

Gerd Müller-Brockhausen | Domhofstrasse 13 | 53332 Bornheim

An die  
Stadt Bornheim  
Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt  
Rathausstrasse 2  
53332 Bornheim

**Stellungnahme des ADFC Bornheim  
zum Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim**



**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club**

**Bonn/Rhein-Sieg**

Breite Straße 71

53111 Bonn

Tel. 02 28 | 63 00 15

Fax 02 28 | 9 65 03 66

info@adfc-bonn.de

www.adfc-bonn.de

**Öffnungszeiten:**

di + do: 17–19 Uhr

sa: 11–13 Uhr

Tel. während der Öffnungszeiten:

02 28 | 6 29 63 64

**Ansprechpartner**

Dr. Gerd Müller-Brockhausen

Domhofstrasse 13

53332 Bornheim

Tel.: 02222 81751

Mobil: 0175 43 58 115

E-Mail: bornheim@adfc-bonn.de

**Bornheim, 17.04.2016**

Sehr geehrter Herr Erll,

Das Radverkehrskonzept Bornheim 2015 (im Weiteren RVK) gibt eine gute Richtung für die fahrradfreundliche Weiterentwicklung der Stadt vor. Für eine baldige und langfristige Realisierung sind die Rahmenbedingungen benannt. Hierzu gehören die im Konzept aufgeführten finanziellen Mittel, sowie die Einrichtung einer Stelle für einen Beauftragten für Nahmobilität, der sich schwerpunktmäßig um den Radverkehr kümmert.

**Bankverbindung**

Sparkasse KölnBonn

BLZ 370 501 98

Kto. 41 300 187

BIC: COLSDE33

IBAN:

DE17 3705 0198 0041 3001 87

**Steuer-Nr.**

205/5783/1554

**1. Zielsetzung**

- Die Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes(RVK), den Radverkehr in Bornheim sicherer und attraktiver zu machen und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, teilt der ADFC uneingeschränkt
- Durch die konsequente Anwendung der „ERA 2010“ im RVK wird den Vorgaben des Landesverkehrsministeriums für das „Förderprogramm Nahmobilität“, entsprochen. (1)
- Der nächste konsequente Schritt wäre die Mitgliedschaft der Stadt Bornheim bei der AGFS, wofür die Voraussetzungen in Bornheim im Prinzip gegeben sind. Bornheim verfügt über ein weitreichendes Radverkehrskonzept und nach den Beratungen im Stadtentwicklungsausschuss sieht es auch so aus, dass die politischen Parteien dies Konzept unterstützen werden.

## 2. Bestandsanalyse

Die Bewertungen und Einschätzungen der Bestandsanalyse des RVK teilt der ADFC weitestgehend. Ebenso die Kritikpunkte:

- Breite der Radverkehrsanlagen
- Art und Zustand der Oberfläche der Radverkehrsanlage
- Mängel in Führung und Komfort an Knotenpunkten
- Sicherheitsabstände zu Fahrbahnen und Parkständen
- Ausgestaltung von Führungswechsel

Die Aussage, die „Führung (des Radverkehrs) auf der Fahrbahn im Mischverkehr, was aufgrund der Verkehrsstärken und der Verkehrszusammensetzung zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer führt bzw. von einzelnen Nutzergruppen zumindest als subjektiv gefährdend wahrgenommen wird“, trifft unserer Meinung nach voll auf die symbolträchtige Königstraße zu. Auch wenn die Königstraße objektiv gesehen breit genug und Tempo 20 vorgeschrieben ist, so scheuen sich doch viele, nicht so sichere Radfahrer, gegen den Verkehr anzufahren. Hier würde eine farbliche Markierung des Radstreifens helfen und deutlich machen, dass der Radverkehr im Zentrum Bornheims beachtet und berücksichtigt wird.

## 3. Verkehrssicherheit

Kurzfristiges Ziel sollte es sein, auf den vorhandenen Radwegen die Verkehrssicherheit zu verbessern. Dies ist in vielen Fällen schon mit Markierungen möglich. In der Anlage zum Radverkehrskonzept Bornheim sind unter 6. „Räumliche Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung“ die Unfallschwerpunkte aufgeführt, die baldmöglichst beseitigt werden sollten:

- L183 von Walberberg bis Dersdorf
- Königstraße von Sechtemer Weg bis Siefenfeldchen
- Knoten Adenaueralle / Schumacherstraße
- Kreuzungsbereich L118 auf die L300
- L300 zwischen Einmündung L118 und südlicher Stadtgrenze

#### 4. Lückenschluß

Damit die Fahrradinfrastruktur in Bornheim angenommen wird, sind durchgehende Netzverbindungen die Voraussetzung. Unvollständige und lückenhafte Fahrradwege halten die Bürgerinnen und Bürger vom Fahrradfahren ab und mindern den Wert von schon vorhandenen guten Teilstrecken. Im RVK sind unter 3.2. „Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes“ folgende Haupt- und Nebenverbindungsnetze aufgeführt:

- die Radschnellverbindung von Haltestelle Bornheim bis Stadtgrenze Alfter.
- Königstraße/Bonnerstr. bis Ortsausgang Roisdorf
- Verbindung Sechtem - Kardorf über den Eichenweg
- Verbindung Sechtem - Wesseling entlang der L190
- Verbindung Bornheim - Uedorf über Uedorferweg

#### 5. Schnelle Radwegeverbindung

Grundsätzlich sind die einseitigen Zweirichtungsradwege nicht optimal, lassen sich auf Grund der gewachsenen Struktur nicht vermeiden, sehr wohl aber optimieren. Das RVK macht hierzu die notwendigen Anmerkungen und beschreibt ausführlich, was getan werden muss.

Einen deutlich spürbaren Fortschritt wird dagegen der Bau getrennt geführter Radwege bringen. Da der Begriff „Radschnellweg“ genau definiert ist und zwingend eine Fahrbahnbreite von 4 m verlangt, die in Bornheim so nicht nötig ist - Bornheim ist ja keine Großstadt, sondern eine Flächengemeinde - schließen wir uns dem sinnvollen Begriff „schnelle Radwegeverbindung“ an. Wesentlich ist in jedem Fall ein getrennt geführter Radweg, der weitgehend kreuzungsfrei verläuft. Wenn es keine Kreuzung gibt, gibt es keinen Begegnungsverkehr mit Autos, was das Unfallrisiko erheblich minimiert.

Laut Auskunft des zuständigen Mitarbeiters im Verkehrsministeriums NRW, Peter London, steht die 80% Förderung im „Förderprogramm Nahmobilität“ selbstverständlich auch für „schnelle Radwegeverbindungen“ zur Verfügung. Eine solche Verbindung, nicht nur, wie bereits beschlossen von Bornheim über Alfter nach Bonn, sondern durchgehend von Bonn bis nach Brühl, wäre eine attraktive Alternative zur L183. Auch wenn die L183 auch mit Markierungen und neuem Belag für die Verbindung der Bornheimer Ortsteile entlang des Vorgebirges natürlich nötig ist, ist sie für ein zügiges, freies Fahren nicht geeignet.

Das wäre ein „Leuchtturmprojekt“, ein deutliches und mutiges Signal für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad in Bornheim.

Der ADFC freut sich sehr über den RVK, hält jedoch Perspektive der Umsetzung bis 2030 für eine schnelle Radwegeverbindung für viel zu spät. Wer weiß, wie die Fördermöglichkeiten sich bis dahin entwickeln.

## 6. Umlaufsperrn

Die Umlaufsperrn sollten sofort abgebaut werden. Damit kann direkt morgen begonnen werden. Sie sind einfach nur ärgerlich.

## 7. B+R Anlagen

Die Bestandsaufnahme zu den B+R Anlagen ist gründlich und umfassend. Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen sind sinnvoll. Zu den zentral wichtigen Abstellanlagen an den Bahnhöfen Sechtem und Roisdorf sind die notwendigen Beschlüsse im Ausschuss beziehungsweise Rat gefasst. Eine mögliche Radstation wird mitbedacht. Am Haltepunkt in Hersel und am Rathaus wäre zusätzlich die Aufstellung von Fahrradboxen sinnvoll.

## 8. Einbahnstraßen

Zur geforderten Freigabe der Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr ist im RVK das Nötige gesagt, da gibt es nichts hinzuzufügen.

## 9. Sonstiges

Die weiteren, einzelnen Maßnahmen muss man dann Punkt für Punkt durchgehen. Die L300 und der dort fehlende Radweg sind ja oft genug angesprochen worden, die Problematik ist bekannt.

Unseres Erachtens fehlt eine Beurteilung der Situation beim Übergang des Radwegs vom Apostelpfad zur Eichendorffstraße. Auf der Höhe des Friedhofs endet der Radweg und die schmale Straße erlaubt Tempo 50, ohne dass es eine Radverkehrsanlage gibt.

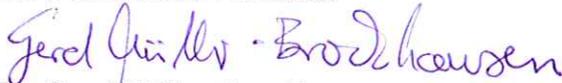
Der überregional wichtige Rheinradweg befindet sich auf Bornheimer Territorium in einem beklagenswerten Zustand. Bei zukünftigen Planungen muß hier auf eine deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr geachtet werden, da beide Arten von Verkehrsteilnehmern den Rheinweg gerne benutzen und auf Grund des schmalen Weges zwangsläufig in Konflikt geraten. Die Verkehrsführung ist teilweise abenteuerlich, etwa da, wo die Radfahrer eine steile Abfahrt hinuntergeführt werden und sie mit hoher Geschwindigkeit auf ahnungslose Fußgänger treffen können.

## 10. Flankierende Maßnahmen

- Die **Mitgliedschaft in der AGFS** dokumentiert den politischen Willen der Stadt, verbessert das Image, ermöglicht den Erfahrungsaustausch mit anderen Städten und verbessert die Fördermöglichkeiten. Die Mitgliedschaft erfordert ein ernsthaftes Konzept und die Erfüllung eines Kriterienkatalogs. Der ADFC Bornheim ist gerne bereit mit den zur Verfügung stehenden Mitteln, die Mitgliedschaft in der AGFS zu unterstützen.
- Es sollte ein **jährliches Budget** für die Radverkehrsinfrastruktur eingerichtet werden, das die Umsetzung der Radinfrastruktur in Zukunft stetig erweitert und den Bedürfnissen der Bürger angepasst werden kann, siehe RVK, Punkt 5.3.3. „Finanzierung von Radverkehrsprojekten“.

- Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) des „Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 2012 empfiehlt 8-18 Euro pro Einwohner pro Jahr für „Einsteiger-Kommune“ (NRVP, S. 63).
- Mit dem **Förderprogramm Nahmobilität** des Landes NRW (bis zu 80%) und dem Klimaschutzprogramm des Bundesumweltministeriums (bis zu 50%) [www.klimaschutz.de/radverkehr](http://www.klimaschutz.de/radverkehr)) gibt es reelle Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des RVK.
- Angesichts der umfangreichen Maßnahmen und Aufgaben, die das RVK ausführlich dokumentiert hat, ist offensichtlich, dass dies nicht zusätzlich vom Bau- und Planungsamt erledigt werden kann. Die Einrichtung einer Stelle für einen **Beauftragten für Nahmobilität**, der sich schwerpunktmäßig um den Radverkehr kümmert, ist notwendig.
- Die Wiederbelebung des **Arbeitskreises Radverkehr**, einberufen und geführt von der Verwaltung, würde nach unserer Meinung die Umsetzung des Konzepts sehr sinnvoll unterstützen und begleiten. Wir würden uns gerne an einem solchen Arbeitskreis beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gerd Müller-Brockhausen  
(ADFC Ortgruppe Bornheim)

*(1) Ich führe die ERA 2010 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Im Übrigen empfehle ich die ERA 2010 den Kommunen generell zur Anwendung. Sofern straßenverkehrs-rechtliche Belange betroffen sind, ist die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde frühzeitig im Planungsprozess zu beteiligen.*

*Ich bitte Sie, bei zukünftigen Zuwendungsbescheiden gemäß FöRi-komStra die Einhaltung der ERA-Standards zur Auflage zu machen.*

*(Quelle: [http://www.adfc-](http://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Aktuelles/Einfuehrungserlass_ERA.pdf)*

*n timers.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Aktuelles/Einfuehrungserlass\_ERA.pdf*)