

## **Vorbemerkungen:**

In der gemeinsamen Sitzung am 13.11.2018 wurde folgender einstimmiger Beschluss gefasst:

1. Das bestehende Konzept „RadPendlerRouten“ der Kommunen Bornheim, Alfter und Bonn ist zeitnah umzusetzen.
2. Dabei sind alle Möglichkeiten der Förderung zu nutzen.
3. Der ADFC wird in Analogie zu den in seinem Konzept dargestellten Routen 2 und 3 gebeten, die Route 4 zu befahren und die notwendigen Maßnahmen bis zum Ablauf des ersten Quartals 2019 zu ermitteln.
4. Die jeweiligen Baulastträger der Maßnahmen in den Routen 2 bis 4 werden gebeten, die vorgeschlagenen Maßnahmen zu prüfen und bis zum zweiten Quartal 2019 zu erklären, ob eine Umsetzung bis zum Mai 2020 möglich ist. Falls Abschnitte nicht realisierbar sind, sollen Alternativen für diese Abschnitte gesucht werden.
5. Zusätzlich ist durch die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis zu prüfen, ob die Routen 2 bis 4 zu beschildern sind.
6. Der Rhein-Sieg-Kreis wird gebeten, die Meldungen aus den kreisangehörigen Kommunen zu koordinieren und zusammen mit der Stadt Bonn zur gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse am 04.04.2019 einen Sachstandbericht zur Umsetzbarkeit der ADFC-Vorschläge vorzulegen.
7. Bis zum 04.04.2019 ist ein Arbeits- und Zeitplan vorzulegen aus dem hervorgeht, welche Beschlüsse des Kreistags, des Bonner Stadtrats und der Räte beteiligter Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises bzw. der jeweiligen Ausschüsse zur Realisierung der drei Routen für notwendig erachtet werden.

Der Rhein-Sieg-Kreis hatte alle betroffenen Baulastträger informiert und eine Rückmeldung hinsichtlich der Umsetzbarkeit der Maßnahmenvorschläge des ADFC gebeten. In der Sitzung am 04.04.2019 wurde ein erster Sachstandbericht gegeben. Aufgrund der unzureichenden Rückmeldungen der Baulastträger war dieser jedoch nicht vollständig.

## **Erläuterungen:**

Zu 1)

Aktuell werden für verschiedene Abschnitte die Planungen abgeschlossen und die noch fehlenden Genehmigungen eingeholt. Mit ersten Baumaßnahmen ist nach aktuellem Stand im kommenden Jahr zurechnen. Die RadPendlerRoute 1 ist nicht Bestandteil des vorliegenden Konzeptes, sie wird aber nachrichtlich im beigefügten Lageplan dargestellt.

Zu 3)

Die Befahrungsergebnisse des ADFC liegen seit Januar 2019 vor.

Zu 4-6)

Inzwischen liegen für fast alle Vorschläge des ADFC Rückmeldungen der jeweiligen Baulastträger vor. Sowohl in der Stadt Bonn als auch in den beteiligten Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises sowie bei Straßen.NRW besteht die Bereitschaft, Lücken im Radwegenetz zu beseitigen und die Qualität der Radwegeverbindungen zu erhöhen sowie insbesondere im Bereich der Stadt Bonn eine Anbindung an vorhandene beschilderte Routen zu schaffen, damit durchgängig zügig befahrbare Verbindungen für Berufspendler entstehen. Die Rückmeldungen der Baulastträger fallen dabei unterschiedlich aus. Grundsätzlich lassen sie sich in drei Kategorien zusammenfassen:

1. Maßnahmen sind ohnehin notwendig und werden umgehend erledigt oder wurden bereits fertiggestellt
2. Maßnahme werden befürwortet, benötigen aber größeren planerischen Vorlauf oder Einplanungen in den Haushalten
3. Maßnahmen sind nicht umsetzbar

Durch den ADFC wurden neben den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen auch Ideen eingebracht, wie mit größeren Umgestaltungen die Qualität der Routen deutlich angehoben werden kann. Hierzu konnten die meisten Baulastträger noch keine Rückmeldungen geben. Die Ergebnisse für die RadPendlerRouten 2-4 sind im Anhang dargestellt. Die kurzfristigen Maßnahmen sind gelb hervorgehoben. Die Abschnitte sind im beigefügten Lageplan verortet, wobei im Stadtgebiet Bonn abweichend von den Vorschlägen des ADFC die Routenführungen der RadPendlerRoute 3 und 4 auf die schon vorhandenen Routen der RadRegionRheinland (touristisches Hauptnetz) sowie des Radverkehrsnetzes NRW (Hauptnetz Alltagsradweg) gelegt werden sollten, um unnötige Parallelführungen zu vermeiden.

#### Ergebnis:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass trotz weiter vorhandener Engpässe die drei Achsen als RadPendlerRouten speziell beworben werden könnten. Auch wenn die Qualität der Verbindungen nicht den Erfordernissen von Radschnellwegen oder anderen hochwertigen Angeboten entspricht, ist die Einrichtung aus Sicht der Verwaltung testweise sinnvoll. Begleitend sind aus Sicht der Verwaltung folgende Maßnahmen erforderlich:

#### Kennzeichnung:

Damit die RadPendlerRouten für Berufspendler auch sichtbar werden, ist eine Kennzeichnung erforderlich. In Nordrhein-Westfalen werden Radwegeverbindungen grundsätzlich mit einer wegweisenden Beschilderung gemäß HBR (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr) ausgewiesen. Zahlreiche Verbindungen sind bereits mit entsprechenden Wegweisern ausgestattet. Dort wären ergänzende Einschubplaketten notwendig. Einzelne Abschnitte müssten zusätzlich beschildert werden. Sowohl für die Einschubplaketten als auch für die zusätzliche Beschilderung sind aufgrund des StVO-Status aufwändige Verfahren notwendig. Sinnvoller erscheint, die Routen zunächst provisorisch mit Fahrrad-Piktogrammen zu kennzeichnen, die mit Farbe auf die Trasse gesprüht werden. In anderen Kommunen z.B. der Stadt Wuppertal wird das als Übergangslösung erfolgreich praktiziert. Sofern die RadPendlerRouten durch Berufspendler angenommen werden, ist eine dauerhafte Beschilderung gemäß HBR notwendig.

#### Öffentlichkeitsarbeit:

Die Einrichtung der RadPendlerRouten muss mit Marketingmaßnahmen begleitet werden. Hierzu gehören u.a. Flyer und Bewerbung im Internet.

#### Evaluation:

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis betreiben zahlreiche Dauerzählstellen für den Radverkehr um die Entwicklung zu dokumentieren bzw. auch Maßnahmen evaluieren zu können. Auf den vom ADFC vorgeschlagenen Routen befindet sich zwischen Rheinbach und Meckenheim eine Dauerzählstelle. Für andere Streckenabschnitte steht dem Rhein-Sieg-Kreis eine mobile Zählstelle zur Verfügung. Hohe und weiter steigende Radverkehrsmengen sind gute Argumente, die Qualität der Routen weiter zu erhöhen und auch größere Ausbaumaßnahmen auf den Achsen vorzusehen.

Kosten:

Für die Öffentlichkeitsarbeit zur Einrichtung der RadPendlerRouten entstehen Kosten in Höhe von ca. 3.000 Euro. Sofern weitere Verbesserungen in der Infrastruktur vorgenommen werden, entstehen für die jeweiligen Baulastträger zum Teil erhebliche Kosten.

Zeitplan:

Die provisorische Kennzeichnung der RadPendlerRouten ist mit geringen Aufwand möglich. Mehr Zeit wird für die Öffentlichkeitsarbeit benötigt. Die Einrichtung der RadPendlerRouten 2-4 zur Fahrradsaison 2020 erscheint realistisch.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)