



ADFC-Konzept Radpendlerrouten

Route Beuel-Bad Honnef

1. Rahmenbedingungen

Stand: 13.12.2020

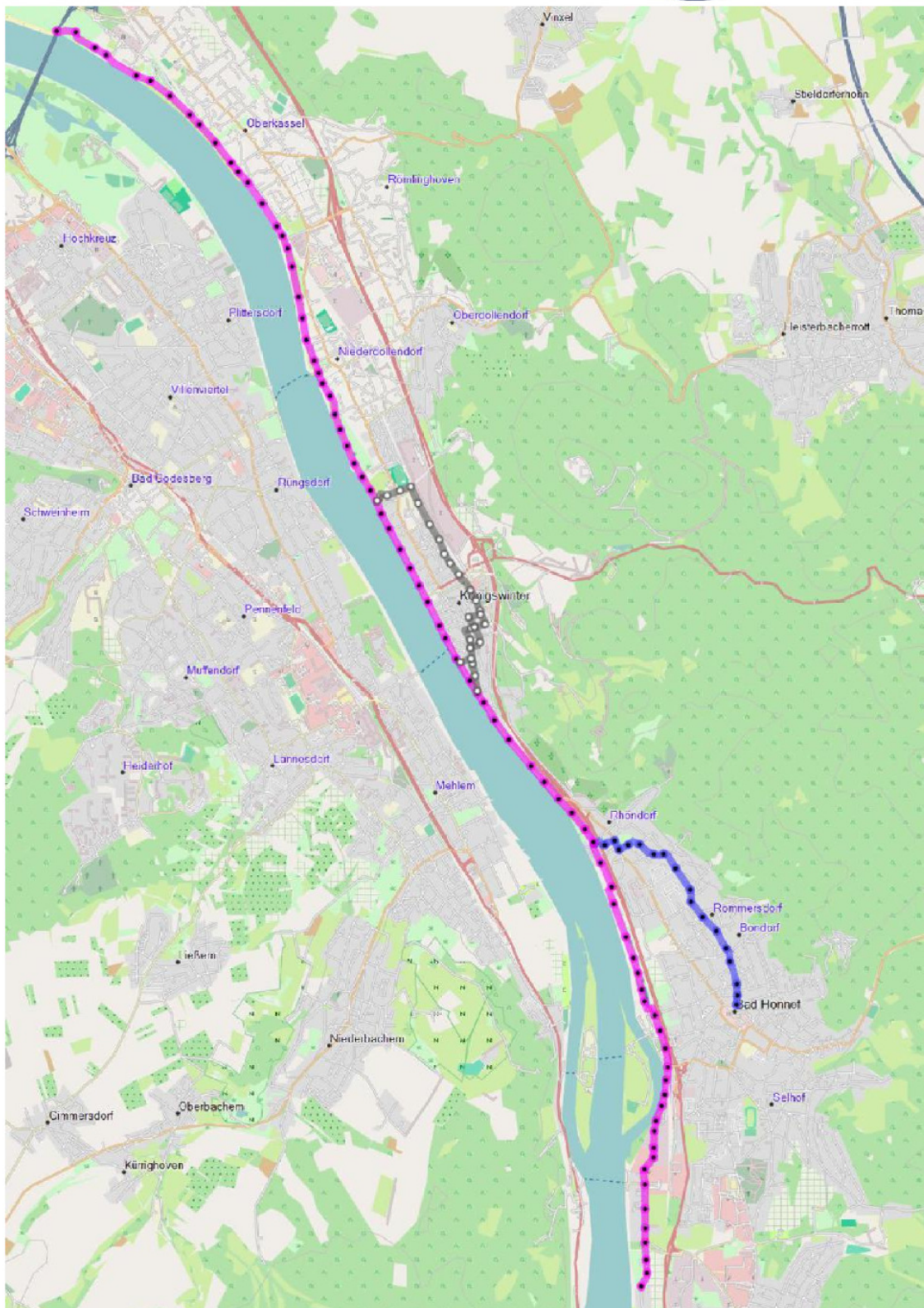
Die Radverbindung von Bonn-Beuel in Richtung Süden über Königswinter und Bad Honnef bis zur Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz hat eine sehr hohe Bedeutung für den regionalen und überregionalen Radverkehr. Sie ist Bestandteil der Rheinradwegs (in NRW als Erlebnisweg Rhein-Schiene – ERS) sowie der D-Netz-Route 8, die ebenfalls am Rhein entlang verläuft. Neben diesen für den Fahrradtourismus touristisch relevanten Routen besitzt die Strecke von Bonn in Richtung Süden auch eine große Bedeutung für den Alltagsverkehr, insbesondere für den Berufsverkehr aus Bad Honnef und Königswinter nach Bonn. Die Entfernung von Bad Honnef bis zu den Bereichen um die Bonner Südbrücke, wo sich viele Arbeitsplätze (insbesondere die Zentralen der DAX-Konzerne Deutsche Post und Telekom) konzentrieren, beträgt nur wenig mehr als 10 km. Diese Entfernung ist auch für Radfahrende ohne Pedelec noch gut zu bewältigen, zumal es im Rheintal keine Steigungen gibt.

Der Ausbauzustand des Radwegs lässt allerdings zu wünschen übrig. Der überwiegend in den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts gebaute uferbegleitende Radweg ist vielerorts sehr schmal. Besonders problematisch ist die Ortsdurchfahrt in Königswinter, wo es nur eine sehr schmale Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer gibt. Im Jahr 2019 wurde durch die Stadt Königswinter eine Umfahrung des Uferbereichs der Kernstadt ausgeschildert, während am ehemaligen Uferweg das Radfahren nur noch mit Schrittgeschwindigkeit und streckenweise gar nicht mehr gestattet ist. Die Umfahrungsroute wird allerdings kaum angenommen und ist auch nicht zukunftsfähig: Teilabschnitte dieser Radverkehrsführung werden dann, wenn die Stadtkernumfahrung für Kraftfahrzeuge realisiert sein wird, starken Kfz-Verkehr aufnehmen müssen. Spätestens dann gilt es, den Radverkehr an das Rheinufer zurück zu verlagern. Die Route am Rhein muss daher geeignet sein, zügigen Pendelverkehr von Bad Honnef in Richtung Beuel ebenso wie den in den Sommermonaten stark frequentierten touristischen Radverkehr am Rhein aufzunehmen. Langsamfahrstellen kommen daher allenfalls für kurze Abschnitte in Frage.

Die vom ADFC in diesem Konzept gemachten Vorschläge zur Ertüchtigung der Rheinroute zu einer für Alltags- und touristischen Radverkehr attraktiven Route lassen sich aber auch heute schon umsetzen. Eine durchgängig nutzbare Alternative hierzu beispielsweise entlang der Bahnstrecken und/oder der autobahnähnlich ausgebauten B42 sehen wir nicht. Insofern führt an dem möglichst zügigen Ausbau des Rheinradwegs kein Weg vorbei – er sollte möglichst rasch in Angriff genommen werden.

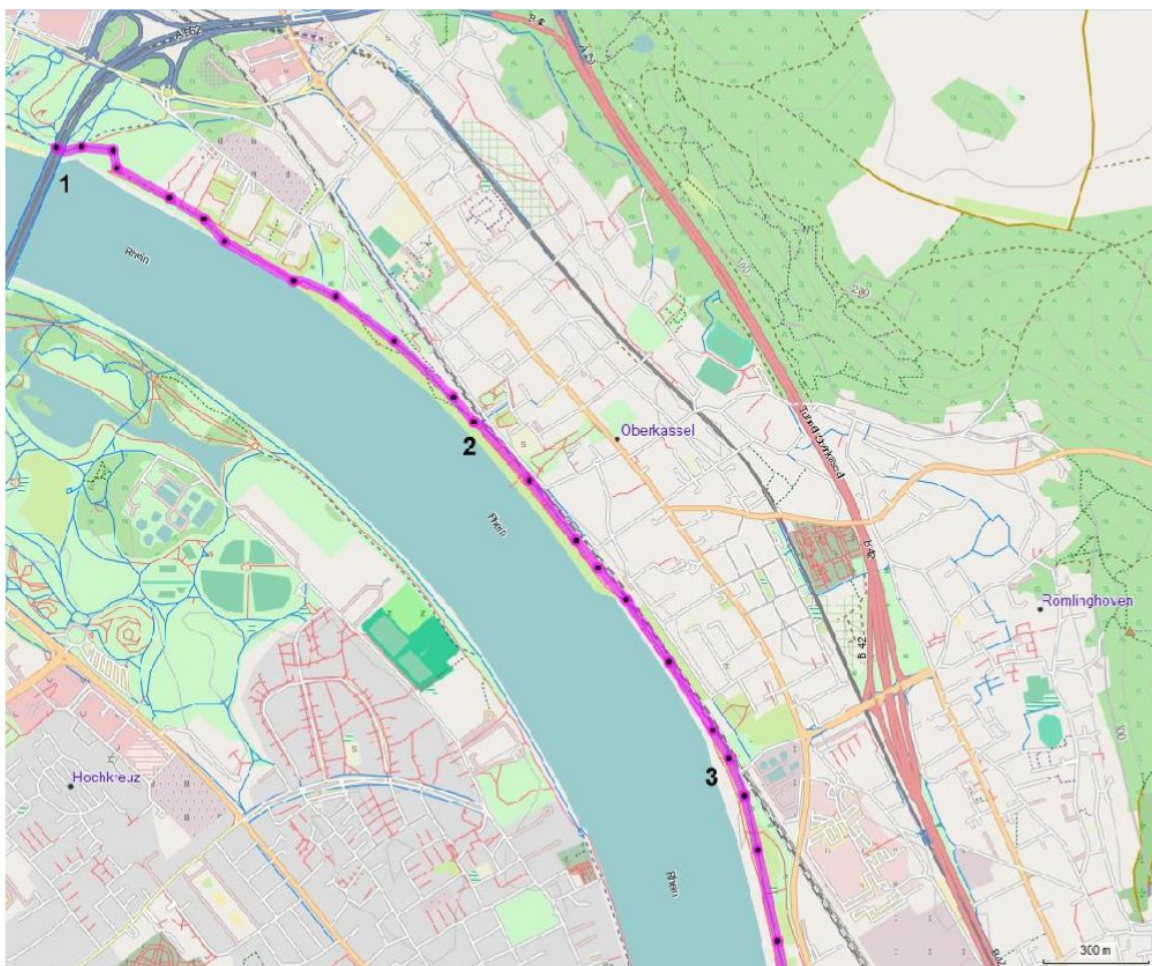
Die nachfolgenden Detailüberlegungen konzentrieren sich auf den Bereich zwischen der Bonner Südbrücke (Konrad-Adenauer-Brücke) und der Landesgrenze südlich von Bad Honnef. Nördlich der Südbrücke plant die Stadt Bonn den baldigen Ausbau des Radwegs in der Rheinaue, sodass hier eine gut nutzbare Radwegverbindung entsteht. Für eine Verlängerung nach Süden jenseits der Landesgrenze beabsichtigt das Land Rheinland-Pfalz, eine Machbarkeitsstudie für eine Radpendlerroute anfertigen zu lassen (vgl. Artikel in der Rhein-Zeitung Linz & Neuwied, 7.12.2020, S.17).

Ungeachtet der touristischen Bedeutung der Route strebt das Konzept einen für das zügige alltägliche Berufspendeln mit dem Fahrrad geeigneten Ausbauzustand an. Dazu soll die Befahrung mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h möglich sein, die angesichts der steigenden Verbreitung von Pedelecs von immer mehr Radfahrenden erreicht wird. Dies bedingt u.a. eine Breite der Zweirichtungsradwege von mindestens 3 m, die weitestgehende Trennung des Radverkehrs von zu Fuß Gehenden und möglichst die Gewährung von Vorfahrt für die Radroute gegenüber dem Querverkehr.



Streckenverlauf des rechtsrheinischen Rheinradwegs zwischen der Bonner Südbrücke (Konrad-Adenauer-Brücke) und dem Bahnhof Bad Honnef. Die aktuelle Umfahrung des Königswinterer Rheinufer ist grau dargestellt, die Anbindungsstrecke zum Bad Honnefer Markt blau.

2. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Stadt Bonn



Die Route beginnt unterhalb der Konrad-Adenauer-Brücke (1). Sie führt um die ehemalige Trajektrampe herum und dann zum Hermann-Bleibtreu-Ufer (Bonner Bogen). Sie verläuft dann im Bereich von Oberkassel unmittelbar zwischen Rhein und Bahnstrecke und passiert dabei die Rückseite des Bahnhofs Oberkassel (2) sowie das Restaurant „Bundeshäuschen“. Weiter südlich führt sie am Bootshaus Oberkassel vorbei und überquert unmittelbar danach die Stadtgrenze zwischen Bonn und Königswinter (3). Auf Königswinterer Gebiet entfernt sich die Route von der Bahnstrecke und bleibt in Rheinnähe.

Der gesamte Streckenverlauf ist (von Anliegern am Bundeshäuschen abgesehen) autofrei, teilweise in Mischnutzung von Radfahrenden und Fußgängern. Soweit wie möglich sollte eine weitere Entmischung dieser beiden Nutzergruppen angestrebt werden. Dazu ist der bahnnahe Weg den Radfahrenden vorzubehalten (außer bei moderatem Hochwasser); der untere ufernahe Weg dient als Fußweg. Auch die vorhandenen Breiten des Radwegs sind teilweise nicht ausreichend, anzustreben wären möglichst 3 m Breite.

Im Bereich des Bahnhofs Oberkassel wäre im Zuge des S-Bahn-Umbaus ein direkter Zugang der Bahnsteige von der Rheinseite aus wünschenswert. Nördlich der Einmündung der Simonstraße in den Radweg sind an zwei Stellen für Radfahrer gefährliche Wurzelaufbrüche zu beseitigen.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
1	01	Südbrücke-Trajektumfahrung	Prüfung, ob Verbreiterung und Separation vom Fußgängerverkehr möglich	mittel	gering
1-2	02-03	Hermann-Bleibtreu-Ufer (Bonner Bogen)	Klare Separierung von Radfahrern und Fußgängern, dazu teilw. Rückbau der Pflasterflächen und Beschilderung	gering	hoch
2	04	Rheinufer im Bereich Oberkassel	Prüfung, ob Verbreiterung und Separation vom Fußgängerverkehr möglich	mittel	mittel
2-3	05-06	Bundeshäuschen	Ausschilderung als Fahrradstraße, Trennung vom Fußgänger-Verkehr, Entschärfung der S-Kurve, Beseitigung der Wurzelaufrübe nördlich der Simonstr.	hoch	hoch
2-3	07	Rheinufer südlich Bundeshäuschen	Verbreiterung und Separation vom Fußgängerverkehr	mittel	mittel
3	08	Bootshaus Oberkassel	Verlangsamung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich; Leitung des querenden Fußgängerverkehrs unmittelbar südl. des Bootshauses zum Rheinufeweg, ERA-konforme Pollergestaltung	mittel	hoch



Foto 01: Südbrücke/Trajektumfahrung: eine Trennung vom Fußgängerverkehr ist wünschenswert.



Foto 02: Bonner Bogen - im Bereich der Pflasterung werden die vorher und hinterher getrennten Wege vermischt, die Oberfläche ist ungeeignet.



Foto 03: Auch am ehemaligen Zementwerk-Kai werden die getrennten Fuß- und Radwege nicht klar fortgeführt.



Foto 04: Am Ufer existiert ein Fußweg, der zu schmale Radweg muss nur bei moderatem Hochwasser für Fußgänger freigegeben werden.



Foto 05: Umgestaltung der Zufahrt zum Bundeshäuschen als Fahrradstraße.



Foto 06: Entschärfung der S-Kurve am Bundeshäuschen; kein Fußgängerverkehr zwischen Gebäude und Bahndamm.

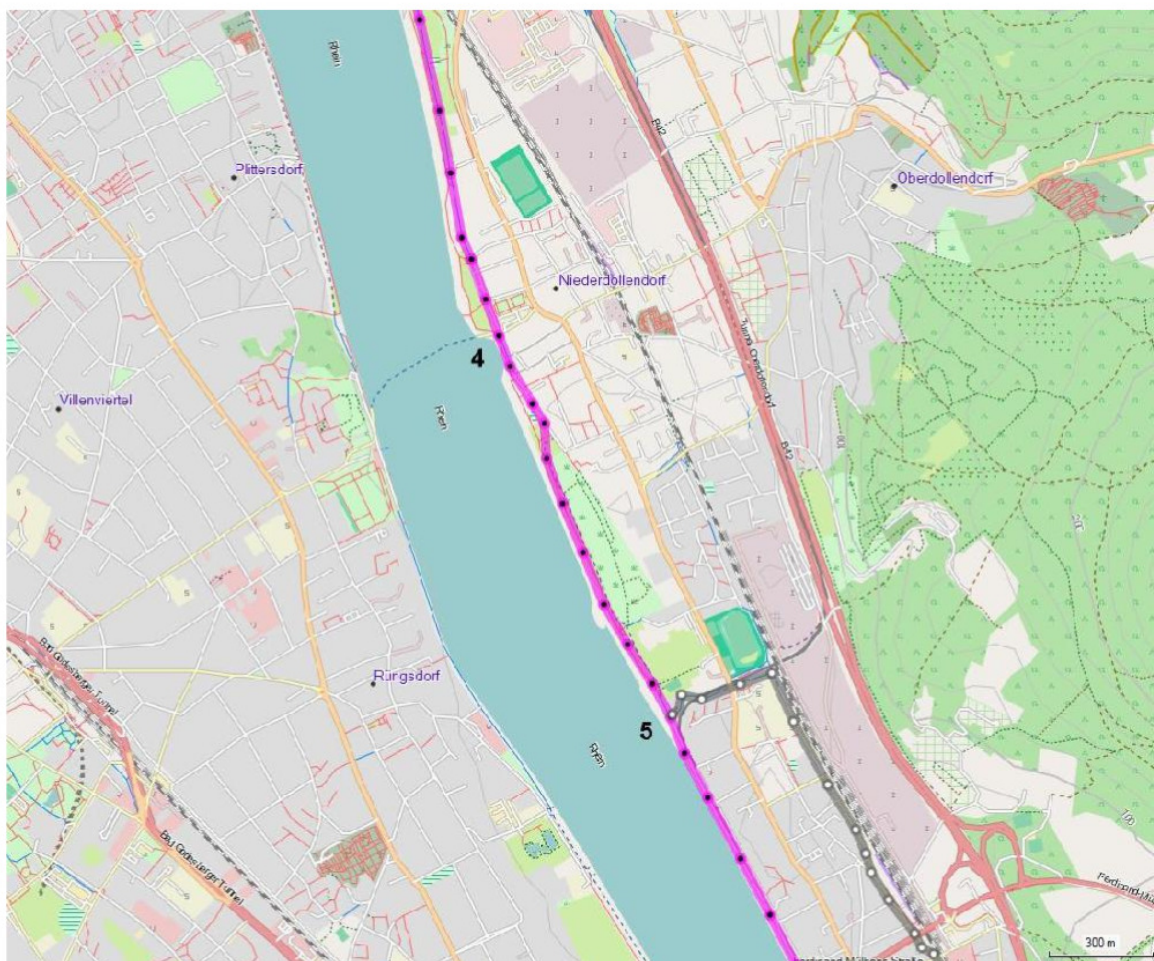


Foto 07: Rheinufer zwischen Bundeshäuschen und Bootshaus: der obere Weg sollte verbreitert und (außer bei Hochwasser) Radfahrern vorbehalten bleiben.



Foto 08: Am Bootshaus sollte der querende Fußgängerverkehr unmittelbar am Haus entlang zum Rhein geführt werden; ERA-konforme Gestaltung der Poller.

3. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Stadt Königswinter



Ab dem Oberkasseler Bootshaus (3) führt der Rheinradweg durch die Rheinaue Richtung Niederdollendorf, wobei der Weg schmal und an vielen Stellen in schlechtem Zustand ist. Ein paralleler Fußweg ist vorhanden, sodass hier eine Separation von Fußweg und Radweg möglich und angebracht ist. Der Radweg ist zu sanieren und auf mindestens 3 m zu verbreitern, Engstellen an Pollern sind zu beseitigen. Für die querenden Wege muss dabei der direkte Weg zum Fußweg am Rheinufer möglich sein, ohne den Radweg zu benutzen; dies ist insbesondere in Höhe des Spielplatzes derzeit nicht der Fall.

In Niederdollendorf trifft der Radweg in Höhe des Weidenwegs auf die Straße „Rheinufer“. Diese ist als vorfahrberechtigte Fahrradstraße umzuwidmen. An der Fährstraße wird die Zufahrt zur Fähre nach Bad Godesberg gekreuzt (5). Hier sollte die Fahrradrouten Vorfahrt bekommen, ähnlich wie etwa an der Fähre Mondorf-Graurheindorf. Der Bereich zwischen Fährstraße und Godesberger Straße ist dringend umzugestalten: Fahrrad- und Fußweg sind zu trennen, die unübersichtliche „Möblierung“ u.a. mit Beton-Blumenkübeln ist zu beseitigen. Im Bereich der Godesberger Str. sollte die Rampe entfernt werden, um eine Unterbrechung des Fußgängerbereichs zu vermeiden. Auch der Platzbereich südlich der Godesberger Str. muss saniert werden (insbes. starke Unebenheiten), um einen durchgängig attraktiven Fußwegbereich in Richtung Weinhaus zu schaffen. Der am Weinhaus vorbeiführende Teil der Straße „Rheinufer“ sollte in eine Fahrradstraße umgewidmet werden. Dabei muss verhindert werden, dass die Straße durch parkende Autos



unnötig verengt wird (Wegfall der Stellplätze auf der Fahrbahn, Parkmöglichkeiten bestehen jenseits der Fährstraße). Die Fußgänger sollten hier auf den zwischen Rhein und Weinhaus verlaufenden Weg geführt werden; der Gäste-Zugang zu der Gaststätte erfolgt schon heute von dieser Seite.

Südlich des Weinhauses zweigt die Radroute von der Straße „Rheinufer“ ab und führt dann am Rheinufer entlang in Richtung Königswinter. Am Abzweig sollte die Radroute Vorfahrt bekommen; dabei sollten die beiden Kurven so optimiert werden, dass ein zügigeres Befahren dieses Bereichs möglich wird. Der anschließende Radweg ist derzeit nur 1,50 breit (ohne Randsteine), muss also erheblich verbreitert werden (auf mindestens 3 m). Dabei ist eine getrennte Führung des Radweges vom Fußweg weiterhin möglich und erforderlich. Insbesondere im Bereich des Spielplatzes an der Johannes-Albers-Allee muss die getrennte Führung von Radweg und Fußweg verdeutlicht werden; im Zuge der Sanierung und Verbreiterung sollte auch das vorhandene Pflaster gegen Asphalt ausgetauscht werden. Im Bereich unmittelbar vor dem Knotenpunkt an der Linie 66 (Beginn der heutigen Rheinufer-Umfahrung, 5) sollte geprüft werden, inwieweit auch hier nach Verbreiterung des Weges eine Trennung von Radweg und Fußweg möglich ist.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
3-4	09-11	Rheinauen-Radweg zwischen Bootshaus und Niederdollendorf	Weg sanieren und auf mind. 3 m verbreitern; Poller-Engstellen beseitigen; eindeutige Trennung von Rad- und Fußweg auch an den Zuwegen.	mittel	hoch
4	12	Straße „Rheinufer“	Umwidmung zur vorfahrberechtigten Fahrradstraße	gering	mittel
4	13-14	Kreuzung Fährstraße	Vorfahrt für den Radweg, Aufpflasterung, Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verkehrsführung	gering	hoch
4	15	„Rheinufer“ zwischen Fährstraße und Godesberger Str.	Umgestaltung mit Beseitigung von Hindernissen, dabei Trennung von Fußweg und Radweg	hoch	hoch
4	16	„Rheinufer“ in Höhe Godesberger Str.	Beseitigung der Unterbrechung durch die Rampe; Umgestaltung/Sanierung der südlich der Rampe gelegenen Fläche	hoch	hoch
4	17	Rheinufer südlich Godesberger Str. (am Weinhaus)	Umwidmung zur Fahrradstraße, weitgehende Reduzierung des Parkens	mittel	hoch
4-5	18-19	Abzweig Radweg vom „Rheinufer“	Vorfahrt für Radroute; Vergrößerung der Kurvenradien	gering	mittel
4-5	20-22	Radweg in Rheinaue zwischen Niederdollendorf und Königswinter	Weg sanieren und verbreitern; eindeutige Trennung von Rad- und Fußweg auch an den Zuwegen, auch am Südende vor Knotenpunkt (5)	hoch	hoch



Foto 09: Der Radweg in der Rheinaue ist zu schmal und stellenweise schadhaft.

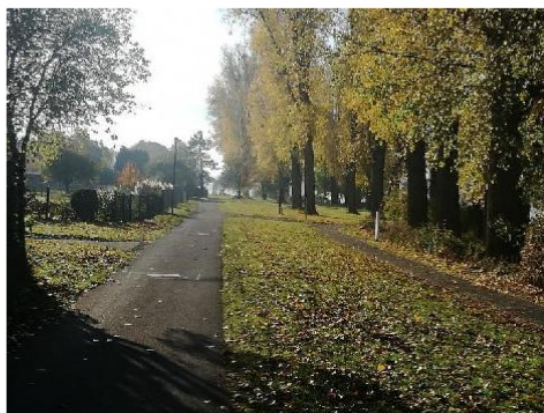


Foto 10: Wege, die aus dem Siedlungsbereich kommen, sollten ohne Versatz auf den Fußweg geführt werden.

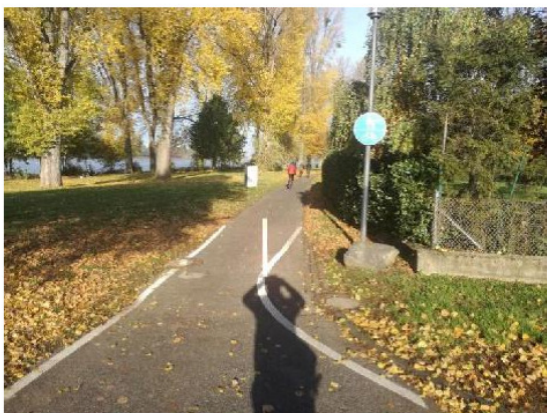


Foto 11: Der Ufer-Radweg mündet an einer Engstelle mit Pollern in die Straße „Rheinufer“.



Foto 12: Die Straße „Rheinufer“ ist in eine vorfahrtberechtigte Fahrradstraße umzuwidmen..



Foto 13: Der Radweg sollte gegenüber dem Fährverkehr Vorfahrt erhalten – die Kreuzung ist entsprechend umzugestalten.

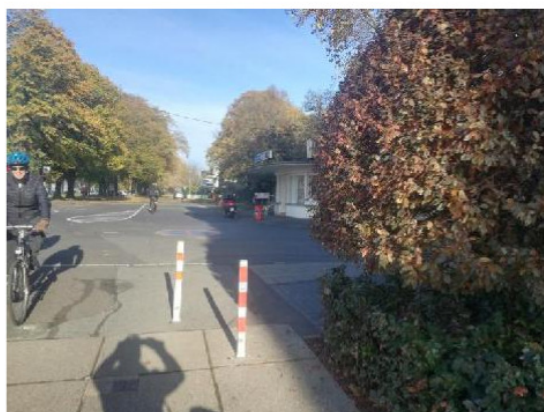


Foto 14: Die Sichtbeziehungen der aus Richtung Süden kommenden Radler müssen verbessert werden; die Poller sind zu entfernen.



Foto 15: Der Bereich zwischen Godesberger Str. und Fährstr. ist umzugestalten: Klare Trennung von Fuß- und Radweg, Hindernis-Beseitigung.



Foto 16: Entfernen der Rampe gegenüber Godesberger Str., Sanierung und Umgestaltung der dahinter liegenden Fläche, sodass eine natürliche Wegbeziehung für zu Fuß Gehende entsteht.



Foto 17: Umwidmung der Straße „Rheinufer“ südlich der Godesberger Str. zur Fahrradstraße; Parken auf der Fahrbahn untersagen.



Foto 18: Die Kurve zum Radweg durch die Rheinaue sollte übersichtlicher und zügig befahrbar gestaltet werden.



Foto 19: Auch bei der zweiten Kurve (im Hintergrund) sollte im Zuge der Verbreiterung und Sanierung des Radwegs der Radius vergrößert werden.



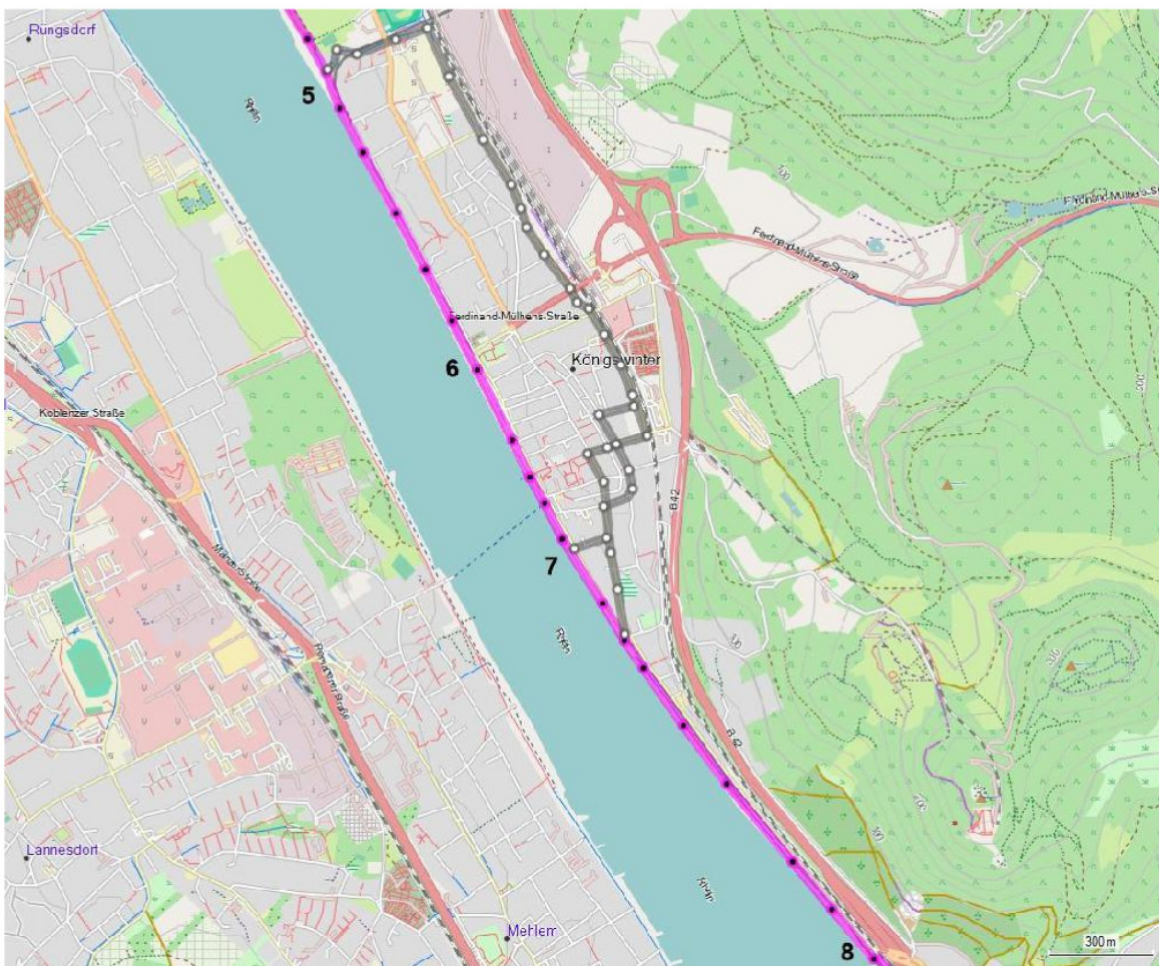
Foto 20: Der Weg durch die Rheinaue ist mit 1,5 m Breite viel zu schmal; die Oberfläche sollte saniert und verbreitert werden.



Foto 21: Das Pflaster im Bereich der Johannes-Albers-Allee sollte durch Asphalt ersetzt werden.



Foto 22: Unmittelbar bevor die Stadtbahntrasse erreicht wird, führen Radweg und Fußweg zusammen; bei irreführendem Pflaster. Die Wegfläche ist zu verbreitern; Rad- und Fußweg zu trennen.



An dem bereits erwähnten Knotenpunkt an der Stadtbahnstrecke (5) zweigt nach links die 2019 eingerichtete Umfahrungsroute für das Rheinufer im Bereich des Ortskerns von Königswinter (in der Karte grau dargestellt) ab. Für gut 2 km ist die Route am Rheinufer im heutigen Ist-Zustand kein Radweg mehr, auch wenn der



überwiegende Teil dieses Streckenabschnitts für Radfahrer freigegeben ist, mithin mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden darf. Im Bereich des Fähranlegers (7) ist allerdings ein ca. 200 m langer Abschnitt völlig für Radfahrer gesperrt, wobei in Südrichtung zumindest die jenseits der Bahnschienen liegende Fahrbahn genutzt werden kann. Aus Sicht des ADFC kann dies kein Dauerzustand bleiben, sondern die (zügige) Befahrbarkeit der Rheinuferstrecke muss wiederhergestellt werden. Gründe hierfür sind:

- Mangelnde Akzeptanz der Umfahrungsstrecke bei den Radfahrenden, die weiterhin die Strecke am Rheinufer benutzen, ohne sich dabei an Schrittgeschwindigkeit bzw. Radfahrverbot zu halten.
- Die Umfahrungsstrecke ist für den Radverkehr aus Richtung Bad Honnef ein erheblicher Umweg.
- Die Umfahrungsstrecke ist nicht zukunftsfähig, da sie spätestens mit der Einrichtung der Ortskernumfahrung für Kraftfahrzeuge stellenweise mit erheblichem Kfz-Verkehr belastet sein wird, d.h. spätestens dann die Umfahrungsroute als Alternative zum Rheinufer nicht mehr in Frage kommt.

Gegenstand dieses Konzepts ist die Beschreibung eines Zustands der Radroute von Beuel über Königswinter nach Bad Honnef, wie er mittelfristig nach der Umgestaltung der Route als Radpendleroute aussehen sollte. Die Diskussion, ob und nach ggf. welchen kurzfristigen Änderungen die Route am Rhein für den Radverkehr wieder freigegeben werden kann bzw. soll, ist an anderer Stelle zu führen und kann in diesem Rahmen unterbleiben. Mittelfristig führt an der Führung entlang des Rheinufers vor allem wegen der mangelnden Zukunftsfähigkeit der Umfahrung kein Weg vorbei. Im Weiteren werden daher die Maßnahmen beschrieben, die aus Sicht des ADFC spätestens mittelfristig umgesetzt sein sollten, um eine zügige Befahrung des Rheinufers durch Radfahrende im Alltags-, Freizeit- und Touristikverkehr zu ermöglichen.

Im nördlichen Bereich zwischen dem erwähnten Knotenpunkt (5) und den Wasserspielen in Höhe der Clemens-August-Straße (6) lässt sich durch Umgestaltung und Verminderung der Grünflächen genügend Breite erreichen, um einen zum zügigen Pendeln geeigneten Radweg und einen davon getrennten Fußweg parallel zu führen. Bereits heute ist dieser Bereich meist 6,40 m breit, sodass der Platz für einen 3 m breiten Radweg und einen 2,5 m breiten Gehweg ausreicht. Die Haltestelle Clemens-August-Straße soll ohnehin umgestaltet werden, wobei das Betriebshäuschen entfallen kann.

In Einzelfällen können diese Breiten unterschritten werden, wobei 2,5 m Mindestbreite des Radwegs gewährleistet bleiben müssen. Erforderliche Eingriffe an Engstellen sind abzuwägen gegen die Entlastung der Umwelt durch die Vermeidung von Autoverkehr. Sollte z.B. wegen erhaltenswerten Bäumen an einzelnen Stellen der Platz für Radweg und Fußweg nicht ausreichen, kann die Fläche durch eine balkonartige Auskragung erweitert werden, ohne das Flussbett einzuengen. Geprüft werden sollte auch die Möglichkeit, Teile des Fußgängerverkehrs auf der landseitigen Straßenseite der Rheinallee zu führen und so für mehr Platz auf den Gehwegen zu sorgen.

Der südliche Bereich zwischen Wasserspielen (6) und Fähranleger (7) ist durch drei Reihen von Bäumen geprägt, wobei zwischen den beiden rheinferneren ehemals der Radweg verlief. Der Fußgängerverkehr kann hier auf den Bereich zwischen der mittleren Baumreihe und dem Ufergeländer konzentriert werden. Der ehemalige Zweirichtungsradweg ist allerdings mit 2,0 m zu eng, um den Radverkehr in beiden Richtungen zu bewältigen. Soll der Radverkehr in beiden Richtungen auf einem 3 m breiten Radweg geführt werden, erfordert dies die Beseitigung von einer der drei Baumreihen. Ein auf nur noch zwei statt drei Baumreihen basierendes Gestaltungskonzept wurde bereits 2017 vom Bonner Planungsbüro SWECO GmbH erarbeitet.¹ Eine derartige Lösung ist aus Sicht des Radverkehrs ideal, da der Radverkehr hier getrennt von allen anderen Verkehrsarten auf einer ausreichend breiten Fläche geführt werden kann und keine Querungen der Stadtbahnschienen notwendig sind. Problematisch ist aus Sicht des ADFC allerdings die geringe Breite des Radwegs im Bereich der Haltestelle „Königswinter Fähre“ mit nur 2,0 m und des Eselsbrunnens mit 2,3 m. Gerade in diesem problematischsten Bereich der Rheinpromenade mit dem größten Fußgänger-Aufkommen sind diese unterdimensionierten Breiten keinesfalls ausreichend. Sollte das SWECO-Konzept umgesetzt werden, muss unbedingt geprüft werden, wie hier zusätzliche Breite für den Radverkehr gewonnen werden kann.

Es steht allerdings zu befürchten, dass der im SWECO-Konzept vorgesehene Verzicht auf eine der Baumreihen trotz der zweifelsfrei bewirkten Vorzüge der Trennung der Verkehrsströme letztlich in der politischen Beschlussfassung nicht die notwendige Mehrheit findet. Als Alternative zu dem SWECO-Konzept wird hier vorgeschlagen, eine Richtung des Radverkehrs über die Fahrbahn der Rheinallee zu führen, wobei

¹ SWECO GmbH: Stadt Königswinter – Konzeptplanung zur Rheinufergestaltung. 26.08.2017.



eine Reduzierung des heutigen Autoverkehrs anzustreben ist. In diesem Fall reicht die Breite des ehemaligen Zweirichtungsradwegs mit 2,0 m aus, um den Radverkehr in der anderen Richtung aufzunehmen.

Am günstigsten wäre es, die Fahrtrichtung Nord des Radverkehrs über die Fahrbahn zu führen, was allerdings eine Umkehrung der Einbahnrichtung auf der Rheinallee erfordern würde. Sofern dies nicht möglich ist, muss der Radverkehr in Südrichtung über die Fahrbahn geführt werden, während der Radverkehr in Richtung Norden auf dem ehemaligen Radweg verläuft. Diese Variante wird im Folgenden dargestellt. Sie erfordert an der Clemens-August-Straße (6) und am Fähranleger (7) jeweils eine Kreuzung der Radverkehrsrichtungen in den „Linksverkehr“ und die Gleisquerung, was bei der Umsetzung entsprechend sorgfältig auszugestalten ist.

Im Bereich Eselsbrunnen-Haltestelle-Fähranleger, wo heute das Radfahren untersagt ist, soll der Radverkehr in Richtung Norden oberhalb der Fährzufahrt entlang der Haltestelle geführt werden. Eine Führung über den Fähranleger selbst ist nicht sinnvoll, da dieser bei Hochwasser regelmäßig längere Zeit überspült ist. Um oberhalb des Fähranlegers genügend Platz für den Radweg zu bekommen, müsste dieser oberhalb der Stützmauer mit Hilfe von Kragarmen über eine balkonartige Fläche geführt werden. Dies ist auch im Konzept von SWECO so vorgesehen. Die dort vorgesehene Breite von 2,0 m wäre für einen Einrichtungsradweg in Richtung Norden ausreichend. Sollte es doch zu einem Zweirichtungsradweg in diesem Bereich kommen, müsste die für den Radverkehr zur Verfügung stehende Breite auf 3,0 m erweitert werden. In jedem Fall sollte durch ein Geländer zwischen Radweg und Bahnsteig dafür gesorgt werden, dass Radfahrer nicht über den Bahnsteig fahren und wartende ÖPNV-Nutzer nicht auf dem Radweg stehen.²

Nördlich der Haltestelle (im Bereich des Anlegers für Ausflugsschiffe) wird der Radweg möglichst weit vom Rheinufer entfernt über die Platzfläche geführt. Der Rad- und Fußverkehr sind hier zu entflechten, indem der Radweg klar gekennzeichnet und von der übrigen Platzfläche abgetrennt wird. Eine Umsetzung des Eselsbrunnens auf die andere Straßenseite (Zugang Drachenfelsstr.) ist zu erwägen, um den Fußgängern hier mehr Raum zu geben. Die Überquerung des Radwegs ist an zwei Stellen möglich, wobei der Fußgängerverkehr hier gegenüber dem Radverkehr Vorrang genießen soll (s. Skizze auf S. 15).

Südlich des Fähranlegers verlaufen dann wieder Zweirichtungsradweg und Gehweg parallel zwischen Bahnschienen und Rhein bis zur Stadtgrenze nach Bad Honnef (8). Dabei ist der Radweg zu verbreitern, wobei auch hier ggf. Bäume und Grünflächen reduziert werden müssen.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
5	23	Knotenpunkt zur Umfahrroute	Entfernen von Umlaufsprerre, Umfahrrungs-Beschilderung und rotem Belag	gering	hoch
5-6	24-26	Rheinallee zw. Longenburg und Clemens-August-Str.	Bau von getrenntem Geh- und Radweg in jeweils ausreichender Breite (2,5 m bzw. 3,0 m), dazu Entfernung von Grünstreifen. Bei erhaltenen Bäumen sind ggf. Auskragungen erforderlich.	Hoch	hoch
6	27-28	Haltestelle „Clemens-August-Str.“	Entfernung des Stadtbahn-Betriebsgebäudes, Bau von getrenntem Geh- und Radweg in jeweils ausreichender Breite (2,5 m bzw. 3,0 m).	hoch	hoch
6	29-30	Kreuzungsbereich zu Clemens-August-Str. („Wasserspiele“)	Schaffen von mehr Raum für Fuß- und Radweg auf der Platzfläche (ggf. Entfernen der „Wasserspiele“); an geeigneter Stelle sichere Querung der Bahn und Überleitung des Radverkehrs in Richtung Süd auf die Fahrbahn.	hoch	hoch

² Als eine weitere Möglichkeit könnte geprüft werden, ob es möglich ist, den Bahnsteig auf die andere Seite des Stadtbahngleises und etwas weiter nach Norden zu verlegen. Zu diesem Zweck müsste die Bushaltestelle am Sea Life aufgegeben werden.

6-7	31	Rheinallee (Südrichtung)	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Reduzierung des Kfz-Aufkommens durch geeignete Maßnahmen (insbes. Verlegen der Fährzufahrt).	gering	hoch
7	32	Zufahrt Fähranleger (Südrichtung)	Führung des Radwegs auf die Gehwegfläche, dann parallel zum Fußweg über die Fährzufahrt.	gering	hoch
7	32	Zufahrt Fähranleger (Nordrichtung)	Führung des Radwegs nach links und dann parallel zum Bahnsteig	gering	hoch
7	33	Bahnsteig / Fährzufahrt (Nordrichtung)	Führung des Radwegs über Auskragung entlang der Haltestelle – vom Bahnsteig selbst abgetrennt	mittel	hoch
7	34-35	Schiffsanleger (Nordrichtung)	Bahnnahe Führung des Radwegs zwischen die beiden Baumreihen, Überweg für Fußgänger vom Bahnsteig zum Schiffsanleger, zusätzliche Querung der Fahrbahn für Fußgänger, weitestmögliche Trennung von Fuß- und Radverkehr beim Eselsbrunnen (diesen evtl. verlegen).	mittel	hoch
7-6	36	Rheinallee (Nordrichtung)	Führung als Einrichtungs-Radweg zwischen straßennaher und mittlerer Baumreihe; effektive Separierung von Fuß- und Radverkehr an der mittleren Baumreihe; im Bereich des Pavillons sollte am Rheinufer durch eine Auskragung eine ausreichend breite Fläche für Fußgänger geschaffen werden.	hoch	hoch
7-8	37-40	Rheinallee-Hauptstr.	Möglichst getrennte Führung von Geh- und Radweg, dazu u.a. Reduzierung der Grünflächen, ggf. bei erhaltenswerten Bäumen Auskragungen erforderlich.	hoch	hoch



Foto 23: Am Knotenpunkt zur Umfahrroute (6) muss die Geradeausfahrt gestattet und die Umlaufsperrung entfernt werden; weitere Verbesserung der Sichtbeziehungen. Der rote Belag, der bei Nässe schon zu Unfällen durch Ausgleiten geführt hat, ist zu entfernen.



Foto 24: Rad- und Fußweg auf erforderliche Breite (3,0 m / 2,5 m) bringen, Grünflächen müssen dazu teilweise entfernt werden, bei erhaltenswerten Bäumen Flächenerweiterung durch Auskragungen.

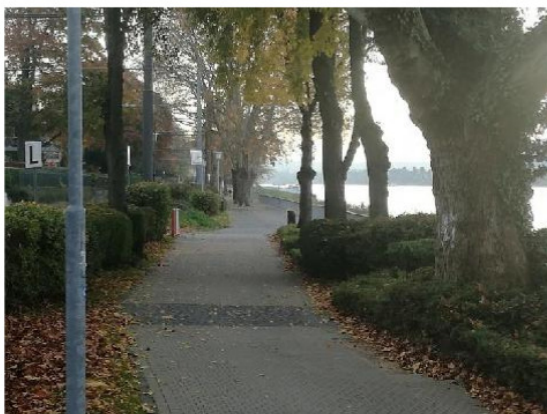


Foto 25: Möglicherweise ist auch das Entfernen einzelner Bäume erforderlich. Bei erhaltenen Bäumen können Auskragungen errichtet werden, um die erforderlichen Breiten zu erreichen.



Foto 26: Es muss vermieden werden, dass Fußgängerquerungen des Radwegs ausgerechnet dort sind, wo ein Baum und eine Bank den Raum verengen. Die Fußgängerquerungen sind an geeigneter Stelle so zu gestalten, dass ein sicheres Überqueren des Radwegs möglich ist (gute Sichtbeziehungen, reduzierte Radgeschwindigkeit, Möglichkeit eines Zebrastreifens prüfen).



Foto 27: Das Betriebshäuschen an der Haltestelle Clemens-August-Str. sollte nach Möglichkeit entfernt werden.



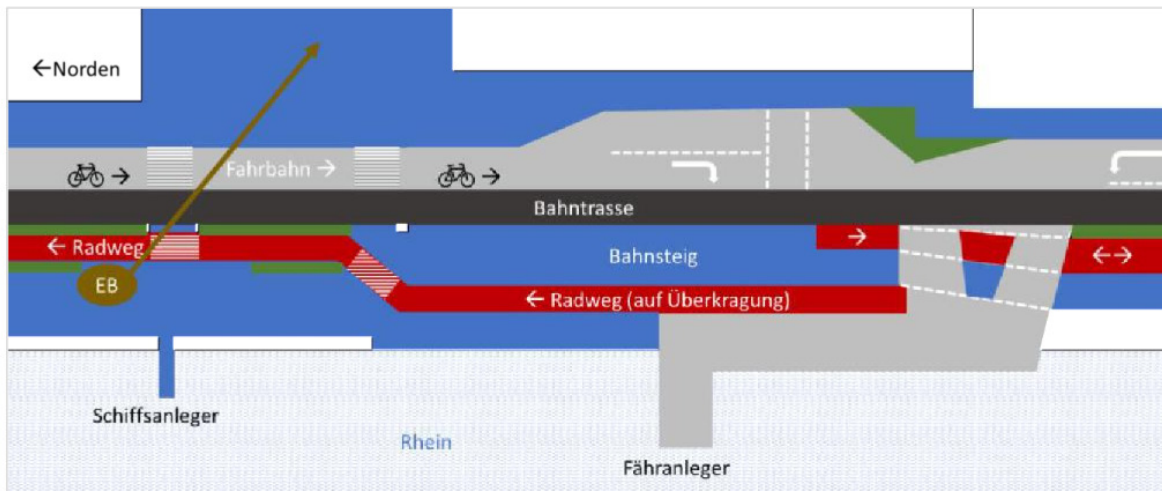
Foto 28: Auch im Bereich der Haltestelle „Clemens-August-Str.“ sollten Radweg und Gehweg voneinander getrennt und verbreitert werden.



Foto 29: Im Bereich der Kreuzung mit der Clemens-August-Str. muss für Rad- und Fußweg mehr Platz geschaffen werden.



Foto 30: An der Kreuzung mit der Clemens-August-Str. muss eine sichere Querung der Bahn ermöglicht werden.



Skizze des Bereichs zwischen Eselsbrunnen, Haltestelle „Fähre“ und Fährzufahrt. In Südrichtung kommt der Radverkehr über die Fahrbahn und wird vor der Einmündung der Fährzufahrt auf den Bordstein zurückgeführt. Der Radweg in Nordrichtung wird über eine Auskragung entlang des Bahnsteigs geführt. Hinter dem Bahnsteig wird er zwischen die Baumreihen an die Bahntrasse herangeführt, mit Kreuzungsmöglichkeit für Fußgänger. In gleicher Höhe wird eine Fahrbahnkreuzungsmöglichkeit für Fußgänger eingerichtet, damit der Radweg nicht unnötig gekreuzt werden muss. Im Bereich des Eselsbrunnens wird der Radweg klar gekennzeichnet und von der Fußgängerfläche separiert; dabei entsteht für Fußgänger eine Quermöglichkeit von Radweg und Fahrbahn. Eine Verlegung des Eselsbrunnens (EB) sollte geprüft werden.



Foto 31: In Südrichtung wird der Radverkehr südlich der Kreuzung Clemens-August-Str. auf der Fahrbahn geführt.



Foto 32: Vor der Fährzufahrt wird der Radverkehr in Südrichtung auf den Bordstein zurückgeführt. Der Radverkehr in Nordrichtung wird links neben dem Bahnsteig auf die Kragfläche geführt.



Foto 33: Der Radweg in Nordrichtung führt parallel zum Bahnsteig oberhalb der Fährzufahrt über eine von Auskragungen getragene Fläche.



Foto 34: An dieser Stelle (wo bereits ein Trampelpfad existiert) kann ein zusätzlicher Fußgängerüberweg eingerichtet werden, der eine direkte Verbindung vom Bahnsteig zum Marktplatz ermöglicht, ohne unnötig den Radweg zu kreuzen.



Foto 35: Nördlich des Bahnsteigs sollte der nordführende Radweg zwischen den Baumreihen verlaufen. Fußgängerbereich und Radweg sollten auch auf der Platzfläche möglichst klar getrennt werden, auch durch Bepflanzungen oder Absperrungen.

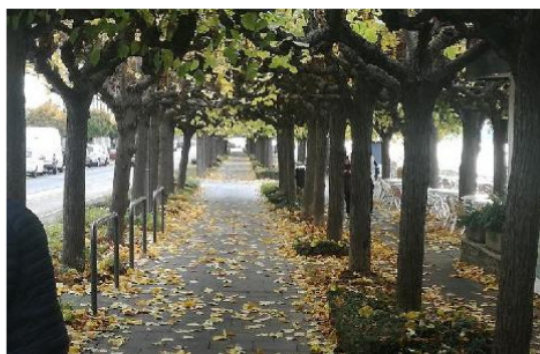


Foto 36: Nördlich des Eselsbrunnens verläuft der nordführende Radweg zwischen den beiden gleichnahen Baumreihen, dort wo früher der Zweirichtungsradweg verlief. Fußgänger und Radfahrer sind entlang der mittleren Baumreihe klar zu trennen.



Foto 37: An der Rheinallee ist der Radweg zwischen den Baumreihen soweit wie möglich zu verbreitern; evtl. müssen hier Bäume entfernt werden, um Platz für einen ausreichend breiten Radweg zu schaffen.



Foto 38: An der Haltestelle „Denkmal“ kann die Hecke bzw. Böschung zum Bahnsteig entfernt werden. Der Zugang zur Haltestelle sollte optimiert werden.

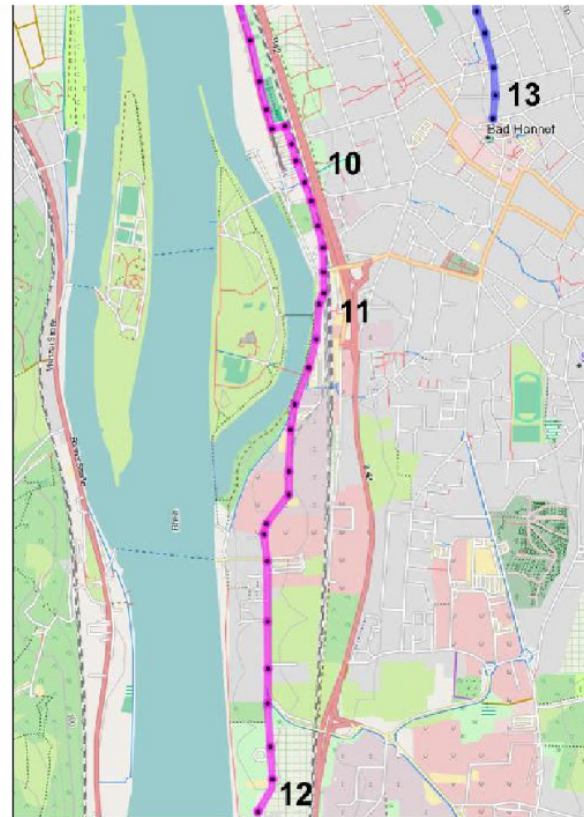
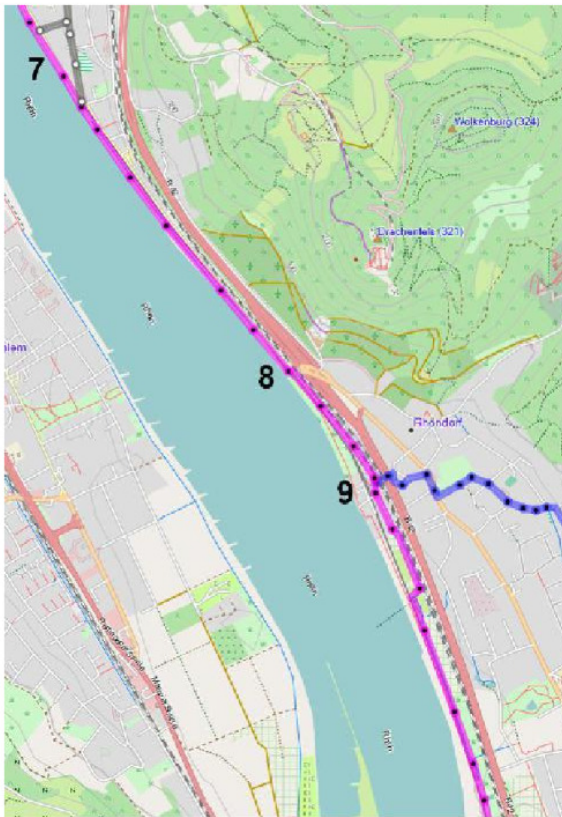


Foto 39: Der Brunnen ca. 250 m südlich des Denkmals engt Radweg und Fußweg sehr ein, zumal er noch vor einem Baum steht – er könnte an eine geeignete andere Stelle versetzt werden.



Foto 40: Im südlichsten Abschnitt auf Königswinterer Stadtgebiet steht ausreichend Platz zur Verfügung – der Radweg muss hier auf den jetzigen Grünsteifen verlegt werden.

4. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Stadt Bad Honnef



Am Ausbauende der Königswinterer Promenade erreicht die Route das Stadtgebiet von Bad Honnef. Jenseits der Stadtgrenze ist nur noch ein etwa 3,5 m breiter Weg mit starken Oberflächenschäden vorhanden, der unbedingt verbreitert und saniert werden muss, um den Ansprüchen einer Radpendlerroute zu genügen.



Denkbar wäre, die vorhandene uferbefestigende Stützmauer zu erneuern und senkrechter zu bauen und/oder einen Teil des Weges als Überkragung zu bauen. Außerdem besteht südlich der Stadtgrenze für auf dem Geh-Radweg verkehrende Radfahrer und Fußgänger in Teilabschnitten und bei Dunkelheit eine Blendwirkung durch Scheinwerfer von auf der Rhöndorfer Straße fahrende Pkw. Diese könnte z.B. durch Anbringen eines Blendschutzes auf der Mauer zwischen der Rhöndorfer Straße und der Stadtbahnstrecke beseitigt werden.

Am nördlichen Ortseingang von Rhöndorf (8) wechselt der Geh-Radweg auf die andere Seite der Stadtbahn (Bahnübergang „Zum Steinchen“), während auf der rheinseitigen Seite der Stadtbahn nur noch ein Fußweg verbleibt. Der Bahnübergang „Zum Steinchen“ ist z.T. durch längere Schrankenschließzeiten für Radfahrer gekennzeichnet, sodass in Abstimmung mit den Stadtwerken Bonn versucht werden sollte, die Schrankenschließzeiten zu reduzieren. In Höhe des Rhöndorfer Bahnhofs wird die Straße „Bellevue“ bzw. die Karl-Broel-Straße erreicht (9). Die Radroute entlang des Rheins sollte hier Vorfahrt erhalten, was ohne Probleme möglich sein sollte, da die Karl-Broel-Straße nur von wenigen Anwohnern genutzt wird und die Busse der Linie 566, die die Stadtbahnhaltestelle Rhöndorf anfahren, höchstens im 30-min-Takt verkehren und ohnehin an der Stadtbahnhaltestelle anhalten. In diesem Zusammenhang sollte für Verkehrsteilnehmer (vor allem Busfahrer), die die Unterführung Bellevue/Karl-Broel-Straße in Richtung Stadtbahnhaltestelle nutzen, die Einsehbarkeit Richtung Norden durch das teilweise Entfernen des Gehölzbestandes an der Ecke „Bellevue / Zum Steinchen“ verbessert werden.

Die abzweigende Straße „Bellevue“ bzw. die Karl-Broel-Straße bildet auch den Beginn einer Stichroute zur Anbindung des Bad Honnefer Ortszentrums; diese Route wird weiter unten beschrieben (Abschnitt 4.a).

Im weiteren Verlauf der Rheinroute nach Süden sind am Ende der Karl-Broel-Straße Umlaufsperrern zu beseitigen, um eine zügige Befahrbarkeit zu ermöglichen. Ca. 230 m südlich der heutigen Umlaufsperrern wird der Radweg zweimal annähernd rechtwinklig verschwenkt, hier ist eine Begradigung wünschenswert.

Nach weiteren gut 1.000 m erreicht die Route den Parkplatz Grafenwerth, der sich an der Endstation der Stadtbahn befindet (10). Die derzeitige Situation mit der Führung des Radwegs unmittelbar an der Stadtbahnstation vorbei ist sehr unvorteilhaft, da der Radweg nicht nur in den Zugangsbereich der Stadtbahnstation mündet, sondern hier auch die Haltestellen der Buslinien 560, 562 und 565 liegen. Derzeit werden Radfahrer hier durch Umlaufsperrern ausgebremst. Stattdessen sollte der Parkplatz so umgestaltet werden, dass die Radroute an den DB-Gleisen entlang auf der anderen Seite (Ostseite) des Parkplatzes verläuft (s. Karte rechts). Südlich des Parkplatzes sollte die Route weiter unmittelbar entlang der Bahngleise verlaufen, unter der Fußgängerbrücke hindurchführen und dann hinter dem ehemaligen Hallenbad auf die Untere Steinstraße treffen. Auf diese Weise wird die unübersichtliche Stelle an der Endstation der Stadtbahn und die für Radfahrer lästige Auffahrt über die Lohfelder Straße zur Menzenberger Straße ebenso vermieden wie der im weiteren Verlauf für Radfahrer nicht ungefährliche Einmündungsbereich der Menzenberger Straße in die Lohfelder Straße. Hinter dem ehemaligen Hallenbad sind die Platzverhältnisse derzeit zwar begrenzt; hier sollte sich jedoch in Kooperation mit dem heutigen Eigentümer des Gebäudes eine planerische Lösung für eine Radwegführung finden lassen.



Die Route führt auf der Unteren Steinstraße weiter an den DB-Gleisen entlang und unterquert dann auf der Steinstraße – eine heute weitgehend ungenutzte Wegstrecke – die Brücke der Menzenberger Straße. Jenseits dieser Brücke erreicht man den Bahnhof Bad Honnef (11), der derzeit allerdings nur von der anderen Seite der DB-Gleise zugänglich ist. Im Zuge der ohnehin erforderlichen Modernisierung des Bahnhofs (Bahnsteighöhe, Aufzüge usw.) sollte auch ein rheinseitiger Zugang geschaffen werden, wodurch die



Radpendlerroute optimal an den Bahnhof angeschlossen und auch die Anbindung der Insel Grafenwerth an den Bahnhof verbessert würde.

Überlegungen, die Route auch südlich des Bahnhofs weiter entlang der Gleise zu führen, wurden verworfen, da auch bei Umwandlung derzeit ungenutzter Gleise spätestens ab dem Birkenstock-Gelände keine Möglichkeit mehr besteht, die Radroute an den DB-Gleisen entlang weiterzuführen. Hinter dem Bahnhof führt die Route daher am Ende der Steinstraße auf die Lohfelder Straße. Diese muss für eine Strecke von gut 1 km genutzt werden. Die Nutzung des am Ufer des Rhein-Altarms entlangführenden unbefestigten Weges scheidet für die Pendlerroute aus, weil dieser Weg zu schmal ist und auch nur bis zum Fähranleger eine Alternative bieten würde.

Bei der Lohfelder Straße zwischen der Brücke Menzenberger Straße und der Stadtgrenze nach Unkel handelt es sich um eine mittelstark befahrene Straße mit schmalen Bürgersteigen, die zur Freigabe für den Radverkehr ungeeignet sind. Sie dient unter anderem der Anbindung der Fähre und als Zuweg zu dem Gewerbegebiet, in dem sich u.a. die Firma Birkenstock befindet. Um hier dennoch die gefahrlose Nutzung durch Radpendler und auf dem Rheinradweg fahrende Radtouristen zu ermöglichen, bleibt nur die Möglichkeit, den Kfz-Verkehr auf der Lohfelder Straße zwischen der Menzenberger Straße und dem Rolandsecker Weg als Einbahnstraße zu führen. In welche Richtung der Einbahnverkehr geführt werden soll, müsste noch geprüft werden. In die andere Richtung kann der Kfz-Verkehr dann über die B42 geführt werden. Auf diese Weise ergibt sich die Möglichkeit, den Radverkehr in diesem Bereich sicher zu führen, indem eine der beiden heutigen Fahrspuren in eine geschützte Radspur für beide Fahrtrichtungen (sog. Protected Bike Lane) umgewandelt wird.

Die Radroute bindet auf diese Weise die Rheinstraße mit ihrem Anleger der Fähre Bad Honnef-Rolandseck an und zweigt 500 m weiter südlich in einer Kurve auf die wenig befahrene Heerstraße ab, um dann nach kurzer Strecke die Stadtgrenze zu erreichen (12). Auf der Heerstraße sind Oberflächensanierungen erforderlich, da hier teils erhebliche Oberflächenschäden das Radfahren erschweren. Jenseits der Stadtgrenze kann die Route auf dem Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz weiter nach Süden fortgesetzt werden. Hierfür ist durch das Land Rheinland-Pfalz bereits eine entsprechende Machbarkeitsstudie geplant.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
7-8	41	Rheinuferweg Höhe Drachenfels	Verbreiterung, Oberflächensanierung und Separierung von Fuß- und Radverkehr	hoch	hoch
8	42	Stadtbahnübergang „Zum Steinchen“ in Rhöndorf	Verbreiterung des über den Bahnübergang führenden Wegs auf der östlichen Seite, Verkürzung der Schrankenschließzeiten	niedrig	mittel
8-9	43	Zum Steinchen	Evtl. Verbreiterung und Trennung von Fuß- und Radverkehr	mittel	niedrig
9	44	Rhöndorf Straße „Bellevue“	Klare Kennzeichnung der Radroute, Vorfahrtregelung gegenüber dem querenden Bus- und Kfz-Verkehr	niedrig	mittel
9-10	45	Karl-Broel-Str.	Entfernen der Umlaufsperr, Anbringen von Bodenschwellen (siehe Radweg in Unkel im Kreuzungsbereich Mühlenweg/ Heerstraße) und Aufstellen von Gefahrenzeichen	niedrig	hoch
9-10	46	Radweg zw. Rhöndorf und Bad Honnef	Verbreiterung, Begradigung der Wegführung bei der Verschwenkung	mittel	mittel
10	47-49	Parkplatz Endstation Stadtbahn	Verlegung der Radroute an die DB-Gleise, Umgestaltung des Parkplatzes	hoch	Hoch

10	50	ehem. Hallenbad	Führung der Radroute hinter dem ehemaligen Bad unmittelbar neben den Gebäuden	hoch	hoch
11	51	Steinstraße	Entfernung der Schranke, Sanierung der Oberfläche	niedrig	Hoch
11	52	Bahnhof Bad Honnef	Schaffung eines Zugangs zu den Gleisen, Errichtung einer Fahrradabstellanlage	hoch	hoch
11-12	53-54	Lohfelder Straße	Umwandlung in Einbahnstraße, Errichtung einer Protected Bike Lane	mittel	hoch
12	-	Heerstraße	Oberflächensanierung	mittel	mittel



Foto 41: Der Rheinuferweg in Höhe des Drachenfelses muss verbreitert werden, Fuß- und Radverkehr sollten separiert werden. Der Blendschutz gegenüber entgegenkommenden Kfz auf der parallelen Straße sollte verbessert werden.



Foto 42: Am Stadtbahn-Übergang in Rhöndorf ist die Wegführung auf der östlichen Seite umzugestalten.



Foto 43: Die zwischen DB-Strecke und Stadtbahn verlaufende Straße „Zum Steinchen“ sollte möglichst verbreitert werden, um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.



Foto 44: Bei der Querung der Straße „Bellevue“ sollte die Radroute Vorfahrt bekommen.



Foto 45: Am Ende der Karl-Broel-Straße sollten die Umlaufsperrung entfernt und ggf. Bodenschwellen aufgebracht werden.



Foto 46: Die Verschwenkung im weiteren Verlauf des Weges sollte begradigt werden.



Foto 47: Am Parkplatz an der Endstation der Stadtbahn sollte der Weg nicht geradeaus, sondern nach links an die DB-Strecke geführt werden.



Foto 48: Diese Engstelle mit Umlaufsperrung soll durch die Verlegung an die DB-Strecke möglichst weiträumig umfahren werden.



Foto 49: Die Radroute sollte entlang der DB-Strecke geführt werden; dazu ist der Buswartepplatz zu verlegen und der Parkplatz ggf. umzugestalten.



Foto 50: Im weiteren Verlauf sollte die Radroute zwischen dem ehemaligen Schwimmbad und der DB-Strecke geführt werden.



Foto 51: An der Steinstraße ist die Schranke zu entfernen und der Belag zu sanieren.



Foto 52: Am Bahnhof Bad Honnef sollten ein einseitiger Zugang gebaut sowie Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

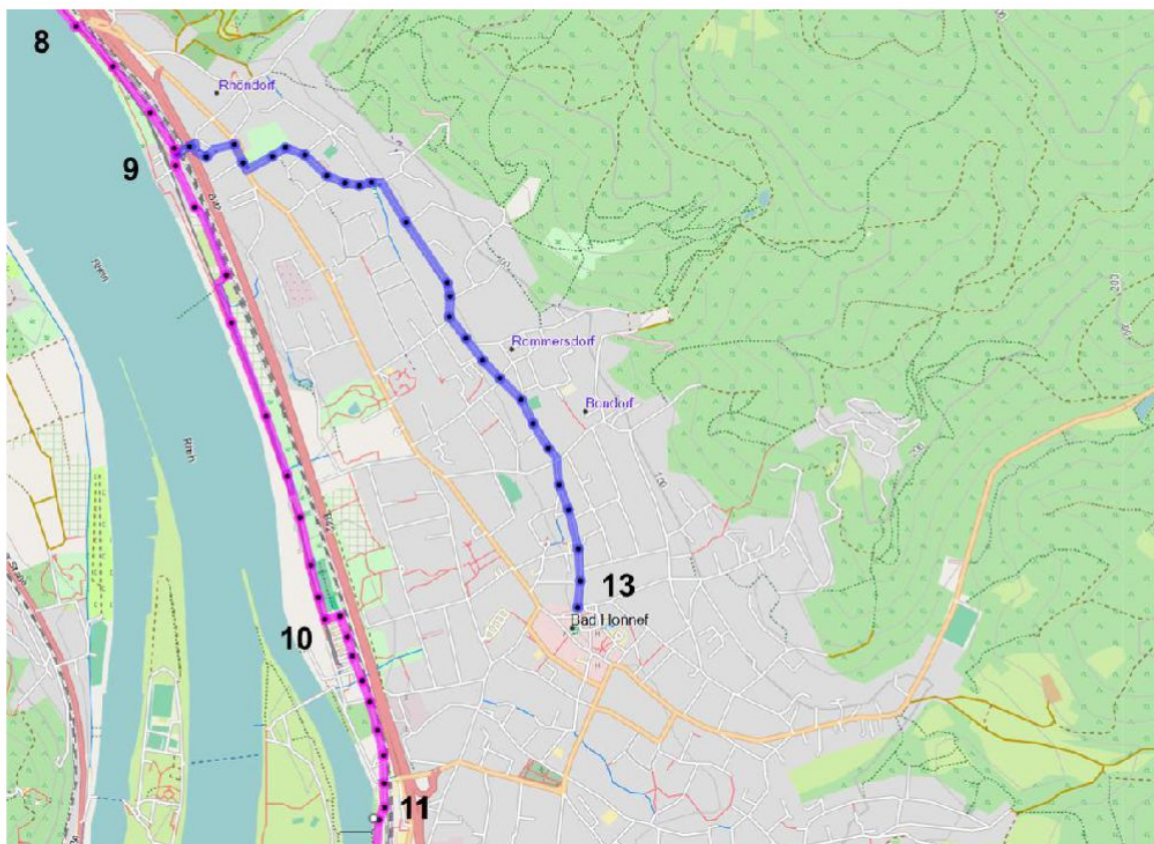


Fotos 53+54: Der Fußweg der Lohfelder Straße ist mit knapp 2 m Breite zu schmal, um den Radverkehr aufzunehmen. Eine sichere Befahrbarkeit dieses ca. 1 km langen Abschnittes kann nur gewährleistet werden, indem eine Fahrspur in eine Protected Bike Lane umgewandelt wird. Dazu muss der Kfz-Verkehr in einer Fahrtrichtung über die B42 geführt werden.



4.a Detailüberlegungen zur Anbindung des Ortszentrums Bad Honnef

Die Radpendlerroute entlang des Rheinufer ist nicht geeignet, das Ortszentrum von Bad Honnef anzubinden. Vorgeschlagen wird daher, ab Rhöndorf eine Stichstrecke anzubieten, die über Rommersdorf bis zum Bad Honnefer Markt führt. Von hier aus bietet es sich perspektivisch an, die Route in Richtung Aegidienberg fortzuführen, wozu der Mucherwiesenweg genutzt werden kann.



Die Route wird in Rhöndorf im Bereich der Straße „Bellevue“ (9) unter den DB-Gleisen hindurchgeführt und stößt dann über die zur Fahrradstraße umzuwidmende Karl-Broel-Straße an der Marienkapelle auf die Rhöndorfer Straße. Die Rhöndorfer Straße selbst eignet sich angesichts der streckenweise sehr schmalen Platzverhältnisse nicht für eine Pendlerroute; die zum Teil vorhandenen Radwege sind zu schmal und kaum erweiterbar. Die Route führt dabei ca. 80 m südlich der Marienkapelle in den Frankenweg, dem sie folgt und sich an dessen Ende dann über die Rommersdorfer Straße bis zum Bad Honnefer Markt fortsetzt. Auch der Straßenzug Frankenweg-Rommersdorfer Str. sollte zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Überlegungen den Weg zu nutzen, der gegenüber der Konrad-Adenauer-Straße vom Frankenweg nach Süden abzweigt und zur Wolkenburgstraße führt, wurden verworfen. Denn dieser Weg ist zu schmal, um Radverkehr in größerem Umfang aufzunehmen und ein Ausbau dürfte aufgrund der angrenzenden Nutzungen (Spielplatz, Privatgrundstücke) schwer umsetzbar sein.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
9	55	Karl-Broel-Straße	Umwandlung in Fahrradstraße	gering	mittel
9	56	Rhöndorfer Straße / Marienkapelle	Aufhebung des Schutzstreifens, Überholverbot von Radfahrenden	gering	hoch
9-13	58/60	Frankenweg	Umwandlung in vorfahrtsberechtigzte Fahrradstraße	gering	mittel
9-13	61-62	Rommersdorfer Str.	Umwandlung in vorfahrtsberechtigzte Fahrradstraße, Wegfall von Parkmöglichkeiten	gering	hoch



Foto 55: Die in den Ort Rhöndorf führende Karl-Broel-Straße ist als Fahrradstraße umzuwandeln. Sie dient hier auch als Anbindung des Ortes Rhöndorf an die DB-Station.



Foto 56: Die vorhandenen Schutzstreifen verleiten zum Überholen trotz zu geringer Platzverhältnisse. Sie sind zu entfernen, ein Überholverbot von Radfahrenden sollte angeordnet werden. Das Linksabbiegen jeweils hinter der Kapelle ist zu erleichtern.



Foto 57: Die Rhöndorfer Str. und im weiteren Verlauf die Hauptstraße in Bad Honnef eignen sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht für die Radroute. Die heutigen Radwege (soweit vorhanden) sind nicht ERA-konform.



Foto 58: Statt über die Rhöndorfer Str. kann die Route über den Frankenweg weitergeführt werden. Dieser ist in eine vorfahrtberechtigte Fahrradstraße umzuwandeln. Die Durchfahrt von Kfz ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

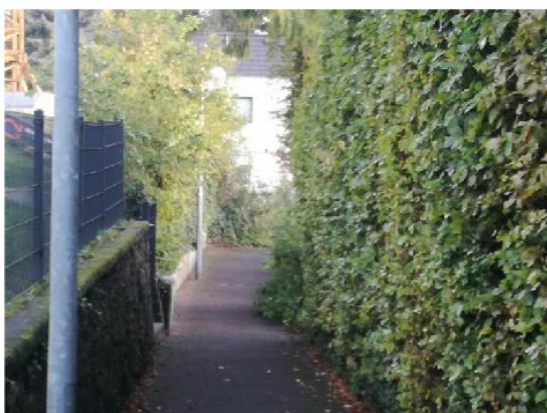


Foto 59: Der gegenüber der Konrad-Adenauer-Str. einmündende Weg ist zu schmal und unübersichtlich und daher für die Führung der Radroute ungeeignet.

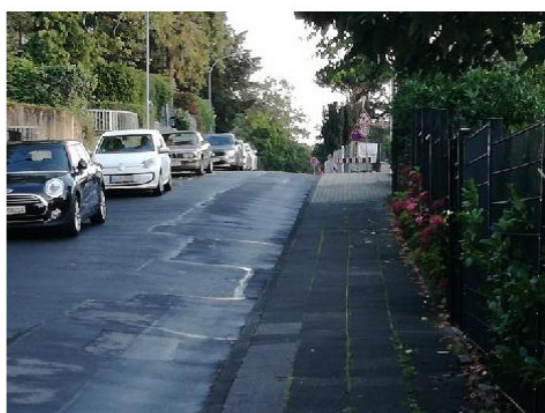


Foto 60: Die Route wird daher trotz der folgenden Steigung weiter über den Frankenweg geführt; der auch hier Fahrradstraße werden sollte.



Fotos 61+62: Im weiteren Verlauf ist auch die Rommersdorfer Straße in eine vorfahrberechtigte Fahrradstraße umzuwandeln. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse müssen Parkplätze wegfallen.

Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg

Verkehrspolitischer Sprecher
für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

Dr. Peter Lorscheid

Laurentiusstraße 25, 53859 Niederkassel
Tel. 0152 31934955
verkehrspolitik-rsk-rr@adfc-bonn.de

Sprecher der Ortsgruppe Siebengebirge

Bernhard Steinhaus

Falltorstraße 23, 53639 Königswinter
Tel. 02223 9134484
siebengebirge@adfc-bonn.de

Kartengrundlage für alle Kartendarstellungen:

OSM Freizeitkarte Deutschland, © OpenStreetMap und Mitwirkende. Creative Commons 2.0, BY-SA