

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Bundesstadt Bonn

Projekt zur Fahrradhauptstadt 2020

Fahrradstraßenkonzept



Mai 2012



**AB Stadtverkehr GbR · Büro für Stadtverkehrsplanung
W. Angenendt · A. Blase**

Bundesstadt Bonn

Projekt zur Fahrradhauptstadt 2020

Fahrradstraßenkonzept

Auftraggeber:	Bundesstadt Bonn
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr GbR, Thomas-Mann-Straße 29, 53111 Bonn
	Telefon 02 28 – 390 50 90
	Fax 02 28 – 390 50 91
	E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de
	Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase

Mai 2012

INHALT

1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	3
2	Fahrradstraßen in StVO und Regelwerken	3
3	Vorhandene Fahrradstraßen in Bonn	6
3.1	Friedrich-Breuer-Straße – Gottfried-Claren-Straße - Siegfried-Leopold-Straße	7
3.2	Florentiusgraben	8
3.3	Riesstraße / Nassestraße	9
3.4	Loestraße	10
3.5	Otto-Kühne-Platz	11
4	Fahrradstraßenkonzept des ADFC Bonn / Rhein-Sieg	12
5	Fahrradstraßenkonzept	14
5.1	Empfehlungen zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen	14
5.1.1	Beschilderung	14
5.1.2	Markierungen	16
5.1.3	Ausgestaltung im Verlauf der Strecke	18
5.1.4	Ausgestaltung an den Knotenpunkten	23
5.2	Empfehlungen für neue Fahrradstraßen	26
5.2.1	Prioritäten	26
5.2.2	Kostenansätze	27
5.2.3	Untersuchungsstrecken	28
5.2.4	Zusammenfassung und Handlungsempfehlung	60
5.3	Zusätzliche Maßnahmen bei Einrichtung einer Fahrradstraße	63
5.3.1	Öffentlichkeitsarbeit	63
5.3.2	Fahrradwegweisung	64
5.3.3	Schulwegsicherung	64
6	Quellen	65
7	Anhang und Anlage	66
7.1	Einzelbewertung der untersuchten Streckenabschnitte	66
7.2	Übersichtskarte zum empfohlenen Fahrradstraßennetz. DIN A0	66
7.3	Übersichtskarte zum empfohlenen Fahrradstraßennetz mit Prioritäteneinstufung. DIN A0	66
7.4	Übersichtskarte Vergleich des empfohlenen Fahrradstraßennetzes mit dem ADFC- Fahrradstraßenkonzept und dem Busnetz. DIN A0	66

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Mit dem beschlossenen Ziel Fahrradhauptstadt 2020 zu werden, haben die politischen Vertreter und Parteien sich für eine deutlich verstärkte Radverkehrsförderung in Bonn ausgesprochen. Das daraus abgeleitete Strategiekonzept für eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs benennt in verschiedenen Förderbereichen Maßnahmenvorschläge, u.a. die Erstellung eines Fahrradstraßenkonzeptes zur weiteren Verdichtung des Radverkehrsnetzes.

Aufgabe des vorliegenden Gutachtens ist es, ein gesamtstädtisches Fahrradstraßenkonzept zu erstellen. In Ergänzung zum Radverkehrsnetz, das innerhalb des Prozesses der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2020 erarbeitet wurde, soll überprüft werden, ob und in welchem Umfang es sinnvoll ist, weitere Fahrradstraßen in Bonn auszuweisen. Ziel ist eine Netzübersicht möglicher Fahrradstraßen und ggf. die Festlegung von Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen. Kein Bestandteil des Gutachtens sind Kostenschätzungen, Verkehrszählungen und Vor- bzw. Entwurfsplanungen zu den empfohlenen Fahrradstraßen.

Der Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg des Allgemeine Deutsche Fahrrad-Clubs (ADFC e.V.) hat im Oktober 2011 ein eigenes Fahrradstraßenkonzept vorgelegt, das im vorliegenden Gutachten berücksichtigt wurde. Die Veröffentlichung des ADFC-Konzeptes hat ein überwiegend positives Echo in den Medien und bei den politischen Vertretern gefunden. Die Äußerungen von Mitgliedern der CDU, der Grünen und der SPD zeugen davon, dass die Parteien auf breiter Basis gewillt sind, den Radverkehr zu fördern und die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen zu unterstützen.¹

2 Fahrradstraßen in StVO und Regelwerken

Mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) werden Regeln für die Verkehrsteilnehmer festgelegt, mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) werden Handlungsanweisungen an die Verwaltungen festgelegt, in welcher Form die StVO im Verwaltungshandeln umzusetzen ist. Dargestellt werden die Bestimmungen im Vergleich der StVO vor 2009 und die der im Jahr 2009 novellierte StVO. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die zukünftig eingeführte StVO sich nur unwesentlich von der StVO 2009 unterscheiden wird. Auch wenn die 2009 novellierte StVO kurz nach Veröffentlichung vom Bundesverkehrsminister verbal zurückgezogen wurde und in der Regel nicht angewendet wird, ist das Verwaltungshandeln nach der novellierten VwV-StVO 2009 ausgerichtet.

¹ Vgl. Artikel zum Fahrradstraßen-Konzept des ADFC, in dem sich Vertreter der aufgeführten Parteien lobend äußern und den Willen zur Radverkehrsförderung andeuten (General-Anzeiger v. 28.10.2011).

<p>Derzeit noch gültig:</p> <p>StVO in der Fassung vor 2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>	<p>Nicht gültig, aber vermutliche Einführung:</p> <p>StVO in der Fassung vom 09/2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>
<p>Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist. 2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren. 3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren. 	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt. 2. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/ h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern. <p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt. 2. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.
<p>Nicht mehr gültig:</p> <p>VwV-StVO in der Fassung vor 2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>	<p>Derzeit gültig:</p> <p>VwV-StVO in der Fassung vom 09/2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>
<ol style="list-style-type: none"> I. Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt. II. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein. In Fahrradstraßen gelten einschließlich der Vorfahrtregelung alle Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn. III. Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Vor der Kennzeichnung sind deshalb die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung zu berücksichtigen. IV. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.), durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen. 	<ol style="list-style-type: none"> I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

V. Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße sollte durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.	
--	--

Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellen den Stand der Technik dar und sind je nach Kategorie mehr oder weniger verbindlich. Das Hauptregelwerk für den Radverkehr stellen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA.“ In der Fassung 2010 dar. Als Regelwerk der Kategorie R2 besitzen sie eine höhere Verbindlichkeit, von den ERA sollte nur in begründeten Fällen abgewichen werden. Mit dem Einführungserlass vom 10.06.2011 wurden die ERA in Nordrhein-Westfalen für die Bundes- und Landesstraßen eingeführt:

„[...] Ich führe die ERA 2010 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Im Übrigen empfehle ich die ERA 2010 den Kommunen generell zur Anwendung. [...]“

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 10.06.2011

Die ERA 2010 besitzen einen kurzen Abschnitt mit Empfehlungen zu Fahrradstraßen:

„[Einführend erfolgt im Kapitel 6.3 Fahrradstraßen eine Erläuterung der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen nach StVO 2009] ... Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraßen wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung.

Zur sicheren Führung von Routen des touristischen Radverkehrs können schwach belastete Straßen auch außerorts als Fahrradstraßen beschildert werden, sofern die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch für den Kraftfahrzeugverkehr durchsetzbar ist.

Je nach Verkehrsaufkommen und Erschließungsfunktion der Straße kommt die Freigabe von Kraftfahrzeugen in beide Richtungen oder in nur eine Richtung in Betracht. Insbesondere die einseitig für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebene Fahrradstraße kann Einbahnstraßen ersetzen und fügt sich gut in Einbahnstraßensysteme ein.

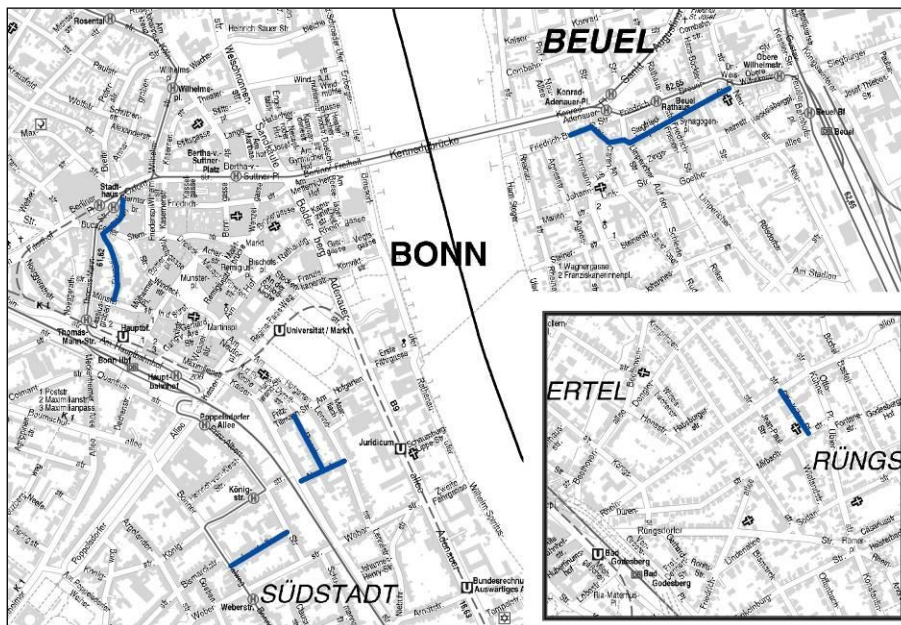
Ausbildung von Kreuzungen mit Vorfahrt für den Radverkehr

Die bevorrechtigte Führung sollte zusätzlich zur Beschilderung auch durch die bauliche Gestaltung der Kreuzungsstelle verdeutlicht werden. Ergänzende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr sind in der Regel notwendig, z.B. durch eine Anhebung der gesamten Kreuzungsfläche (vgl. Bild 6-3) unter Beachtung der notwendigen taktil-optischen Abgrenzungen zur Gehwegfläche.“

3 Vorhandene Fahrradstraßen in Bonn

Bislang gibt es sechs Fahrradstraßen in Bonn:

- Friedrich-Breuer-Straße – Gottfried-Claren-Straße - Siegfried-Leopold-Straße
- Florentiusgraben
- Riesstraße
- Nassestraße
- Loestraße
- Otto-Kühne-Platz



Mit der S.-Leopold-Straße und dem Florentiusgraben besitzen zwei der Fahrradstraßen vor allem eine Verbindungs-/Sammelfunktion für den Radverkehr. Bei den anderen, kürzeren Fahrradstraßen im Umfeld von Schulen oder Universitätseinrichtungen überwiegt die Erschließungsfunktion und Sicherung des Radverkehrs vor den Einrichtungen.

Bild 3-1 Vorhandene Fahrradstraßen in Bonn [eigene Darstellung]

3.1 Friedrich-Breuer-Straße – Gottfried-Claren-Straße - Siegfried-Leopold-Straße

<p>Funktion:</p>	<p>Der Straßenzug besitzt eine Verbindungs-/Sammelfunktion für den Radverkehr parallel zur Hauptgeschäftsstraße (F.-Breuer-Straße), auf der u.a. viele Busse und die Straßenbahn verkehren.</p>
<p>Gestaltung und Verkehrsregelung:</p>	<div data-bbox="464 421 1444 786" data-label="Image"> </div> <p>Die Fahrradstraße weist keine besonderen Gestaltungselemente auf. Im Bereich der Knotenpunkte ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Im Abschnitt der Friedrich-Breuer-Straße ist die Fahrbahn gepflastert.</p> <p>Die Fahrradstraße liegt in einer Tempo 30-Zone. An den Knotenpunkten gilt daher die rechts-vor-links-Regelung. Der Abschnitt Hans-Böckler-Straße – Limpericher Straße der Siegfried-Leopold-Straße ist für den Kfz-Verkehr eine unechte Einbahnstraße (die Zufahrt ist aus jeweils einer Richtung nicht zugelassen, aber Anlieger dürfen die Straße in beiden Richtungen benutzen).</p>
<p>Empfindung / Einschätzung:</p>	<p>Die Fahrradstraße ist nicht als solche von den Verkehrsteilnehmern eindeutig wahrzunehmen. Das Straßenbild unterscheidet sich nicht von dem einer anderen Erschließungsstraße. Lediglich die Markierungen des Z. 237 mit den Pfeilen geben den kaum erkennbaren Verlauf der Fahrradstraße wider.</p> <p>Die Gestaltung führt dazu, dass Kraftfahrer die besondere Bedeutung des Radverkehrs nicht würdigen. Lediglich im gepflasterten Bereich der F.-Breuer-Straße verhalten</p>


3.2 Florentiusgraben

<p>Funktion:</p>	<p>Der Straßenzug besitzt eine Verbindungs-/Sammelfunktion für den Radverkehr zwischen der Nordstadt („Altstadt“) und dem Hauptbahnhof.</p>
<p>Gestaltung und Verkehrsregelung:</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">  </div> <p>Die Fahrradstraße weist als besondere Gestaltungselemente im etwas unübersichtlicheren Kurvenbereich markierte Fahrradstraßensymbole auf.</p> <p>Der Florentiusgraben ist für den Kfz-Verkehr eine Einbahnstraße.</p>
<p>Empfindung / Einschätzung:</p>	<p>Krafffahrer (insbesondere Taxifahrer) nehmen den Florentiusgraben nicht als Straße wahr, in der der Radverkehr eine besondere Bedeutung besitzt. Zumindest sind eine Vielzahl der gefahrenen Geschwindigkeiten nicht der Verkehrssituation angepasst und es besteht eine geringe Akzeptanz bzw. Rücksichtnahme gegenüber Radfahrern (subjektiver Eindruck)</p>

3.3 Riesstraße / Nassestraße

Funktion:	Die Ries- und Nassestraße erschließen vornehmlich die Universitätsmensa in der Nassestraße und dienen in dieser Hinsicht dazu, die starken Radverkehrsströme der Studierenden abzuwickeln.
Gestaltung und Verkehrsregelung:	 <p>Die Fahrradstraße weist keine besonderen Gestaltungselemente auf. Im Bereich der Knotenpunkte ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht.</p> <p>Die beiden Straßen sind für den Kfz-Anliegerverkehr freigegeben.</p>
Empfindung / Einschätzung:	Die beiden Straßen besitzen keine große Bedeutung für den Kfz-Verkehr, zudem sind zu bestimmten Zeiten sehr viele Radfahrer unterwegs, so dass ein angepasstes Verhalten wahrgenommen wird. Da die Fahrradstraßenbeschilderung überwiegend gut erkennbar ist, wird die verkehrsrechtliche Bedeutung der Straßen besser erkannt als in anderen Fahrradstraßen in Bonn.

3.4 Loestraße

Funktion:	Die Fahrradstraße dient vornehmlich der Anbindung des Clara-Schumann-Gymnasiums und damit der Sicherung des Schülerverkehrs.
Gestaltung und Verkehrsregelung:	 <p>Das Parken ist linksseitig durch Parkstandsmarkierungen geregelt. Zur visuellen Verschmälerung der Fahrbahn ist rechtsseitig parallel zum Bord eine gestrichelte Breitstrichmarkierung aufgebracht. In unregelmäßigen Abständen ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Zudem ist ca. in der Mitte der Fahrradstraße ein kurzer Abschnitt als Verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Dieser Bereich weist eine Pflasterung auf.</p> <p>Die Straße ist im Einrichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr freigegeben.</p>
Empfindung / Einschätzung:	Die schmale Fahrbahnbreite und die Lage im Straßennetz haben zur Folge, dass nur wenig Kfz-Verkehr auftritt und die Kraftfahrer sich angepasst verhalten. Die Breitstrichmarkierung sorgt dafür, dass der Straßenraum anders als „normale“ Erschließungsstraßen wahrgenommen wird.
Presse:	In einem Artikel zu Fahrradstraßen des General-Anzeigers (31.12.2011/01.01.2012) berichtet eine Anwohnerin, dass die Einbahnregelung von Kraftfahrern nicht wahrgenommen und teilweise auch nicht berücksichtigt wird, da an der Einmündung Bonner Talweg lediglich eine Fahrradstraßenbeschilderung ist und kein Zeichen 267 Verbot der Einfahrt. Ein Großteil der Kraftfahrer würde auch zu schnell fahren.

3.5 Otto-Kühne-Platz

Funktion:	Die Fahrradstraße dient vornehmlich der Anbindung der Otto-Kühne-Schule und damit der Sicherung des Schülerverkehrs.
Gestaltung und Verkehrsregelung:	<div data-bbox="464 376 1449 734"> </div> <p data-bbox="464 779 1453 1032">Die Fahrradstraße weist keine besonderen Gestaltungselemente auf. In unregelmäßigen Abständen ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Die Straße weist mit mehreren Fahrbahneinengungen (Baumtore) allgemein verkehrsberuhigende Elemente auf. Im Bereich der Fahrbahneinengungen ist die Fahrbahndecke gepflastert.</p> <p data-bbox="464 1070 1414 1151">Die Straße ist aus beiden Richtungen für den Kfz-Anliegerverkehr freigegeben.</p>
Empfindung / Einschätzung:	Die Straßenraumgestaltung und die Lage im Straßennetz haben zur Folge, dass (außerhalb der Schulzeiten) nur wenig Kfz-Verkehr auftritt und die Kraftfahrer sich überwiegend angepasst verhalten. Die Straße wird jedoch kaum als Fahrradstraße wahrgenommen.
Presse:	<p data-bbox="464 1400 1406 1570">„Eltern parken die Fahrradstraße zu. Schüler der Otto-Kühne-Schule ärgern sich jeden Morgen über das Verhalten der Autofahrer“. Das ist die Schlagzeile eines Berichts von Schülern der Klasse 8b der Otto-Kühne-Schule vom 17.02.2012 im General-Anzeiger.</p> <p data-bbox="464 1608 1453 1816">In dem Bericht beklagen die Schüler, dass Eltern ihre Kinder bis vor die Tür der Schule fahren und sich nicht rücksichtsvoll genug gegenüber Radfahrern verhalten. Eine Umfrage in der Unter- und Mittelstufe ergab, dass 98 % der Schüler es befürworten würden, wenn Kfz-Verkehr auf dem Otto-Kühne-Platz nicht zugelassen wäre.</p>

4 Fahrradstraßenkonzept des ADFC Bonn / Rhein-Sieg

Im Oktober 2011 hat der Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg des ADFC ein Konzept für ein Fahrradstraßennetz vorgelegt, das im Laufe der Zeit (Stand Februar 2012) um weitere Vorschläge zur Einrichtung von Fahrradstraßen ergänzt wurde. Das Konzept benennt ca. 70 Straßen und Straßenzüge mit einer Gesamtlänge von rund 48 km in allen Stadtbezirken, die als Fahrradstraßen angeordnet werden sollen.

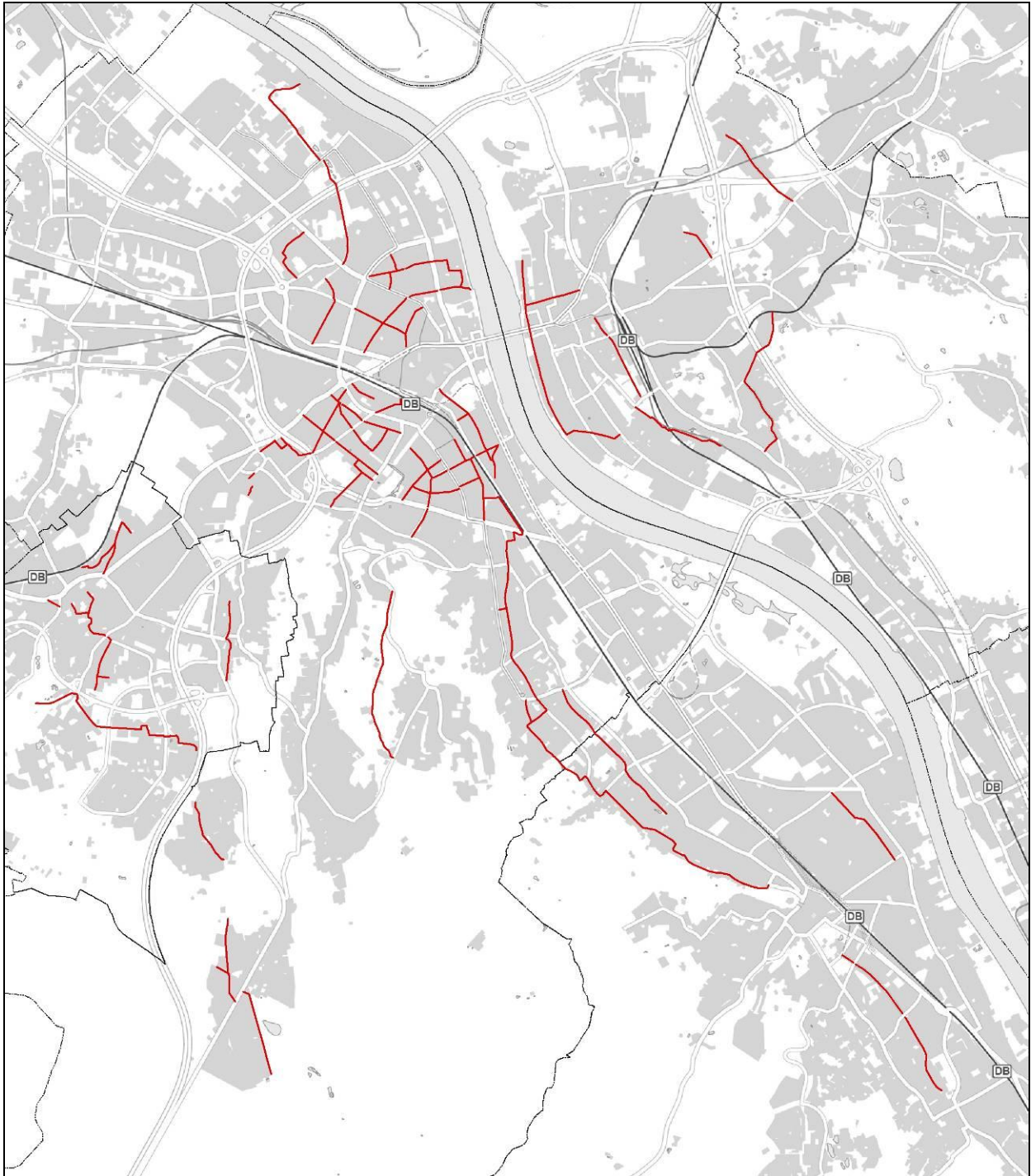


Bild 4-1 Empfohlene Fahrradstraßen des ADFC Bonn / Rhein-Sieg [eigene Darstellung]

Der ADFC fordert durch den Einsatz von Fahrradstraßen vornehmlich ein alternatives Angebot für Radfahrer abseits von Hauptverkehrsstraßen. Daneben sollen aber auch Fahrradstraßen in Wohnquartieren und vor Bildungseinrichtungen eingerichtet werden. Folgende Einsatzmöglichkeiten sieht der ADFC:

- **Fahrradstraßen als Hauptverbindungen**
 - Stadtteilverbindungen
 - möglichst als Vorfahrtstraßen für den Radverkehr
 - wechselnde Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr, um Durchfahrt zu erschweren
 - Markierung mit Fahrradstraßen-Piktogrammen
- **Fahrradstraßen als Ergänzungsrouten in Wohnquartieren**
 - Wegweisung
 - Kfz-Anlieger frei
 - ggf. alternierendes Parken einrichten
 - Fahrradabstellanlagen vorsehen
- **Fahrradstraßen vor Bildungseinrichtungen**
 - kurze Abschnitte vor Bildungs- und Freizeiteinrichtungen
 - möglichste keine Freigabe für den Kfz-Verkehr

Außerdem weist der ADFC darauf hin, dass mit Einrichtung von Fahrradstraßen eine Öffentlichkeitskampagne notwendig ist, damit der Bekanntheitsgrad der verkehrsrechtlichen Regelung erhöht wird. Für diese Kampagne bietet der ADFC der Stadt Bonn seine Unterstützung hierfür an. Der ADFC unterbreitet nachstehend aufgeführte Vorschläge:

- Stadtplan mit eingetragenen Fahrradstraßen
- Beschilderung / Wegweisung zu den Routen
- Presseberichte
- Bürgerbriefe
- Info-Flyer
- Informationstafeln
- einheitliche Ausgestaltung von Fahrradstraßen
- Beteiligung der Anlieger

5 Fahrradstraßenkonzept

Mit dem Fahrradstraßenkonzept für die Bundesstadt Bonn soll untersucht werden, in welchem Umfang weitere Fahrradstraßen angeordnet werden sollten. Wie im Konzept des ADFC bereits beschrieben wurde, lassen sich unterschiedliche Typen von Fahrradstraßen unterscheiden, die innerhalb des vorliegenden Konzepts aber nicht weiter differenziert werden, da sich die Funktion oftmals überlagert. Der Schwerpunkt des Fahrradstraßenkonzeptes lag jedoch darin, über die Anordnung von Fahrradstraßen Ortsteilverbindungen zu realisieren.

Typ I: Fahrradstraßen mit Verbindungs- und Sammelfunktion

Fahrradstraßen des Typs I sollen den Radverkehr bündeln. Sie sind Teil des Haupt- oder Verbindungsnetzes oder stellen eine attraktive Alternativroute zu stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen dar.

Fahrradstraßen mit Verbindungs- und Sammelfunktion können über längere Strecken realisiert werden, so dass komplette Stadtteilverbindungen über einen Fahrradstraßenzug geschaffen werden. Da viele Verbindungsrouten aber nicht durchgängig als Fahrradstraße angeordnet werden können, können Fahrradstraßen des Typs I aber auch über kürzere Abschnitte einen Sinn ergeben. In Ergänzung zu weiteren Radverkehrsführungen (Radwegen, Schutzstreifen, Radschnellwegen, etc.) können Fahrradstraßen das Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit vervollständigen.

Typ II: Fahrradstraßen mit Erschließungs- und Anbindungsfunktion

Fahrradstraßen des Typs II dienen vornehmlich dazu, stärker auftretenden Radverkehr insbesondere vor Bildungseinrichtungen (weiterführenden Schulen) sicher zu führen und seiner Bedeutung entsprechend zu würdigen. Neben der Anbindung von Schulen gehören hierzu aber auch kurze Abschnitte, die den Radverkehr z.B. zu einem hochrangigen Netzelement (Radschnellweg) oder einem bedeutenden Radverkehrsziel (Stadtzentren) leiten sollen.

5.1 Empfehlungen zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen

5.1.1 Beschilderung

Die Beschilderung der Fahrradstraßen sollte in Bonn einheitlich erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Beschilderung (und damit Verkehrsregelung) schnell begreifbar und verständlich ist. Ziel ist daher auch eine Reduzierung der Beschilderung.

Der Beginn einer Fahrradstraße wird mit dem Zeichen 244 StVO gekennzeichnet, das Ende mit dem Zeichen 244a. Zur Reduzierung der Beschilderung sollte in den meisten Fällen das doppelseitige Schild „Beginn/Ende einer Fahrradstraße“ zur Anwendung kommen (Zeichen 244a-40).

In der Regel sollte die Größe 1 (420 x 420 mm) gewählt werden, nur in besonderen Situationen vor Ort sollte auf größere (600 x 600 mm bzw. 840 x 840 mm) Maße zurückgegriffen werden.

In Kombination mit einer Tempo 30-Zonen-Beschilderung sind ggf. noch kleinere Schildmaße zu verwenden. Das Fahrradstraßenschild sollte möglichst mit dem Tempo30-Zonen-Schild an einem Standort kombiniert werden, damit beide Regelungen eindeutig am Beginn der Straße wahrgenommen werden. Durch diese Wirkung kann auch eine Torsituation erzeugt werden, die in eindrücklicher Weise auf die besondere Verkehrsregelung hinweist. Ggf. kann mit einer Vorziehung des Seitenraums am Beginn der Straße die Beschilderung im Straßenraum besser platziert und die Torsituation über diese Einengung noch besser vermittelt werden. (vgl. Bild 5-16)



Bild 5-1 Zeichen 244 Beginn einer Fahrradstraße und Zeichen 244a Ende einer Fahrradstraße [StVO]

Wenn andere Verkehre zugelassen werden sollen, sind Zusatzzeichen einzusetzen:



Bild 5-2 Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ [StVO]



Bild 5-3 Zusatzzeichen „Kfz-Anlieger frei“ [eigene Darstellung]



Bild 5-4 Zusatzzeichen „Inlineskater frei“ [StVO]

Aufgrund der heutzutage noch geringen Akzeptanz von Fahrradstraßen durch Kraftfahrer sollte – mindestens bei Einrichtungsverkehr des Kraftfahrzeugverkehrs - das Verbot der Einfahrt zusätzlich gekennzeichnet werden. Zur Vermeidung zahlreicher zusätzlicher Beschilderungen, sollte das Zeichen 267 StVO „Verbot der Einfahrt“ ebenfalls in einem Zusatzzeichen integriert werden:



Bild 5-5 Zusatzzeichen „Verbot der Einfahrt“ [eigene Darstellung]

5.1.2 Markierungen

Fahradstraßen sollten durch deutliche Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben werden. Es wird empfohlen, zwei nebeneinanderliegende Fahrradpiktogramme mit gegengerichtetem Fahrrichtungspfeilen zu markieren. Gegenüber einem Piktogramm besitzen die zwei Fahrradpiktogramme den Vorteil, dass eine Trennung der Fahrrichtungen deutlich angezeigt wird. Die Fahrradpiktogramme sollten am Beginn / Ende einer Fahrradstraße sowie entlang der Strecke in Abständen von ca. 50 m markiert werden.

Der Abstand der Piktogramme ist auf die Fahrbahnbreite anzupassen, so dass das jeweilige Piktogramm mittig des „virtuellen Fahrtrichtungstreifens“ der verbleibenden Fahrgasse aufgebracht wird. Bei schmalen Fahrbahnen sollte der Abstand beider Fahrradpiktogramme mindestens 1,0 m betragen, damit ein ausreichend großer Begegnungsabstand eingehalten wird.

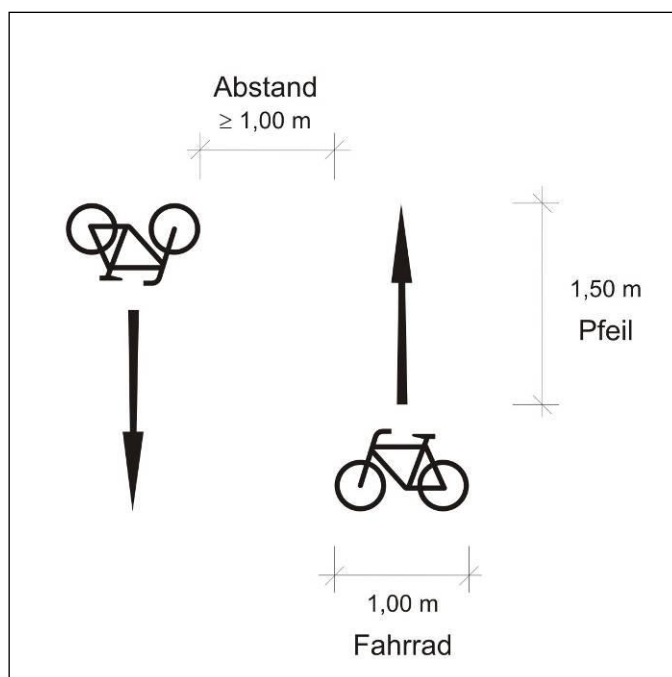


Bild 5-6 Markierung der Fahrradpiktogramme [eigene Darstellung]

Zur weiteren Verdeutlichung und Hervorhebung der besonderen Verkehrsregelung im Zuge von Fahrradstraßen sollte die Fahrgasse durch eine Fahrstreifenbegrenzung eingefasst werden. Die Markierung hat durch die visuelle Fahrbahnverschmälerung einen zusätzlichen Verkehrsberuhigungseffekt. Für die Fahrstreifenbegrenzung sollte eine unterbrochene Breitstrichmarkierung verwendet werden. Aufgrund einer potenziellen Verwechslungsgefahr mit

Schutzstreifen (Leitlinien) ist keine Schmalstrichmarkierung einzusetzen.



Bild 5-7 Fahrradstraßen in Lemgo [Quelle: Werner Kloppmann, Stadt Lemgo]

Strichbreite: 0,25 m

Strichlänge: 1,00 m



1m : 1m : 1m

Bild 5-8 Markierung der Fahrgassenbegrenzung [eigene Darstellung]

5.1.3 Ausgestaltung im Verlauf der Strecke

Schmale Fahrbahnen ohne Parken am Fahrbahnrand sollten entlang der Bordsteine eine unterbrochene Breitstrichmarkierung und mittig in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m) Fahrradpiktogramme erhalten.

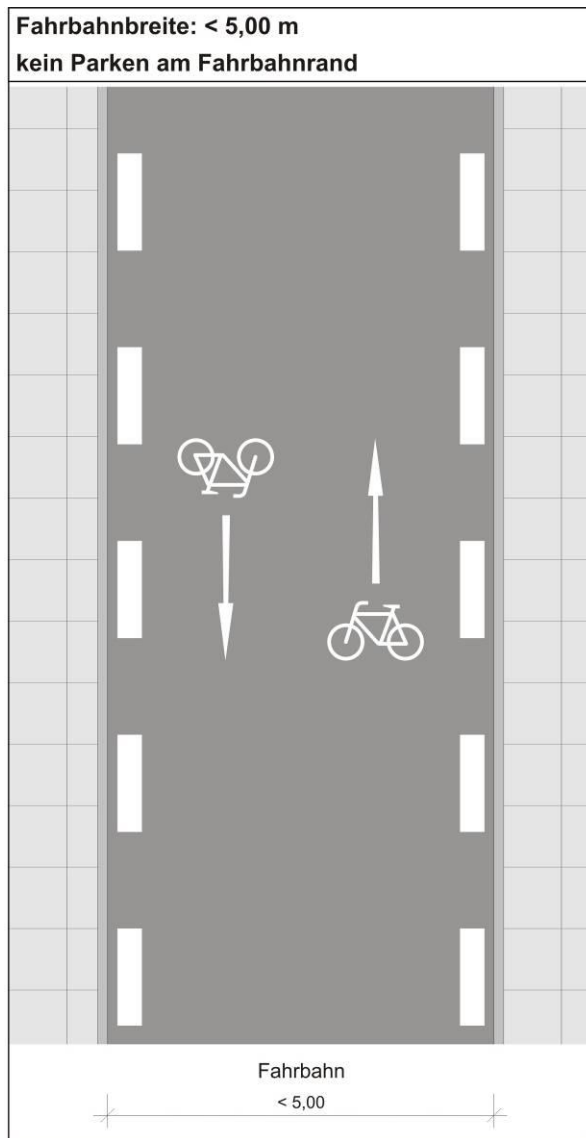


Bild 5-9 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten unter 5,0 m [eigene Darstellung]

Fahrbahnbreiten zwischen 5,00 und 6,50 m ohne Parken am Fahrbahnrand erhalten beidseitig eine unterbrochene Breitstrichmarkierung, die eine Fahrgasse von 4,50 m Breite eingrenzt. Die Breiten der Randbereiche variieren je nach Gesamtbreite, dabei ist darauf zu achten, dass der Breitstrich in voller Breite den Randbereichen zugeordnet wird. Damit keine Verwechslungsgefahr bzgl. der mittigen Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr besteht, dürfen die Randbereiche nicht zu breit ausgeführt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m) mittig der Fahrgasse.

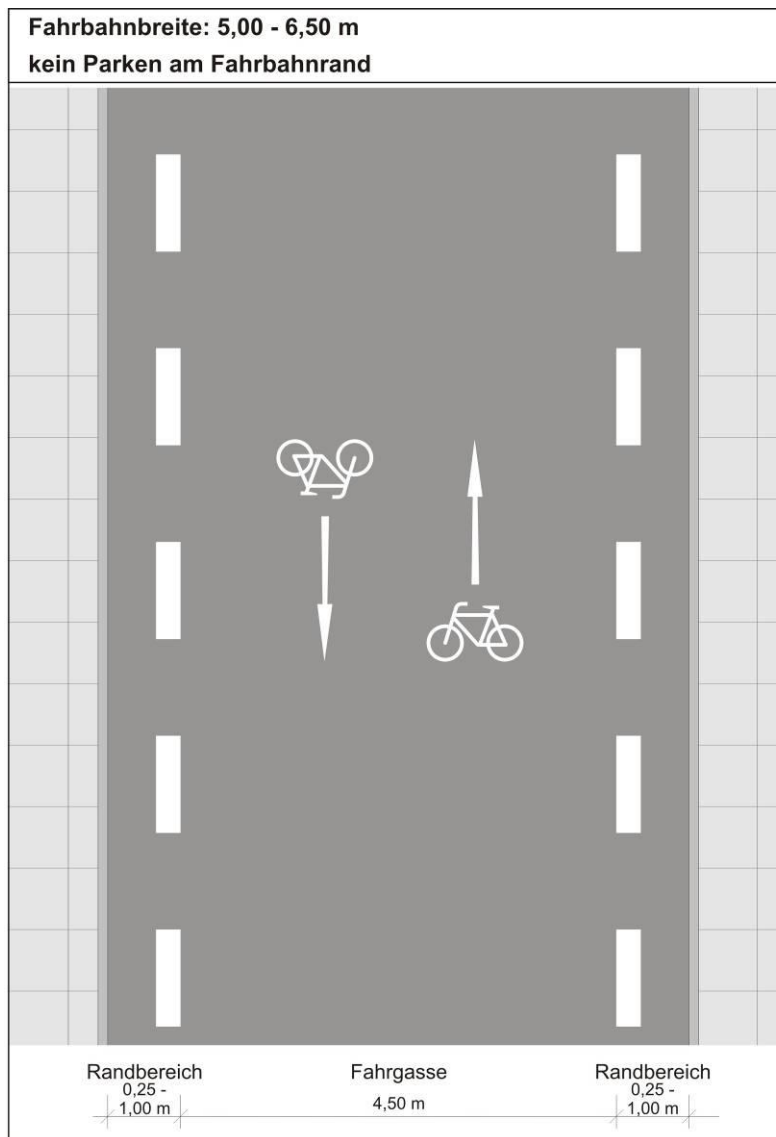


Bild 5-10 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 5,0 und 6,5 m ohne Fahrbahnparken
[eigene Darstellung]

Fahrbahnen mit einer Breite von 5,00 bis 6,50 m ohne Parken am Fahrbahnrand können alternativ zu Bild 5-10 auch einseitig einen Parkstreifen, vorzugsweise für den ruhenden Radverkehr, erhalten.

Aus straßenraumgestalterischen Gründen sollten die Parkstände in regelmäßigen Abständen durch Baumbete und/oder vorgezogene Seitenräume als Querungsanlage für den Fußverkehr ausgestattet werden.

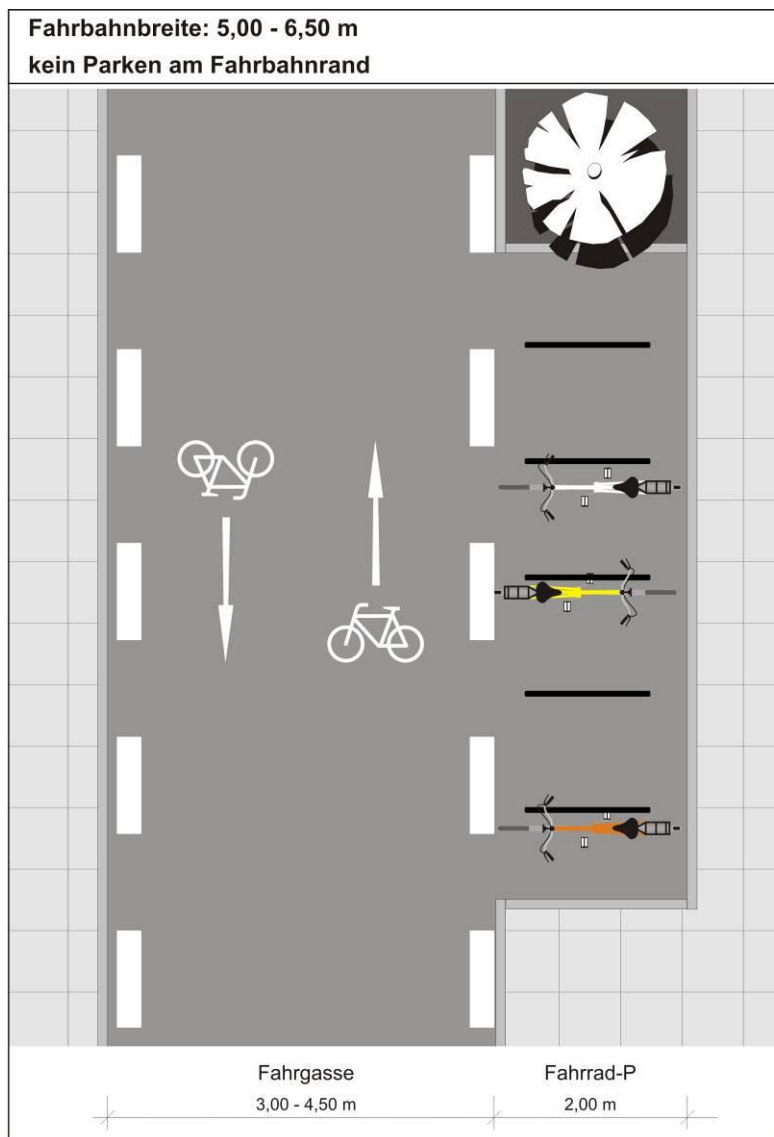


Bild 5-11 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 und 6,5 m mit Einrichtung von Fahrradparken und Baumbeten bzw. vorgezogenen Seitenräumen [eigene Darstellung]

Fahrbahnen mit einer Breite von 5,00 bis 6,50 m mit einseitigem Parken am Fahrbahnrand erhalten Fahrgassen in einer Breite von 3,00 bis 4,50 m. Anders als bei Situationen ohne Parken mit freien Randbereichen (vgl. Bild 5-10), wird die Breitstrichmarkierung in voller Breite der Fahrgasse zugeschlagen, damit ein Parkstreifen mit 2,00 m Breite verbleibt.

Wenn kein großer Parkdruck vorhanden ist, sollten auch Fahrradabstellanlagen innerhalb des Parkstreifens vorgesehen werden. Baumbeteete bzw. vorgezogene Seitenräume zur Unterteilung der Parkstände werten den Straßenraum auf und erhöhen die Verkehrssicherheit für die Fußgänger bei Überquerungen der Straße (vgl. auch Bild 5-11).

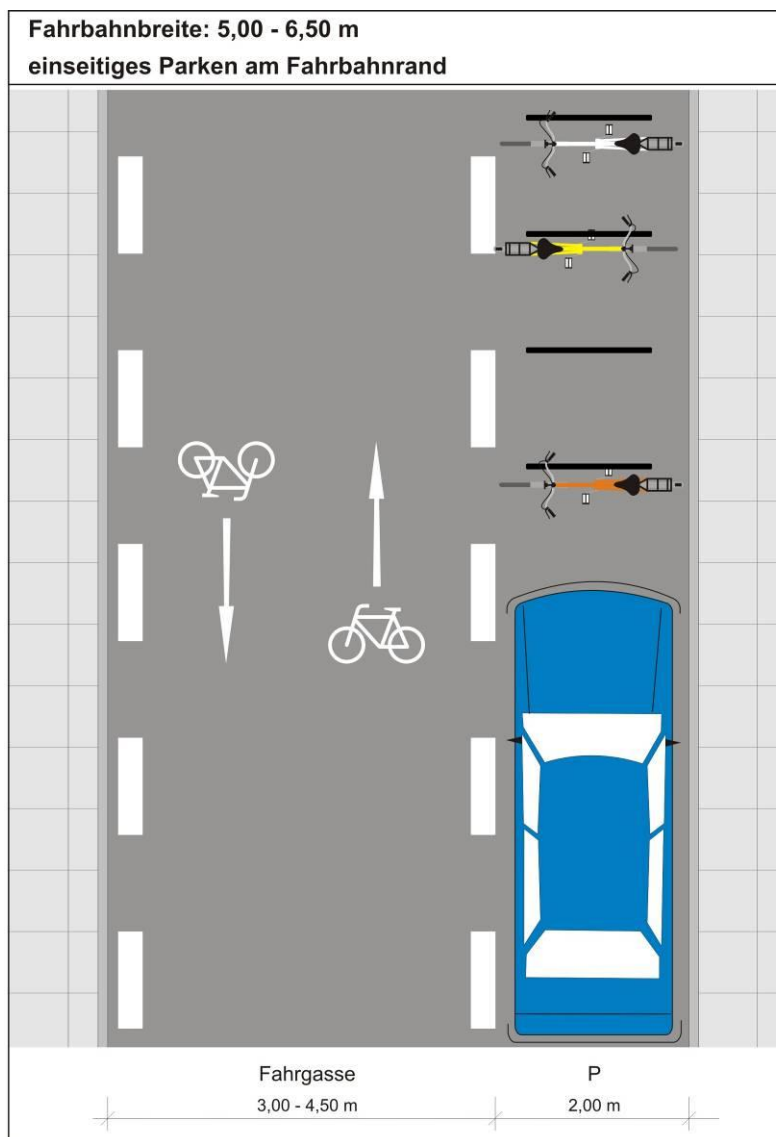


Bild 5-12 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 5,0 und 6,5 m mit einseitigem Fahrbahnparken [eigene Darstellung]

Fahrbahnen mit einer Breite von 7,00 bis 8,50 m und beidseitigem Parken am Fahrbahnrand erhalten, durch eine beidseitig unterbrochene Breitstrichmarkierung begrenzte, Fahrgassen in einer Breite von 3,00 bis 4,50 m.

Wie bei den schmaleren Fahrbahnbreiten sollten möglichst auch Fahrradabstellanlagen innerhalb des Parkstreifens vorgesehen werden, sowie die Parkstände durch Baumbeste bzw. vorgezogene Seitenräume unterteilt werden (vgl. Bild 5-11 und Bild 5-12).

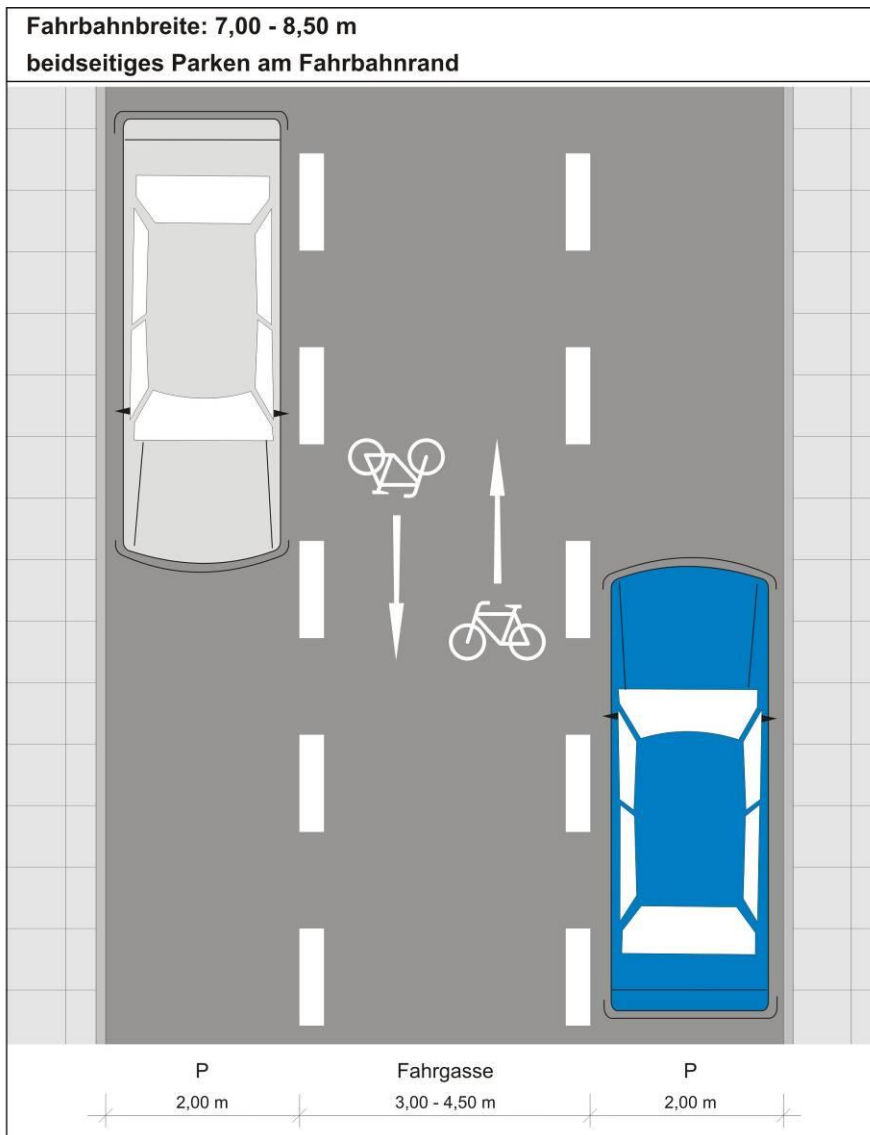


Bild 5-13 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 7,0 und 8,0 m mit beidseitigem Fahrbahnparken [eigene Darstellung]

5.1.4 Ausgestaltung an den Knotenpunkten

Beginn von Fahrradstraßen

Der Beginn einer Fahrradstraße ist eindeutig und klar zu kennzeichnen. Neben der Beschilderung (vgl. Kapitel 5.1.1), die in Kombination mit einer Tempo30-Zonen-Beschilderung an einem Standort kombiniert werden sollte, sind generell Fahrradpiktogramme zu markieren.

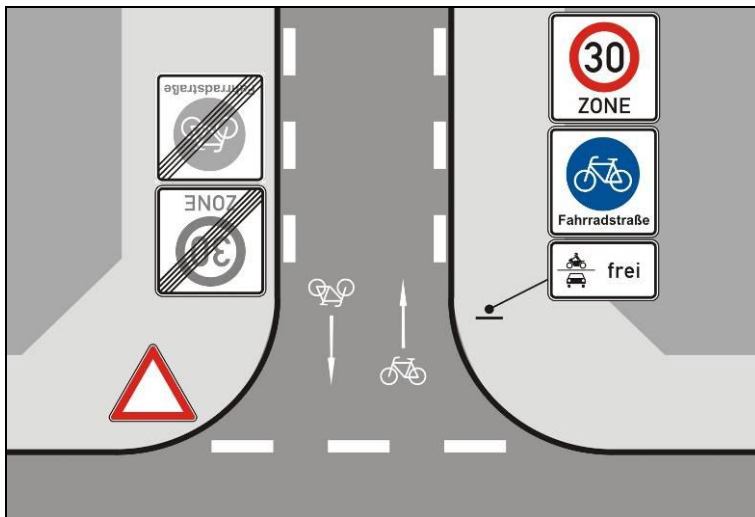


Bild 5-14 Ausgestaltung des Beginns einer Fahrradstraße [eigene Darstellung]

Zur deutlicheren Hervorhebung des Beginns eines besonderen Bereiches, sind möglichst auch bauliche Gestaltungen des Einmündungsbereichs bzw. des Beginns einer Fahrradstraße vorzusehen. Neben Pflasterbändern über die Fahrbahn führen insbesondere Teilaufpflasterungen zu deutlichen Geschwindigkeitsreduktionen beim Kfz-Verkehr sowie zu einem Komfort- und Sicherheitsgewinn für den querenden Fußverkehr.

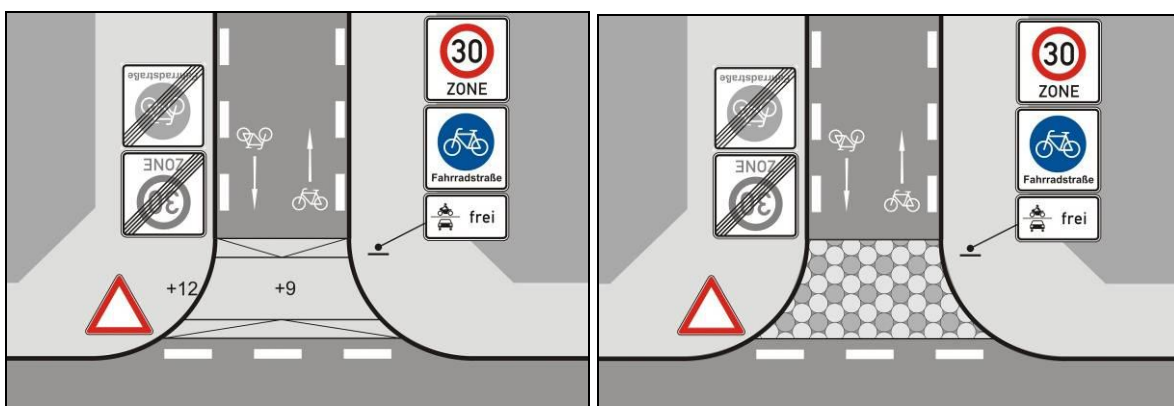


Bild 5-15 Ausgestaltung des Beginns einer Fahrradstraße mit Teilaufpflasterung (links) bzw. Pflasterband (rechts) [eigene Darstellung]

Ein- oder beidseitig vorgezogene Seitenräume (ggf. in Kombination mit einem Pflasterband oder einer Teilaufpflasterung) erzeugen eine besondere Situation, die einen verkehrsberuhigenden Effekt haben kann. Durch die kürzere Überquerungslänge und die besseren Sichtbeziehungen führen vorgezogene Seitenräume zu einem Sicherheitsgewinn für querende Fußgänger. Einengungen der Fahrbahn im Einmündungsbereich sollten vorzugsweise bei breiteren Fahrbahnquerschnitten vorgenommen werden, so dass ein ausreichend breiter Ein-/Ausfahrbereich verbleibt.

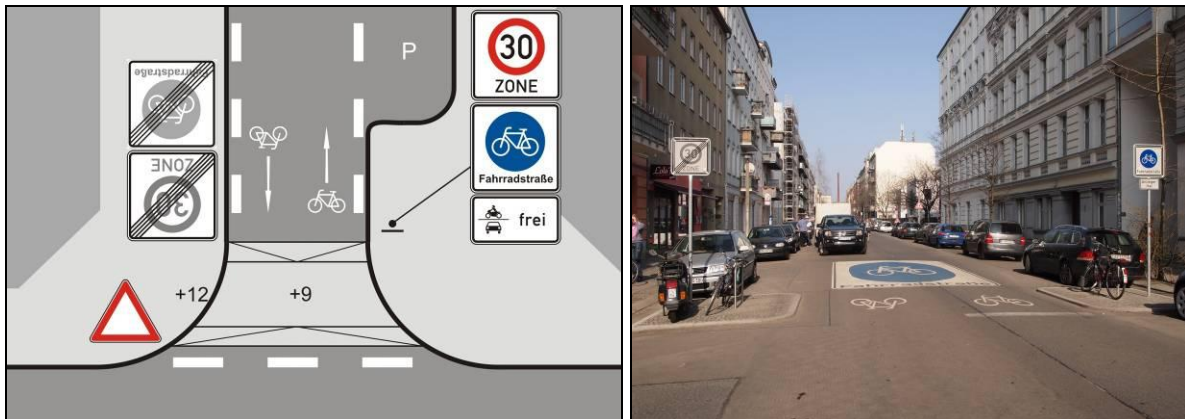


Bild 5-16 Ausgestaltung des Beginns einer Fahrradstraße mit vorgezogenem Seitenraum und Teilaufpflasterung (links) und Beispiel für vorgezogene Seitenräume am Beginn einer Fahrradstraße aus Berlin (rechts) [eigene Darstellung / Foto]

Vorrangregelungen im Verlauf von Fahrradstraßen

Insbesondere im Zuge von Hauptverbindungen ist es wünschenswert, wenn der Radverkehr Vorrang vor den Fahrzeugen aus den Nebenstraßen erhält, damit komfortabel befahrbare und attraktive Verbindungen entstehen, die zu kurzen Reisezeiten führen. Der Standardfall wird aber die Fahrradstraße in einer Tempo 30-Zone sein, in der die rechts-vor-links-Regelung (Ausnahme nur bei ÖPNV-Linie) vorgeschrieben ist. Zur Verdeutlichung der Vorrangregelung sollten in diesen Fällen Wartelinien markiert werden.

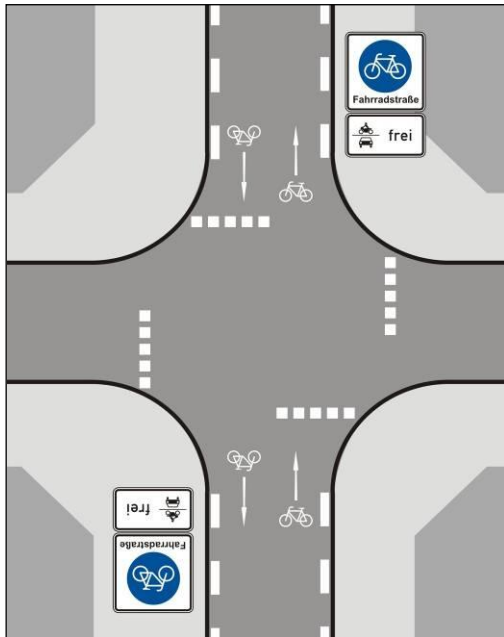


Bild 5-17 Ausgestaltung eines Knotenpunkts innerhalb einer Tempo 30-Zone [eigene Darstellung]

In anderen Situationen ist es ggf. möglich, die Fahrradstraße aus der Tempo 30-Zone herauszulösen, indem der Tempo 30-Zonenbereich verkleinert wird und jeweils erst in den angrenzenden Nebenstraßen beginnt. In diesem Fall ist es möglich, der Fahrradstraße über Beschilderung den Vorrang einzuräumen.

Damit diese Regelung nicht zu einer Geschwindigkeitserhöhung beim Kfz-Verkehr führt, sind weitere Maßnahmen zu treffen. Hierzu gehören die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr sowie ggf. die Anhebung der Kreuzungsfläche.

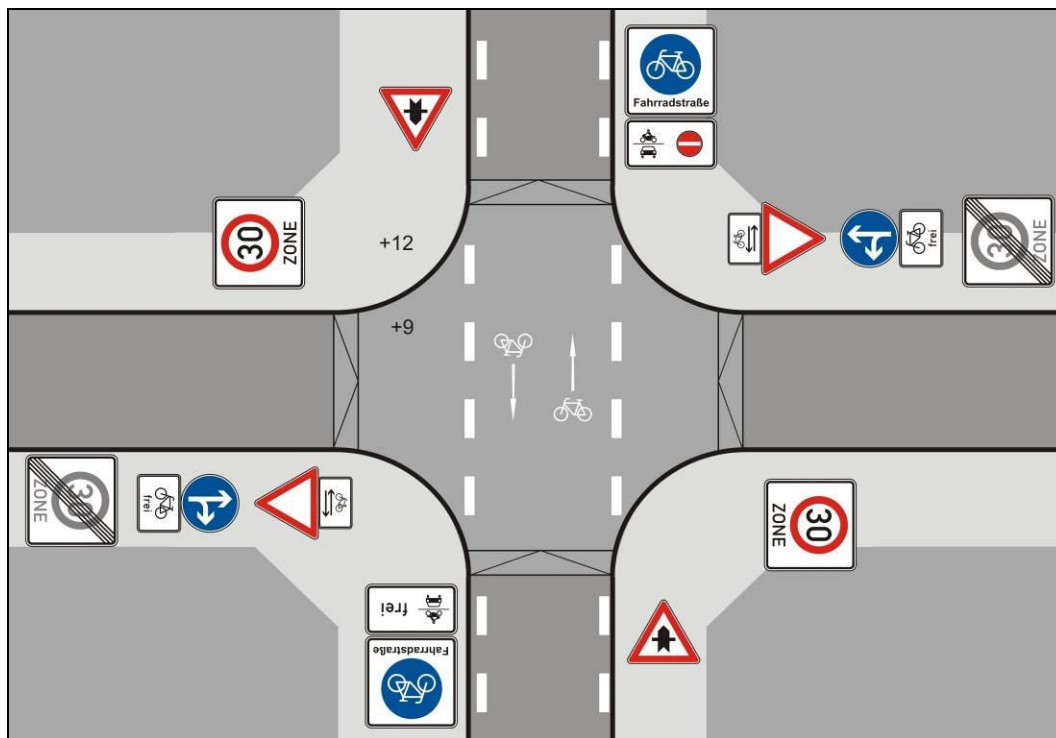


Bild 5-18 Ausgestaltung eines Knotenpunkts innerhalb einer Tempo 30-Zone mit Bevorrechtigung im Zuge der Fahrradstraße [eigene Darstellung]

5.2 Empfehlungen für neue Fahrradstraßen

In einem ersten Schritt werden auf Basis des Radverkehrsnetzes (Alltagsnetz) Strecken und Verbindungen herausgefiltert, die bezüglich der Verbindungsfunktion potenzielle Fahrradstraßen des Typs I (s.o.) sind. In Ergänzung werden die Standorte der weiterführenden Schulen in einen Plan eingetragen und die anbindenden Straßen als potenzielle Fahrradstraßen des Typs II berücksichtigt.

Das weitere Vorgehen sieht eine erste Überprüfung der potenziellen Fahrradstraßen anhand der Kriterien nach Tab. 5-1 vor, wobei Punkte für eine spätere Prioritätenreihung vergeben werden. (vgl. Anhang und Kapitel 5.2.4)

Abschließend werden die potenziellen Fahrradstraßen gesichtet und Empfehlungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße ausgesprochen sowie Maßnahmenvorschläge benannt. (vgl. Anhang)

5.2.1 Prioritäten

Für eine Einschätzung der Bedeutung einer potenziellen Fahrradstraße wurde ein Punktesystem für eine Prioritätenreihung entwickelt.

Zur Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsstärke wird die Verkehrsstärkenkarte „Netzfall 2008. DTVw“ aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 zu Grunde gelegt. Bezüglich der Linienführung des ÖPNV wird das Busnetz im Frühjahr 2012 berücksichtigt.

		Punkte
Netzbedeutsamkeit		
Abschnitt des Alltagsnetzes	RA I Schnellweg	4
	RA II Hauptverbindungsweg	3
	RA III Verbindungsweg	2
	RA IV Erschließungsweg	1
Abschnitt des Freizeitnetzes	RF I Fernweg	3
	RF II Regionalweg	2
	RF III Nahraumweg	1
bedeutende Quell- / Zielverbindung der Gesamtroute		2
Zuführung zu Schnellweg		1
Verkehrssicherheit		
Alternativroute zu stark belasteter Straße		4
Anbindung einer weiterführenden Schule		4
Verkehrssituation		
Radverkehrsstärke	bereits hoch	3
	mittel	1
	noch eher niedrig	0
Kfz-Verkehrsstärke	≤ 1.000 Kfz / Tag	4
	≤ 2.000 Kfz / Tag	2
	≤ 4.000 Kfz / Tag	1
	> 4.000 Kfz / Tag	0
Busnetz	Überlagerung Busnetz ≤ 200m	-2
	Überlagerung Busnetz > 200m	-3

Tab. 5-1 Punktesystem für Prioritätenreihung und Ausschlusskriterien

5.2.2 Kostenansätze

Für eine vorläufige Kostenannahme werden pauschale Kostenansätze zu Grunde gelegt. Für eine genauere Kostenschätzung bzw. –berechnung sind Markierungs- und Beschilderungsplanungen notwendig.

Artikel	Menge	ungefährer Nettopreis in Euro
Z 244a-40 Schild Fahrradstraße Ende / Beginn doppelseitig	2 Stck. pro Beginn/Ende	400,00 €
Zusatzzeichen zur Fahrradstraßenbeschilderung	2 Stck. pro Beginn/Ende	100,00 €
Markierung unterbrochener Breitstrich	1 m	8,00 €
Markierung 2 Fahrradpiktogramm inkl. Fahrtrichtungspfeile	1 Gruppe	250,00 €
Wegverbreiterung 40er-Aufbau	1 qm	50,00 €
Schneiden u. Kante verfugen	1 m	15,00 €
Fläche absenken befestigen inkl. Bordstein setzen	1 qm	125,00 €

Tab. 5-2 Kostenansätze

Kostenansätze für weitere potenzielle Maßnahmen, die in den Entwurfsplanungen ggf. vorgesehen werden könnten:

Markierung Wartelinie 4 Zufahrten	1 Knotenpunkt	150,00 €
Teilaufpflasterung an Einmündung	1 Stck.	4.500,00 €
Pflasterband an Einmündung	1 Stck.	3.000,00 €
Vorziehen des Seitenraums einseitig	1 Stck.	7.000,00 €
Vorziehen des Seitenraums beidseitig	1 Stck.	10.000,00 €
Aufpflasterung der Kreuzungsfläche	1 Stck.	15.000,00 €

Tab. 5-3 Kostenansätze für weitere potenzielle Maßnahmen

5.2.3 Untersuchungsstrecken

Im Folgenden werden die untersuchten Streckenabschnitte kurz vorgestellt, wobei insbesondere auf deren Funktion für den Radverkehr (Fahrradstraßen-Typ I oder II) eingegangen wird. Den Karten kann entnommen werden, welche Abschnitte als Fahrradstraße empfohlen wird bzw. welche Abschnitte (derzeit) nicht für eine Anordnung als Fahrradstraße vorgeschlagen werden. In den Tabellen sind auch die Kostenvorannahmen für eine Umsetzung enthalten.

Eine detaillierte Erläuterung mit Punktevergabe und weiteren Maßnahmenvorschlägen ist dem Anhang zu entnehmen.

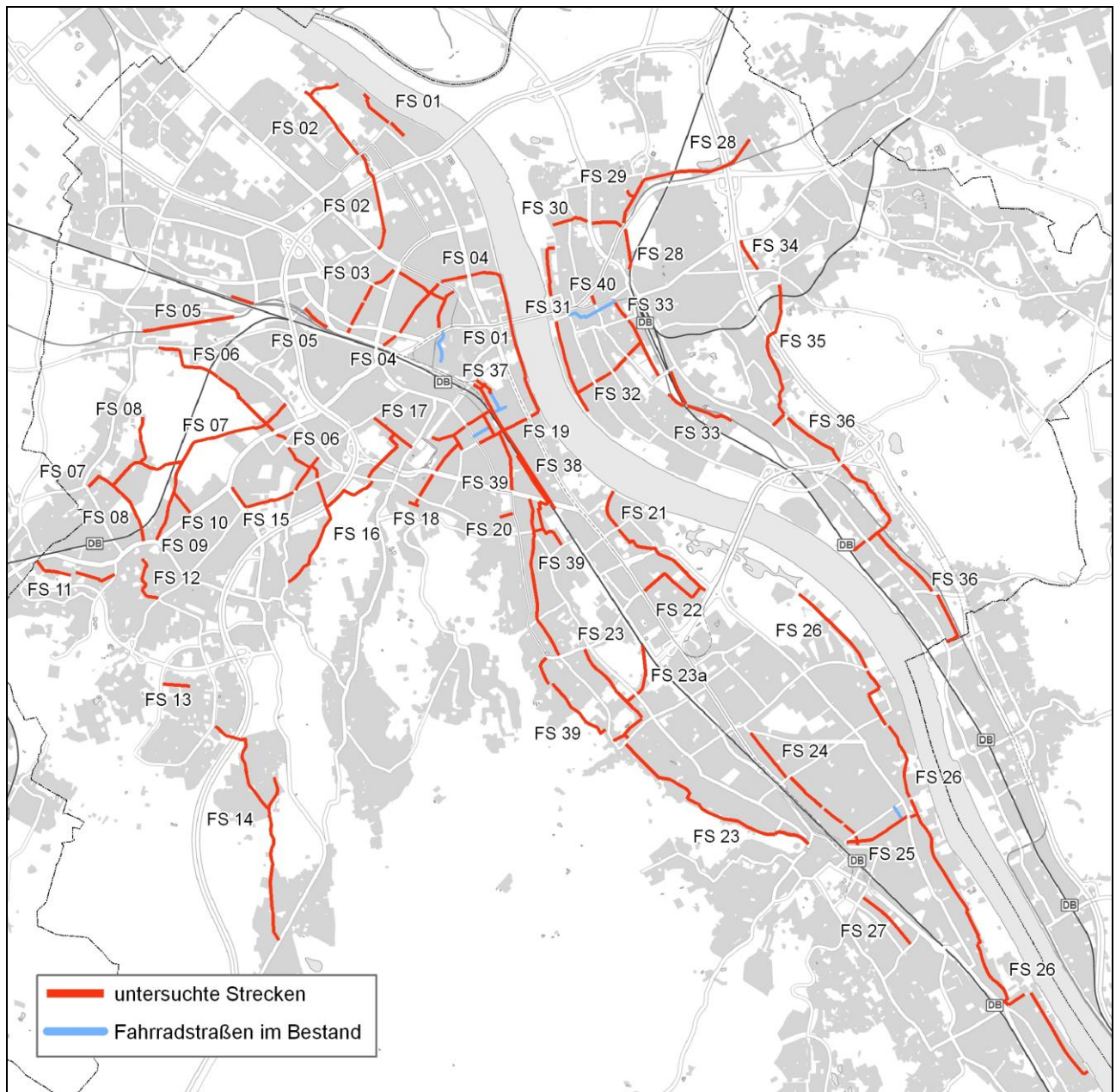


Bild 5-19 Übersicht zu den untersuchten Streckenabschnitten [eigene Darstellung]

Die Auswahl der Strecken erfolgte entsprechend der Beschreibung in Kapitel 5.2, wobei besonderen Wert auf wichtige Verbindungen gelegt wurde. Hierbei erfolgte ein Abgleich mit dem Radverkehrsnetz aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2020.

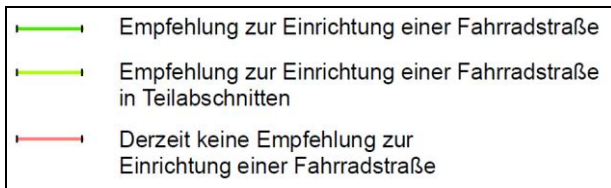


Bild 5-20 Legende zu den Karten

FS 01

Die Strecken mit der Bezeichnung FS 01 sind wichtige Streckenabschnitte der nord-südlich verlaufenden Route entlang des Rheins, die für den Alltags- und Freizeitverkehr im Nahbereich, aber auch im Regional- und Fernbereich eine herausragende Bedeutung besitzt.

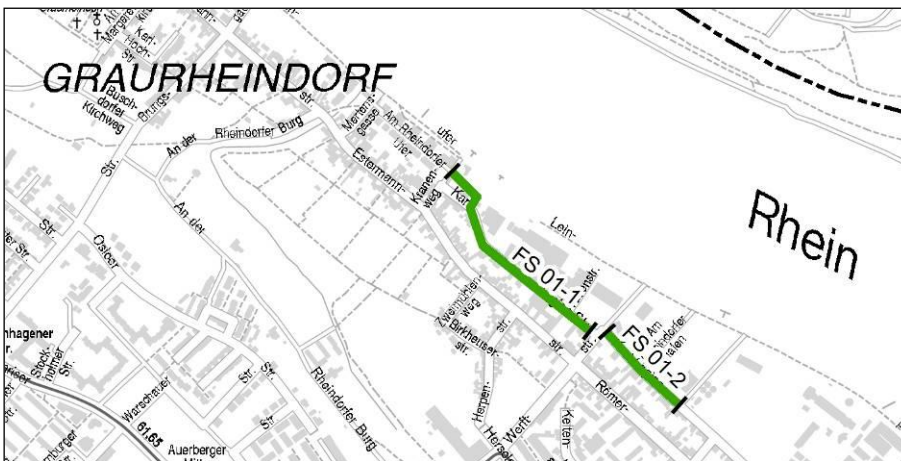


Bild 5-21 FS 01 - Übersicht Graurheindorf [eigene Darstellung]

Die Abschnitte 1 und 2 in Graurheindorf stellen aufgrund des Hafens Netzlücken dar. Obwohl auch der Kfz-Verkehr werktags keine geringe Bedeutung besitzt, sollten aufgrund der Bedeutung

der Route und des Überwiegens des Radverkehrs in den werktäglichen Randstunden und am Wochenende / feiertags Fahrradstraßen eingerichtet werden.

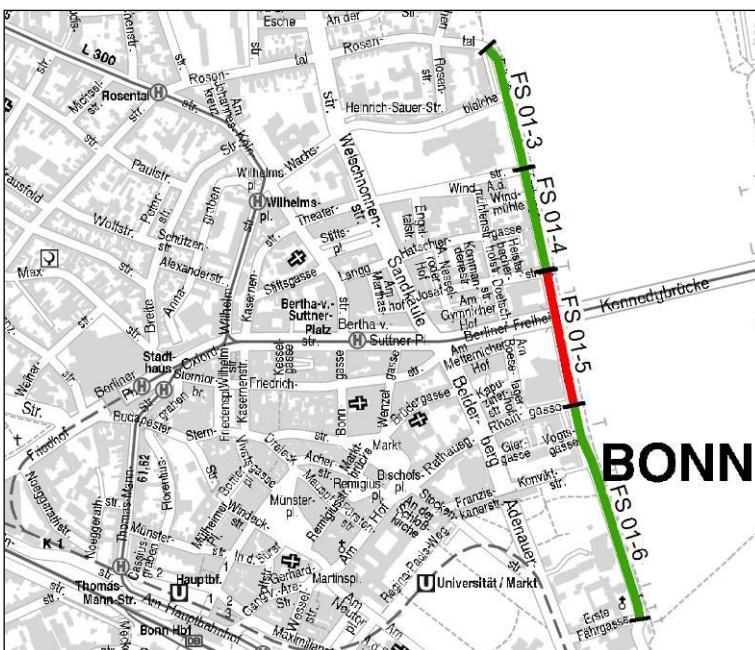


Bild 5-22 FS 01 - Übersicht Bonn-Zentrum [eigene Darstellung]

Im Abschnitt in Höhe des Bonner Zentrums weisen die Radwege für die Radverkehrsmenge deutlich zu schmale Breiten auf. Die Einrichtung von Fahrradstraßen soll für einen sicheren und komfortablen Verkehrsablauf sorgen. Der mittlere Abschnitt besitzt eine größere Kfz-Bedeutung, hier sollten zunächst weitere Maßnahmen bezüglich der Umgestaltungsplanungen entlang der Rheinpromenade abgewartet werden.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitschraibmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 01	1 Karl-Legien-Straße	450	11	ja	-	15.950,00 €	8.750,00 €	0,00 €
	2 Karl-Legien-Straße	210	14	ja	-	5.360,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	3 Fritz-Schroeder-Ufer	250	13	ja	-	10.250,00 €	6.250,00 €	3.000,00 €
	4 Erzbergerufer	210	13	ja	-	5.860,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	5 Brassertufer	270	12	derzeit: nein	Stadt am Rhein	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	6 Rathenauufer	740	12	ja	-	17.090,00 €	5.250,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 01		2.130	12,5			54.510,00 €	24.750,00 €	3.000,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.860	12,6					

Tab. 5-4 FS 01 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 02

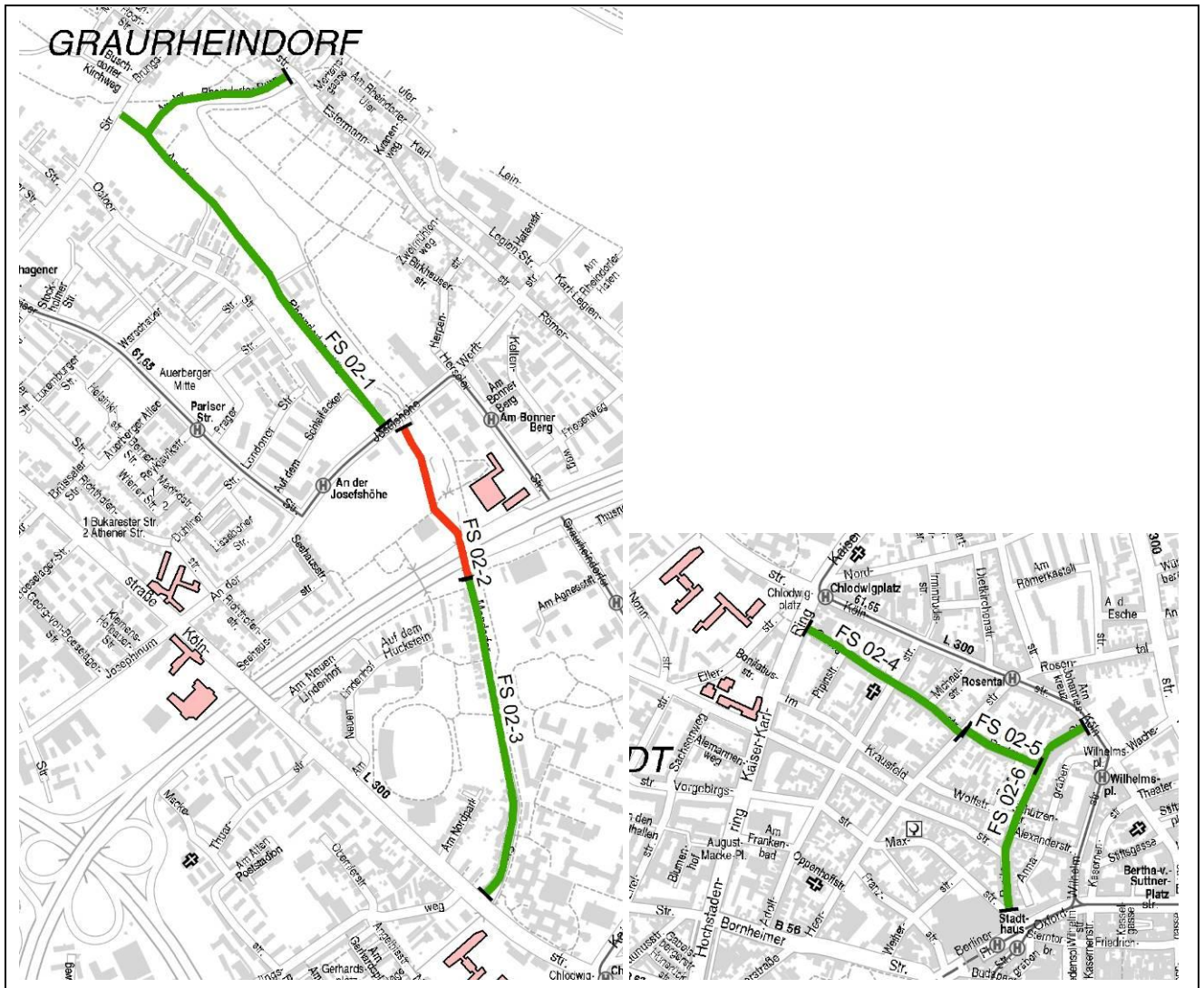


Bild 5-23 FS 02 - Übersicht Graurheindorf und Bonn-Zentrum [eigene Darstellung]

FS 02 stellt eine wichtige Verbindung zwischen Graurheindorf und dem Bonner Zentrum dar. Die Strecke ist eine Alternative zu stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen. Im Abschnitt 2 sollte

ein wegeausbau erfolgen. Die Abschnitte in der Nordstadt sollen insbesondere zur einer Bündelung führen und den Verlauf aufzeigen.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 02	1 An der Rheindorfer Burg	1.275	16	ja	-	28.150,00 €	7.750,00 €	0,00 €
	2 selbst. Weg	370	18	nein	Wegeausbau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Mondorfer Straße	750	18	ja	-	16.750,00 €	4.750,00 €	0,00 €
	4 Georgstraße	410	14	ja	-	9.100,00 €	5.900,00 €	0,00 €
	5 Paulstraße	180	12	ja	-	2.500,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	6 Breite Straße	450	14	ja	-	5.250,00 €	5.250,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 02		3.435	15,3			61.750,00 €	26.150,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		3.065	14,8					

Tab. 5-5 FS 02 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 03

Die Strecke FS 03 dient als Verbindung zwischen der Haltestelle Bonn-West und dem Chlodwigplatz, wobei auch mehrere Schulen angebunden werden.

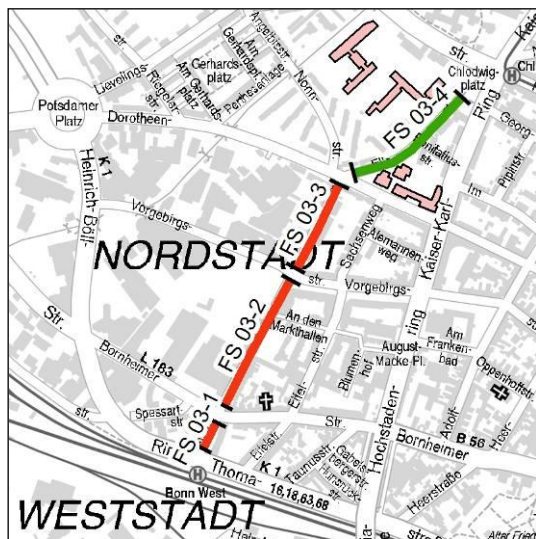


Bild 5-24 FS 03 - Übersicht Nordstadt [eigene Darstellung]

Die Abschnitte 1 bis 3 sind straßenräumlich Erschließungsstraßen, übernehmen aber eine relativ hohe Sammel- wenn nicht Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Mit dem derzeitigen Kfz-Verkehrsaufkommen sollten hier keine Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Der Abschnitt 4 eignet sich sehr gut für eine Fahrradstraße.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 03	1 Ellerstraße	60	8	nein	Schutzstreifen neu	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2 Ellerstraße	280	3	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Ellerstraße	190	5	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4 Ellerstraße	340	11	ja	-	5.450,00 €	2.250,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 03		870	6,8			5.450,00 €	2.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		340	11,0					

Tab. 5-6 FS 03 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 04

Die Strecke FS 04 kann eine wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr zwischen den geplanten Schnellverbindungen entlang der (Stadt-) Bahnlinie und dem Rhein übernehmen.

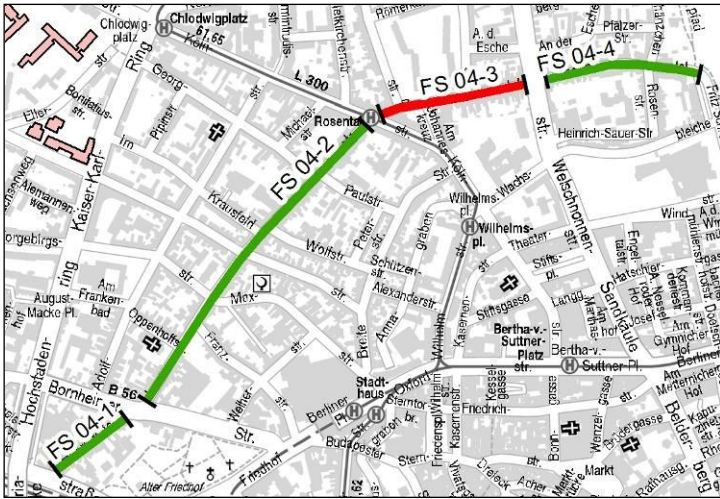


Bild 5-25 FS 04 - Übersicht Nordstadt („Altstadt“) [eigene Darstellung]

Bereits heute überwiegt abschnittsweise der Radverkehr. Lediglich der Abschnitt 3 sollte aufgrund der Funktion für den Kfz-Verkehr zunächst nicht als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmenvorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 04	1 Heerstraße	170	17	ja	-	4.470,00 €	1.750,00 €	0,00 €
	2 Heerstraße	700	11	ja	-	34.000,00 €	30.000,00 €	20.000,00 €
	3 Rosental	300	13	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4 Rosental	320	10	ja	-	8.620,00 €	3.500,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 04		1.490	12,8			47.090,00 €	35.250,00 €	20.000,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.190	12,7					

Tab. 5-7 FS 04 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 05

Die Streckenabschnitte von FS 05 sind Teilabschnitte geplanter Schnellverbindungen innerhalb des Erschließungsstraßennetzes.

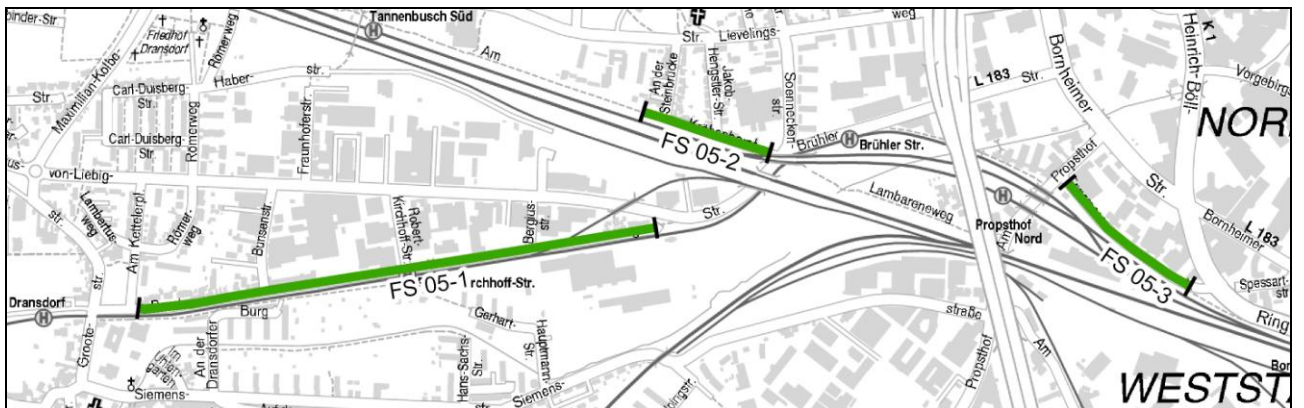


Bild 5-26 FS 05 - Übersicht Dransdorf [eigene Darstellung]

Trotz der angrenzenden gewerblichen Nutzungen kann der Benden weg eine große Bedeutung für den Radverkehr erlangen. Nicht zuletzt ist er eine attraktive Alternative für die Justus-von-Liebig-Straße, die eine unzureichende Radverkehrsführung aufweist.

Am Krähenhorst ist eine gering belastete Nebenstraße, bei der bereits heute ein Überwiegen des Radverkehrs zu vermuten ist.

Die Ennemoserstraße weist heute eine unzulängliche Radverkehrsführung im Seitenraum auf, ein weiteres Flächenpotenzial zur Ausgestaltung eines Radschnellweges existiert kaum, so dass die Einrichtung einer Fahrradstraße für diese sehr bedeutende Radverkehrsverbindung notwendig erscheint.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 05	1 Bendenweg	1.020	15	ja	-	24.400,00 €	8.400,00 €	0,00 €
	2 Am Krähenhorst	305	17	ja	-	8.980,00 €	4.100,00 €	0,00 €
	3 Ennemoserstraße	350	14	ja	-	8.350,00 €	2.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 05		1.675	15,3			41.730,00 €	15.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.675	15,3					

Tab. 5-8 FS 05 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 06

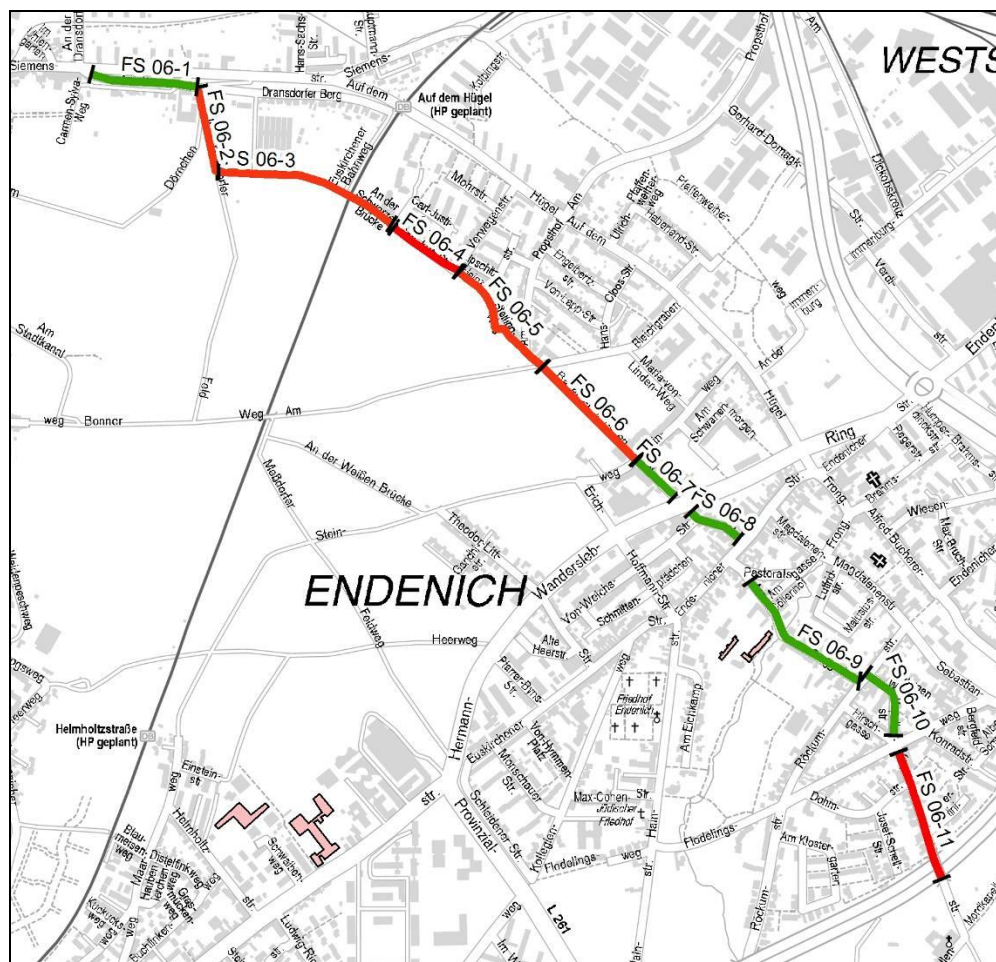


Bild 5-27 FS 06 – Übersicht Dransdorf - Endenich [eigene Darstellung]

Die Strecke FS 06 könnte (in Kombination mit FS 16) eine wichtige Verbindung zwischen Dransdorf, Endenich und Lengsdorf werden. Die Abschnitte 1 bis 7 garantieren eine komfortable und sichere Führung abseits des Kfz-Verkehrs. Hierfür ist aber ein massiver Wegebau notwendig, um eine angemessene gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr realisieren zu können.

Die Abschnitte 8 bis 10 dienen vor allem auch der inneren Erschließung Endenichs und der Anbindung von Schulen.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmenvorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 06	1 Auf dem Dransdorfer Berg	240	14	ja	-	5.450,00 €	2.250,00 €	0,00 €
	2 An der alten Stadtgärtnerei	190	14	nein	Wegebau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 An der Schwarzen Brücke	410	14	nein	Wegebau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4 Carl-Justi-Straße	170	14	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	5 Heinz-Stelling-Weg	290	14	nein	Wegebau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	6 Babette-Koch-Weg	290	14	nein	Wegebau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	7 Effertzstraße	120	12	ja	-	3.670,00 €	1.750,00 €	0,00 €
	8 Effertzstraße	120	6	ja	-	4.630,00 €	2.550,00 €	0,00 €
	9 Am Burggraben	340	9	ja	-	8.690,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	10 Kapellenstraße	170	7	ja	-	4.720,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	11 Kapellenstraße	300	11	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 06		2.640	11,7			27.160,00 €	11.800,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		990	9,6					

Tab. 5-9 FS 06 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 07

Die Strecke FS 07 ist bereits heute eine wichtige Verbindung zwischen Lessenich, Endenich und im weiteren Verlauf dem Bonner Zentrum. Die Wege über das Messdorfer Feld besitzen für den Alltags- wie den Freizeitverkehr eine herausragende Bedeutung für den Fuß- und den Radverkehr. Daher sollten diese Wege als gemeinsame Geh-/Radwege angeordnet werden, wobei mittel- bis langfristig auch eine Wegverbreiterung vorgesehen werden sollte, um die Verkehrsmengen in ihrer unterschiedlichen Ausprägung sicher und komfortabel führen zu können.

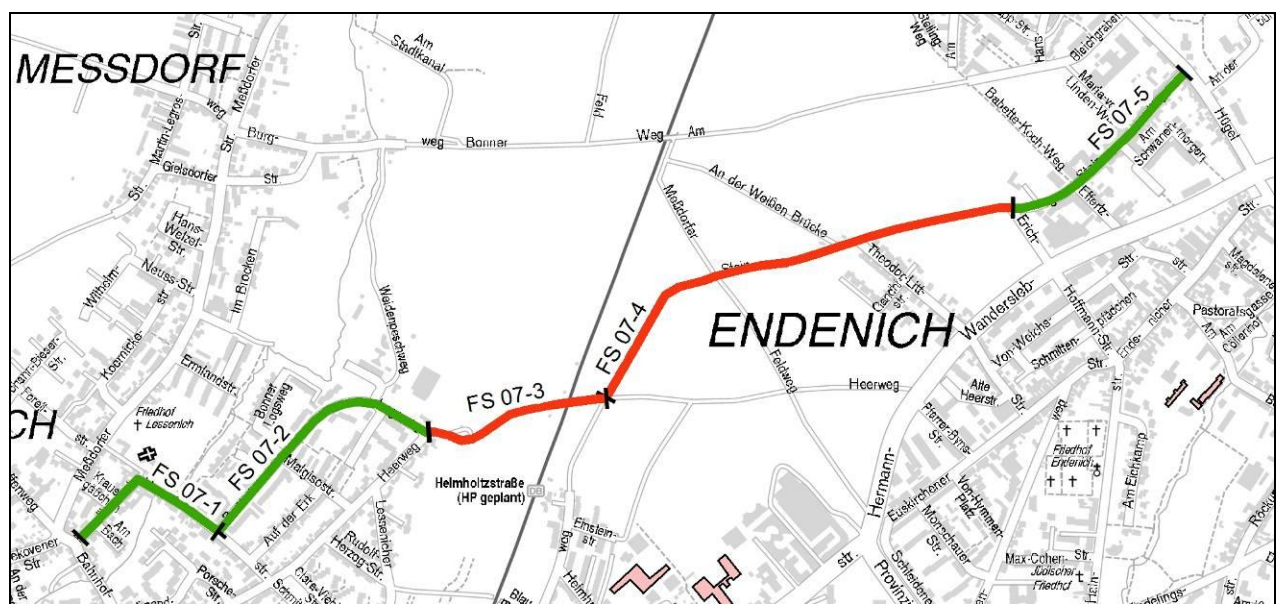
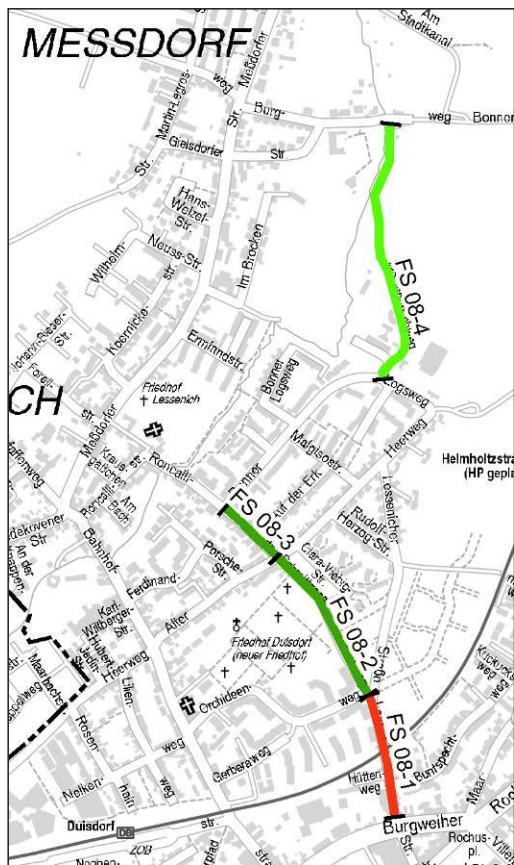


Bild 5-28 FS 07 – Übersicht Lessenich - Endenich [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 07	1 Roncallistraße	370	9	ja	-	8.920,00 €	3.000,00 €	0,00 €
	2 Bonner Logsweg	540	9	ja	-	14.390,00 €	5.750,00 €	0,00 €
	3 Alter Heerweg	370	16	nein	Wegeausbau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4 Steinweg	950	16	nein	Wegeausbau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	5 Steinweg	450	14	ja	-	10.950,00 €	3.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 07		2.680	12,8			34.260,00 €	12.500,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.360	10,7					

Tab. 5-10 FS 07 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 08



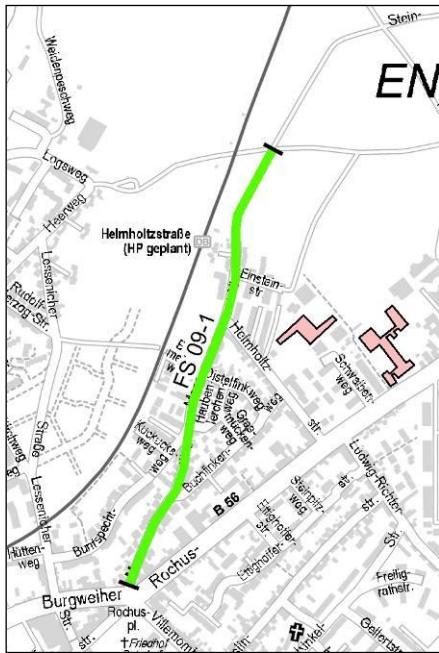
Die Strecke FS 08 ist in Kombination mit FS 07 zu betrachten und stellt als Alternative zur Bahnhofstraße eine komfortable Verbindung zwischen Messdorf, Lessenich und Duisdorf dar.

Bild 5-29 FS 08 – Übersicht Lessenich - Messdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 08	1 Lessenicher Straße	250	12	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2 Schmittgasser Kirchweg	470	13	ja	-	11.770,00 €	4.250,00 €	0,00 €
	3 Roncallistraße	130	7	ja	-	4.330,00 €	2.250,00 €	0,00 €
	4 Weidenpeschweg	540	16	abschnittsweise	Wegeausbau	4.290,00 €	2.450,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 08		1.390	12,0			20.390,00 €	8.950,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.140	12,0					

Tab. 5-11 FS 08 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 09



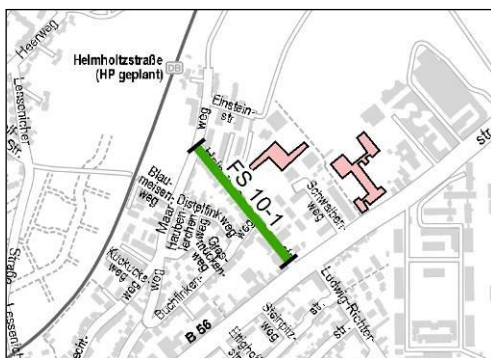
Auch die Strecke FS 09 ist in Kombination mit FS 07 zu betrachten. Der Abschnitt dient ebenso als ruhige Verbindung nach Enderich, wie als kurze Verbindung in Richtung Dransdorf über das Messdorfer Feld. Zukünftig dient FS 09 zudem als Anbindung des Bahnhalt punkts Helmholzstraße.

Bild 5-30 FS 09 – Übersicht Duisdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 09	1	Maanweg	930	15	abschnittsweise	Wegeausbau	14.850,00 €	8.850,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 09			930	15,0			14.850,00 €	8.850,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			930	15,0					

Tab. 5-12 FS 09 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 10



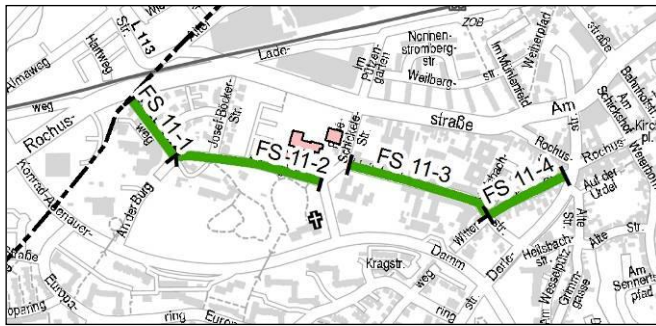
Die Strecke FS 10 ist aufgrund der Anbindungsfunktion des Helmholz-Gymnasiums dem Fahrradstraßentyp II zuzuordnen.

Bild 5-31 FS 10 – Übersicht Duisdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 10	1	Helmholzstraße	290	7	ja	-	7.640,00 €	3.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 10			290	7,0			7.640,00 €	3.000,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			290	7,0					

Tab. 5-13 FS 10 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 11



Die Strecke FS 11 kann sowohl eine Anbindungsfunktion an die Realschule Medinghoven als auch eine Verbindungsfunktion ins Duisdorfer Zentrum parallel zur Rochusstraße übernehmen.

Bild 5-32 FS 11 – Übersicht Duisdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 11	1 Buschackerweg	140	9	ja	-	2.250,00 €	2.250,00 €	1.000,00 €
	2 An der Burg Medinghoven	300	14	ja	-	7.800,00 €	3.000,00 €	0,00 €
	3 Heilsbachstraße	370	14	ja	-	9.170,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	4 Witterschlicker Straße	170	14	ja	-	1.750,00 €	1.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 11		980	12,8			20.970,00 €	10.250,00 €	1.000,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		980	12,8					

Tab. 5-14 FS 11 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 12

Die Strecke FS 12 dient im letzten Abschnitt der Verbindung aus Richtung Brüser Berg als Zuführung zum Duisdorfer Zentrum. Die schmalen Straßenräume im Kernbereich Duisdorfs eignen sich sehr gut als Fahrradstraßen.

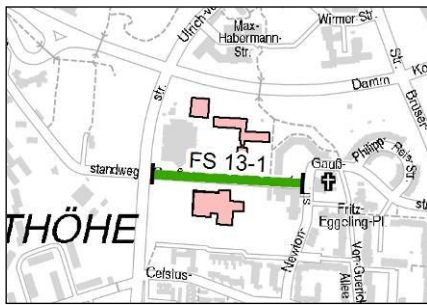


Bild 5-33 FS 12 – Übersicht Duisdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 12	1 Robelstraße	230	5	ja	-	2.500,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	2 Schmittstraße	390	7	ja	-	1.750,00 €	1.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 12		620	6,0			4.250,00 €	4.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		620	6,0					

Tab. 5-15 FS 12 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 13



Die Strecke FS 13 besitzt eine Anbindungsfunktion an ein Schulzentrum und ist somit dem Fahrradstraßentyp II zuzuordnen.

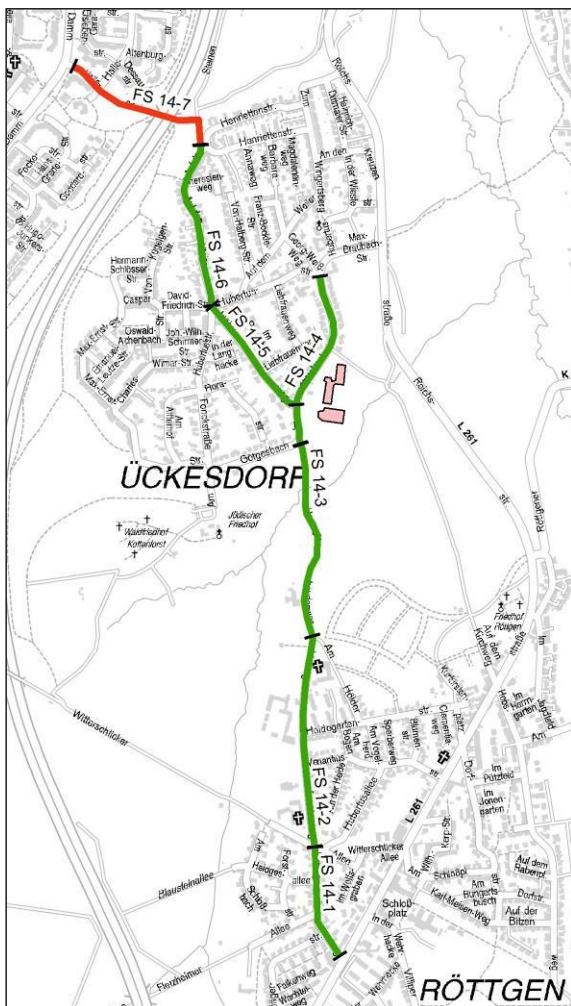
Trotz des Busverkehrs sollte der Sicherung des Rad fahrenden Schülerverkehrs Priorität eingeräumt werden.

Bild 5-34 FS 13 – Übersicht Brüser Berg [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 13	1 Gaußstraße	300	5	ja	-	7.300,00 €	2.500,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 13						7.300,00 €	2.500,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:								

Tab. 5-16 FS 13 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 14



Die Strecke FS 14 übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Röttgen, Ückesdorf und Brüser Berg, wobei diese Route insbesondere auch für den Einkaufsverkehr genutzt wird. Daneben übernimmt die Route auch eine wichtige Anbindungsfunktion für die Schüler des Carl-von-Ossietzky-Gymnasiums.

Die Lage innerhalb des gering vom Kfz-Verkehr belasteten Erschließungsstraßennetzes bzw. die anbaufreie, separate Führung des Radverkehrs zwischen Ückesdorf und Röttgen eignen sich sehr gut zur Einrichtung von Fahrradstraßen.

Bild 5-35 FS 14 – Übersicht Röttgen – Ückesdorf - Brüser Berg [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitschraichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 14	1 Herzogsfreudenweg	310	20	ja	-	8.960,00 €	4.000,00 €	0,00 €
	2 Herzogsfreudenweg	560	20	ja	-	12.520,00 €	5.000,00 €	0,00 €
	3 Herzogsfreudenweg	530	20	ja	-	1.000,00 €	1.000,00 €	0,00 €
	4 Im Schmalzacker	470	18	ja	-	11.020,00 €	3.500,00 €	0,00 €
	5 Höhlenweg	350	18	ja	-	5.790,00 €	2.750,00 €	0,00 €
	6 Auf den Steinen	450	16	ja	-	10.450,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	7 Hallestraße	450	16	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 14		3.120	18,3			49.740,00 €	19.500,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		2.670	18,7					

Tab. 5-17 FS 14 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 15

Die Strecke FS 15 dient aus der Richtung Rochusstraße als Umfahrungsmöglichkeit des engen Endenicher Zentrums in Richtung Bonn-Zentrum. Aus Richtung Schieffelingweg besitzt FS 15 neben dieser Verbindungsfunktion auch eine Erschließungsfunktion für Endenich.

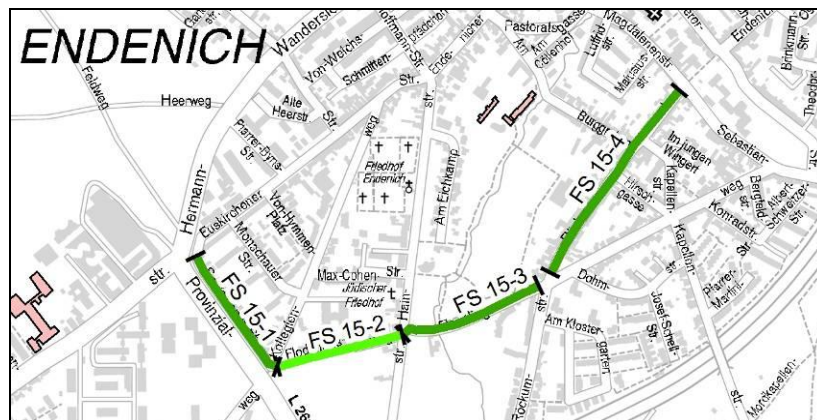


Bild 5-36 FS 15 – Übersicht Endenich [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitschraichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 15	1 Schleidener Straße	280	13	ja	-	10.450,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	2 Flodelingsweg	260	13	abschnittsweise	-	1.450,00 €	1.450,00 €	0,00 €
	3 Flodelingsweg	290	10	ja	-	7.140,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	4 Röckumstraße	450	16	ja	-	12.450,00 €	5.250,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 15		1.280	13,0			31.490,00 €	12.450,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.280	13,0					

Tab. 5-18 FS 15 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 16

Die Strecke FS 16 könnte eine herausragende Verbindungsfunktion zwischen Lengsdorf und Poppelsdorf (Univeristäts-campus) einnehmen. Die topographisch schwierigen Verhältnisse in Lengsdorf werden zukünftig mit dem steigenden Anteil von elektronisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects) kaum noch eine Rolle spielen. (vgl. auch FS 06)

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Abschnitte 1 bis 3 ist es jedoch erforderlich, den Abschnitt 3 komplett auszubauen. Die Abschnitte 4 und 5 innerhalb des Universitäts-Campus sind prädestiniert für Fahrradstraßen.

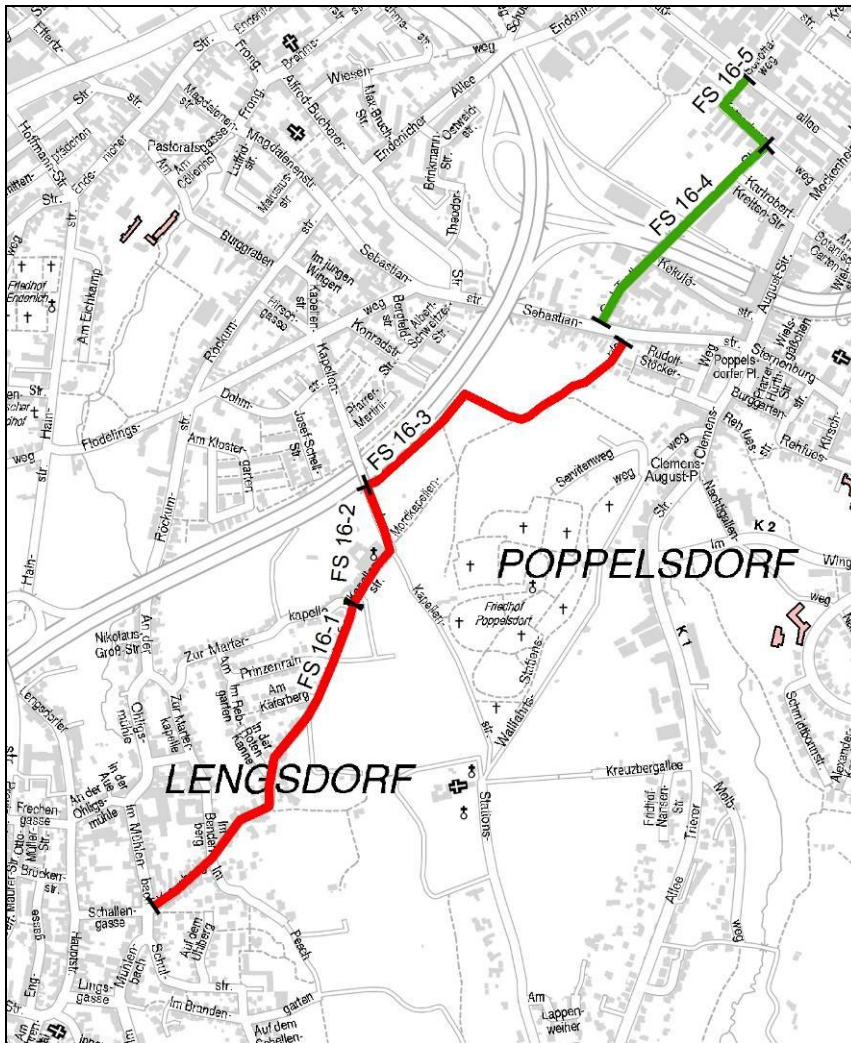
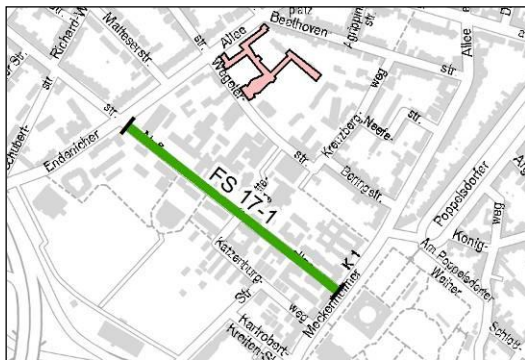


Bild 5-37 FS 16 – Übersicht Lengsdorf - Poppelsdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 16	1 Kreuzbergstraße	750	12	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2 Kapellenstraße	270	12	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Mordkapellenpfad	660	10	derzeit: nein	Wegeausbau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4 Carl-Troll-Straße	480	16	ja	-	13.180,00 €	5.500,00 €	0,00 €
	5 Katzenburgweg	190	15	ja	-	5.040,00 €	2.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 16		2.350	13,0			18.220,00 €	7.500,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		670	15,5					

Tab. 5-19 FS 16 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 17



Die Strecke FS 17 (Nussallee) dient hauptsächlich der Anbindung der Universitätsinstitute und weist bereits heute einen sehr hohen Radverkehrsanteil auf. Aufgrund dieser Bedeutung sollte trotz vorhandenem Busverkehrs eine Fahrradstraße eingerichtet werden.

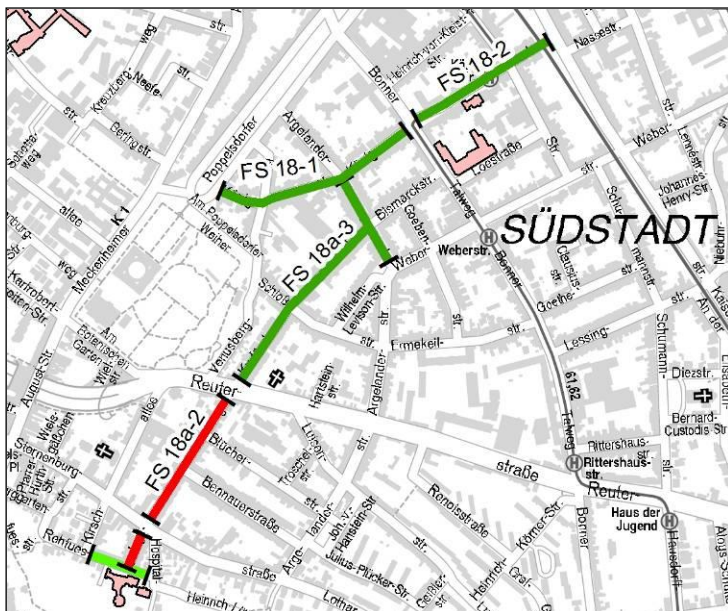
Bild 5-38 FS 17 – Übersicht Weststadt [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitsperrmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 17	1 Nussallee	530	8	ja	-	13.230,00 €	4.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 17		530	8,0			13.230,00 €	4.750,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		530	8,0					

Tab. 5-20 FS 17 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 18

Die Strecken FS 18, FS 18a und FS 18b besitzen unterschiedliche, aber jeweils bedeutende Funktionen für den Radverkehr.



FS 18 stellt einen Abschnitt der Verbindung von Poppelsdorf bzw. den Universitätsinstituten in Richtung Zentrum (Umfahrung Poppelsdorfer Unterführung) und der Mensa in der Nassestraße dar.

FS 18a könnte als Radverkehrsverbindung von Poppelsdorf in Richtung Südstadt / Zentrum ausgebaut werden und gleichzeitig als Anbindung der Johannes-Schule dienen. Hierfür müssten aber die Kfz-Verkehrsführungen überprüft und verändert werden.

Bild 5-39 FS 18 – Übersicht Poppelsdorf - Südstadt [eigene Darstellung]

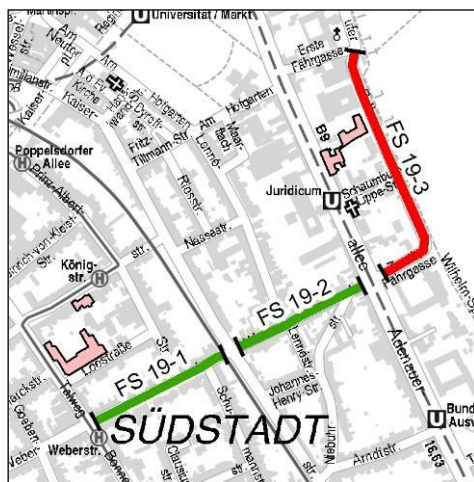
FS 18b dient der Anbindung der Johannes-Schule und sollte zumindest abschnittsweise als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 18	1 Königstraße	410	10	ja	-	11.560,00 €	5.000,00 €	0,00 €
	2 Königstraße	310	15	ja	-	8.460,00 €	3.500,00 €	0,00 €
FS 18a	1 Jagdweg	80	13	derzeit: nein	Verkehrskonzept	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2 Jagdweg	280	8	derzeit: nein	Verkehrskonzept	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Kurfürstenstraße	400	10	ja	-	11.400,00 €	5.000,00 €	0,00 €
	4 Argelanderstraße	190	10	ja	-	6.040,00 €	3.000,00 €	0,00 €
FS 18b	1 Rehfuesstraße	120	7	abschnittsweise	-	2.780,00 €	1.500,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 18		1.790	10,4			40.240,00 €	18.000,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.430	10,4					

Tab. 5-21 FS 18 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 19

Die Strecke FS 19 ist eine sehr wichtige Verbindung (heute teilweise eine Netzlücke) von der Südstadt in Richtung Rhein. Der Abschnitt 3 sollte jedoch erst dann als Fahrradstraße eingerichtet werden, wenn Maßnahmen zur Umgestaltung der Rheinpromenade ergriffen und alle Abschnitte von FS 01 als Fahrradstraße eingerichtet werden.



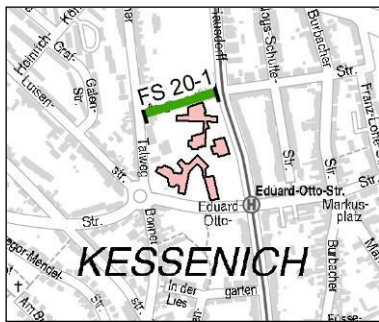
Langfristig ist auch der Maßnahmenvorschlag aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 mit dem Bau einer Fußgänger-/Radfahrerbrücke zu berücksichtigen, wobei in Kombination mit FS 32 eine durchgehende Verbindung als Südtangente zwischen Südstadt und Beuel Bahnhof eingerichtet werden könnte, die eine herausragende Funktion für den Alltags- und Freizeitverkehr übernehmen würde.

Bild 5-40 FS 19 – Übersicht Südstadt [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 19	1 Weberstraße	290	12	ja	-	8.640,00 €	4.000,00 €	0,00 €
	2 Weberstraße	270	10	ja	-	7.570,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	3 Zweite Fährgasse	120	9	derzeit: nein	Stadt am Rhein	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 19		680	10,3			16.210,00 €	7.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		560	11,0					

Tab. 5-22 FS 19 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 20



Die Strecke FS 20 dient der Anbindung der Gottfried-Kinkel-Realschule. Die Straße besitzt nur eine geringe Bedeutung für den Kfz-Verkehr und kann als Fahrradstraße eingerichtet werden.

Bild 5-41 FS 20 – Übersicht Kessenich [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmenvorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 20	1 August-Bier-Straße	150	7	ja	-	4.150,00 €	1.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 20		150	7,0			4.150,00 €	1.750,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		150	7,0					

Tab. 5-23 FS 20 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 21

Die Strecke FS 21 kann eine wichtige Verbindung zwischen dem Weg am Rhein, aber insbesondere zwischen den Arbeitsplätzen im Bundesviertel und der Konrad-Adenauer-Brücke (Beuel) werden. Aufgrund der teilweise höheren Kfz-Verkehrsstärken sind jedoch nur die Abschnitte des Erschließungsstraßennetzes zur Einrichtung von Fahrradstraßen empfehlenswert.

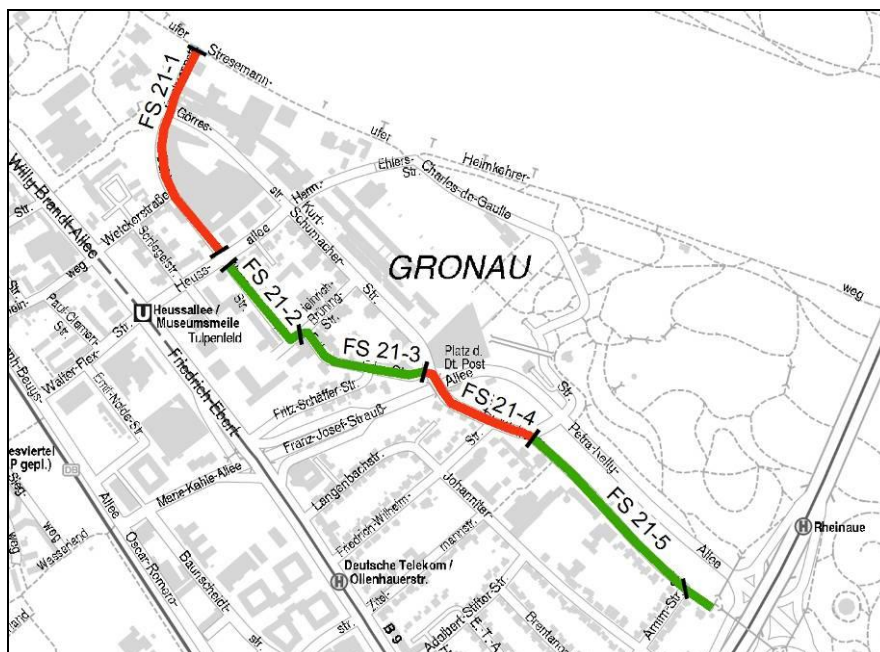


Bild 5-42 FS 21 – Übersicht Gronau / Bundesviertel [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 21	1	Dahlmannstraße	450	4	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2	Winston-Churchill-Straße	210	8	ja	-	5.360,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	3	Fritz-Erler-Straße	280	8	ja	-	6.980,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	4	Sträßchensweg	260	0	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	5	Sträßchensweg	490	4	ja	-	11.840,00 €	4.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 21			1.690	4,8			24.180,00 €	8.500,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			980	6,7					

Tab. 5-24 FS 21 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 22

Ebenso wie FS 21 besitzt FS 22 eine Verbindungsfunktion zwischen Dottendorf und der Konrad-Adenauer-Brücke (Beuel). Zudem dient die Strecke der Anbindung des Johanniter-Krankenhauses und der Stadtbahnhaltestelle Dt. Telekom.

Die Erschließungsstraßen mit geringer Kfz-Verkehrsstärke sind als Fahrradstraßen geeignet.

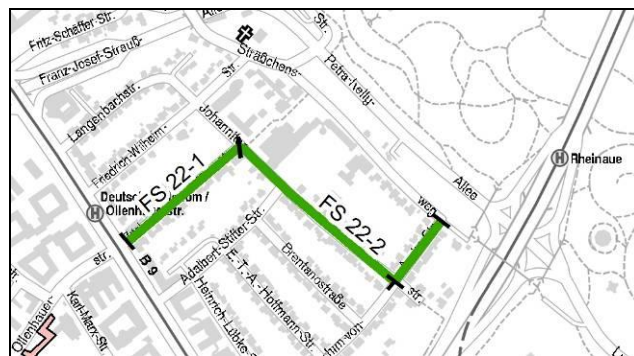


Bild 5-43 FS 22 – Übersicht Gronau / Bundesviertel [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 22	1	Zitelmannstraße	290	8	ja	-	7.140,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	2	Johanniterstraße	410	9	ja	-	10.060,00 €	3.500,00 €	0,00 €
	3	Achim-von-Amim-Straße	150	9	ja	-	4.150,00 €	1.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 22			850	8,7			21.350,00 €	7.750,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			850	8,7					

Tab. 5-25 FS 22 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 23

Die Strecke FS 23 ist in Kombination der von der Stadtverwaltung untersuchten Fahrradstraßenverbindung zwischen Kessenich/Dottendorf und Südstadt/Zentrum über die Burbacher Straße zu betrachten. In der Gesamtheit stellt sie eine bedeutende Verbindungsfunktion zwischen Bad Godesberg und Bonn-Zentrum dar, wobei der Verlauf durch Wohngebiete hohe Radverkehrsanteile verspricht. Im Gegensatz zur parallel geführten Schnellverbindungsroute entlang der Bahnlinie erfüllt diese Verbindung auch wichtige Funktionen für die ortsteilbezogene Erschließung und damit die nähräumlichen Verkehre z.B. zu den Schulen und zum Einkauf (Stadtteilzentrum Friesdorf, Klufferplatz).

FS 23a übernimmt eine Anbindung zu den Schnellverbindungen entlang der Bahn, die eine zügige und komfortable Verbindung in Richtung des Bonner oder Bad Godesberger Zentrums gewährleisten.

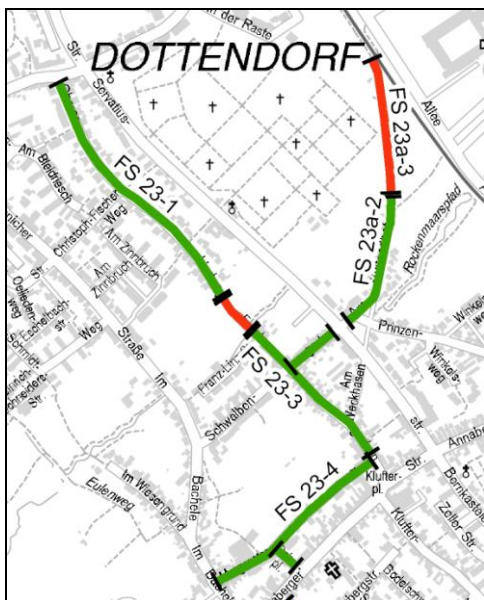


Bild 5-44 FS 23 / 23a – Übersicht Dottendorf – Friesdorf [eigene Darstellung]

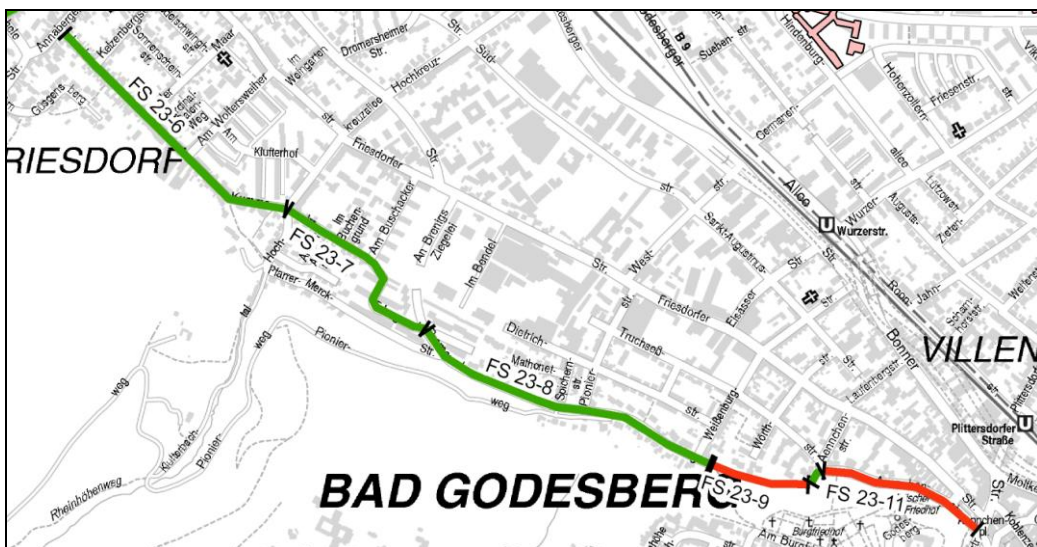


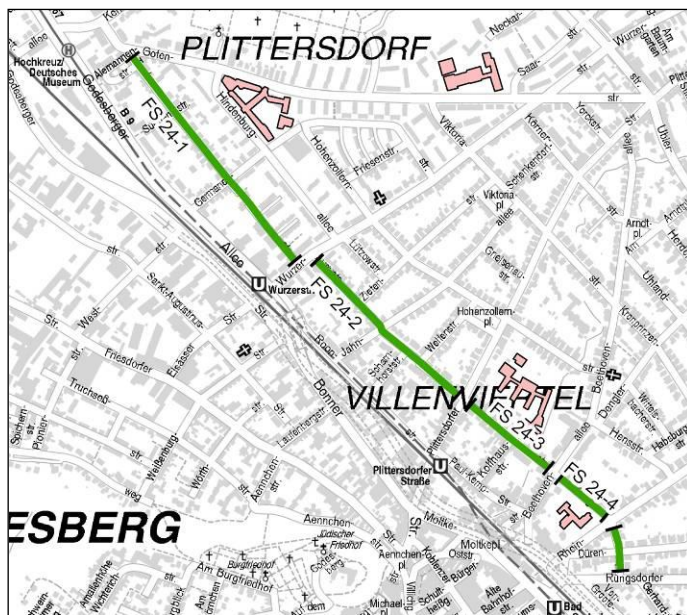
Bild 5-45 FS 23 – Übersicht Friesdorf – Bad Godesberg [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 23	1 Oberer Lindweg	560	12	ja	-	12.710,00 €	3.750,00 €	0,00 €
	2 selbst. Weg	110	12	nein	Wegeausbau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Frankengraben	330	10	ja	-	9.530,00 €	4.250,00 €	0,00 €
	4 Margaretensstraße	390	13	ja	-	9.240,00 €	3.000,00 €	0,00 €
	5 Schulplatz	60	13	ja	-	2.460,00 €	1.500,00 €	0,00 €
	6 In der Kuppe	660	12	ja	-	16.310,00 €	5.750,00 €	0,00 €
	7 Im Erlengrund	460	14	ja	-	12.110,00 €	4.750,00 €	0,00 €
	8 Promenadenweg	720	12	ja	-	17.270,00 €	5.750,00 €	0,00 €
	9 selbst. Weg	215	14	nein	Wegeausbau	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	10 Aennchenstr. (Sackgasse)	35	14	ja	-	1.560,00 €	1.000,00 €	0,00 €
	11 Aennchenstraße	370	7	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 23a	1 Schwalbengarten	110	12	ja	-	3.510,00 €	1.750,00 €	0,00 €
	2 Am Südfriedhof	250	14	ja	-	6.250,00 €	2.250,00 €	0,00 €
	3 Am Südfriedhof	290	13	nein	Z. 240	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 23		4.560	12,3			90.950,00 €	33.750,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		3.575	12,6					

Tab. 5-26 FS 23 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 24

Die Strecke FS 24 übernimmt eine kleinräumige Verbindungsfunktion östlich der B9 und der Bahnlinie im Bereich Plittersdorf / Villenviertel. Zudem bindet sie aber auch mehrere Schulen an.



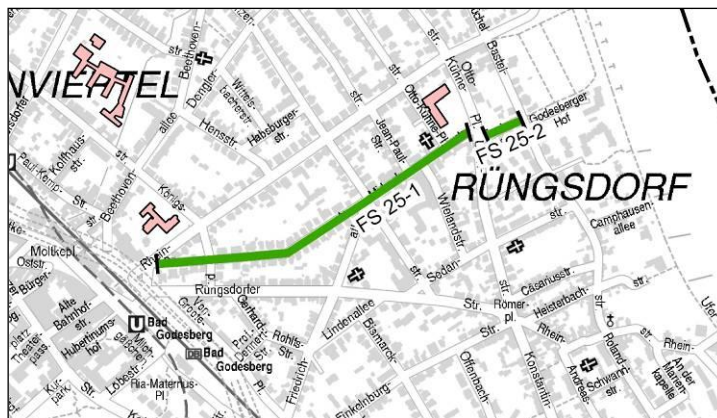
Die Führung über das Erschließungsstraßennetz ist geeignet zur Einrichtung von Fahrradstraßen.

Bild 5-46 FS 24 – Übersicht Plittersdorf – Villenviertel [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 24	1 Teutonenstraße	640	12	ja	-	16.600,00 €	7.000,00 €	2.000,00 €
	2 Augustastraße	480	10	ja	-	14.180,00 €	6.500,00 €	0,00 €
	3 Augustastraße	250	16	ja	-	6.750,00 €	2.750,00 €	0,00 €
	4 Königsplatz	150	13	ja	-	4.150,00 €	1.750,00 €	0,00 €
	5 Königsplatz	115	12	ja	-	4.840,00 €	3.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 24		1.635	12,6			46.520,00 €	21.000,00 €	2.000,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.635	12,6					

Tab. 5-27 FS 24 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 25



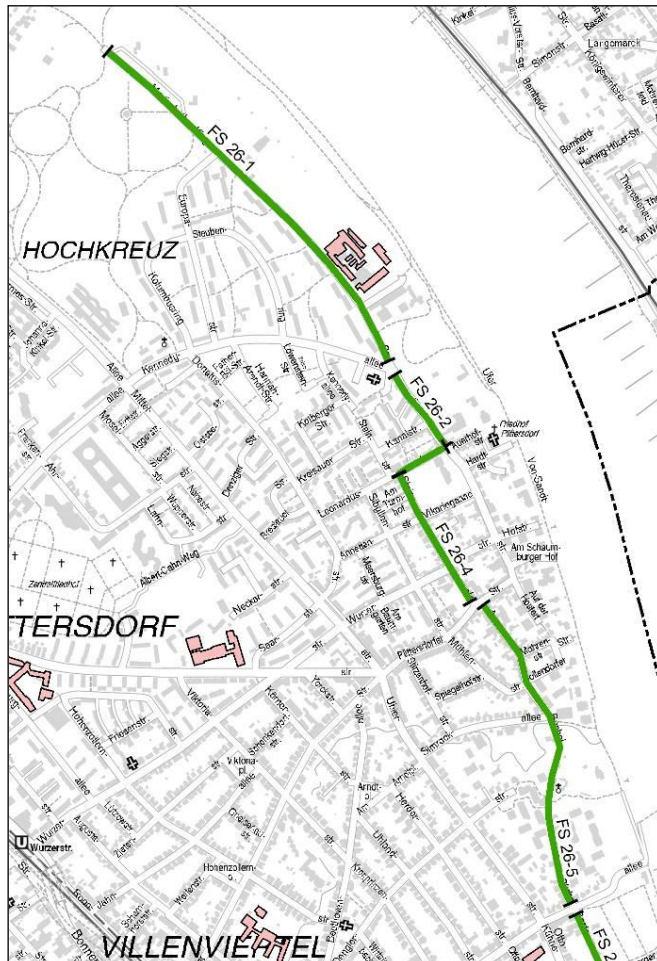
Die Strecke FS 25 dient vornehmlich der Anbindung der otto-Kühne-Schule, ist aber gleichzeitig eine ruhige Verbindung abseits des Busnetzes in Richtung Rhein und zur FS 26 parallel zur Rheinallee.

Bild 5-47 FS 25 – Übersicht Villenviertel - Rüngsdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitspurchmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 25	1 Dürenstr./Mirbachstr.	490	15	ja	-	13.840,00 €	6.000,00 €	0,00 €
	2 Fontanestraße	90	11	ja	-	2.940,00 €	1.500,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 25		580	13,0			16.780,00 €	7.500,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		580	13,0					

Tab. 5-28 FS 25 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 26



Die Strecke FS 26 ist eine weiträumige Verbindungsachse zwischen Mehlem und der Rheinaue. Sie ist als eine Alternativführung zum Weg entlang des Rheins zu verstehen. Insbesondere zu den dunklen Tageszeiten (soziale Kontrolle) und während Hochwassers weist diese Strecke ein hohes Radverkehrspotenzial auf.

Aufgrund der Führung durch die Wohngebiete übernimmt diese Route auch eine wichtige Funktion für die ortsteilbezogene Erschließung und die nähräumlichen Verkehre z.B. zu den Schulen und zum Einkauf sowie zum Bahnhof Mehlem.

Die Erschließungsstraßen eignen sich sehr gut für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Entlang der Rüdigerstraße ist eine kurze Netzlücke baulich zu beseitigen.

Bild 5-48 FS 26 – Übersicht Hochkreuz – Plittersdorf - Rüngsdorf [eigene Darstellung]

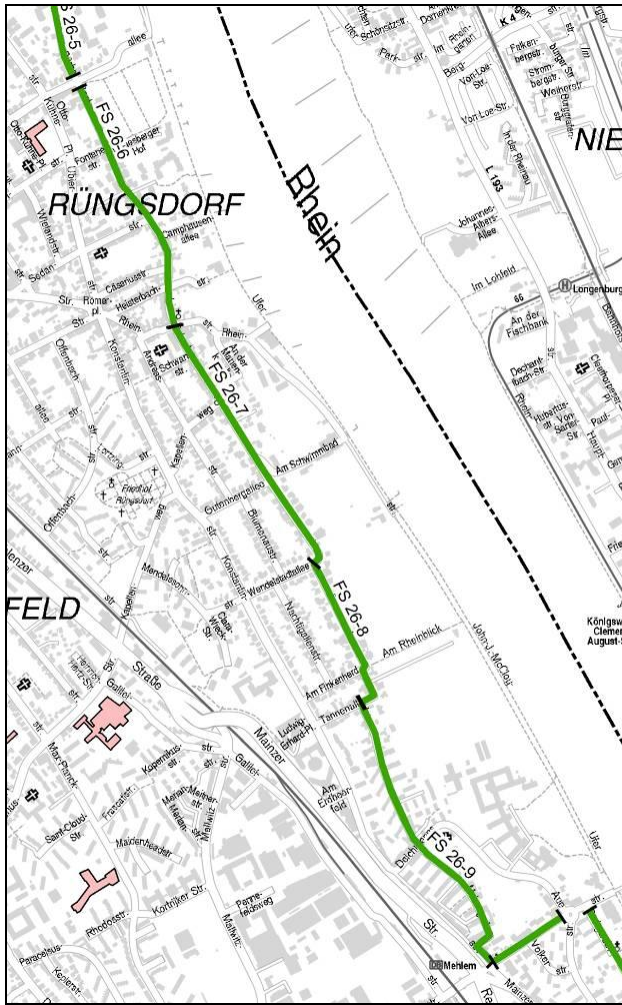


Bild 5-49 FS 26 – Übersicht Rüngsdorf – Mehlem
[eigene Darstellung]

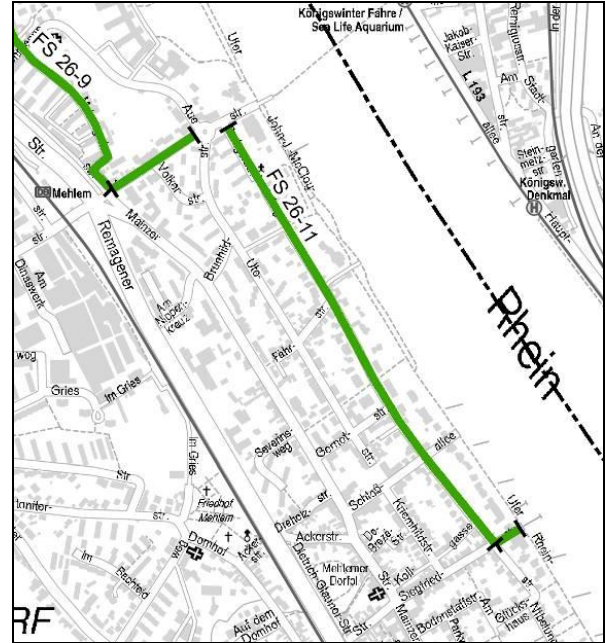
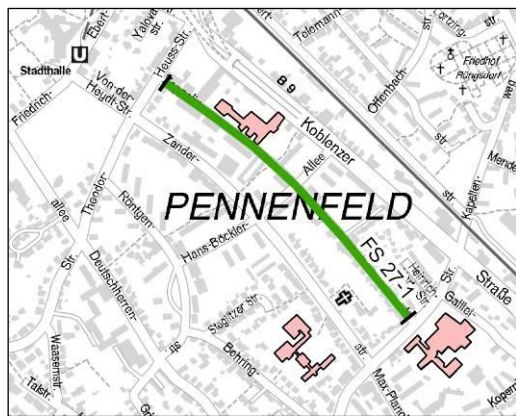


Bild 5-50 FS 26 – Übersicht Mehlem
[eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 26	1	Martin-Luther-King-Straße	1.140	13	ja	-	25.990,00 €	7.750,00 €	0,00 €
	2	Turmstraße	250	12	ja	-	6.750,00 €	2.750,00 €	0,00 €
	3	Leonardusstraße	150	12	ja	-	4.150,00 €	1.750,00 €	0,00 €
	4	Steinstraße	390	13	ja	-	11.740,00 €	5.500,00 €	0,00 €
	5	Am Büchel	860	13	ja	-	14.075,00 €	6.075,00 €	0,00 €
	6	Basteistraße	690	13	ja	-	18.040,00 €	7.000,00 €	0,00 €
	7	Rolandstraße	730	11	ja	-	18.930,00 €	7.250,00 €	0,00 €
	8	Fasanenstraße	420	13	ja	-	9.720,00 €	3.000,00 €	0,00 €
	9	Im Meisengarten	750	13	ja	-	16.750,00 €	4.750,00 €	0,00 €
	10	Austraße	220	12	ja	-	5.520,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	11	Rüdigerstraße	1.080	13	ja	-	32.425,00 €	15.625,00 €	5.375,00 €
	12	Schlossallee	55	14	ja	-	2.380,00 €	1.500,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 26			6.735	12,7					
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			6.735	12,7		166.470,00 €	64.950,00 €	5.375,00 €	

Tab. 5-29 FS 26 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 27



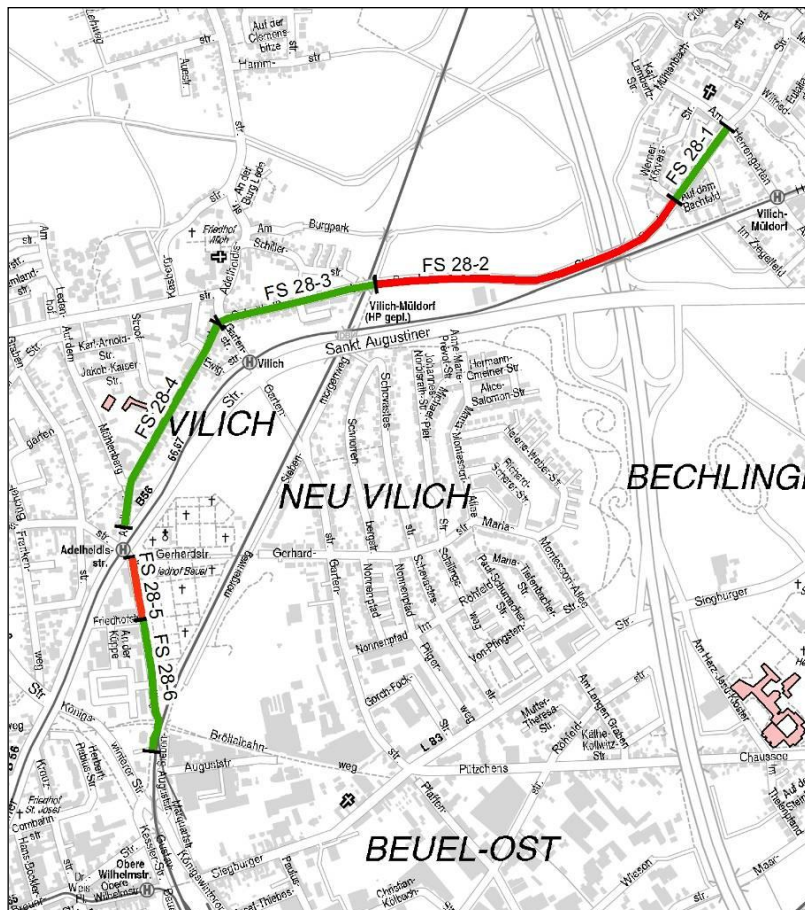
Die Strecke FS 27 übernimmt vorwiegend eine Anbindungsfunktion zu den beiden Schulen Gertrud-Bäumer-Schule und Carl-Schurz-Realschule. Die Erschließungsstraßen eignen sich sehr gut für die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Bild 5-51 FS 27 – Übersicht Pennenfeld [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 27	1	Zeppelinstraße	740	12	ja	-	17.590,00 €	5.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 27			740	12,0			17.590,00 €	5.750,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			740	12,0					

Tab. 5-30 FS 27 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 28



Die Strecke FS 28 ist Teil einer sehr wichtigen Verbindung zwischen Beuel und St. Augustin. Zudem dient sie abschnittsweise der Anbindung der Anne-Fank-Schule.

Die Strecke weist bereits heute viele Radfahrer auf, so dass mit einer Aufwertung der Verbindung für den Radverkehr mit einem weiteren Zuwachs zu rechnen ist. Die innerörtlichen Erschließungs- und Sammelstraßen weisen geringe Kfz-Verkehrsstärken auf und sind als Fahrradstraßen geeignet.

Bild 5-52 FS 28 – Übersicht Vilich-Müldorf – Beuel-Ost [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 28	1	Beueler Straße	200	10	ja	-	5.700,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	2	Beueler Straße	780	18	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3	Schultheißstraße	380	16	ja	-	9.080,00 €	3.000,00 €	0,00 €
	4	Adelheidsstraße	530	17	ja	-	14.230,00 €	5.750,00 €	0,00 €
	5	Platanenweg	150	9	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	6	Platanenweg	320	13	ja	-	8.120,00 €	3.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 28			2.360	13,8			37.130,00 €	14.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			1.430	14,0					

Tab. 5-31 FS 28 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 29



Die Strecke FS 29 dient der Anbindung der Anne-Fank-Schule. Als kaum vom Kfz-Verkehr belastete Erschließungsstraße ist sie für eine Fahrradstraße geeignet.

Bild 5-53 FS 29 – Übersicht Vilich [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 29	1	Stroofstraße	100	10	ja	-	3.350,00 €	1.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 29			100	10,0			3.350,00 €	1.750,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			100	10,0					

Tab. 5-32 FS 29 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 30

Die Strecke FS 30 dient der inneren Erschließung von Vilich, in Kombination mit FS 28 stellt sie aber auch eine wichtige Verbindung zwischen dem Rhein und St. Augustin dar. Aufgrund der Kfz-Verkehrsbedeutung und dem vorhandenen Busverkehr sollte der Abschnitt 2 zunächst nicht als Fahrradstraße angeordnet werden.

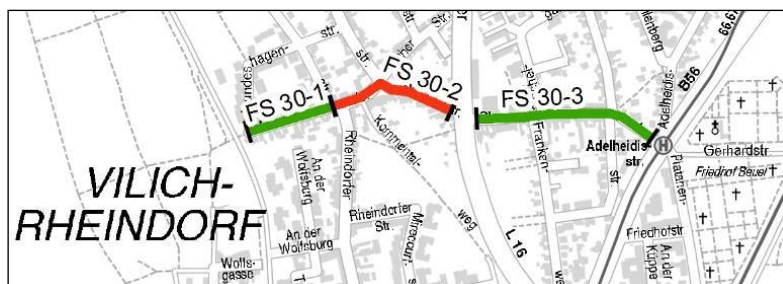
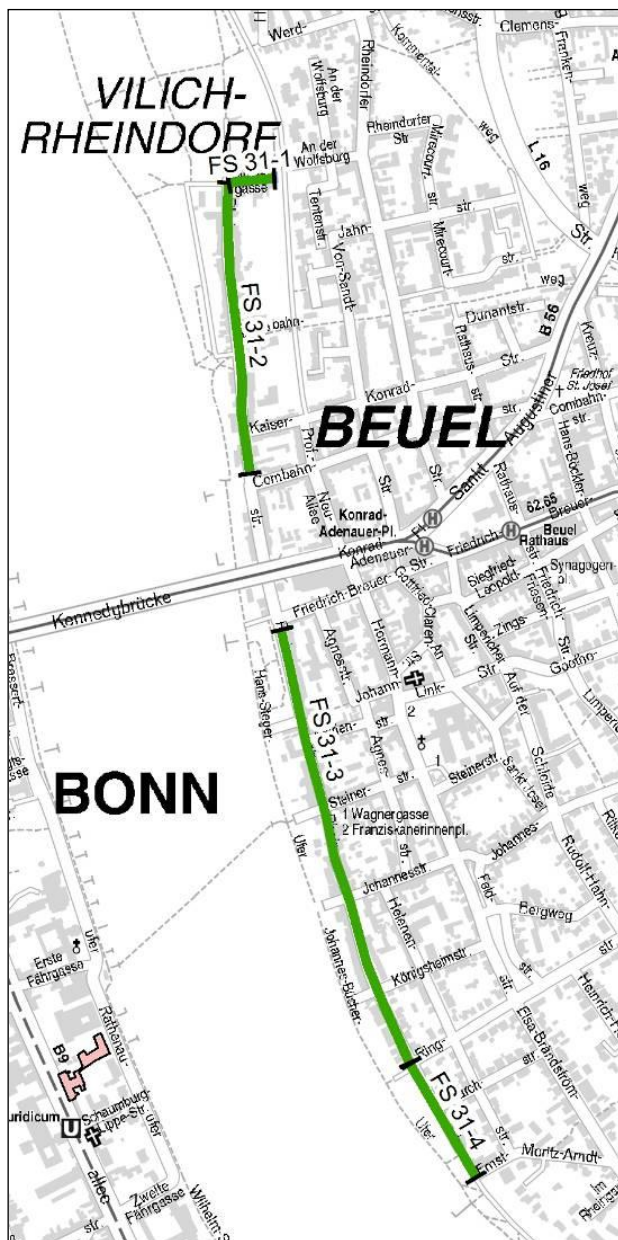


Bild 5-54 FS 30 – Übersicht Vilich-Rheindorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitspurchmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 30	1 Werdstraße	180	10	ja	-	5.380,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	2 Werd-/Clemensstraße	220	4	nein	Platzgestaltung	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Clemensstraße	350	7	ja	-	10.350,00 €	4.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 30		750	7,0			15.730,00 €	7.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		530	8,5					

Tab. 5-33 FS 30 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 31



Die Strecke FS 31 stellt eine sehr wichtige Alternativverbindung für den zügigeren Radverkehr parallel zum Weg entlang des Rheins dar. In Höhe dieses Abschnitts existieren entlang der Rheinpromenade lediglich gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und für eine komfortable Führung beider Verkehrsarten ist eine alternative Führung notwendig.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Erschließungsstraßen ist möglich. Der Abschnitt zwischen F.-Breuer-Straße und Combahnstraße, der eine Sammel- und ggf. Verbindungsfunktion (Erreichbarkeit der Kennedybrücke) für den Kfz-Verkehr besitzt, sollte auf die Anordnung einer Fahrradstraße verzichtet werden.

Bild 5-55 FS 31 – Übersicht Beuel-Mitte [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 31	1	Wolfgasse	80	12	ja	-	1.500,00 €	1.500,00 €	0,00 €
	2	Rheinaustraße	530	13	ja	-	13.230,00 €	4.750,00 €	0,00 €
	3	Rheinaustraße	830	12	ja	-	20.530,00 €	7.250,00 €	0,00 €
	4	Rheinaustraße	240	15	ja	-	6.590,00 €	2.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 31			1.680	13,0			41.850,00 €	16.250,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			1.680	13,0					

Tab. 5-34 FS 31 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 32

Die Strecke FS 32 könnte eine wichtige Verbindung vom Rhein in Richtung Beuel Bahnhof darstellen. Da die heutige Führungsform (Radfahrstreifen) aber für das derzeitige Radverkehrsaufkommen ausreichend ist, sollte entlang der Abschnitte 1 bis 3 zunächst keine Fahrradstraße eingerichtet werden. Im Abschnitt 4 wird entlang der reinen Erschließungsstraße eine Fahrradstraße empfohlen, da dieser Abschnitt auch noch zur Anbindung der Realschule Beuel dient. Zur Verbindung in Richtung Südstadt vgl. Anmerkungen bei FS 19.

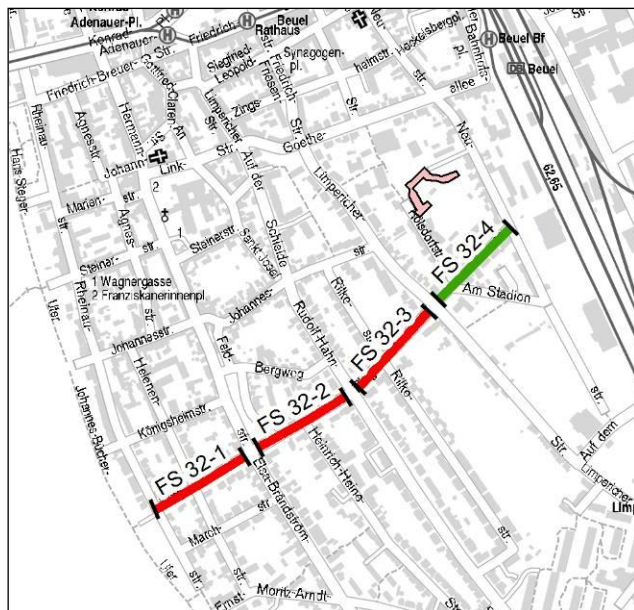
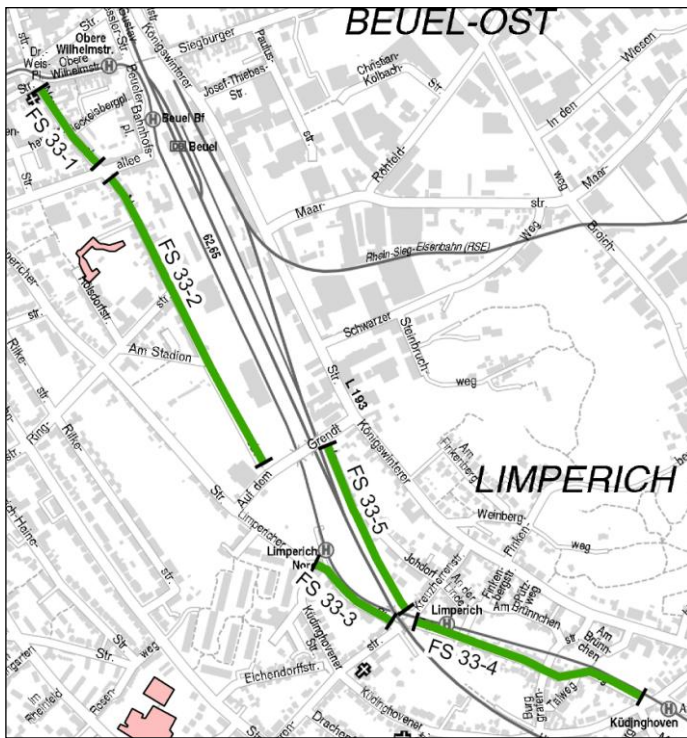


Bild 5-56 FS 32 – Übersicht Beuel-Mitte [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 32	1	Ringstraße	210	8	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2	Ringstraße	200	7	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3	Ringstraße	210	5	derzeit: nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4	Ringstraße	200	12	ja	-	6.200,00 €	3.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 32			820	8,0			6.200,00 €	3.000,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			200	12,0					

Tab. 5-35 FS 32 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 33



Die Strecke FS 33 ist Teil der Schnellverbindung entlang der Stadtbahnlinie auf Beueler Seite, wodurch sie eine bedeutende Verbindungsfunktion erhält. Die Führung entlang von sehr ruhigen Erschließungsstraßen gestattet die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Die Straße im Johdorf ist Bestandteil der Vorzugsvariante aus dem Schnellwegekonzept, so dass auch hier eine Fahrradstraße eingerichtet werden sollte.

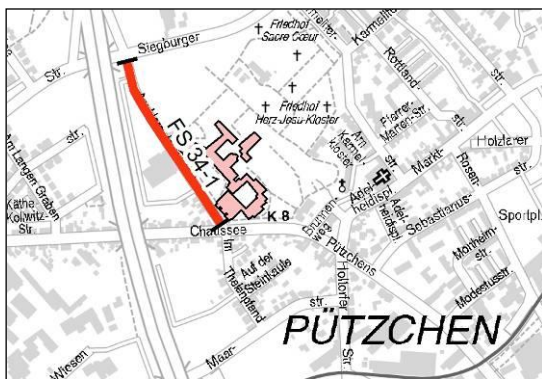
Aufgrund der Bedeutung beider Führungsvarianten für den Radverkehr auch abseits des Schnellwegenetzes, sollte die westliche wie die östliche Führung Teil des Fahrradstraßennetzes werden.

Bild 5-57 FS 33 – Übersicht Beuel-Mitte - Limperich [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmenvorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 33	1 Neustraße	210	11	ja	-	6.610,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	2 Neustraße	700	16	ja	-	16.700,00 €	5.500,00 €	0,00 €
	3 Limpericher Straße	220	17	ja	-	5.520,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	4 Talweg	550	17	ja	-	14.050,00 €	5.250,00 €	0,00 €
	5 Im Johdorf	410	14	ja	-	58.060,00 €	51.500,00 €	48.000,00 €
Gesamtbewertung FS 33		2.090	15,0			100.940,00 €	67.500,00 €	48.000,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		2.090	15,0					

Tab. 5-36 FS 33 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 34



Die Strecke FS 34 eignet sich aufgrund der Verkehrsfunktion für den Kfz-Verkehr nicht zur Einrichtung einer Fahrradstraße.

Bild 5-58 FS 34 – Übersicht Pützchen [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitsperrmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 34	1 Am Herz-Jesu-Kloster	380	6	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 34								
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:						0	0,0	0,00 €

Tab. 5-37 FS 34 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 35

Die Strecke FS 35 stellt eine wichtige Verbindung zwischen Pützchen und Ramersdorf dar. Sie bindet die zahlreichen Arbeitsplätze bei T-mobile an und verbindet im weiteren Verlauf über die Konrad-Adenauer-Brücke Beuel mit dem Bundesviertel und den westlich des Rheins gelegenen Ortsteilen.



Bis auf den kurzen Abschnitt entlang der Kirchstraße in Küdinghoven sind die weiteren Abschnitte für die Einrichtung von Fahrradstraßen geeignet.

Bild 5-59 FS 35 – Übersicht Pützchen – Küdinghoven – Ramersdorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitsperrmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 35	1	Holtorfer Straße	140	11	ja	-	4.490,00 €	2.250,00 €	0,00 €
	2	Am Ennerbad	350	13	ja	-	8.850,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	3	Forstweg/Pützchensweg	600	9	ja	-	16.100,00 €	6.500,00 €	0,00 €
	4	Kirchstraße	120	6	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	5	Gallusstraße	150	6	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	6	Flutgraben	170	12	ja	-	5.720,00 €	3.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 35		1.530	9,5			35.160,00 €	15.000,00 €	0,00 €	
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		1.260	11,3						

Tab. 5-38 FS 35 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 36

Die Strecke FS 36 ist auch in Kombination mit FS 35 zu betrachten, wodurch sich weitere Verbindungen ergeben. Die Strecke stellt für den langsameren und auf Sicherheit bedachten Radverkehr eine Alternative zur stark belasteten Königswinterer Straße dar. Aufgrund der Führung durch die Wohngebiete übernimmt diese Route auch eine Funktion für die ortsteilbezogene Erschließung und die nähräumlichen Verkehre z.B. zu den Schulen und zum Einkauf.

Die Erschließungsstraßen eignen sich sehr gut für die Einrichtung von Fahrradstraßen.

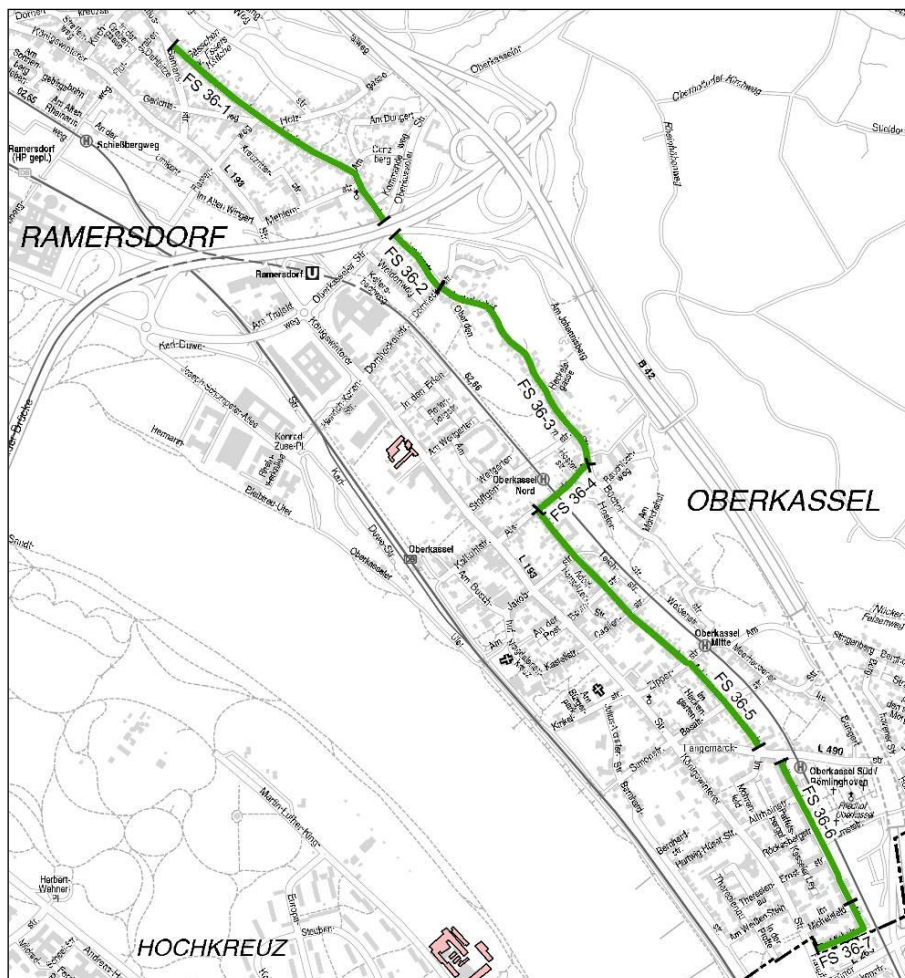


Bild 5-60 FS 36 – Übersicht Küdinghoven – Ramersdorf – Oberkassel [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 36	1	Gallusstraße/Lindenstraße	750	11	ja	-	19.250,00 €	7.250,00 €	0,00 €
	2	Lindenstraße	190	13	ja	-	5.040,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	3	Hoferbächerstraße	670	13	ja	-	14.970,00 €	4.250,00 €	0,00 €
	4	Altsstraße	190	12	ja	-	5.540,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	5	Adrianstraße	890	10	ja	-	24.740,00 €	10.500,00 €	0,00 €
	6	Dollendorfer Allee	440	10	ja	-	9.850,00 €	4.250,00 €	0,00 €
	7	im Michaelsfeld	210	10	ja	-	5.360,00 €	2.000,00 €	0,00 €
FS 36a	1	Kalkuhlstraße	160	8	ja	-	5.060,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	2	Altsstraße	130	8	ja	-	3.830,00 €	1.750,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 36			3.630	10,6			93.640,00 €	37.000,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			3.630	10,6					

Tab. 5-39 FS 36 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 37

Die jeweils kurzen Streckenabschnitte von FS 37 sind unterschiedlich zu werten. Die Verlängerung der Riesstraße (heute bereits Fahrradstraße) über die Dyroffstraße und An der evangelischen Kirche in Richtung Kaiserplatz besitzt heute noch keine große Bedeutung für den Radverkehr. Diese kann sich jedoch mit der Anordnung einer Fahrradstraße ändern, insbesondere abver mit einer geänderten Verkehrsführung innerhalb des Cityrings und ggf. gesteigerter Verkehrsstärken entlang Am Hofgarten kann diese Verbindung zukünftig sehr wichtig für den Radverkehr werden.

Die Hans-Iwand-Straße besitzt keine besondere Bedeutung innerhalb des Radverkehrsnetzes, dennoch sollte zur Erhöhung der Netzdichte die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

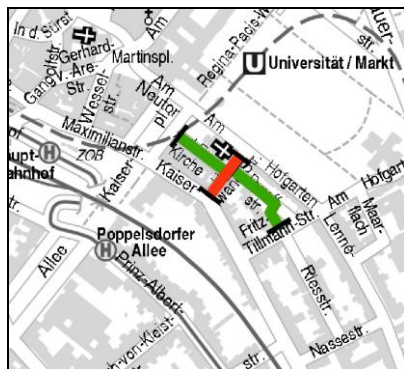


Bild 5-61 FS 37 – Übersicht Bonn-Zentrum [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 37	1	An der evangelischen Kirche	100	9	ja	-	3.100,00 €	1.500,00 €	0,00 €
	2	Dyroffstraße	130	9	ja	-	4.580,00 €	2.500,00 €	0,00 €
	3	Hans-Iwand-Straße	90	5	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 37			320	7,7			7.680,00 €	4.000,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			230	9,0					

Tab. 5-40 FS 37 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 38

Die Kaiserstraße (FS 38) gehört zu einer der wichtigsten Radverkehrsverbindungen in Bonn. Im heutigen Zustand ist die Qualität der Radverkehrsführung in Relation zur Verkehrsfunktion nicht angemessen, abschnittsweise sogar unzureichend. In Teilabschnitten (insbesondere zwischen Königstraße und Kaiserplatz) sind die Belange des Fußverkehrs nicht berücksichtigt, so dass nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO eine Benutzungspflicht des Radweges (beide Fahrtrichtungen) in Frage gestellt werden muss.

Aufgrund der heutigen Kfz-Belastung und des Busverkehrs kann derzeit jedoch die Anordnung einer Fahrradstraße nicht empfohlen werden. Für die Kaiserstraße sollte ein Verkehrskonzept entwickelt werden, das eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und die Einrichtung einer Fahrradstraße zum Ziel hat. Hierbei sollten auch Entwurfsvarianten diskutiert werden, die eine neue Querschnittsaufteilung des Straßenraums vorsehen. Abschnittsweise ist ggf. der einseitige Radweg komplett aufzuheben und der Fahrbahn zuzuschlagen, so dass auch Überholmöglichkeiten für den ÖPNV entstehen.

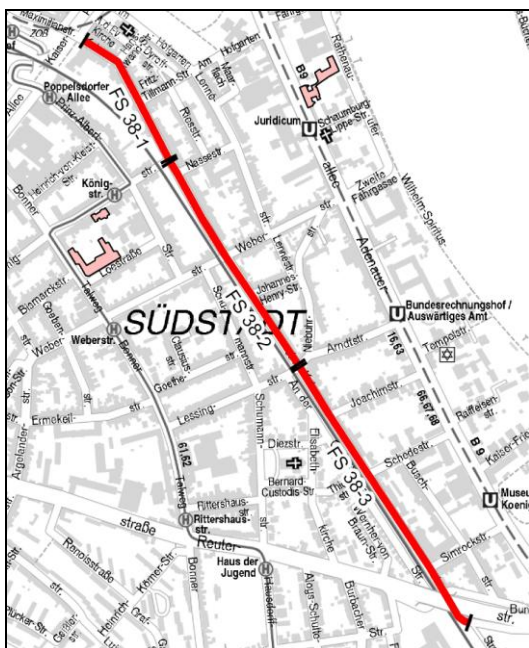
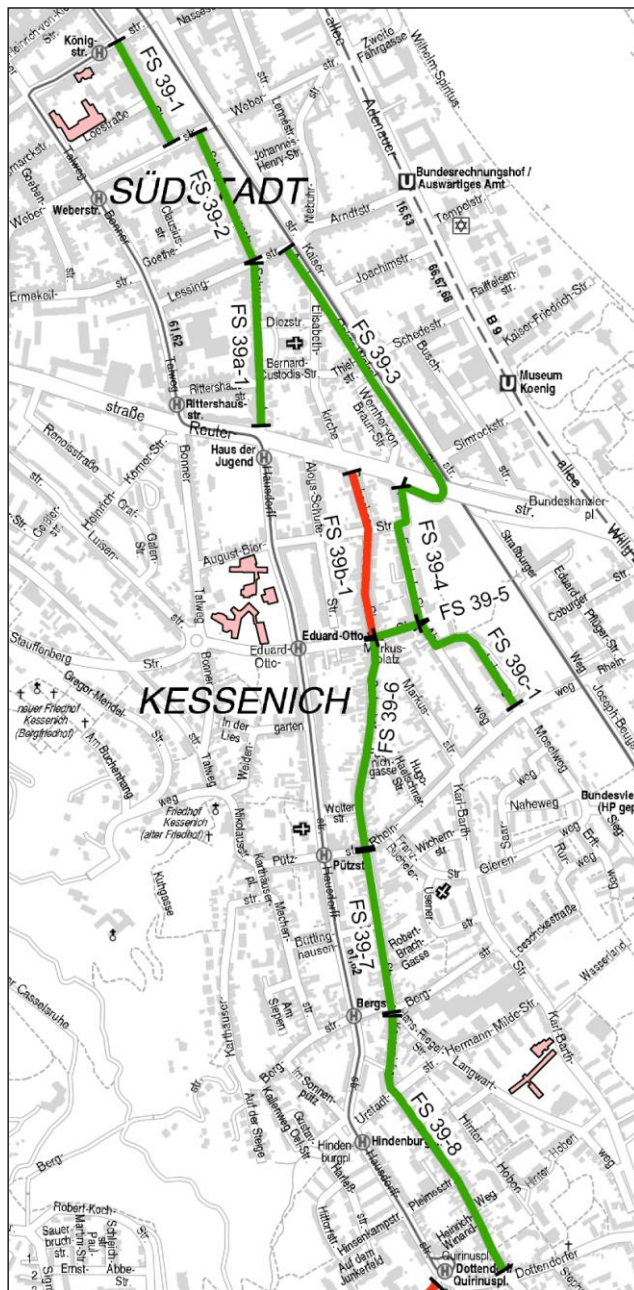


Bild 5-62 FS 38 – Übersicht Bonn-Zentrum – Südstadt [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnitts-länge [m]	Bewertungs-punkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/ altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme		
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten
FS 38	1 Kaiserstraße	350	8	nein	Verkehrskonzept	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	2 Kaiserstraße	570	9	nein	Verkehrskonzept	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	3 Kaiserstraße	715	9	nein	Verkehrskonzept	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 38		1.635	8,7			0,00 €	0,00 €	0,00 €
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:		-	-					

Tab. 5-41 FS 38 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 39



Die Verbindungsstrecke FS 39 ist auch in Kombination mit FS 23 zu betrachten, wodurch sich eine durchgehende Verbindung zwischen der Südstadt/Bonn-Zentrum und Bad Godesberg ergibt. Insbesondere in Höhe des Bonner Talwegs und der Hausdorffstraße ist FS 39 eine komfortable Alternative für den eher auf Sicherheit bedachten Radverkehr abseits der stärker belasteten Hauptverkehrsstraßen, die mit den in der Straße verlegten Gleisen ein zusätzliches Gefährdungspotenzial aufweisen. Im Gegensatz zu der Schnellverbindung entlang der Bahn übernimmt diese Route durch die Wohngebiete auch eine Funktion für die ortsteilbezogene Erschließung und die nähräumlichen Verkehre z.B. zu den Schulen und zum Einkauf.

Die Abschnitte 9-11 Villenstraße bis Eulenweg besitzen innerhalb des Radverkehrsnetzes eine geringere Bedeutung (teilweise auch über einen Privatweg), so dass hier besser die alternative Führung von FS 23 für eine Fahrradstraßenverbindung berücksichtigt werden sollte.

Bild 5-63 FS 39 – Übersicht Südstadt – Kessenich - Dottendorf [eigene Darstellung]

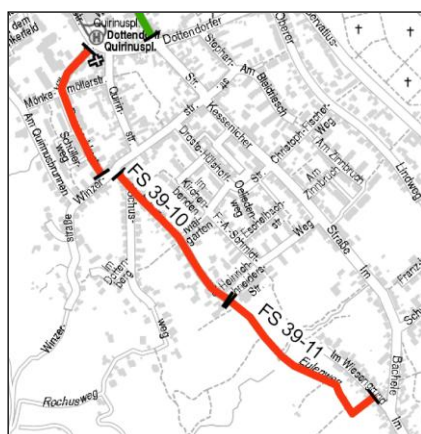


Bild 5-64 FS 39 – Übersicht Kessenich – Dottendorf [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 39	1	Prinz-Albert-Straße	230	13	ja	-	5.930,00 €	2.250,00 €	0,00 €
	2	Schumannstraße	290	13	ja	-	7.640,00 €	3.000,00 €	0,00 €
	3	An der Elisabeth-Kirche/O.-W.	710	15	ja	-	17.360,00 €	6.000,00 €	0,00 €
	4	Franz-Lohe-Straße	210	14	ja	-	5.360,00 €	2.000,00 €	0,00 €
	5	Eduard-Otto-Straße	90	12	ja	-	2.940,00 €	1.500,00 €	0,00 €
	6	Burbacher Straße	430	10	ja	-	10.130,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	7	Burbacher Straße	340	10	ja	-	8.690,00 €	3.250,00 €	0,00 €
	8	Kessenicher Straße	630	13	ja	-	16.330,00 €	6.250,00 €	0,00 €
	9	Villen-/Damaschkestraße	350	11	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	10	Rochus-/Eulenweg	420	11	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	11	Eulenweg	420	11	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 39a	1	Schumannstraße	360	12	ja	-	10.010,00 €	4.250,00 €	0,00 €
FS 39b	1	Burbacher Straße	360	9	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 39c	1	Ahrweg/Lahnweg	310	14	ja	-	7.960,00 €	3.000,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 39			5.150	12,0					
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			3.600	12,6			92.350,00 €	34.750,00 €	0,00 €

Tab. 5-42 FS 39 – Bewertung und Kostenvorannahmen

FS 40

Die Rathausstraße (FS 40) besitzt eine nicht unbedeutende Erschließungsfunktion für den Radverkehr. Aufgrund der hohen Kfz-Stärke und der im Vergleich niedrigen Radverkehrsstärke kann die Einrichtung einer Fahrradstraße derzeit nicht empfohlen werden. Mit Umgestaltung des gesamten Bereiches sollte aber Wert auf eine verkehrsberuhigende Gestaltung gelegt werden, die insbesondere auch (die zahlreichen Querverkehre) des Fußverkehrs berücksichtigt.



Bild 5-65 FS 40 – Übersicht Beuel-Zentrum [eigene Darstellung]

Fahrradstraßen-Bezeichnung	Straßenname	Abschnittslänge [m]	Bewertungspunkte	Empfehlung für Fahrradstraße	Bemerkung/altern. Maßnahmen-vorschlag	vorläufige Kostenannahme			
						Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 40	1	Rathausstraße	110	1	nein	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtbewertung FS 40			110	1,0					
- bezogen auf empfohlene Fahrradstraßen:			0	0,0			0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tab. 5-43 FS 40 – Bewertung und Kostenvorannahmen

5.2.4 Zusammenfassung und Handlungsempfehlung

In der Summe aller empfohlenen Fahrradstraßen ergibt sich ein zusätzliches Fahrradstraßennetz in einer Länge von 51,9 km. Dieses Netz ist in vielen Abschnitten als Erweiterung des im Verkehrsentwicklungsplan 2020 aufgestellten Radverkehrsnetzes zu sehen, in dem alternative Führungen parallel zum Sammel- und Hauptstraßennetz des Kfz-Verkehrs aufgezeigt werden. Teilweise sind die empfohlenen Fahrradstraßen aber auch Bestandteil des Radverkehrsnetzes und stellen in diesem Fall (v.a. auch innerhalb des Netzes von Schnellverbindungen) eine komfortable Ausgestaltung einer Radverkehrsführung dar. Mit Umsetzung des Konzeptes werden den Radfahrern neue und sichere Verbindungen aufgezeigt, die zu einem deutlichen Anstieg des Radverkehrsanteils beitragen können.

Es wird empfohlen, bei der Umsetzung ganze Routen und nicht nur einzelne Abschnitte aus verschiedenen Routen zu realisieren. Nachdem die einzelnen Abschnitte bewertet wurden (vgl. Anhang), wurde für jede Route eine durchschnittliche Punktzahl ermittelt, aus der sich eine Reihenfolge bezüglich der Radverkehrsbedeutung ergibt. Zur Verdeutlichung wurden zusätzlich vier Klassen gebildet, deren Klassengrenzen eine ungefähre Gleichverteilung der Strecken in die Prioritätsklassen garantieren sollten:

Punkte	> 14,0	> 12,0 - ≤ 14,0	> 9,0 - ≤ 12,0	≤ 9
Priorität	A	B	C	D

Tab. 5-44 Prioritätenfestlegung

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Kostenangaben um vorläufige Kostenannahmen handelt. Für eine detaillierte Kostenschätzung oder –berechnung ist die Anfertigung von Markierungs- und Beschilderungsplänen notwendig.

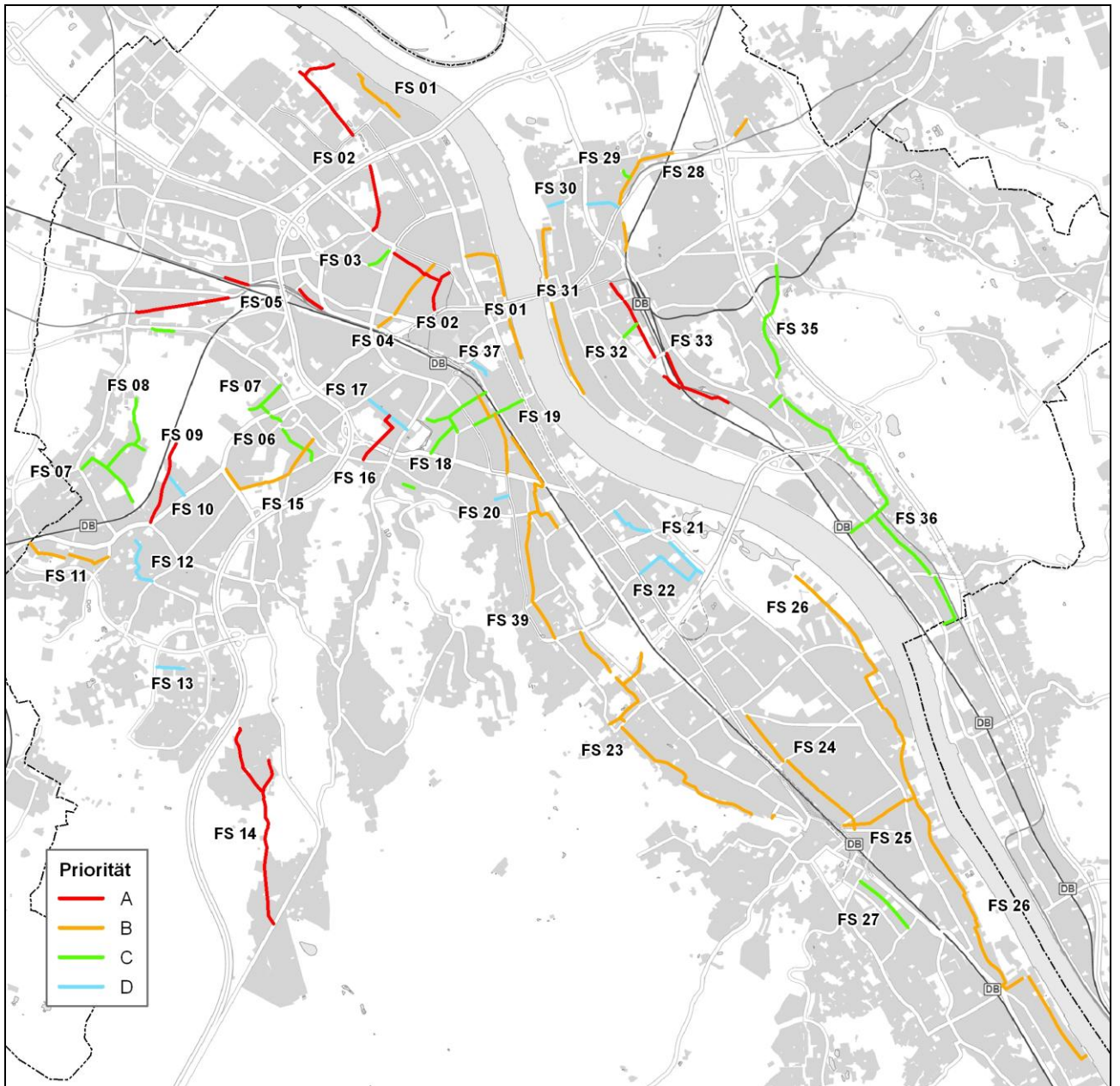
Die gestalterische Ausführung von Fahrradstraßen wird entsprechend der Ausführungen in Kapitel 5.1 aus verkehrlichen Gründen empfohlen. Da die Breitstrichmarkierung jedoch nicht unerhebliche Kosten verursacht und ggf. stadtgestalterisch auf Widerstand stößt, werden in der Tab. 5-45 auch die Kostenvorannahme ohne Breitstrichmarkierung aufgeführt.

Zusätzlich werden Kosten für den Wegebau bzw. Ausbau aufgeführt, die sich auf untersuchte Abschnitte beziehen, bei denen alternative Maßnahmen (also keine Einrichtung einer Fahrradstraße) vorgeschlagen werden.

Bezeichnung	Bewertung		Länge [m]	Kostenannahme zur Einrichtung der Fahrradstraßen			ggf. zusätzliche Kosten für Wegebau*
	Priorität	Punkte		Gesamt	Gesamtkosten ohne Breitstrichmarkierung	Anteil notwendiger baulicher Maßnahmen an den Gesamtkosten	
FS 14	A	18,7	2.670	49.740,00 €	19.500,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 16	A	15,5	670	18.220,00 €	7.500,00 €	0,00 €	132.000,00 €
FS 05	A	15,3	1.675	41.730,00 €	15.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 33	A	15,0	2.090	100.940,00 €	67.500,00 €	48.000,00 €	0,00 €
FS 09	A	15,0	930	14.850,00 €	8.850,00 €	0,00 €	16.200,00 €
FS 02	A	14,8	3.065	61.750,00 €	26.150,00 €	0,00 €	27.000,00 €
Gesamtsumme Priorität A		11.100		287.230,00 €	144.750,00 €	48.000,00 €	175.200,00 €
FS 28	B	14,0	1.430	37.130,00 €	14.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 25	B	13,0	580	16.780,00 €	7.500,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 15	B	13,0	1.280	31.490,00 €	12.450,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 31	B	13,0	1.680	41.850,00 €	16.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 11	B	12,8	980	20.970,00 €	10.250,00 €	1.000,00 €	0,00 €
FS 04	B	12,7	1.190	47.090,00 €	35.250,00 €	20.000,00 €	0,00 €
FS 26	B	12,7	6.735	166.470,00 €	64.950,00 €	5.375,00 €	0,00 €
FS 24	B	12,6	1.635	46.520,00 €	21.000,00 €	2.000,00 €	0,00 €
FS 01	B	12,6	1.860	54.510,00 €	24.750,00 €	3.000,00 €	0,00 €
FS 23	B	12,6	3.575	90.950,00 €	33.750,00 €	0,00 €	52.900,00 €
FS 39	B	12,6	3.600	92.350,00 €	34.750,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtsumme Priorität B		24.545		646.110,00 €	275.150,00 €	31.375,00 €	52.900,00 €
FS 32	C	12,0	200	6.200,00 €	3.000,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 27	C	12,0	740	17.590,00 €	5.750,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 08	C	12,0	1.140	20.390,00 €	8.950,00 €	0,00 €	27.600,00 €
FS 35	C	11,3	1.260	35.160,00 €	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 03	C	11,0	340	5.450,00 €	2.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 19	C	11,0	560	16.210,00 €	7.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 07	C	10,7	1.360	34.260,00 €	12.500,00 €	0,00 €	104.250,00 €
FS 36	C	10,6	3.630	93.640,00 €	37.000,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 18	C	10,4	1.430	40.240,00 €	18.000,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 29	C	10,0	100	3.350,00 €	1.750,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 06	C	9,6	990	27.160,00 €	11.800,00 €	0,00 €	99.875,00 €
Gesamtsumme Priorität C		11.750		299.650,00 €	123.250,00 €	0,00 €	231.725,00 €
FS 37	D	9,0	230	7.680,00 €	4.000,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 22	D	8,7	850	21.350,00 €	7.750,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 30	D	8,5	530	15.730,00 €	7.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 17	D	8,0	530	13.230,00 €	4.750,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 20	D	7,0	150	4.150,00 €	1.750,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 10	D	7,0	290	7.640,00 €	3.000,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 21	D	6,7	980	24.180,00 €	8.500,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 12	D	6,0	620	4.250,00 €	4.250,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 13	D	5,0	300	7.300,00 €	2.500,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamtsumme Priorität D		4.480		105.510,00 €	43.750,00 €	0,00 €	0,00 €
FS 34	-	-	-	-	-	-	-
FS 38	-	-	-	-	-	-	-
FS 40	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtsumme		51.875		1.338.500,00 €	586.900,00 €	79.375,00 €	459.825,00 €

* Kosten für ggf. zusätzlichen Wegebau betreffen die Einrichtung einer komfortablen Gesamtverbindung (vgl. Anhang zu den Einzelabschnitten)

Tab. 5-45 Übersicht zur Prioritätenreihung und Kostenannahmen



**Bild 5-66 Übersichtskarte zu den Prioritäten empfohlener Fahrradstraßen-Verbindungen
[eigene Darstellung]**

5.3 Zusätzliche Maßnahmen bei Einrichtung einer Fahrradstraße

5.3.1 Öffentlichkeitsarbeit

Obwohl das Instrumentarium der Fahrradstraße nicht neu ist, 1993 wurde die Loestraße als erste Bonner Fahrradstraße eingerichtet, besteht die berechtigte Annahme, dass die Regeln in einer Fahrradstraße einem Großteil der Verkehrsteilnehmer nicht bekannt ist. Aus diesem Grund muss die Einrichtung von Fahrradstraßen mit einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Folgende Aktionen und Informationsmedien sollten genutzt werden:

- Pressemitteilung der Bundesstadt Bonn mit Hinweis auf Erläuterung der Regelung auf Radverkehrs-Internetseite
- Feierliche Eröffnung der Fahrradstraße mit Bezirksbürgermeister und Informationsstand der Bundesstadt Bonn sowie ADFC-Stand
- Informationsflyer als Postwurfsendung für Anlieger und als Auslage für die Bürgerschaft
- Plakataktion im Umfeld der Fahrradstraßen mit Erläuterung der Regelung und einem Foto nebeneinander fahrender Radfahrer



Bild 5-67 Plakataktion des ADFC in Braunschweig [Quelle 3] und Informationsflyer der Stadt Braunschweig [Quelle 9]

5.3.2 Fahrradwegweisung

Im Zuge der Einrichtung von Fahrradstraßen (und Radschnellwegen) sollte auch das bestehende Wegweisungsnetz auf eine potenzielle Routenverlegung und/oder –ergänzung überprüft werden. Diskutiert werden sollte in diesem Zusammenhang, ob die allgemeine Fahrradwegweisung durch ein innerstädtisches Knotenpunktsystem und/oder Routenbezeichnungen erweitert werden sollte.



Bild 5-68 Erweiterte Wegweisung: Knotenpunktsystem (links) bzw. Routenausweisung (rechts)
[eigene Darstellung]

5.3.3 Schulwegsicherung

Wie die Presseberichte zeigen, ist die Verkehrssituation vor einzelnen Schulen sehr unübersichtlich und dadurch auch verkehrsgefährdend (vgl. Kapitel 3.5). In besonderen Fällen sollte erwogen werden, die Einfahrt der anbindenden (Fahrrad-)Straße z.B. eine halbe Stunde vor und nach Schulbeginn/-ende für den Kfz-Verkehr zu sperren. Dies könnte über mechanische Klapptafeln (personalintensiv) oder dynamische, elektronisch gesteuerte Anzeigen (LED- oder Prismentechnik, kostenintensiv) geregelt werden.

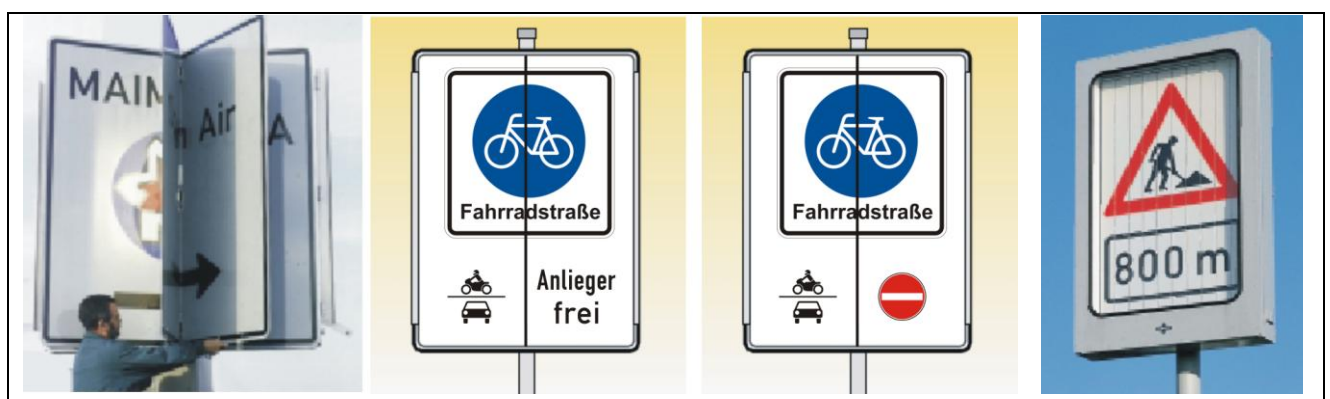


Bild 5-69 Klappschild mit temporärer Sperrung der Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr (links) und Beispiel für eine veränderbare Darstellung auf einem Schild über Prismentechnik (rechts)
[alle Darstellungen aus dem Dambach-Verkehrssystem Katalog, linke Darstellung abgeändert]

6 Quellen

Literatur

Quelle 1: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. - ADAC (Hrsg. 1998): Radverkehr in Städten und Gemeinden. Ein ADAC-Leitfaden für die Praxis. – München

Quelle 2: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. - ADAC (Hrsg. 2011): Rad fahren – auf sicheren Wegen. Daten und Hintergründe, Entwurfsgrundlagen, besondere Führungsformen. Ein Leitfaden für die Praxis. – München

Quelle 3: Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL (2011): Fahrradstraßen. – Bremen

Quelle 4: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen- FGSV (Hrsg. 2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. - Köln

Quelle 5: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. - ADFC Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg (2011): Konzept für ein Fahrradstraßennetz in Bonn. - Bonn

Quelle 6: Draeger, Werner (1993): Fahrradstraßen. Straßen mit Zukunft. – Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.). Möglichkeiten für eine bessere Sicherung des Fahrradverkehrs. Düsseldorf

Quelle 7: Haase, Michael (2010): Haupttrouten des Radverkehrs. – In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Bracher et al (Hrsg.), (59. Ergänzungslieferung, 12/10), Düsseldorf

Quelle 8: Schröder, Ingo (1994): Radverkehr in Fahrradstraßen / Fahrradzonen in Münster. – Stadt Münster (Hrsg.) Kongressdokumentation – Neue Wege für das Rad. Münster

Internetseiten

Quelle 9: http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/fahrradstrassen.html

7 Anhang und Anlage

7.1 Einzelbewertung der untersuchten Streckenabschnitte

7.2 Übersichtskarte zum empfohlenen Fahrradstraßennetz. DIN A0

7.3 Übersichtskarte zum empfohlenen Fahrradstraßennetz mit Prioritäteneinstufung. DIN A0

7.4 Übersichtskarte Vergleich des empfohlenen Fahrradstraßennetzes mit dem ADFC-Fahrradstraßenkonzept und dem Busnetz. DIN A0