

Konzept für ein Fahrrad-Haupttroutennetz Bonn „blaues Radnetz“



Kontakte: Frank Begemann und Adris Akhtar
Stand 14.6.21

1. Ziel

Entwicklung eines Konzepts für ein Fahrrad-Haupttroutennetz für Bonn (Innenstadt, Hardtberg, Beuel und Bad Godesberg) und das angrenzende Umland. Dieses Konzept soll als Grundlage für künftige Prioritätensetzungen bei Planungen zu innovativen, zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturen in Bonn dienen.

Das Konzept stellt den Netzgedanken für eine Fahrradinfrastruktur in den Mittelpunkt, so dass nicht nur einzelne Routen separat betrachtet werden, sondern die Summe der Einzelrouten insgesamt Synergien schaffen und Sinn ergeben soll. Der Netzansatz ermöglicht Lösungen, die sich nicht nur an einer einzelnen Problemstellung oder Baustelle orientieren, sondern an übergeordneten Verkehrsströmen und Bedarfen ausrichten sollen.

Das Konzept soll sowohl innerhalb des ADFC als Grundlage für eigene Positionen dienen (Funktion nach innen), als auch der Stadt Bonn angeboten werden für Planungen, die die Stadt bei ihren künftigen Verkehrs- und Mobilitäts-Entwicklungen zur Grundlage machen kann (Funktion nach außen). Außerdem kann es auch dem Radentscheid Bonn im Rahmen seiner eigenen Überlegungen für das von ihm geforderte sichere, durchgängige Radwegenetz nützlich sein.

Sobald es seine Qualität bzw. „kritische Masse“ erlaubt, soll das Konzept im Sinne seiner angestrebten Funktion mit der Verwaltung und Politik diskutiert werden. Außerdem soll es auch in einen Dialog mit den Bonner Bürgerinnen und Bürgern eingebracht werden, um den eigentlichen Netzwerkgedanken für den Radverkehr in der Bonner Öffentlichkeit einzuführen und zu verdeutlichen.

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes wurden u.a. auch die folgenden Grundlagen berücksichtigt, um unnötige Doppelarbeiten zu vermeiden:

- ADFC-Innenstadtkonzept, 1984
- Entwicklungskonzept Radverkehr für die Bonner Innenstadt, AB Stadtverkehr, 2019 (Masterplan 3.2)
- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bonn, 2020
- Stadtratsbeschlüsse (z.B. Kappung Cityring, neue Rheinbrücke für Radfahrende und Fußgänger)

2. Allgemeine Beschreibung des Fahrrad-Haupttroutennetzes

Das Fahrrad-Haupttroutennetz („blaues Radnetz“) ist ein Netzwerk von Fahrradrouen, die im Stadtgebiet liegen und an die Radpendlerrouen vom/ins Umland anschließen, um auch für Pendler Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen.

Die Fahrradrouen in diesem „blauen Radnetz“ sollen für Radfahrende sicher, attraktiv, komfortabel, zügig zu befahren sein. Sie sollen sowohl als baulich geschützte Strecken entlang von Hauptverkehrsadern verlaufen, wie auch in eher verkehrsberuhigten Stadtgebieten als Radvorrangrouen, soweit möglich hier auch ohne motorisierten Individualverkehr (MIV).

Der Netzvorschlagn orientiert sich am aktuellen Verkehrsaufkommen (und –bedarf) und berücksichtigt zudem die Potentiale einer zukünftigen Radverkehrsnutzung. Der Vorschlagn soll nicht prioritär als

einzelne Fahrradtrasse angesehen, sondern vielmehr als Gesamtnetz dieser Trassen insgesamt Sinn ergeben und betrachtet werden.

Das gesamte Netz umfasst Routen für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr. Es kann auch hierarchisch gegliedert werden, wo sich einzelne Routen als schnelle „Hauptverbindungen“ und andere nur als „Verbindungsstrecken“ ergänzen.

Radfahrende kann man grob in vier Nutzergruppen einteilen (ADFC Verkehrspolitisches Programm):

1. Stark und furchtlos (0,5%): 85% davon sind Männer, 90% 18-40 Jahre, benötigen keine separate Strecken
2. Begeistert und überzeugt (6,5%): 70% davon sind Männer, 80% 18-54 Jahre, nutzen gerne gut ausgebaute Strecken
3. Interessiert, aber besorgt (60%): 60% davon sind Frauen, Kinder und Senioren, brauchen sichere, stressarme Strecken
4. Auf keinen Fall radfahrend (33%)

Dementsprechend zielt das Haupttroutennetz insbesondere auch auf die 60% „Interessierten, aber Besorgten“ und muss deren Sicherheitsbedürfnis genügen.

Das „blaue Radnetz“ soll auch eine nutzerfreundliche Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) erleichtern, da Verkehrsteilnehmende zukünftig optimierte Mischangebote aus ÖPNV und (Leih)rädern angeboten bekommen müssen, um Anreize zu schaffen für den Umstieg vom Auto auf klimafreundlichere Alternativen.

Das existierende Instrument der „Fahrradstraßen“ bleibt von diesem Haupttroutennetz unberührt bestehen, soweit einzelne dieser Fahrradstraßen nicht ohnehin in das Netz aufgenommen wurden.

3. Lösungsansätze für besondere Herausforderungen

Steigungen

Das Stadtgebiet Bonn ist durch die Tallage am Rhein sowie die beidseitigen Gebirgszüge gekennzeichnet. Insofern stellen sich für Radfahrende besondere Herausforderungen hinsichtlich der Befahrbarkeit der zu bewältigenden Steigungen. Je länger die Fahrradrouten hinauf auf die Berglagen geführt werden können, umso geringer ist die Steigung und somit fahrradfreundlicher die Strecke.

Dies ist aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht überall realisierbar, so dass hier im Einzelfall steile Strecken im Haupttroutennetz vorgesehen sind, die möglicherweise nur für gut trainierte Radfahrende oder Pedelecs geeignet sind (z.B. Bergstraße zur Uniklinik auf dem Venusberg oder Oberkasseler Straße nach Niederholtdorf).

Für die Mehrheit der übrigen Radfahrenden sind zusätzlich weniger steile Strecken integriert, die dafür aber Umwege in Kauf nehmen müssen.

Hauptverkehrsstraßen

Bonn wird nicht nur durch den Rhein, sondern auch durch Bundesautobahnen (A565, A59, A555), Bundesstraßen (B9, B56, B42) und Bahntrassen zerschnitten. Dies bringt gerade für Radfahrende besondere Probleme mit sich.

Im Haupttroutennetz werden daher Verknüpfungen als Kompromisse integriert, die Fahrradstrecken auch entlang der Autobahnen und Bundesstraßen vorsehen, wie dies bei den Bahnstrecken heute bereits zwischen Bad Godesberg und dem Bahnhof UN-Campus schon weitgehend der Fall ist. Ein Beispiel solch einer Verknüpfung ist der geforderte Radweg entlang des Tausendfüßlers. Auf den Bundesstraßen sollen im Bonner Stadtgebiet sogenannte „Protected Bike Lanes“, also geschützte Fahrradstreifen, vorgesehen werden. Beispielsweise ziehen sich entlang der B9 bereits durchgängige Fahrradwege vom Bad Godesberger Straßentunnel bis zum Bundeskanzlerplatz. Hier sollen

„Protected Bike Lanes“ über die Adenauer Allee bis zur Oxfordstraße verlängert werden. Auch in West – Ost-Richtung entlang der B56 sind „Protected Bike Lanes“ im Haupttroutennetz vorgesehen.

Brücken und Tunnel

Eine neue Rheinbrücke nur für Radfahrende und Fußgänger zwischen der Zweiten Fährgasse und der Ringstraße ist dringend erforderlich. Sie kann an dieser Stelle optimal den ÖPNV vom Beueler Bahnhof für den Rad- und Fußgängerverkehr mit den großen Arbeitgebern und den großen Universitätseinrichtungen auf Bonner Rheinseite sowie dem Bonner Hauptbahnhof verbinden. Diese neue Rheinbrücke ist daher ein essentieller Baustein des hier vorgelegten Fahrrad-Haupttroutennetzes.

Aber auch kleinere Radbrücken und Tunnel sind für Radfahrende und Fußgänger erforderlich. Diese sind im Einzelfall hier im blauen Netz vorgesehen (z.B. der Tunnel für die Weberstraße unter der Eisenbahnstrecke hindurch oder die Radbrücke über die Straße Am Probsthof und die Brücke über die K12 auf der Pendlerroute nach Alfter/Bornheim).

Wohngebiete

In gewachsenen Wohngebieten sollen die Routen des „blauen Radnetzes“ für Radfahrende sichere und attraktive Verbindungen darstellen, die gerade auch für Familien mit Kindern ansprechend sind. In solchen Wohngebieten wird daher angestrebt, den MIV nur noch auf die dortigen Anlieger zu beschränken und Parkmöglichkeiten auf den Fahrbahnen soweit möglich einzuschränken, dass die Fahrbahnen für Radfahrende auch ohne Gefährdungen durch plötzlich geöffnete Autotüren oder Ähnliches vermieden wird. Kompromisse zur Lösung von möglichen Interessenskonflikten können hier auch in der Einrichtung von unechten Einbahnstraßen liegen.

Waldgebiete

Sowohl im Kottenforst auf dem Venusberg als auch im Wald auf dem Ennert liegen Potenziale für Radfahrende, die hier abseits vom MIV Waldrouten vermehrt nutzen können. Dazu sind Gespräche mit den zuständigen Forstbehörden zu führen und Lösungen für die bestehenden Interessenskonflikte zwischen Forst, Naturschutz und Radverkehr zu finden. Dies kann die Ausbesserung von Wegen betreffen wie auch Sicherheitsaspekte in der Wegeführung (z.B. punktuelle nötige Beleuchtung). Beispielsweise muss der Alte Fahrweg am Marienhospital hinauf zur Uniklinik teilweise neu asphaltiert und nach Möglichkeit auch beleuchtet werden, soweit die Forstverwaltung dies mittragen kann.

Großprojekte und mittelfristige Perspektiven

Neben konkret realisierbaren Fahrradrouen stellen geplante Großprojekte auch perspektivisch Grundlagen für das hier vorgelegte Konzept. So kann die Verlegung der Anschlussstelle der BAB 59 von der Siegburger Straße zur Maarstraße eine deutliche Entlastung der Siegburger Straße vom MIV mit sich bringen. Dies wird die Siegburger Straße gerade für die fahrradfreundliche Anbindung der Gesamtschule Beuel interessant machen.

Ebenso kann perspektivisch die nur noch wenig genutzte Bahnlinie vom Bahnhof Beuel zu den Kautexwerken zu einer Fahrradstrecke umgestaltet werden.

4. Fahrrad-Haupttroutennetz

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Aspekte schlägt der ADFC Bonn/Rhein-Sieg das folgende „blaue Netz“ als Fahrrad-Haupttroutennetz vor:

http://umap.openstreetmap.fr/de/map/adfc-bonn-radwegehauptnetz-vers-2021-06-14_559425#12/50.6997/7.1213

In diesem Vorschlag ist es sinnvoll und möglich, das blaue Netz hierarchisch zu gliedern, wo sich einzelne Routen als schnelle „Haupttrouten“ und andere nur als „Verbindungsrouen“ ergänzen.

5. Weiteres Vorgehen

Der aktuelle Entwurf des Vorschlags versteht sich als offener Vorschlag, der natürlich von der Stadt und Dritten wie dem Radentscheid weiterentwickelt werden kann. Er sieht sich also nicht als unveränderlich oder gar in Stein gemeißelt.

Dabei soll der Vorschlag als Empfehlung des ADFC verstanden werden, der für die künftigen Planungen der Stadt sowie beim Radentscheid für deren Ausarbeitungen ihres geforderten Radwegenetzes dienen kann. Dem ADFC ist dabei bewusst, dass der Stadt frühere Planungsgrundlagen vorliegen.

Der ADFC möchte mit dieser Initiative sowohl eine öffentliche Diskussion in der Bonner Bevölkerung über diesen Netzgedanken anregen, wie auch gegenüber der Stadt auf die Dringlichkeit einer Umsetzung hinweisen.