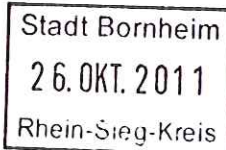


Dr. Gerd Müller-Brockhausen
Domhofstr. 13
53332 Bornheim
Tel.: 02222 81751
Fax.: 02222 952113
Email: Gerd@brockhausen.eu

Kurt Schiwy
Breite Straße 16
53332 Bornheim



An den
Ausschuss für Bürgerangelegenheiten
der Stadt Bornheim
Herrn Thorsten Knott
Rathausstrasse 2
53332 Bornheim

Durchschrift an
den Bürgermeister
Wolfgang Hüneler

26. Oktober 2011

Bürgerantrag: Fahrradschutzstreifen in Bornheim von Roisdorf nach Brenig L118

Sehr geehrter Herr Knott,

hiermit stellen wir einen Bürgerantrag gemäß § 24 GO mit dem Ziel, Ihren Ausschuss mit unserem neuen Fahrradwegekonzept für Bornheim bekannt zu machen.

Dieses Konzept sieht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von RadfahrernInnen auf der stark befahrenen Strecke von der Bonner Straße/Ortsgrenze Alter bis zur Königstraße am Hellenkreuz (L 183) eine Markierung von Radwegen auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen vor.

Hierbei sind Abschnitte mit vorhandenen Fahrradwegen ausgeklammert, z. B. auf der Königstraße zwischen den Einmündungen Sekunda- und Pohlhausenstraße (Abschnitt 3 in der Anlage Übersichtskarte).

Wir legen das Fahrradschutzstreifenkonzept als Papierfassung bei und würden es gerne mit einem Beamer auf der nächsten Sitzung am 22.11.2011 vorstellen und zwar Kurt Schiwy, Steffen Voth und Gerd Müller-Brockhausen.

Dabei möchten wir auch folgende Fragen stellen:

- Frage zum Punkt 20 des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bornheim vom Jahr 2003 in der Antwort vom 28.9.2011 an den VPLA Ausschuss: Die StVO-Novelle 2009 lässt auch bei verkehrsreichen Strassen ohne Begrenzung Schutzstreifen zu, siehe Anlagen. Kann dies auch in der Verwaltung der Stadt Bornheim in diesem Punkt noch überprüft werden, weil in der Beanwortung zu diesem Punkt die Verkehrsdichte als Hinderungsgrund genannt wird?
- Können diese Markierungen an der verkehrsreichen Strecke der Bonner Str. vom Bahnhof Roisdorf bis zur Shell Tankstelle (Abschnitt 6 in der Anlage Übersichtskarte) vorrangig angebracht werden?

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Müller-Brockhausen
(Vors. ADFC Bornheim)

Kurt Schiwy
(ADFC Bornheim)

- Anlagen
- Durchschrift an den Bürgermeister der Stadt Bornheim

32 3. die Verkehrsstruktur und die unterschiedlichen Benutzungsansprüche dies im Einzelfall vertretbar erscheinen lassen.

33 Wird der Radverkehr ausnahmsweise zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Satz 3 Nr. 4 Satz 2) gezeigt werden, es sei denn, für den Radverkehr gelten eigene Lichtzeichen.

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten, außer wenn unangemessene Geschwindigkeiten mit Sicherheit zu erwarten sind, nur auf Grund von Verkehrsbeobachtungen oder Unfalluntersuchungen dort angeordnet werden, wo diese ergeben haben, daß

5 2. auf einer bestimmten Strecke eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist. Das kann vor allem der Fall sein

7 b) auf Strecken, auf denen längs verkehrende Fußgänger oder Radfahrer häufiger angefahren oder gefährdet worden sind,

12 3. die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt oder nicht erwartet worden sind. Das kann außerhalb geschlossener Ortschaften vor allem der Fall sein

15 c) auf Strecken, auf denen Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn häufiger angefahren worden oder in Gefahr geraten sind.

Zu Zeichen 340 Leitlinie

II. Schutzstreifen für Radfahrer

1. Allgemeines

2 Eine Leitlinie kann auch markiert werden, um die Fahrbahn in Fahrstreifen und einen oder zwei Schutzstreifen zu gliedern. Die Schutzstreifen liegen jeweils am rechten Fahrbahnrand.

3 Der Radverkehr muß den Schutzstreifen im Streckenverlauf benutzen. Dessen Benutzungspflicht ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 4 Satz 3).

4 2. Innerorts

a) Innerorts kann die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn dann in Betracht kommen, wenn

5 1. die Trennung des Fahrzeugverkehrs durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage des Sonderweges (baulich angelegter Radweg, Radfahrstreifen) aber nicht möglich ist oder

6 2. die Trennung des Fahrzeugverkehrs durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht nicht zwin-

7 5. Wird der Radverkehr ausnahmsweise zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Satz 3 Nr. 4 Satz 2, 2. Halbsatz) gezeigt werden, es sei denn, für den Radverkehr werden eigene Lichtzeichen angeordnet.

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nr. I erforderlich sein,

4 3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.

Zu Zeichen 340 Leitlinie

II. Schutzstreifen für Radfahrer

2 1. Die Leitlinie für Schutzstreifen ist im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 zu markieren und auf vorfahrtberechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen als Radverkehrsführung fortzusetzen.

3 2. Auf die Markierung einer Leitlinie in Fahrbahnmitte ist zu verzichten, wenn abzüglich Schutzstreifen der verbleibende Fahrbahnanteil weniger als 5,50 m breit ist.

4 3. Zu Schutzstreifen vgl. auch zu Nummer I 5 zu § 2 Abs. 4 Satz 2.

gend erforderlich wäre, dem Radverkehr aber wegen der nicht nur geringen Verkehrsbelastung (in der Regel mehr als 5000 Kfz/24 Std.) und der Verkehrsbedeutung ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und

7 3. dies die Breite der Fahrbahn, die Verkehrsbelastung (in der Regel bis zu 10 000 Kfz/24 Std.) und die Verkehrsstruktur (in der Regel Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr unter 5 Prozent bzw. unter 500 Lkw/24 Std.) grundsätzlich zuläßt.

weggefallen

8 Die besonderen örtlichen und verkehrlichen Umstände sind zu berücksichtigen.

b) Voraussetzung für die Markierung von Schutzstreifen innerorts ist, daß

9 1. bei beidseitigen Schutzstreifen die Breite der für den fließenden Fahrzeugverkehr zur Verfügung stehenden, im Gegenverkehr benutzbaren Fahrbahn mindestens 7 m und weniger als 8,5 m,

10 2. die Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr 1,6 m, mindestens 1,25 m und

11 3. die restliche Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr mindestens 4,5 m, höchstens 5,5 m beträgt sowie

12 4. die Verkehrsbelastung und Verkehrsstruktur eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch mehrspurige Fahrzeuge nur in seltenen Ausnahmefällen notwendig macht und

13 5. der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn durch Zeichen 283 ausgeschlossen wird.

14 c) Der Einsatz von Schutzstreifen in Kreisverkehren scheidet aus.

15 3. Außerorts scheidet die Markierung von Schutzstreifen aus.

16 4. a) Die Leitlinie ist im Streckenverlauf als unterbrochener Schmalstrich im Verhältnis 1:1:1 zu markieren. An Kreuzungen und Einmündungen soll von einer Markierung abgesehen werden.

17 b) Die Zweckbestimmung des Schutzstreifens kann in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild "Radfahrer" (§ 39 Abs. 4) verdeutlicht werden.

Zu Zeichen 357 Sackgasse

1 I. Das Zeichen sollte nur aufgestellt werden, wenn die Straße nicht ohne weiteres als Sackgasse erkennbar ist.

Zu Zeichen 357 Sackgasse

1 I. Das Zeichen ist nur anzuordnen, wenn die Straße nicht ohne weiteres als Sackgasse erkennbar ist.

2 II. *Ist die Durchlässigkeit einer Sackgasse für Radfahrer und Fußgänger nicht ohne weiteres erkennbar, ist im oberen Teil des Zeichens je nach örtlicher Gegebenheit ein Sinnbild für „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ in verkleinerter Ausführung in das Zeichen zu integrieren.*

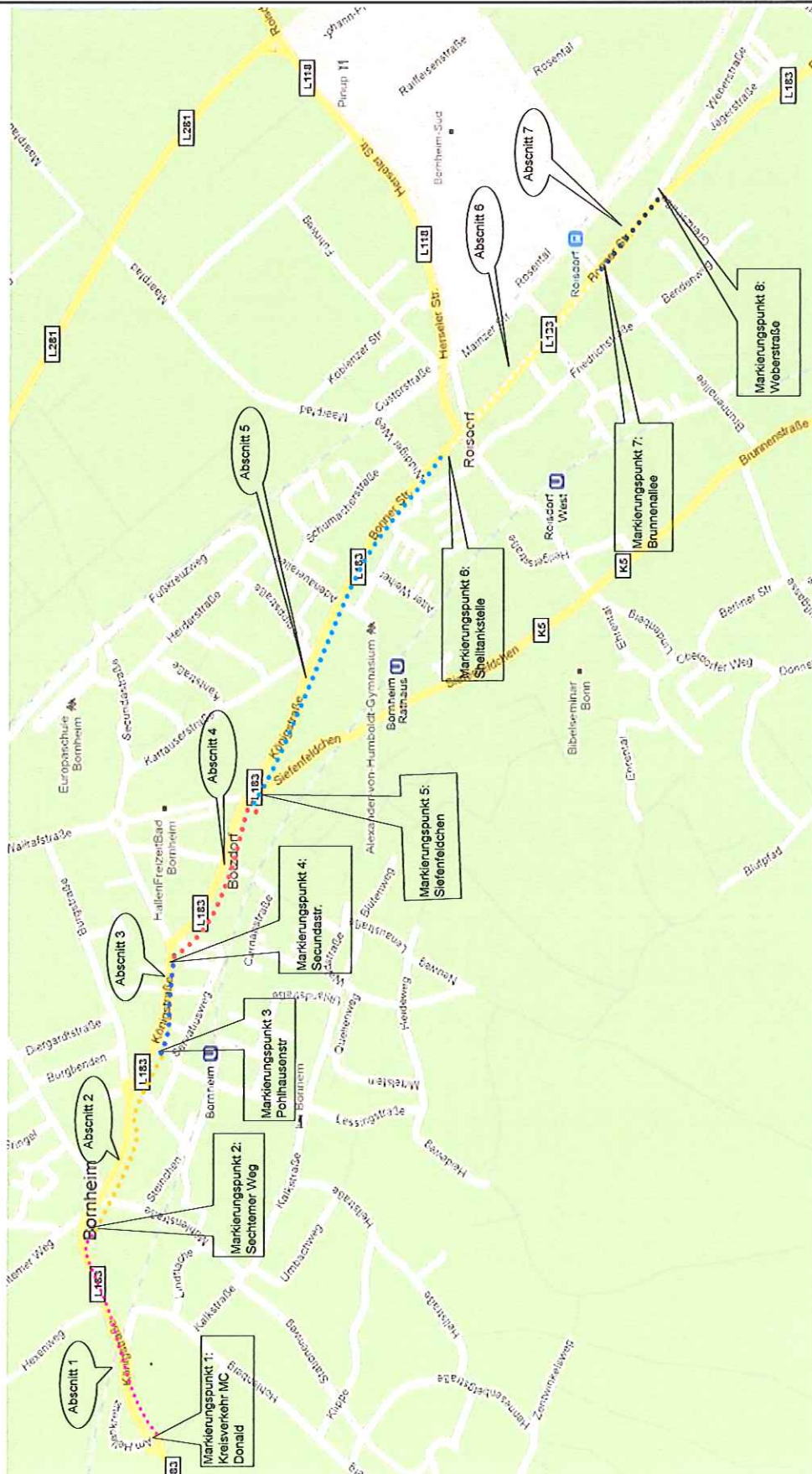
Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Ziel: Realisierung eines durchgehenden Radweges in Bornheim entlang der L183

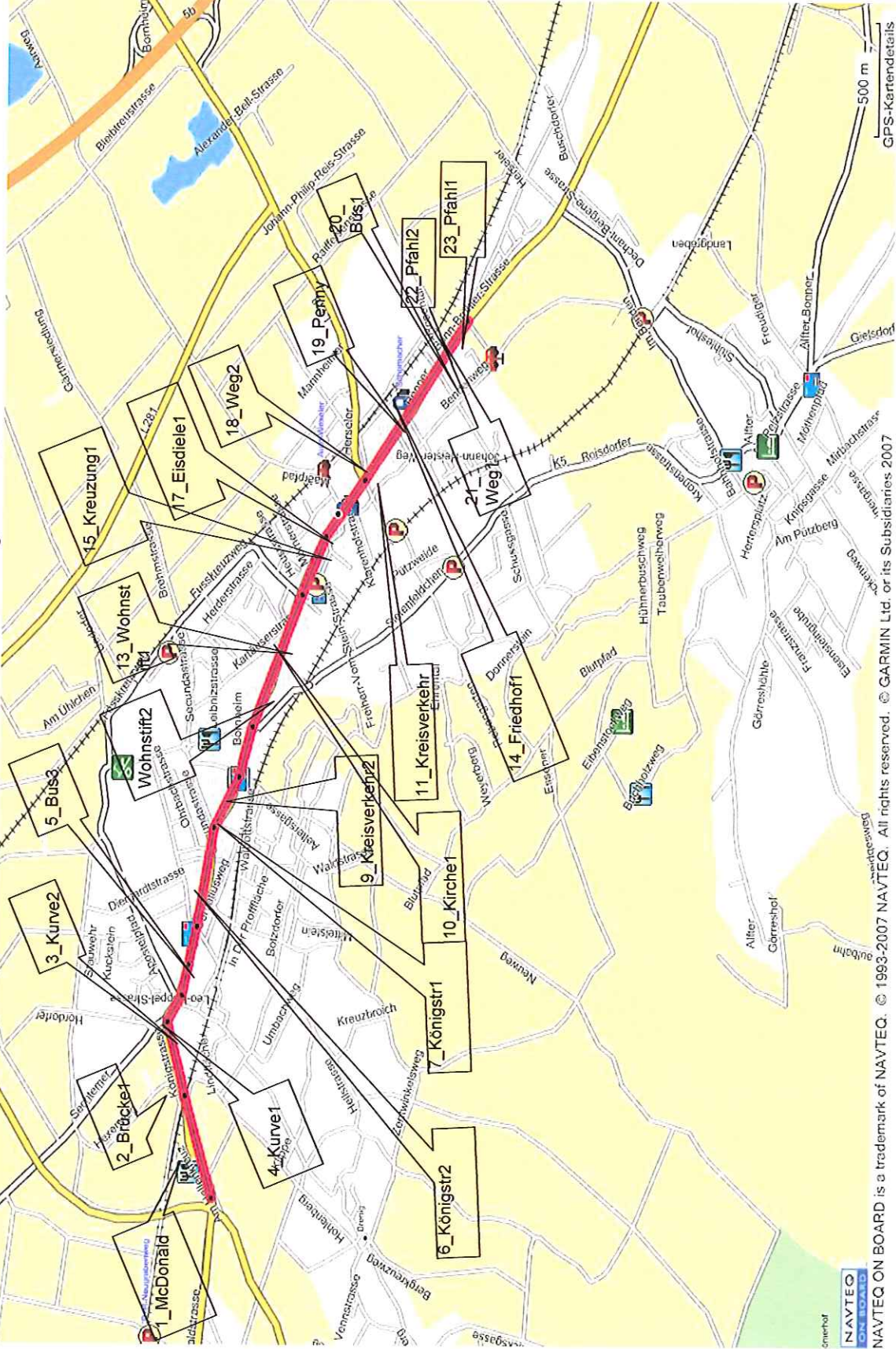
Stand:

26.10.2011



Abschnitt	Von	bis	Farbe	Handlungsempfehlung:
1	Kreisverkehr MC Donald	Sechtemer Weg		Markierung auf der Straßenfahrbahn
2	Sechtemer Weg	Pohlhausenstr		Markierung auf der Straßenfahrbahn u. Fußgängerübergang
3	Pohlhausenstr	Secundastr.		Einbahnstr. mit separaten Fahrradweg
4	Secundastr.	Siefenfeldchen		Markierung auf der Straßenfahrbahn
5	Siefenfeldchen	Shelltankstelle		Markierung auf der Straßenfahrbahn
6	Shelltankstelle	Brunnenallee		Markierung auf der Straßenfahrbahn
7	Brunnenallee	Weberstr		Markierung auf der Straßenfahrbahn

Ziel: Realisierung eines durchgehenden Radweges in Bornheim entlang der L183



Quelle Wikipedia

Radverkehrsanlage

Eine Radverkehrsanlage ist vorrangig oder ausschließlich für die Benutzung mit dem Fahrrad vorgesehen.

Eine Radverkehrsanlage ist eine Anlage für den Radverkehr, die durch bauliche Maßnahmen, durch Markierung und/oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen geschaffen wird.

Zu den Radverkehrsanlagen gehören demnach (benutzungspflichtige) Sonderwege für Radfahrer (StVO-Zeichen 237, 240, 241, 244) mit Radwegen und Radfahrstreifen, Radwege ohne Benutzungspflicht und Schutzstreifen.

Sekt 1997 wird in der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Benutzungspflichtige Radwege

Grundsätzlich gilt, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen müssen (§ 2 Abs. 1 StVO).

Nur wenn es auf der Straße eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage gibt, müssen Radfahrer diese benutzen.

Die Benutzungspflicht ist in § 2 Abs. 4 StVO geregelt.

Radwege sind benutzungspflichtig, wenn sie Teil der Straße, zu der auch die Fahrbahn gehört, sind und in Fahrtrichtung mit den blauen Verkehrsschildern mit Fahrradsymbol (Zeichen 237, 240 oder 241) gekennzeichnet sind.

Die Fahrbahn darf dann nur in Ausnahmefällen benutzt werden.

Eine ausdrückliche Benutzungspflicht für Radwege in der Straßenverkehrs-Ordnung findet sich in der StVO § 27 (1) von 1937.

Sie bedingt eine Verkehrssicherungspflicht der Kommunen.

Bei rechtzeitig gemeldeten Schäden, die nicht in angemessener Zeit entschärft werden, ist der Straßenbaustraßenbauer, also in der Regel die Kommune, im Falle eines dadurch mitverschuldeten Unfalls regresspflichtig.

Radfahrstreifen

Radwege können auch auf Fahrbahnniveau angelegt werden. Sie werden dazu in der Regel von der Fahrbahn mit durchgezogenem Breitschraff (Zeichen 295) abgetrennt. Wenn sie mit Zeichen 237

als benutzungspflichtig gekennzeichnet sind, werden sie als Radfahrstreifen bezeichnet. Ihre Breite soll mind. 1,85 Meter betragen (inklusive 0,25 Meter für die Fahrbahnmarkierung).

Die Mindestbreite beträgt 1,50 Meter. An einzelnen, kurzen Engstellen kann jedoch auch eine geringere Breite (mind. 1,00 Meter) noch zulässig sein.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung bezeichnete Radfahrstreifen bis zum 1. September 2009 als weniger wünschenswert als baulich angelegte Radwege.

obwohl sie den dort aufgestellten Anforderungen am ehesten entsprechen. Allerdings waren sie auch damals schon getrennten

und gemeinsamen Fuß- und Radwegen vorzuziehen. Radfahrstreifen werden manchmal mit den nachfolgend erläuterten Schutzstreifen fälschlich zusammenfassend als (Fahr)Radspur bezeichnet.



Schutzstreifen

Schutzstreifen sind Radverkehrsanlagen, die mit Zeichen 340 (Leitlinie) und dem Symbolbild Fahrräder auf der Fahrbahn markiert werden. Sie sind keine Sonderwege für Radfahrer und werden daher nicht mit Zeichen 237 gekennzeichnet.

Das Parken auf dem Schutzstreifen ist verboten, das Halten ist dagegen erlaubt. Umstritten ist die Rechtsmeinung, dass sich eine Benutzungspflicht für Radfahrer aus dem Rechtsfahrgebot ergibt.

Gerechtsurteile gestehen Radfahrern einen Seitenabstand bis zu 80 cm vom Fahrbahnrand zu und bei parkenden Fahrzeugen mindestens 1 m.

Radfahrer und andere Fahrzeugführer dürfen die Markierung bei Bedarf überfahren, wenn Radfahrer nicht gefährdet werden.

Die Markierung von Schutzstreifen kommt innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h in Frage.

Sie können angelegt werden, wenn eine Radwegbenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines Sonderweges aber nicht möglich ist

oder dem Radverkehr ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und Fahrbahnbreite und Verkehrsstruktur es grundsätzlich zulassen.

Die Zweckbestimmung des Schutzstreifens muss in regelmäßigen Abständen mit der Markierung des Symbols „Radfahrer“ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.



Zeichen:

Zeichen 237: (Sonderweg für) Radfahrer



Zeichen 240: gemeinsamer Fuß- und Radweg



Zeichen 241: getrennter Rad- und Fußweg



Geschätzte Kosten:			
Kosten laufender Meter	€/m		5,60 €
Gesamtlänge	m		3.600
Länge mit Markierungsbedarf ca.	m		2.500
Richtungen der Markierungen			2
	Summe ca.		28.000 €

Zum Thema gibt es eine Menge Informationen auf der Website des ADFC Bundesverbandes unter:
<http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/StVO--Co/StVO-Novelle-2009/StVO-Novelle-2009>

Der vollständige Text der aktuell gültigen VwV-StVO findet sich unter:
http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm#ivz1

Eine Gegenüberstellung von altem und neuem Recht ist unter folgendem Link herunterzuladen:
http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/113/Info_StVONovelle_2009.pdf
(VwV-StVO ab Seite 6)

Die Beschränkung der Anwendung von Schutzstreifen auf Straßen mit einem DTV („durchschnittlicher täglicher Verkehr“; entspricht in etwa Autos pro Tag) von maximal 10.000 stand in der Verwaltungsverordnung zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Diese wurde im Zuge der StVO Novelle 2009 geändert; die genannte (und viele weitere) Beschränkung wurde ersatzlos gestrichen, da die Erfahrungen seit der Novelle von 1997 gezeigt haben, dass es keine fachliche Rechtfertigung für die o.a. Einschränkung gibt.

Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim - Radverkehrskommission

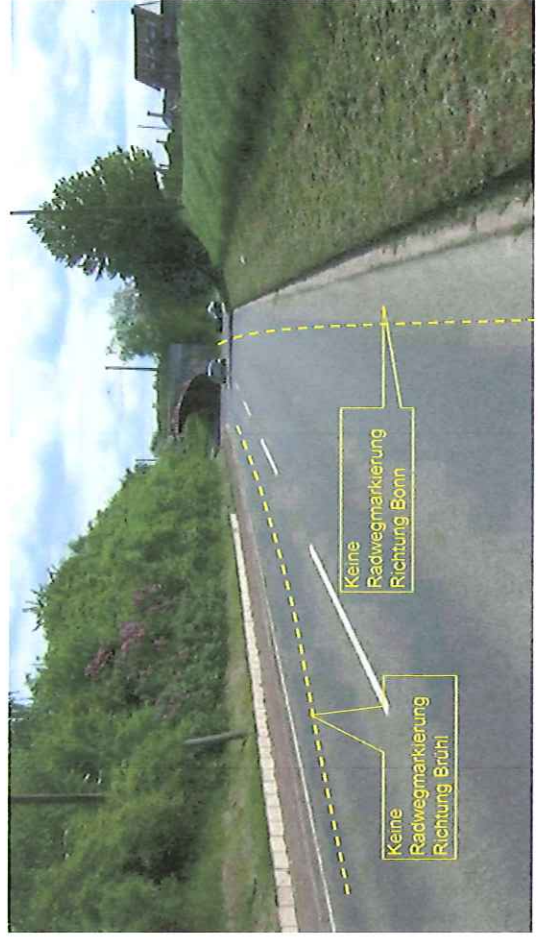
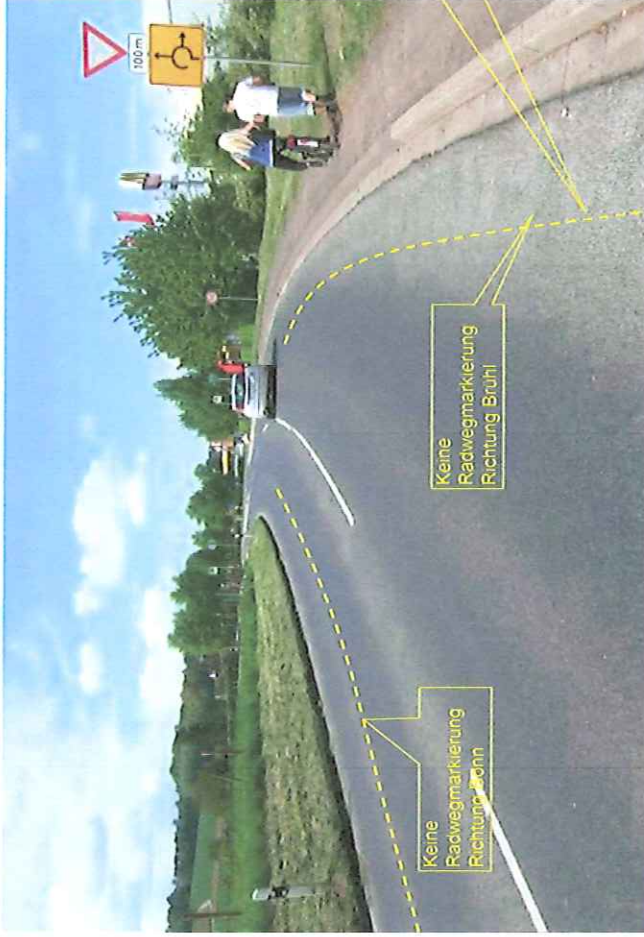
(Auszug) vom 16.05.2003

Abkürzungen

RW Radweg
 GW Gehweg
 SS Suggestivstreifen
 Fb Fahrbahn
 Einm. Einmündung
 LSA Lichtsignalanlage
 Rf Radfahrer (Ampel)
 Fg Fußgänger

Nr.	Abschnitt	Ortsteil	Straße		Abschnitt	Maßnahme	Hauptgruppe Maßnahme	Untergruppe Maßnahme
			Klass	Name				
21	Reisdorf		L 183	Bonner Str.	Knoten Brunnenallee - Bnf.	Einbeziehung Bnf-Zufahrt u. Einm. Brunnenallee in LSA (Verschiebung, Modifikation mit 2. LSA)	Sicherung Querungsstelle	sonstige Maßnahme
28	Bornheim		L 183	Bonner Str.	Einm. Wiediger Weg	Anlage FGU prüfen	Sicherung Querungsstelle	sonstige Maßnahme
28	a	Bornheim	L 183	Bonner Str.	Einm. Wiediger Weg	Wambschilderung VZ 139	Sicherung Querungsstelle	Beschilderung
36	Bornheim			neue Verlängerung Fußkrenzweg	LSA Uckerdorfer Weg/gem. RW/GW zur Europascule	Überprüfung LSA-Sperzeiten für Rf u. Fg	Sicherung Querungsstelle	sonstige Maßnahme
40	Bornheim		L 183	Königsstr.	Knoten Abschaltpfad/Mühlenstr.	Querung verbessern in Zusammenhang mit Überplanung Knoten	Sicherung Querungsstelle	sonstige Maßnahme
23	Reisdorf		L 183	Bonner Str.	Einm. Weberstr. - Brühl-Bonner Str.	Querungshilfe zur Weberstr. anlegen, ggf. Knotenumbau (z.B. Minikreis)	Sicherung Querungsstelle	bauliche Maßnahme
31	Bornheim		L 183	Bonner Str.	Querung Höhe Bach/Wohnsift, Fortführung gem. RW/GW	Querungshilfe (Mittelinsel od. Einengung), Bordabsenkungen	Sicherung Querungsstelle	bauliche Maßnahme
20	Reisdorf		L 183	Bonner Str.	Stadtgrenze - Güterbahnhofstr.	beidseitig SS bei veränderter Fb.aufteilung	Ausbau Radverkehrsanlage	Radverkehrs- markierung
30	a			Adenauerallee	Schumacherstr. - Rathausstr.	beidseitig SS bei veränderter Fb.aufteilung, später über neue Unterführung hinaus fortsetzen	Ausbau Radverkehrsanlage	Radverkehrs- markierung

Titel McDof1



Problem: Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund: 

Besonderheit: Stark frequentierter Ort
 Besonderer Gefahrenbereich!

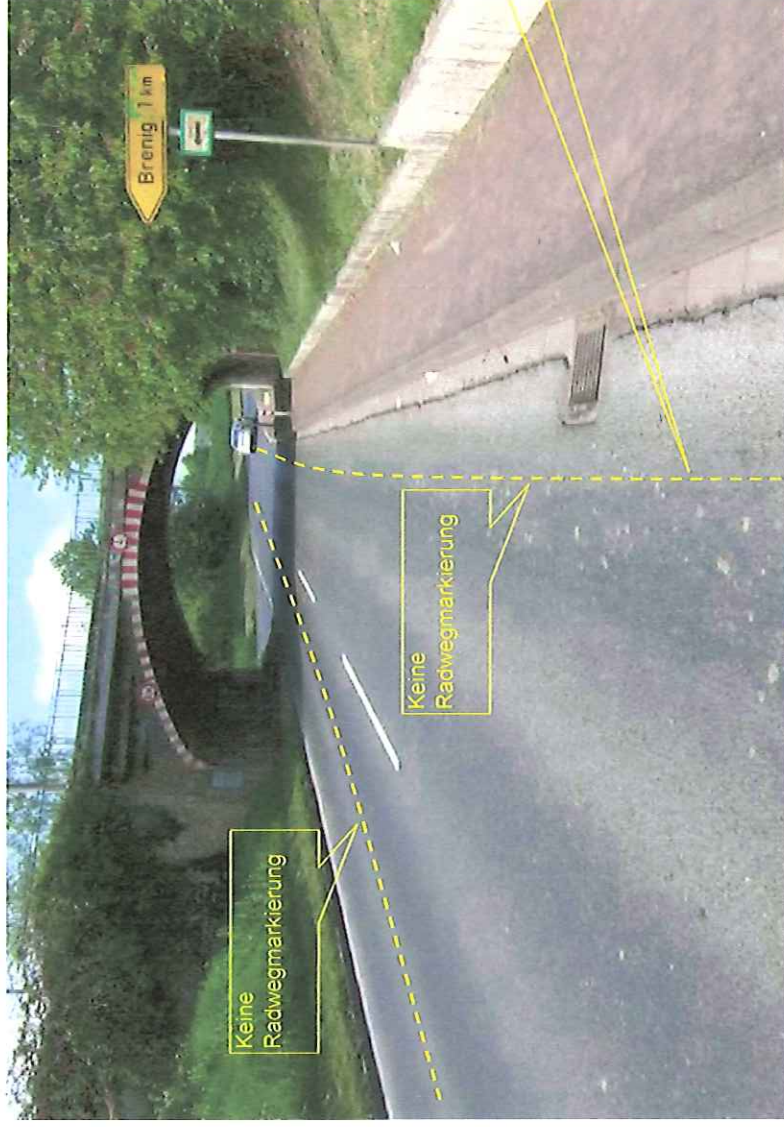


Ort: Kreisverkehr McDonald
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl

Ort: Kreisverkehr McDonald
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Bonn



Titel Brücke1



Problem: Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund:

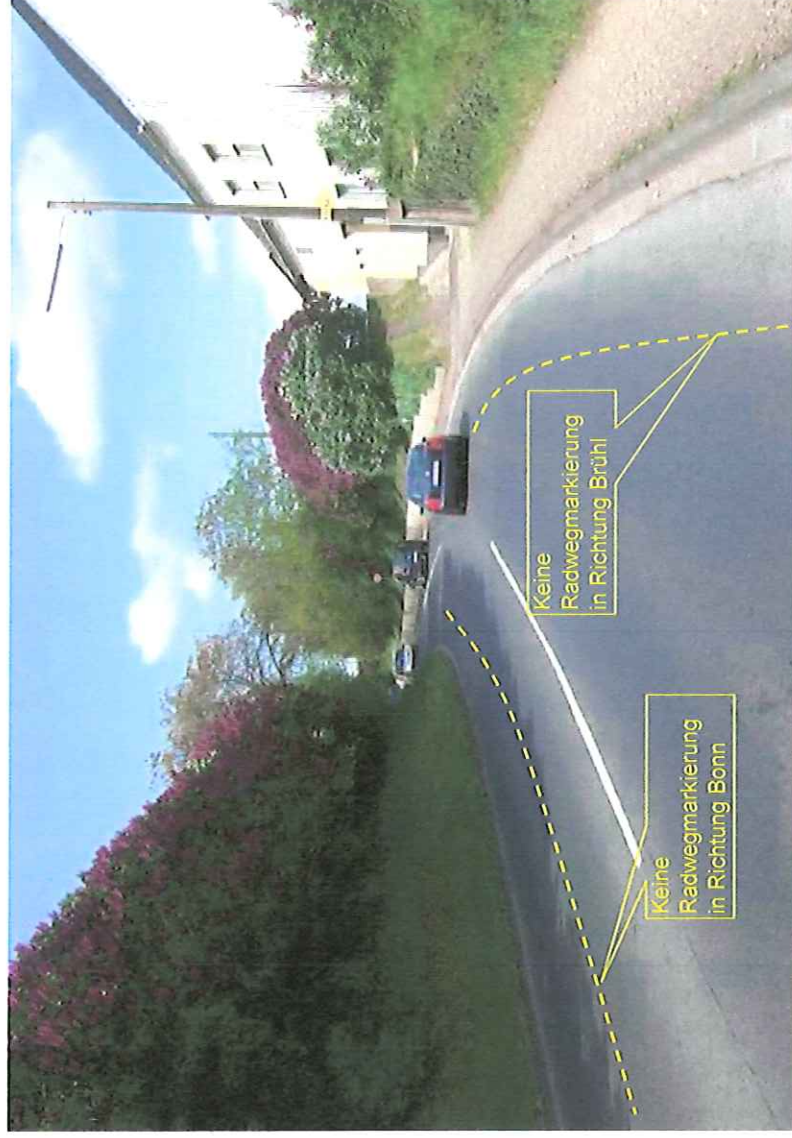
Besonderheit: Stark frequentierter Ort
 Besonderer Gefahrenbereich!



Ort: Brücke Straßenbahn / Abzweig Richtung Brenig
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl

Titel

Kurve2



Keine
Radwegmarkierung
in Richtung Brühl

Keine
Radwegmarkierung
in Richtung Bonn

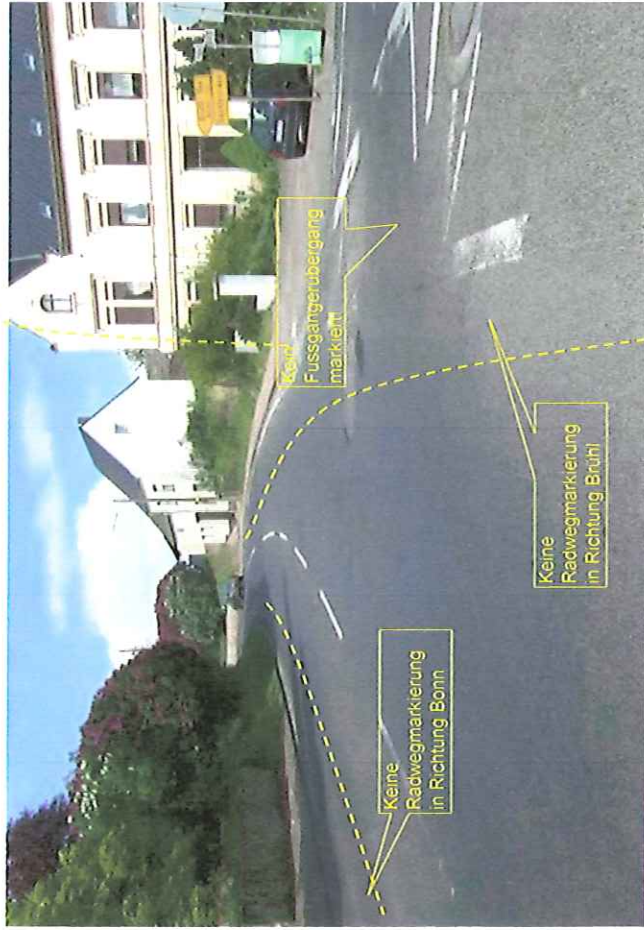
Problem:	Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund:	
Besonderheit:	Stark frequentierter Ort Besonderer Gefahrenbereich u.a. wegen Kurve!
Breite:	

Lösung 1: Markierung auf der Straßenfahrbahn



Ort:	Kurve2/Abzweig Richtung Sechtem
Ortsteil:	Bornheim
Fahrtrichtung:	Brühl

Titel Kurve1



Problem: Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund: Übersicht

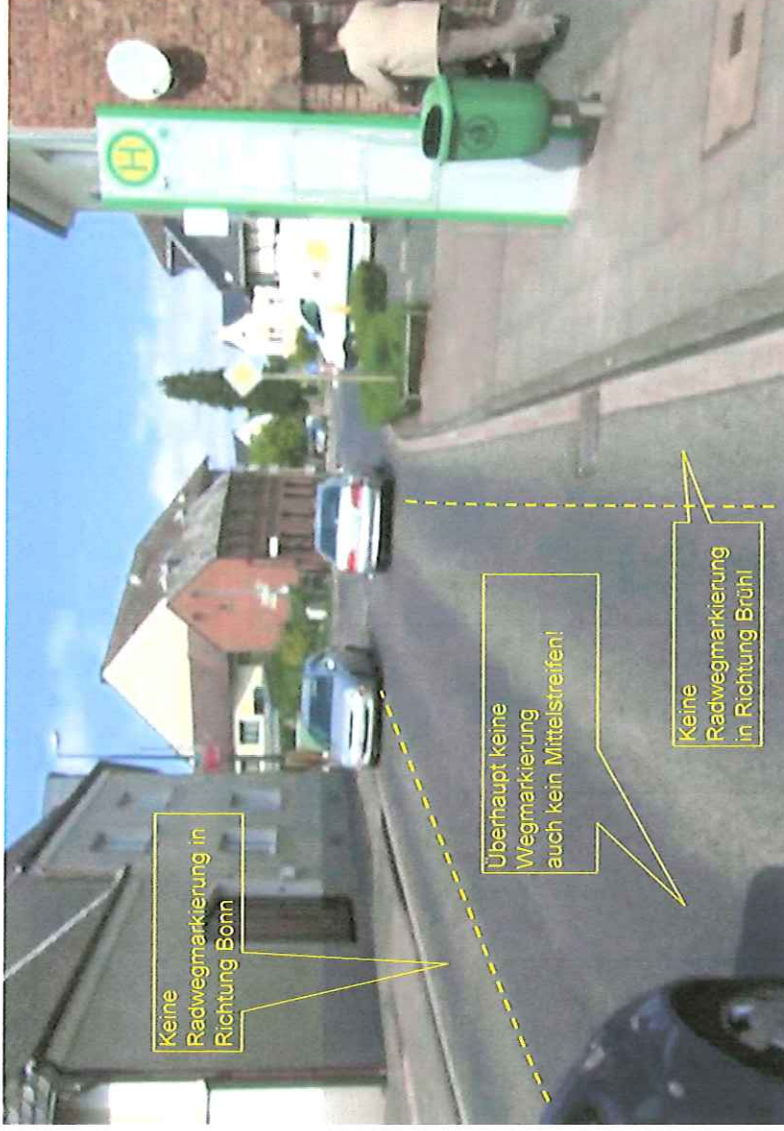
Besonderheit: Stark frequentierter Ort
Besonderer Gefahrenbereich!



Ort: Kurve1/Abzweig Richtung Sechtem
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl



Titel Bus2



Problem: Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Stark frequentierter Ort
Besonderer Gefahrenbereich!
besonders eng

Breite:

Lösung 1: Markierung auf der Straßenfahrbahn



Ort: Bushaltestelle Mühlenstrasse
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl

Titel Kreisverkehr 3



Problem: Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Stark frequentierter Ort
Besonderer Gefahrenbereich!

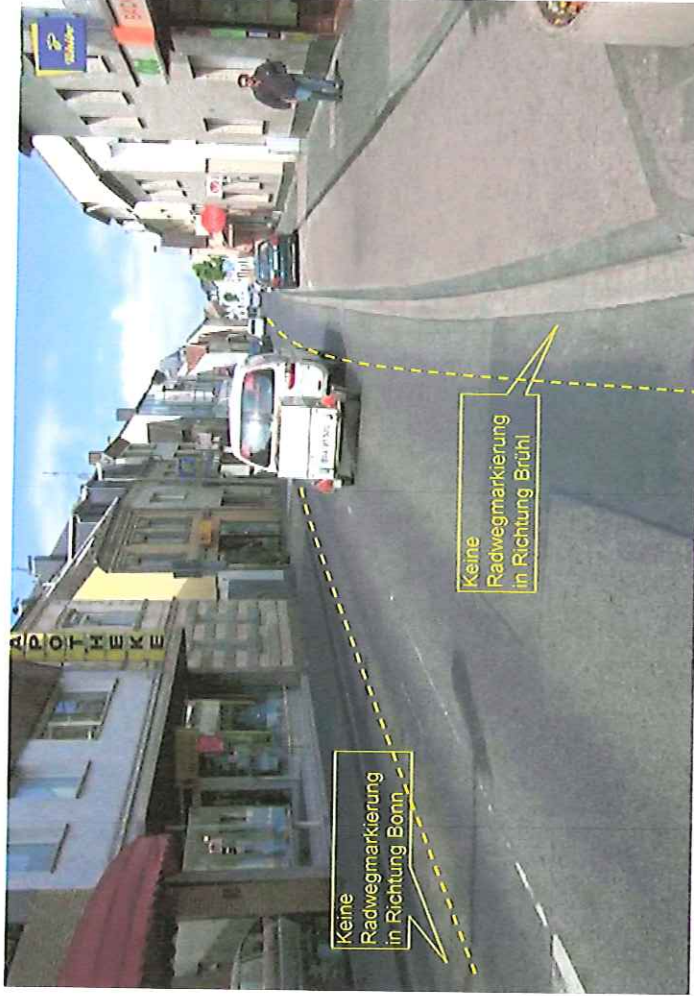
Lösung 1: Markierung auf der Straßenfahrbahn



Ort: Kreisverkehr/Edeka
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl



Titel Königstr2



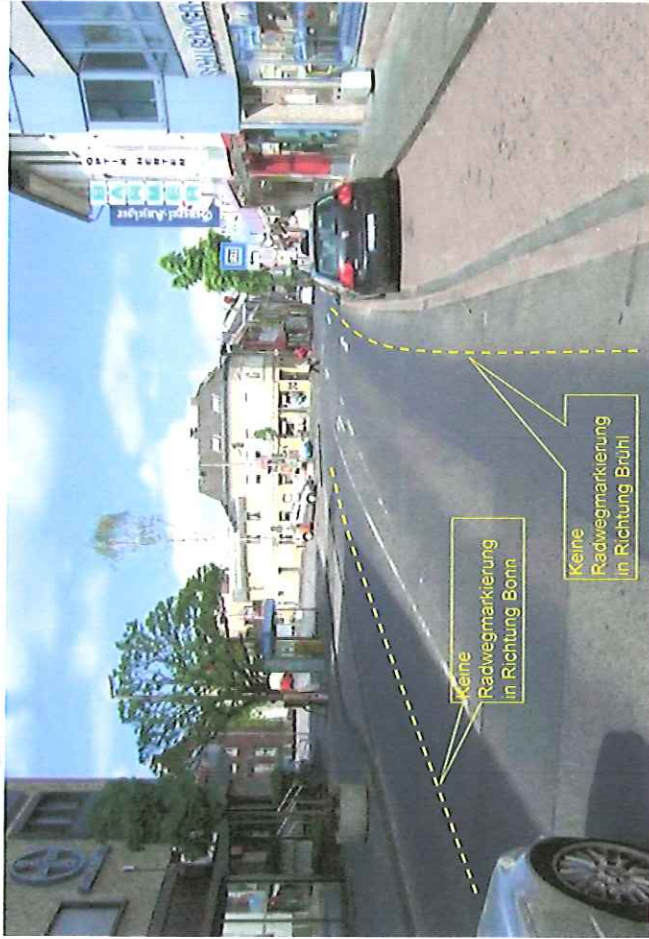
Problem:	Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund:	
Besonderheit:	Stark frequentierter Ort Besonderer Gefahrenbereich! besonders schmal
Breite:	



Ort:	Königstr/Bäckerei Ott
Ortsteil:	Bornheim
Fahrtrichtung:	Brühl



Titel Königstr1



Problem: Kein Fahrradweg vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Stark frequentierter Ort
Besonderer Gefahrenbereich!

Lösung 1: Einbahnstr. mit "richtigen separaten Radweg"
Lösung 2: Markierung auf der Straßenfahrbahn



Ort: Königsstr Apotheke
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl

Übersicht



Titel Kreisverkehr2



Problem: Der Fahrradweg ist nur in Richtung Bonn vorhanden.
Hintergrund:



Besonderheit: Gemischter Fußgänger und Fahrradverkehr
Besonderer Gefahrenbereich!



Ort: Kreisverkehr2/ Secundastr
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl



Titel Kirche1



Problem: Der Fahrradweg ist nur in Richtung Bonn vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Gemischter Fußgänger und Fahrradverkehr
Unübersichtliche Radwegführung

Lösung 1: Ansonsten Postivbeispiel!

Ort: Kirche1
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl

Titel Kreisverkehr¹



Problem: Der Fahrradweg ist nur in Richtung Bonn vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit:

Lösung 1: Positivbeispiel

Ort: Kreisverkehr Abzweig im Siefenfeldchen
Ortsteil: Bornheim
Fahrtrichtung: Brühl



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

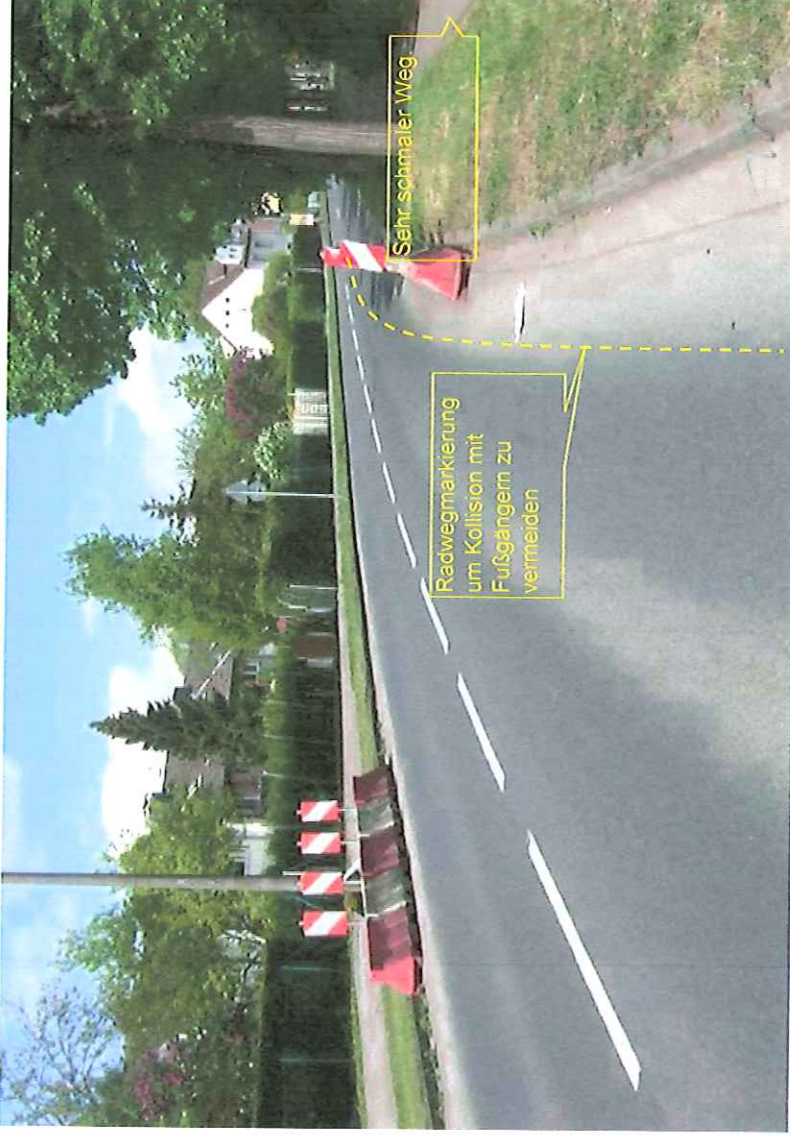
Besonderheit:



Ort: Wohnstift Beethoven
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl

Titel

Wohnstift1



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Stark frequentiert da Übergang der Schüler und Senioren in Richtung Schwimmbad.
Besonderer Gefahrenbereich!

Lösung 1: Markierung auf der Straßenfahrbahn



Ort: Wohnstift Beethoven
Ortsteil: Rolsdorf
Fahrtrichtung: Brühl

Titel Friedhof



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund: **Übersicht**

Besonderheit: Stark frequentiert da Tankstelleneinfahrt



Ort: Friedhof/Schelltankstelle
Ortsteil: Rolsdorf
Fahrtrichtung: Brühl



Ort: Friedhof/Schelltankstelle
Ortsteil: Rolsdorf
Fahrtrichtung: Bonn

Titel Kreuzung1



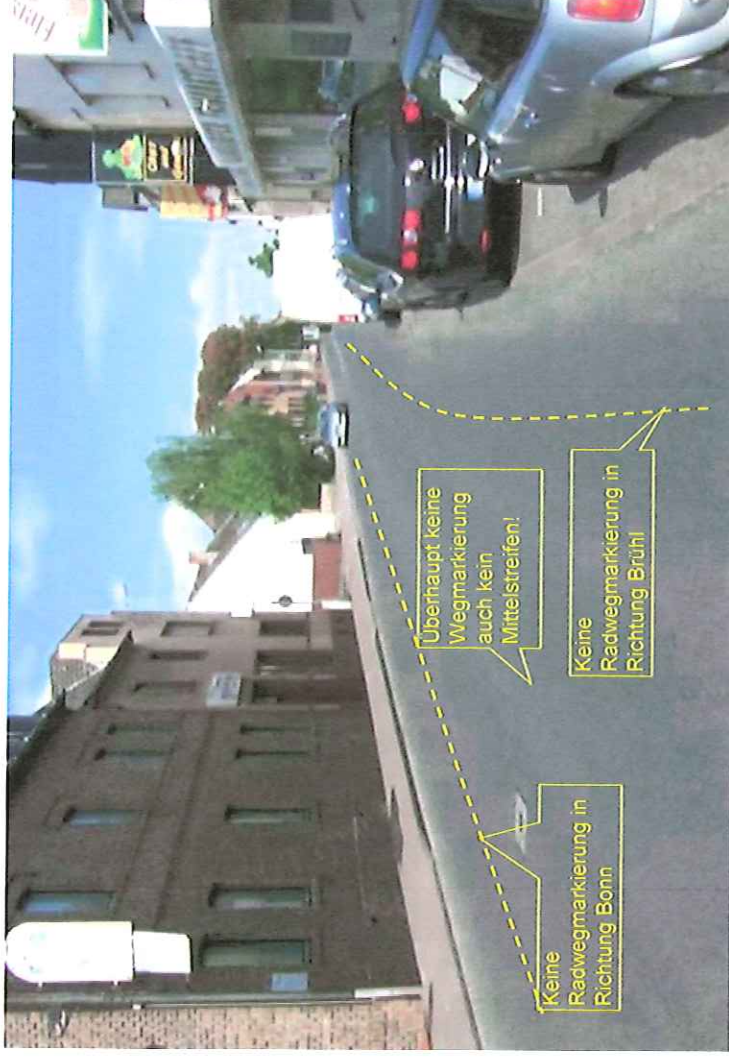
Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Stark frequentiert da Kreuzung in Richtung Autobahn
Besonderer Gefahrenbereich!



Ort: Kreuzung "gemütliches Eck"
Ortsteil: Rolsdorf
Fahrtrichtung: Brühl

Titel Fleischer1



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

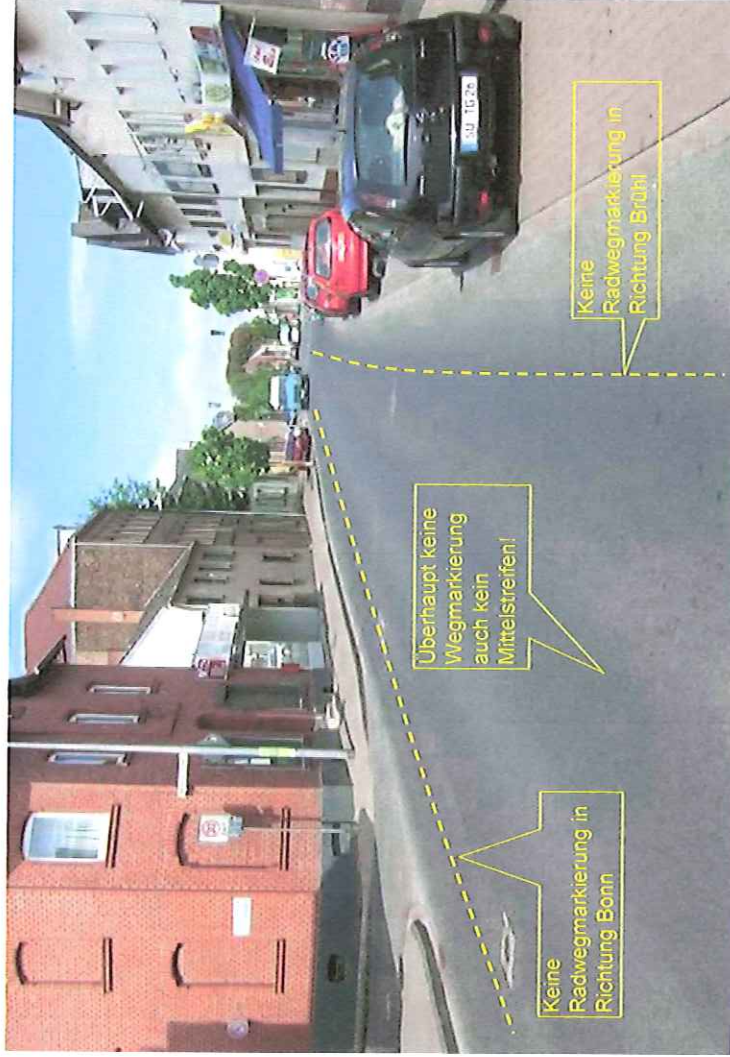
Besonderheit:



Chance: Wenn Markierungen für Autofahrer ausgeführt werden müße
 könnten Markierungen für Radwege kostengünstig mit ausg

Ort: Eisdiele
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl

Titel Eisdiele1



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit:

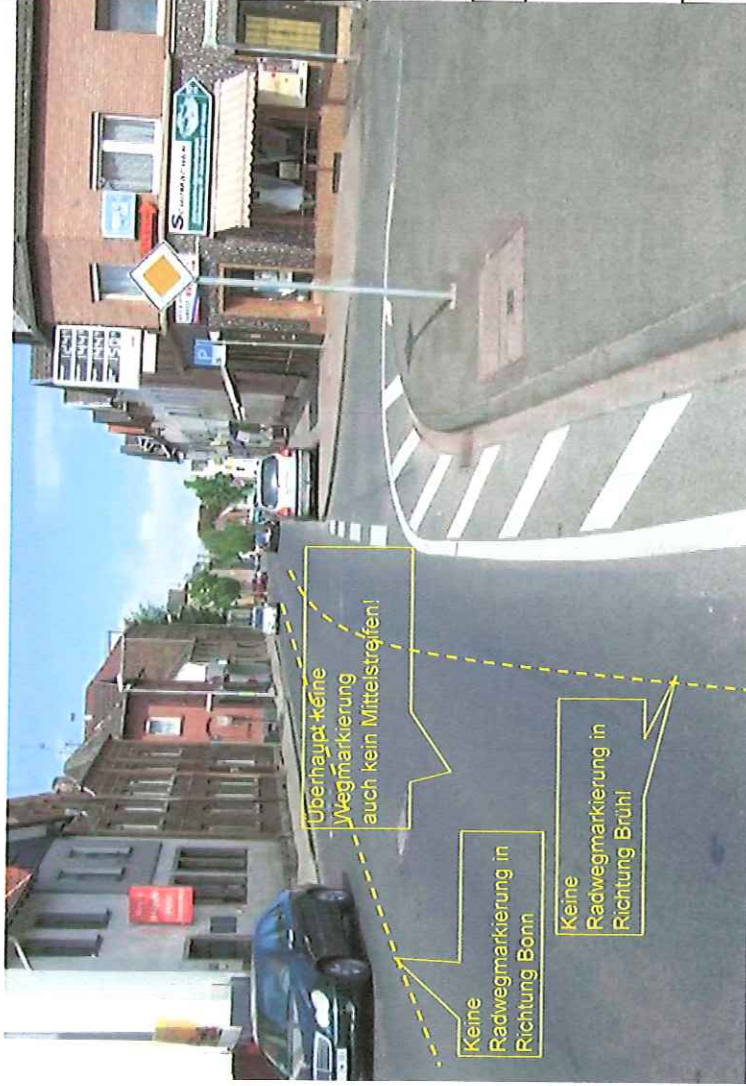


Chance: Wenn Markierungen für Autofahrer ausgeführt werden müssen könnten Markierungen für Radwege kostengünstig mit ausgeführt werden.

Ort: Eisdiele
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl

Titel

Weg2



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit:

Lösung 1: Markierung auf der Straßenfahrbahn



Chance: Wenn Markierungen für Autofahrer ausgeführt werden müssen könnten Markierungen für Radwege kostengünstig mit ausgeführt werden.

Ort: Nähe Pennymarkt
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl





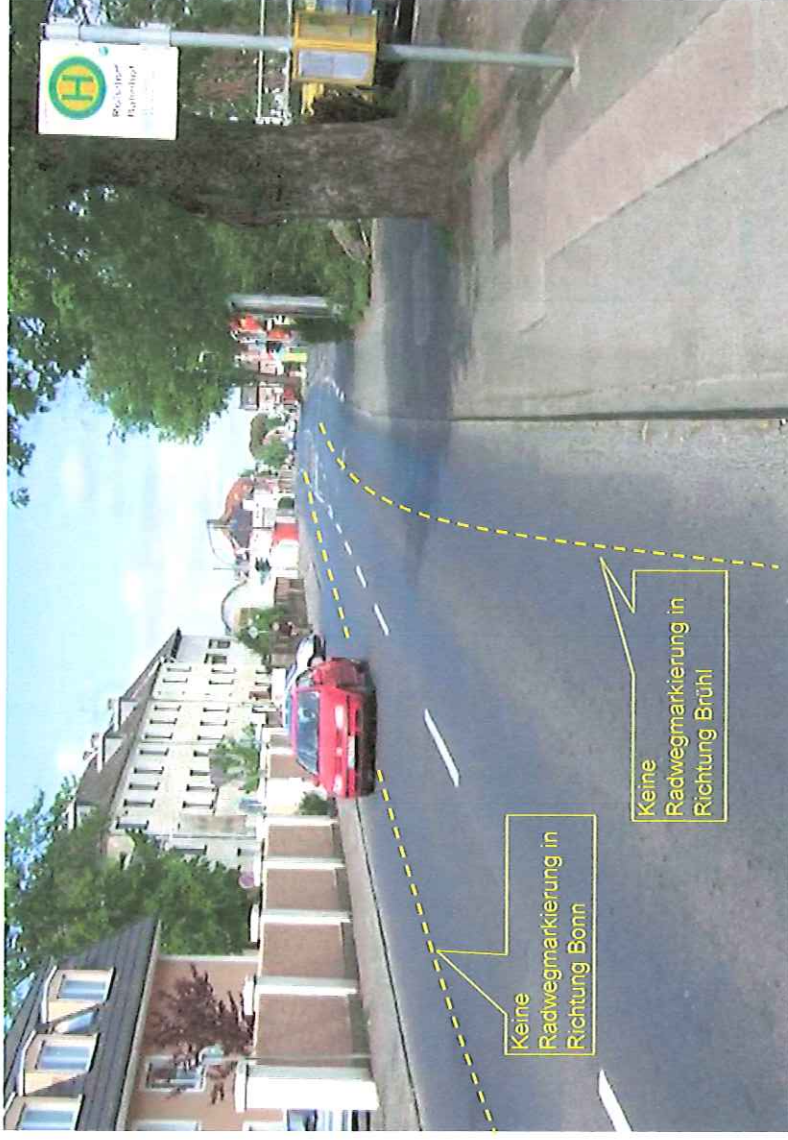
Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

Besonderheit: Stark frequentiert da Pennyeinfahrt und Bahnhoofsnahe
Besonderer Gefahrenbereich!

Lösung 1: Markierung auf der Straßenfahrbahn



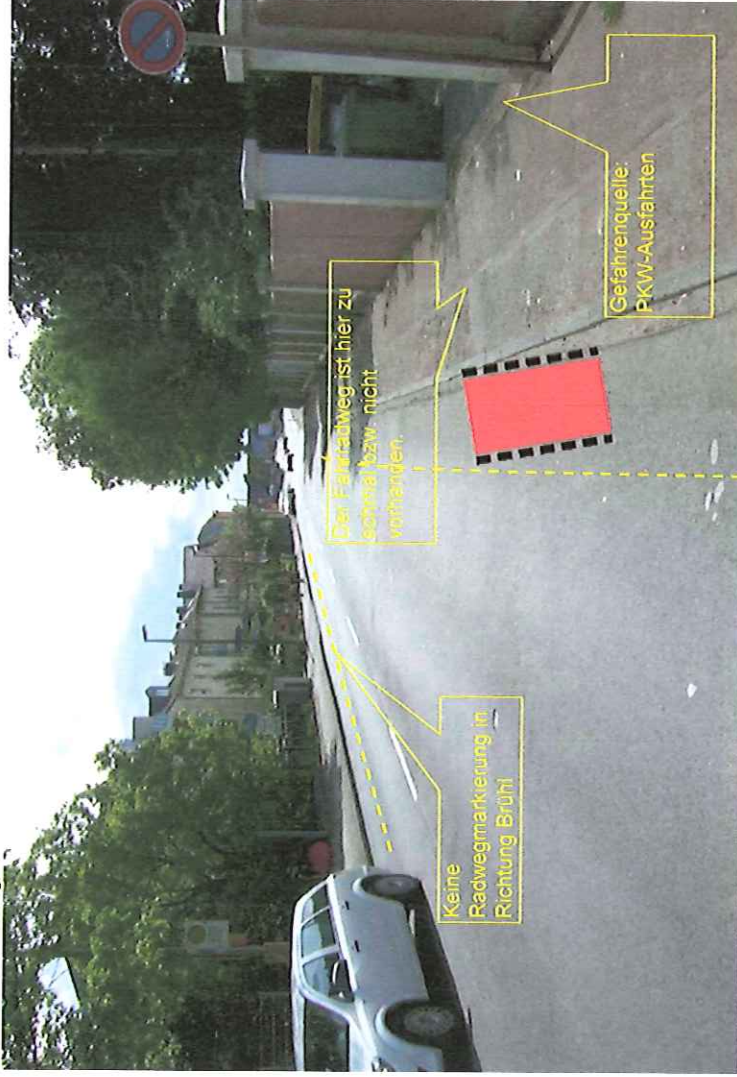
Ort: Pennymarkt
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:



Ort: Bushaltestelle Roisdorf
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Brühl



Problem: Der Fahrradweg ist hier zu schmal bzw. nicht vorhanden.
Hintergrund:

Besonders Gefährdungspotenzial durch Pkw-Grundstücksausfahrten!



Lösung 1:	
Gefahrenbereich gesondert markiert.	

Ort: Gegenüber Bushaltestelle
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Bonn

Titel Pfahl2



Problem: Der Pfahl steht mitten auf dem Fahrradweg.
Hintergrund: Vermutlich soll ein Gulli geschützt werden

Lösung1 Entfernung des Pfahls



Ort: Nähe Bahnhof
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Bonn

Titel

Pfahl 1



Problem: Der Pfahl steht mitten auf dem Fahrradweg.

Hintergrund:

Pfahl 1

Lösung 1:

Markierung auf der Straßenfahrbahn



Ort: Abzweig / Weberstr
Ortsteil: Roisdorf
Fahrtrichtung: Bonn