



Stadt Bornheim

**Überprüfung und Aktualisierung
des Radverkehrskonzepts**

Anlagen

August 2015



**AB Stadtverkehr – A. Blase
Büro für Stadtverkehrsplanung**

Stadt Bornheim

Überprüfung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes

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

August 2015

Inhalt

I.	Tabellen zu den Mängeln und Konflikten im bestehenden Radverkehrsnetz	4
II.	B+R an schienengebundenem ÖPNV	10
1	Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV	10
2	Bestand im Bike and Ride	10
2.1	SPNV-Angebot	10
2.2	B+R-Anlagen	11
3	Leitgedanken für die Weiterentwicklung des B+R	19
3.1	Einflussfaktoren für B+R an ÖPNV-Angeboten	19
3.2	Einflussfaktoren und Anforderungen bei B+R-Anlagen	20
3.3	Anforderungen und Beispiele für Einzel-Anlagen des B+R	24
4	Kataster zum B+R am schienengebundenen ÖPNV	31
III.	Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrereteiligung 2010 – 2013	61
5	Statistische Auswertung der Unfälle mit Radfahrereteiligung	61
5.1	Anzahl und beteiligte Unfallgegner	61
5.2	Unfallfolgen	62
5.3	Unfallzeiten	64
5.4	Unfallursache	65
5.5	Licht- und Witterungsverhältnisse	66
5.6	Unfalltypen	67
5.7	Unfallarten	69
6	Räumliche Auswertung der Unfälle mit Radfahrereteiligung	70
6.1	Unfallorte	70
6.2	Verteilung nach Unfallfolgen	70
6.3	Unfallschwerpunkte	71
IV.	Tabellen zu den Maßnahmen von 2003	75
V.	Kataster zur Freigabe der Einbahnstraßen	81
VI.	Tabellen zu den Maßnahmen 2015 und deren Priorisierung	104

Kartenverzeichnis

Karte A 2-1	B+R Anlagentypen	13
Karte A 2-2	Auslastung der B+R-Anlagen	16
Karte A 2-3	Stellplatzbilanz der B+R-Anlagen	17
Karte A 6-1	Unfallkategorien	71
Karte A 6-2	Unfalltypen	72
Karte A 6-3	Unfallhäufigkeiten	73

Übersicht über die Mängel und Konflikte im bestehenden Radverkehrsnetz

Strecken

Nr.	Straße	zwischen	Baulast	Lage	Breite	RV-Anlage	Mangel	
Sechtem								
1	Ophofstraße	K33	Ortseingang	Stadt Bornheim	außerorts	4,50m FB	Tempo 50 km/h im Kurvenbereich führt zu Gefährdung der Radfahrer	
2	Ophofstraße	Ortseingang	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	5,00m FB	unübersichtliche Fahrbahnführung, die zu höherer Geschwindigkeit verleitet; Gefährdung der Radfahrer	
3	Willmuthstraße	Brüsseler Straße	Wendelinusstraße	Stadt Bornheim	innerorts	-	ungeordnetes Parken erschwert ausreichende Berücksichtigung des Radverkehrs	
4	L190	Bahnhofstraße	Ortsausgang	Land NRW	innerorts	-	Radverkehrsführung fehlt	
5	Bahnhofstraße	Eichholzweg	Galäerweg	Stadt Bornheim	innerorts	-	gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht nicht zulässig aufgrund Tempo-30-Zone; bei Nacherhebung: Gehweg mit Freigabe für Radverkehr	
6	Wirtschaftsweg	L192	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts	-	unbefestigter Weg	
Walberberg								
7	L183	Dominikanerstraße	Lange Fuhr	Land NRW	außerorts	2,40m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
8	L183	Frongasse	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
9	L183	Heinrich-von-Berge-Weg	Jesuitenbungert	Land NRW		2,15m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
10	L183	Jesuitenbungert	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW		2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
11	L183	Franz-von-Kempis-Weg	Hauptstraße	Land NRW		2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag (Kantenabbruch) und unzureichende Breite nach ERA 2010
12	L183	Hauptstraße	Holzweg (Trippelsdorf)	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
13	Wirtschaftsweg	Franz-von-Kempis-Weg	Holzweg (Trippelsdorf)	Stadt Bornheim		-		teilweise unbefestigter Weg, über den die Radwegweisung führt; bei Regen sehr matschig und nicht befahrbar
14	Ackerweg	Hessenweg	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts			unbefestigter Weg
Merten								
15	L183	Holzweg	Robert-Stolz-Straße	Land NRW	außerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
16	L183	Robert-Stolz-Straße	Bachstraße	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
17	L183	Bachstraße	Brucknerstraße	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; teilweise Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen
18	L183	Brucknerstraße	Kreuzstraße	Land NRW		2,30 - 3,00m	gem. Geh-/Radweg	regelwidrig parkende Kfz auf Grünstreifen zwischen Radweg und Privatgrundstücken; Radweg wird als Zufahrt zu "Stellplätzen" genutzt; schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
19	L183	Kreuzstraße	Am Roten Boskoop	Land NRW		2,10 - 2,40m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
20	L183	Am Roten Boskoop	Beethovenstraße	Land NRW	innerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
21	L183	Beethovenstraße	Schubertstraße	Land NRW		2,40 - 3,00m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; regelwidriges Parken an beiden Seiten des Radweges; teilweise fehlender Sicherheitstrennstreifen
22	L183	Schubertstraße	Lindenstraße	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
23	Offenbachstraße	Wagnerstraße	Schubertstraße (K33)	Stadt Bornheim	innerorts	-		ungünstige Straßenquerschnittsaufteilung, die zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs den Kfz-Verkehr begünstigt

Nr.	Straße	zwischen	Baulast	Lage	Breite	RV-Anlage	Mangel
Rösberg							
24	Rüttersweg	Theisenkreuzweg	Metternicher Straße (K33)	Stadt Bornheim	innerorts	4,30m	für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
25	Rüttersweg	Friedensweg	Ortseingang Rösberg	Stadt Bornheim	außerorts	5,20m	Netzlücke; Nutzungskonflikte mit Kfz-Verkehr aufgrund geringer Fahrbahnbreite und hoher Geschwindigkeiten (70 km/h)
Kardorf							
26	L183	Lindenstraße	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	2,40m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
27	L183	St.-Josefs-Weg	Katzentränke	Land NRW	außerorts / innerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
28	Schulstraße	Altenberger Straße	Lindenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	5,70m	ungünstige Straßenquerschnittsaufteilung, die zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs den Kfz-Verkehr begünstigt
Waldorf							
29	L183	Sandstraße	Schmiedegasse	Land NRW		2,60m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt
30	L183	Schmiedegasse	Kampsweg	Land NRW		2,30m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
31	L183	Kampsweg	Ortseingang Dersdorf	Land NRW	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
32	Sandstraße	Husenbergweg	Hühnermarkt	Stadt Bornheim	innerorts	-	teilweise überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
Dersdorf							
33	L183	Ortseingang Dersdorf	Bannweg	Land NRW	innerorts	2,40m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen
34	L183	Bannweg	Dürerstraße	Land NRW	innerorts	2,50m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen
35	L183	Dürerstraße	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW	innerorts	2,50m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen; Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen am Radweg
36	L183	Albertus-Magnus-Straße	Ortsausgang Dersdorf	Land NRW	innerorts	2,50m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen
37	L183	Ortsausgang Dersdorf	Breniger Weg	Land NRW	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
38	L183	Breniger Straße	Rankenberg (L182)	Land NRW	außerorts	2,35m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
Brenig							
39	Hellstraße	Hennesenbergstraße	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	innerorts	3,00m	Engstelle im Kurvenbereich, an der teilweise aufgrund des Gefälles nicht situationsangepasste Geschwindigkeiten auftreten
Bornheim							
40	gem. Geh- und Radweg	Rankenberg	Königstraße	Stadt Bornheim	außerorts	2,20m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010
41	Königstraße	Am Hellenkreuz	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	7,00 - 7,50m	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
42	Königstraße	Sechtemer Weg	Apostelpfad	Stadt Bornheim	innerorts	9,50m	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
43	Königstraße	Secundastraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts		gem. Geh-/Radweg trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h gemeinsamer RGW widerspricht den ERA 2010
44	Kallenbergstraße	Donatusstraße	Königstraße	Stadt Bornheim	innerorts	5,00m	für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
45	Apostelpfad	Zehnhoffstraße	Reuterweg	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010
46	Apostelpfad	Reuterweg	Wallrafstraße	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010

Nr.	Straße	zwischen	Baulast	Lage	Breite	RV-Anlage	Mangel
47	Eichendorffstraße	Wallrafstraße	Bahnunterführung	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010; Netzlücke bis zur Eichendorffstraße ab Bahnunterführung
48	Uedorfer Weg	Gemüseweg	L 281	Stadt Bornheim	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010
49	Uedorfer Weg	L 281	L300	Stadt Bornheim	außerorts	5,00m	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
Roisdorf							
50	L118	Ortsausgang	Elbestraße L300	Land NRW	außerorts	2,25m	gem. Geh-/Radweg unzureichende Breite nach ERA 2010 (vgl. Anmerkungen zu Planungen)
51	Bonner Straße	Ortseingang	Widdiger Weg	Land NRW	innerorts	2,15m	gem. Geh-/Radweg schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010
52	Unterführung Herseler Straße (L 118)	Koblenzer Straße	Bonner Straße	Land NRW	innerorts	1,80m	Führung auf Gehweg (Rf. Frei) zu schmal mit 1,80m und engen Kurven; Anschluss über Frankfurter Straße mit Umlaufschranken, die zu schmal sind
53	Bonner Straße (L 118)	Grenzstraße	Herseler Straße	Land NRW	innerorts	8,50 - 9,00m	Netzlücke, RV-Führung fehlt; starker Schwerlastverkehr; regelwidriges Nutzen des engen Gehweges (1,60m) in beiden Richtungen (Fortsetzung von Alfter); regelwidriges Parken und Halten erschwert RV-Sicherheit;
54	Weg entlang Stadtbahn	Brunnenallee	nach Süden	Stadt Bornheim	außerorts	1,40m	gem. Geh-/Radweg unbefestigter Weg ohne Beschilderung; sehr schmal
Hersel							
55	Rheinstraße	Nahestraße	Oderstraße	Stadt Bornheim	innerorts		bestehende Leitlinie trotz Tempo-30-Zone regelwidrig
56	L300	Moselstraße	Mertensgasse	Land NRW	außerorts	2,30m	gem. Geh-/Radweg Radwegbreite entspricht nicht den Vorgaben der ERA 2010
57	Vorgebirgsstraße	Rheinstraße	Gartenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	3,50m	für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
weitere, für den Radverkehr nicht geöffnete Einbahnstraßen							
58	Aachener Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
59	Aeltersgasse	Parkplatzausfahrt	In der Profffläche	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
60	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
61	Heinestraße	Königstraße	Servatiusweg	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
62	Königstraße	Secundastraße	Pohlhausenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
63	Neußer Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
64	Parkstraße	Altmühlstraße	Windmühlenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
65	Servatiusweg	Heinestraße	Parkplatzausfahrt	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
66	Siegstraße	Rheinstraße	Weingarten	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
67	Ursulinenstraße	Domhofstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
68	Von-Weichs-Straße	Weberstraße	Steinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße
69	Wöhlerstraße	Rheinstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		für den gegengerichteten Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße

Übersicht über die Mängel und Konflikte im bestehenden Radverkehrsnetz

Knotenpunkte

Nr.	Straße 1	Straße 2	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte
Sechtem					
1	Ophofstraße	Eichenweg	Stadt Bornheim	außerorts	Führung für Radverkehr fehlt an den Anschlüssen und entlang der K33; Querungshilfe für Radfahrer über K33 fehlt
2	L 190	Eichenweg	Land NRW	außerorts	Absperrgitter behindern Radverkehrsnutzung; Strecke über RRR ausgewiesen Querung der L190 problematisch
3	Brüsseler Straße	Willmuthstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtlicher und überdimensionierter Knoten
4	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Führung von gemeinsamem RGW im Bereich der Bushaltestelle und Anschluss im Knoten mangelhaft (siehe Anmerkungen Planungen)
5	L 190	K 60	Land NRW	außerorts	Radverkehrsführung fehlt; Anschluss bei Einbiegen in K60 an gem. Geh-/Radweg erfolgt über Sperrfläche; keine regelkonforme Befahrung möglich Führung am Ende des gem. Geh-/Radweg auf Fahrbahn zu kurz vor Knotenzufahrt
6	L 190	K 42	Land NRW	außerorts	Radverkehrsführung fehlt; Knoten in Richtung Bornheim nicht regelkonform befahrbar
7	L 190	Willmuthstraße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung im Knoten fehlt
8	Krausbitzchen	Kronprinzenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn für Radfahrer mit Anhänger nicht passierbar
9	Bahnhofstraße	Keldenicher Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Anschluss an gem. Geh- / Radweg zur Brücke zu spät beschildert; Führung von Kreisverkehr auf links liegenden Radweg unkomfortabel
10	K 60	Keldenicher Straße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Querung des Zweirichtungsradwegs nicht farbig markiert
11	L 190	Bahnhofstraße	Land NRW	innerorts	Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen RGW in Richtung Bahnhof ungünstig und nicht notwendig
Walberberg					
12	L 183	Dominikanerstraße	Land NRW	außerorts	RV-Führung im Seitenraum in Richtung Schwadorf unkomfortabel, da Anschluss in Schwadorf auf schmalem Gehweg erfolgt; RV-Führung von Bornheim in Richtung Schwadorf über Fahrbahn fehlt
13	L 183	Frongasse	Land NRW		Richtungspfeile in Furtmarkierung fehlen; an VZ 205 aus Frongasse fehlt richtiges ZZ 1000-32
14	L 183	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW		Querung der L183 von 2-Ri-Radweg zum Hessenweg endet im Seitenraum ohne Führung auf die Fahrbahn Hessenweg; Bordabsenkung fehlt; An VZ 206 (Heinrich-von-Berge-Weg) fehlt ZZ 1000-32; Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
15	L 183	Jesuitenbungert	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
16	L 183	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
17	L 183	Hauptstraße	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
18	Frongasse	Kitzburger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Dreiecksmarkierung teilweise abgefahren
Merten					
19	L183	Holzweg	Land NRW	außerorts	Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
20	L183	Robert-Stolz-Straße	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; Sicherheitstrennstreifen in der Knotenanzufahrt zu schmal (0,9m)
21	L183	Bachstraße	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32; RGW wird als Zufahrt zu Stellplätzen der Gaststätte genutzt
22	L183	Brucknerstraße	Land NRW		Furtmarkierung sowie Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen;
23	L183	Kreuzstraße	Land NRW		Führung des RV über L183 in Richtung Händelstraße mit Fußverkehr im Seitenraum; anschließende Führung auf Fahrbahn der Händelstraße fehlt; Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32
24	L183	Am Roten Boskoop	Land NRW	innerorts	Lampenmast steht direkt in der Flucht der Furtmarkierung als Hindernis für den querenden Radverkehr; VZ 205 mit ZZ 1000-32 steht hinter der RV-Furt
25	L183	Beethovenstraße	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
26	L183	Schubertstraße	Land NRW		Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierungen; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32; regelkonformes Abbiegen für RV in Richtung Sechtem nicht möglich, da keine RV-Führung über die L183 bzw. auf die Fahrbahn besteht
27	Kirchstraße	Kreuzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Verkehrssituation; teilweise überhöhte Geschwindigkeiten auf Kreuzstraße
28	Martinstraße	Bungertstraße	Stadt Bornheim	innerorts	ankommender RGW neben Garagenzufahrt schwer erkennbar; Berschilderung fehlt
29	Klosterstraße	Silcherstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Verkehrssituation; teilweise überhöhte Geschwindigkeiten auf Klosterstraße

Nr.	Straße 1	Straße 2	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte
Rösberg					
30	Weberstraße	K33	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Haltlinie abgefahren
31	Rüttersweg	Schlossallee	Stadt Bornheim	außerorts	zu hohe Geschwindigkeiten erschweren Querung für Radverkehr
32	Theisenkreuzweg	Rüttersweg	Stadt Bornheim	innerorts	überdimensionierter Knoten
33	Weberstraße (K33)	Hemmergasse	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Querung der Weberstraße aufgrund der Steigung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50km/h) problematisch
Kardorf					
35	L183	Lindenstraße	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; RV-Führung ausgehend von RGW in Richtung Sechtem fehlt; Querung der L183 über LSA endet in linkem Seitenraum ohne Führung auf die Fahrbahn
36	L183	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	Furtmarkierungen sind regelwidrig
37	L183	Katzentränke	Land NRW	innerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 206 fehlt ZZ 1000-32
38	Schulstraße	Altenberger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Knotengestaltung
39	Krüpelstraße	Uhlstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einmündung des RGW von Hemmerich (Abfahrt) auf großflächigen Knoten ohne Sicherung für den Radverkehr
Waldorf					
40	L183	Sandstraße / L190	Land NRW	innerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; RV-Führung über Knoten in Richtung Sechtem mit Fußverkehr im linken Seitenraum; RV-Führung zur Fahrbahn Dahlienstraße fehlt
41	L183	Schmiedegasse	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
42	L183	Kampsweg	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
43	Büttgasse	Bergstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtlicher Knoten; Dreiecksmarkierungen abgefahren
Dersdorf					
44	L183	Bannweg	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
45	L183	Dürerstraße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
46	L183	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
47	L183	Breniger Straße	Land NRW		Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung
Brenig					
48	L 182 (Rankenberg)	Küppersgasse	Land NRW	außerorts	hohe Geschwindigkeiten und kurvige Strecke erschweren das Queren der L 182; Querungshilfe fehlt
49	Vinkelgasse	Kummenberg	Stadt Bornheim	innerorts	überdimensionierter Knotenbereich führt zu überhöhten Geschwindigkeiten
Bornheim					
50	L183	Am Rankenberg L182	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; RV-Führung im Knoten in Richtung L192 fehlt
51	Königstraße	Am Hellenkreuz	Stadt Bornheim	außerorts	RV-Führung über FGÜ zwingt Radfahrer zum Absteigen
52	Königstraße	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	RV-Führung fehlt in Knoten; aufgrund leichter Steigung und starker Aufweitung ist das Befahren des Knotens aus Richtung Sechtemer Weg unsicher
53	Königstraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts	Kreisverkehr in Richtung Rilkestraße nur über FGÜ zu passieren, was Radfahrer zum Absteigen zwingt
54	Siefenfeldchen	Radweg zur Haltestelle Bornheim Rathaus	Stadt Bornheim	innerorts	Anschluss direkt an der Brücke mit sehr ungünstigen Sichtbeziehungen; für die Trassierung der Radschnellverbindung Lösung notwendig
55	Uedorfer Weg	Fußkreuzweg	Stadt Bornheim	außerorts	Aufstellfläche vor der LSA in der Kurve zu klein
56	L 281	Uedorfer Weg	Land NRW	außerorts	Fahradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in Furtmarkierung; an VZ 205 fehlt ZZ 1000-32
57	Eichendorffstraße	Fußkreuzweg	Stadt Bornheim	außerorts	RV-Führung an Bahnunterführung fehlt
Roisdorf					
58	L118	Raiffeisenstraße	Land NRW	außerorts	Mittellinsel mit 2,00m zu schmal; an der Furt fehlen die Richtungspfeile; Markierung Fahrradpiktogramm stark abgefahren
59	L118	Koblenzer Straße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung im Seitenraum führt zu komplizierten Wegen (vgl. Anmerkungen zu Planungen)
60	L118	Bonner Straße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung aus L 118 ist nicht eindeutig, jedoch aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens notwendig
61	Friedrichstraße	Siegesstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Knoten sehr unübersichtlich und für Radfahrer und Fußgänger nicht sicher zu queren
62	Bonner Straße (L 183)	Grenzstraße	Land NRW	innerorts	Beschilderung Grenzstraße mangelhaft, RV in Gegenrichtung zur Einbahnrichtung zu spät lesbar bei schnell einbiegenden Kfz; RV-Führung nach Ende des gem. Geh-/Radweg auf Fahrbahn bzw. von FB fehlt; Querung und Sicht durch falsch parkende Fahrzeuge an der Bonner Straße erschwert
63	Bonner Straße (L 183)	Brunnenallee	Land NRW	innerorts	Querung der L 183 von Brunnenallee in Richtung Bahnhof über LSA sehr unkomfortabel; Zuweg zu Bahnhof und Fahrradstellplätzen für RV erst spät erkennbar; Haltlinien vor der LSA werden nicht beachtet, was die Querung der Bonner Straße auch bei "Rot" erschwert
64	Bonner Straße	Widdiger Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Beendigung der RV-Führung auf RGW ohne Einführung auf Fahrbahn
Widdig					
65	Kölner Straße (L 300)	Römerstraße	Land NRW		Verbindung Römerstraße - Lichtweg in südlicher Richtung wg. Fahrbahnquerung ohne Führung problematisch;
Uedorf					
66	L300	Erfstraße	Land NRW	außerorts	Führungswechsel aus der Erfstraße (Fahrbahn) in den Seitenraum zur Querung der L 300 nicht klar erkennbar; Anschluss RGW (L300) an Fahrbahnführung auf L300 fehlt für beide Richtungen

Nr.	Straße 1	Straße 2	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte
Hersel					
67	L118	L300	Land NRW	außerorts	Führung des Radverkehrs im Seitenraum der L118 führt zu komplizierten und unkomfortablen Wegen für Radfahrer im Knoten
68	L118	Stadtbahnstrecke	Land NRW	außerorts	Querung der Bahnstrecke im Seitenraum führt im Haltestellenbereich zu Nutzungskonflikten mit Fußgängern
69	L300	Mertensgasse	Land NRW	außerorts	Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
70	L300	Vorgebirgsstraße	Land NRW	außerorts	Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
71	L300	Nahestraße	Land NRW	außerorts	Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
72	L300	Kleinstraße	Land NRW	außerorts	Richtungspfeile fehlen in der Furtmarkierung
73	Rheinstraße	Nahestraße	Stadt Bornheim	innerorts	Sichtbehinderungen für RV an der Einmündung aus nörlicher Richtung (Rheinstraße) wegen parkender Kfz
74	Bayerstraße	Donaustraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn an einmündendem RGW stehen zu eng, so dass Radfahrer die Umlaufsperrn umfahren; für Fahrräder mit Hänger nicht passierbar

II. B+R an schienengebundenem ÖPNV

1 Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Eine Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (Bike-and-Ride) bietet den Radfahrern eine deutliche Vergrößerung des Aktionsradius. Diese Verknüpfungen lassen sich grundsätzlich mit jeder ÖPNV-Form herstellen, am häufigsten wird jedoch eine Verbindung mit dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) genutzt, da mit steigender Entfernung, die im ÖPNV zurückgelegt wird, auch die Vorteile durch den Zeitgewinn steigen. Eine Verknüpfung an Bushaltestellen muss im Einzelfall geprüft werden und hängt meist vom ÖPNV-Angebot an der Haltestelle ab.

Eine Voraussetzung für eine optimale Nutzung dieser Verknüpfungen ist eine gute Anbindung der Haltestellen an das Radverkehrsnetz, weshalb die Verknüpfungspunkte im Rahmen des Radverkehrskonzeptes einbezogen werden sollten.

Bike and Ride kann in den folgende drei Formen genutzt werden:

- **Bike and Ride**
Das Fahrrad wird für den Weg zur Haltestelle genutzt und dort abgestellt. Die weitere Fahrt wird mit dem ÖPNV fortgesetzt. (Vortransport)
- **Fahrradmitnahme**
Das Fahrrad wird für die Fahrt zur ÖPNV-Haltestelle genutzt, dann in Bahn bzw. Bus mitgenommen und am Zielort zur weiteren Fahrt eingesetzt. Für diese Form der Verknüpfung sind vor allem ausreichende Kapazitäten in den Fahrzeugen des ÖPNV vorzuhalten.
- **Ride and Bike**
Das Fahrrad wird nach der ÖPNV-Nutzung für die Fahrt von der Haltestelle zum Ziel der Fahrt eingesetzt. (Nachtransport)

2 Bestand im Bike and Ride

2.1 SPNV-Angebot

Für die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV bieten sich in Bornheim die 12 Haltestellen bzw. Bahnhöfe des schienengebundenen ÖPNV (SPNV) an. Sie liegen an den 3 Verbindungen zwischen Köln und Bonn, die das Stadtgebiet von Bornheim durchqueren:

- Linie 16 verbindet die am Rhein gelegenen Ortsteile Widdig, Uedorf und Hersel mit Köln und Bonn

- Linie 18 ist die Anbindung für Walberberg, Merten, Waldorf, Dersdorf, Bornheim und Roisdorf an Köln und Bonn
- Die DB-Linien RE 5 und RB 48 sowie die MRB 26 binden Sechtem und Roisdorf an Köln bzw. Bonn an.

2.2 B+R-Anlagen

Zur genauen Einschätzung der heutigen B+R-Nutzung in Bornheim fand am Mittwoch den 04.12.2013 zwischen 09 und 16 Uhr eine Bestandsaufnahme statt. Dabei wurden an allen 12 Haltestellen bzw. Bahnhöfen die bestehenden Fahrradabstellanlagen und deren Nutzung aufgenommen. Die einzelnen Fahrradabstellanlagen wurden in einem Bestandsplan kartiert. Kartenausschnitte und Merkmale sowie Auslastung der Anlagen sind im Bestandskataster (am Ende des Kapitels II) zusammengetragen. Für die Darstellung im Bestandskataster wurden die Einzelanlagen zusätzlich nach räumlich-funktionalen Kriterien zu Standorten zusammengefasst. Dem Standort „Sechtem 2“ sind z.B. 4 Einzelanlagen zugeordnet, die in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander liegen.

Folgende Merkmale wurden für jede einzelne Anlage erhoben und im Kataster dargestellt:

- Anlagentyp, Hersteller, Modell
- Einstellvorrichtung (einseitig, beidseitig; tief, hoch/tief)
- Farbe, Montagety, Achs- bzw. Bügelabstand, Anlagenbreite
- Ausstattung mit einer Werbevorrichtung / Werbetafel
- Anzahl Stellplätze
- Auslastung der Abstellanlagen
- sonstige im Umfeld der Haltestelle abgestellte Räder

In Bornheim sind bereits 11 Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet, lediglich die Haltestelle Uedorf verfügt bisher über kein B+R-Angebot.

Überdachungen

293 (46,6%) der Stellplätze, und damit knapp die Hälfte aller Stellplätze, sind zudem überdacht und weisen damit einen Witterungsschutz auf, der vor allem bei längeren Abstellzeiten zum Schutz des Fahrrades wichtig ist. Allerdings wurde bei der Erhebung der Anlagen festgestellt, dass 5 der 7 Haltestellen mit Überdachungen ausgestattet sind, die an der Hinterseite der Abstellanlagen weiter nach unten gezogen sind. Diese schützen zwar zusätzlich vor Wind und Regen, fallen aber gleichzeitig zahlreichen Schmierereien und Beklebungen zum Opfer. Diese heruntergezogenen Dächer wurden an allen 5 Haltestellen stark verschmutzt und häufig mit Graffiti beschmiert vorgefunden. Hier ist eine gründliche Reinigung der Überdachungen dringend notwendig.

Die Abstellanlagen an den beiden Bahnhöfen und den Haltestellen der Linie 16 bieten derzeit noch keine überdachten Stellplätze.

Modelltypen

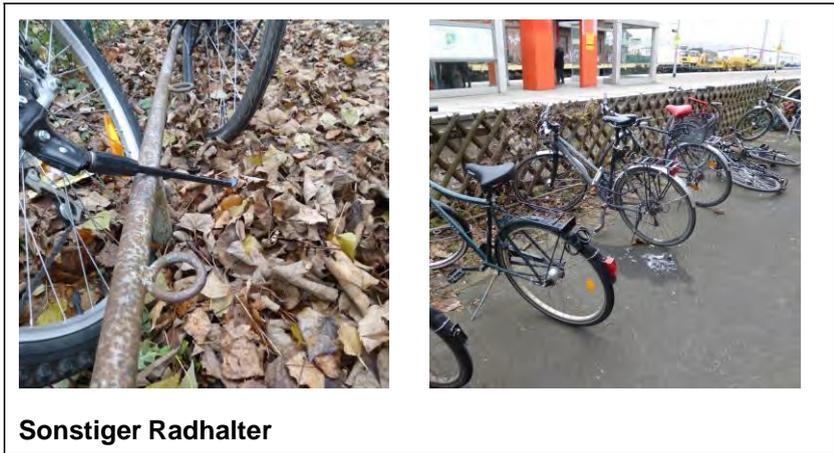
Insgesamt werden zurzeit 3 verschiedene Grundtypen von Abstellanlagen an den Haltestellen in Bornheim eingesetzt, die 629 Stellplätze in 36 Anlagen bieten. Am häufigsten sind heute schon komfortable **Anlehnbügel** montiert, die in zwei verschiedenen Ausführungen eingesetzt werden, mit und ohne Vorderradhalterung. Alle Anlagen mit Anlehnbügeln befinden sich an den Haltestellen der Linie 18. Hier bestehen insgesamt 14 Anlagen mit Vorderradhalterung mit insgesamt 306 Stellplätzen (48,6% der Stellplätze), ohne Vorderradhalterung sind weitere 2 Anlagen mit 38 Stellplätzen (6,0%) ausgestattet.

Von Anlehnbügeln zu unterscheiden sind **Vorderradhalter**, die das gesamte Fahrrad nur über das Vorderrad halten sollen und dementsprechend nur eine geringe Standsicherheit gewährleisten und zugleich die Gefahr der Felgenbeschädigung erhöhen. Vorderradhalter befinden sich am Bahnhof Sechtem (DB) sowie in Widdig und Hersel, den Haltestellen der Linie 16. In diesen insgesamt 18 Anlagen stehen zusammen 249 Stellplätze (39,6%) bereit.



Abbildung A 2-1: Häufigste Modelltypen in Bornheim

Als dritter Typ wurde am Bahnhof Roisdorf ein Anlagentyp erhoben, der nicht als Halterung für das Fahrrad selbst gedacht ist, sondern lediglich eine Anschlussmöglichkeit für das Fahrradschloss in Form einer kleinen Öse vorsieht. (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) Dieser Anlagentyp entspricht nicht den heutigen Anforderungen an komfortable Fahrradabstellanlagen und sollte dementsprechend durch moderne Anlagen ersetzt werden. Für die Bestandsdarstellung werden diese Anlagen als sonstige Radhalter geführt. (vgl. auch Tabelle A 2-1 und Karte A 2-1)



Sonstiger Radhalter

Abbildung A 2-2: Sondertyp in Bornheim Roisdorf

Haltestelle	Anlagen	Typ	Stellplätze	überdacht	Nachfrage absolut	Auslastung in %	frei abgestellte Räder	Nachfrage Gesamt
DB								
Sechtem	12	VH	96	0	80	83,3%	82	162
Roisdorf	2	Sonst.	36	0	19	52,8%	35	54
Straßenbahn Linie 18 bzw. 68								
Walberberg	1	AB m. VH	12	12	2	16,7%	0	2
Merten	5	AB m. VH	130	97	39	30,0%	1	40
Waldorf	2	AB m. VH	56	56	17	30,4%	0	17
Dersdorf	1	AB	20	20	8	40,0%	0	8
Bornheim	4	AB m. VH	84	84	19	22,6%	3	22
Bornheim Rathaus	1	AB	18	0	6	33,3%	0	6
Roisdorf West	2	AB m. VH	24	24	1	4,2%	2	3
Straßenbahn Linie 16								
Widdig	3	VH	69	0	5	7,2%	8	13
Uedorf	0		0				4	4
Hersel	3	VH	84	0	13	15,5%	25	38
Summe	36		629	293	209	33,2%	160	369

Tabelle A 2-1: Anzahl und Auslastung der Abstellanlagen in Bornheim



B+R Anlagentypen

Legende

Anzahl Stellplätze

- 12 - 24
- 25 - 36
- 37 - 69
- 70 - 96
- 97 - 130
- [84]** Genaue Stellplatzanzahl

Anlagentyp

- Anlehnbügel
- Anlehnbügel mit Vorderradhalter
- Vorderradhalter
- Sonstige Radhalter

Widdig Name der Bahn-Haltestelle

(DB) Strecke der Deutschen Bahn

(16) Strecke der Stadtbahn-Linie 16

(18) Strecke der Stadtbahn-Linie 18

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 2-1

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

Stand: August 2015 Maßstab: o.M.	Blattgröße: Din A3 Karte: DTK25

Nutzung der Abstellanlagen

Bei der Erhebung des ruhenden Radverkehrs wurden zunächst die Fahrräder erhoben, die in den Anlagen abgestellt waren, was die Auslastung der Abstellanlagen ergibt. Um eine konkrete Aussage über die gesamte Nachfrage nach B+R-Stellplätzen an den Haltestellen treffen zu können, wurden zusätzlich alle frei außerhalb von Fahrradständern abgestellten Fahrräder erhoben. Das Verhältnis dieser Gesamtnachfrage zum bestehenden Stellplatzangebot wird im Folgenden Nutzungsindex genannt. Die Auslastung der Anlagen an den jeweiligen Haltestellen und Bahnhöfen (vgl. Karte A 2-2) sowie der Nutzungsindex (vgl. Karte A 2-3) wurde zur Verdeutlichung in Karten dargestellt.

In den Abstellanlagen (629 Stellplätze) standen insgesamt 209 Räder, was insgesamt einer Auslastung von 33,2 % entspricht. Zusätzlich frei im Haltestellen- bzw. Bahnhofsumfeld abgestellt waren 160 Fahrräder.

Vor allem an den beiden Bahnhöfen an den Regionalbahnlinien war eine starke Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen zu verzeichnen. Am **Bahnhof Sechtem** lag die Nachfrage allein in den Anlagen (96 Stellplätze) bei 80 Fahrrädern, was zu einer Auslastung von 83,3 % führte. Zusätzlich wurden 82 frei abgestellte Fahrräder erfasst. Berücksichtigt man, dass hier bisher nur eher unattraktive Vorderradhalter angeboten werden, wird deutlich, dass eine Verbesserung und ein Ausbau des B+R-Angebotes notwendig sind, um die nachgefragte Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV zu ermöglichen.

Am **Bahnhof Roisdorf** (36 Stellplätze) wurden 19 Fahrräder an den Abstellanlagen gezählt, was zu einer Auslastung von 52,8 % führte. Weitere 35 Fahrräder, was fast der Anzahl der angebotenen Stellplätze entspricht, waren frei abgestellt. Damit wird deutlich, dass die bestehenden Anlagen wenig angenommen und zugleich quantitativ der Nachfrage nicht gerecht werden. Dieser Sachverhalt ist auch auf den bestehenden Anlagentyp zurückzuführen. Die im Sommer 2014 neu bereitgestellten Abstellanlagen konnten in der Untersuchung nicht mehr berücksichtigt werden, weisen aber nach Augenschein eine sehr hohe Auslastung aus.

Die Anlagen an den 7 Haltestellen der **Stadtbahnlinie 18** bieten mit den Anlehnbügel, die fast vollständig überdacht sind, ein gutes B+R-Angebot, das überwiegend gut angenommen wird. Hier bestehen Auslastungen von bis zu 40 % (vgl. Tabelle A 2-1, S. 12) und die geringe Anzahl an frei abgestellten Fahrrädern macht deutlich, dass die bestehenden Anlagen akzeptiert werden.

An den drei Haltestellen der **Stadtbahnlinie 16** sieht die B+R-Situation weniger günstig aus. In **Uedorf** besteht derzeit gar kein Angebot an B+R-Stellplätzen, die zusätzlich frei abgestellten 4 Fahrräder verdeutlichen, dass eine geringe Nachfrage trotzdem besteht. Da B+R vor allem als Angebotsplanung konzipiert wird, sollte hier zukünftig ein B+R-Angebot geschaffen werden.

Ein recht umfangreiches Angebot an B+R-Stellplätzen bieten die beiden Haltestellen Hersel (84 Stellplätze) und Widdig (69), die jedoch nur geringfügig (max. 15,5%) genutzt werden. (vgl. Tabelle A 2-1, S. 12) In **Hersel** wurden 13 Fahrräder in den Anlagen und zusätzlich 25 frei abgestellte Räder verzeichnet, was ein Hinweis darauf ist, dass die bestehenden Anlagen

den Ansprüchen der B+R-Nutzer nicht entsprechen. In **Widdig** wurden nur 13 Fahrräder insgesamt abgestellt, von denen 8 außerhalb der Anlagen frei abgestellt waren. An beiden Haltestellen sollten die veralteten Vorderradhalter durch zeitgemäße überdachte Abstellanlagen ersetzt werden, um zukünftig ein attraktives B+R-Angebot bereitstellen zu können.

Zusammenfassung der Bestandssituation

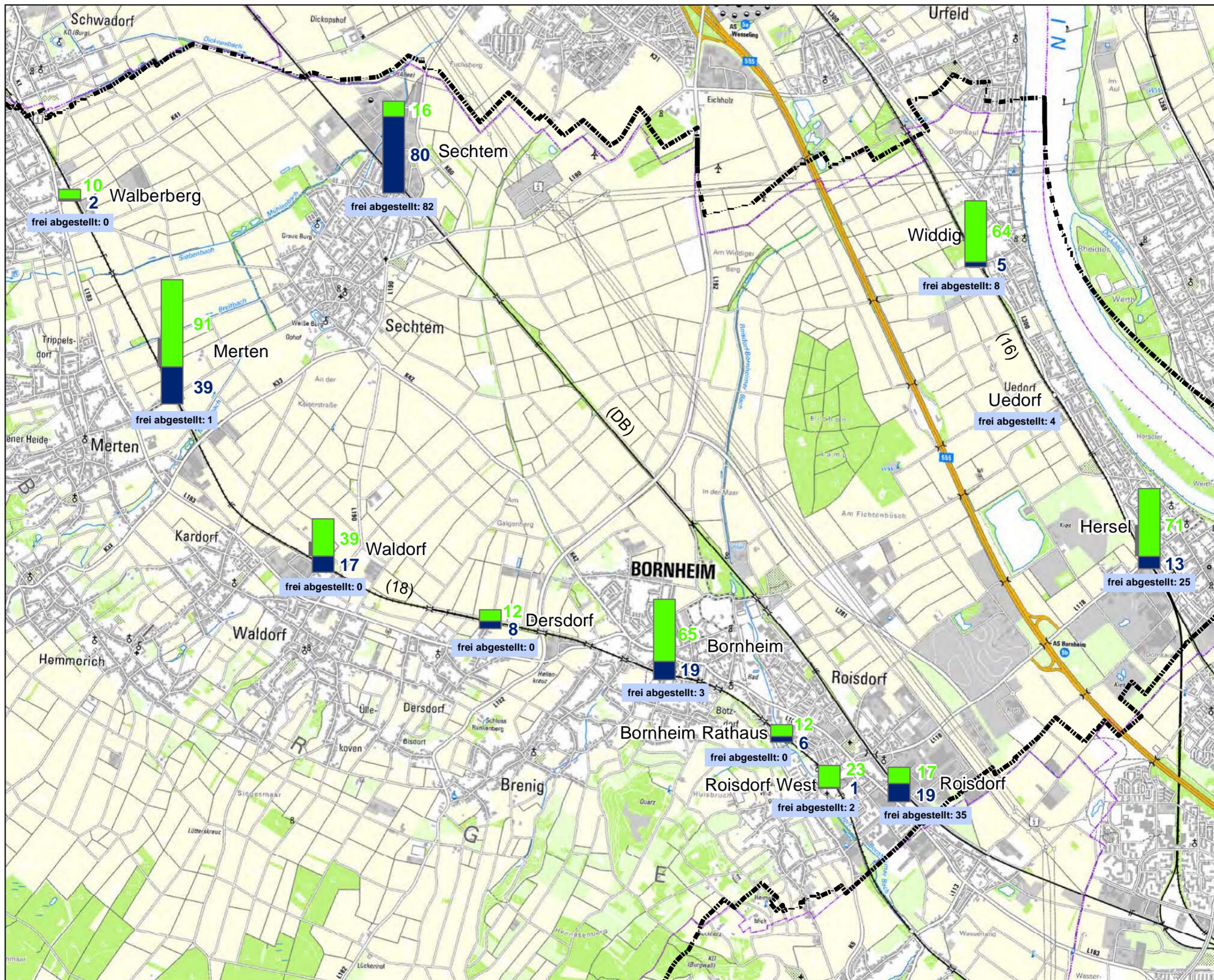
Insgesamt betrachtet gibt es in Bornheim heute ein relativ gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen, auch ist mehr als die Hälfte der Anlagen qualitativ hochwertig. Die Gegenüberstellung der reinen Zahlen – 629 vorhandene Stellplätze ↔ 369 abgestellte Räder – lässt vermuten, dass derzeit kein Anlagendefizit besteht. Berücksichtigt man, dass 43,3 % (160 Fahrräder) dieser abgestellten Fahrräder nicht in Abstellanlagen geparkt wurden, relativiert sich diese Einschätzung. Die Verteilung der frei abgestellten Fahrräder an den einzelnen Haltestellen und Bahnhöfen verdeutlicht, welche Ursachen zu diesem Phänomen führen.

- Fehlen von Anlagen
- mangelnde Qualität einzelner Anlagen
- ungünstiger Standort einzelner Anlagen
- Anspruch der Radfahrer möglichst in Zielnähe zu parken

Ein „wildes“ Abstellen von Rädern gerade im Umfeld der Haltestellen, wo häufig räumlich beengte Verhältnisse bestehen, kann zu Nutzungskonflikten bishin zur Gefährdung von Fußgängern und hier insbesondere Blinden/Sehbehinderten führen. Daher ist eine Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfe mit funktionalen, quantitativ ausreichenden und sinnvoll positionierten Abstellanlagen unerlässlich.

Für einige Haltestellen und Bahnhöfe ergibt sich somit ein Handlungsbedarf.

- Die beiden Bahnhöfe Sechtem und Roisdorf sollten ein umfangreicheres und deutlich attraktiveres B+R-Angebot erhalten, das der Nachfrage sowohl qualitativ als auch quantitativ gerecht wird. An beiden Bahnhöfen sind überdachte Anlagen vorzusehen, wie es für Sechtem (210 Stellplätze) bereits geplant ist. Zusätzlich ist die Einrichtung von Fahrradboxen, z.B. für teurere Räder oder E-Bikes anzustreben
- In Uedorf sollte ein erstes B+R-Angebot bereitgestellt werden.
- In Widdig und Hersel werden die bestehenden Vorderradhalter den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht und sind zu ersetzen.
- Die Anlagen der Haltestelle Bornheim Rathaus sollten langfristig überdacht werden.
- Die Überdachungen der Anlagen in Walberberg, Merten, Waldorf, Bornheim und Roisdorf West sind gründlich zu reinigen.



Auslastung B+R-Anlagen

Legende

Auslastung

- Freie Stellplätze
- Belegte Stellplätze in Anlagen
- 64** Anzahl freier Stellplätze
- 13** Anzahl belegter Stellplätze
- frei abgestellt:** Anzahl frei abgestellter Fahrräder

Widdig Name der Bahn-Haltestelle

(DB) Strecke der Deutschen Bahn

(16) Strecke der Stadtbahn-Linie 16

(18) Strecke der Stadtbahn-Linie 18

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

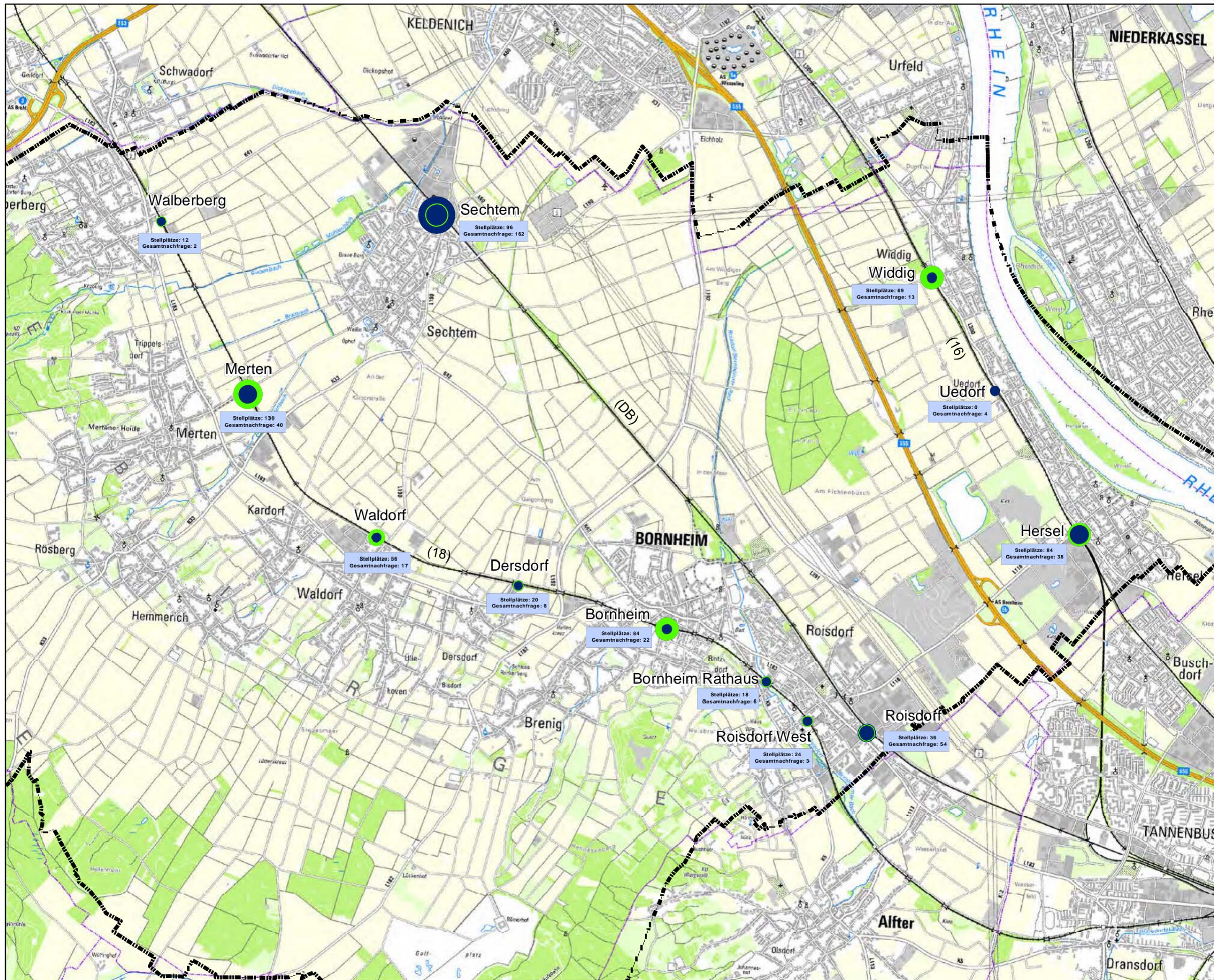
Karte A 2-2

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

AB Stadtverkehr - Arne Blase
Büro für Stadtverkehrsplanung

Stand: Juli 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: Din A3



Stellplatzbilanz B+R-Anlagen

Legende

- Stellplatzbilanz**
- Stellplatzangebot
 - Gesamtnachfrage (Fahrräder in Anlagen und frei abgestellte)
 - Stellplatzangebot (verbleibende freie Stellplätze)

- Widdig Name der Bahn-Haltestelle
- (DB) Strecke der Deutschen Bahn
- (16) Strecke der Stadtbahn-Linie 16
- (18) Strecke der Stadtbahn-Linie 18

Stadtgrenze

Stadt Bornheim

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 2-3

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

--	--

Stand: Juli 2015
Maßstab: o.M. Blattgröße: Din A3

3 Leitgedanken für die Weiterentwicklung des B+R

Über die Akzeptanz von B+R-Angeboten, deren Nutzung und Attraktivität entscheiden verschiedene Einflussfaktoren, die sich in drei Themenbereiche einteilen lassen. Der erste Bereich umfasst die Rahmenbedingungen an der ÖPNV-Haltestelle bzw. dem Bahnhof. Im zweiten Bereich werden die Bedingungen für B+R-Anlagen zusammengefasst. Und den dritten Bereich bildet die Ausgestaltung der einzelnen B+R-Stellplätze. Alle drei Bereiche werden im Folgenden hinsichtlich ihres Einflusses auf die B+R-Nutzung und der daraus resultierenden Anforderungen dargestellt.

3.1 Einflussfaktoren für B+R an ÖPNV-Angeboten

Die folgenden Rahmenbedingungen an einer ÖPNV-Haltestelle bzw. einem Bahnhof haben vor allem Auswirkungen auf das grundsätzlich bestehende B+R-Potenzial.

Siedlungsstruktur

Die B+R-Nutzung erfolgt überwiegend im Einzugsbereich ab 500 m bis ca. 3 km um die Haltestelle. An den Endhaltstellen wird bis zu ca. 5 km Entfernung zur Haltestelle B+R genutzt. Das bedeutet, dass große Einzugsbereiche an Haltestellen meistens größere B+R-Angebote erfordern. Ein Ineinandergreifen dieser Einzugsbereiche mehrerer Haltestellen führt dagegen zu geringerer B+R-Nachfrage pro Haltestelle. Gleichzeitig hat auch die Nutzungsstruktur und Siedlungsdichte im Einzugsbereich einen wesentlichen Einfluss. Geringer bebaute Einzugsgebiete sowie gewerbliche oder Industrienutzung verringern das B+R-Potenzial vor allem im Vortransport.

ÖPNV-Angebot

Die Nachfrage nach B+R an einer Haltestelle steigt mit der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Bei engen Taktfolgen, verschiedenen Linienangeboten und größerer Reichweite des ÖPNV-Trägers steigt die Nachfrage, weil die Vorteile des ÖPNV gegenüber der direkten Fahrradnutzung für die Strecke steigen. Desto höher die Netzbedeutung der Haltestelle, desto höher ist im Allgemeinen auch die Nachfrage nach B+R-Stellplätzen. Die Anzahl der Ein- und Aussteiger pro Tag ist ein zusätzlicher Indikator für das B+R-Potenzial an der Haltestelle.

Andere Zubringersysteme

Ist der Einzugsbereich der Haltestelle durch zusätzliche ÖPNV-Angebote (z.B. Busse) gut erschlossen, werden diese in Kombination mit Fußverkehr eher als Zubringer zur Haltestelle genutzt und die B+R-Nachfrage sinkt

Radinfrastruktur im Umfeld der Haltestelle

Die Qualität und Führung der Radverkehrsanlagen im **3 km-Umfeld** der Haltestelle sowie die Anbindung der Radverkehrsanlagen an der Haltestelle entscheiden über die Erreichbarkeit der Haltestelle für den Radverkehr und damit über die B+R-Nachfrage. Bei ungünstiger Anbindung der Haltestelle an das Radverkehrsnetz, sinkt die Bereitschaft zum B+R zumindest an dieser Haltestelle und damit auch das B+R-Potenzial.

Richtung des B+R-Verkehrs

Bei der Einrichtung des B+R-Angebotes an einer Haltestelle ist zu unterscheiden, ob die Haltestelle eher als Quell- oder Zielhaltestelle genutzt wird. An Zielhaltestellen (B+R-Nutzung im Nachtransport) wird B+R eher genutzt, wenn Abstellanlagen zur Verfügung stehen, an denen das Fahrrad auch sicher über einen längeren Zeitraum und über Nacht abgestellt werden kann.

3.2 Einflussfaktoren und Anforderungen bei B+R-Anlagen

Lage der Abstellanlagen zur Haltestelle

Mit steigender Entfernung der B+R-Anlage zum Bahnsteig bzw. zum Bahnsteigzugang sinkt die Akzeptanz der Anlage. Bei niveaugleichem Bahnangebot liegt die akzeptable Distanz noch niedriger als bei Bahnsteigzugängen über Brücken oder Tunnel. Ungünstig gelegene Abstellanlagen (z.B. weite Entfernung zum Bahnsteig oder hindernisreicher Weg zwischen B+R-Anlage und Bahnsteig) reduzieren die B+R-Nutzung oder führen zu verstärktem freiem Abstellen der Fahrräder, was zu Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer führen kann.

Deshalb sollte die B+R-Anlage in möglichst geringer Entfernung zum Bahnsteig selbst oder zumindest zum Bahnsteigzugang liegen. Dabei gilt, dass mit der Größe des ÖPNV-Angebotes auch eine größere Entfernung zwischen B+R-Anlage und ÖPNV-Angebot akzeptiert wird. Bei kleineren ÖPNV-Angeboten sollte am besten die B+R-Anlage in den Bahnsteig oder den Wartebereich integriert werden. Bestehen mehrere Zugänge zu den Bahnsteigen, sollten auch mehrere kleinere Anlagen auf die Zugänge verteilt werden. Zudem ist es von Vorteil, die Abstellanlagen entlang der Anfahrtsrichtung anzulegen. Eine günstige und möglichst hindernisfreie Lage der B+R-Anlage zum Bahnsteig verhindert umständliche Fußwege und wildes Parken in größerer Nähe. Außerdem ist eine günstige Lage zu Ticketautomaten und Fahrplänen komfortabel.

Lage der Abstellanlagen zum Radverkehrsnetz

Neben der Anbindung an den ÖPNV ist die gute Anbindung an das Radverkehrsnetz die wichtigste Voraussetzung für eine B+R-Nutzung. Ein sicherer und bequemer Anschluss der B+R-Anlage an das Radverkehrsnetz ohne Hindernisse oder Nutzungseinschränkungen oder -konkurrenzen erhöht die Attraktivität der B+R-Nutzung. Bei parallel bestehenden P+R-Anlagen sollte die Erreichbarkeit der B+R-Anlagen für den Radverkehr mindestens genauso

günstig sein wie die Erreichbarkeit der P+R-Anlagen für den Kfz-Verkehr. Bei der Standortwahl für B+R-Anlagen ist auch zu berücksichtigen, dass möglichst keine Nutzungskonkurrenzen mit einspurigen motorisierten Fahrzeugen entstehen.

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die Radverkehrsführung zur B+R-Anlage möglichst getrennt von der Fußgängerführung erfolgt, um Konflikte zu vermeiden. Die Anlagen sollen vom Straßennetz direkt und ohne absteigen erreichbar sein. Ein zügiges und sicheres Ankommen und Abfahren bis in den Haltestellenbereich auch bei pulkartigen Zu- und Abfahrten der Räder sollte gewährleistet sein.

Anlagengröße

Die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von B+R-Stellplätzen, die mindestens der Gesamtnachfrage entspricht, führt zu einer verstärkten Bereitschaft, das Fahrrad für den Vor- oder Nachtransport zur Haltestelle zu nutzen. Mit der Verbesserung des B+R-Angebotes kann auch mit einer Steigerung der Nachfrage gerechnet werden. Bei einem ausreichenden Angebot an Stellplätzen hat der Radfahrer die Sicherheit, dass er sein Fahrrad gut und sicher abstellen kann.

Umliegende Nutzungen (z.B. Einzelhandel, Dienstleistungen) können mit ihrem Stellplatzbedarf die Verfügbarkeit von B+R-Stellplätzen einschränken. Bei konkurrierenden Nutzungen ist deshalb ein größeres Angebot an Fahrradabstellplätzen notwendig, so dass der B+R-Bedarf sicher gedeckt werden kann. Um auch eine langfristige Verfügbarkeit von genügend B+R-Stellplätzen zu gewährleisten ist eine Auswahl von zukünftigen Flächenpotenzialen für B+R an den Haltestellen sinnvoll.

Gestaltung der Abstellanlagen

Neben der Funktionalität hat auch die Gestaltung der B+R-Anlagen einen Einfluss auf die B+R-Nutzung. Ein ansprechendes Erscheinungsbild, eine stadtgestalterisch passende Ausgestaltung und Sauberkeit machen das B+R-Angebot attraktiv. Eine einheitliche Beschilderung der Anlagen, die tatsächlich für B+R gedacht sind, verdeutlicht die Funktion und wirbt zugleich für B+R. Eine zusätzliche wegweisende Beschilderung in Haltestellennähe hin zum B+R-Angebot kann ergänzend sinnvoll sein.

Überdachung und Beleuchtung

Überdachungen und Beleuchtung erhöhen nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl. B+R wird überwiegend im alltäglichen Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt, und erfolgt damit häufig witterungsunabhängig. Mit steigender Abstelldauer sollte das Fahrrad besser vor Witterung geschützt werden. Jedoch sind Überdachungen für kleine Abstellanlagen im Verhältnis zum Einzelstellplatz deutlich teurer als bei größeren B+R-Anlagen. Daher ist es zu empfehlen, erst Anlagen ab einer Größe von 10 Stellplätzen zu überdachen und das nur dann, wenn

mit einer überwiegend längeren Abstelldauer zu rechnen ist. Die Überdachung einer Anlage sollte mindestens 50 cm über das Abstellfeld hinaus reichen.

Da B+R häufig im Alltagsverkehr (Berufs- und Ausbildungsverkehr) genutzt wird, liegen vor allem im Winterhalbjahr die An- und Abfahrtszeiten in den dunklen Tageszeiten. Daher ist es sowohl für eine komfortable Nutzbarkeit als auch für die subjektive Sicherheit erforderlich, dass B+R-Anlagen gut beleuchtet sind. Bei kleineren RadAbstellanlagen reicht es aus, wenn die Stellplätze indirekt durch die Straßenbeleuchtung ausgeleuchtet werden. Größere und überdachte Anlagen sollten über eine eigene integrierte Beleuchtung verfügen.

Serviceangebote

Bei der Ausstattung der B+R-Anlagen mit Serviceeinrichtungen sollten die verschiedenen Serviceangebote den Haltestellen und Bahnhöfen entsprechend ihrer Haltestellenpriorität zugeordnet werden. An großen B+R-Anlagen kann das Serviceangebot neben Reparaturmöglichkeiten und Luftpumpen auch Schließfächer für Radfahrerutensilien wie Helm oder Regenschutz und evtl. Ladestationen für E-Bikes umfassen.

Da mit steigenden Radverkehrszahlen auch der Gebrauch von Fahrradanhängern und Sonderrädern stetig steigt, sollte zumindest in größeren Anlagen ein kleines Kontingent an Stellplätzen für diese Fahrzeuge bereitgestellt werden.



Abbildung A 3-1: Mögliche Serviceeinrichtungen an größeren Abstellanlagen

Anforderungen an Barrierefreiheit

Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum können Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen und damit ein Gefährdungspotenzial darstellen. Grundsätzlich sollten Abstellanlagen oder Räder, die darin abgestellt werden, nicht in den freizuhaltenden Gehbereich hineinragen. Für Sehbehinderte kann es von großer Bedeutung sein, wenn Abstellanlagen kontrastreich gestaltet werden. Die genaue Form der Markierung müsste durch Tests ermittelt werden. Bei Reihenanlagen ist es ausreichend, wenn der erste und der letzte Stellplatz sich kontrastreich vom Umfeld abheben. Bei Anlehnbügel sollten die Holme in ca. 20 cm Höhe markiert werden. Da Anlehnbügel in der Mitte nicht durch einen Langstock von Blinden ertastet werden können, ist zu überprüfen, ob eine zusätzliche Tastkante in ca. 20 cm Höhe angebracht werden kann.

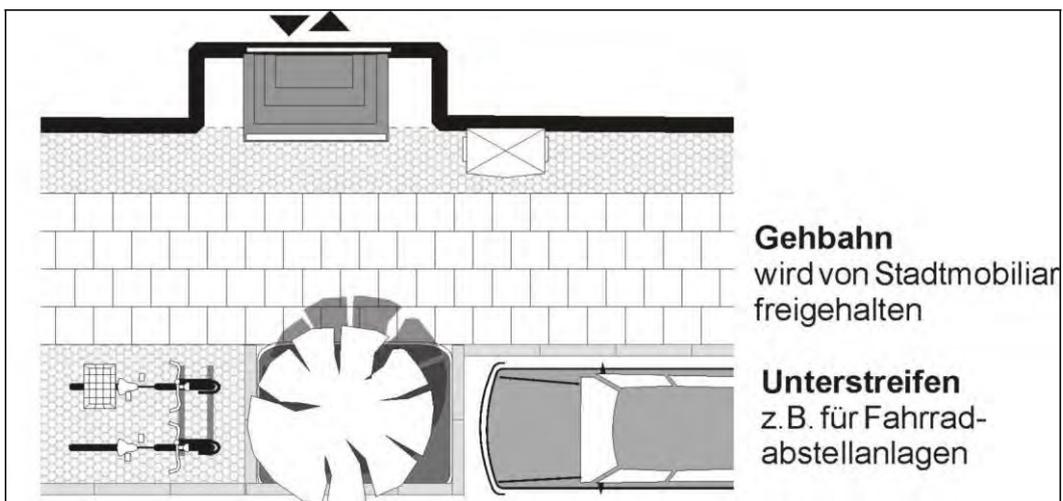


Abbildung A 3-2: Seitenraumaufteilung mit einer barrierefreien Unterbringung von Fahrradabstellanlagen

Reglementierung des Fahrradparkens – Radabstellverbot

Zur Akzeptanz des Radfahrers als gleichberechtigtem Verkehrsteilnehmer gehört auch, dass in sensiblen Bereichen auf das Abstellen von Fahrrädern verzichtet wird. Die hohe Zahl frei abgestellter Fahrräder an einzelnen Haltestellen in Bornheim verdeutlicht, dass „wildes“ Parken von Fahrrädern durchaus ein Problem darstellt.

Aus gestalterischen Gründen, zur Vermeidung von Behinderungen des Fußverkehrs, aus Gründen der Barrierefreiheit sowie zur besseren Akzeptanz des Radfahrers und des Radfahrens erscheint hier ein ordnungspolitisches Eingreifen geboten. Kernbestandteil sollte dabei die Einrichtung und Kennzeichnung von Bereichen sein, in denen das Abstellen von Fahrrädern verboten wird.

3.3 Anforderungen und Beispiele für Einzel-Anlagen des B+R

Zu berücksichtigen sind zunächst zwei grundsätzliche Anforderungen an den einzelnen Fahrradparker.

- Der Rahmen und mindestens ein Laufrad – möglichst beide Laufräder – müssen angegeschlossen werden können.
- Das Fahrrad muss stabil und umsturz sicher abgestellt werden können und durch das Parken dürfen keine Beschädigungen am eigenen Fahrrad oder an anderen Fahrrädern entstehen.

Im Folgenden werden unterschiedliche Grundformen von Fahrradabstellanlagen dargestellt. Für diese Grundformen existieren zahlreiche Modellvarianten unterschiedlicher Anbieter.

Vorderradhalter



Reine Vorderradhalter sollen heutzutage nicht mehr verwendet werden, da eine Beschädigung des Vorderrades nicht ausgeschlossen werden kann.

Gabelhalter



Gabelhalter verhindern die Beschädigung des Vorderrades, indem die Gabel und je nach Rahmengeometrie auch ein Teil des Rahmens angelehnt werden können. Teilweise sind noch zusätzliche Elemente angebracht, die ein Wegrutschen des Vorderrades verhindern.

Vorteile:

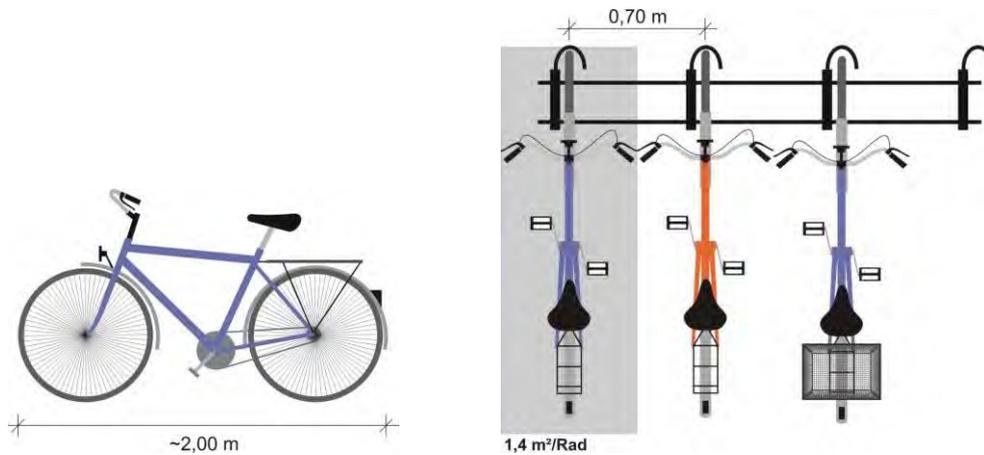
- hoch/tief-Einstellung möglich, wodurch Raum besser ausgenutzt werden kann
- Fixierung des Vorderrades, so dass das Wegrutschen / Umkippen des Fahrrades meist verhindert werden kann
- Parkfunktion eindeutig wahrnehmbar

Nachteile:

- eventuell unsicherer Halt, da lediglich Vorderrad und Gabel gehalten werden (insbesondere beim Beladen des Fahrrades)
- je nach Schloss und Rahmengeometrie kann nur das Vorderrad angeschlossen werden, auf jeden Fall können nicht beide Laufräder gesichert werden

Abmessungen und Raumbedarf bei unterschiedlichen Einstellvarianten:

einseitig – nur tief

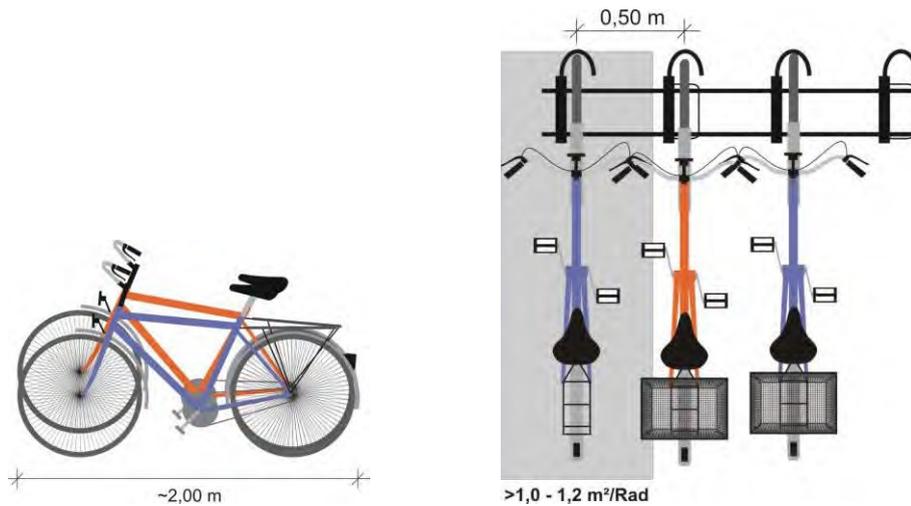


Bei der ebenerdigen, einseitigen Einstellung wird eine Fläche von ca. $1,4 \text{ m}^2$ pro Rad benötigt (ohne Verkehrsraum). Der Abstand zwischen den Bügeln sollte mindestens 70 cm betragen, damit ein Rad relativ komfortabel eingestellt werden kann und sich die Lenker und Kabel nicht miteinander verhaken. Bei größeren Abständen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass zusätzliche Räder dazwischen gestellt werden, so dass der erwünschte Komfortgewinn eingebüßt wird.

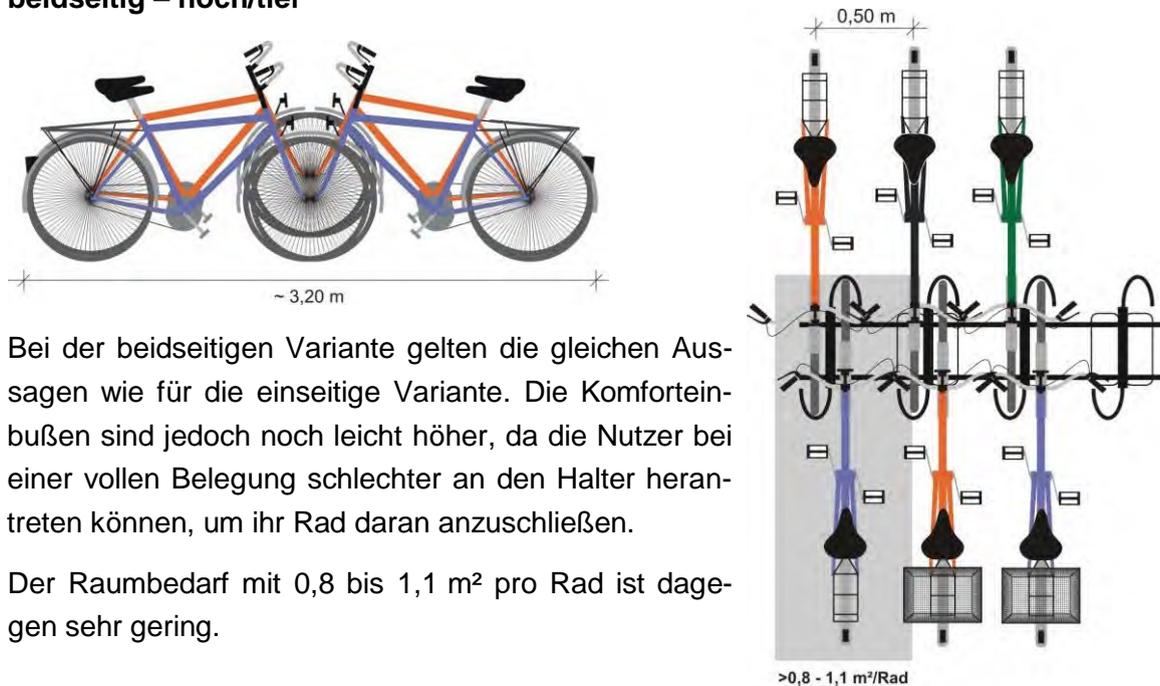
beidseitig – nur tief



Wird die Tiefeinstellung beidseitig ausgeführt, kann der notwendige Raum pro Rad aufgrund überlappender Vorderräder verringert werden. Je mehr Stellplätze ausgeführt werden, desto größeren Einfluss hat diese Raumersparnis, so dass der Raumbedarf pro Rad in der Spanne zwischen $1,1$ und $1,3 \text{ m}^2$ liegt.

einseitig – hoch/tief

Die wechselnde hoch-tief-Einstellung besitzt den Vorteil, dass sich die Bügelabstände aufgrund des vertikalen Lenkerversatzes verringern lassen. Diese Variante benötigt wenig Raum pro abgestelltem Fahrrad, hat aber auch stärkere Komforteinbußen für die Nutzer zur Folge und sollte aus diesem Grund nur an den Standorten mit hohem Parkdruck und geringer Flächenverfügbarkeit realisiert werden. Je nach Größe der Anlage werden 1,0 bis 1,2 m² pro Rad benötigt.

beidseitig – hoch/tief

Bei der beidseitigen Variante gelten die gleichen Aussagen wie für die einseitige Variante. Die Komforteinbußen sind jedoch noch leicht höher, da die Nutzer bei einer vollen Belegung schlechter an den Halter heran treten können, um ihr Rad daran anzuschließen.

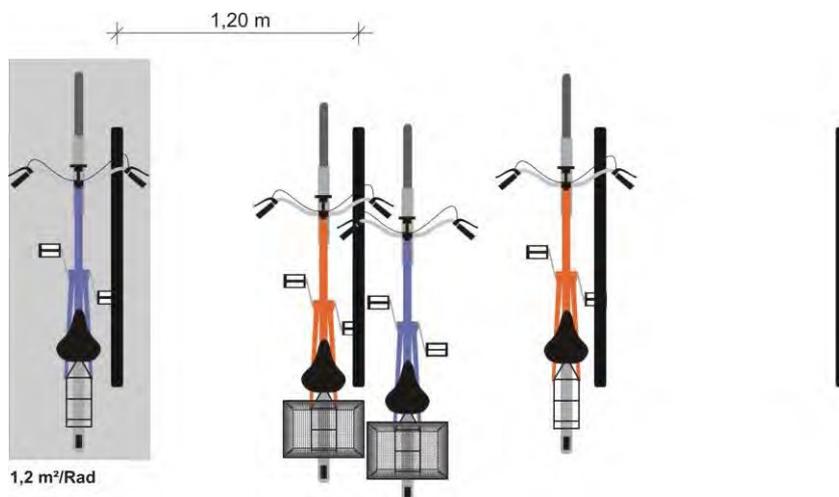
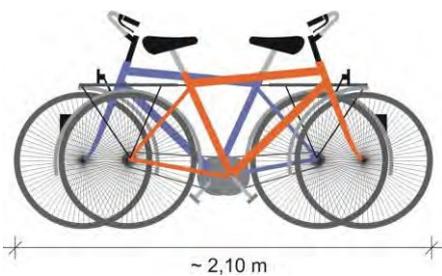
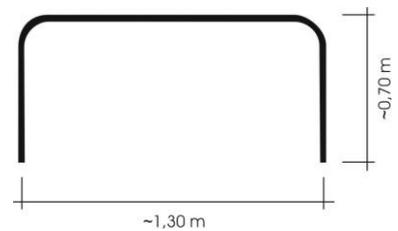
Der Raumbedarf mit 0,8 bis 1,1 m² pro Rad ist dagegen sehr gering.

Anlehnbügel



Anlehnbügel werden in den meisten Fällen als Einzelparker eingesetzt. Sie können in der einfachen Ausführung doppelseitig beparkt werden. Da sich dadurch aber Lenkerkontakte und Verhaken der Räder nicht vermeiden lassen, findet eine doppelseitige Nutzung meist nur bei hohem Parkdruck statt. Der Bügelabstand sollte mindestens 1,20 m betragen. Bei den in Regelwerken¹ empfohlenen 1,50 m Bügelabstand ist zu befürchten, dass weitere Räder dazwischen geschoben werden. Die Länge der Bügel sollte um die 1,30 m betragen. Gegenüber kürzeren Bügeln werden dadurch ein Wegkippen der Vorderräder und damit ein instabiler Halt der Räder besser verhindert. Die Bügel sollten ca. 70 cm hoch sein, dann können heutige Rahmengenometrien und kleinere Räder noch besser am Querholm befestigt werden.

Der Raumbedarf bei einem Bügelabstand von 1,20 m beläuft sich auf rund 1,2 m² pro Rad.



¹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zum Fahrradparken. Köln 1995 und FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05. Köln 2005

Vorteile:

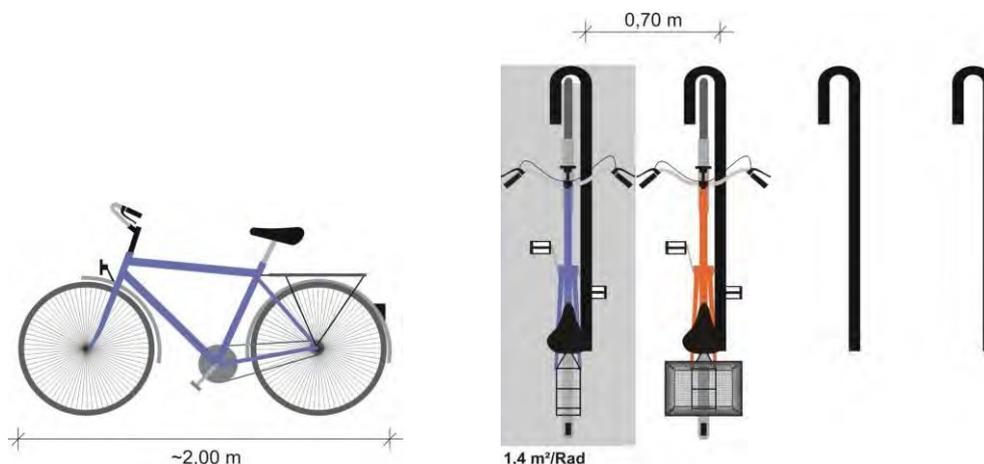
- beidseitige Belegung, wodurch Raum besser ausgenutzt werden kann
- Rahmen und beide Laufräder können mit beinahe jedem Fahrradschloss angeschlossen werden
- Spezialfahrräder und Räder mit Zusatzeinrichtungen können meist zwischen den Bügeln geparkt und angeschlossen werden
- auch andere Verkehrsmittel und Hilfsmittel wie Rollatoren und Kickboards können geparkt und angeschlossen werden

Nachteile:

- das Vorderrad wird durch keine Halterung fixiert, wodurch der Halt des Rades instabil sein kann
- aufgrund der eindeutigen Halteeinrichtung gibt es keine eindeutige Abstellposition der Räder; Räder werden teilweise behindernd nur mit dem Vorderrad in die Anlage gestellt oder ein Rad blockiert mittig zwischen zwei Bügeln oder schräg angelehnt einen Stellplatz;
- die Montage ist aufwändiger, da Bügel entweder über eine Bodenhülse oder über Fundamente installiert werden sollten; bei einer einfachen Verschraubung / Verankerung besteht eine zu große Vandalismusgefahr (Hebelwirkung)

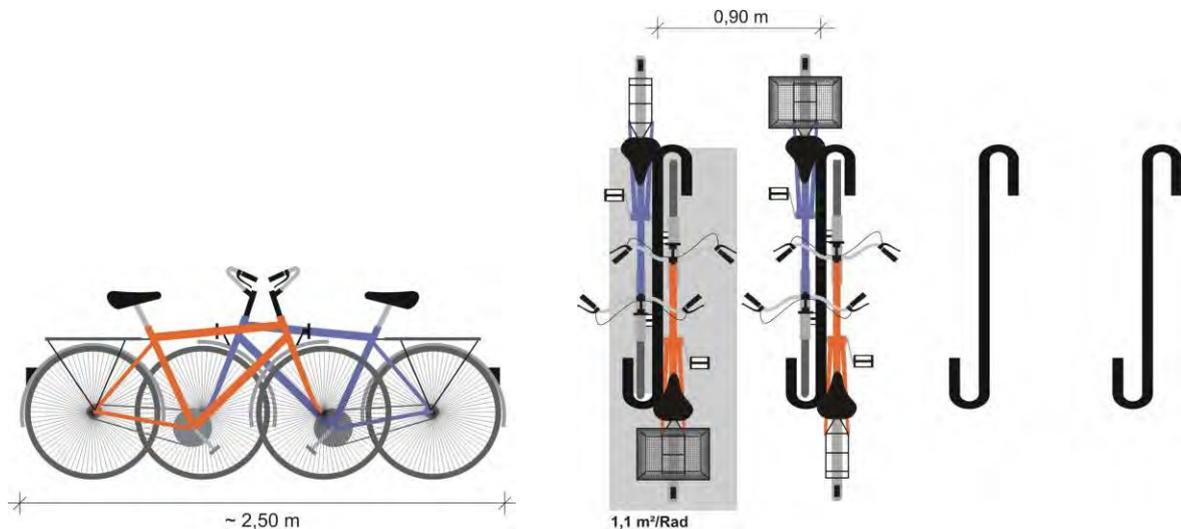
Anlehnbügel mit Vorderradhalterung (Rahmenhalter)

Eine Weiterentwicklung des klassischen Anlehnbügels ist der Anlehnbügel mit Vorderradhalterung. Er vereint Vorteile des Anlehnbügels mit denen von Gabelhaltern indem er dem Vorderrad einen zusätzlichen Halt verschafft. Bei einer einseitigen Nutzung sollte der Abstand der Bügel mindestens 70 cm betragen. Da die Räder bei doppelseitiger Nutzung gegenläufig abgestellt werden, kann der Bügelabstand in diesem Fall auf 90 cm reduziert werden.

einseitige Aufstellung

Der Raumbedarf bei einseitiger Aufstellung entspricht dem einer Reihenanlage von Gabelhaltern bei niveaugleicher Einstellung: es werden rund 1,4 m² pro Rad benötigt.

beidseitige Aufstellung



Der Raumbedarf bei beidseitiger Aufstellung beträgt rund 1,1 m² pro Rad. Je länger die Bügel, desto größer ist die Überlappung der Räder, der Raumbedarf nimmt ab.

Gruppierung der Einzelstellplätze

Die Einzelstellplätze sind so zu gruppieren, dass das Prinzip der Abstellanlage einfach und verständlich ist und eine einfache und barrierefreie Zugänglichkeit gewährleistet wird. Auch bei Vollauslastung der Anlage muss das Ein- und Ausparken noch problemlos und ohne Hindernisse möglich sein. Das gilt auch unter der Voraussetzung, dass im B+R aufgrund der ÖPNV-Abfahrtszeiten häufig mehrere Nutzer gleichzeitig ein- bzw. ausparken.

Die beschriebenen Grundformen – Gabelhalter, Anlehnbügel, Rahmenhalter – besitzen alle ihre Vor- und Nachteile und können bei Einhaltung der Ausführungsstandards auch alle als fahrrad- und nutzerfreundliche Abstellanlagen empfohlen werden. So ist es möglich, die Auswahl eines Modells auf das Haltestellenumfeld anzupassen. Dennoch sollte versucht werden, die Modellanzahl auf wenige Varianten zu begrenzen, um eine gewisse Einheitlichkeit innerhalb eines Haltestellenumfeldes zu erreichen, und um bei Radfahrern den Wiedererkennungswert der Abstellanlagen zu erhöhen.

Fahrradboxen

Eine weitere Ausgestaltungsform einzelner B+R-Stellplätze sind Fahrradboxen. Sie bieten eine hohe Sicherheit vor Vandalismus und Diebstahl für die abgestellten Fahrräder und dem Nutzer einen garantierten witterungsgeschützten Stellplatz. Diese Aspekte können vor allem für das Abstellen teurer Räder und E-Bikes im B+R interessant sein.

Fahrradboxen haben einen höheren Flächenbedarf und deren Vermietung muss durch einen Betreiber organisiert werden. Ihr Einsatz bietet sich vor allem im R+B an, da im Nachtransport das Fahrrad häufig über einen längeren Zeitraum oder über Nacht abgestellt wird.

Bei der Anlage von Boxen ist darauf zu achten, dass die Boxen mit Hinweisen zu deren Nutzung und einer Kontaktadresse des Betreibers versehen sind, die zuverlässig erreichbar ist. Je nach Standort können Fahrradboxen mit einer attraktiven Gestaltung zu einem dekorativen Stadtmöbel werden, das wiederum eine gute Werbung für die Nutzung von B+R sein kann.

Im VRR werden Fahrradboxen z.B. unter dem System BIKEY angeboten. Die einheitlich gestalteten Smiley-Boxen sind mit einer Chipkarte zu öffnen und können sowohl stunden- als auch tageweise oder langfristig gemietet werden. Die Kosten für den Nutzer belaufen sich hier je nach Mietdauer von 1€/h bis zu 80€/Jahr.

Standortnummer 1

Ortsteil: Sechtem
Standort: Sechtem 1



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	9
Nachfrage in Anlagen	10
frei abgestellte Räder	62
Nachfrageindex	8,0
<i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	
Anlagenauslastung	1,1
<i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	

Abstellanlage 1 - 1

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp Verschraubung
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 3,30 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 9



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

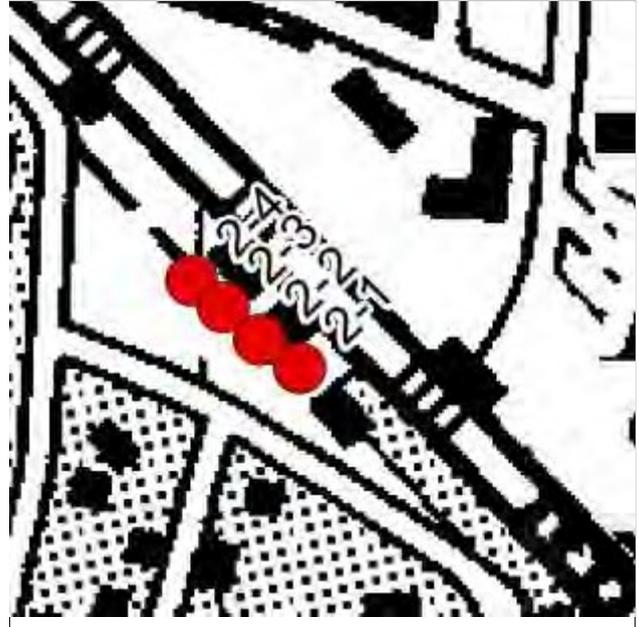
10
8

Auslastung

111	%
-----	---

Standortnummer **2**

Ortsteil: Sechtem
Standort: Sechtem 2



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	30
Nachfrage in Anlagen	20
frei abgestellte Räder	15
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	1,2
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,7

Abstellanlage **2 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 1,65 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 5
Bemerkung: äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

4
4

Auslastung

80 %

Abstellanlage**2 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9
Bemerkung:	äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

6
5

Auslastung**67** %

gemäß Nutzungsprinzip

Abstellanlage**2 - 3****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9
Bemerkung:	äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

5
5

Auslastung**56** %

gemäß Nutzungsprinzip

Abstellanlage**2 - 4****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	2,45 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	7
Bemerkung:	äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

5
5

Auslastung

71

 %

gemäß Nutzungsprinzip

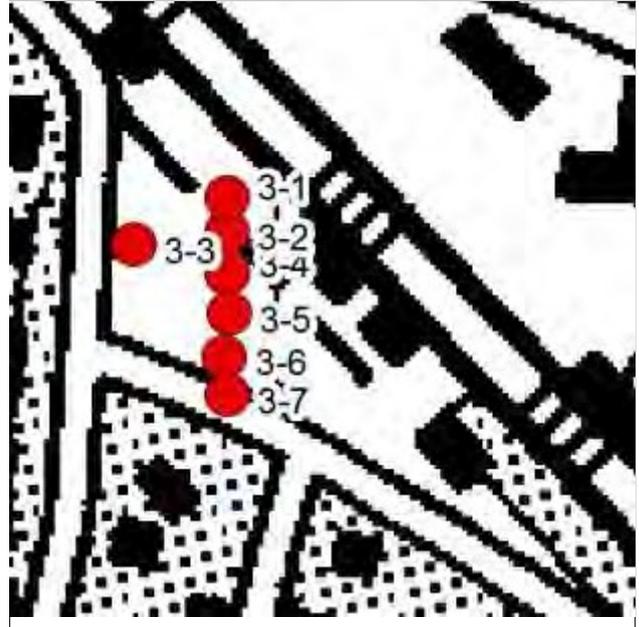
Standortnummer **3**

Ortsteil: Sechtem

Standort: Sechtem 3

Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	57
Nachfrage in Anlagen	50
frei abgestellte Räder	5
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	1,0
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,9



Abstellanlage **3 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 1,65 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 5



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

4
1

Auslastung

80 %

Abstellanlage

3 - 2

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 3,20 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 9



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

11
4

Auslastung

122 %

Abstellanlage

3 - 3

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp ohne Montage
Bügelabstand 350 mm
Anlagenbreite 3,20 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 9



Bemerkung: äußere Stellplätze bei zwei nebeneinander stehenden Anlagen kaum nutzbar

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

7
6

Auslastung

78 %

Abstellanlage**3 - 4****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrüstung
Stellplätze	9
Bemerkung:	1 Fahrradleiche, Anlage verbogen

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

7

Auslastung

78

%

gemäß Nutzungsprinzip

3

Abstellanlage**3 - 5****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	2,45 m
Werbung	keine Werbevorrüstung
Stellplätze	7
Bemerkung:	zu wenig Abstand zu parkenden Autos

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

2

Auslastung

29

%

gemäß Nutzungsprinzip

1

Abstellanlage**3 - 6****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

10
5

Auslastung**111** %**Abstellanlage****3 - 7****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	ohne Montage
Bügelabstand	350 mm
Anlagenbreite	3,20 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	9

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

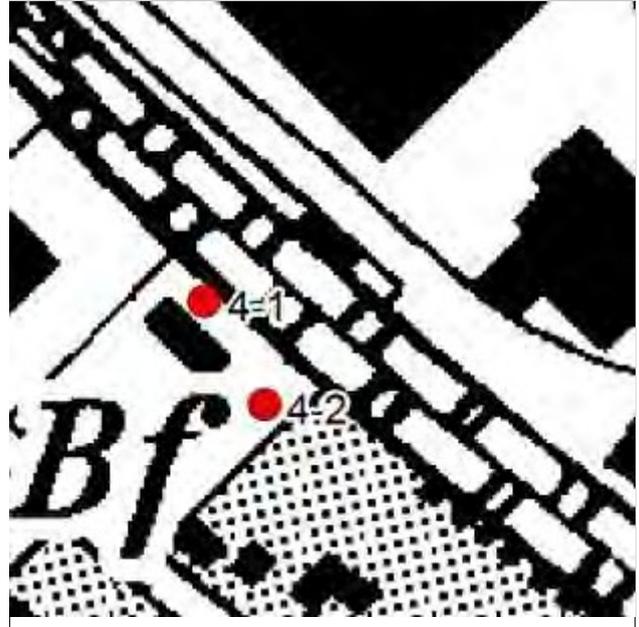
9
5

Auslastung**100** %

Standortnummer **4**

Ortsteil: Roisdorf

Standort: Roisdorf



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	36
Nachfrage in Anlagen	19
frei abgestellte Räder	35
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	1,5
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,5

Abstellanlage **4 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp sonstiger Radhalter
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 600 mm
Anlagenbreite 8 m m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 16
Bemerkung: 1 Roller in Anlage, Stange abgebrochen



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

10
0

Auslastung

63 %

Abstellanlage

4 - 2

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp sonstiger Radhalter
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 600 mm
Anlagenbreite 11,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze **20**
Bemerkung: 1 Radleiche



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

9
1

Auslastung

45

 %

Standortnummer **5**

Ortsteil: Walberberg
Standort: Walberberg



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	12
Nachfrage in Anlagen	2
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex	0,2
<i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	
Anlagenauslastung	0,2
<i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	

Abstellanlage **5 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 5,10 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 12



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

2
1

Auslastung

17 %

Standortnummer **6**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 1



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	30
Nachfrage in Anlagen	11
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,4

Abstellanlage **6 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 11,80 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 30



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

11
8

Auslastung

37 %

Standortnummer **7**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 2



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	64
Nachfrage in Anlagen	24
frei abgestellte Räder	1
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,4

Abstellanlage **7 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe orange
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 17,20 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 44



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

23
11

Auslastung

52 %

Abstellanlage**7 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	7,50 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	20
Bemerkung:	2 Bügel ohne Überdachung

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

1
1

Auslastung

5

 %

Standortnummer **8**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 3



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	16
Nachfrage in Anlagen	3
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,2
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,2

Abstellanlage **8 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe orange
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 6 m m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 16



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

3
3

Auslastung

19 %

Standortnummer**9**

Ortsteil: Merten
Standort: Merten 4

**Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage**

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	20
Nachfrage in Anlagen	1
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,1
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,1

Abstellanlage**9 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 7,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

1
0

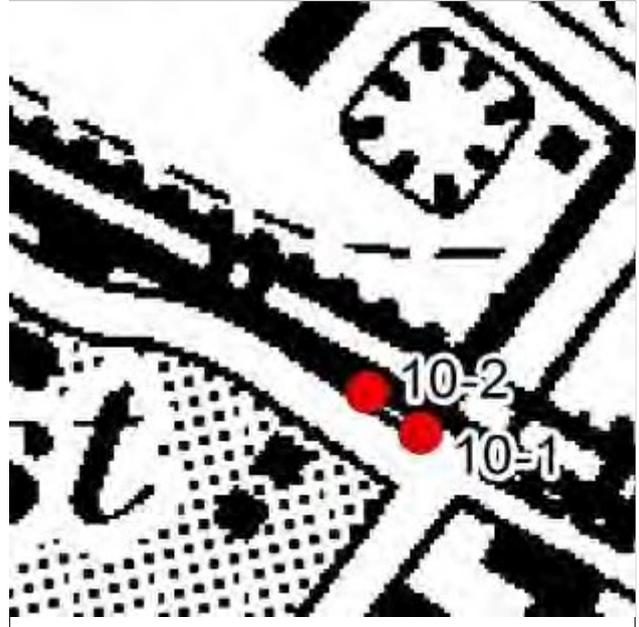
Auslastung

5 %

Standortnummer **10**

Ortsteil: Waldorf

Standort: Waldorf



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	56
Nachfrage in Anlagen	17
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,3
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,3

Abstellanlage **10 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 10,90 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 28
Bemerkung: 1 Roller in Anlage



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

7
5

Auslastung

25 %

Abstellanlage

10 - 2

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	10,90 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	28



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

10
8

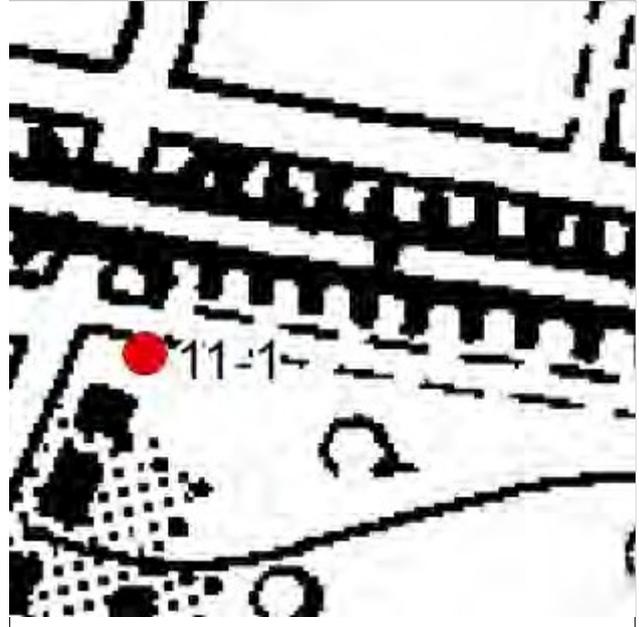
Auslastung

36 %

Standortnummer **11**

Ortsteil: Dersdorf

Standort: Dersdorf



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	20
Nachfrage in Anlagen	8
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,4

Abstellanlage **11 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. beidseitig ; hoch
Farbe orange
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 560 mm
Anlagenbreite 5,50 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20
Bemerkung: 1 Mofa in Anlage



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

8
5

Auslastung

40 %

Standortnummer**12****Ortsteil:** Bornheim**Standort:** Bornheim 1**Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage**

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	24
Nachfrage in Anlagen	13
frei abgestellte Räder	2
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,6
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,5

**Abstellanlage****12 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	9,35 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	24

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

13
9

Auslastung**54** %

Standortnummer **13**

Ortsteil: Bornheim
Standort: Bornheim 2



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	20
Nachfrage in Anlagen	6
frei abgestellte Räder	1
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,4
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,3

Abstellanlage **13 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 7,90 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20
Bemerkung: Bügel nur 60cm hoch



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

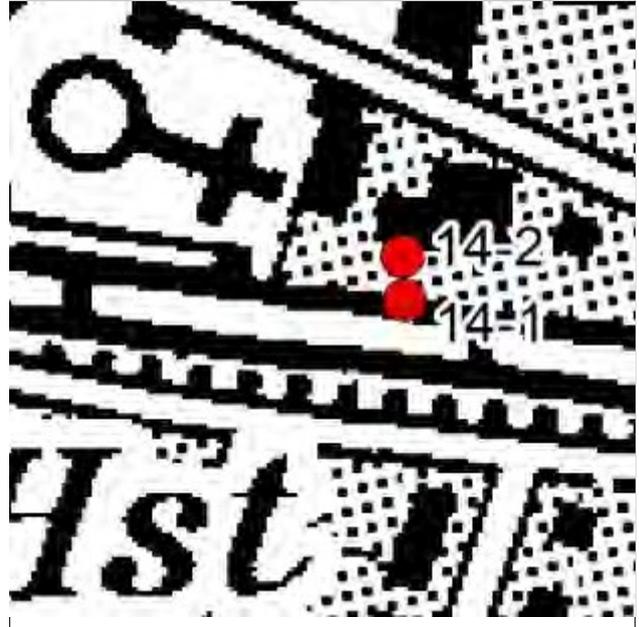
6
4

Auslastung

30 %

Standortnummer **14**

Ortsteil: Bornheim
Standort: Bornheim 3



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	40
Nachfrage in Anlagen	0
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,0
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,0

Abstellanlage **14 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 7,90 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 20



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

Auslastung

0 %

Abstellanlage**14 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	7,90 m
Werbung	keine Werbevorrüstung
Stellplätze	20

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

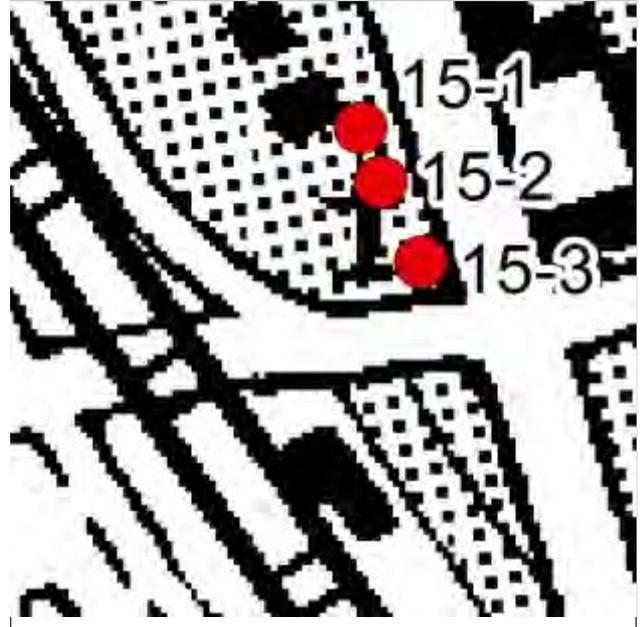
Auslastung

0

 %

Standortnummer **15**

Ortsteil: Widdig
Standort: Widdig



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	69
Nachfrage in Anlagen	5
frei abgestellte Räder	8
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,2
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,1

Abstellanlage **15 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Vorderradhalter (VH)
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; tief
Farbe metall
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 320 mm
Anlagenbreite 6,10 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 34
Bemerkung: Radhalter nur von einer Seite nutzbar



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

Auslastung

0	%
---	---

Abstellanlage**15 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	3,10 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	18
Bemerkung:	Radhalter nur von einer Seite nutzbar

**B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

2
0

Auslastung

11 %

gemäß Nutzungsprinzip

Abstellanlage**15 - -3****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	6,10 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	17

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage**

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

3
2

Auslastung

18 %

gemäß Nutzungsprinzip

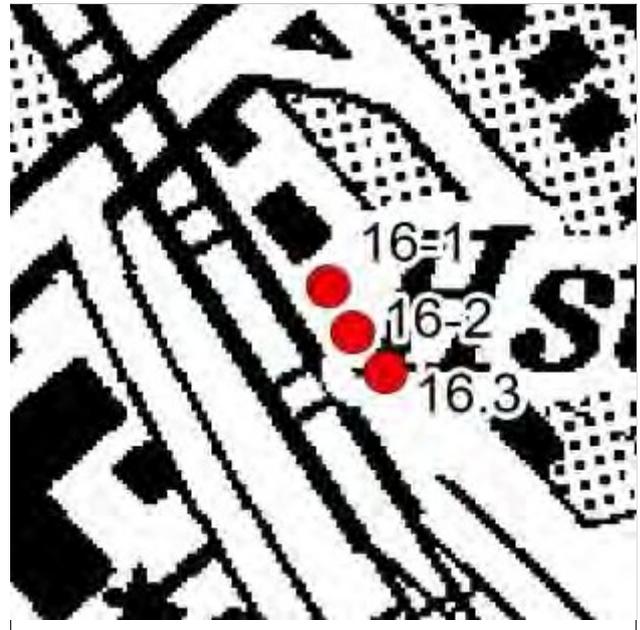
Standortnummer**16**

Ortsteil: Hersel

Standort: Hersel

Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	84
Nachfrage in Anlagen	13
frei abgestellte Räder	25
Nachfrageindex	0,5
<i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	
Anlagenauslastung	0,2
<i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	

**Abstellanlage****16 - 1****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	9,50 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	21

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

5
4

Auslastung**24 %**

Abstellanlage**16 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	9,50 m
Werbung	keine Werbevorrüstung
Stellplätze	42

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

5
4

Auslastung**12** %**Abstellanlage****16 - -3****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Vorderradhalter (VH)
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; tief
Farbe	metall
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	320 mm
Anlagenbreite	9.50 m
Werbung	keine Werbevorrüstung
Stellplätze	21

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

3
2

Auslastung**14** %

Standortnummer **17**

Ortsteil: Roisdorf
Standort: Roisdorf West



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	24
Nachfrage in Anlagen	1
frei abgestellte Räder	2
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,1
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,0

Abstellanlage **17 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel mit RH
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe rot
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 800 mm
Anlagenbreite 4,70 m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 12
Bemerkung: 1 Radhalter verbogen



B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

1
0

Auslastung

8,3 %

Abstellanlage**17 - 2****A) Anlagenbeschreibung**

Anlagentyp	Anlehnbügel mit RH
Hersteller	unbekannt
Modell	unbekannt
Einstellvorr.	einseitig ; hoch
Farbe	rot
Montagetyp	Bodenhülse
Bügelabstand	800 mm
Anlagenbreite	4,70 m
Werbung	keine Werbevorrichtung
Stellplätze	12

**Bemerkung:****B) Nutzung der Anlage****Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00**

gemäß Nutzungsprinzip

0
0

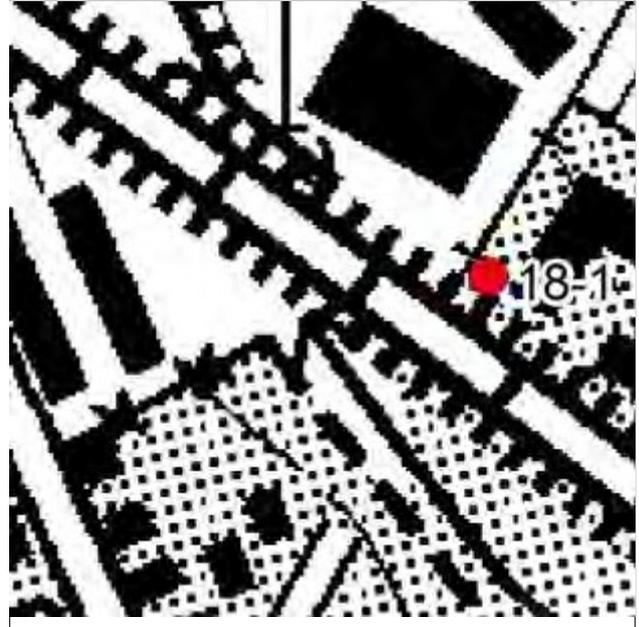
Auslastung

0

 %

Standortnummer **18**

Ortsteil: Bornheim
Standort: Bornheim Rathaus



Zusammenfassung Stellplatzangebot-/ nachfrage

Datum	04.12.2013
Uhrzeit	09.00-16.00
Stellplätze in Anlagen	18
Nachfrage in Anlagen	6
frei abgestellte Räder	0
Nachfrageindex <i>Gesamtnachfrage / Anzahl Stellplätze</i>	0,3
Anlagenauslastung <i>Nachfrage in Anlagen / Anzahl Stellplätze</i>	0,3

Abstellanlage **18 - 1**

A) Anlagenbeschreibung

Anlagentyp Anlehnbügel
Hersteller unbekannt
Modell unbekannt
Einstellvorr. einseitig ; hoch
Farbe metall
Montagetyp Bodenhülse
Bügelabstand 950 mm
Anlagenbreite 8 m m
Werbung keine Werbevorrichtung
Stellplätze 18



Bemerkung:

B) Nutzung der Anlage

Stellplatzbelegung 04.12.2013 / 09.00-16.00

gemäß Nutzungsprinzip

6
6

Auslastung

33 %

III. Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung 2010 – 2013

5 Statistische Auswertung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Die nachfolgenden Zusammenstellungen geben einen Überblick über die wesentlichen Charakteristika des Radfahrer-Unfallgeschehens in Bornheim in den Jahren 2010 – 2013. Die Zusammenstellungen erfolgen auf Basis der vom Polizeipräsidium Bonn gelieferten Datenlisten der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Stadtgebiet Bornheim.

5.1 Anzahl und beteiligte Unfallgegner

In den Jahren 2010 bis 2013 wurden insgesamt 133 Unfälle mit Beteiligung mindestens eines Radfahrers registriert. In 2011 wurden mit 43 Unfällen (32,3%) die meisten verzeichnet. Insgesamt liegt erfreulicherweise ein eher geringes Unfallaufkommen vor.

Anzahl der Unfälle mit Radfahrern	
2010	28
2011	43
2012	28
2013	34
Summe	133

Tabelle A 5-1: Anzahl der Unfälle

An 115 Unfällen (86,5%) waren Kfz oder Lkw beteiligt. Dagegen sind die Zahlen der Unfälle mit anderen Radfahrern oder Fußgängern sehr gering.

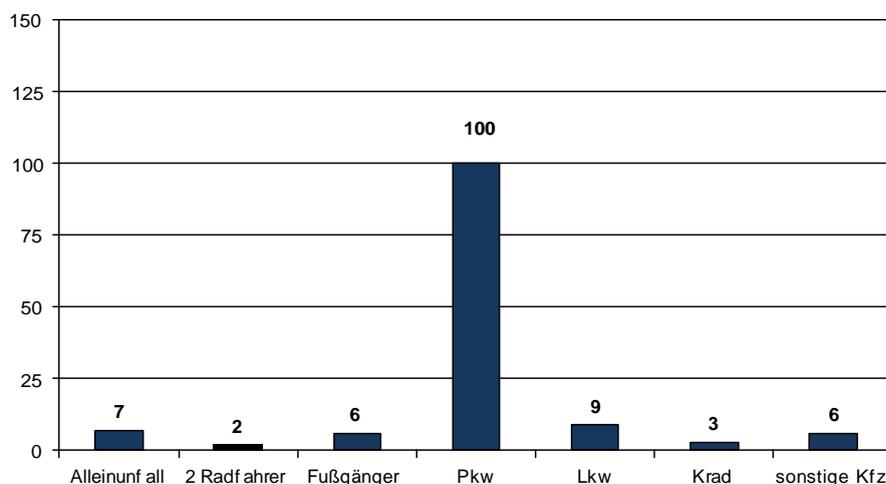


Abbildung A 5-1: Beteiligte bei Unfällen mit Radfahrern 2010-2013

Nach der polizeilichen Unfallstatistik festgelegte Hauptverursacher der Radverkehrsunfälle sind zu knapp 60% Führer von Kraftfahrzeugen. Abgesehen von den Alleinunfällen und Unfällen zwischen Radfahrern, wurde den Radfahrern lediglich zu 30% die Hauptursache zugeteilt. (vgl. Tabelle A 5-2)

Hauptverursacher	2010	2011	2012	2013	Gesamt	% der Gesamtanzahl
Radfahrer	13	8	8	11	40	30,1%
Radfahrer (Unfall mit 2 Radfahrern)	0	0	1	1	2	1,5%
Radfahrer (Alleinunfall)	0	3	1	3	7	5,3%
Fußgänger	0	3	0	2	5	3,8%
Kfz	15	29	18	17	79	59,4%

Tabelle A 5-2: Polizeilich festgelegte Hauptverursacher der Unfälle mit Radfahrereteiligung 2010 - 2013

5.2 Unfallfolgen

Bei 132 der 133 Unfälle mit Radfahrereteiligung wurden Personen verletzt. In 109 Fällen kam es zu Leichtverletzten, zwei Unfälle in 2011 und 2012 waren mit Todesfolge.

Kat.	Titel	2010	2011	2012	2013	Gesamt
1	Unfall mit Getöteten	0	1	1	0	2
2	Unfall mit Schwerverletzten	4	6	6	5	21
3	Unfall mit Leichtverletzten	24	35	21	29	109
Summe Kat. 1-3		28	42	28	34	132
4	Schwerwiegender Unfall ohne Verletzte	0	0	0	0	0
5	Unfall ohne Verletzte	0	1	0	0	1
6	Unfall unter Alkoholeinfluss ohne Verletzte	0	0	0	0	0
Gesamt		28	43	28	34	133

Kategorie 4: Unfälle mit Sachschaden (mind. 1 Kfz nicht mehr fahrbereit)

Kategorie 5-6: Sonstige Sachschadensunfälle, Bagatellschäden

Tabelle A 5-3: Unfallkategorien bei den Radverkehrsunfällen 2010 – 2013

Insgesamt wurden 140 Personen bei den Unfällen mit Radfahrereteiligung verletzt, davon 23 schwer.

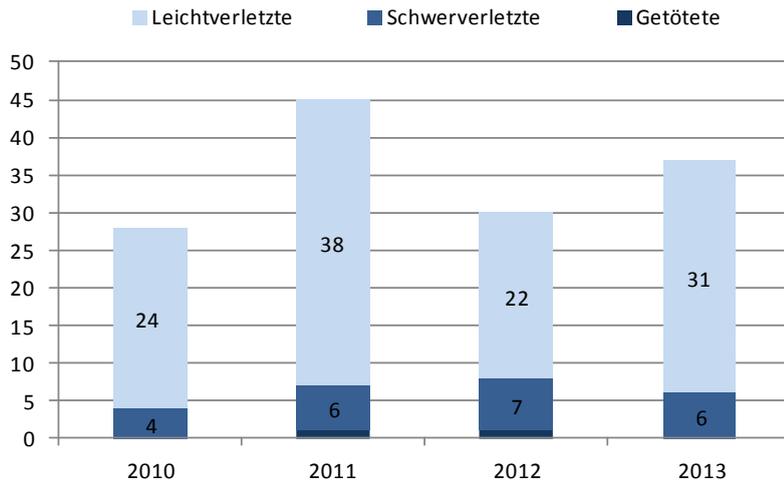


Abbildung A 5-2: Unfallfolgen bei den Radverkehrsunfällen 2010 – 2013

Der folgenden Abbildung kann entnommen werden, bei welchen Unfällen mit den verschiedenen Beteiligten Personen verletzt wurden.

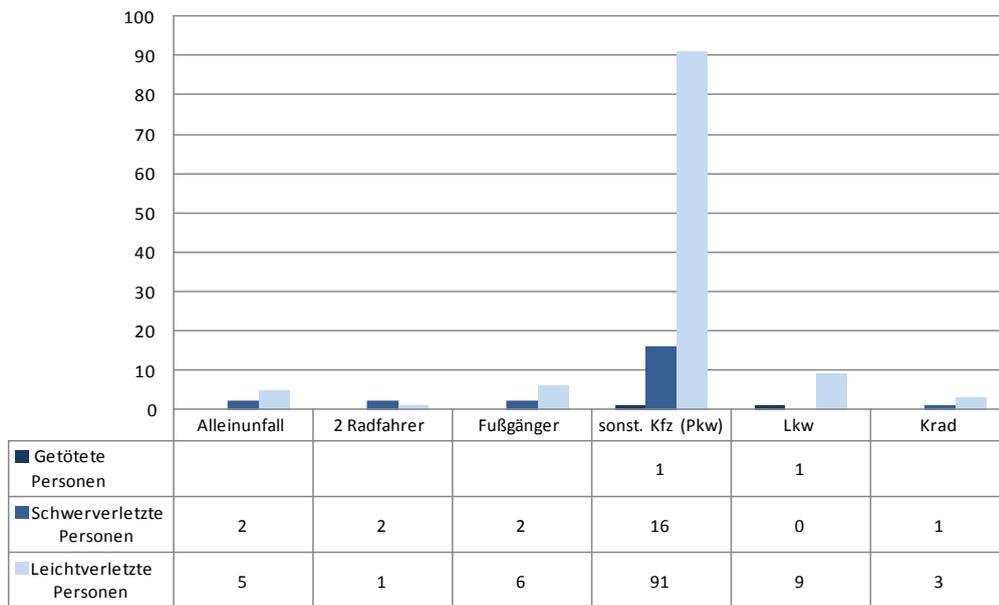


Abbildung A 5-3: Unfallfolgen bei den Unfällen je nach Beteiligten 2010 - 2013

5.3 Unfallzeiten

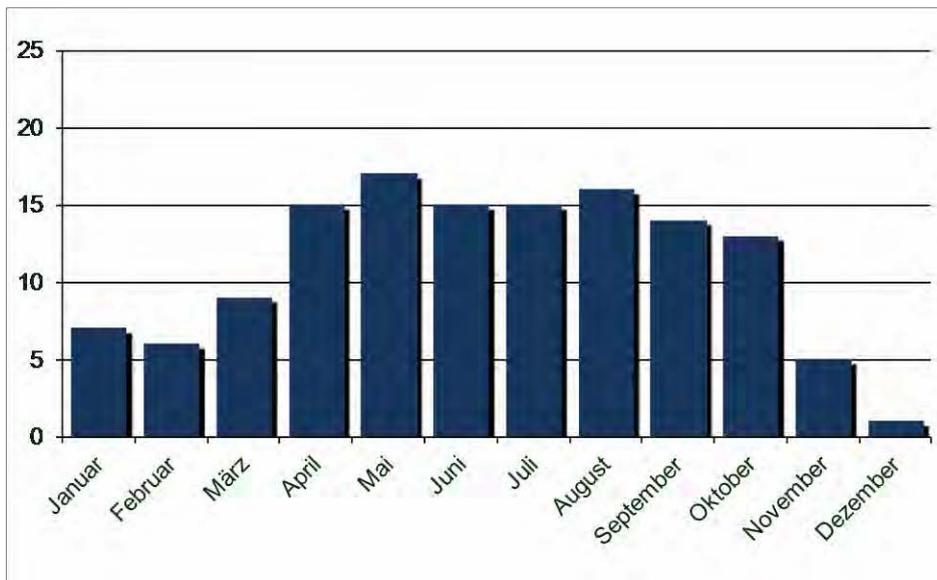


Abbildung A 5-4: Verteilung der Unfälle (2010 – 2013) im monatlichen Verlauf

Die monatliche Verteilung der Unfälle macht deutlich, dass sich in den Wintermonaten deutlich weniger Unfälle ereigneten, was vor allem auf die allgemein geringere Nutzung des Fahrrades in dieser Jahreszeit zurückzuführen ist. Von April bis Oktober zeigt sich eine relativ gleichmäßige Verteilung der Unfälle.

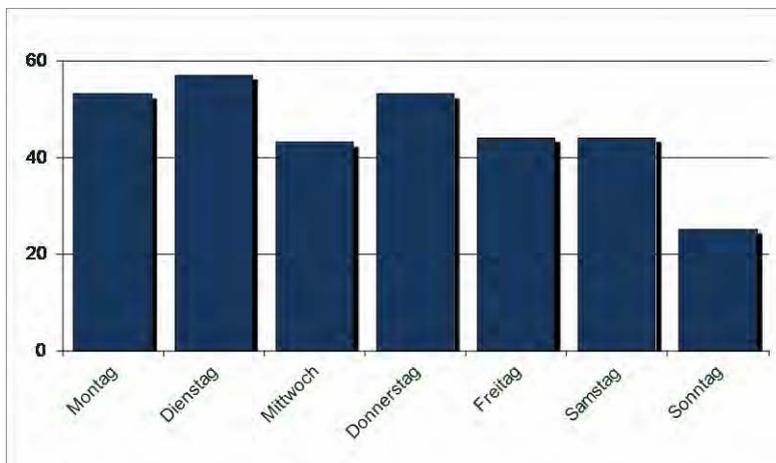


Abbildung A 5-5: Verteilung der Unfälle (2010 – 2013) im wöchentlichen Verlauf

Die wochenzeitliche Differenzierung verdeutlicht, dass sich die Mehrzahl der Unfälle werktags (Mo - Sa) ereignet. An den Sonntagen fällt nicht nur der Großteil des Schüler- und Berufsverkehrs weg, die Freizeitverkehre werden im Gegensatz zum Alltagsverkehr zudem meist abseits der Hauptverkehrsstraßen und damit des Kfz-Verkehrs abgewickelt. (vgl. Abbildung A 5-5)

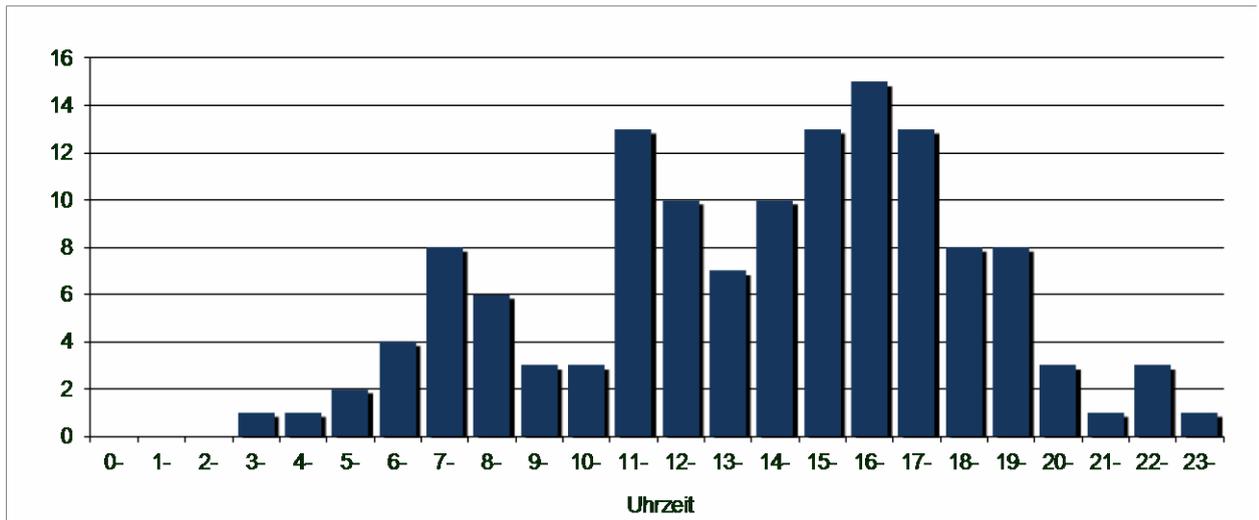


Abbildung A 5-6: Verteilung der Unfälle (2010 – 2013) im Tagesverlauf

Ein erster kurzer Anstieg der Unfallzahlen tritt in der Zeit des morgendlichen Berufs- und Schülerverkehrs in der Zeit von 7-9 Uhr auf. Die zweite Spitze besteht 11-13 Uhr. Die größte Spitze folgt dann 16-17 Uhr, wenn sich Freizeitverkehre und Berufsverkehre im Radverkehr überlagern. Allein zwischen 15 und 18 Uhr ereigneten sich insgesamt 41 Unfälle und damit über 30% aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

5.4 Unfallursache

Grundlage der Zuordnung einer Unfallursache ist ein standardisierter Katalog mit 89 Unfallursachen. In vielen Fällen trägt mehr als eine Ursache zum Unfall bei. In den vorliegenden Unfalldatenlisten zu den Radverkehrsunfällen wurde nur die Hauptunfallursache des Hauptverursachers aufgeführt. Für 1 Unfall wurde gar keine Ursache benannt.

Bei 49 Unfällen (36,8%) wurde der beteiligte Radfahrer als Hauptverursacher des Unfalls ermittelt, die übrigen 83 Unfälle wurden durch den Unfallgegner verursacht.

Bei 94% aller Unfälle waren Fehler des Fahrzeugführers hauptursächlich für den Unfall. 20% der durch den Radfahrer verursachten Unfälle und 41% der durch den Gegner verursachten Unfälle sind auf das Nichtbeachten der Vorrangregelung zurückzuführen, was somit als Hauptursache für die Radverkehrsunfälle zu erkennen ist. Zweihäufigste Ursache beim Unfallgegner waren außerdem Fehler beim Abbiegen (22,9%).

Bei den 6 Unfällen mit Fußgängern war in 4 Fällen der Fußgänger der Hauptverursacher des Unfalls.

Unfallursachen (bis zu 4 Ursachen pro Unfall)	Radfahrer - Verursacher		Gegner - Verursacher		Gesamt	% der Unfälle mit Ursache 01-89	% aller Unfälle
	Anzahl	% der Unfälle mit Ursache 01-89	Anzahl	% der Unfälle mit Ursache 01-89			
Verkehrstüchtigkeit	2	4,1%	1	1,2%	3	2,3%	2,3%
01 Alkoholeinfluss	1	2,0%	1	1,2%	2	1,5%	1,5%
02 Einfluss and. berauschender Mittel	1	2,0%	0	0,0%	1	0,8%	0,8%
Fehler der Fahrzeugführer	47	95,9%	78	94,0%	125	94,7%	94,0%
10-11 Falsche Straßenbenutzung	5	10,2%	1	1,2%	6	4,5%	4,5%
10 falsche (Richtungs-)Fahrbahn	4	8,2%	0	0,0%	4	3,0%	3,0%
11 Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	2,0%	1	1,2%	2	1,5%	1,5%
12-13 Nicht angepasste Geschwindigkeit	4	8,2%	1	1,2%	5	3,8%	3,8%
12 Überschreiten der zul. Höchstgeschw.	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
13 in and. Fällen	4	8,2%	1	1,2%	5	3,8%	3,8%
14-15 Ungenügender Abstand	2	4,1%	0	0,0%	2	1,5%	1,5%
14 ung. Sicherheitsabstand	2	4,1%	0	0,0%	2	1,5%	1,5%
16-23 Fehler beim Überholen	2	4,1%	3	3,6%	5	3,8%	3,8%
16 unzulässiges Rechtsüberholen	1	2,0%	0	0,0%	1	0,8%	0,8%
22 sonst. Fehler beim Überholen	1	2,0%	3	3,6%	4	3,0%	3,0%
24-25 Fehler beim Vorbeifahren	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
24 Nichtbeachten des Vorrangs Entgegenkommender	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
27-33 Nichtbeachten der Vorrangregelung	10	20,4%	34	41,0%	44	33,3%	33,1%
27 Nichtbeachten "rechts-vor-links"	3	6,1%	8	9,6%	11	8,3%	8,3%
28 Nichtbeachten Vorfahrt regelnder Verkehrszeichen	7	14,3%	26	31,3%	33	25,0%	24,8%
35-37 Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	3	6,1%	25	30,1%	28	21,2%	21,1%
35 Fehler beim Abbiegen	2	4,1%	19	22,9%	21	15,9%	15,8%
36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
37 Fehler beim Anfahren oder Einfahren in fließenden Verkehr	1	2,0%	4	4,8%	5	3,8%	3,8%
38-42 Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	1	2,0%	1	1,2%	2	1,5%	1,5%
38 an Fußgängerüberwegen	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%
42 an anderen Stellen	1	2,0%	0	0,0%	1	0,8%	0,8%
43-45 Fehler beim Abstellen des Fahrzeugs	0	0,0%	5	6,0%	5	3,8%	3,8%
45 verkehrswidriges Verhalten Ein-/Aussteigen, Be-/Entladen	0	0,0%	5	6,0%	5	3,8%	3,8%
49 andere Fehler beim Fahrzeugführer	20	40,8%	6	7,2%	26	19,7%	19,5%
Techn. Mängel, Wartungsmängel	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Falsches Verhalten der Fußgänger	0	0,0%	4	4,8%	4	3,0%	3,0%
60-65 Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	0	0,0%	3	3,6%	3	2,3%	2,3%
63 plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	0	0,0%	2	2,4%	2	1,5%	1,5%
64 ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%
69 andere Fehler der Fußgänger	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%
Straßenverhältnisse	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Witterungseinflüsse	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
Hindernisse	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
89 sonstige Ursachen	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
keine Angabe einer Unfallursache	0	0,0%	1	1,2%	1	0,8%	0,8%

Tabelle A 5-4: Unfallursache der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2010 - 2013

5.5 Licht- und Witterungsverhältnisse

Fast alle Unfälle ereigneten sich bei Tageslicht und auf trockener Fahrbahn.

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Licht					
Tageslicht	25	35	23	32	115
Dämmerung	2	2	0	0	4
Dunkelheit	1	6	5	2	14
Witterung					
trocken	20	38	27	33	118
nass	8	5	1	0	14
glatt	0	0	0	1	1

Tabelle A 5-5: Licht- und Witterungsverhältnisse der Unfälle 2010 – 2013

5.6 Unfalltypen

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation zeitlich vor dem eigentlichen Unfall. Gemeint ist die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache (Unfallursache) den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte.

Unterschieden werden folgende sieben Haupttypen:

Typ 1: Fahrnfall (●)

Um einen Fahrnfall handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil z. B. die Geschwindigkeit nicht entsprechend der verkehrsräumlichen Situation gewählt wurde oder der Verlauf einer Straße zu spät erkannt wurde.

Typ 2: Abbiegeunfall (●)

Wenn der Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengerichteter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde, handelt es sich um einen Abbiegeunfall.

Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (●)

Unfälle aus Konflikten zwischen einbiegenden bzw. kreuzenden Wartepflichtigen und Vorfahrtberechtigten.

Typ 4: Überschreitenunfall (○)

Konfliktauslösung durch einen die Fahrbahn überquerenden Fußgänger mit einem Fahrzeug.

Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (●)

Der Unfall geschah aufgrund eines Konfliktes, der durch ein auf der Fahrbahn haltendes oder parkendes Fahrzeug bzw. durch ein- und ausparkende Fahrzeuge ausgelöst wurde.

Typ 6: Unfall im Längsverkehr (●)

Um einen Unfall im Längsverkehr handelt es sich, wenn der Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wurde, die sich in gleicher oder entgegengerichteter Richtung bewegen und der Unfall nicht den Typen 1-5 zugeordnet werden kann.

Typ 7: sonstiger Unfall (●)

Alle Unfälle, die nicht den Typen 1-6 zugeordnet werden können.

Die Radverkehrsunfälle in Bornheim zeigen eine klassische Verteilung insofern, dass der überwiegende Anteil der Unfälle mit 62 Unfällen (46,6%) dem Typ 3 Einbiegen/Kreuzen und 25 Unfällen (18,8%) dem Typ 2 Abbiegen zuzuordnen ist.

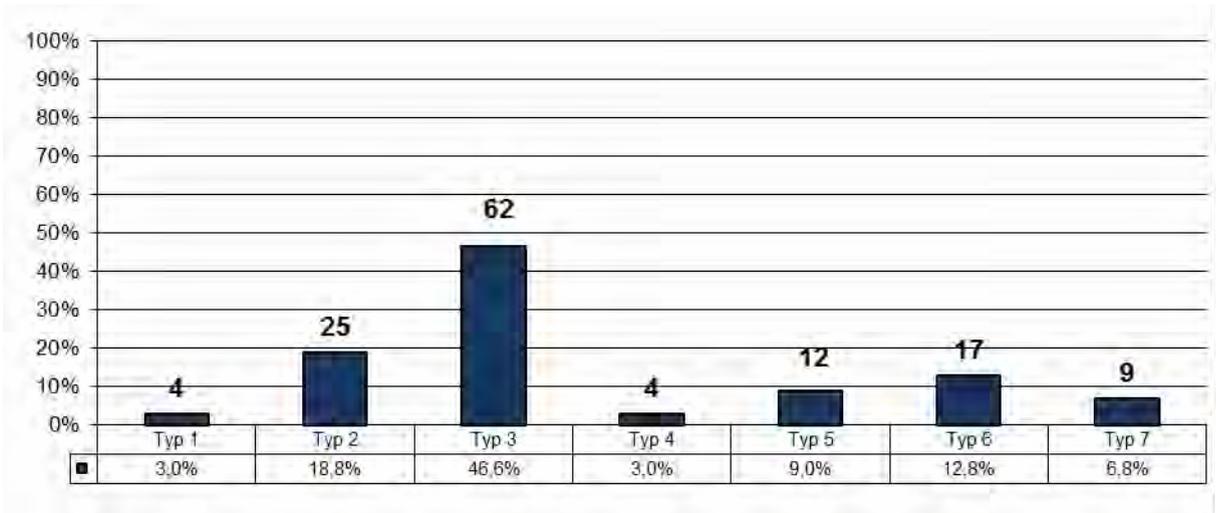


Abbildung A 5-7: Unfalltypen der Radverkehrsunfälle 2010 - 2013

Bei genauerer Aufschlüsselung der Unfalltypen fällt auf, dass vor allem die Typen 342 (24 Unfälle), 321 (16 Unfälle) und 211 (9 Unfälle) auftreten. 8 Unfälle wurden dem Typ 799 (sonstige Unfälle) zugeordnet.

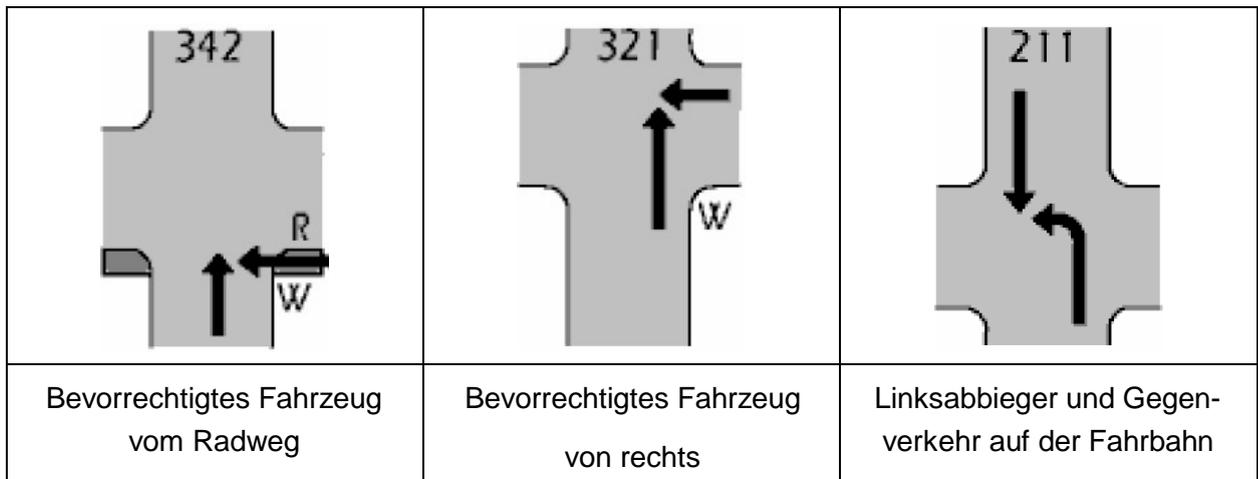


Abbildung A 5-8: Detaildarstellung zu Unfalltypen 2 (211) und 3 (342, 321) (W=Wartepflichtiger, R=Radfahrer)

5.7 Unfallarten

Durch die Unfallarten wird der Unfallablauf nach der Entstehungsphase beschrieben. Diese wird durch Unfalltyp und Unfallursache charakterisiert.

Es wird unterschieden nach:

Kollisionen mit bestimmten Kollisionspartnern	Abkommen von der Fahrbahn
<p>Unfallart 1: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht</p> <p>Unfallart 2: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug das vorausfährt oder wartet</p> <p>Unfallart 3: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt</p> <p>Unfallart 4: Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt</p> <p>Unfallart 5: Zusammenstoß mit Fahrzeug, das abbiegt, einbiegt, oder kreuzt</p> <p>Unfallart 6: Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger</p> <p>Unfallart 7: Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn</p>	<p>Unfallart 8/9: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links</p> <p>Unfallart 10: Unfall anderer Art</p>

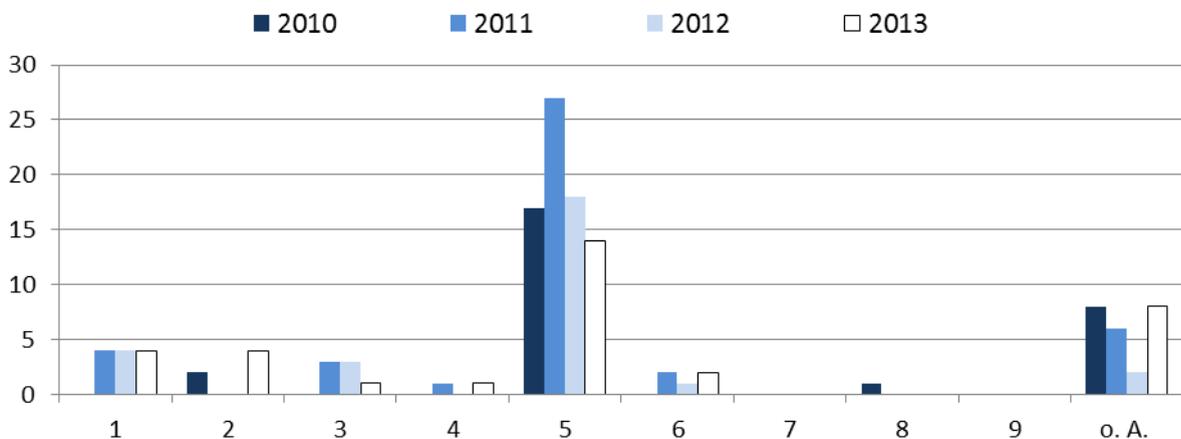


Abbildung A 5-9: Unfallarten der Radverkehrsunfälle 2010 – 2013

Mit 57,1% (76 Unfälle) sind die meisten Unfälle Zusammenstöße mit einem Fahrzeug, das ab- oder einbiegt. Noch 12 Unfälle (9,0%) sind Zusammenstöße mit anhaltenden oder anfahrenen Fahrzeugen. Die übrigen Unfallarten treten dagegen eher selten auf. Bei insgesamt 24 Unfällen (18,0%) wurde keine Unfallart angegeben.

6 Räumliche Auswertung der Unfälle mit Radfahrereteiligung

Die räumliche Verteilung der Radverkehrsunfälle aus den Jahren 2010 bis 2013 lässt sich den elektronischen Unfallsteckkarten dieser Jahre entnehmen.

In Karte A 6-1 und Karte A 6-2 wurde die Darstellung der Unfälle zunächst nach den Unfalltypen und den Unfallkategorien unterschieden.

6.1 Unfallorte

L183

Der größte Anteil mit über 20 Unfällen ist entlang der L183 (Walberberg bis Dersdorf) zu verzeichnen. Allerdings ereigneten sich hier nur 3 Unfälle mit Schwerverletzten, alle anderen Unfälle verliefen höchstens mit Leichtverletzten. Die meisten Unfälle sind dem Typ 2 und 3, also Abbiegeunfälle bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle zuzuordnen, ereigneten sich also an den Knoten entlang der L183. Diese Häufung ist ein Hinweis darauf, dass der Radverkehr auf dem 2-Richtungsradweg an den Einmündungen noch nicht ausreichend berücksichtigt wird.

L300

Entlang der L300 ereigneten sich in den Jahren 2010 – 2013 16 Unfälle, von denen bei 4 Unfällen Personen schwer verletzt wurden. Allein am Anschluss der L118 an die L300 ereigneten sich 4 Unfälle mit Radfahrereteiligung. Jeweils 2-3 Unfälle waren an den Knoten der L300 mit der Mertensgasse, der Vorgebirgsstraße und der Kleinstraße in Hersel und der Einmündung Römerstraße in Widdig zu verzeichnen. Auch an der L300 war der Hauptanteil der Unfälle (13 Unfälle) den Typen 2 und 3 zuzuordnen.

K33

Noch 9 Unfälle passierten an der K33, davon 6 zwischen Rösberg und Sechtem. Hier ereignete sich auch ein Unfall mit Todesfolge an der Einmündung des Gemüsewegs, weil der Radfahrer nicht die Vorfahrt beachtete. Alle 9 Unfälle waren den Typen 2 und 3 zuzuordnen. 6 Unfälle an der K33 ereigneten sich außerhalb der Ortslagen oder am Ortsrand von Sechtem und Rösberg.

6.2 Verteilung nach Unfallfolgen

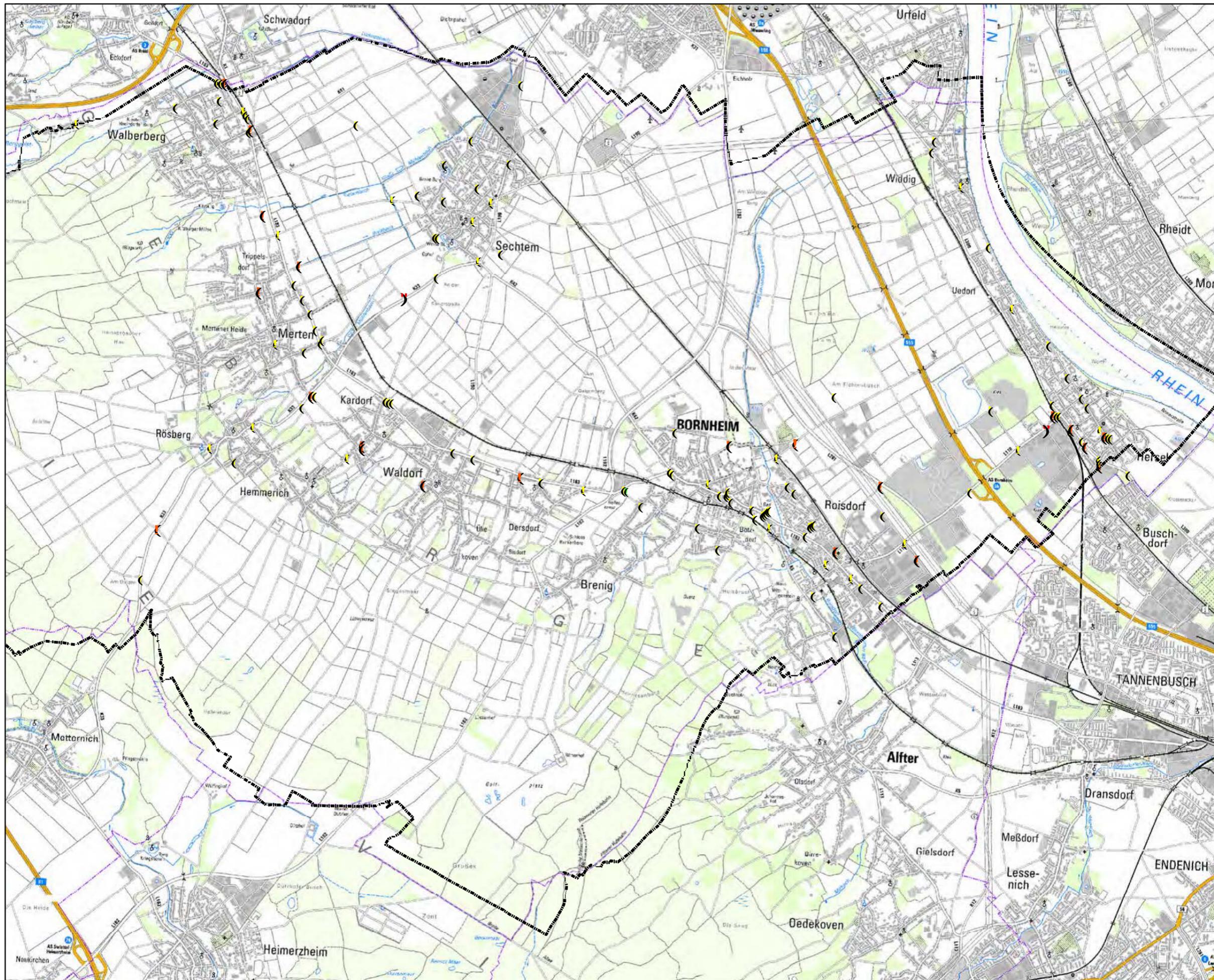
Die Unfälle mit **Leichtverletzten** sind entlang der L183, der Ortsdurchfahrt von Hersel nach Widdig und in den Ortsgebieten von Sechtem und Bornheim zu verzeichnen. Die meisten Unfälle mit **Schwerverletzten** ereigneten sich in den Ortslagen von Merten, Kardorf, Waldorf und Hersel sowie am westlichen Ortsrand von Bornheim.

6.3 Unfallschwerpunkte

Der Karte A 6-3 ist die Häufigkeit von Unfällen zu entnehmen, die manchmal auch auf infrastrukturelle Mängel zurückgeführt werden kann. In den folgenden Bereichen wurde eine erhöhte Anzahl von Unfällen ermittelt:

- L183 von Walberberg bis Dersdorf
- Königstraße vom Sechtemer Weg bis Siefenfeldchen
- Knoten Adenauerallee – Schumacherstraße
- Einmündung der L118 auf die L300
- L300 zwischen Einmündung L118 und südlicher Stadtgrenze

Hier ist zu prüfen, inwieweit in diesen Bereichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer möglich sind.



Unfallkategorien

Legende

**Unfälle mit Radfahrer-beteiligung
Unfallkategorien
2010 - 2013**

-  Unfall mit getötetem Radfahrer
-  Unfall mit schwerverletztem Rf
-  Unfall mit leichtverletztem Rf
-  Unfall mit sonstigem Sachschaden

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 6-1

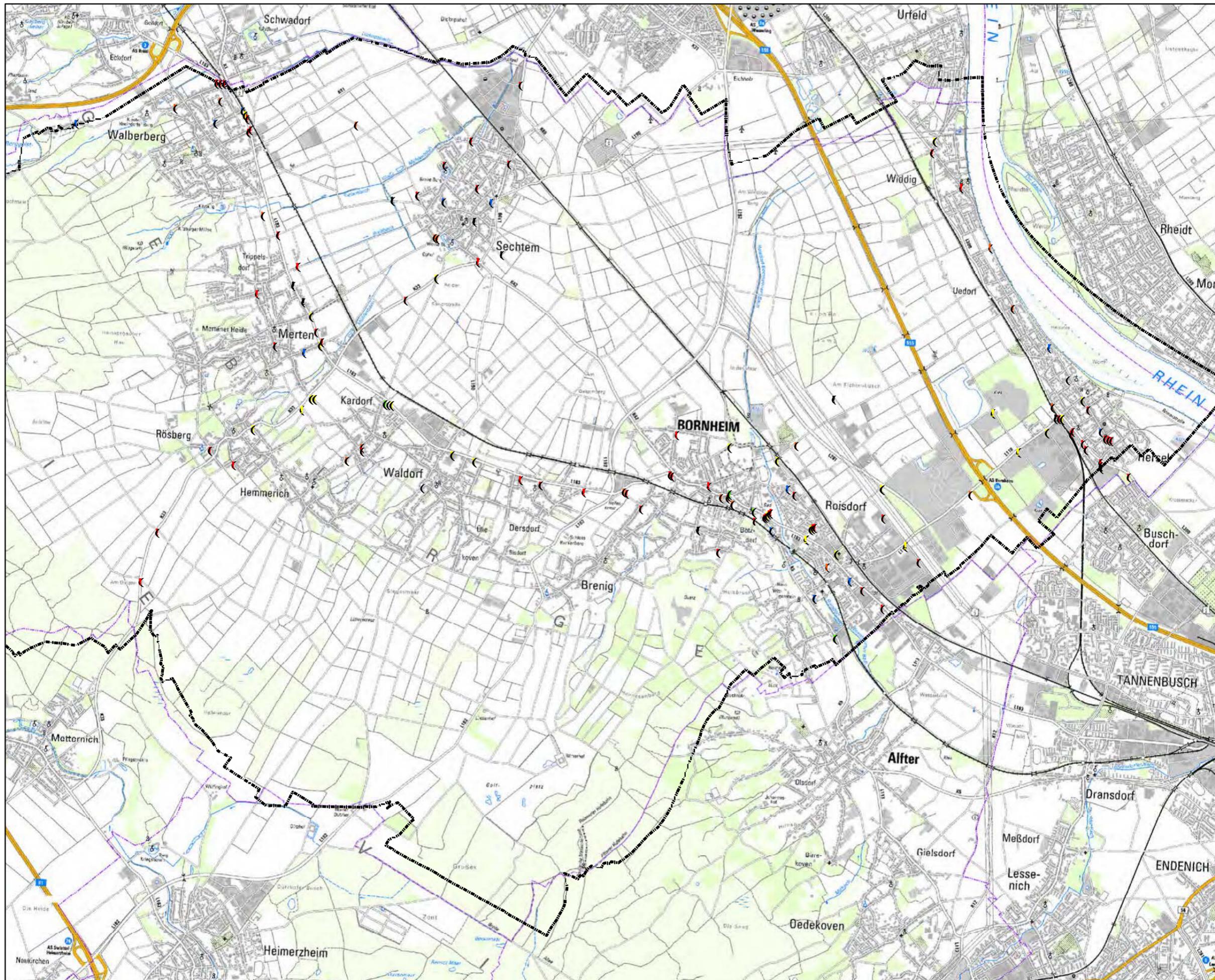
© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008





Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3



Unfalltypen

Legende

Unfälle mit
Radfahrerbeteiligung
Unfalltypen
2010 - 2013

- 1 - Fahrnfall
- 2 - Abbiege-Unfall
- 3 - Einbiegen/
Kreuzen-Unfall
- 4 - Überschreiten-
Unfall
- 5 - Unfall durch
ruhenden Verkehr
- 6 - Unfall im
Längsverkehr
- 7 - Sonstiger Unfall

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 6-2

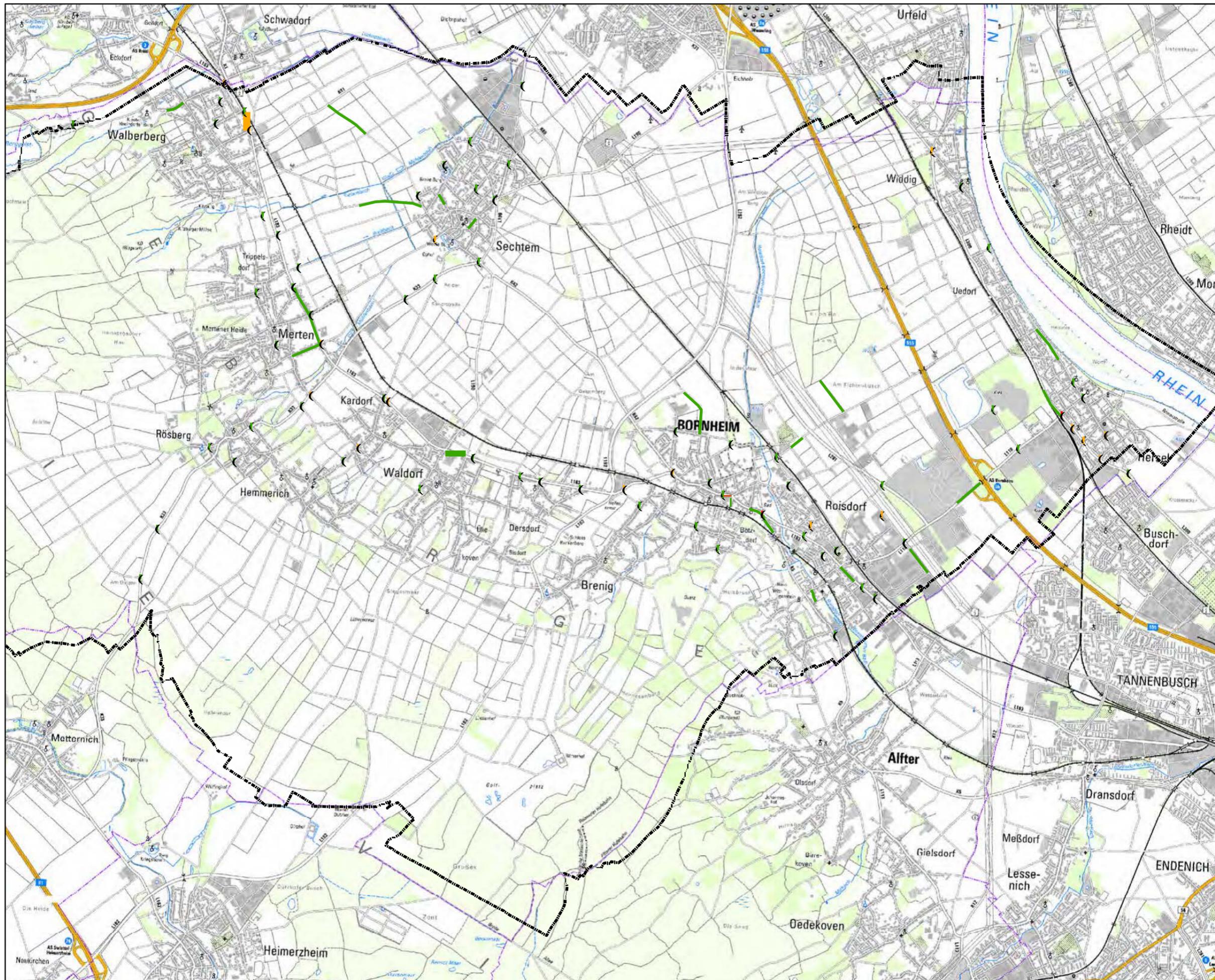
© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008

 AB Stadtverkehr -
Arne Blase
Büro für
Stadtverkehrsplanung



Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3



Unfallhäufigkeiten

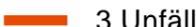
Legende

**Unfälle mit Radfahrerbeteiligung
Unfallhäufigkeiten
2010 - 2013**

am Knotenpunkt (4 Jahre)

-  1 Unfall
-  2-3 Unfälle
-  4 - 6 Unfälle

auf der Strecke (4 Jahre)

-  1 Unfall
-  2 Unfälle
-  3 Unfälle

 Stadtgrenze

Stadt Bornheim 

Radverkehrskonzept 2015

Karte A 6-3

© Geobasisdaten: Land NRW, Bonn, 1962/2008





Stand: August 2015
Maßstab: o.M.

Blattgröße: A3

Übersicht über die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2003 und deren Umsetzung

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
1	Sechtem - Widdig	L 192		Querung L 192 Verbindung von Wirtschaftswegen	Anlage einer Unterführung		Straßen NRW	l	1	Maßnahme bleibt bestehen.
2	Sechtem - Widdig		Wirtschaftsweg	Verbindung zwischen L 192-parallelern Wirtschaftsweg und Querung L 192 (Maßnahme-Nr. 1)	Befestigung des unbefestigten Weges	Maßnahme soll im Zuge der Durchführung von Maßnahme-Nr. 1 berücksichtigt werden.	Gemeinde	m	3	Maßnahme bleibt bestehen.
3	Uedorf		Heisterbacher Straße	Knoten Bornheimer Straße	Markierung von "Haifischzähnen"	Haifischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Haifischzähne sind vor Ort markiert.
4	Hersel		Vorgebirgsstraße	L 300 - Rheinstraße	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; Keine Beschilderung der Freigabe vorhanden
5	Hersel		Gartenstraße	Mertensgasse - Vorgebirgsstraße	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k. An Einmündung Mertensgasse fehlt das ZZ 1000-32 an beiden Z 220
6	Hersel		Ürsulinenstraße	Einmündung Domhofstr.- Rheinstr.	Prüfung der Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	Einmündung nicht einzusehen, durch Polizei abgelehnt	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Umgestaltung der Einmündung zu erreichen
7	Hersel		Rheinstraße	Moselstraße - Clarenweg / Nahestraße	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10. Markierung von Rf-Piktogrammen mit Fahrtrichtungspfeilen in regelmäßigen Abständen.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k. Fahrradpiktogramme mit Pfeilen fehlen
				Einmündung Mertensgasse	Ergänzung des VZ 205 durch VZ 1000-32 und Markierung von ZZ 1000-32.					o.k. Markierung ZZ 1000-32 fehlt
				Höhe Haus-Nr. 121 - Feuerwehr	Verlängerung der Sperrfläche und ggf. Sicherung durch Poller.					o.k.
8	Hersel		Rheinstraße	Einm R.-Piel-Straße / Rheinuferweg	Aufkleber (VZ 240) an VZ 357 anbringen.	Der besseren Erkennbarkeit halber soll statt dem Aufkleber 240 ein Schild Zz1022 10 (Radfahrer frei) angebracht werden	Gemeinde	k	2	Nach SIVO besteht neue Beschilderungsvorschrift für Sackgassen: Z 357-50 bei Sackgassen mit weiterführender Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
9	Hersel		Siegstraße	Fabriweg - Weingarten	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10	Kein Begegnungsverkehr möglich, daher durch die Polizei abgelehnt.	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; Aufgrund der Kürze des Straßenabschnitts sollte eine Freigabe möglich sein
10	Hersel		Rheinstraße	Kreuzung Nahestraße / Clarenweg	Umgestaltung des Knotenpunktes; Verbesserung der Sichtverhältnisse.	umgesetzt	Gemeinde	m	1	o.k. Umgestaltung durch Sperrflächenmarkierungen
11	Hersel		Leinpfad (Erlebnissweg Rheinschiene)	Abspernung Höhe Ursulinschule	Verbreiterung des Radweges in Höhe der Umlaufschranke.		Gemeinde	k	3	Maßnahme bleibt bestehen; sollte nach Öffnung des Leinpfades umgesetzt werden
12	Hersel		Rheinstraße	Clarenweg - Oderstraße	Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Schutzstreifen nicht umgesetzt; mittlerweile in Tempo-30-Zone integriert Schutzstreifen in Tempo-30-Zone nicht zulässig und notwendig; Maßnahme entfällt
13	Hersel	L 118	Roisdorferstraße	Bahnübergang Mosel- / Roisdorferstraße	Bisheriger Maßnahmenvorschlag entfällt.	Planung einer Umgestaltung des Knotenpunktes im Rahmen des Radwegebaus entlang der L 118		l		Knoten erhält ggf. in zukünftigem Maßnahmenkonzept neuen Maßnahmenvorschlag.
14	Roisdorf		Wirtschaftsweg	zwischen Stadtgrenze zu Tannenbusch und Herseler Straße / Allerstraße	Asphaltierung des Teilstückes im Zuge der L 183n. (Bestandteil des landesweiten Radnetzes)	wird im Rahmen des Neubaus L183n durch den Landesbetrieb Straßen NRW umgesetzt	Gemeinde (Straßen NRW)	m	2	Maßnahme bleibt bestehen.
15	Roisdorf	L 281	Querung L 281	Maarpfad	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen (VZ 274-57)	umgesetzt	Straßen NRW	k	1	o.k.
					Anlage einer Mittelinsel.	wird derzeit umgesetzt im Rahmen der Sanierung L 281		m	1	o.k.
16	Roisdorf		Rosental	Bahnhofbereich Bahnsteigzugänge (Treppe)	Bei Planungen für Bahnhof Fahrradabstellanlagen und Schieberinnen für Radfahrer vorsehen.	wird im Rahmen der Planung DB Roisdorf berücksichtigt	Gemeinde / DB AG	l	3	Maßnahmen bleiben bestehen; ca.100-120 Fahrradstellplätze langfristig erforderlich

Grauschattierungen von Stadt Bornheim vorgenommen
 dunkelgrau - umgesetzte Maßnahmen
 hellgrau - die Umsetzung der Maßnahmen einschränkende Aspekte

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
17	Roisdorf		Maarpfad	Fg-/Rf-Unterführung Maarpfad / Custorsstraße	Anlage einer Umlaufsperre in Unterführung, so dass Radfahrer in größerem Radius um die Ecke gelenkt werden.	umgesetzt	Gemeinde / DB AG	k	1	Umlaufsperre nur an Widdiger Weg vorhanden, am Maarpfad bestehen Poller; Maßnahme bleibt erhalten
18	Roisdorf	L 118	Herseler Straße	L 183 (Bonner Str.) - Koblenzer Straße	Anlage eines Radfahrstreifens zw. Einmündung Koblenzer Str. u. LSA Bonner Str. (L 183), dort auch Anlage eines AFAS.		Straßen NRW	k	1	Im Rahmen des Umbaus des Knotens L183/L118 Radfahrstreifen an L118 anlegen; AFAS entfällt an Bonner Straße wegen Kreiselnubau
19	Roisdorf		Friedrichstraße	Siegesstraße - Brunnenallee	Anlage von Aufpflasterungen in Höhe Schule und Neusser Straße. Durchfahrbarkeit der bestehenden Einbauten für Radfahrer am rechten Rand herstellen.	Umsetzung ist im Zusammenhang mit dem laut Straßenbauprogramm vorgesehenen Ausbau der Friedrichstraße für das Jahr 2012/2013 geplant	Gemeinde	m	2	o.k.
20	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Stadtgrenze - Güterbahnstraße	Prüfung der Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens nach erfolgtem Straßenausbau.	Maßnahme soll nach dem Ausbau der L 183n umgesetzt werden, da das Verkehrsaufkommen (vor allem die hohe LKW - Belastung) einen Schutzstreifen derzeit nicht zulässt.	Straßen NRW	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
21	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Knoten Brunnenallee - Parkplatz Bahnhof Roisdorf	Einrichtung einer kompletten Knotenpunkt-LSA (Einbeziehung Bhf.-Zufahrt und Einmündung Brunnenallee)		Straßen NRW / Gemeinde (DB AG)	m	1	Maßnahme bleibt bestehen; alternativ Prüfung der Einrichtung eines nicht vollständig signalisierten Knotenpunktes (nur Signalisierung der Hauptrichtung Bonner Straße)
22	Roisdorf		Grenzstraße	L 183 - Bendenweg	Freigabe der Einbahnstraße für Rf mit Z 1022-10	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k. an Einmündung Bonner Straße fehlt ZZ 1000-32 an Z 220
23	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Einmündung Weberstraße	Prüfung einer Verschwenkung der Bonner Straße mit Einbau einer Querungshilfe.	Planung soll parallel zum Ausbau der L 183n erarbeitet werden	Straßen NRW	m	1	Maßnahme bleibt bestehen; Führung des RV von 2-Richtungsradweg auf Fahrbahn notwendig
24	Roisdorf		Siegesstraße	Knoten Friedrichstraße - Rathausstraße	Markierung von "Halbfischzähnen"	Tempo-30-Zone (Hier ist immer Rechts vor Links) Halbfischzähne sind nach StVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
25	Roisdorf		Bendenweg	Knoten Brunnenallee - Friedrichstraße	Aufkleber VZ 240 (Rad-/Gehweg) an VZ 357 (Sackgasse) anbringen.	Der besseren Erkennbarkeit halber soll statt dem Aufkleber 240 ein Schild Zz1022 10 (Radfahrer frei) angebracht werden	Gemeinde	k	2	Nach StVO besteht neue Beschilderungsvorschrift für Sackgassen: Z 357-50 bei Sackgassen mit weiterführender Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
26	Roisdorf		Weg parallel Linie 18	Brunnenallee - Haltepunkt Alter	Ausbau des Verbindungsweges zu einem selbständigen Rad-/Gehweg in Fortführung des bachparallelen Weges.	umgesetzt	Gemeinde Bornheim / Alter	m	2	o.k. im Rahmen Radschnellweg durchgehend asphaltieren
27	a Roisdorf b	L 183	bachparalleler RW/GW	Einmündung Siegesstraße (N)	Austausch der Umlaufschranken gegen reflektierende Poller.	Wegbreite reicht nicht aus für VZ 240, als Kompromiss wurde VZ 256 angeordnet, da derzeitige Beschilderung Radfahrer zulässt	Gemeinde/Bachverband	k	2	Maßnahme bleibt bestehen. o.k. Für Radschnellweg Verbreiterung des Weges notwendig
					Anordnung von VZ 240					
28	Roisdorf	L 183	Bonner Straße	Einmündung Widdiger Weg	Anordnung von VZ 138 (Radfahrer kreuzen)		Straßen NRW	k	2	Maßnahme entfällt mit Anlage des neuen Kreisverkehrs; In den Zufahrten zum Kreisverkehr ist der RV auf die Fahrbahn zu führen.
30	Bornheim		Adenauerallee	Rathausstraße - Bonner Straße	Verbreiterung des Gehweges an Nordseite der Adenauerallee auf mind. 2,50 m. Anordnung des Weges als gemeinsamer Ge-/Radweg (VZ 240).	Separate Radwege sind im Bereich von Tempo-30-Zonen gemäß §45 (1c) StVO nicht zulässig, alternativ könnte der Gehweg durch das Zz 1022-10 für Radfahrer freigegeben werden.	Gemeinde	m	2	Maßnahme entfällt aufgrund Tempo-30-Zone; keine Gehwegfreigabe für Radverkehr
31	Bornheim	L 183	Bonner Straße	Querung Höhe Bach/W ohnstift, Fortführung gem. RW/GW	Anlage einer Querungshilfe (Mittelinsel); Bordabsenkungen vorsehen.	umgesetzt	Straßen NRW	k	1	o.k.
32	Bornheim		Rilkestraße	gem. GW/RW Ostseite	Entfernung des vorhandenen VZ 240; Fahrbahnführung bei vorhandenem VZ 260 vorsehen.		Gemeinde	k	2	Maßnahmen bleiben bestehen.
33	Bornheim		Rilkestraße	Zugang Hallenbad	Prüfung des Austausches der Umlaufschranken gegen reflektierende Pfosten.	Nachfrage bei der Schulbehörde nach Zweck der Umlaufschranken und Durchführung der Maßnahme.	Gemeinde	k	2	Umlaufschranken sollten demontiert werden.
34	Bornheim	L 281	L 281	Knoten Uedorfer Weg	Ergänzung der VZ 205 durch Z 1000-32 bei freien Rechtsabbiegern. VZ 205 bzw. 206 vor Radfahrerturen für Kfz wiederholen.		Straßen NRW	k	1	Maßnahmen bleiben bestehen.
35	Bornheim		Uedorfer Weg	Einmündung Eichendorffstraße (Friedhofszufahrt)	Markierung von Z 1000-32 auf Furt.		Gemeinde	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.

Grauschattierungen von Stadt Bornheim vorgenommen
dunkelgrau - umgesetzte Maßnahmen
hellgrau - die Umsetzung der Maßnahmen einschränkende Aspekte

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
36	Bornheim		neue Verlängerung Fußkreuzweg	LSA Uedorfer Weg/gem. RW/GW zur Europaschule	Überprüfung der LSA-Sperrzeiten für Radfahrer und Fußgänger.		Gemeinde	k	3	Maßnahme bleibt bestehen.
37	Bornheim		Eichendorffstraße	Walrafstraße - Bahnunterführung	Verbreiterung des Weges in Verlängerung des gemeinsamen Geh-/Radweges.		Gemeinde	m	2	Maßnahme bleibt bestehen. Bestand ist Verbindungslücke und RV sollte durchgehend geführt werden bis zum Friedhof.
38	Bornheim		Eichendorffstraße	Querung an Bach / Tennishalle	Anordnung von VZ 138	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k.
39	Bornheim		Eichendorffstraße	Einmündung Wirtschaftsweg / Reuterweg (ehem. L 192 alt)	Markierung von Z 1000-32 auf Furt.		Gemeinde	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
40	Bornheim	L 183	Königstraße	Knoten Apostelpfad / Mühlenstraße	Prüfung einer Querungssicherung im Zusammenhang mit Handlungskonzept Königstraße und Übernahme der Straßenbaulast.	Verfolgung einer ganzheitlichen (Gestaltungs-) Lösung für die Königstraße und den Apostelpfad im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes	Straßen NRW/ Gemeinde	m	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Querungssicherung und RV-Führung zwischen Sechtemer Weg und Apostelpfad sinnvoll.
43	a		Heinestraße	Burgstr. - Servatiusweg	Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) mit Kfz fra in bisheriger Einbahnrichtung bzw. Z 1020-30 (zw. König- u. Burgstr.)	umgesetzt	Gemeinde	k	1	Maßnahme bleibt bestehen; kein verkehrsberuhigter Bereich angelegt; in Richtung Burgstraße Tempo-30-Zone; in Richtung Servatiusweg Tempo-20-Zone
	b		Königstraße	Knoten Heinestraße	Prüfung einer Verlegung der Fußgänger-LSA in Höhe Heinestraße, Einbeziehung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Handlungskonzept Königstraße.	umgesetzt	Gemeinde	m	1	o.k. LSA in verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich mit Tempo 20 nicht erforderlich; bei zukünftigem Bedarf FGÜ prüfen
45	Bornheim		Servatiusweg - Aeltersgasse	Kurve Parkplatz bis Aeltersgasse	Bei Umgestaltung des Bereichs prüfen, ob ein gemeinsamer RW/GW angelegt werden kann.	Verfolgung einer ganzheitlichen (Gestaltungs-) Lösung für die Königstraße und den Servatiusweg im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes	Gemeinde	m	2	gem. RW/GW angelegt zwischen Kurve Parkplatz (Servatiusweg) und Parkplatz Feuerwehr zur Königstraße; weiterführende Verbindung zu Aeltersgasse fehlt
46	Bornheim		Königstraße	Knoten Schillerstraße / Aeltersgasse	Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe bzw. des Vorziehs des Seitenraums bei Umgestaltung der Königstraße.	umgesetzt	Gemeinde	m	1	o.k.; FGÜ angelegt
47	a		Wirtschaftsweg entlang Stadtbahn- Linie 18	Pohlhausenstraße - Aeltersgasse	Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer mit Z 1022-10.	bis zur Straße Brünchen schon realisiert, auf dem abgepflerten Fußweg werden Radfahrer in beiden Richtungen geduldet	Gemeinde	k	2	o.k. Om Jeeßeberch ist zwischen Am Brünchen und Aeltersgasse mit Z 240 in beiden Richtungen beschildert.
	b	Ausbau des Weges als gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240)			Maßnahme ist Bestandteil des integrierten Handlungskonzeptes.	m		2	o.k. Die Breite ist jedoch mit 2,00m zu schmal; hier sind mindestens 2,50m notwendig	
48	a		Wirtschaftsweg entlang Stadtbahn- Linie 18	Fußweg von Wirtschaftsweg ab Aeltersgasse zu bahnparallelem Weg bis Siefenfeldchen	Anlage von Schieberinnen an den Treppen.		Gemeinde	k	3	Maßnahme wird im zukünftigen Maßnahmenkonzept überarbeitet.
	b	Verbreiterung des Weges			m			3	Maßnahme wird im zukünftigen Maßnahmenkonzept überarbeitet.	
49	Bornheim		Blütenweg	Knoten Waldstraße - Lenastraße	Aufkleber (VZ 240) an VZ 357 anbringen.	ersatzweise wird das Sackgassenschild durch ein Schild ZZ 1022-10 ergänzt	Gemeinde	k	2	Nach SIVO besteht neue Beschilderungsvorschrift für Sackgassen; Z 357-50 bei Sackgassen mit weiterführender Verbindung für Fußgänger und Radfahrer
51	Bornheim	K 42	Sechtemer Weg	Querung Gemüseweg	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen (VZ 274-57)		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.
52	Bornheim - Sechtem	K 42	Sechtemer Weg	Knoten Bannweg	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzen (VZ 274-57)		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.
55	Dersdorf - Brenig	L 182	Rankenberg	Knoten Spitzwegstraße - Wirtschaftsweg nach Brenig (Höhlenberg)	Anordnung von VZ 138		Straßen NRW	k	1	Aufgrund sehr guter Sichtverhältnisse kann auf VZ 138 verzichtet werden.
56	Brenig		Helstraße	Einmündung Klippe	Markierung von "Halbischzähnen"	Halbischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Baulastträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
57	Brenig	L 182	Rankenberg	Knoten Küppersgasse	Anordnung von VZ 138 (Radfahrer kreuzen)		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern
58	Brenig	L 182	Rankenberg	Knoten Heerweg / Hüling	Anordnung von VZ 138		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern
60	Dersdorf - Waldorf		Dersdorfer- / Waldorfer Weg	Knoten Bannweg	Markierung von "Halbischzähnen"	Halbischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Baulastträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich

Grauschattierungen von Stadt Bornheim vorgenommen
 dunkelgrau - umgesetzte Maßnahmen
 hellgrau - die Umsetzung der Maßnahmen einschränkende Aspekte

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme
62	Kardorf		Uhlstraße	Knoten Travengasse	Erneuerung der markierten "Halbischzähne"	Halbischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
63	Hemmerich		Pützgasse	Knoten Wassemstraße - Heerweg	Erneuerung der markierten "Halbischzähne"	Halbischzähne sind nach SIVO nicht anordnungsfähig und werden seitens des Bausträgers aus Kostengründen zunächst nicht angebracht.	Gemeinde	k	1	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; Verkehrsberuhigung erforderlich
64	Hemmerich		Zweigabenweg	Knoten Rösbergerstraße - Wassemstraße	Erneuerung der Haltlinie	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k. Markierung der Fahrbahnbegrenzung erneuern
65	Hemmerich		Zweigabenweg	Knoten Wirtschaftsweg südlich an Sportplatz anschließend	Anordnung von VZ 138 und zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzen (VZ 274-55)	Begrenzung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h wurde umgesetzt. VZ 138 laut SIVO an einmündenden Strassen nicht anordnungsfähig. Wurde für diesen Bereich in der Vergangenheit mehrfach geprüft, Tatbestandsvoraussetzungen liegen weiterhin nicht vor.	Gemeinde	k	1	Aufgrund guter Sichtverhältnisse kann auf VZ 138 verzichtet werden.
67	Kardorf		Donnersbachweg + Katzentänke	Knoten L 183	Markierung von Auffang-SS und AFAS vor LSA auf Donnersbachweg und Katzentänke; Erneuerung der markierten Haltlinien.	Grundsätzliche Bedenken der Polizei wg. Grünfl. Bedarf aufgr. zu geringer Radfahrerstärken nicht gegeben.	Gemeinde	k	3	Knoten erhält in zukünftigem Maßnahmenkonzept ggf. neuen Maßnahmenvorschlag; gestaffelte Haltlinie prüfen
68	Waldorf		Weg zw. Dahlienstr. und Verlängerung Schmiedegasse Richtung Haltepunkt Waldorf	Einmündung Dahlienstraße	Anordnung von VZ 250 (bisher VZ 260)	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k.
69	Kardorf	L 183	Pappelstraße	Knoten Eichenweg - Lindenstraße	Prüfung der Signalisierung bzgl. Einrichtung gemeinsamer Freigabezeiten des Radverkehrs mit dem parallel auf der L 183 verlaufenden Kfz-Verkehr.	Generelle Prüfung entlang der L 183, ob bei der Signalsteuerung der Radverkehr zusammen mit dem parallel verlaufenden Kfz-Verkehr geschaltet werden kann.	Straßen NRW	k	3	Mit Signaländerung am Hellenkreuz sollte Signalsteuerung an gesamter L183 zwischen Walberberg und Bornheim geprüft werden.
71	Kardorf	L 183	Pappelstraße	Kreisverkehrsplatz St.-Josefs-Weg	Demarkierung der Furten über L 183; Anordnung von VZ 205 für Kfz an Nebenstraßen; Markierung von Z 1000-32 auf Nebenstraßen.		Straßen NRW	k	1	Querungen am gesamten Kreisel sollten einheitlich ausgeführt werden; Kreisel liegt außerorts, deshalb RV nicht bevorzugen - Furten demarkieren; Querungen sind bereits mit Z 205 für Radverkehr beschildert
72	Rösberg	K 33	Wäberstraße - Proffgasse	Knoten Hemmergasse	Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bereits vor dem Knoten.		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
73	Rösberg - Merten		Rüttersweg	Verbindung zwischen Rösberg und Merten	Anordnung von VZ 138 in Höhe Auelsgasse und zul. Höchstgeschwindigkeit zwischen den Ortschaften auf 50 km/h begrenzen (VZ 274-55)	Prüfung Z 133-10 (Fußgänger) in Verbindung mit Begrenzung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Rahmen der Schulwegsicherung. VZ 138 ist laut SIVO an einmündenden Strassen nicht anordnungsfähig. Geschwindigkeitsbeschr. auf 50 km/h aufgr. VwV z. SIVO nicht möglich	Gemeinde	k	1	Aufgrund schwieriger Sichtverhältnisse für Radfahrer u.a. an Steigungsstrecken sollte auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden; Geschwindigkeitsbeschränkungen sind notwendig und sollten jeweils vor dem Knoten angeordnet werden.
74	Bornheim - Walberberg	L 183		gesamter Abschnitt	Oberflächenbelag erneuern / ausbessern.	Maßnahme entlang des ganzen parallel zur L 183 verlaufenden Radweges überprüfen und ggf. durchführen.	Straßen NRW	m	3	Maßnahme bleibt bestehen. bestehendes Maß zwischen 2,15 und 3m Breite; Mindestmaß von 2,50 sollte durchgehend angestrebt werden
75	Merten	L 183	Pappelstraße	Knoten Schubertstraße (K 33)	Ergänzung der VZ 205 bzw. VZ 206 durch Z 1000-32; Markierung von Z 1000-32 bei freien Rechtsabbiegestreifen; Erneuerung der Furtmarkierungen.		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
76	Merten		Beethovenstraße	Offenbachstr. - Bonn-Brühler Str. (L 183)	Prüfung der Anordnung der T 30-Zone (VZ 274.1-50) bereits ab Ortszugang.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k.
77	Trippelsdorf	L 183	Bonn-Brühler-Straße	Knoten Lannerstraße	Anordnung von VZ 138.		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen.
78	Walberberg - Trippelsdorf		Wirtschaftsweg	Verbindung zwischen Holzweg (Trippelsdorf) und Franz-von-Kempis-Straße (Walberberg)	Asphaltierung des unbefestigten Weges bzw. Erneuerung der Asphaltdecke	Weg wird vom Strassenbausträger nicht befestigt, da parallel zwei Ausweichwege (ein bei Wirtschaftsweg und der komb. Rad-/Gehweg an der L 183) zur Verfügung stehen	Gemeinde	l	3	Da der Weg auch durch die Radwegweisung ausgewiesen wird, sollte er durchgehend gut befestigt sein. Vor allem im Abschnitt vor und nach der Bachquerung ist der Weg je nach Witterung sonst unbefahrbar. Ggf. Verlegung der Radwegweisungsrouten notwendig

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme	
79	Walberberg	L 183	Walberberger Straße	Einmündung Wirtschaftsweg / Sechtemer Weg	Anordnung von VZ 138; Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h aus Richtung Walberberg bereits vor der Querungsstelle.		Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung der L 183 für Radfahrer zu erleichtern; Tempo 70 km/h vorhanden	
80	Walberberg	L 183	Walberberger Straße	Knoten Frongasse	Ergänzung des VZ 205 durch Z 1000-32; Vorhandene Furtmarkierung ergänzen durch Richtungspfeile.		Straßen NRW	k	1	bestehendes sinnliches Zeichen über Z 205 durch Z 1000-32 ersetzen	
81	a	Walberberg	Walberberger Straße	Knoten Dominikaner Straße	Versetzen des Blinklichtes.		Straßen NRW	k	1	Maßnahmen bleiben bestehen.	
	b				Ergänzung des VZ 206 durch Z 1000-32; Rotefärbung der Furt; Markierung von Z 1000-32.					Maßnahmen bleiben bestehen.	
82	Sechtem	K 33	Breslauer Straße	Knoten Eichenweg	Anlage einer Mittelinsel.		RSK	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.	
83	a	Sechtem	K 33	Breslauer Straße	Verbindung zwischen Einmündung Ophofstraße und Einmündung Eichenweg		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern. Tempo 50 km/h vorhanden	
	b							2-Rl.-Radweg entlang Nordseite (evtl. wassergebundene Decke) anlegen.	Anlage des Radweges in Verbindung mit Maßnahme-Nr. 82.		m
84	a	Sechtem	L 190	Knoten L 190/K 42 - L 190/K 33			Straßen NRW	k	1	Da Rahmenplanung erst ab 2017 umgesetzt werden soll, werden Übergangsmaßnahmen entwickelt.	
	b							Verlängerung des vorhandenen Radweges (K 42) entlang L 190 bis Höhe Sperrfläche vor Linksabbieger in K 33.	m		1
	c							Anlage einer Mittelinsel auf Sperrfläche vor Linksabbieger in K 33.			
85	a	Sechtem/ Merten	Brüsseler Straße / Händelstraße	Sechtem - Haltepunkt Merten	Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (VZ 27455).	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k.	
	b							Anlage eines 2-Rl.-Radweges auf Südseite der Brüsseler Straße.	m	1	o.k.
	c	Merten	Händelstraße	Haltepunkt Merten - L 183	Prüfung der Anordnung einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (VZ 274-53).	umgesetzt		k	1	o.k. Tempo-30-Zone ab Ortseingang	
86	a	Sechtem	Brüsseler Straße	Knoten Jakobstraße	Ergänzung des VZ 209-20 durch Z 1022-10; Ergänzung des VZ 267 (links) durch Z 1022-10 (rechts bereits vorhanden).	umgesetzt	Gemeinde	k	2	an Z 209-20 fehlt ZZ 1022-10	
	b			Knoten Brüsseler Straße	Ergänzung des VZ 209-10 durch Z 1022-10.				k		o.k.
87	Sechtem		Krausbitzchen	Fußweg/Verbindungsweg Eupener Str. - Krausbitzchen	Freigabe des Fußweges für Radfahrer; Ergänzung des VZ 239 durch Z 1022-10.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k.	
88	Sechtem	L 190	Bahnhofstraße	Knoten Willmuthstraße	Anlage eines AFAS vor (Fußgänger-) LSA in Fahrtrichtung Bahnhofstraße/W esseling.		Straßen NRW	m	2	Da Rahmenplanung erst ab 2017 umgesetzt werden soll, werden Übergangsmaßnahmen entwickelt	
89	Sechtem	L 190	Bahnhofstraße	Knoten Eichholzweg	Verbreiterung des Weges vor der Kapelle, so dass Radverkehrsverbindung Willmuthstraße - Bahnhofstraße geschaffen wird.		Straßen NRW	m	2		
90	Sechtem		Bahnhofstraße	L 190 - Galienweg	Benutzungspflicht für Rf. aufheben (T 30)	War umgesetzt, wurde jedoch aufgrund von Einwendungen aus der Bürgerschaft trotz Widerspruch zur SIVO zurückgenommen	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen und muss umgesetzt werden aufgrund der Tempo-30-Zone.	
91	Sechtem		Schweppenburgstr.	Querung über Mühlenbach	Entfernung der Umlaufschranken.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Umlaufschranken am Weg in Richtung Nordost noch vorhanden und sind zu entfernen; ggf. durch reflektierende Poller ersetzen	
92	Sechtem	K 60 alt		Querung Staffelsweg	Umbau der Umlaufschranke (radfahrerfreundliche Mindestabmessungen beachten); Austausch der großen Leitplatte gegen schmale Bsk mit VZ 222-10.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	o.k. Umlaufschranke zur Verbesserung der Sichtverhältnisse im Bereich des vorgezogenen Seitenraums demontieren; Geländer um ein Element kürzen	

Grauschattierungen von Stadt Bornheim vorgenommen
 dunkelgrau - umgesetzte Maßnahmen
 hellgrau - die Umsetzung der Maßnahmen einschränkende Aspekte

Nr.	Ortsteil	Klass.	Name	Abschnitt	Empfehlungen der Radverkehrskommission	Bemerkung der Stadt Bornheim	Baulast	Realisierung	Priorität	Kommentar AB Stadtverkehr nach Bestandsaufnahme	
93	a	Sechtem	Keldenicher Straße	Knoten K 60 alt	Ergänzung des VZ 205 durch Z 1000-32; Markierung von Z 1000-32.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	Z 205 wurde ergänzt; Markierung von Z 1000-32 fehlt	
	b				Erneuerung des Oberflächenbelages.			m	2	Oberflächenbelag in der Furt nicht erneuert; im Verlauf des Radweges o.k.	
94	Sechtem	K 60n		Querung Staffelsweg	Anordnung von VZ 138; Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bereits vor der Querungsstelle.		RSK	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern. Tempo 70 km/h vorhanden vor der Querungsstelle	
95	a	Sechtem	Ottostraße	Knoten K 60 alt	Markierung einer Wartelinie für Radfahrer an Querungsstelle; Anordnung von VZ 205 (kl. Ausführung) für Radfahrer.	umgesetzt	Gemeinde	k	1	nicht umgesetzt; Furt demarkieren; Haltlinie für Radfahrer markieren und Z 205 für Radverkehr	
	b				K 60					Einmündung Marie-Curie-Straße	Ergänzung des VZ 206 durch Z 1000-32; Markierung von Z 1000-32.
96	a	Sechtem	L 190	Teilstrecke zwischen Wirtschaftweg (gegenüber Windrad) und erster nördlicher Einmündung hinter Stadtgrenze	Anlage eines 2-Rl.-Radweges.	Zwischenlösung bzw. Alternative zu Maßnahme-Nr. 96 b	Straßen NRW	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.	
	b				Gesamtstrecke zwischen Sechtem und Wesseling			Anlage eines 2-Rl.-Radweges.	l	1	Maßnahme bleibt bestehen.
97	Rösdorf / Alfter		Verlängerung Südstraße	Stadtgrenze - Schloß/Schule in Alfter	Anregung der Gemeinde Alfter zur Installation einer Beleuchtung (Anfrage).		Gemeinde Alfter	m	2	Maßnahme befindet sich vollständig auf Alfterer Stadtgebiet.	
98	Kottenforst		Verbindungsweg	Brungskuhl - Ortsgrenze Rösdorfer Hofbahn	Ausbesserung des Oberflächenbelages.		Gemeinde	m	2	Maßnahme bleibt bestehen.	
99	Kottenforst		Kleine Apostelhecke	Neuer Weg - Rösdorfer Hofbahn	Austausch des VZ 250 gegen VZ 260.	umgesetzt	Gemeinde	k	3	o.k.	
101	a	Kottenforst	L 182	Heimerzheimer Straße (Oberer Dützhof) (auf dem Gebiet der Gemeinde Swisttal)	Einmündung Wirtschaftsweg (aus Richtung Breite Allee) - Einmündung Rheinbacher Straße	Anordnung von VZ 138 Maßnahme kann nur in Abstimmung mit der Gemeinde Swisttal erfolgen.	Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.	
	b							Anlage einer Mittelinsel	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
	c							Anlage eines 2-Rl.-Radweges gegenüber des Oberen Dützhofes.	m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
103	a	Kottenforst	L 182	Heimerzheimer Straße (Lückenhof)	Querung L 182 am Lückenhof	Anordnung von VZ 138 Anlage einer Mittelinsel	Straßen NRW	k	1	Maßnahme bleibt bestehen, um Querung für Radfahrer zu sichern.	
	b								m	1	Maßnahme bleibt bestehen.
104	Kottenforst		Breite Allee	Übergabepunkt Swisttal, Großer Zentweg	Prüfung des Austausches der vorhandenen Wildsicherung gegen ebene Tretrollen an der Durchfahrt nach Heimerzheim.	Abstimmung mit Zweckverband Naturpark Kottenforst-Ville.	Gemeinde/ Swisttal	m	3	o.k.	
105	Kottenforst		Waldweg Nähe Auf der Zent	Breite Allee - Rösdorfer Hofbahn	Rückschnitt des Bewuchses.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	o.k.	
106	Kottenforst Ville		Klüttenweg	Knoten Neuer Weg; Anfang Forstweg Ri. Berggestwehler	Austausch des VZ 250 gegen VZ 260.	umgesetzt	Gemeinde	k	2	Maßnahme bleibt bestehen; nicht umgesetzt	

Grauschattierungen von Stadt Bornheim vorgenommen
 dunkelgrau - umgesetzte Maßnahmen
 hellgrau - die Umsetzung der Maßnahmen einschränkende Aspekte

V. Kataster zur Freigabe der Einbahnstraßen

V.1 Aachener Straße

Ortsteil	Roisdorf
Abschnittsbeginn	Bonner Straße
Abschnittsende	Friedrichstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	3,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Sehr schmale Gehbereiche (ca. 0,70m)
- Einseitiges Längsparken
- Ausreichend breite geradlinige Fahrgasse

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der Geradlinigkeit und der ausreichenden Breite im Querschnitt kann die Aachener Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Beschilderung ist zu vervollständigen mit ZZ 1000-32 und Z 274.2-50 (Ende der Tempo-30-Zone) (Einfahrt) und ZZ 1022-10 (Rf. Frei) (Ausfahrt). Ergänzend sollten an Ein- und Ausfahrt Markierungen mit Fahrradpiktogramm und Trennlinie aufgebracht werden (Ein- und Ausfahrhilfen). Ca. in der Mitte des Abschnitts sollte ein Kfz-Stellplatz als Ausweichstelle mit Fahrradpiktogramm und Sperrfläche markiert werden.

V.2 Aeltersgasse

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Parkplatzausfahrt
Abschnittsende	In der Profffläche

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	300 m
Fahrgassenbreite	2,50 - 4,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- sehr enge Bahnunterführung mit nur einseitigem schmalem Gehbereich ohne Ausweichmöglichkeit und sehr engen Kurven im Vorfeld
- relativ lange (165m) nur 2,50m breite Fahrgasse mit erheblicher Steigung und ohne Ausweichmöglichkeiten
- an Einmündung Walbottstraße und Geh-/Radweg Om Jeeßeberch fehlt die Beschilderung mit Z 267

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der fehlenden Ausweichmöglichkeiten und der Steigung zwischen Walbottstraße und „In der Profffläche“ sollte dieser Abschnitt nicht für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Mit Ausbau der Radschnellverbindung entlang Om Jeeßeberch sollte der Abschnitt Walbottstraße bis Parkplatzausfahrt freigegeben werden. Im kurzen Bereich der Unterführung ist der Gehbereich für den entgegengerichteten Radverkehr freizugeben und an Beginn und Ende mit Bordsteinabsenkungen zu versehen. Im gesamten Abschnitt sind regelmäßig Fahrradpiktogramme mit Trennlinie zu markieren, die Beschilderung mit Z 267 (Einfahrt verboten) ist an allen Einmündungen anzubringen.

V.3 An der Grauen Burg – 3 Abschnitte

Ortsteil	Sechtem
Abschnittsbeginn	An der Grauen Burg
Abschnittsende	An der Grauen Burg

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	jeweils 50 m
Fahrgassenbreite	jeweils 3,35m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – 3 kurze parallele Einbahnstraßenabschnitte mit reiner Erschließungs- bzw. Aufenthaltsfunktion; nur Anliegerverkehr – Keine Verbindungs- oder Netzfunktion

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Alle 3 Abschnitte können aufgrund der Querschnittsbreite sowie der Geradlinigkeit problemlos für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, da hier nur sehr geringfügiger reiner Anliegerverkehr stattfindet. Die Beschilderungen sind zu ergänzen, Markierungen sind nicht erforderlich.</p>

V.4 Brüsseler Straße

Ortsteil	Sechtem
Abschnittsbeginn	Kaiserstraße
Abschnittsende	Jakobstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	4,70 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Teilweise einseitiges Längsparken (nur im breiteren Abschnitt)

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Brüsseler Straße ist bereits für entgegengerichteten Radverkehr geöffnet. Aufgrund des ÖPNV sollten an Ein- und Ausfahrt Fahrradpiktogramme mit Trennlinie markiert werden. Die Beschilderung der Einfahrt ist zu aktualisieren (Z 1000-32 soll Z 1000-33 ersetzen) und an der Brüsseler Straße (nach Jakobstraße) ist an Z 209-20 (vorgegeb. Fahrtrichtung rechts) ZZ 1022-10 (Rf. Frei) zu ergänzen.

V.5 Eva-Hilde-Weg

Ortsteil	Walberberg
Abschnittsbeginn	Hauptstraße
Abschnittsende	Annograben

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	60 m
Fahrgassenbreite	3,90m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> - Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben - Keine Gehbereiche

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Der Eva-Hilde-Weg ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Die Beschilderung der Einfahrt ist zu aktualisieren (Z 1000-32 soll Z 1000-33 ersetzen). Auf eine Markierung von Ein- und Ausfahrhilfe kann aufgrund der Kürze des Abschnitts verzichtet werden.</p>

V.6 Gartenstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Mertensgasse
Abschnittsende	Vorgebirgsstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	160 m
Fahrgassenbreite	4,20 - 6,20 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Teilweise keine Gehbereiche
- Kein einheitliches Parken
- Freigabe für den Radverkehr nur an der Ausfahrt beschildert

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Gartenstraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. An der Einfahrt ist die Beschilderung durch ZZ 1000-32 zu ergänzen. Die Beschilderung mit Z 220 (Einbahnstraße) sollte an beiden Seiten der Einfahrt mit ZZ montiert werden. Ergänzend sind aufgrund der hohen Querschnittsbreite an Ein- und Ausfahrt Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen zu markieren. Das Parken sollte einseitig organisiert werden.

V.7 Grenzstraße

Ortsteil	Roisdorf
Abschnittsbeginn	Bonner Straße
Abschnittsende	Bendenweg

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	180 m
Fahrgassenbreite	4,20 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben – Keine Gehbereiche – Ggf. einseitiges Längsparken

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Die Grenzstraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Die Beschilderung der Einfahrt ist durch beidseitige Montage mit Z 220 und ZZ 1000-32 zu vervollständigen, ZZ 1000-33 ist zu demontieren. An der eigentlichen Ausfahrt (30m von Bendenweg entfernt) ist Z 267 durch ZZ 1022-10 zu ergänzen. An Ein- und Ausfahrt sollten Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen markiert werden.</p>

V.8 Heinestraße

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Königstraße
Abschnittsende	Servatiusweg

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	4,00m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20km/h (Tempo 20-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Keine Gehbereiche
- Teilweise einseitiges Längsparken

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Heinestraße sollte aufgrund der Geradlinigkeit, geringer Geschwindigkeiten, der Kürze des Abschnitts und ausreichender Fahrgassenbreite für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt sind entsprechend zu ergänzen (ZZ 1000-32 an Einfahrt und ZZ 1022-10 an Ausfahrt). Trennlinie und Fahrradpiktogramme sollten als Ein-bzw. Ausfahrhilfen markiert werden.

V.9 Kallenbergstraße

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Königstraße
Abschnittsende	Donatusstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	70 m
Fahrgassenbreite	4,20m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Senkrechtstellplätze im unteren Abschnitt
- Umbau des Abschnitts während der Bestandsaufnahme

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Nach derzeitigem Planungsstand soll der Einrichtungsbetrieb der Kallenbergstraße aufgehoben werden. Sollte die Kallenbergstraße Einbahnstraße bleiben, kann sie aufgrund der ausreichenden Fahrgassenbreite und der Geradlinigkeit sowie der Kürze des Abschnitts für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an der Einfahrt sind dann beidseitig anzubringen und zu ergänzen (Z 220 und ZZ 1000-32). An der Ausfahrt ist ZZ 1022-10 zu montieren. Trennlinie und Fahrradpiktogramme sollten als Ein- bzw. Ausfahrhilfen markiert werden.

V.10 Königstraße

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Secundastraße
Abschnittsende	Pohlhausenstraße

Straßentyp	Geschäftsstraße
Streckenlänge	210 m
Fahrgassenbreite	4,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20km/h (Tempo 20-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Einzelhandel, Wohnen



Besonderheiten

- Neu gestalteter Zentraler Geschäftsbereich der Bornheimer Innenstadt
- Längsparken in Parktaschen

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Der Abschnitt der Königstraße kann und sollte in jedem Fall für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Mit 4,50m Fahrgassenbreite liegt auch bei ÖPNV-Betrieb eine ausreichende Begegnungsbreite vor, der Abschnitt ist zudem geradlinig und mit 20 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit bestehen sehr günstige Bedingungen für eine verträgliche Nutzung. Zudem sollte die Königstraße als zentraler Einkaufsbereich vor allem für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) auf kürzestem Wege ohne Umwege erreichbar sein. Die Beschilderung ist zu ergänzen, Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen sind an Ein- und Ausfahrt sowie ggf. im Streckenverlauf zu markieren.

V.11 Nahestraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Elbestraße (L300)
Abschnittsende	Gartenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	3,60 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Teilweise keine Gehbereiche

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Nahestraße ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. An der Einfahrt ist die Beschilderung durch ZZ 1000-32 zu aktualisieren. An Ein- und Ausfahrt können Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen markiert werden.

V.12 Neußer Straße

Ortsteil	Roisdorf
Abschnittsbeginn	Bonner Straße
Abschnittsende	Friedrichstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	6,00m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- beidseitiges Längsparken
- Sackgassenbeschilderung, keine Einbahnstraßenbeschilderung (Z220)
- Mit Z 267 Sperrung der Durchfahrt zur Bonner Straße

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Selbst wenn der eigentliche Streckenabschnitt nicht als Einbahnstraße ausgewiesen ist, sollte die gesperrte Durchfahrt für den Radverkehr freigegeben und der Anschluss an die Bonner Straße ermöglicht werden. Die Beschilderung ist dahingehend zu ergänzen (Z 357-50 Sackgasse mit Anschluss für Radverkehr, ZZ 1022-10, Z 274.2-50 (Ende Tempo-30-Zone)), Trennlinie und Fahrradpiktogramm sind an der Einfahrt (ausfahrender Radverkehr) zu markieren.

V.13 Om Jeeßeberch

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Kirchgässchen
Abschnittsende	Pohlhausenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	3,60 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Beschilderung an Einfahrt mit ZZ 1000-33
- Leichtes Gefälle

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Am Abschnitt Om Jeeßeberch ist an der Einfahrt die Beschilderung mit ZZ 1000-32 zu aktualisieren. An Ein- und Ausfahrt sollten Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen markiert werden.

V.14 Parkstraße

Ortsteil	Uedorf
Abschnittsbeginn	Altmühlstraße
Abschnittsende	Windmühlenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	140 m
Fahrgassenbreite	3,10 - 4,10 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Einseitiges teilweise gekipptes Parken

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Parkstraße kann aufgrund der Fahrgassenbreite und der Geradlinigkeit des Abschnitts für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind entsprechend zu ergänzen. Zur Verdeutlichung sollten Trennlinien und Fahrradpiktogramme in den Ein- und Ausfahrbereichen für den Radverkehr markiert werden.

V.15 Rheinstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Nahestraße
Abschnittsende	Moselstraße
Straßentyp	Sammelstraße
Streckenlänge	470 m
Fahrgassenbreite	3,50 – 4,10 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen, Kleingewerbe



Besonderheiten

- Bereits für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben
- Einseitiges Längsparken
- Gesamtabschnitt besteht aus 6 Teilabschnitten zwischen den einzelnen Einmündungen

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Ergänzend zur bestehenden Freigabe sind an allen Knoten- und Einmündungsbereichen die folgenden Maßnahmen notwendig:

- Aktualisierung der Zusatzbeschilderungen an allen Teilabschnittsbeginnen mit ZZ 1000-32
- Vollständige Beschilderung jedes Teilabschnittsendes mit Z 267 und ZZ 1022-10
- Markierung von Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen an jedem Abschnittsbeginn und –ende
- Demontage aller Z 205 für den Radverkehr, da innerhalb der Tempo-30-Zone rechts vor links auch für den entgegengerichteten Radverkehr gilt. Zur Verdeutlichung der Vorfahrtssituation sollten pro Knoten an allen Knotenzufahrten Wartelinien markiert werden.

V.16 Rüttersweg

Ortsteil	Rösberg
Abschnittsbeginn	Metternicher Straße
Abschnittsende	Weberstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	4,30m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Teilweise Parken auf dem Gehweg

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Der Rüttersweg kann aufgrund der Fahrgassenbreite und der Geradlinigkeit des Abschnitts für den entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind zu ergänzen. An der Einfahrt ist für den ausfahrenden Radverkehr zusätzlich eine Beschilderung mit Z 274.2-50 (Ende Tempo-30-Zone) zu ergänzen. Zur Verdeutlichung sollten Trennlinien und Fahrradpiktogramme in den Ein- und Ausfahrbereichen für den Radverkehr markiert werden. Das Parken sollte klar geregelt werden, ggf. rechten Seitenraum befestigen.

V.17 Servatiusweg

Ortsteil	Bornheim
Abschnittsbeginn	Heinestraße
Abschnittsende	Parkplatzzufahrt

Straßentyp	Sammelstraße
Streckenlänge	150 m
Fahrgassenbreite	4,50 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	20km/h (Tempo 20-Zone)
ÖPNV	ja
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen, Gewerbe



Besonderheiten

- Entgegengerichteter Radverkehr wird in linkem Seitenraum (70 m) gemeinsam mit Fußverkehr geführt
- Zusatzbeschilderung an Abschnittsbeginn derzeit regelwidrig, da Radverkehr im Seitenraum liegt

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der Fahrgassenbreite und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollte dem entgegengerichteten Radverkehr am Servatiusweg mindestens die Wahlfreiheit zur Nutzung der Fahrbahn gegeben werden. Daher ist der Seitenraum nicht als benutzungspflichtig, sondern nur mit Z 239 (Gehweg) und ZZ 1022-10 (Rf. Frei) zu beschildern, auf der Fahrbahn sind Fahrradpiktogramme zu markieren. Um die enge Innenkurve für den entgegengerichteten Radverkehr zu vermeiden, kann die Führung über den Parkplatz mit Beschilderung und Piktogrammen ausgewiesen werden.

V.18 Siegstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Weingarten

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	180 m
Fahrgassenbreite	2,50 - 3,65m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten
<ul style="list-style-type: none"> – Kurzer (40m) sehr schmaler Abschnitt am Beginn – Kein Parken – Schmale Gehbereiche

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge
<p>Aufgrund der Kürze und Geradlinigkeit des gesamten Abschnitts sowie des geringen Verkehrsaufkommens ist eine Freigabe der Siegstraße für entgegengerichteten Radverkehr problemlos möglich. Hier ist nur mit sehr geringer Begegnungshäufigkeit zu rechnen. Bei dem sehr engen Abschnitt kann der Gegenverkehr jeweils vor oder hinter dem Abschnitt zum Ausweichen warten. Die Beschilderung an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, Z 1022-10) ist entsprechend zu ergänzen, Trennlinie und Fahrradpiktogramm sollten zumindest an der Einfahrt markiert werden.</p>

V.19 Ursulinenstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Domhofstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	100 m
Fahrgassenbreite	4,00 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Enge Einfahrt
- Parken im Seitenraum

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der ausreichenden Fahrgassenbreite und Geradlinigkeit des Abschnitts kann die Ursulinenstraße für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind zu ergänzen. Ein besonderes Augenmerk ist der Einfahrtsituation zu widmen, die mit einer leicht vorgezogenen Wartelinie, Trennlinie und Fahrradpiktogramm für den ausfahrenden Radverkehr markiert werden muss. An der Rheinstraße kann ergänzend eine kleine Sperrfläche am linken Fahrbahnrand (Parken) markiert werden, so dass die notwendigen Sichtbeziehungen an der Einmündung gut realisiert werden können.

V.20 Von-Weichs-Straße

Ortsteil	Rösberg
Abschnittsbeginn	Weberstraße
Abschnittsende	Steinstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	90 m
Fahrgassenbreite	6,20m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Sackgassenbeschilderung, keine Einbahnstraßenbeschilderung (Z220)
- Mit Z 267 Sperrung der Durchfahrt zur Weberstraße

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Selbst wenn der eigentliche Streckenabschnitt nicht als Einbahnstraße ausgewiesen ist, sollte die gesperrte Durchfahrt für den Radverkehr freigegeben und der Anschluss an die Weberstraße ermöglicht werden. Die Beschilderung ist dahingehend zu ergänzen (Z 357-50 Sackgasse mit Anschluss für Radverkehr, ZZ 1022-10, Z 274.2-50 (Ende Tempo-30-Zone)), Trennlinie und Fahrradpiktogramm sind an der Einfahrt (ausfahrender Radverkehr) mit einer Wartelinie zu markieren.

V.21 Vorgebirgsstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Gartenstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	180 m
Fahrgassenbreite	3,50m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Keine Gehbereiche
- Beidseitig abwechselndes gekipptes Längsparken
- Enge Einfahrt

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Aufgrund der ausreichenden Fahrgassenbreite und Geradlinigkeit des Abschnitts kann die Vorgebirgsstraße für entgegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind zu ergänzen. Ein besonderes Augenmerk ist der Einfahrtsituation zu widmen, die mit einer leicht vorgezogenen Wartelinie, Trennlinie und Fahrradpiktogramm für den ausfahrenden Radverkehr markiert werden muss. An der Rheinstraße kann ergänzend eine kleine Sperrfläche am linken Fahrbahnrand (Parken) markiert werden, so dass die notwendigen Sichtbeziehungen an der Einmündung gut realisiert werden können.

V.22 Wöhlerstraße

Ortsteil	Hersel
Abschnittsbeginn	Rheinstraße
Abschnittsende	Rheinstraße

Straßentyp	Erschließungsstraße
Streckenlänge	200 m
Fahrgassenbreite	4,60 m
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30km/h (Tempo 30-Zone)
ÖPNV	nein
Nutzungsschwerpunkt (Gebiet)	Wohnen



Besonderheiten

- Abwechselnd einseitiges Längsparken
- Nur einseitiger Gehbereich

Empfehlung und Maßnahmenvorschläge

Die Wöhlerstraße kann aufgrund der ausreichend breiten Fahrgasse für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. In den Innenkurven sowie an Ein- und Ausfahrt sind Trennlinien mit Fahrradpiktogrammen zu markieren. Die Beschilderungen an Ein- und Ausfahrt (ZZ 1000-32, ZZ 1022-10) sind entsprechend zu ergänzen.

Übersicht über die Maßnahmen im zukünftigen Radverkehrsnetz

Strecken

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit- horizont	Priorisierung					Umsetzung		
											Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe		Priorität	
Sechtem																		
1	L 190	Wesseling	K 60	Land NRW	außerorts	RV-Führung fehlt	Zweirichtungsradweg	Anlage eines Zweirichtungsradweges parallel zur L 190. Anlage einer Querungsinsel zum südlich gelegenen Wirtschaftsweg zwischen K60 und Umspannwerk.		l	1	2	3	3	9	1	B	
2	L 190	K 60	Brücke über Bahn	Land NRW	außerorts	Radverkehrsführung fehlt	Zweirichtungsradweg	Nach Realisierung der Rahmenplanung Sechtem RV-Anschluss an neue L190 gewährleisten über einseitigen 2-Richtungsradweg (nördliche Seite); Auf der Brücke 2,50m breiten gem. Geh- / Radweg im Seitenraum anlegen.		l	1	2	3	3	9	1	B	
3	L 190	Ortseingang	Bahnhofstraße	Land NRW	innerorts	Radverkehrsführung fehlt	Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	1	0	2	2	5	2	A	
4	L 190	K 33	K 42	Land NRW	außerorts		Einzelmaßnahme	Aufgrund der Lage außerorts heute keine Maßnahme zur Verbesserung für den Radverkehr realisierbar. Nach Realisierung der Rahmenplanung Sechtem (2 Kreisverkehre) sollte Streckenabschnitt Innerortslage erhalten; dann beidseitige Anlage von Gehwegen mit mind. 1,75m Breite und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Schutzstreifen)		l	1	2	2	2	7	2	B	
5	Ophofstraße	K 33	Ortseingang	Stadt Bornheim	außerorts	Tempo 50 km/h im Kurvenbereich führt zu Gefährdung der Radfahrer	Piktogramme	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen; Verlegung der Ortstafel und Beginn der Tempo-30-Zone an die Einmündung zur K 33 prüfen.		m	1	0	2	2	5	2	B	
6	Ophofstraße	Ortseingang	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	unübersichtliche Fahrbahnführung, die zu höherer Geschwindigkeit verleitet; Gefährdung der Radfahrer	Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen.		k	0	0	2	1	3	3	A	
7	Willmußstraße	Brüsseler Straße	Wendelinusstraße	Stadt Bornheim	innerorts	ungeordnetes Parken und teilweise zu schmale Gehbereiche erschweren ausreichende Berücksichtigung des Radverkehrs	Verkehrsberuhigung	Im Bereich der Engstelle (Höhe Metzgerei) Parken am südlichen Fahrbahnrand untersagen; Fußgänger-Piktogramme im Gehbereich und daneben Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufbringen; An Beginn und Ende der Gehbereichsmarkierung Sperrflächen markieren.	Neugestaltung des Straßenraums mit Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und in Anlehnung an die Prinzipien von Shared Space.	k	1	0	2	1	4	2	A	
8	Bahnhofstraße	Eichholzweg	Galäerweg	Stadt Bornheim	innerorts	Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs wurde bereits aufgehoben	Piktogramme	Demontage der Z 138 (Radfahrer queren) und ZZ 1022-10 (Rf. frei) in Richtung Bahnhof; Radverkehr in Richtung Bahnhof ist ausnahmslos auf der Fahrbahn zu führen. Piktogramme auf der Fahrbahn aufbringen. (Bei verbleibender Freigabe des Seitenraums für Radverkehr sind die Furten wie beim Zweirichtungsradweg anzulegen, mit Piktogrammen und Richtungspfeilen sowie einer Beschilderung mit ZZ 1000-32 aus den Seitenstraßen zu versehen.)		k	1	0	2	1	4	2	A	
9	Wirtschaftsweg	L 192	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts	unbefestigter Weg	Einzelmaßnahme	Befestigung des Wegs und Anschluss an geplante Unterführung der L192		m	0	1	2	3	6	2	B	
Walberg																		
10	L 183	Dominkanerstraße	Frongasse	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 3,00m ausbauen; Belag erneuern; Vor den signalisierten Knoten ggf. Kontaktschleifen in Belag einbringen.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradwege entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B	
11	L 183	Frongasse	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
12	L 183	Heinrich-von-Berge-Weg	Jesuitenbungert	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
13	L 183	Jesuitenbungert	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
14	L 183	Franz-von-Kempis-Weg	Hauptstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag (Kantenabbruch) und unzureichende Breite nach ERA 2010					0	2	2	1	5	2	B	
15	L 183	Hauptstraße	Holzweg (Trippelsdorf)	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	0	2	2	1	5	2	B					
16	Wirtschaftsweg	Franz-von-Kempis-Weg	Holzweg (Trippelsdorf)	Stadt Bornheim	außerorts	teilweise unbefestigter Weg, über den die Radwegweisung führt; bei Regen sehr matschig und nicht befahrbar	Einzelmaßnahme	Weg durchgehend asphaltieren (Route der Radwegweisung)		m	0	1	2	2	5	2	B	
17	Ackerweg	Hessenweg	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts	unbefestigter Weg	Einzelmaßnahme	Abschnitt asphaltieren		m	0	1	1	1	3	3	C	
Merten																		
18	L 183	Holzweg	Robert-Stolz-Straße	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; Sicherheitstrennstreifen wird vor Knoten auf 0,9m reduziert	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradwege entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B	
19	L 183	Robert-Stolz-Straße	Bachstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
20	L 183	Bachstraße	Brucknerstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; teilweise Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern; Parken regeln (Stellplätze markieren oder Parken durch Poller verhindern)			m	1	2	2	1	6	2	B
21	L 183	Brucknerstraße	Kreuzstraße	Land NRW	innerorts	regelmäßig parkende Kfz auf Grünstreifen zwischen Radweg und Privatgrundstücken; Radweg wird als Zufahrt zu "Stellplätzen" genutzt; schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern; Grünfläche zwischen Radweg und Gartenabgrenzungen durch Poller zum Radweg hin abgrenzen; ggf. einzäunen			m	1	2	2	1	6	2	B
22	L 183	Kreuzstraße	Am Roten Boskoop	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
23	L 183	Am Roten Boskoop	Beethovenstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
24	L 183	Beethovenstraße	Schubertstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; regelwidriges Parken an beiden Seiten des Radweges; teilweise fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern; Neuordnung des Seitenraums; ggf. Stellplätze mit Zufahrt anlegen			m	1	2	2	1	6	2	B
25	L 183	Schubertstraße	Lindenstraße	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradweg	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.			m	0	2	2	1	5	2	B
26	Offenbachstraße	Wagnerstraße	Schubertstraße (K 33)	Stadt Bornheim	innerorts		Verkehrsberuhigung	deutliche Verbesserung der Straßenraumgestaltung und -aufteilung zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs; Hervorhebung der Einfahrbereiche, klare Markierung von Kfz-Stellplätzen und Einrichtung beidseitiger durchgehender Gehbereiche (mind. 1,50m Breite)			k	1	0	2	0	3	3	A
27	Händelstraße	Ortseingang Merten	L 183	Stadt Bornheim	innerorts	Südlicher Gehweg ist durch Haltestellenanbindung intensiv genutzte Fußverkehrsverbindung, daher ist die bestehende Breite von 1,50m zu schmal. Bei häufig stattfindenden Begegnungen weichen Fußgänger auf Fahrbahn aus und verursachen Nutzungskonflikte mit Radverkehr am Fahrbahnrand	Piktogramme	Wechsel zwischen Seitenraumführung (außerorts) und Fahrbahnführung östlich der Bushaltestelle mit Bordabsenkung und Fahrradpiktogramm (mit abknickendem Pfeil) und Fahrbahneinengung (z.B. vorgezogener Seitenraum); VZ 138 (Radfahrer queren) montieren; Ausbau des südlichen Gehwegs im Seitenraum (zwischen Haltestelle und L 183) auf mind. 3,00m (Abbruch der Mauer) und nur bei Bedarf für Radverkehr freigeben; Markierung von Fahrradpiktogrammen am Fahrbahnrand			l	1	3	2	1	7	2	B
Rösberg																		
28	Rüttersweg	Theisenkreuzweg	Mettenicher Straße (K 33)	Stadt Bornheim	innerorts	für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße	Einbahnstraße	Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A	
29	Rüttersweg	Friedensweg	Ortseingang Rösberg	Stadt Bornheim	außerorts	Netzücke; Nutzungskonflikte mit Kfz-Verkehr aufgrund geringer Fahrbahnbreite und hoher Geschwindigkeiten (70 km/h)	Fahrbahnführung außerorts	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h; Oberflächenbelag erneuern; Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand versuchsweise aufbringen (s.a. Bericht Kap. 5.2, S.55)		m	1	1	2	2	6	2	B	

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
											Verkehr-sicherheit	Infra-struktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
Kardorf																	
30	L 183	Lindenstraße	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradschw entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B
31	L 183	St.-Josefs-Weg	Katzentränke	Land NRW	innerorts / außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
32	Eichenweg	L 183	K 33	Stadt Bornheim	außerorts		Fahrbahnführung außerorts	Einrichtung einer Fahrradstraße, die nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben wird		l	0	0	2	1	3	3	C
33	Schulstraße	Altenberger Straße	Lindenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	ungünstige Straßenquerschnittsaufteilung, die zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs den Kfz-Verkehr begünstigt	Verkehrsberuhigung	deutliche Verbesserung der Straßenraumgestaltung und -aufteilung zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs; Hervorhebung der Einfahrbereiche, klare Markierung von Kfz-Stellplätzen und Einrichtung beidseitiger durchgehender Gehbereiche (mind. 1,50m Breite)		m	1	0	2	1	4	2	B
Waldorf																	
34	L 183	Sandstraße	Schmiedegasse	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradschw entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B
35	L 183	Schmiedegasse	Kampsweg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
36	L 183	Kampsweg	Ortsausgang Dersdorf	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
37	Sandstraße	Husenbergweg	Hühnermarkt	Stadt Bornheim	innerorts	teilweise überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs	Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen.		k	1		2		3	3	A
Dersdorf																	
38	L 183	Ortsausgang Dersdorf	Bannweg	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.	Angebot beidseitiger Zweirichtungsradschw entlang der L 183 in mehreren Realisierungsschritten (angegliedert an andere Baumaßnahmen): 1. Planung innerörtlicher Abschnitte zur Gewährleistung innerörtlicher Verflechtungen; 2. Planung außerörtlicher Abschnitte zwischen den Ortslagen zur Ergänzung und Vervollständigung der beidseitigen Radverkehrsführung	m	0	2	2	1	5	2	B
39	L 183	Bannweg	Dürerstraße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
40	L 183	Dürerstraße	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen; Nutzungskonflikte mit parkenden Fahrzeugen am Radweg	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern. Parken regeln (Stellplätze markieren oder Parken durch Poller verhindern)		m	1	2	2	1	6	2	B
41	L 183	Albertus-Magnus-Straße	Ortsausgang Dersdorf	Land NRW	innerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010; fehlender Sicherheitstrennstreifen	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
42	L 183	Ortsausgang Dersdorf	Breniger Weg	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
43	L 183	Breniger Straße	Rankenberg (L182)	Land NRW	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
Brenig																	
44	Hellstraße	Hennesenbergstraße	Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	innerorts	Engstelle im Kurvenbereich, an der teilweise aufgrund des Gefälles nicht situationsangepasste Geschwindigkeiten auftreten	Einzelmaßnahme	Seitliche Sperrflächen vor der Engstelle markieren, ggf. Halblinie für den Radverkehr markieren.		k	1	0	1	0	2	3	A
Bornheim																	
45	gem. Geh- und Radweg	Rankenberg	Königstraße	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- /Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen und Belag erneuern.		m	0	2	2	1	5	2	B
46	Königstraße	Am Hellenkreuz	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h	Einzelmaßnahme	Orstafel vor dem Kreisverkehr Am Hellenkreuz montieren; in Richtung Bornheim Anlage eines Schutzstreifens (1,50m); in Richtung Rankenberg im Zuge des Neubaugebietes Anlage eines gem. Geh-/Radwegs mit Einrichtungsbetrieb (3,00m); im Bereich der Fahrbahnaufweitung zum Sechtemer Weg hin Markierung von Schutzstreifen (1,50m Breite) über Knoten Sechtemer Weg		m	1	0	2	2	5	2	B
47	Königstraße	Sechtemer Weg	Apostelpfad	Stadt Bornheim	innerorts	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h	Einzelmaßnahme	Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens von 1,50m Breite; an Engstellen Markierung von Piktogrammen		m	1	0	2	2	5	2	B
48	Königstraße	Apostelpfad	Burgstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	2	0	2	3	A
49	Königstraße	Burgstraße	Pohlhausenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	2	0	2	3	A
50	Königstraße	Secundastraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts	trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h benutzungspflichtiger gemeinsamer RGW widerspricht den ERA 2010	Piktogramme	Aufheben der Benutzungspflicht für beide Richtungen (Demontage von VZ 240); ggf. Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	1	0	2	0	3	3	A
51	Sechtemer Weg	Königstraße	Reuterweg	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	2	1	3	3	A
52	Kallenbergstraße	Donatusstraße	Königstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße, die in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben ist	Einbahnstraße	Nach derzeitigem Planungsstand soll der Einbahnbetrieb aufgehoben werden; alternativ kann die Einbahnstraße für den Radverkehr geöffnet werden		k	0	0	1	1	2	3	A
53	Apostelpfad	Königstraße	Zehnhoffstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Markierung von Schutzstreifen mit bis zu 1,60m Breite; an Engstellen Piktogramme aufbringen		m	1	0	1	2	4	2	B
54	Apostelpfad	Zehnhoffstraße	Reuterweg	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 2,50m ausbauen		m	0	1	0	0	1	3	C
55	Apostelpfad	Reuterweg	Wallrafstraße	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 2,50m ausbauen		m	1	1	0	1	3	3	C
56	Eichendorffstraße	Wallrafstraße	Bahnunterführung	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010; Netzlücke bis zur Eichendorffstraße ab Bahnunterführung	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 2,50m ausbauen; Grünstreifen an der Mauer befestigen und dem Geh- / Radweg zuschlagen	Neugestaltung des Straßenquerschnitts mit Anlage eines durchgehenden 3,00m breiten RGW mit Anschluss an Bahnunterführung; alternativ: Verlegung der Orstafel und Anlage einer Fahrbahnführung für den Radverkehr	m	1	1	1	2	5	2	B
57	Uedorfer Weg	Gemüsegeweg	L 281	Stadt Bornheim	außerorts	unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsradschw	Breite des gem. Geh- / Radwegs auf 3,00m ausbauen		m	0	1	2	1	4	2	B
58	Uedorfer Weg	L 281	L 300	Stadt Bornheim	außerorts	Netzlücke aufgrund fehlender Radverkehrsführung bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h	Zweirichtungsradschw	Anlage eines Zweirichtungsradschw mit mind. 2,50m Breite und regelkonformen Anschlüssen an L281 und L300		l	1	0	2	3	6	2	B
59	Rilkestraße	Secundastraße	Königstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Piktogramme	Aufheben der Benutzungspflicht (Demontage von VZ 240 gem. Geh-/Radweg) im Seitenraum; bei Bedarf Piktogramme am Fahrbahnrand (1,00m Abstand) aufbringen		k	1	0	1	0	2	2	A
60	Om Jeeßeberch	Am Brünchen	Aeltersgasse	Stadt Bornheim	innerorts		Zweirichtungsradschw	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung									
61	Wirtschaftsweg	Aeltersgasse	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung									

Nr.	Straße	Abschnittsbeginn	Abschnittsende	Baulast	Lage	Mängel / Konflikte	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung					Umsetzung	
											Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe		Priorität
Roisdorf																	
62	Bonner Straße	Siefenfeldchen	Widdiger Weg	Stadt Bornheim	außerorts	schadhafter Oberflächenbelag und unzureichende Breite nach ERA 2010	Zweirichtungsweg	Belag erneuern und Breite des gem. Geh- / Radwegs nach Mglk. auf 3,00m ausbauen; Benutzungspflicht aufheben und Weg durch VZ 239 (Gehweg) mit ZZ 1022-10 (Rf. frei) beschildern	Einrichtung einer beidseitigen Radverkehrsführung (durchgehend von Bornheim bis Roisdorf) mit Piktogrammen bzw. Schutzstreifen; Demontage der Ortstafeln "Bornheim" und "Roisdorf" bzw. Ersatz durch weiße Ortstafeln, so dass der gesamte Streckenabschnitt Siefenfeldchen - Adenauerallee innerorts liegt	m	0	2	2	2	6	2	B
63	Bonner Straße	Widdiger Weg	Herseler Straße	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Anlage eines Schutzstreifens (1,50m Breite) auf beiden Fahrbahenseiten; alternativ Markierung von Piktogrammen am Fahrbahnrand; Festssetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen beiden Kreisverkehren; ggf. Seitenraum für Radverkehr freigeben (ZZ 1022-10)		m	1	0	2	2	5	2	B
64	Bonner Straße	Herseler Straße	Grenzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Netzlücke, RV-Führung fehlt; starker Schwerlastverkehr; regelwidriges Nutzen des engen Gehweges (1,60m) in beiden Richtungen (Fortsetzung von Alter); regelwidriges Parken und Halten erschwert RV-Sicherheit;	Einzelmaßnahme	Anlage eines Schutzstreifens (1,50m Breite) auf beiden Fahrbahenseiten; alternativ Markierung von Piktogrammen am Fahrbahnrand; verstärktes Kontrollieren des Halte- und Parkverhaltens; Freigabe des Seitenraums für Radfahrer aufgrund häufiger Engstellen vermeiden; Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Herseler Straße und Brunnenstraße (Bhf.)		m	1	0	2	2	5	2	B
65	Unterführung Herseler Straße	Bonner Straße	Koblenzer Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Führung auf Gehweg (Rf. Frei) zu schmal mit 1,80m und engen Kurven; Anschluss über Frankfurter Straße mit Umlaufschranken, die zu schmal sind	Einzelmaßnahme	Anlage eines RFS mit mind. 1,85m Breite und Piktogrammen in kurzen Abständen in der Unterführung; Verbesserung der Beleuchtung in der Unterführung		k	1	0	2	2	5	2	A
66	Alexander-Bell-Straße	Carl-Benz-Straße	Beginn Wirtschaftsweg	Stadt Bornheim	außerorts		Einzelmaßnahme	Aufhebung der Benutzungspflicht (Demontage VZ 240) und Führung des RV auf der Fahrbahn; Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn (bei Bedarf Freigabe des Gehwegs durch VZ 239 mit ZZ 1022-10)		k	0	0	1	0	1	3	A
67	Weg entlang Stadtbahn	Brunnenallee	nach Süden	Stadt Bornheim	außerorts	unbefestigter Weg ohne Beschilderung; sehr schmal	Einzelmaßnahme	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung									
Hersel																	
68	L 118	Ortsausgang	A 555	Land NRW	außerorts		Einzelmaßnahme	Demontage VZ 259 (Verbot für Fußgänger) neben gemeinsamen Rad- und Gehweg		k	0	0	2	0	2	3	A
69	Rheinstraße	Moselstraße	Nahestraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen; Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs und Markierung von Stellplätzen; Fußgänger-Piktogramme im Gehbereich im Übergang Fahrbahn / Seitenraum aufbringen; an Beginn und Ende der Gehbereichsmarkierung Sperrflächen markieren; Ergänzung der Einbahnstraßenbeschilderung und -markierung (vgl. Kataster Einbahnstraßen)		k	1	0	2	2	5	2	A
70	Rheinstraße	Nahestraße	Oderstraße	Stadt Bornheim	innerorts	bestehende Leitlinie trotz Tempo-30-Zone regelwidrig	Piktogramme	Leitlinie demarkieren; Piktogramme am Fahrbahnrand aufbringen		k	0	0	1	1	2	3	A
71	Vorgebirgsstraße	Rheinstraße	Gartenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße nicht für RV in Gegenrichtung freigegeben	Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	1	1	2	3	A
72	Ursulinenstraße	Domhofstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben; damit verbundene notwendige Verbesserung der Sichtbeziehungen durch Umgestaltung der Einmündung an Rheinstraße (z.B. Markierung von Sperrflächen an der Rheinstraße)		k	0	0	1	1	2	3	A
73	Siegstraße	Rheinstraße	Weingarten	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben; aufgrund der Kürze des Streckenabschnitts sollte eine Freigabe trotz geringer Fahrbahnbreite ermöglicht werden		k	0	0	1	1	2	3	A
Uedorf / Widdig																	
74	Wirtschaftsweg parallel zur Bahnlinie 16	Bornheimer Straße	Burgweg	Stadt Bornheim	außerorts		Einzelmaßnahme	Weg befestigen und als alternative Route und Erschließung der Haltestelle Uedorf entwickeln; Beleuchtung der Haltestelle verbessern		l	0	1	0	1	2	3	C
75	Radweg	Bornheimer Straße	Leinpfad	Stadt Bornheim	innerorts		Einzelmaßnahme	Anlage eines neuen Geh- und Radwegs als Anbindung des Leinpfads an Ortslage Uedorf		l	0	2	3	3	8	2	B
76	L 300	Römerstraße	Richard-Piel-Straße	Land NRW	außerorts		Zweirichtungsweg	Anlage eines Zweirichtungswegs (Bürgeradweg) mit Anschlüssen an allen Einmündungen; Furtmarkierungen mit Piktogrammen und Einfärbung		l	1	2	3	3	9	1	B
zusätzlich bearbeitete Einbahnstraßen																	
77	Aachener Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
78	Aelersgasse	Parkplatzausfahrt	In der Profffläche	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße in Teilabschnitt für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		m	0	0	1	2	3	3	A
79	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	An der Grauen Burg	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	0	0	3	A
80	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Jakobstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	2	2	4	2	A
81	Eva-Hilde-Weg	Hauptstraße	Annograbben	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
82	Gartenstraße	Mertensgasse	Vorgebirgsstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
83	Grenzstraße	Bonner Straße	Bendenweg	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
84	Heinestraße	Königstraße	Servatiusweg	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
85	Königstraße	Secundastraße	Pohlhausenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	2	2	4	2	A
86	Nahestraße	Elbestraße (L300)	Gartenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
87	Neußer Straße	Bonner Straße	Friedrichstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
88	Om Jeeßeberch	Pohlhausenstraße	Kirchgäßchen	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	2	2	4	2	A
89	Parkstraße	Altmühlstraße	Windmühlenstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
90	Servatiusweg	Heinestraße	Parkplatzzufahrt	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Verbesserung der RV-Führung in Gegenrichtung (vgl. Kataster EBS)		k	0	0	0	2	2	3	A
91	Von-Weichs-Straße	Weberstraße	Steinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	2	2	3	A
92	Wöhlerstraße	Rheinstraße	Rheinstraße	Stadt Bornheim	innerorts		Einbahnstraße	Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben		k	0	0	0	1	1	3	A

Übersicht über die Maßnahmen im zukünftigen Radverkehrsnetz Bornheim

Knotenpunkte

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauort	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
Sechtem															
1	L 190	K 60	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Linksabbiegeaufstellfläche mit Piktogramm und Richtungspfeil im Schatten des Fahrbahnteilers (in bisheriger Sperrfläche) markieren und im Sicherheitstrennstreifen vom gem. Geh- / Radweg 2,00m breite "Einfahrt" mit Bordabsenkung auf gleicher Höhe asphaltieren		k	1	3	1	2	7	2	A
2	L 190	Bahnhofstraße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Demontage der Z 138 (Radfahrer kreuzen) und ZZ 1022-10 (Rf. Frei) in Richtung Bahnhof; Radverkehr in Richtung Bahnhof ist ausnahmslos auf der Fahrbahn zu führen		k	0	0	2	0	2	3	A
3	L 190	Willmuthstraße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Bei Umbau des Knotens (Rahmenplanung Sechtem) Radverkehr berücksichtigen, und vor allem am Kreisverkehr geplanten gem. Geh- / Radweg (ehem. L 190) einbinden		l	0	0	2	2	4	2	B
4	L 190	Pickelgasse	Land NRW	außerorts	Umlaufsperrn	Demontage der Absperrgitter, da folgende Poller als Absperrung ausreichen; bei bleibendem Bedarf Absperrgitter kürzen und Durchlass von mind. 1,50m für Fahrräder ggf. mit Hänger lassen; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an L 190		k	0	0	0	2	2	3	A
5	L 190	K 42	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Linksabbiegeaufstellfläche mit Piktogramm und Richtungspfeil im Schatten des Fahrbahnteilers (in bisheriger Sperrfläche) markieren und im Sicherheitstrennstreifen vom gem. Geh- / Radweg 2,00m breite "Einfahrt" mit Bordabsenkung auf gleicher Höhe asphaltieren	Umbau des Knotens (gepl. Kreisverkehr) mit Anlage einer vollständigen Radverkehrsführung im Seitenraum mit Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs (Lage außerorts)	k	1	3	2	2	8	2	A
6	K 60	Staffelsweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Einzelmaßnahme	Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) zur Sicherung der RV-Querung		k	1	0	1	0	2	3	A
7	K 60	Keldenicher Straße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Oberflächenbelag erneuern		k	1	1	2	0	4	2	A
8	K 60	Marie-Curie-Straße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen		k	1	0	2	0	3	3	A
9	K 60 alt	Ottostraße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradschweg	beidseitige Markierung einer Wartelinie für den Radverkehr in Kombination mit Z 205 (kl. Ausführung); Demarkierung der Furt; Sperrfläche muss unterbrochen bleiben		k	1	0	2	0	3	3	A
10	K 60 alt / Keldenicher Str.	Staffelsweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Umlaufsperrn	Umlaufschranke im Bereich des vorgezogenen Seitenraums demontieren und Geländer um ein Element kürzen; (bestehende Konstruktion behindert bei gegenläufigem Radverkehr das zügige Räumen des Kreuzungsbereichs)		k	1	0	2	1	4	2	A
11	Bahnhofstraße	Keldenicher Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Kreisfahrbahn markieren; zwischen Kreisverkehr und Brücke Pflasterung der kurzen Grünfläche im Sicherheitstrennstreifen; Bordabsenkung über 5,00m Länge; RV in Richtung Brücke: Linksabbiegeaufstellfläche mit Piktogramm und Richtungspfeil im Schatten der Insel (in bisheriger Sperrfläche) markieren; RV von Brücke kommend: Einfädelung mit Schutzstreifen vor dem Kreisverkehr anlegen; Markierung beider Richtungen		k	0	3	2	1	6	2	A
12	Brüsseler Straße	Willmuthstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radien durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten	Neugestaltung des Knotenbereichs, z.B. Aufpflasterung; sollte in Kombination mit Strecken-Mn. 7 (Willmuthstr.) entwickelt werden	k	1	0	2	1	4	2	A
13	Brüsseler Straße	Jakobstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Ergänzung des Z 209-20 (Fahrtrichtung rechts) vor Jakobstraße durch ZZ 1022-10 (Radfahrer frei)		k	0	0	2	0	2	3	A
14	Brüsseler Straße	Kaiserstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Wechsel von Seitenraum- zur Fahrbahnführung westlich der Bushaltestelle am Ortseingang einrichten; aus Richtung Merten: Einrichtung einer Bordabsenkung am Ortseingang; in Richtung Merten: Einrichtung einer Haltebucht im nördlichen Seitenraum für querende Radfahrer gegenüber der Bordabsenkung; vorzugsweise Querunginsel anlegen (alternativ Fahrbahneinengung) Aufhebung der Benutzungspflicht des bestehenden gem. Geh- / Radwegs innerorts (Demontage Z 240)		m	2	3	2	1	8	2	B
15	K 33	Eichenweg, Ophofstraße	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Anlage eines nicht benutzungspflichtigen 2-Ri-Radweges entlang der K 33 zwischen Ophofstraße und Eichenweg; Anlage einer Mittelinsel auf der K 33 zur Querung; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an K 33		m	1	3	2	3	9	1	A
16	L 192	Wirtschaftsweg	Land NRW	außerorts		Einrichtung einer Unterführung zur besseren Querung der L 192 im Radverkehrsnetz		l	1	3	2	2	8	2	B
17	Schweppenburgerstraße	Querung Mühlenbach	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn	Umlaufschranken sind zu demontieren und bei Bedarf durch reflektierenden Poller zu ersetzen		k	0	0	0	1	1	3	A
18	Krausbitzchen	Kronprinzenstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn	Demontage der Umlaufsperrn und bei Bedarf Ersatz durch einen Poller mit umlaufender Markierung		k	0	0	0	1	1	3	A
Walberberg															
19	L 183	Dominikanerstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furten anheben; Vorversetzen des Blinklichtes am Rechtsabbieger Dominikaner Straße vor die Furt und ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren		k	3	0	2	0	5	2	A
20	L 183	Frongasse	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 montieren		k	2	0	2	0	4	2	A
21	L 183	Heinrich-von-Berge-Weg	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Heinrich-von-Berge-Weg mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	1	3	2	0	6	2	B
22	L 183	Jesuitenbungert	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauart	Lage	Mausnamenkomplex	Mausnamenvorsnag	weitergehende Mausnamenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehr-sicherheit	Infra-struktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
23	L 183	Franz-von-Kempis-Weg	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an L 183		k	1	0	2	0	3	3	A
24	L 183	Hauptstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
25	Frongasse	Kitzburger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Dreiecksmarkierungen erneuern		k	0	0	1	0	1	3	A
Merten															
26	L 183	Holzweg	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
27	L 183	Robert-Stolz-Straße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
28	L 183	Bachstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 205 (Vorfahrt gewähren) montieren; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) an der L 183; Einmündung des gem. Geh- / Radwegs in Richtung Norden bei Bedarf mit Poller und umlaufender Markierung sichern		k	1	0	2	0	3	3	A
29	L 183	Brucknerstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
30	L 183	Kreuzstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furt einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Kreuzstraße mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg ZZ 1000-32 an Z 206 (Kreuzstraße) montieren		m	1	3	2	0	6	2	B
31	L 183	Am Roten Boskoop	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	gem. Geh- / Radweg auf mind. 3,00m in Höhe des Lampenmastes aufweiten, so dass genügend Raum für Kurvenfahrt und wartende Fußgänger entsteht; Z 205/215 (Vorfahrt gewähren, Kreisverkehr) mit ZZ 1000-32 vor die Furt und den FGÜ versetzen		k	0	0	2	0	2	3	A
32	L 183	Beethovenstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	2	0	2	0	4	2	A
33	L 183	Schubertstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) sowie den freien Rechtsabbiegern montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Schubertstr. für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	1	3	2	0	6	2	B
34	Kirchstraße	Kreuzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Demarkierung der Leitlinie und Markierung von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen vier Knotenzufahrten		k	1	0	2	1	4	2	A
35	Klosterstraße	Silcherstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radian durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	2	1	4	2	A
Rösberg															
36	Weberstraße (K33)	Hemmergasse	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Einzelmaßnahme	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Weberstraße (K 33) auf 30 km/h vor dem Knoten; ggf. Piktogramme am Fahrbandrand aufbringen		k	0	0	2	1	3	3	A
37	K 33	Weberstraße	Rhein-Sieg-Kreis	innerorts	Einzelmaßnahme	Haltlinie erneuern		k	0	0	2	0	2	3	A
38	Theisenkreuzweg	Rüttersweg	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radian durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	0	0	2	1	3	3	A
39	Rüttersweg	Schlossallee	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf mind. 70 km/h, möglichst 50 km/h vor dem Knoten; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) vor der Querungsstelle		k	1	0	2	1	4	2	A
Hemmerich															
40	Pützgasse	Waasemstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radian durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten; mindestens Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne)	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	0	0	1	0	1	3	A
41	Rösberger Straße	Waasemstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Haltlinie erneuern		k	0	0	1	0	1	3	A
Kardorf															
42	L 183	Lindenstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Lindenstraße mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	2	3	2	0	7	2	B
43	L 183	St.-Josefs-Weg	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten demarkieren, da Radverkehr nicht bevorrechtigt ist (Lage außerorts)		k	1	0	2	0	3	3	A
44	L 183	Katzentränke	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Katzentränke mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg		m	1	3	2	0	6	2	B
45	Schulstraße	Altenberger Straße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten		k	0	0	2	1	3	3	A
46	Krüpelstraße	Uhlstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Markierung einer Haltlinie am Wirtschaftsweg aus Hemmerich		k	1	0	1	0	2	3	A
Waldorf															
47	L 183	Sandstraße / L 190	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradschweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Sandstraße für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradschweg; Versetzung des Blinklichts vor die Furt am freien Rechtsabbieger		m	1	3	2	0	6	2	B

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauart	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehr-sicherheit	Infra-struktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
48	L 183	Schmiedegasse	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
49	L 183	Kampsweg	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
50	Büttgasse	Bergstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen bzw. Erneuern von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	2	1	4	2	A
Dersdorf															
51	L 183	Bannweg	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren; Markierung eines ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) an Bannweg mit seitlicher Bordabsenkung für indirekte Abbieger vom Zweirichtungsradsweg		m	1	3	2	0	6	2	B
52	L 183	Dürerstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	2	0	2	0	4	2	A
53	L 183	Albertus-Magnus-Straße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
54	L 183	Breniger Straße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
55	Waldorfer Weg	Bannweg	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen bzw. Erneuern von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten		k	1	0	2	0	3	3	A
Brenig															
56	L 182 (Rankenberg)	Küppersgasse	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen); Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe		m	1	3	2	2	8	2	B
57	L 182 (Rankenberg)	Heerweg	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Anordnung von VZ 138 (Radfahrer kreuzen)		k	1	0	1	0	2	3	A
58	Vinkelgasse	Kummenberg	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radien durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten; alternativ: Aufbringen bzw. Erneuern von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	1	1	3	3	A
59	Hellstraße	Klippe	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne) an allen Zufahrten		k	1	0	1	0	2	3	A
Bornheim															
60	K 42	Gemüseweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h vor dem Knoten		k	1	0	2	0	3	3	A
61	K 42	Bannweg	Rhein-Sieg-Kreis	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; Anordnung von Z 138 (Radfahrer kreuzen) und Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h, da Knoten in Steigungsbereich mit Kurve liegt und schwierige Sichtbeziehungen aufweist.		k	1	0	2	0	3	3	A
62	L 183	Am Rankenberg (L 182)	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ZZ 1000-32 an Z 206 (STOP) montieren		k	1	0	2	0	3	3	A
63	Königstraße	Am Hellenkreuz	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Montage der Ortstafel vor den Kreisverkehr, so dass dieser Innerortslage erhält; Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Verlängerung des gem. Geh- / Radwegs südlich des Kreisverkehrs bis hinter die Bushaltestelle; dort Wechsel auf die Fahrbahnführung (Piktogramme) in Richtung Bornheim; aus Richtung Bornheim: Wechsel zur Seitenraumführung an Querungsstellen am Kreisverkehr		l	1	0	3	2	6	2	B
64	Königstraße	Sechtemer Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Fortführung des Schutzstreifens auf der Königstraße; einführend in den Sechtemer Weg Einfädelschutzstreifen ca. 10m Länge mit Piktogramm;	mit Einrichtung des Kreisverkehrs Fahrbahnführung für den RV mit Schutzstreifen auf der Königstraße in den Anschlüssen und einer leicht erhöhten überfahrbaren Mittelinsel	m	2	0	3	2	7	2	B
65	Königstraße	Apostelpfad	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Knotenumbau mit abknickender Vorfahrt in Richtung Apostelpfad und Fahrbahnführung für RV (vgl. Anmerkungen zu Planungen)		m	0	0	2	2	4	2	B
66	Königstraße	Servatusweg	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße	Markierung eines Einfädelschutzstreifens für entgegen der Einbahnrichtung gerichteten Radverkehr (vgl. Anmerkungen Einbahnstraßen)		k	1	0	2	2	5	2	A
67	Königstraße	Siefenfeldchen	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Aufheben der Benutzungspflicht des Zweirichtungsradsweges, bei Bedarf mit ZZ 1022-10 für Radfahrer frei geben; Fortführung der Fahrbahnführung aus der Königstraße; Piktogramme an den Zufahrten markieren; Verbreiterung der Bordabsenkung an der Rilkestraße		m	3	3	2	2	10	1	A
68	Siefenfeldchen	Radweg zur Haltestelle Bornheim Rathaus	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung		0	0	0	0	0	0	0	
69	Apostelpfad	Reuterweg	Stadt Bornheim	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen		k	1	0	1	0	2	3	A
70	Eichendorffstraße	Bahnunterführung	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Bei fortgesetzter Seitenraumführung auf Eichendorffstraße Bordabsenkung und ggf. Markierung von Piktogrammen notwendig		k	1	3	1	1	6	2	A
71	Uedorfer Weg	Fußkreuzweg	Stadt Bornheim	außerorts	Einzelmaßnahme	Rückbau der Leitplanke aus Richtung Uedorf; Verbreiterung der Furt ab Uedorfer Weg; bedingt vertraglicher Rechtsabbieger erhält Blinklicht; Furt einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen (Mit Schaffung einer durchgehenden RGW-Verbindung von Uedorf bis zum Fußkreuzweg ist mit einer deutlichen Steigerung des RV-Aufkommens am Knoten Uedorfer Weg / Fußkreuzweg zu rechnen.) Für Radverkehr aus Eichendorffstraße: Befestigung eines Aufstellbereiches im Seitenraum vor der Furt und Gestaltung des Übergangs von der Fahrbahn mit Bordabsenkung und Beschilderung		m	0	3	2	2	7	2	B
72	Uedorfer Weg	Eichendorffstraße (Friedhof)	Stadt Bornheim	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furt einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben		k	1	0	2	0	3	3	A
73	Uedorfer Weg	L 281	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt anheben; ZZ 1000-32 an Z 205 (Vorfahrt gewähren) montieren; Z 205 vor Furten wiederholen		k	1	0	2	0	3	3	A

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauart	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit- horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
74	Rilkestraße	vor Hallenbad	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Demontage der Umlaufsperrern im Seitenraum		k	0	0	1	0	1	3	A
75	Blütenweg	Lenastraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Beschilderung Sackgasse mit Z 357-50 (Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig)		k	0	0	0	0	0	3	A
Roisdorf															
76	L 118	Alexander-Bell-Straße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; an allen Z 206 (STOP) ZZ 1000-32 ergänzen		k	1	0	2	0	3	3	A
77	L 118	L 281	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; an allen Z 206 (STOP) ZZ 1000-32 ergänzen		k	1	0	2	0	3	3	A
78	L 118	Raiffeisenstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furten einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Mittelinsel auf L 118 auf 3,00m (mind. 2,50 m) verbreitern; ggf. Fahrspuren einengen		k	1	3	2	0	6	2	A
79	L 118	Koblenzer Straße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Einfädelungsschutzstreifen zur Koblenzer Straße ist mit Piktogramm zu ergänzen		k	0	0	2	0	2	3	A
80	L 118	L 183 Bonner Straße	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Mit Anlage des Kreisverkehrs Einführung der Fahrbahnführung an allen vier Zu- und Abfahrten und Fahrbahnführung für den RV im Kreisverkehr; Leichte Erhöhung des inneren Kreisels, um das Überfahren und regelwidrige Überholen im Kreis zu verhindern bzw. zu erschweren; Anschlüsse von RFS aus Herseler Straße sind an Fahrbahn (Kreisverkehr) und nicht mehr an Seitenraum im Knoten anzuschließen; Auflösen des Bords in Richtung Hersel; RV-Anschluss der Frankfurter Straße an den Kreisverkehr in beiden Richtungen gewährleisten (vgl. Kap. 2.2.3, S. 26) Alternative "Verbleib der bestehenden Knotengestaltung": Markierung von vorgezogenen Haltlinien für den Radverkehr an allen vier Knotenzufahrten; Anschluss der Radfahrstreifen aus bzw. in Herseler Straße an Fahrbahnführung (Umbau der heutigen Rampenanschlüsse zum Seitenraum); ggf. Einrichtung einer Veloweiche		m	1	3	2	3	9	1	A
81	Bonner Straße	Widdiger Weg	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Mit Anlage des Kreisverkehrs Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, auch an allen drei Zufahrten; Schutzstreifen bzw. Piktogramme an den Zufahrten markieren; Leichte Erhöhung des inneren Kreisels, um das Überfahren und regelwidrige Überholen im Kreis zu verhindern bzw. zu erschweren		m	0	0	2	2	4	2	B
82	L 183	Brunnenallee	Land NRW	innerorts	Einzelmaßnahme	Bis zum Umbau des Knotens: Beschilderung "bei Rot hier halten" in größerer Ausführung montieren	Bei Einrichtung einer Knoten-LSA: Markierung von ARAS (aufgeweiteter Radaufstellbereich) an untergeordneten Knotenzufahrten und vorgezogener Haltlinien für den Radverkehr an der Bonner Straße	l	0	0	3	3	6	2	B
83	Bonner Straße	Grenzstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Anlage einer Mittelinsel zum Anschluss des gem. Geh- / Radwegs an Fahrbahnführung auf der Bonner Straße; Grenzstraße: Regelkonforme Beschilderung der Grenzstraße; Beschilderung beider Seiten der Einfahrt mit Z 220 (Einbahnstraße) und ZZ 1000-32; Markierung eines Einfädelungstreifens (5,00m Länge) in der Grenzstraße für gegen die Einbahnrichtung fahrenden Radverkehr		m	1	3	3	3	10	1	A
84	Friedrichstraße	Siegesstraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung	Fahrbahneinengung der Radien durch Sperrflächenmarkierungen zur Dämpfung der Abbiegegeschwindigkeiten; mindestens Aufbringen von Dreiecksmarkierungen (Haifischzähne)	Umbau des Knotens mit Verkleinerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und Verringerung der Fahrbahnbreiten zur besseren Querung des Knotens für Fußgänger und Radfahrer	k	1	0	2	1	4	2	A
85	Siegesstraße	bachparalleler Weg	Stadt Bornheim	außerorts	Umlaufschranken	Abschnitt der geplanten Radschnellverbindung Bornheim-Bonn; Maßnahmenvorschläge innerhalb der Detailplanung zur Radschnellverbindung		l	0	0	0	0	0	3	
86	Bendenweg	Brunnenallee	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Beschilderung Sackgasse mit Z 357-50 (Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig)		k	0	0	1	0	1	3	A
Widdig															
87	L 300 (Kölnener Straße)	Römerstraße	Land NRW	innerorts	Zweirichtungsradsradweg	Anlage eines nicht benutzungspflichtigen Zweirichtungsradsradweges im östlichen Seitenraum zwischen Römerstraße und Lichtweg; Absicherung des Weges zur Fahrbahn mit Baken		l	1	3	2	2	8	2	B
Uedorf															
88	L 300	Erfstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furt mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Furt ggf. einfärben		k	1	0	2	0	3	3	A
89	L 300	Bornheimer Straße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Mit Anlage des Zweirichtungsradsradwegs entlang Bornheimer Straße Schaffung einer Querungs- und Anschlussmöglichkeit an Fahrbahnführung bzw. an beide Richtungen L 300 sowie die Ortslage Uedorf, z.B. Querungsinsel auf der L 300 nördlich des Knotens		l	1	3	2	2	8	2	B
90	L 300	Haltestelle Uedorf	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Verbreiterung und Verlängerung des Gehwegs entlang der L 300 (zwischen Haltestelle Uedorf und Inselstraße) und Freigabe für den Radverkehr, um RV-Führung zwischen Haltestelle und Ortslage anzubieten		m	1	3	2	1	7	2	B
Hersel															
91	L 300	Kleinstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furt mit Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	2	0	2	0	4	2	A
92	L 300	Nahestraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furt mit Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	1	0	2	0	3	3	A
93	L 300	Vorgebirgsstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furt mit Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	1	0	2	0	3	3	A
94	L 300	Mertensgasse	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsradsradweg	Furt verbreitern und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	2	0	2	0	4	2	A

Nr.	Straße 1	Straße 2	Bauort	Lage	Maßnahmenkomplex	Maßnahmenvorschlag	weitergehende Maßnahmenempfehlung	Zeit-horizont	Priorisierung						Umsetzung
									Verkehrssicherheit	Infrastruktur	Netz	Potenzial	Summe	Priorität	
95	L 300	L 118	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Nach VwV zur StVO ist die Anlage von FGÜ außerorts nicht zulässig. Daher sollte der gesamte Knoten durch Verlegen der Ortstafeln zu einem Innerortsknoten umgewidmet werden. Neben den FGÜ eingefärbte Furt mit Piktogrammen und Richtungspfeilen für Radfahrer markieren. Beschilderung für den Kfz-Verkehr mit Z 205 (Vorfahrt gewähren) und ZZ 1000-32 vor der Furt; Signalisierung des Rechtsabbiegers ist anzustreben. Einsatz der Streuscheiben mit Fußgänger- und Radfahrersymbol an LSA; Bestehende Furten (über Moselstraße und L 300) für Radverkehr einfärben und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen. Gleichzeitig sollte dem Radverkehr zwischen Moselstraße und L118 die Fahrbahnnutzung ermöglicht werden, um Umwege zu vermeiden (vgl. Kapitel 2.2.3, S. 21)		m	3	3	2	0	8	2	B
96	L 300	Gartenstraße	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Furt markieren und mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; Furt ggf. einfärben		k	1	0	2		3	3	A
97	L 118	Stadtbahnstrecke	Land NRW	außerorts	Zweirichtungsweg	Freigabe des Fußweges (zwischen Haltestelle und L 300) für Radverkehr über Z 1022-10 (Rf. frei); Furt mit Piktogrammen und Richtungspfeilen versehen; ggf. Furt einfärben		k	3	0	3	1	7	2	A
98	Rheinstraße	Einm. R.-Piel-Str.	Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Beschilderung Sackgasse mit Z 357-50 (Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig)		k	0	0	0	0	0	3	A
99	Rheinstraße	Nahestraße	Stadt Bornheim	innerorts	Verkehrsberuhigung Einbahnstraße	Demontage des Z 205 (Vorfahrt gewähren) für Radverkehr wg. Rechts-vor-Links-Regelung im Knoten; ZZ 1000-33 durch ZZ 1000-32 an Z 220 (Einbahnstraße) ersetzen; Markierung eines Einfädelungstreifens neben bestehender Sperrflächenmarkierung von ca. 5,00m Länge mit Piktogramm (für Radverkehr aus Einbahnstraße); Weiterentwicklung der Knotenumgestaltung		k	3	0	2	1	6	2	A
100	Gartenstraße	Mertensgasse	Stadt Bornheim	innerorts	Einbahnstraße	ZZ 1000-32 an beiden Z 220 (Einbahnstraße) in Richtung Gartenstraße montieren zur vollständigen Freigabe der Einbahnstraße für entgegengerichteten Radverkehr		k	0	0	1	1	2	3	A
101	Bayerstraße	Donaustraße	Stadt Bornheim	innerorts	Umlaufsperrn	Umlaufsperrn demontieren		k	0	0	0	0	0	3	A
102	Leinpfad	Höhe Ursulinenschule		außerorts	Umlaufsperrn	Demontage der Umlaufschranken und Ersetzen durch Poller mit umlaufender Markierung		k	0	0	1	0	1	2	A
Sonstige Maßnahmen															
103	L 182	Lückenhof	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Querunginsel auf der L 182 einrichten für querenden Radverkehr		l	1	3	0	2	6	2	B
104	L 182	Dützhöfe	Land NRW	außerorts	Einzelmaßnahme	Zwischen Einmündungen des RV-Netzes parallel zur L 182 Zweirichtungsweg ohne Benutzungspflicht und Querungsmöglichkeit anlegen (vgl. Sechtem Knoten-Mn. 16)		l	1	3	0	2	6	2	B
105	Bahnhof Roisdorf		Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Anlage von ca. 100-120 B+R-Stellplätzen im gesamten Bahnhofsumfeld		m	0	0	0	0	0	3	C
106	Rathaus Bornheim		Stadt Bornheim	innerorts	Einzelmaßnahme	Anlage einer überdachten Fahrradabstellanlage mit ca. 20 Stellplätzen am Eingang des Rathauses		m	0	0	0	0	0	3	C