

Federführung:
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
Dez. III

Transparenzbericht über den Umsetzungsstand zum Bürgerbegehren Radentscheid Bonn, 2021 bis 2022

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Hardtberg	16.05.2023	Aktuelle Informationen der Verwaltung
Bezirksvertretung Bonn	23.05.2023	Kenntnisnahme
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	24.05.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Bad Godesberg	31.05.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Beuel	31.05.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hardtberg	29.08.2023	Kenntnisnahme

Mitteilung:

Mit Annahme und Beschluss zum Radentscheid Bonn (DS [202321](#)) wurde die Verwaltung mit der Umsetzung des Bürgerbegehrens beauftragt. Ziel sieben fordert eine transparente Umsetzung, darunter einen schriftlichen und jährlichen Bericht über den Umsetzungsstand der einzelnen Ziele, die Akquise von Fördermitteln und die Einbindung externer Akteur*innen. Dieser Bericht soll den politischen Gremien vorgelegt und in einer Bürgerversammlung erörtert werden.

Da erst 2022 alle Radentscheid-Stellen im Stadtplanungsamt besetzt werden konnten, adressiert der vorliegende erste Bericht (Anlage 1) die beiden Umsetzungsjahre 2021 und 2022 gebündelt. Der Bericht wird am 31. Mai 2023 von 18.00 bis 19:30 Uhr der interessierten Öffentlichkeit im Haus der Bildung (Mühlheimerplatz 1, 53111 Bonn) vorgestellt und diskutiert.

Anlage/n

2 Transparenzbericht Radentscheid Bonn 2021-2022 (öffentlich)

**ZUKUNFT.
FUTURE.
AVENIR.
BONN.**

Transparenzbericht Umsetzung Radentscheid Bonn 2021 und 2022

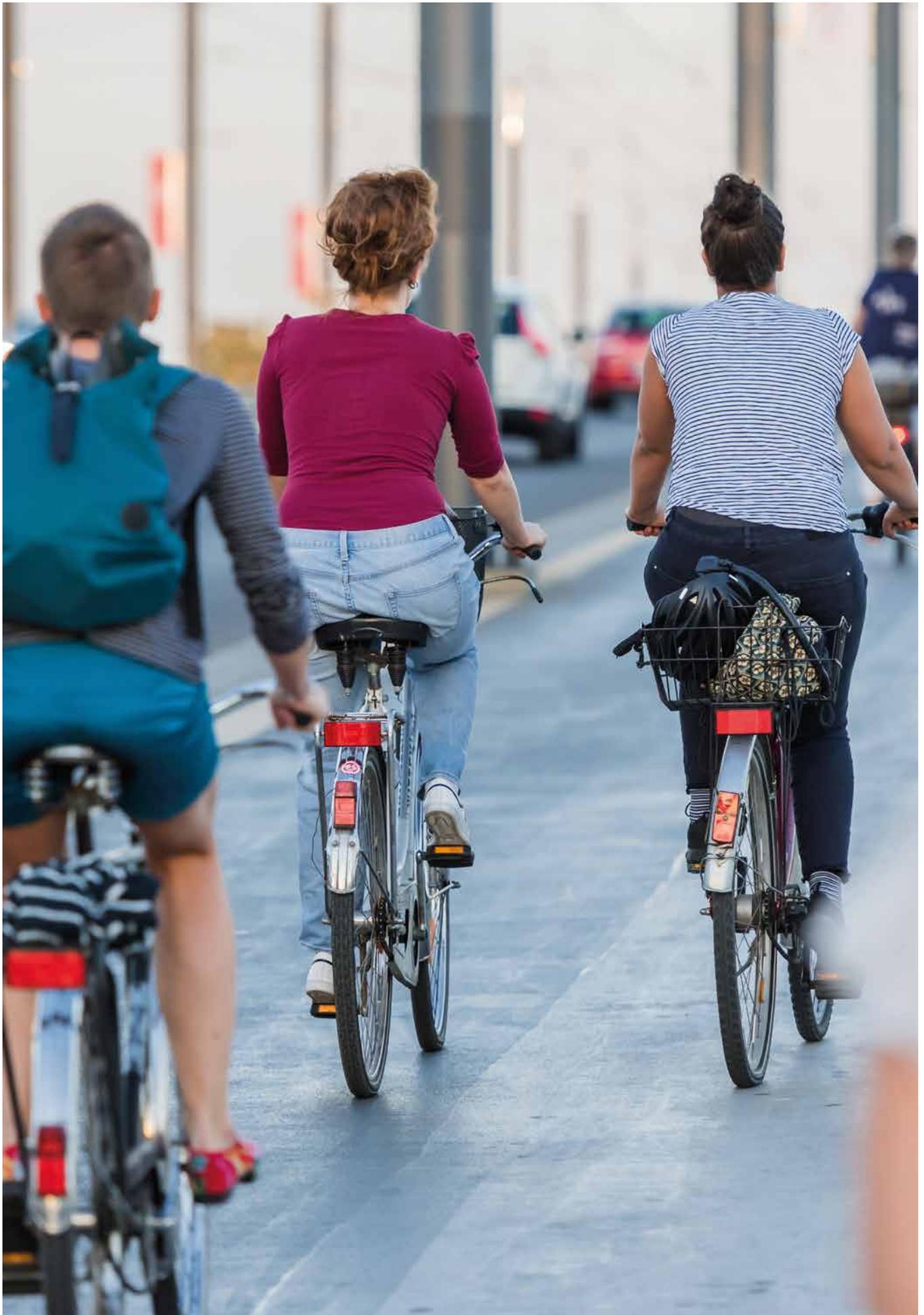


**Auf neuen Wegen.
Gemeinsam Richtung Zukunft.**



Inhalt

Glossar	5
Vorwort	7
Highlights auf einen Blick	8
1. Der Radentscheid Bonn	11
1.1 Geschichte und Ziele des Radentscheid Bonn	11
1.2 Gute Gründe für die Stärkung des Radverkehrs	13
2. Die Verwaltung startklar machen	18
2.1 Von der Planung zur Umsetzung	18
2.2 Neue Personalstellen für die Radentscheid-Umsetzung	18
2.3 Verankerung der Radentscheid-Standards in den Planungsprozessen der Verwaltung	20
2.3.1 Fahrradstraßen-Standard	20
2.3.2 Standards und Prozess für das Aufstellen von Fahrradbügeln	20
2.3.3 Umlaufsperrren-Leitfaden	20
2.4 Finanzierung der Radentscheid-Maßnahmen	23
3. Umsetzungsstand des Radentscheid Bonn 2021 und 2022	24
Ziel 1: Sicheres, durchgängiges Radwegenetz für Bonn	24
Ziel 2: Neue Rad- und Gehwege für Bonn	27
Ziel 3: Große Ampelkreuzungen sicher gestalten	37
Ziel 4: Sichere Einmündungen und Zufahrten	39
Ziel 5: Mehr Fahrradstellplätze	40
Ziel 6: Geh- und Radwege nutzbar halten	41
Ziel 7: Transparente Umsetzung	42
4. Fazit.	43
Anhang	44
Impressum	48



Glossar

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StVo	Straßenverkehrsordnung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan



Vorwort

Liebe Bonnerinnen und Bonner, liebe Interessierte,

die Mobilitätswende in Bonn ist eine große Chance, unsere Stadt lebenswerter, kinderfreundlicher und klimagerecht zu gestalten. Der Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote, Rad, Bus, Bahn, oder zu Fuß gehen, trägt zum Klimaschutz bei und nimmt langfristig weniger versiegelte Fläche in Anspruch.

Die Mobilitätswende ermöglicht allen Menschen wieder mehr Bewegungsfreiheit in der Stadt. Wir stärken die Verkehrsarten, die von Kindern und Jugendlichen bereits in jungen Jahren auf ihren täglichen Wegen selbstständig genutzt werden können und machen sie sicherer.

Fuß- und Radverkehr sind zentrale Säulen der Mobilitätswende. So ist die Vision einer lebenswerten, kinderfreundlichen, sozial- und klimagerechten Stadt auch Antrieb der zivilgesellschaftlichen Initiative „Radentscheid Bonn“. Mit dem gleichnamigen Bürgerbegehren hat sie im Jahr 2020 über 28.000 Unterstützer*innen für den beschleunigten Ausbau guter Fuß- und Radinfrastruktur in Bonn gewonnen. Das Bürgerbegehren definiert sieben verkehrspolitische Ziele, damit sich Menschen aller Altersklassen zu Fuß oder mit dem Rad im Straßenraum künftig sicher und komfortabel bewegen können. Mit dem Beschluss und der Annahme des Bürgerbegehrens durch den Hauptausschuss der Stadt Bonn im Jahr 2021 ist der Fuß- und Radentscheid sowohl Planungsstandard als auch Zielvorgabe für die Rad- und Fußverkehrsplanung der Stadt Bonn geworden.

Vor dem Hintergrund globaler Krisen brauchen wir geeignete Bewältigungsstrategien, um die vielschichtigen Herausforderungen unserer Zeit meistern zu können. Die Klimakrise ist die folgenreichste Bedrohung unserer Zeit. Hitze- und Flutwellen lassen die dramatischen Auswirkungen schon jetzt in unserer Region spürbar werden. Daher müssen wir auch als Stadt Bonn gemeinsam konsequent zukunftsorientiert handeln. Vor diesem Hintergrund ist die Umsetzung des Bürgerbegehrens „Radentscheid Bonn“ ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg in eine klimaneutrale und damit resiliente sowie krisenfeste Stadt Bonn.

Der vorliegende Transparenzbericht dokumentiert die bisherige Umsetzung der Radentscheid-Ziele durch die Stadt Bonn. Er zeigt auf, welche neuen Weichen für die Mobilitätswende in den letzten beiden Jahren in Bonn gestellt wurden. Er macht auch deutlich, dass wir erst am Anfang eines weiten Weges stehen. Daher gilt es in den kommenden Jahren, weiter „Strecke zu machen“.

Wir möchten Sie als Bewohner*innen dieser Stadt informieren und in die Prozesse und Entscheidungen einbeziehen, hierzu dient unter anderem der nachfolgende Transparenzbericht.

**Katja Dörner, Oberbürgermeisterin und
Helmut Wiesner, Dezernent für Planung, Umwelt und Verkehr
der Bundestadt Bonn**

Highlights auf einen Blick

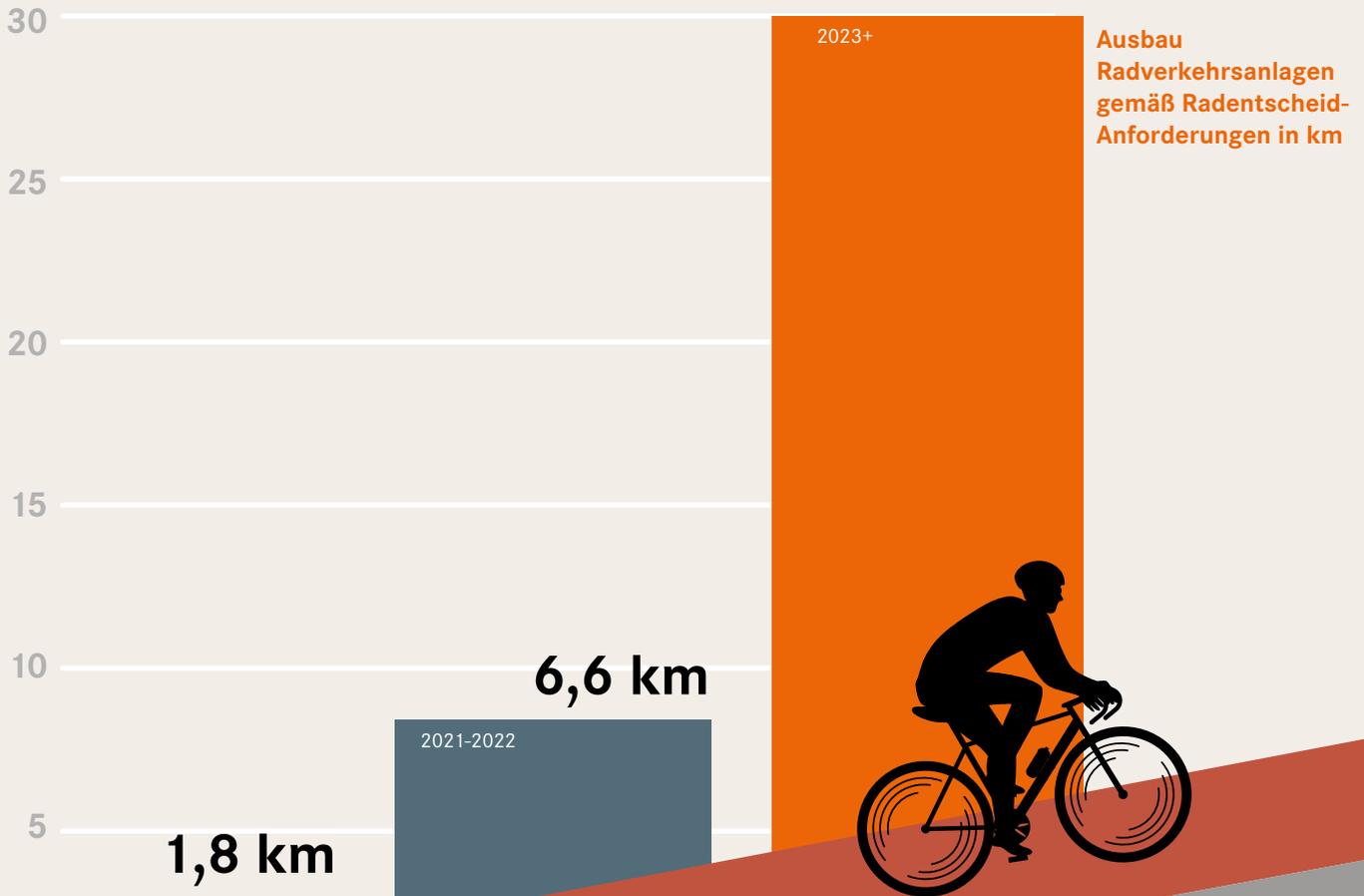
Im Vergleich zum Zeitraum 2019 bis 2020 hat sich der Ausbau Radentscheid-konformer Infrastruktur zwischen 2021 bis 2022 fast vervierfacht. Um die Radentscheid-Ziele umzusetzen, soll sich das Ausbautempo in den kommenden Jahren weiter erhöhen.

Zwischen 2021 und 2022 hat sich einiges getan:

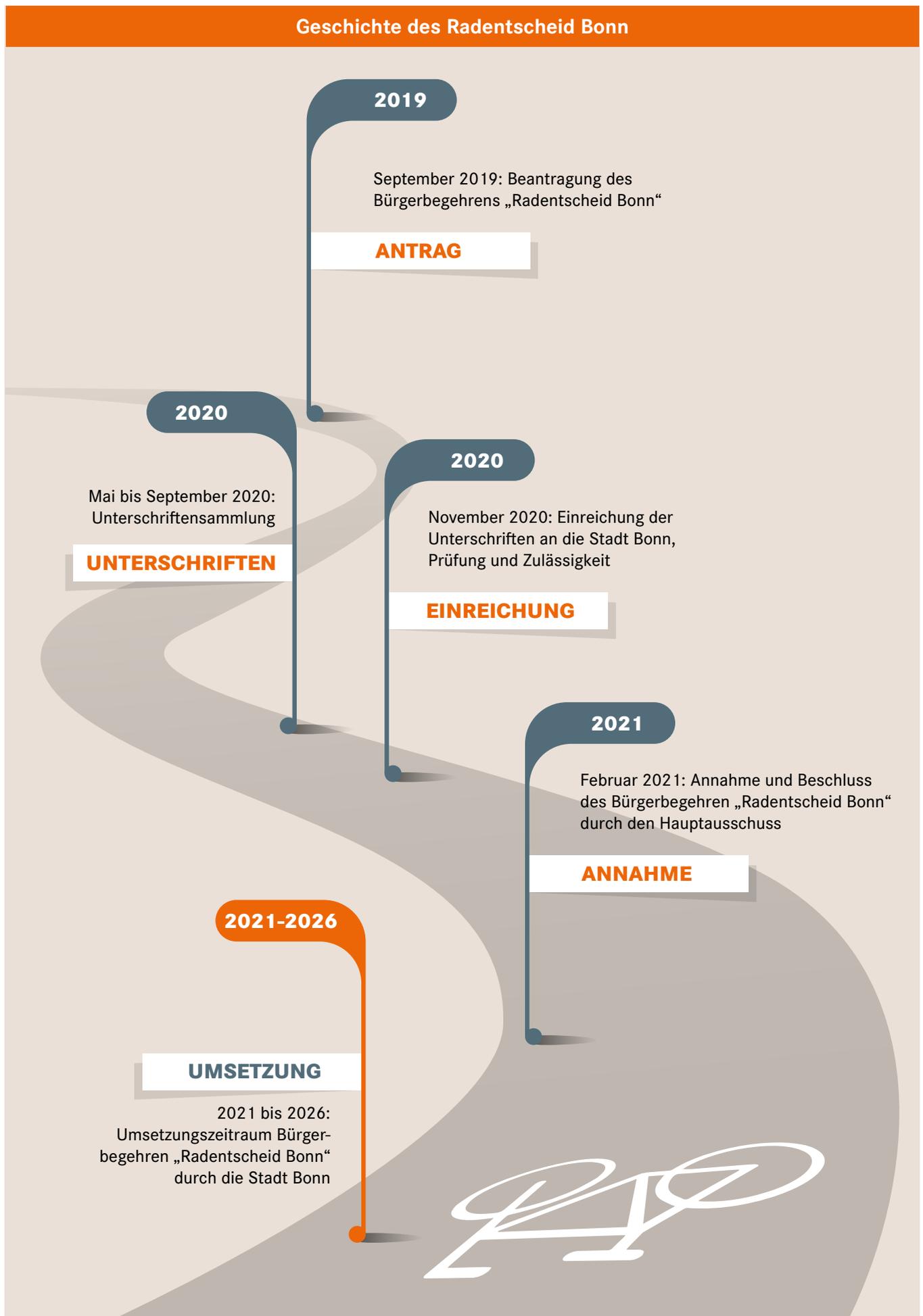
- ★ 6,6 km neue Radverkehrsanlagen wurden eingerichtet.
- ★ Entlang von 2,1 km Straßenraum wurde der Fußverkehr nochmals explizit gefördert.
- ★ Der Netzplan des Radverkehrs wurde weiterentwickelt und liegt der Politik zur Beratung und Abstimmung vor.
- ★ Ein aktualisierter Standard für Fahrradstraßen wurde erarbeitet, Fahrradstraßen erhalten eine neue Regelbreite von 4,5 m und werden deutlicher markiert.
- ★ 704 Fahrradstellplätze wurden eingerichtet, unter anderem an 30 Mobilstationen.
- ★ Die Stadt Bonn verfügt über mehr Personalstellen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.



30 km



Geschichte des Radentscheid Bonn



1. Der Radentscheid Bonn

1.1 Geschichte und Ziele des Radentscheid Bonn

Der Radentscheid Bonn ist ein Bürgerbegehren, das 2020 von der gleichnamigen Initiative ins Leben gerufen und vom Hauptausschuss der Stadt Bonn im Februar 2021 angenommen und beschlossen wurde. Das Bürgerbegehren definiert sieben verkehrspolitische Ziele für die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Das Bürgerbegehren ist Teil einer deutschlandweiten sozialen Bewegung für den Ausbau und die Verbesserung von Rad- und Fußinfrastruktur. In über 48 Städten und Kommunen sowie fünf Bundesländern gibt es vergleichbare Initiativen.

Der Radentscheid Bonn ist ein wichtiger Baustein zur Umsetzung der Mobilitätswende in Bonn. Die folgenden Ziele sollen innerhalb der kommenden fünf Jahre in Bonn umgesetzt werden:



1 Stadteile verbinden:

Sicheres und durchgängiges Radwegenetz für Bonn.

Mit der Umsetzung eines durchgängigen Radwegenetzes sollen alle Stadteile sicher und komfortable miteinander verbunden werden.



2 Gut vorankommen:

75 km neue Rad- und Gehwege.

Die Stadt Bonn soll innerhalb von fünf Jahren insgesamt 75 km Radwege bzw. Radverkehrsanlagen einrichten, das entspricht 15 km pro Jahr. Mindestens 25 km dieser Radwege sollen baulich vor dem Befahren, Halten und Parken durch Kraftfahrzeuge geschützt werden und pro Fahrtrichtung eine Mindestbreite von 2 m aufweisen. Wo diese Vorgaben nicht realisierbar sind, können alternativ Umweltspuren oder Fahrradstraßen eingerichtet werden. Letztere müssen eine Regelbreite von 4,5 m aufweisen. Der Ausbau der Radinfrastruktur darf dabei nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen: Gehwege sind im Regelfall 2,5 m, in Ausnahmefällen 1,5 m breit zu halten.



3 Sicher kreuzen:

30 große Ampelkreuzungen umgestalten.

Die gefährlichsten Unfälle für Radfahrer*innen passieren mitunter im Kreuzungsbereich, daher soll die Stadt Bonn Maßnahmen ergreifen, um diese sicher zu gestalten. Der Radentscheid fordert den Umbau von 30 großen Ampelkreuzungen nach niederländischem Design, das entspricht einer jährlichen Zielsetzung von sechs Kreuzungen. Der Radverkehr erhält hierbei eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezeiten im vorgelagerten Sichtbereich des Kraftverkehrs; die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kraftfahrzeuge (Kfz) und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezeiten werden mit bedarfsgesteuerten Ampeln minimiert. Priorität haben Kreuzungen mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz oder hohem Verkehrsaufkommen.



4 Sicher queren:

100 Einmündungen und Zufahrten sicher umbauen.

Bei Einmündungen von Neben- in Hauptstraßen sollen Fuß- und Radwege niveaugleich über den Einmündungsbereich weitergeführt werden. Für den abbiegenden Kraftverkehr entsteht eine Bremsschwelle, die die Geschwindigkeit des abbiegenden Kfz verlangsamt, den Vorrang des Rad- und Fußverkehrs hingegen verdeutlicht und die Barrierefreiheit fördert. Dieser Standard gilt auch für Grundstückseinfahrten und ist zudem bei allen Neu- und Umbauten zu berücksichtigen.



**Sicher parken:
15.000 Fahrrad-Abstellplätze schaffen.**

Wer täglich mit dem Fahrrad pendelt, braucht nicht nur sichere Radverkehrsanlagen, sondern auch die Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzustellen. Jährlich soll die Stadt Bonn daher 3.000 neue Fahrradabstellplätze einrichten, davon 600 Stellplätze in Fahrradboxen oder Parkhäusern. Die Verfügbarkeit sicherer Abstellanlagen ist für viele Menschen ein wichtiges Entscheidungskriterium für oder gegen den Kauf eines Lasten- oder Elektrofahrrads und damit in vielen Fällen auch für oder gegen den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad.



**Freie Fahrt:
Geh- und Radwege nutzbar halten.**

Die Stadt Bonn schafft und setzt neue Standards um, damit Geh- und Radwege jederzeit nutzbar sind. Hierunter fallen eine sichere und gleichberechtigte Baustellenführung des Fuß- und Radverkehrs, eine Prioritäre Parkraumüberwachung und die Ausweitung der Reinigungs- und Winterdienste auf Geh- und Radwege sowie die ganzjährige Instandhaltung der Infrastruktur.



**Transparente Umsetzung:
Die Bürger*innen mitnehmen.**

Die Stadt Bonn berichtet transparent über die Planung und Umsetzung der Radentscheid-Maßnahmen. Mit dem vorliegenden Bericht, der aktualisierten Webseite und den geplanten Veranstaltungen zur Information von Politik und Bürger*innen kommt die Stadt Bonn dieser Forderung nach.



*Ein Bürgerbegehren ist ein kommunales Instrument zur Initiierung eines politischen Entscheidungsprozesses durch die Bürger*innen selbst. Die Initiator*innen des Bürgerbegehrens formulieren eine politische Fragestellung und reichen diese bei der Stadtverwaltung ein.*

*Die Stadtverwaltung erstellt eine Kostenschätzung, das heißt, sie ermittelt die Kosten, die im Falle einer erfolgreichen Umsetzung des beantragten Begehrens anfallen. Die Kostenschätzung ist Bestandteil der Fragestellung und wird den Unterzeichner*innen transparent vorgelegt.*

*Jedes Bürgerbegehren muss – in Abhängigkeit zur Bevölkerungszahl der Stadt – ein Quorum von Unterzeichner*innen erreichen. Erfüllt ein Bürgerbegehren dieses Quorum, muss sich der Stadtrat mit dem Beschluss befassen. Nach Feststellung der juristischen Zulässigkeit der Fragestellung, kann er ein Bürgerbegehren ablehnen oder diesem zustimmen. Lehnt er es ab, kommt es zum Bürgerentscheid, das heißt, die wahlberechtigte Stadtbevölkerung wird dazu aufgefordert, über die Fragestellung per Briefwahl abzustimmen.*

Der Bonner Stadtrat hat dem Radentscheid Bonn mit einer Mehrheit von 87 % zugestimmt.

1.2 Gute Gründe für die Stärkung des Radverkehrs

1. Schub für die Mobilitätswende und den Klimaschutz

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen mehr Menschen vom Auto auf den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV umsteigen. Damit dies gelingt, braucht es eine Mobilitätswende.

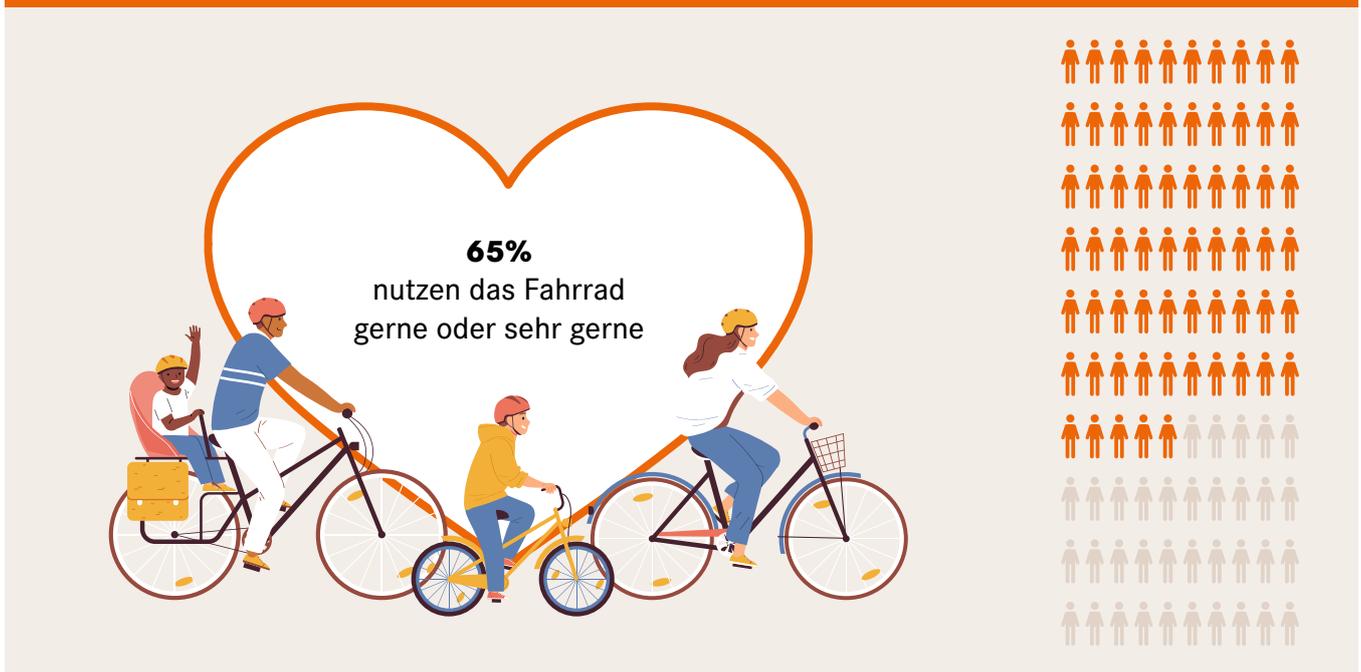
Mobilitätswende bedeutet, den motorisierten Verkehr zu vermeiden und zu verlagern.

Das Vermeiden von motorisiertem Verkehr beinhaltet Maßnahmen, um das Verkehrsaufkommen insgesamt zu reduzieren. Das können städtebauliche Maßnahmen sein, um die Wege in einer Stadt – zum Beispiel zwischen Wohn- und Arbeitsstätten – kurz zu halten oder Pendelverkehre durch

die Förderung von Heimarbeit zu reduzieren. Unter Verlagerungsstrategien versteht man hingegen die Förderung von Verkehrsarten, die im Vergleich zum Autoverkehr weniger energie- und flächenintensiv sind, darunter der ÖPNV, der Rad- und der Fußverkehr.

Ausbau und Verbesserung der Fuß- und Fahrradinfrastruktur sind also wichtige Bausteine für die Mobilitätswende in Bonn. Da der Straßenraum in Bonn begrenzt ist, müssen die Flächen zwischen den Verkehrsarten fairer verteilt werden – das ist ein enormer Transformationsprozess, der nicht von heute auf morgen gelingt, sondern Übergangszeiten nötig macht. Denn Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr können nur Schritt für Schritt umgesetzt werden, die positiven Auswirkungen der Mobilitätswende werden daher auch erst Schritt für Schritt für alle spür- und sichtbar.

Das Fahrrad – ein beliebtes Verkehrsmittel



65% der Menschen in Deutschland benutzen das Fahrrad gerne oder sehr gerne. Eine bessere Radinfrastruktur macht das Radfahren im Alltag noch attraktiver.



Je nach Geschwindigkeit verbraucht ein fahrendes Auto in der Stadt zwischen 25 bis 60 qm, denn mit steigender Geschwindigkeit nimmt auch der Platzbedarf für Bremswege und Sicherheitsabstände zu. Fahrräder ermöglichen eine individuelle Form der Mobilität, sind jedoch deutlich flächeneffizienter. Noch flächeneffizienter ist der ÖPNV, daher ist es wichtig, dass der Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur nicht zu seinen Lasten geht.

2. Platz fair verteilen

In Bonn fahren immer mehr Menschen Rad. Zudem soll das Radverkehrsaufkommen laut Beschluss des Stadtrats von 2019 auf 25 % steigen. Um Konflikte und Unfälle mit Radfahrenden zu vermeiden und diese zu schützen, ist es besonders wichtig, dieser Mobilitätsform mehr Platz im Stadtverkehr einzuräumen. Der Radentscheid setzt hierfür neue Standards.

Praxisbeispiel Umweltspur auf der Oxfordstraße: Verkehrsraum gerechter aufgeteilt

Auf 40.000 ÖPNV-Nutzer*innen kommen auf der zentralen Oxfordstraße in Bonn 24.000 Autos – mit meist nur einer Person an Bord. Die im Jahr 2023 neu eingerichtete Umweltspur auf der Oxfordstraße sorgt somit nicht nur für eine sichere Radverkehrsführung, sondern auch für mehr Flächengerechtigkeit zwischen den ÖPNV-Nutzer*innen und den Autofahrenden. Sie teilt die vorhandene Fahrbahnfläche effizienter zwischen den Verkehrsarten auf. Der Umweltverbund wird hierdurch schneller, attraktiver und ermöglicht eine optimierte Auslastung der Oxfordstraße. Durch die abgestimmte Ampelschaltung nutzen Busse und Fahrräder nur selten gemeinsam die Spur.

3. Verkehrssicherheit erhöhen

In den vergangenen Jahren haben sowohl der Rad- als auch der Autoverkehr in Bonn zugenommen. Dadurch haben sich Konflikte um vorhandene Verkehrsflächen verschärft. Der wachsende Autoverkehr in Kombination mit Größen- und Gewichtssteigerungen der einzelnen Fahrzeuge erhöht Unfallrisiken für Radfahrende und wirkt sich zudem negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus.

Eine gut ausgebaute Radinfrastruktur trägt dazu bei, sowohl das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern als auch

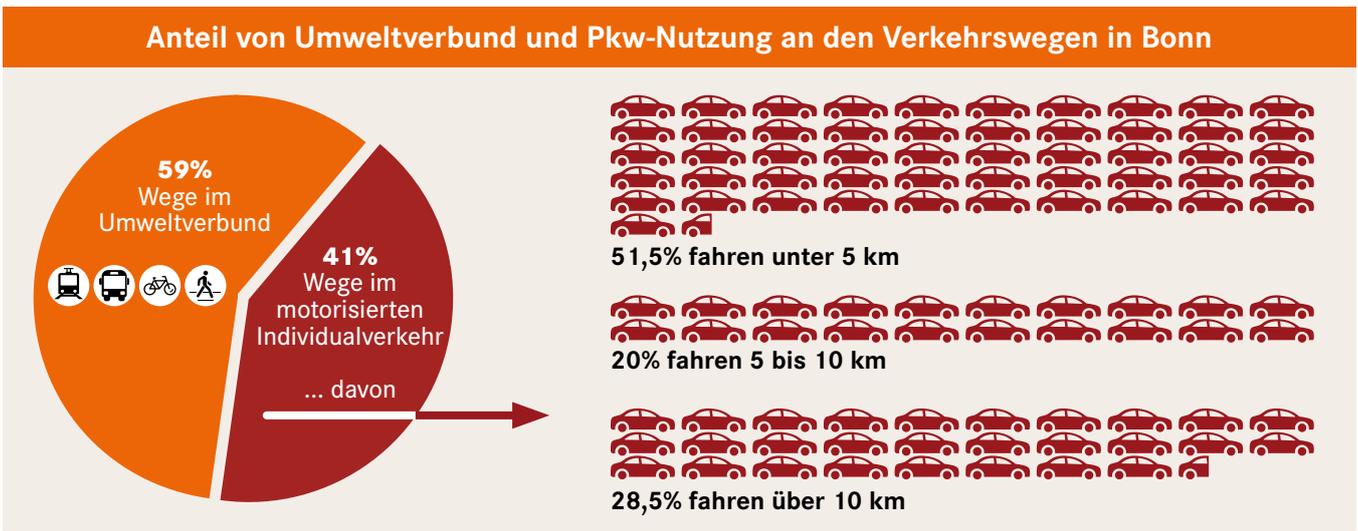
objektiv die Sicherheit zu erhöhen. Nur wenn Menschen sich im Straßenverkehr auf dem Fahrrad sicher fühlen, wagen sie den Umstieg vom Auto auf das Rad. An möglichst vielen Stellen soll deshalb der Radweg vom Autoverkehr baulich getrennt werden. Dadurch fühlen sich Radfahrende nachweislich sicherer. Der Ausbau der Radinfrastruktur soll nicht auf Kosten des Fußverkehrs erfolgen, auch hier schlägt der Radentscheid eine getrennte Wegeführung vor, um zu Fußgehende zu schützen und die Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern.

Die häufigsten Unfallursachen zwischen Rad- und Autoverkehr sind:

- Abbiegeunfälle im Kreuzungsbereich aufgrund schlechter Sichtbeziehungen und fehlender Schulterblicke,
- Zusammenstöße mit unachtsam geöffneten Autotüren,
- Unfälle durch zu dicht vorbeifahrende Autos.

Die objektive Sicherheit des Radverkehrs lässt sich daher am effektivsten durch die Schaffung ausreichender Sicherheitsabstände von mindestens 1,5 m zum fließenden und 0,75 m zum parkenden Autoverkehr erhöhen.

Eine gute und sichere Radinfrastruktur braucht daher mehr Platz im Straßenraum. Der Radentscheid Bonn schlägt hierfür neue Mindestbreiten und Sicherheitsanforderungen für den Ausbau des Radverkehrs vor, an denen sich die Verkehrsplanung der Stadt Bonn ausrichtet.



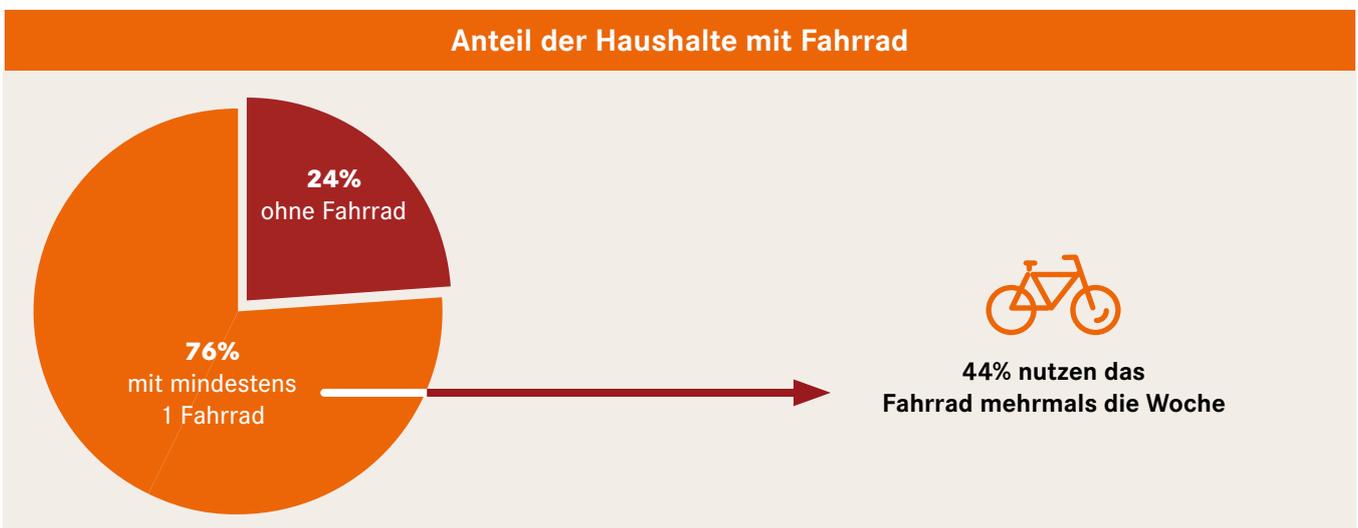
Quelle: BMDV (Hrsg.) (2017): *Mobilität in Deutschland*.

4. Stau reduzieren

Das Auto bringt individuell viele Vorteile mit sich – einmal angeschafft steht es vor der Tür allzeit bereit, uns äußerst komfortabel von A nach B zu bewegen. Diese individuellen Vorteile bringen in Städten jedoch kollektive Nachteile mit sich, denn Park- und Straßenräume sind begrenzt. In Bonn werden 31 % der Wege zwischen 0,5 und 5 km sowie 51 % der Wege zwischen 5 und 10 km mit dem Auto zurückgelegt – darin steckt viel Potenzial für die Verlagerung vom Auto- auf den Fuß- und Radverkehr in Bonn – oder den ÖPNV. Denn die Folgen für alle Verkehrsteilnehmenden sind spürbar: Stau, frustrierende Parkplatzsuche und Stress.

Nicht jede Fahrt ist für das Fahrrad geeignet und nicht jeder Mensch kann oder möchte mit dem Rad fahren. Menschen mit körperlichen Einschränkungen, der Lieferverkehr, aber (in Teilen) auch Handwerksbetriebe und Pflegedienste sind zum Beispiel auf das Kraftfahrzeug angewiesen. Steigen aber insgesamt mehr Menschen, für die dies möglich ist, auf das Rad oder Bus und Bahn um, bleibt denjenigen, die auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, mehr Platz auf Straßen und Parkplätzen.

Bonn ist Stauhauptstadt in Nordrhein-Westfalen. Wieso macht es gerade in dieser angespannten Situation Sinn, Verkehrsflächen zugunsten des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs umzuwidmen? Der Ausbau von Rad- und Fußinfrastruktur lädt gerade bei kürzeren Strecken von weniger als 10 km zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad ein. Jede vom Auto auf das Fahrrad verlagerte Fahrt reduziert die Menge an Autos auf den Straßen und damit die Häufigkeit und Dichte von Staus.





Das Fahrrad ist meist eines der ersten Verkehrsmittel, das Kinder selbständig nutzen können.

5. Freie, gerechte und kinderfreundliche Mobilität ermöglichen

Nicht jeder Mensch ist in der Lage, Fahrrad zu fahren. Das gilt allerdings auch andersherum: Nicht alle Bonner*innen sind in der Lage, Auto zu fahren oder wollen dies. Viele können sich kein Auto leisten, einige trauen sich das Fahren nicht zu, wieder andere sind dazu gesundheitlich nicht in der Lage. Ein gleichberechtigter Ausbau der Infrastruktur zwischen Kraft-, Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV erhöht daher die Wahlfreiheit der Bonner*innen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten.

2021 besaßen jede fünfte Frau und jeder siebte Mann in Deutschland keinen Auto-Führerschein. Frauen leiden somit häufiger unter den Einschränkungen eines unzureichenden Angebots des Umweltverbunds.

16,7 % der Bonner Bevölkerung ist zudem unter 18 Jahren alt. Auch diese Bevölkerungsgruppe ist auf den Umweltverbund angewiesen, wenn sie sich selbständig zur Schule, zu Freund*innen oder zum Sport bewegen möchte.

In den vergangenen 70 Jahren lag der Fokus auf der Planung autogerechter Städte. Eine gleichberechtigte Mobilität erfordert daher nun eine besondere Förderung und den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs. Denn Fuß- und Radverkehr vereinen den Anspruch von umweltfreundlicher und individueller Mobilität.

6. Bonn wird lebenswerter

Menschen bewerten diejenigen Städte als besonders lebenswert, die sich durch großzügige öffentliche Räume für Begegnung, Grün sowie wenig Verkehrsstau und -lärm auszeichnen. Laut des Radentscheid Bonn sollen durch die Verbesserung der Rad- und Fußinfrastruktur wieder mehr Begegnungsräume für die Bonner*innen entstehen und weniger Verkehrslärm soll sie belasten. Bessere Bedingungen für Radfahrende und Fußgänger*innen sollen zum Umstieg auf das Fahrrad oder zum Zufußgehen einladen.

Gelingt die Mobilitätswende, steht den Bonner*innen zukünftig mehr Platz für Grünflächen und Aufenthaltsorte zur Verfügung.

Anteil der Menschen ohne Kfz-Führerschein



2021 besaßen jede fünfte Frau und jeder siebte Mann in Deutschland keinen Auto-Führerschein. Frauen sind daher ganz besonders auf ein attraktives Angebot des Umweltverbundes angewiesen.

Quelle: Verbrauchs- und Medienanalyse (2021)

7. Forderungen der Mehrheit umsetzen

Der Radentscheid Bonn hat von Mai bis September 2020 insgesamt 28.074 Unterschriften gesammelt. Am 4. Februar 2021 wurde der Radentscheid Bonn für zulässig erklärt und mit den Stimmen von Grünen, CDU, SPD, Linke, Volt, Rhein Grün und Die Partei – also mit insgesamt 87 % der Stimmen – im Hauptausschuss angenommen.

Der Radentscheid Bonn gilt – sowohl mit Blick auf die Anzahl der gesammelten Unterschriften als auch mit Blick auf die sehr hohe politische Zustimmung – als das bisher erfolgreichste Bürgerbergehren in der Geschichte der Bundesstadt Bonn. Er ist damit auch als ein starkes demokratisches Votum für die Mobilitätswende in Bonn zu verstehen.

2. Die Verwaltung startklar machen

Die Ziele des Radentscheid Bonn markieren einen Paradigmenwechsel in der Bonner Verkehrsplanung. Denn Rad- und Fußverkehrsanlagen sollen deutlich mehr Platz im Straßenraum erhalten und – wo möglich – getrennt und geschützt vom Autoverkehr eingerichtet werden. Der Radentscheid ist damit ein Treiber für die Mobilitätswende in Bonn.

Die Ausbaurate guter Radverkehrsinfrastruktur, gemäß dem Radentscheid-Standard, hat sich zwischen 2021 bis 2022 im Vergleich zu den Vorjahren 2019 und 2020 fast vervierfacht. Dennoch konnten die Jahresziele des Radentscheid in den ersten beiden Umsetzungsjahren nur ansatzweise erfüllt werden. Das hat unterschiedliche Gründe.

Damit die Umsetzung des Radentscheid gelingt, mussten Standards und Verfahren innerhalb der Stadtverwaltung neu ausgehandelt und angepasst werden. Auch brauchte es neues Fachpersonal für die Planung, Koordination und Ausführung der Maßnahmen. Diese Stellen mussten erst geschaffen, ausgeschrieben und neu besetzt werden. Aufgrund des aktuellen Fachkräftemangels bei Verkehrsingenieur*innen gestaltet sich dieser Prozess weiterhin als besonders herausfordernd und konnte noch nicht vollständig abgeschlossen werden.

Hinzu kommt: Planungsprozesse für den Neubau von Infrastruktur folgen festgelegten Abläufen und Leistungsphasen, sie sind sehr abstimmungs- und dadurch zeitintensiv. Von der Neuplanung zur Umsetzung vergehen daher oftmals mehrere Jahre.

Der vorliegende Bericht wirft daher einen Blick hinter die Kulissen der Verwaltung und zeigt auf, wo Weichen für eine beschleunigte Radverkehrsplanung gestellt werden konnten und wo derzeit auch Grenzen liegen. In Kapitel 3 wird neben dem aktuellen Umsetzungsstand zudem aufgezeigt, welche weiteren Projekte sich in der Planung befinden und in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

2.1 Von der Planung zur Umsetzung

Bei der Planung neuer Radverkehrsanlagen müssen sich Städte an den neun Leistungsphasen der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) orientieren. Die HOAI ist eine Rechtsverordnung der Bundesregierung, die zum einen die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen in Deutschland regelt. Zum anderen bildet sie den Orientierungsrahmen für die Anforderungen sowie den Umfang von Planungsprozessen und unterteilt diese in neun Leistungsphasen. Diese Phasen gliedern sich im Groben in die Stufen: Grundlagenermittlung, Vorplanung, Ausführungsplanung, Ausbau und Instandhaltung.

Des Weiteren müssen Projekte in ihren unterschiedlichen Planungsphasen durch politische Beschlüsse legitimiert werden. Planungsprozesse müssen mit den Fristen der politischen Ausschusssitzungen synchronisiert und es müssen zumeist mehrere Varianten für die politische Beratung erarbeitet werden. Da der Radentscheid nur Standards für Planungen und jährliche Ausbauraten definiert, müssen alle Radentscheid-Projekte die politischen Beschlussverfahren einzeln durchlaufen.

Hinzu kommt: Teilweise werden komplexe Planungen, aber in jedem Fall die Ausführungs-, Bau- und Markierungsarbeiten an externe Dienstleister vergeben. Auch hier muss sich die Verwaltung an Vergabeverfahren und -fristen halten und ist vom erfolgreichen Ausgang dieser abhängig. Nicht nur Kommunen, auch Planungsbüros und Bauunternehmen haben derzeit häufig mit Personalmangel zu kämpfen.

2.2 Neue Personalstellen für die Radentscheid-Umsetzung

Zur Umsetzung des Radentscheid wurden die personellen Kapazitäten in der Stadtverwaltung ausgebaut.

Hierbei wurden zusätzliche Personalstellen sowohl für die Rad- und Fußverkehrsplanung, die Verkehrsraumüberwachung sowie die Projektkoordination und -Kommunikation geschaffen.

Neue Personalstellen für die Radentscheid-Umsetzung		
Amt	Aufgabengebiet	Zusätzliche Stellen seit 2021
Stadtplanungsamt, Abteilung für Mobilität und Verkehr	Die Abteilung „Mobilität und Verkehr“ im Stadtplanungsamt übernimmt die Konzeptionsplanung und Steuerung der unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für die Stadt Bonn. Hier ist auch das Team für Fuß- und Radverkehr angesiedelt. Dieses entwickelt die Konzepte für die Fuß- und Radverkehrsförderung und stößt Planungsprozesse an.	Für die Umsetzung des Radentscheid wurden zwei Stellen für die Radverkehrsplanung sowie eine Stelle für die Projektkoordination und -Kommunikation geschaffen. Darüber hinaus wurde eine Stelle explizit für den Fußverkehr eingerichtet.
Tiefbauamt	Das Aufgabengebiet des Tiefbauamtes im Verkehrsbereich erstreckt sich im Wesentlichen auf den Neubau und die Unterhaltung der städtischen Verkehrsanlagen. Hierbei übernimmt das Tiefbauamt die Ausführungsplanungen, das heißt es übersetzt die Konzepte und Planungen des Stadtplanungsamtes in detaillierte Bau- und Markierungspläne, beauftragt und begleitet externe Dienstleistungs- sowie Baufirmen und kontrolliert die Umsetzung. Außerdem koordiniert das Amt alle Baustellen im öffentlichen Straßenbereich.	Im Rahmen des Radentscheid wurden insgesamt drei Stellen geschaffen, die seit September 2021 permanent ausgeschrieben sind. Hiervon konnte lediglich eine Stelle besetzt werden. Diese personellen Engpässe erschweren die zeitnahe Umsetzung der Radentscheid-Ziele massiv.
Ordnungs- und Straßenverkehrs- behörde	Die Straßenverkehrsbehörde ist die für die Ausführung und Überwachung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zuständige Verwaltungsbehörde. Sie übernimmt die Verkehrsregelungspflicht – das heißt sie überprüft alle vorgelegten Konzepte und Verkehrsplanungen auf StVO-Konformität und ordnet alle damit einhergehenden Verkehrsregelungen (also alle Schilder, Markierungen etc.) an.	Für die Umsetzung des Radentscheid wurden im Rahmen der Verkehrsüberwachung zwei Personalstellen geschaffen. Darüber hinaus wurden weitere Stellen geschaffen, die auf die Umsetzung des Radentscheid einzahlen: Darunter zwei Stellen für das Parkraumkonzept Venusberg und acht Stellen für die Umsetzung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie, sowie weitere vier Stellen für die generelle Verkehrsüberwachung.

2.3 Verankerung der Radentscheid-Standards in den Planungsprozessen der Verwaltung

Der Radentscheid Bonn gilt seit 2021 als fester Bezugsrahmen für die Verkehrsplanung der Stadt Bonn. Die Einigung auf Standards zwischen den an der Planung beteiligten Ämtern ermöglicht es, künftige Abstimmungsprozesse zu vereinfachen, da man sich auf gemeinsame Planungsgrundsätze verständigt hat.

2.3.1 Fahrradstraßen-Standard

Gemäß den Radentscheid-Vorgaben und dem geltenden Stand der Technik wurde in der Stadtverwaltung Bonn ein Standard zur Einrichtung und Markierung von Fahrradstraßen abgestimmt und verbindlich festgeschrieben: Ab 2023 werden alle neuen Fahrradstraßen in einem neuen Markierungsdesign ausgewiesen. Sie erhalten eine Mindestbreite von 4,5 m – an Engstellen kann sich die Fahrbahn unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten jedoch kurzzeitig auf 4 m verschmälern. Fahrradstraßen sollen weitestgehend vom Kfz-Durchgangsverkehr freigehalten werden.

Der neue Markierungsstandard beinhaltet im Einmündungsbereich das Verkehrszeichen 244 „Fahrradstraße“, das eben-

falls als Markierung auf den Boden aufgetragen wird. Die schon aktuell verwendeten weißen, auf der Fahrbahn aufgetragenen Fahrradpiktogramme sowie die Zahl „30“ zur Verdeutlichung des Tempolimits werden auch weiterhin zur Markierung genutzt.

Zusätzlich erhalten die Fahrradstraßen am Rand eine durchgehende rote Linie als Markierung. Diese Linie hat nach Straßenverkehrsordnung keinen Regelungsgehalt, sorgt aber für besonders hohe Aufmerksamkeit. Sie macht allen Verkehrsteilnehmenden jederzeit bewusst, dass sie nicht auf einer „normalen“ Straße unterwegs sind – ganz gleich auf welcher Höhe der Straße sie sich befinden. Die rote Randmarkierung verdeutlicht zudem visuell die Vernetzung aller Fahrradstraßen, die meist parallel zu den Hauptstraßen auf autoärmeren Straßen verlaufen.

Da es in den gängigen deutschen Regelwerken keine einheitliche Vorgabe zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen gibt, war der Abstimmungsbedarf hier besonders hoch – intern wie extern. Das neue Markierungsdesign musste mit Akteur*innen aus der Stadt, der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der Bezirksregierung abgestimmt werden.



Neuer Markierungsstandard für Bonner Fahrradstraßen hier am Beispiel des Rheinuferes.

Rechte und Pflichten in Fahrradstraßen:

In Fahrradstraßen gibt der Radverkehr das Tempo an, das heißt Radfahrende dürfen jederzeit nebeneinander fahren. Fahrradstraßen sind zudem ein wichtiges Instrument, um dem Radverkehr eine komfortable Reisegeschwindigkeit in einem zusammenhängenden Netz zu ermöglichen. Daher werden die neu markierten Fahrradstraßen in Bonn weitestgehend vorfahrtsberechtigt sein. Der Radverkehr soll in Fahrradstraßen dank der Bevorrechtigung die vorherrschende Verkehrsart werden. Kfz sind in einer Fahrradstraße dagegen „zu Gast“ – vorausgesetzt die Fahrradstraße ist für den Kraftverkehr freigegeben. Zwar dürfen Kfz überholen, aber nur dann, wenn die geltenden Sicherheitsabstände von 1,5 m zum Radverkehr eingehalten werden können – in vielen Bonner Fahrradstraßen ist dies meist nicht möglich, Kfz müssen also hinter den Radfahrenden bleiben, da ein sicheres Überholen so nicht möglich ist.

2.3.2 Standards und Prozess für das Aufstellen von Fahrradbügel

Die Stadt Bonn hat Standards für das Aufstellen von Fahrradbügel entwickelt und darauf aufbauende Systemskizzen angefertigt. Systemskizzen sind standardisierte Planungsvorlagen für unterschiedliche Anwendungsfälle, mit deren Hilfe



derzeitige und künftige Planungen beschleunigt abgewickelt werden können. Darüber hinaus wurde der Abstimmungsprozess innerhalb der Verwaltung zur Aufstellung der Bügel angepasst. Ziel der Maßnahmen ist es, die Ausbaurrate von Fahrradbügel zu erhöhen und die Standortprüfung innerhalb der Verwaltung deutlich zu beschleunigen.

Standardisiert wird in Zukunft das Modell Kreuzberger Bügel in der Farbe anthrazit aufgebaut – vielen Bonner*innen sollte dieser Bügel aus dem Stadtbild bereits bekannt sein, da sich dieser Fahrradständertyp in den letzten Jahren gut bewährt hat und bereits an vielen Stellen im Stadtgebiet eingesetzt wird.

2.3.3 Umlaufsperrren-Leitfaden

Eine Umlaufsperrre ist eine Anordnung von Gittern, die am Ende eines Weges aufgestellt werden. Sie erzeugen eine Barriere, die in Form einer Schlangen- oder Z-Linie umlaufen oder umfahren werden muss. Umlaufsperrren stehen oftmals an Querungsstellen von Radwegen und Straßen, wenn schlechte Sichtverhältnisse oder ein besonders hohes Verkehrsaufkommen eine Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs darstellen. Durch die Umlaufsperrren wird der Rad- und Fußverkehr vor der Querungsstelle abgebremst, so soll die Aufmerksamkeit erhöht werden.

Umlaufsperrren sind für Menschen mit Fahrradanhänger, Lastenrad, Liegerad oder Dreirad oft jedoch nur schwer passierbar. Bereits die Durchfahrt mit normalem Fahrrad und Packtaschen kann schwierig sein. Auch Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfe können durch die Aufstellung von Umlaufsperrren behindert werden. Um dem Radentscheid-Ziel 1 (durchgängiges Rad- und Gehwegenetz) Rechnung zu tragen, wurde in der Verwaltung daher ein Leitfaden erarbeitet, um Alternativen zum Einsatz von Umlaufsperrren aufzuzeigen. Demnach sind Umlaufsperrren künftig in Bonn grundsätzlich zu vermeiden und vorrangig andere pla-

Die Fahrradständer des Modells „Kreuzberger-Bügel“ gibt es bereits an vielen Orten in der Stadt, wie hier in der Bonner Südstadt.

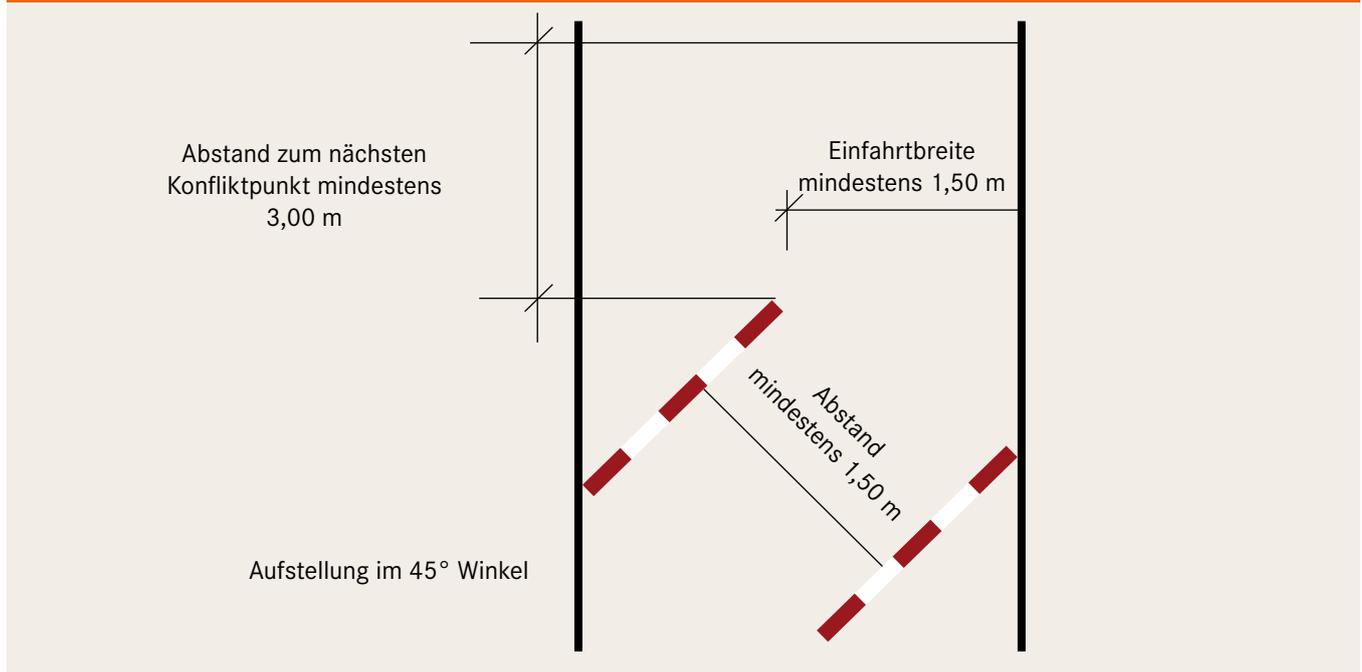
nerische Mittel zu prüfen, um potenziell konfliktreiche Querungsstellen verkehrssicher zu gestalten.

Hierunter fallen beispielsweise klare Markierungslösungen zum Aufzeigen der verkehrsrechtlichen Situation oder auch verlangsamende Markierungen, die Radfahrende frühzeitig auf den Konfliktpunkt aufmerksam machen. Ist eine Markierungslösung nicht ausreichend, kann anstelle von Umlaufsperrn auf andere bauliche Elemente zurückgegriffen werden, die den Verkehr abbremesen. Diese sind je nach Anwendungsfall im Einzelfall zu prüfen. Die Anordnung und damit die Entscheidung über das Aufstellen oder Entfernen von Umlaufsperrn erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde.

Wenn Umlaufsperrn erforderlich sind, sollten sie stets so bemessen sein, dass einerseits ein bequemes und sicheres

Durchfahren möglich ist, andererseits der bremsende Charakter erhalten bleibt. Ziel ist es, Menschen an der Durch- und Weiterfahrt nicht zu behindern, daher sollte die Einrichtung so erfolgen, dass Rollstuhl- und Lastenradfahrende die Umlaufsperrn problemlos passieren können. Hierfür sollte der Abstand zwischen den Umlaufsperrn bei allen Wegbreiten mindestens 1,5 m betragen. Die Gitter sollen sich hierbei nicht überlappen. Nach Möglichkeit und Wegbreite sollen die Gitter diagonal im 45-Grad-Winkel aufgestellt werden, um auch Lastenrädern und Fahrrädern mit Kinderanhängern das Durchfahren ohne besondere Schwierigkeiten zu ermöglichen.

Systemskizze für das Aufstellen von Umlaufsperrn



Umlaufsperrn sollen nur noch in Ausnahmefällen aufgestellt werden können, wenn alle anderen Mittel ausgeschöpft wurden.

2.4 Finanzierung der Radentscheid-Maßnahmen

Zwischen 2021 und 2023 wurden folgende Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung von Radverkehrsinfrastruktur getätigt, worunter primär die Maßnahmen zur Umsetzung des Radentscheid fallen.

Es flossen Mittel des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung in den Bau der Mobilstationen, die Verbreitung des rechtsrheinischen Rheinauen Radweges und den Bau der Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn, die zur Zielerfüllung des Radentscheid Bonn beitragen.

Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung		
Ausgabenposten	Jahr 2021	Jahr 2022
Investive Mittel, Ausgaben für Sachanlagen (zum Beispiel Bau von Infrastruktur)		
verausgabt	143.745 €	793.347 €
Mittelbindungen (Als Mittelbindung bezeichnet man das Vormerken von Haushaltsmitteln, die erforderlich sind, um Zahlungen zu einem späteren Zeitpunkt leisten zu können.)		1.147.202 €
Konsumtive Mittel, Ausgaben für Sach- und Dienstleistungen		
verausgabt	226.852 €	306.243 €
Mittelbindungen		370.082 €

3. Umsetzungsstand des Radentscheid Bonn 2021 und 2022

Ziel 1: Sicheres, durchgängiges Radwegenetz für Bonn

Damit sich alle Bonner*innen sicher mit dem Fahrrad oder zu Fuß durch die Stadt bewegen können, braucht es ein Geh- und Radwegenetz, das alle Stadteile sicher und komfortabel miteinander verbindet.

Planungsgrundlage für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist ein stadtweiter Netzplan. Ein erster Schritt zur Realisierung der Radentscheid-Forderung ist daher die Anpassung und Überarbeitung des Radverkehrsnetzplans, an dem sich die weitere Ausbauplanung orientieren soll.

Umsetzungsstand: Erweitertes Radverkehrsnetz liegt der Politik vor

Der Ausbau der Bonner Radverkehrsinfrastruktur orientiert sich seit 2012 am Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP). Dieser beinhaltet auch einen Netzplan für den Radverkehr. Der VEP ist ein Instrument der Verkehrsplanung, der auf kommunaler und regionaler Ebene Ziele und Maßnahmen der Verkehrsentwicklung definiert.

Der Radverkehrsbezogene Netzplan des VEP wurde unter Einbeziehung der Expertise der Initiative Radentscheid Bonn und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) Bonn ergänzt. Die erarbeiteten Erweiterungsvorschläge liegen der

Politik zur Beratung und zum Beschluss vor. Der derzeitige Arbeitsstand ist Abbildung 7 zu entnehmen. Die weißen durchgezogenen Linien stellen das VEP-Radverkehrsnetz dar, die gestrichelten Linien die Erweiterungsvorschläge.

Zur politischen Beratung stehen auch Erweiterungsvorschläge für das Haupttroutennetz. Dieses soll künftig eine besondere Bedeutung in der Radverkehrsplanung einnehmen und zentrale, sichere Verbindungachsen zwischen den Stadtteilen schaffen. Es wird angestrebt, dass das Haupttroutennetz die Vorgaben des Radentscheid weitestgehend erfüllt – also, dass die im Radentscheid definierten Mindestbreiten für Rad- und Gehwege Anwendung finden. Zugleich wurden zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn in Zusammenarbeit mit einem externen Ingenieurbüro potentielle gebietsübergreifenden Radpendlerrouten abgestimmt.

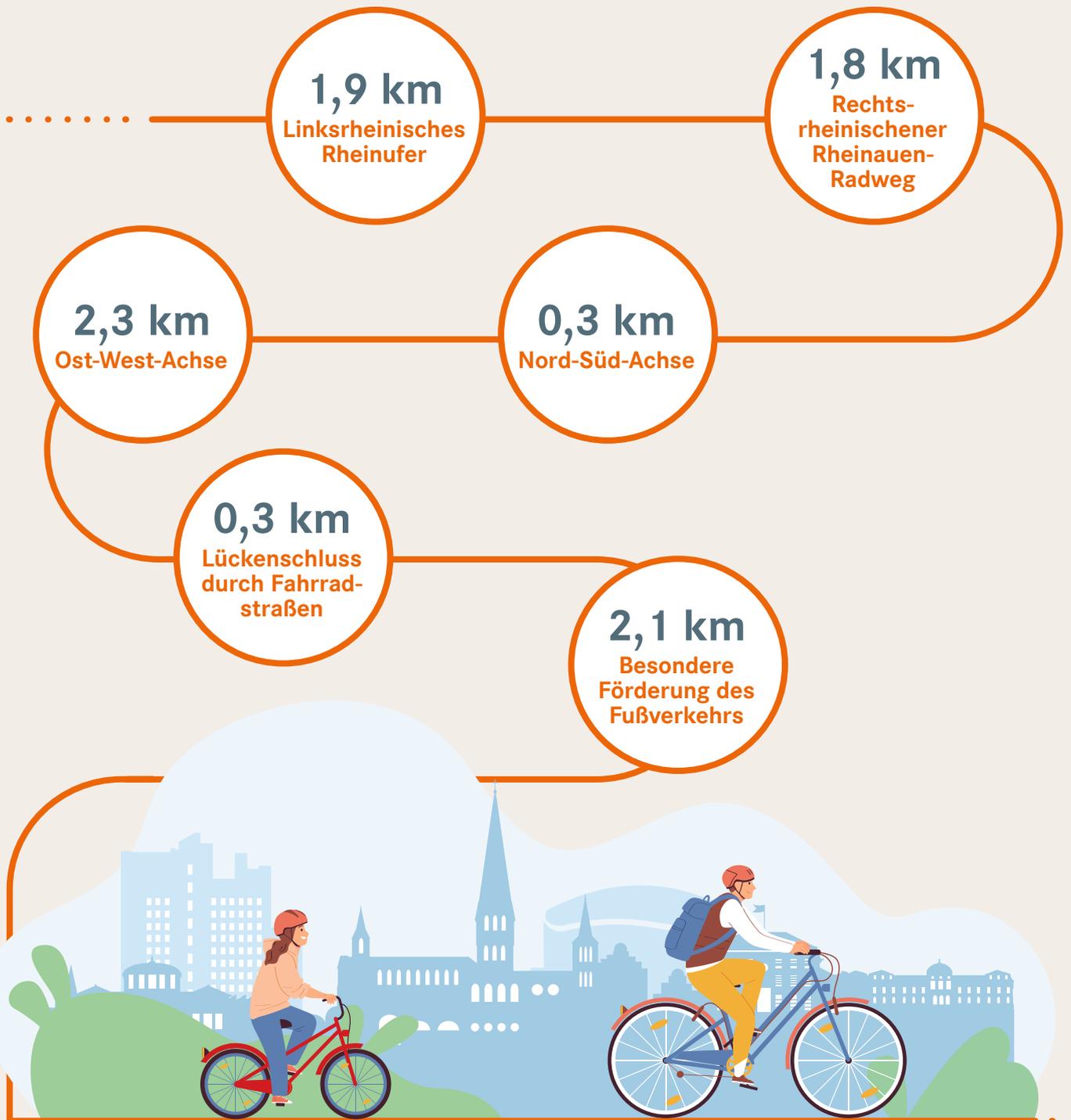
Netzplan für den Radverkehr



- Radverkehrsnetz VEP
- - - Erweiterungsvorschlag der Verwaltung, vorbehaltlich politischer Entscheidung

Kartengrundlage: © Geobasis NRW

Umsetzungsstand: 6,6 km wurden gemäß Radentscheid-Standard umgesetzt, weitere 30 km sind in Planung



Ziel 2: Neue Rad- und Gehwege für Bonn

Mit dem Beschluss zur Umsetzung des Radentscheid Bonn wurde die Stadtverwaltung beauftragt, jährlich 15 km Straßen nach Radentscheid-Standard auszubauen. Die Standards des Radentscheid Bonn stehen im Einklang mit den Anforderungen der geltenden Regelwerke für Stadtstraßenbau, den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), gehen aber über die darin definierten Mindestbreiten hinaus.

Basierend auf dem derzeitigen und künftig erweiterten Radverkehrs-Netzplan soll in Bonn Stück für Stück die Radinfrastruktur erweitert und verbessert werden. Ziel ist es, Verkehrsräume intuitiv und verständlich aufzuteilen, die Sicherheit für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu erhöhen und ein konfliktfreies und stressfreieres Miteinander im Straßenverkehr für alle zu ermöglichen.

Im Vergleich zu 2019 und 2020 wurde die Ausbaurrate von Radentscheid konformer Radverkehrsinfrastruktur zwischen 2021 und 2022 von 1,8 km auf 6,6 km angehoben. Damit hat sich die Ausbaurrate fast vervierfacht. Mit Blick auf die für die kommenden Jahre geplanten Maßnahmen soll das Tempo weiter zunehmen, wie die nachfolgende Graphik verdeutlicht.

Geschützte Radwege: 2,1 km von 25 km umgesetzt

Der Radentscheid fordert die Einrichtung von Fahrradwegen mit einer Mindestbreite von 2 m pro Fahrtrichtung, die as-

phalziert, deutlich markiert und baulich vom Befahren und Halten des Kraftverkehrs geschützt sind. 25 der 75 km Radentscheid-Straßen sind nach diesem Standard einzurichten. Das entspricht 5 km jährlich, bei einem Umsetzungszeitraum von fünf Jahren.

- Insgesamt 0,3 km Protected Bike Lanes wurden gemäß Radentscheid-Standard zwischen 2021 und 2022 am Alten Friedhof und am Brassertufer umgesetzt.
- Zudem wurde der Zwei-Richtungs-Radweg in der rechtsrheinischen Rheinaue auf einer Länge von 1,8 km auf eine Breite von 3 m erweitert.



Protected Bike Lane, am Alten Friedhof

Fahrradstraßen: 0,9 km umgesetzt

Der Radentscheid fordert die Einrichtung von Fahrradstraßen mit einer Mindestbreite von 4,5 m, die vom Durchgangsverkehr freigehalten werden und deutlich markiert sind.

Auf Fahrradstraßen gibt der Radverkehr das Tempo vor. Sie sind Radfahrenden vorbehalten, der Verkehr von Kraftfahrzeugen (Kfz) kann durch ein Zusatzschild freigegeben werden – in diesem Fall ist er in Fahrradstraßen zu Gast. Radfahrende dürfen jederzeit nebeneinander fahren, auch wenn hierdurch das Überholen des Kraftverkehrs nicht möglich ist. Es gilt Höchsttempo 30; um niemanden zu gefährden oder zu behindern, muss unter Umständen noch langsamer gefahren werden.

- Linksrheinisches Rheinufer: In Bonn wurden zwischen 2021 und 2022 entlang des Fritz-Schroeder-Ufers 0,6 km Fahrradstraße gemäß den Anforderungen des Radentscheid eingerichtet. Während der nördliche Teil autofrei ist, wird im südlichen Teil der Kfz-Durchgangsverkehr durch die Einrichtung von Modalfiltern herausgehalten. Durch die Umwandlung von Parkständen in Gehwege wird Parksuchverkehr gezielt vermieden.
- In der Schleidener Straße wurde eine Fahrradstraße eingerichtet (insgesamt 0,3 km Straße).

Umweltspuren und Radfahrstreifen, 3,7 km umgesetzt

Gemäß dem Radentscheid-Standard können Umweltspuren eingerichtet werden, um Nutzungskonflikte zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr zu vermeiden. Umweltspuren sind Sonderfahrstreifen, die nur für den Radverkehr, gegebenenfalls E-Scooter, den ÖPNV (und teilweise Taxis) freigegeben sind. Der Radverkehr darf nur dann überholt werden, wenn Busse und Taxen auf die linke Fahrspur/den Gegenverkehr ausweichen können oder dürfen.

In den ausformulierten Zielen des Radentscheid finden Radfahrstreifen keine explizite Erwähnung. Radfahrstreifen sind Sonderwege für den Radverkehr (und E-Scooter) und dürfen vom Kfz (außer im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten und Parkbuchten) nicht überfahren werden. Im weiteren Verlauf wurden sie der Zielumsetzung des Radentscheid immer dann gutgeschrieben, wenn sie eine Breite von mindestens 2 m aufweisen und durch einen ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifen von 50 bis 75 cm zum Kfz-Verkehr ausgestattet wurden. Dies wird damit begründet, dass eine baulich getrennte Wegführung an zentralen Verkehrsachsen aufgrund der Belange von Einsatzkräften, wie Feuerwehr und Rettungsdienst, nicht immer realisierbar ist.



Die Schleidenerstraße ist eine Fahrradstraße.

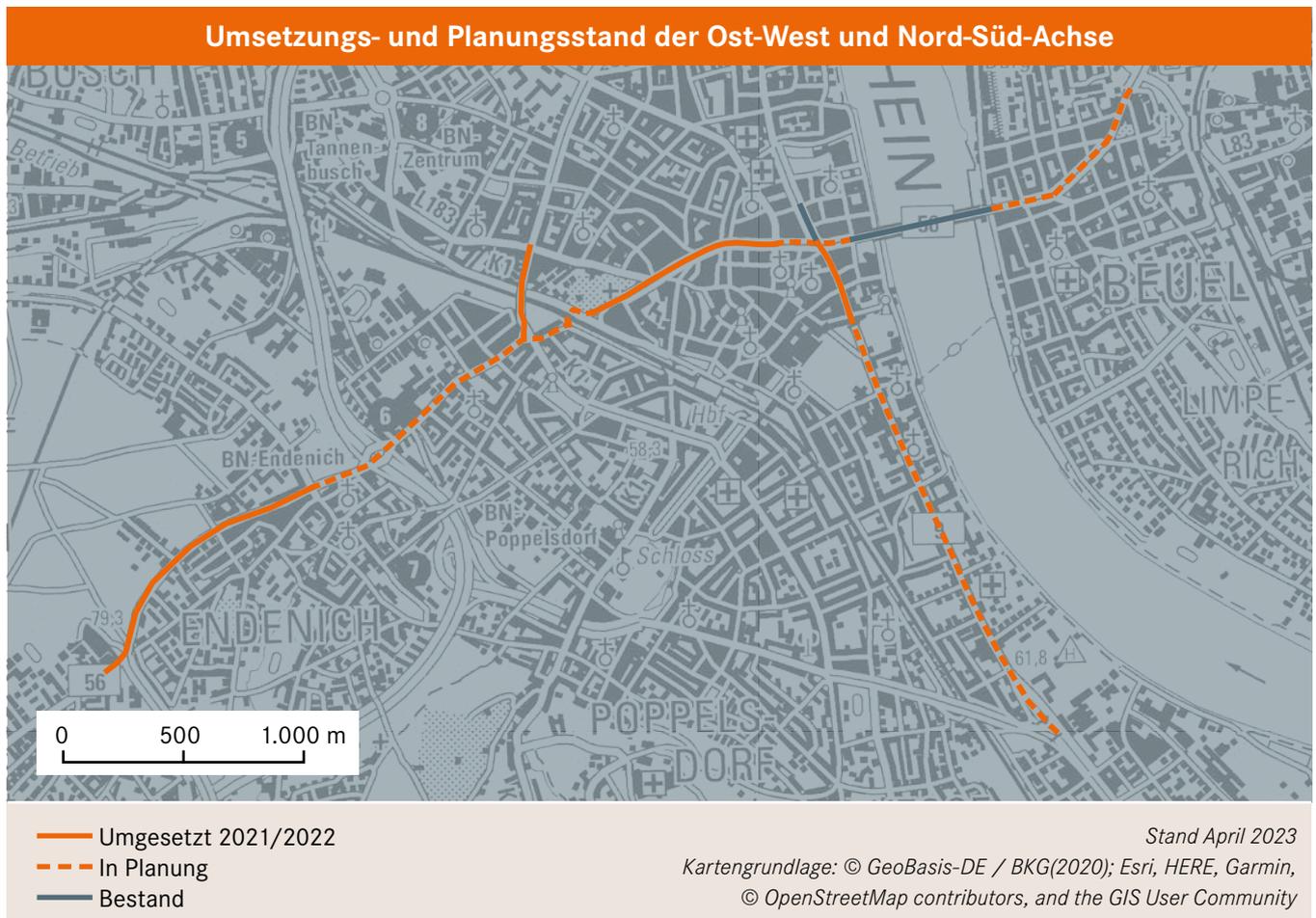
Nord-Süd-Achse:

Am Belderberg wurden knapp 0,32 km Umweltpur (stadt- auswärts) und Fahrradstreifen (stadteinwärts) eingerichtet.

Ost-West-Achse:

- Zwischen Am Alten Friedhof, Berliner Platz und der Oxfordstraße wurde im Zuge der Fahrbahndeckensanierung der Verkehrsraum entlang von 0,8 km Straße neu aufgeteilt. Durch die Einrichtung von Radfahrstreifen (teilweise mit Protection, wie oben bereits dargestellt), wird der Radverkehr und der ÖPNV getrennt vom Autoverkehr geführt.

- Auf dem Hermann-Wandersleb-Ring wurden im Rahmen einer versuchsweisen Änderung der Verkehrsführung im Oktober 2022 1,1 km Umweltpuren eingerichtet. Der Verkehrsversuch dient neben der sicheren Radverkehrsführung vor allem der Busbeschleunigung.
- Auf der Viktoriabrücke wurde dem Radverkehr auf einer Strecke von 0,38 km im Rahmen einer temporären Markierungslösung mehr Platz eingeräumt. Der Radverkehr fließt nun getrennt von Kfz- und Fußverkehr auf einem über 2 m breiten Fahrradstreifen über die Viktoriabrücke. Durch diese Lösung steht das zuvor als Geh- und Radweg angedachte Hochbord exklusiv dem Fußverkehr zur Verfügung.





Radfahrstreifen auf der Oxfordstraße.

Rheinufer:

Am linksrheinischen Rheinufer zwischen Erzbergerufer und Rathenauufer wurden 1,1 km Straßen mit Radfahrstreifen eingerichtet.

Ausreichende Gehwegbreiten auf 2,1 km geschaffen

Gehwege müssen nach Radentscheid-Standard im Regelfall 2,5 m breit sein – der Radentscheid folgt damit den „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Mindestens sollten Gehwege jedoch eine Breite von 1,5 m aufweisen und baulich von Radwegen getrennt sein. Bei allen bereits genannten Maßnahmen, wurde die Einhaltung dieser Kriterien bereits berücksichtigt, die Radverkehrsmaßnahmen wurden nicht zu Lasten des Fußverkehrs durchgeführt. In besonderer Weise wurde der Fußverkehr bei folgenden Maßnahmen berücksichtigt:

- In der Endenicher Allee, zwischen Wiesenweg und Alfred-Bucherer-Straße, wurde der Straßenraum umgebaut und neu aufgeteilt. Dem Fußverkehr steht nun deutlich mehr Fläche zur Verfügung, die Gehwegbreiten betragen mindestens 2,02 m (0,3 km).
- Entlang der Viktoriabrücke wurde der Hochbordweg auf beiden Seiten alleinig für die Nutzung durch den Fußverkehr ausgewiesen, hierdurch hat der Fußverkehr Gehwegbreiten von über 2,5 m (0,38 km).
- Entlang des Erzbergerufers, Brassertufers, des Rathenauufers und der Zweiten Fährgasse wurden zusätzlich

zur Einrichtung der Radverkehrsanlagen insgesamt 1 km Wege exklusiv für den Fußverkehr eingerichtet. Die Hochbordwege entlang der Mauer waren seit mehreren Jahrzehnten durch parkende Autos belegt und können nun wieder als Fußwege genutzt werden.



In der Endenicher Alle steht Fußgänger*innen nun ein breiterer Gehweg zur Verfügung. Die neuen Beete trennen den Verkehr ab.

- Im weiteren Stadtgebiet wurden darüber hinaus 0,4 km Gehwege auf das Mindestmaß von 1,5 m Breite wiederhergestellt, unter anderem in der Alfred-Bucherer-Straße, Kaiser-Konrad-Straße, Luisenstraße, Magdalenenstraße, Schedestraße, Friesenweg, Combahnstraße und der Ellerstraße.
- Die Stadt Bonn hat einen Jour-Fixe „Parkraummanagement“ eingerichtet. Dieser begleitet die Erstellung von Parkraumkonzepten für die einzelnen Stadtteile und diskutiert ad-hoc-Maßnahmen zur Wiederherstellung von angemessenen Gehwegbreiten.

Ausblick Radverkehr

Ost-West-Achse: 2,28 km in Planung

- Zwischen dem Alten Friedhof und der Viktoriabrücke entsteht eine Unterführung, die als gemeinsamer Geh- und Radweg eingerichtet wird. Obwohl sie damit nicht den

Ausblick Radverkehr, 30 km in Planung



Planungsstandards des Radentscheid entspricht, stellt sie eine wichtige Verbindungslinie für die Ost-West-Achse dar. Sie wird daher auch zur Umsetzung des Radentscheid-Ziels 1 beitragen.

- Für die Fortführung der Ost-West-Achse über den Berthavon-Suttner Platz, Konrad-Adenauer-Platz bis zur Combahnstraße wurde eine Machbarkeitsstudie und Vorplanung von der Stadtverwaltung in Auftrag gegeben.
- Für die Einrichtung von Umweltpuren auf der Endericher Straße läuft aktuell eine Machbarkeitsstudie. Fällt diese positiv aus, könnten bereits 2024 Umweltpuren eingerichtet werden.

Nord-Süd-Achse: 2,2 km in Planung

- Zwischen dem Koblenzer Tor und dem Rheinweg/Wecklerstraße soll entlang der Konrad-Adenauer- und Willy-Brandt-Allee eine Radverkehrsanlage eingerichtet werden. Hierfür sollen Synergien mit anderen Maßnahmen genutzt werden, darunter die Sanierung der Fahrbahndecke und Erneuerung der Sinkkästen.

Umgestaltung des Rheinufers

Das Rheinufer in Bonn soll in den kommenden Jahren umgestaltet und aufgewertet werden. Die Maßnahmen für eine Kfz-arme Verkehrsführung sollen unter besonderer Förderung des Fuß- und Radverkehrs baulich verstetigt werden.

Lücken schließen: 23 km in Planung

- Zwischen 2023 und 2024 sollen insgesamt bis zu 21 km Fahrradstraßen im neuen Markierungsdesign ausgewiesen werden. Fahrradstraßen dienen der Bündelung des Radverkehrs und sind zentrale Achsen im Bonner Radverkehrsnetz. Die Umsetzung wird wichtig Netzlücken schließen. Welche Straßen voraussichtlich markiert werden, ist hier zu finden: www.bonn.de/fahrradstrassen
- In der Adolfstraße, auf der Höhe des Frankenbads, haben Busse und Radfahrende keinen ausreichenden Begegnungsraum. Damit der Busverkehr ungehindert fließen kann und Radfahrende zukünftig sicher fahren, wird eine geschützte Radverkehrsführung eingerichtet. Hierzu werden die Parkplätze von Quer- in Längsparkstände umgewandelt. Dadurch kann mehr Platz auf der Fahrbahn gewonnen werden, der zur Einrichtung einer 100 m langen Protected Bike Lane genutzt werden soll. Die Umsetzung ist für das dritte Quartal 2023 geplant.
- Auf der Maximilian-Kolbe-Brücke soll auf einer Länge von 0,6 km eine Protected Bike Lane eingerichtet werden. Hierzu werden Synergien mit der geplanten Fahrbahnsanierung genutzt.
- Entlang der B56 soll 2023 ein provisorischer Radweg eingerichtet werden, um die derzeit noch vorhandene Lücke

im Fahrradnetz entlang dieser wichtigen Verbindungsachse in den Rhein-Sieg-Kreis zu schließen. Nach Ausbau des Knotenpunkts an der Ecke Bundesgrenzschutzstraße und Reinold-Hagen-Straße soll der Radweg verbreitert und für dessen dauerhafte Nutzung ausgebaut werden. Die Umsetzung ist für das dritte Quartal 2023 geplant.

- Auf der Immenburgstraße soll im Zuge des Städtebauprojektes „Innovationsdreieck“ auf dem alten Schlachthofgelände eine 1 km lange und geschützte Radwegeverbindung eingerichtet werden. Der künftige Radboulevard soll die Straße an der Immenburg und den Haltpunkt Bonn West verbinden. Hierfür sollen Brückenbauwerke über die Schienen der Deutschen Bahn und der Stadtbahn sowie, zu einem späteren Zeitpunkt, ein weiteres Bauwerk über die Autobahn A 565 errichtet werden. Der Radboulevard soll die Bonner Nordstadt mit dem Bonner Westen für Fuß- als auch Radverkehr besser verbinden.
- An der ehemaligen Schamottefabrik soll entlang der Bahntrasse und parallel zur Straße Am Burgweiher ein ca. 0,25 km langer getrennter Fuß- und Radweg entstehen. Hierbei wird die Umsetzung des Radentscheid-Standards angestrebt. Die Verbindung soll eine Kfz-arme Anbindung an den Bahnhof Duisdorf schaffen.
- Parallel zum Gleis 1 des Bonner Hauptbahnhofs verlaufend soll eine Radverkehrsführung eingerichtet werden, um die Radfahrenden zur Unterführung der Poppelsdorfer Allee zu leiten und einen Anschluss an die Kaiserstraße sicherzustellen. In den kommenden Jahren soll der zentrale Omnibusbahnhof umgebaut werden.



Geplangtes Brückenbauwerk über die Bahnschienen zwischen Bahnhof West und Immenburgstraße.

Markierte und umzusetzende Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz des VEP



- umzusetzende Fahrradstraßen
- markierte Fahrradstraßen
- Radverkehrsnetz VEP

Kartengrundlage © Geobasis NRW

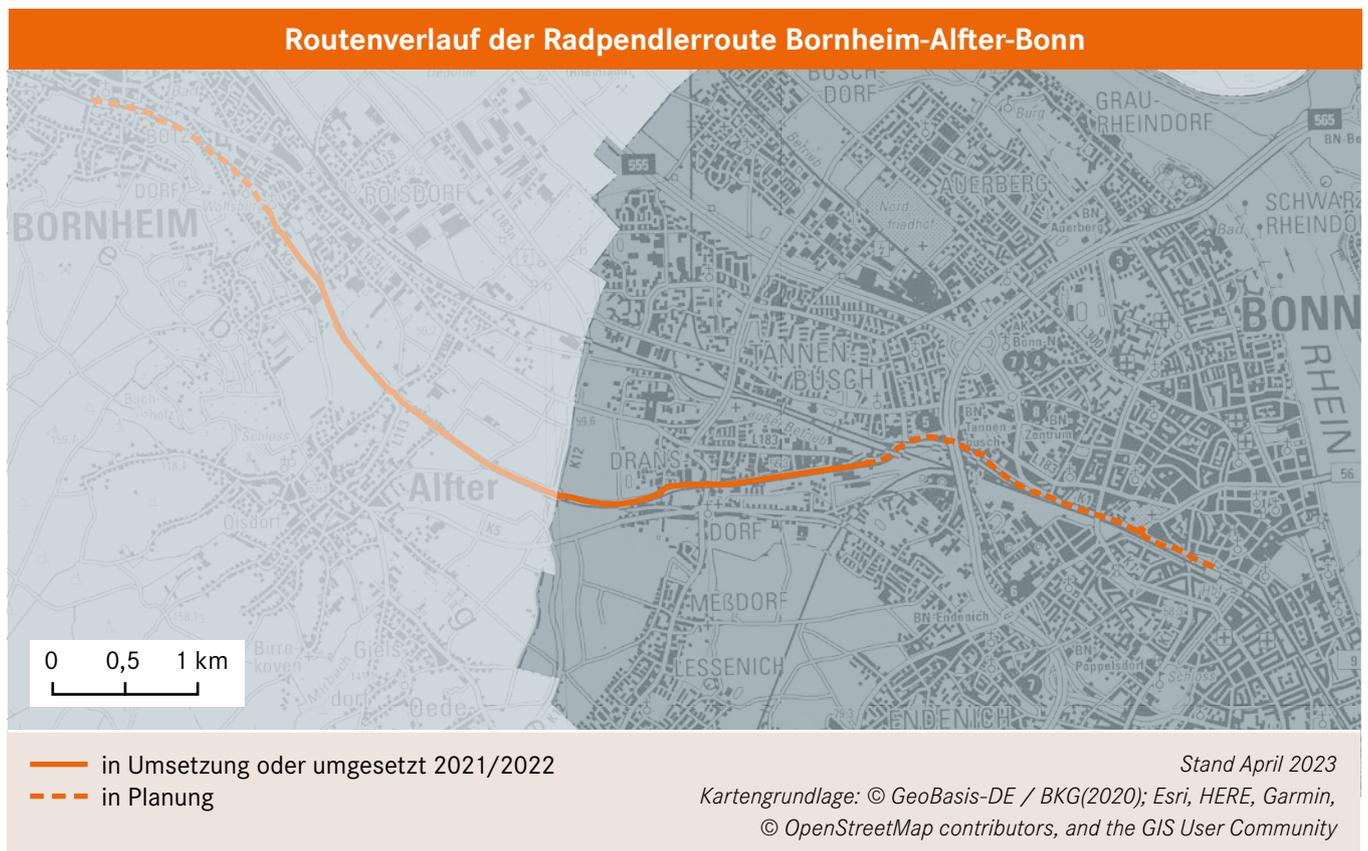
Kommunen verbinden:

- Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn 2,2 km in Umsetzung und Planung (Radentscheid-Standard wird teilweise erfüllt)

Von Bornheim und Alfter über Dransdorf in die Bonner Innenstadt radeln – das soll in Zukunft sicher und zügiger möglich sein. Die sogenannte Radpendlerroute unterteilt sich in mehrere Streckenabschnitte, die sich aktuell in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsstadien befinden. Für den Ausbau werden Fahrradbrücken, neue Radwege und die Beleuchtung der Wege geplant und schrittweise über die kommenden Jahre hinweg ausgebaut. Der Streckenabschnitt zwischen der Stadtgrenze Bonn und Alfter ist bereits fertig. Zwischen Bornheim und Alfter läuft der Ausbau auf Hochtouren.

In Bonn wird derzeit der Vorgebirgsbahnweg auf einer Strecke von 1 km auf Breite von 4 m in Form eines gemeinsamen Geh- und Radweges ausgebaut. Er schließt an den Bendenweg an, der bereits als Fahrradstraße ausgewiesen wurde.

Im weiteren Verlauf soll in den nächsten Jahren der Streckenabschnitt entlang der Justus-von-Liebig Straße, der Brühler Straße, des Rheindorfer Bachs und der Ennemoserstraße, insgesamt bis zu 1,2 km, ausgebaut werden. Hierfür sind unterschiedliche Wegeführungen vorgesehen, aktuell wird geprüft, inwieweit die bestehenden Planungen auf den Radentscheid-Standard angepasst werden können.



Ausblick Fußverkehr

Bönnische Viertel, Wiederherstellung von ausreichenden Gehwegbreiten entlang von 1,9 km Straße

Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses „Bönnische Viertel – lebendige Räume für Menschen“ werden die Innere Nordstadt und das Beueler Combahnviertel 2023 zu Modellvierteln – den sogenannten „Bönnischen Vierteln“. Ziel ist es, die Menschen in den Vierteln schrittweise von Durchgangsverkehr und Parkdruck zu entlasten, klimafreundliche alternative Mobilitätsformen zu stärken und mit dem gewonnenen Platz neue Möglichkeiten für Begegnung und soziale Teilhabe zu schaffen. Der Mitwirkungsprozess ist am 1. April 2023 mit einem Auftaktfest in der Bonner Oper gestartet. Über den Sommer 2023 sollen gemeinsam mit den Anwohnenden Ansätze erarbeitet und teilweise erprobt werden, die eine aktive, sichere und barrierefreie Mobilität für die Menschen in den Wohnquartieren fördern. Für beide Viertel werden und wurden zudem Parkraumkonzepte erarbeitet, auf denen die neuen Mobilitätskonzepte aufbauen werden. Das Parkraumkonzept für die Nordstadt soll ab der zweiten Jahreshälfte 2023 umgesetzt werden. Das Kfz-Parken wird neu geordnet, so dass alle Gehwege eine ausreichende Mindestbreite von 1,5 m erhalten. Hierdurch werden mindestens 1,9 km Gehwege mit ausreichender Breite wiederhergestellt. Durch den

Modellcharakter des Projekts „Bönnische Viertel – Lebendige Räume für Menschen“ können weitere neue Maßnahmen und Aktionen durchgeführt werden. So hat sich die Stadt Bonn im Rahmen des Projekts zum Beispiel erfolgreich auf den Fußverkehrs-Check 2023 des Zukunftsnetz Mobilität NRW beworben. Dieser kann im Aktionszeitraum durchgeführt werden.

Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten

Auf Basis der beschlossenen Parkraumstrategie soll in allen Quartieren im gesamten Stadtgebiet, in denen ein hoher Parkdruck vorliegt und dies rechtlich möglich ist, schrittweise eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Neben der Reduzierung des Parkdrucks und einer Reservierung von Parkraum für Anwohnerinnen und Anwohner gegenüber Auswärtigen, sollen insbesondere auch folgende Ziele erreicht werden:

- Umwidmung von Flächen für alternative Verkehrsträger und Mobilitätsangebote (Fahrradwege, breitere Gehwege, Mobilstationen, Carsharing, etc.)
- Revitalisierung von innerstädtischen Quartieren durch eine höhere Aufenthaltsqualität und Umwandlung von Parkplätzen zur innerstädtischen Begrünung sowie anderen Nutzungsmöglichkeiten (zum Beispiel Gastronomie)



In den Bönnischen Vierteln sollen neue Verkehrskonzepte erprobt werden, wie hier in der Altstadt.

Ein zentrales Anliegen ist es hierbei, ausreichende Gehwegbreiten wiederherzustellen, damit sich alle Menschen gut zu Fuß bewegen können. Insbesondere Menschen mit körperlichen Einschränkungen (die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind), Menschen mit Kinderwagen sowie Kinder selbst sind auf ausreichend breite Gehwege ohne Unterbrechung für ein sicheres Vorankommen angewiesen.

Für folgende Untersuchungsgebiete soll in den kommenden Jahren die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung geprüft werden:

Stadtteil	Umsetzungsstand
Venusberg	Umsetzung ist abgeschlossen
Nordstadt	Umsetzung im Sommer 2023
Südstadt und Weststadt	In Bearbeitung
Hochkreuz und Plittersdorf	In Bearbeitung
Bonn-Zentrum	In Bearbeitung
Ehemaliges Bundesviertel	Bearbeitung in 2023 - 2024
Vilich und Neu-Vilich	Bearbeitung in 2023 - 2024
Ramersdorf Süd	Bearbeitung in 2023 - 2024
Beuel-Zentrum	In Bearbeitung
Bad Godesberg Zentrum	In Bearbeitung
Weststadt Nord und Endenich Nord	Bearbeitung in 2025 - 2028
Kessenich	Bearbeitung in 2025 - 2028
Dottendorf	Bearbeitung in 2025 - 2028
Endenich	Bearbeitung in 2025 - 2028
Castell	Bearbeitung in 2025 - 2028
Schweinheim	Bearbeitung in 2025 - 2028
Duisdorf	Bearbeitung in 2025 - 2028
Ramersdorf Nord	Bearbeitung in 2025 - 2028
Rüngsdorf	Langfristig
Lannesdorf	Langfristig

Ziel 3: Große Ampelkreuzungen sicher gestalten

Große Kreuzungen und abbiegender Kraftverkehr sind mitunter die größten Gefahrenstellen für den Rad- und Fußverkehr. Aktuell ist die Radinfrastruktur meist so angelegt, dass Radfahrende beim Abbiegen im toten Winkel des Kfz geführt werden. Für alle Verkehrsteilnehmenden entstehen hierdurch häufig stressige und konfliktreiche Begegnungen.

Die niederländische Radverkehrsplanung richtet sich an dem Planungsprinzip der sogenannten nachhaltigen Sicherheit aus (niederländisch: *duurzaam veilig*). Gebaut wird für den Menschen. Menschen machen Fehler, eine Infrastruktur sollte diese Fehler verzeihen und so dazu beitragen, schwere Unfälle zu vermeiden. Die bauliche Trennung von Rad, Kfz und Fuß übertragen die Niederlande daher auch auf Kreuzungspunkte. Kernelement des niederländischen Kreuzungsdesigns sind

sichelförmige Verkehrsinseln, sogenannte Schutzinseln (siehe Abbildung). Sie verkleinern den Abbiegeradius für Kfz und drosseln hierdurch dessen Geschwindigkeit beim Abbiegen. Für Lastkraftwagen sind sie überfahrbar, da diese größere Abbiegeradien benötigen. Rad- und Fußverkehr haben eigene Wartebänke und Aufstellflächen. Abgesetzte Furten und Wartelinien für den Radverkehr erhöhen dessen Sichtbarkeit gegenüber dem Kfz. Optimiert wird das Kreuzungsdesign meist durch getrennte Ampelschaltungen. Das heißt geradeausfahrender Radverkehr und abbiegender Kfz-Verkehr werden getrennt voneinander über die Kreuzung geleitet.

Laut Radentscheid sollen in den kommenden Jahren insgesamt 30 Ampelkreuzungen nach diesem niederländischen Kreuzungsstandard umgebaut werden, das entspricht sechs Kreuzungen jährlich.



Umsetzungsstand: 0 Kreuzungen umgesetzt

Leider liegen im Kontext der Straßenverkehrsordnung und gängiger deutscher Regelwerke keine Empfehlungen und Planungsrichtlinien für die Einrichtung von Schutzkreuzungen vor. Daher haben die Planer*innen des Stadtplanungsamtes in einem ersten Schritt Anforderungen für das notwendige Flächenprofil von Kreuzungen abgeleitet, das heißt unter Berücksichtigung derzeitiger Regelwerke und internationaler Leitfäden Flächenanforderungen für die Einrichtung der Warzonen und Schutzinseln definiert. Hieraus leitet sich ein Flächenquerschnitt von circa 18 m für potentielle Kreuzungen ab.

Die Auswahl der Kreuzungen gestaltet sich in Bonn als schwierig, da nur wenige Kreuzungen über die notwendigen Flächen zur Einrichtung der Schutzinseln gemäß des vom Radentscheid vorgeschlagenen niederländischen Kreuzungsdesigns verfügen. Die Stadtverwaltung hat in den vergangenen Monaten 46 Kreuzungen identifiziert, deren Umbaupotential nun weiter geprüft werden soll. In diesem Zusammenhang wurden auch ein Kriterien-Raster und Ranking erstellt, nachdem die prioritären Standorte für den Ausbau von Schutzkreuzungen in einem nächsten Schritt festgelegt werden sollen. Die Priorisierung erfolgt demnach anhand von Kriterien, die ausschlaggebend für die Netzbedeutung des Radverkehrs und relevant zur Behebung besonderer Gefahrenstellen für den Radverkehr sind. Zudem werden Kreuzungen berücksichtigt, die im Zuge anderweitiger Maßnahmen sowieso in den kommenden Jahren von Baustelleneinrichtungen betroffen sein werden. Die Vorschläge werden im weiteren Verlauf der Politik vorgelegt.

Ausblick

Wie in Kapitel 2.1 dargestellt, unterliegt auch die Umsetzung von Schutzkreuzungen einem aufwendigen Planungsprozess, der sich an den unterschiedlichen Leistungsphasen der HOAI orientiert.

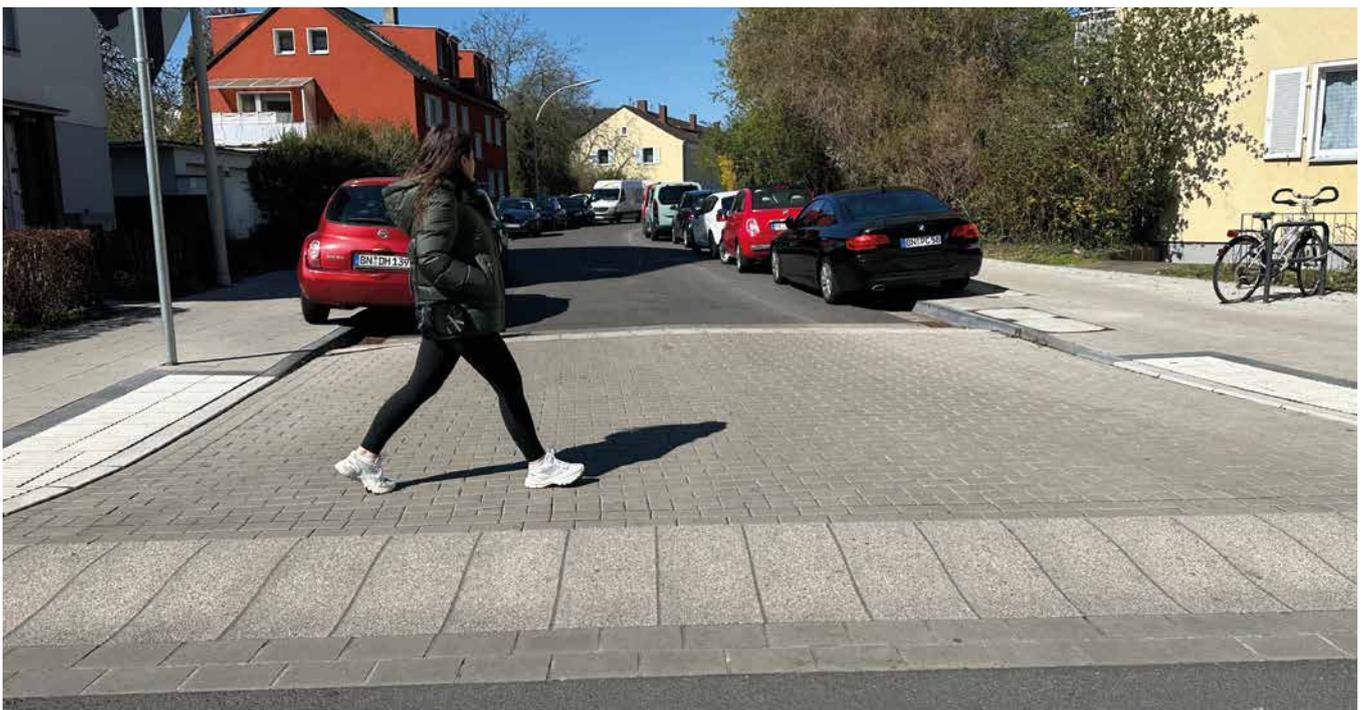
Damit ist die Erfüllung von Ziel 3 deutlich komplexer und mit höherem Zeitaufwand verbunden, verglichen mit dem vom Radentscheid und dem politischen Beschluss vorgegebenen Zeithorizont. Dieser ist nach Einschätzung und Prüfung der

Verwaltung nicht realistisch umsetzbar. Im Rahmen eines Umsetzungsfahrplans soll daher in den kommenden Monaten eine Auswahl der umzubauenden Schutzkreuzungen erarbeitet und ein Zeitplan für dessen Umsetzung vorgelegt werden. In aktuellen Planungsvorhaben erfolgt immer eine Prüfung über die Umsetzbarkeit des niederländischen Kreuzungsdesigns, zum Beispiel im Rahmen der Vorentwurfsplanung für den Bertha-von-Suttner-Platz sowie für den Knotenpunkt Provinzialstraße und Schieffelingsweg.

Ziel 4: Sichere Einmündungen und Zufahrten

Dem Radentscheid folgend, sollen in den kommenden Jahren 100 Straßenzufahrten und Grundstückseinmündungen so umgestaltet werden, dass sie sicher und barrierefrei zu queren sind. Hierfür soll der Fuß- und Radverkehr bei Einmündungen von Neben- in Hauptstraßen niveaugleich (also erhöht zur Fahrbahn und ohne Absenkung des Bordes) weitergeführt werden. Somit wird der Fuß- und Radweg auf gleichbleibender Wegeshöhe über den Einmündungsbereich geführt. Der Kfz-Verkehr hingegen quert den Fuß- und Radweg beim Ein- oder Abbiegen über Rampensteine. Die Rampensteine dienen dabei als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme, die den Fuß- und Radverkehr vor Fehlern oder Unaufmerksamkeit von Kfz-Führenden schützt.

Verbesserungen für den Fußverkehr auf der Endenicher Allee durch die Einrichtung niveaugleicher Einmündungsbereiche.



Umsetzungsstand:

2 Einmündungen und Zufahrten umgesetzt

Zwischen 2021 und 2022 hat die Stadt Bonn im Rahmen des Gehweg-Umbaus an der Endenicher Allee die Einrichtung von (fast) niveaugleichen Einmündungen erprobt. Es wurde eine leichte Absenkung des Bordes vorgenommen, um Menschen, die auf einen Blindenstock angewiesen sind, ein sicheres Vorankommen zu gewährleisten.

Ausblick

Aufbauend auf diesen Erfahrungen stimmt die Verwaltung einen Standard zur technischen Umsetzung für weitere Vorhaben ab. Hierfür wurden Gespräche mit unterschiedlichen Stakeholdern geführt, darunter die Behinderten-Gemeinschaft Bonn e.V., der Radentscheid Bonn, die Feuerwehr und die SWB. Für die Entwicklung eines Standards müssen Anforderungen für unterschiedliche Voraussetzungen geprüft, Anwendungsfälle definiert und Vorschläge für technische Ausbauvarianten entwickelt werden.

Ziel 5: Mehr Fahrradstellplätze

Gemäß dem Beschluss zum Radentscheid sollen pro Jahr 3.000 Fahrradstellplätze eingerichtet werden – das entspricht insgesamt 15.000 Fahrradstellplätzen. An Orten mit hohem Parkbedarf sollen davon mindestens 600 in Fahrradboxen und/oder Parkhäusern eingerichtet werden.

Umsetzungsstand:

725 Abstellanlagen eingerichtet, 872 in Planung

2021 und 2022 wurden insgesamt 725 Fahrradstellplätze eingerichtet, davon 21 in abschließbaren Fahrradboxen und 120 Plätze in überdachten und wettergeschützten Abstellanlagen.

Hiervon wurden 572 im Stadtbezirk Bonn, 61 im Stadtbezirk Bad Godesberg, 43 im Stadtbezirk Beuel und 28 im Stadtbezirk Hardtberg eingerichtet. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Standorte ist im Anhang zu finden.

Im Rahmen des Projektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wurden darüber hinaus 21 abschließbare Fahrradboxen an folgenden Standorten im Bezirk Bonn-Zentrum eingerichtet: Wilhelm-Levison Straße (5 Stellplätze), Arndtstraße (6 Stellplätze) und Kaiserstraße (10 Stellplätze).

Diese sind unter anderem über die „Bonn mobil“-App buchbar und können sowohl für das Kurzzeitparken als auch im Rahmen eines Jahresabonnements gebucht und genutzt werden.

Ausblick

Die geforderten Ziele des Radentscheid übersteigen die bisherigen Ausbauraten von Fahrradstellplätzen um ein Vielfaches. In den vergangenen Jahren wurde für den Ausbau ein jährliches Abstellanlagenkonzept erstellt. Um der Zielerfüllung des Radentscheid näher zu kommen, wurde daher das Verfahren angepasst: Ab Mitte 2023 wird eine App- und Web-Anwendung zur Verfügung stehen, die es Bonner*innen ermöglicht, Standortvorschläge für Abstellanlagen einzureichen. Aufbauend auf einem digitalisierten innerstädtischen Arbeitsablauf wird ein beschleunigtes Planungsverfahren der Standortvorschläge angestrebt.

Zudem wird derzeit eine Ausschreibung für einen Rahmenvertrag zum Bau von Fahrradbügeln vorbereitet. So soll sichergestellt werden, dass jährlich eine Mindestanzahl von Bügeln durch eine Baufirma aufgestellt werden kann. Im ersten Jahr möchte die Stadt Bonn mit 1.000 Abstellplätzen starten und die Anzahl sukzessive erhöhen.



Zwischen 2023 und 2024 sollen zudem weitere Abstellanlagen in automatischen Fahrradparkhäusern eingerichtet werden. So sollen der Stifts-, der Frankenbad- und Konrad-Adenauer-Platz sowie der Beueler Bahnhof jeweils mit einem Fahrradparkhaus ausgestattet werden. Die Stadthausgarage wird zudem eine abschließbare Abstellanlage erhalten. Hierdurch sollen 372 sichere Abstellanlagen geschaffen werden.

Mobilstation mit abschließbaren Fahrradboxen in der Bonner Südstadt.

Ziel 6: Geh- und Radwege nutzbar halten

Für ein sicheres Vorankommen fordert der Radentscheid, dass Rad- und Gehwege nutzbar gehalten werden. Dies umfasst die Instandhaltung und Sanierung der Asphaltdecke von Rad- und Fußinfrastruktur, eine prioritäre Parkraumüberwachung und die Ausweitung des Winterdienstes im Radwegenetz. Zur Nutzbarhaltung zählt auch, dass Rad- und Gehwege von Laub und dem Überwachsen von Sträuchern etc. freigehalten werden.



Umsetzungsstand:

Anpassung des Radwegenetzes für den Winterdienst, Sanierung von Radverkehrs-Infrastruktur

Winterdienst

Mit BonnOrange wird derzeit die Priorisierungsliste des Radverkehrs für den Winterdienst überarbeitet. Aktuell befinden sich circa 70 km Radverkehrsinfrastruktur in der Priorisierungsliste des Winterdienstes. Ziel ist es in einem ersten Schritt, die Lücken zu schließen und Wegeverbindungen zwischen Stadtteilen zu identifizieren, für die es aktuell noch keine Abdeckung durch den Winterdienst gibt.

In einem nächsten Schritt soll basierend auf dem abgestimmten Radwegenetz und dem Umsetzungsfahrplan des Radentscheid darüber entschieden werden, inwieweit die Kapazitäten für den Winterdienst ausgebaut werden sollten und können.

Baustellenführung

Die Einrichtung von Baustellen orientiert sich an den Vorgaben der StVO. Anlassbezogen wird der Leitfaden „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) herangezogen.

Parkraumüberwachung

Es wurden keine ergänzenden Maßnahmen getroffen, da sich die Parkraumüberwachung bereits zuvor gleichermaßen auf Geh- und Radweg konzentriert hat. Unter anderem für die Umsetzung des Parkraumkonzeptes der inneren Nordstadt und des Venusberges wurden zehn zusätzliche Personalstellen für Verkehrsüberwachung geschaffen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass Gehwege für alle gut nutzbar sind.

Sanierung und Instandhaltung, 1,2 km instand gesetzt

2021 wurde die Fahrbahndecke des 1 km langen Radweges entlang der Pascalstraße erneuert und instandgesetzt sowie die Fahrbahndecke der Fontanestraße saniert.

Im Rahmen der Umbauarbeiten auf der Bornheimerstraße wurde eine eigene Radverkehrs-Umleitung ausgeschildert, hier zu sehen auf der Maxstraße.

Ziel 7: Transparente Umsetzung

Der Radentscheid fordert einen jährlichen schriftlichen Bericht über den Umsetzungsstand des Radentscheid und eine transparente Offenlegung über die Akquise von Fördermitteln sowie die Einbindung externer Akteur*innen.

Umsetzungsstand:

Einführung Jour-Fix Radentscheid Bonn, Aktualisierung der Webseite zu Fahrradthemen und -projekten der Stadt, Veröffentlichung eines Transparenzberichts

Der vorliegende Bericht ist die erste Veröffentlichung, die über den Umsetzungsstand des Radentscheid Bonn informiert und somit der Forderung des Bürgerbegehrens nachkommt. Wie eingangs erwähnt, konnten erst im Zuge des letzten Jahres zentrale Stellen neu besetzt werden und dieser Aufgabe entsprechend nachgekommen werden.

Parallel wurde die Webseite zu Mobilitäts- und Verkehrsthemen überarbeitet. Unter www.bonn.de/radverkehr informiert die Stadt Bonn seit Februar 2023 gebündelt über die aktuellen Projekte und Themen rund um den Radverkehr.

Darüber hinaus hat die Stadtverwaltung seit 2021 einen regelmäßigen Jour-Fix mit Vertreter*innen des Radentscheid Bonn eingerichtet, in welchem der Umsetzungsstand der einzelnen Ziele diskutiert wird. Bislang wurden 19 Jour-Fixe durchgeführt.

4. Fazit

Der Radentscheid hat der Mobilitätswende in Bonn neuen Rückenwind verschafft. Er ist eine große Chance, unsere Stadt lebenswerter, kinderfreundlicher und klimagerecht zu gestalten. Die von der Zivilgesellschaft formulierten und von der Politik beschlossenen Ziele sind starke Treiber für einen beschleunigten Ausbau guter Fuß- und Radinfrastruktur. Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Ausbaurate von Radverkehrsanlagen in Bonn fast vervierfacht.

Gleichzeitig stellen die Zielvorgaben des Radentscheid die Stadt Bonn vor eine große Herausforderung. Wie der Bericht aufzeigt, sind insbesondere die Ziele drei, vier und fünf des Radentscheid nur schwierig mit den aktuellen Planungsanforderungen und -prozessen in Einklang zu bringen. Daher hat die Stadt in den ersten beiden Jahren vor allem Maßnahmen ergriffen, um die erforderlichen Ressourcen und Strukturen zu schaffen sowie Planungsprozesse zu beschleunigen. Dort, wo die Zielumsetzung des Radentscheid jedoch mit größeren Umplanungen verbunden ist, werden die zeitlichen Fristen des Bürgerbegehrens auch zukünftig nicht eingehalten werden können. Die Stadt Bonn erarbeitet daher derzeit einen Umsetzungsfahrplan. Hierin soll unter Berücksichtigung der oben genannten Faktoren ein ambitionierter aber angepasster Zeitplan für die Umsetzung der Radentscheid Maßnahmen erarbeitet und mit der Politik abgestimmt werden.

Darüber hinaus sehen sich Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitätswende mit Herausforderungen konfrontiert, die ein ambitioniertes und koordiniertes Vorgehen auf Landes- und Bundesebene erfordern. So stellt der Fachkräftemangel von Verkehrsingenieur*innen eine besondere Herausforderung für die Mobilitätswende dar.

Hürden ergeben sich zudem aus den verbindlichen Regelungen der StVO. So ist beispielsweise die Anordnung von „Tempo 30“ an strenge Vorgaben geknüpft. Auch die Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen hängt von den Anforderungen von ERA und RAS ab. Damit die Stadt Bonn und andere Kommunen mehr Handhabe in der Ausgestaltung der Mobilitätswende erhalten, ist es wichtig, dass der Bund durch die Anpassungen der StVO und progressive Vorgaben für die Einrichtung von Rad- und Fußverkehrsanlagen geeignete Weichen setzt. Die neuen „E-Klima“ der FGSV sind ein erster bedeutsamer Schritt in diese Richtung.

Anlage

Übersicht Anzahl der Stellplätze Fahrradabstellanlagen (Umsetzung 2021/2022)				
Stadtbezirk	Ort der Fahrradabstellanlage	Anlehnbügel	Stellplätze	mit Überdachung
Bonn	Opernhaus		11	✓
Bonn	Weberstraße		4	
Bonn	Wilhelmsplatz		11	✓
Bonn	Frankenbad		11	✓
Bonn	Chlodwigplatz		11	✓
Bonn	Beringstraße		21	✓
Bonn	Kaiserstraße/Nassestraße		11	✓
Bonn	Juridicum		11	✓
Bonn	Museum König		11	✓
Bonn	Poppelsdorfer Allee		11	✓
Bonn	Rosental		12	
Bonn	Kaufmannstraße	4	8	
Bonn	Wilhelm-Levison-Straße	7	14	
Bonn	Arndstraße	5	10	
Bonn	Mozartstraße	9	18	
Bonn	Herwarthstraße	7	14	
Bonn	Haydnstraße	7	14	
Bonn	Stiftsplatz		11	
Bonn	Fahrradabstellanlage Chlodwigplatz	3	6	
Bonn	Beethovenhalle		18	
Bonn	Endenicher Allee	35	70	
Bonn	Ellerstraße 31	8	16	
Bonn	Adolfstraße	19	38	
Bonn	Poppelsdorfer Platz	12	24	
Bonn	Dorotheenstraße 85	3	6	
Bonn	Georgstraße	8	16	
Bonn	Hausdorfstraße	12	24	
Bonn	Husarenstraße	3	6	
Bonn	Im Krausfeld 20	3	6	
Bonn	Katzenburgweg 5	3	6	
Bonn	Kekulestraße 20/26	6	12	

Stadtbezirk	Bezeichnung	Anlehnbügel	Stellplätze	mit Überdachung
Bonn	Kölnstraße 9/11	4	8	
Bonn	Luisenstraße 34	4	8	
Bonn	Marktplatz		33	
Bonn	Meckenheimer Allee	2	4	
Bonn	Nordstraße 108	5	10	
Bonn	Rehfuesstraße 55	3	6	
Bonn	Rheinweg	7	14	
Bonn	Fahrradabstellanlage Rosental/Drususstraße		3	
Bonn	Stiftsplatz	3	6	
Bonn	Weberstraße	6	12	
Bonn	Haltestelle Kurfürstenplatz	3	6	
Bad Godesberg	Parkplatz Margaretensstraße		27	
Bad Godesberg	Änchenplatz 2	2	4	
Bad Godesberg	Am Fronhof 3	4	8	
Bad Godesberg	Alte Bahnhofsstraße 12	2	4	
Bad Godesberg	Friedhof Rüngsdorf/Konstantinstraße 53	3	6	
Bad Godesberg	Plittersdorfer Straße 204		12	
Beuel	Combachstraße	3	6	
Beuel	Kaiser-Konrad-Straße 26	2	4	
Beuel	Königswinterer Straße 720	8	16	
Beuel	Am Buschhof 30		6	
Beuel	Johann-Link-Straße		11	✓
Hardtberg	Spielplatz Auf dem Kirchbüchel	3	6	
Hardtberg	Rochusstraße		22	

Summe Stellplätze Gesamt	704	
Summe Stadtbezirk Bonn	572	
Summe Stadtbezirk Bad Godesberg	61	
Summe Stadtbezirk Beuel	43	
Summe Stadtbezirk Hardtberg	28	



