

**FREUDE.
JOY.
JOIE.
BONN.**

Aktiv durch Bonn

Auf dem Weg zur Fahrradhauptstadt 2020



BONN 
Fahrradhauptstadt 2020



Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Förderung des Radverkehrs hat in der Bundesstadt Bonn schon seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. So gibt es ein gutes Radwegenetz in der Innenstadt und abwechslungsreiche Radwanderwege entlang des Rheins, die sowohl von den Bonnerinnen und Bonnern als auch von Touristen gut angenommen werden. In zunehmender Zahl entstehen „Fahrradstraßen“.

Bonn hat sich durch einen Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2010 das ambitionierte Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 „Fahrradhauptstadt“ in Nordrhein-Westfalen zu werden und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. 20,1 Prozent des CO₂-Ausstoßes¹ stammen nämlich aus dem Straßenverkehr. Deshalb möchten wir erreichen, dass viele Bürgerinnen und Bürger ihre Autofahrten im Kurz- und Mittelstreckenbereich durch Fahrradfahrten ersetzen. Deshalb brauchen wir viele gute und gepflegte Radwege, die dazu einladen, möglichst viele Strecken mit dem Rad zurückzulegen, z. B. den Weg zur Arbeit oder die sonntägliche Spazierfahrt.

Besonders am Herzen liegt uns die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer. Mit verschiedenen Aktionen und Initiativen werden wir das Thema für Jung und Alt, Geübte und Ungeübte, Schüler und Lehrer aufbereiten.

Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) messen wir dem Radverkehr große Bedeutung zu. Denn in keinem anderen Handlungsfeld der Verkehrsplanung lassen sich persönlicher Nutzen (Gesundheit, Fitness, Kostenreduzierung, soziale Kontakte) und gesellschaftlicher Nutzen (Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Folgekosten) so vorteilhaft verbinden wie bei einer konsequenten Förderung des Radverkehrs. Helfen Sie uns, den Radverkehr in Bonn stark zu machen und damit die Lebensqualität in unserer Stadt zu steigern.



Ihr Oberbürgermeister
Jürgen Nimptsch



Der Lebensstil der Zukunft!

Fahrradhauptstadt Bonn

Gesund, umweltbewusst, lebenswert

Das Thema Fahrrad ist aktueller denn je. Anders ausgedrückt: Rad fahren ist „in“. Aus ökologischen Gründen sowieso, aber vor allem weil es gesund ist und den Geldbeutel schont.

Was früher für das Auto galt, gilt heute für das Fahrrad: Es ist weit mehr als nur ein Transportmittel. Es ist Ausdruck eines modernen Lebensstils. Die vielen unterschiedlichen Modelle, angefangen beim klassischen Citybike über ein schnelles Pedelec bis hin zum maßgefertigten Fixie, erlauben es den Besitzern, ihren persönlichen Stil in der Wahl des Rades zu zeigen.

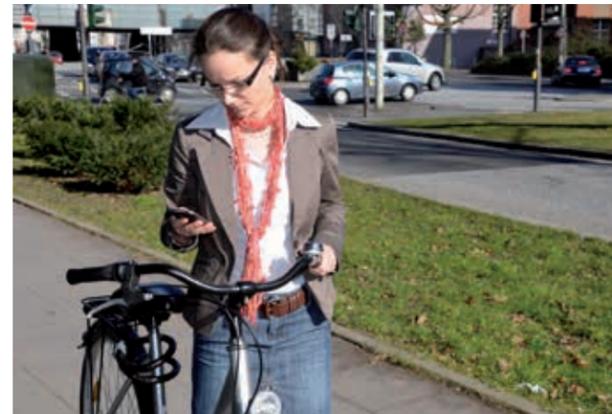
Auch Medien, Politik und die Industrie haben das Fahrrad für sich entdeckt. Auflagenstarke Zeitungen und Magazine berichten über den Rad-Trend. Politiker erkennen, dass Radverkehrsförderung weit mehr ist als ein Anhängsel des Autoverkehrs oder ein sympathisches Plus im Wahlkampf. Fahrradläden haben Hochkonjunktur. Exklusive Mode- und Sportartikelhersteller wie Gucci und Puma setzen auf das Velo und sogar die Automobilbranche (z. B. BMW und Porsche) springt auf den Zug, nein auf das Zweirad, wenn auch elektrisch.



Für den Radler selbst ist der zentrale Punkt der Spaß am Rad und an der Bewegung. Dabei sind die richtigen Voraussetzungen elementar. Das sind nach dem Wetter in erster Linie die Infrastruktur, also die Menge der Radwege,

Schutzstreifen etc., deren Zustand, aber auch flankierende Serviceleistungen, wie bspw. Abstellmöglichkeiten oder die unkomplizierte Kombinierbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln.

Das Fahrrad steht für Freiheit, Individualität, Gesundheits- und Kostenbewusstsein. Deshalb satteln die Deutschen um. Das zeigt sich nicht nur in den sogenannten Modal-



Split-Werten, also in der Verkehrsstatistik, sondern auch in den Verkaufszahlen. In 2012 wurden 3,95 Millionen Fahrräder² in Deutschland verkauft – 0,3 Millionen mehr als 2010. Auch der Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer will künftig den Radverkehr stärker fördern. In NRW ist Radverkehrsförderung längst an der Tagesordnung und sorgt neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur auch für ein fahrradfreundliches Klima. Der Blick zu unseren Nachbarn (Niederlande oder Dänemark) zeigt zwar, dass noch Luft nach oben ist, aber zweifelsohne entsteht hierzulande eine neue Fahrradkultur.

Dass der Fahrradtrend in Bonn längst angekommen ist, beweist die folgende Zahl: 82% aller Bonner³ besitzen bereits ein Fahrrad. Und mit dem erklärten Ziel, Fahrradhauptstadt zu werden, haben Politik und Verwaltung nun ebenfalls ein Zeichen gesetzt.

Schon 2007 wusste der Spiegel: „Der Benzinpreis, die Umweltnot, die Parkplatznot, die Übergewicht-Debatte – eigentlich spricht alles für das Fahrrad. Es hat, anders als das Auto, keine natürlichen Feinde. Alle finden das Fahrrad irgendwie gut. Das Fahrrad ist die Zukunft, staufrei, emissionsfrei, null Gramm CO₂ pro Kilometer.“⁴

Im Klartext heißt das:

Je mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden – im Alltag oder in der Freizeit – desto besser für alle! Und zwar in jeglicher Beziehung.

Sowohl die persönliche Gesundheit als auch das Gesundheitssystem profitieren von der Steigerung des Radverkehrs. Denn: Je gesünder die Bevölkerung, desto weniger Kosten für Krankenkassen und Co.

Apropos Kosten: Die eigene Haushaltskasse freut sich über jede eingesparte Tankfüllung und der Motor ebenfalls – insbesondere wenn es sich um kurze Strecken handelt.

Mehr Radverkehr steht auch für mehr Lebensqualität: Die Straßen sind ruhiger, die Luft ist sauberer und durch die „Entschleunigung“ sind die Straßen sicherer – insbesondere für Kinder und Senioren. Mehr Radverkehr macht die Stadt zum Lebens- und Bewegungsraum!

Dass Umwelt und Klima davon profitieren und somit ein wichtiger Beitrag zum städtischen Klimaschutz geleistet wird, ist ohne Frage die wertvollste „Nebenwirkung“.

Kurzum: Das Fahrrad ist DAS Verkehrsmittel der Zukunft! Es hält seine Besitzer gesund, ist effizient, gibt Antworten auf drängende Fragen des Klima- und Umweltschutzes und erhöht die Lebensqualität in unseren Städten.

Es gibt also viele gute Argumente für die Radverkehrsförderung – gehen wir's an!

Hätten Sie's gewusst?

- Die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation lautet, sich täglich 30 Minuten moderat zu bewegen. Wer sich daran hält, senkt das Herzinfarkt-Risiko um 50% und das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden, um 60%.⁵
- Nur 30 Minuten Bewegung am Stück setzen sogenannte Glückshormone frei. Diese zaubern uns nicht nur ein Lächeln auf die Lippen, sondern helfen uns auch beim Umgang mit Stress.
- Bewegung macht schlau, denn durch Bewegung bilden und verzweigen sich Nervenzellen im Gehirn neu.⁶
- Regelmäßige Bewegung ab der Lebensmitte senkt das Risiko, an Alzheimer zu erkranken, um 60%.⁷
- Drei Stunden Bewegung pro Woche sind der Garant für eine schlanke Linie. Entscheidend ist, dass es sich um ausdauernde Bewegung handelt, weil dabei fast ausschließlich Fett verbrannt wird.⁸
- Beim Radfahren verteilt sich das Körpergewicht zu fast 70% auf Sattel, Lenker und Pedale. Das heißt, Knochen und Gelenke werden entlastet – insbesondere für alle, die ein paar Kilos zu viel auf die Waage bringen, ein unschlagbarer Vorteil!⁹
- Ist das Fahrrad richtig eingestellt, wird die Rückenmuskulatur optimal trainiert – das beugt Bandscheibenvorfällen und anderen Rückenleiden vor.
- Das Darmkrebsrisiko sinkt mit Bewegung um 50%, bei Brustkrebs sind es immerhin 30-40%.¹⁰ Außerdem steigen die Heilungschancen bei Krebs in Kombination mit Bewegung um ein Vielfaches.

Warum Bonn? Warum Fahrradhauptstadt?

Pfarrer Michael Doerr, Vilich

Ich habe mir das Radfahren als Kind in unserem Garten selber beigebracht. Mein älterer Bruder konnte schon Rad fahren und ich wollte da nicht nachstehen. Später bin ich als Messdiener und in der Freizeit viel mit dem Rad unterwegs gewesen. Wir hatten damals im Dorf einen kleinen Aktionsradius und da konnte man sich mit dem Rad gut und selbstständig bewegen.



Ich fahre heute gerne Rad, wenn ich in meiner Gemeinde unterwegs bin. Da bin ich oft schneller als mit dem Auto, ich tue etwas für meine Gesundheit und ich kann spontan anhalten und mit den Leuten sprechen, wenn es sich so ergibt. Als Pfarrer und Christ ist es für mich selbstverständlich, ganz bewusst zur Bewahrung der Schöpfung das Rad zu nehmen, sooft es möglich ist.

Dr. Reinhardt Lutz, Kanzler der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

Ich bin mehr als nur Gelegenheits-Radfahrer und deshalb häufig mit meinem Rad in der Stadt unterwegs. Warum? Ich sehe die Vorteile des Radfahrens: Es bringt mich innerstädtisch schnell – meist schneller, als es ein Pkw schaffen könnte – an mein Ziel. Es vermittelt mir das gute Gefühl, etwas für mein Wohlbefinden und meine Gesundheit zu tun. Und es macht mir zufälligerweise auch noch Spaß! Ich möchte meine Sympathie für diese Art der Fortbewegung an dieser Stelle



gerne werbend nutzen, um auch andere vom persönlichen und öffentlichen Nutzen des Radfahrens zu überzeugen. Als Kanzler der Universität Bonn weiß ich, dass mein eigenes Verhalten auch von unseren Studenten beobachtet wird. Gerade diese jungen Menschen möchte ich zum Mitmachen und damit zugleich zu einem sozialen Umgang mit unseren Nachbarn und unserer Umwelt ermutigen. Wer Fahrrad fährt, lärmt nicht und belastet die Umwelt nicht mit Schadstoffen. Man tut also nicht nur sich selbst einen Gefallen (Stichwort Gesundheit), sondern auch Dritten und ganz allgemein der Umwelt. Im Fahrradfahren verbinden sich eigennütziges und fremdnütziges Verhalten auf sympathisch unaufdringliche Weise.

Helmut Kollig, Bezirksbürgermeister Bonn



Rad fahren bedeutet für mich die Verbindung des Angenehmen mit dem Nützlichen.

Ziele von Terminen – privat, beruflich oder im Ehrenamt – sind für mich in der Innenstadt mit dem Fahrrad besser und schneller als mit einem Kraftfahrzeug zu erreichen, wenn man nicht sperrige oder schwere Dinge bewegen muss. Eine gute Infrastruktur für Fahrradfahrer und ihr Ausbau ist ein erklärtes politisches Ziel, welches wir die nächsten Jahre gemeinsam weiterverfolgen wollen. Das ist gut für uns alle und für unsere Stadt, die dadurch noch lebenswerter werden wird!

Werner Rambow, Bezirksbürgermeister Beuel

Seit etwas mehr als einem Jahr bin ich als Bezirksbürgermeister von Beuel tätig.

Ich bin sehr viel mit dem Rad unterwegs, weil ich das schon immer getan habe. Die positiven und sehr intensiven Erlebnisse, die ich bei Bergtouren mit dem Rad im Schwarzwald hatte, prägen meine Einstellung zum Radfahren heute noch. Ich habe keine Veranlassung gesehen, mein Verhalten diesbezüglich als Bezirksbürgermeister zu verändern.



Im Gegenteil: Ich bin dadurch den Bürgerinnen und Bürgern sehr nahe und die Menschen sprechen mich sehr häufig darauf an. „Sie sind ja wirklich mit dem Rad da“ höre ich zum Beispiel. Ich besitze auch kein Auto und leihe mir eines, wenn es nicht anders geht. Aber das kommt eher sehr selten vor. Auf dem Weg zur Arbeit und zu Terminen bin ich einfach schneller und ehrlich gesagt freue ich mich, wenn ich dann mit dem Rad am Stau vorbeifahren kann! Das bestätigt meine Entscheidung und ich hoffe, dass in den nächsten Jahren immer mehr Menschen auf das Rad umsteigen. Es wäre schön, wenn es ein lückenloses Angebot an Radwegen gäbe und auch die Beschilderung keine Zweifel aufkommen ließe – auch für Ortsunkundige! Gegenseitige Rücksichtnahme ist mir dabei ein Herzensanliegen und nach meiner festen Überzeugung auch die einzige Möglichkeit, ein gutes Miteinander zu pflegen. Dafür werde ich mich einsetzen!



Annette Schwolen-Flümann, Bezirksbürgermeisterin Bad Godesberg

Rad fahren ist gesund, umweltfreundlich und schafft Lebensqualität. Als Bezirksbürgermeisterin von Bad Godesberg, aber auch privat nutze ich das Fahrrad daher sehr gerne. Wenn ich mit dem Rad unterwegs bin, nehme ich vieles intensiver und unmittelbarer wahr. Ob ich am Rhein entlang fahre oder im Stadtpark unterwegs bin, ob ich dienstlich oder privat tätig bin, immer wird mir bewusst, wie schön es in Bad Godesberg ist. Natürlich gibt es immer noch viele Bereiche, die wir verbessern können. Das gilt auch für den Radverkehr. So muss das Radfahren noch sicherer werden und die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln kann noch verbessert werden. Dabei müssen wir auch die Bedürfnisse aller Generationen und Zielgruppen im Auge haben.

Mir ist es als Politikerin ein wichtiges Anliegen, dass die Bedeutung des Fahrrades als städtisches und umweltfreundliches Verkehrsmittel weiter zunimmt. Und dass wir die hierzu erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen. Die Nutzung des Fahrrads bedeutet für mich individuelle und persönliche Freiheit. Diese positive Erfahrung möchte ich gerne allen Bürgerinnen und Bürgern weitergeben.

Dr. med. Andreas Tautz, Chief Medical Officer von Deutsche Post DHL

Als Chef des Gesundheitsmanagements von Deutsche Post DHL freue ich mich, dass mittlerweile Kolleginnen und Kollegen aus 16 Ländern über eine Million Kilometer mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurücklegen. Dass Radfahren gesundheitsförderlich ist und zudem die Umwelt schont,



ist ja hinlänglich bekannt. Für mich ist Fahrradfahren aber auch ein Alltags-Luxus. Denn mein Faltrad begleitet mich nicht nur in Bonn, sondern auch bei meinen Geschäftsreisen und bietet mir so die Gelegenheit, immer wieder eine neue Umgebung zu erkunden – bzw. im wahrsten Sinne des Wortes unmittelbar zu erfahren.

**Petra Thorand,
Bezirksbürgermeisterin Hardtberg**

Fahrrad fahren tut gut! Öffnet den Blick, spart Benzin und schützt das Klima. Aber vor allem trainiert es den eigenen Körper und fördert die Gesundheit. Mit dem Fahrrad bewegt man sich schnell, man ist flexibel: ob zum Arbeitsplatz oder zur Schule, ob in der Freizeit oder als Leistungssport. Das Fahrrad ist ein Allroundverkehrsmittel. Hat man viele Steigungen oder längere Strecken zu fahren, so sind Elektroräder eine gute Alternative.



Die Grundvoraussetzung für eine stärkere Nutzung ist neben geeigneter Fahrradinfrastruktur eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur, die überall in der Stadt und in der Stadtverwaltung zu spüren sein sollte. Gemeinsam können wir etwas bewegen für den Fahrradverkehr.

**Prof. Sigurd Trommer,
Stadtbaurat a. D., Bonn**

Ich nutze das Fahrrad für fast alle Wege im Arbeitszusammenhang bis zehn Kilometer – auch im Winter! – und darüber hinaus für Freizeit und im Urlaub (z. B. rund um den Bodensee). In Bonn ist die Nutzung des Rades zeitlich gesehen konkurrenzlos, und ich freue mich, gleichzeitig etwas für Gesundheit und Wohlbefinden zu tun. So erhalte ich mir eine Grundkondition für mein Hobby Skifahren und für andere sportliche Aktivitäten. Fahrrad fahren entspannt nach anstrengender Büroarbeit und stärkt die Psyche, wie mir auch viele Menschen bestätigen, die ich zum Fahrradfahren animiert habe.

Schlechtes Wetter? Im Rucksack habe ich Regenkleidung dabei, die aber nur selten zum Einsatz kommt, denn in Bonn gibt es kaum fahrraduntaugliches Wetter! Von klein auf an das Fahrradfahren und das Vorbild der Eltern gewöhnt, fah-



**Prof. Heiner Monheim, Gründervater der AGFS,
Mitbegründer des Bonner ADFC**

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kostet vergleichsweise wenig, bringt aber großen kommunalen Nutzen. Fahrradförderung sichert die Erreichbarkeit der Standorte. Bonn hat zeitweise einige Innovationen in der Fahrradplanung ermöglicht: die Angebotsstreifen, die Öffnung vieler Einbahnstraßen, die Fahrradmitnahme



auf Bergstrecken des ÖPNV, die sehr beliebte und stark frequentierte Radstation. In den letzten Jahren ist der Fortschritt nicht mehr so eindeutig. Neue Anstrengungen sind erforderlich, wenn Bonn wirklich Fahrradhauptstadt werden will. Beim Thema Einbahnstraßenöffnung gibt es noch Nachholbedarf. Und beim Thema Fahrradstraßen fehlt die Umsetzung des ambitionierten Netzkonzepts. Bonn braucht auch dringend ein dezentrales Leihfahrradsystem, die paar ICE-Fahrräder von DB-Rent am Hbf sind viel zu wenig. Bonn braucht auch mehr Stadt-Umland-Kooperation bei der Radnetzplanung, damit ein ganzes System von Schnellradwegen entsteht.



**Eckart Wüster, Superintendent des Kirchenkreises
Bonn und Gemeindepfarrer in Bornheim**

80% der deutschen Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. Dieses kostengünstige Verkehrsmittel kann jeder und jede nutzen, unabhängig vom Geldbeutel. Das Fahrradfahren hat viele Vorteile; wir müssen sie uns nur zu eigen machen und in unseren Köpfen und Herzen verankern.

ren auch unsere Kinder an ihren Studienorten Fahrrad. Wer es noch nicht in seinem täglichen Leben nutzt, sollte unbedingt damit anfangen: Es steigert die Lebensfreude! Ich bin davon überzeugt, dass ein noch höherer Radverkehrsanteil auch ein gesamtgesellschaftlicher Gewinn wäre.

**Prof. Dr. Roland Vorreuther,
Waldkrankenhaus Bad Godesberg**

Als Mediziner weiß ich, dass das Radeln den Kreislauf stimuliert, den Stoffwechsel anregt, die Gelenke geschmeidig hält und die Widerstandskraft stärkt. Aber regelmäßige – am besten tägliche – körperliche Betätigung hat den besten Effekt auf die Gesunderhaltung. Freizeitsport, den man nur ein- oder zweimal pro Woche ausübt, ist besser als nichts, aber weitaus weniger effektiv.



Regelmäßige körperliche Betätigung lässt sich für mich als beruflich stark eingebundene Person nur in den Alltag integrieren, indem ich den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklege.

Auch fühlt man sich einfach wohler, wenn man auf dem Heimweg Stress abbaut und „den Kopf freibekommt“. Für mich ist Radfahren Lebensqualität und holt auf dem Weg zur Arbeit ein Stück Freizeit in den Alltag.

Keine Angst vor schlechtem Wetter, es gibt nur falsche Kleidung! Ich fahre nur dann nicht mit dem Fahrrad in die Klinik, wenn morgens laut der Regen gegen die Fenster schlägt, und das kann man im Jahr an zwei Händen abzählen. Bei jedem anderen Wetter möchte ich die positiven Effekte nicht missen und nutze das Fahrrad.

Dazu kann die vorliegende Broschüre ihren Teil beitragen. Radfahrer stehen nicht im Stau, bewegen sich an der frischen Luft (was nebenbei auch die Gesundheit fördert), haben geringere Kosten, tun etwas für die Umwelt und sind in der Stadt oft schneller am Ziel als die Autofahrer. Und auch die Suche nach Parkplätzen hat man schnell beendet. Eigentlich ist es ein kleiner Schritt vom Auto auf das Rad. Und vielleicht kann dann die leidige Diskussion um die Frage beendet werden, wer denn nun mehr Verkehrsverstöße verübt, Rad- oder Autofahrer. Eigentlich braucht man sich nur in den jeweils anderen hineinzuversetzen, um zu erkennen, wie das Miteinander im Straßenverkehr besser gestaltet werden kann.

Aber nicht nur in der Stadt ist das Fahrrad eine wunderbare Art der Fortbewegung. Ich freue mich schon auf meine nächste Radtour, bei der ich wunderbar abschalten und die Natur genießen kann.



**Marianne Pitzen,
Leiterin des Frauenmuseums in Bonn**

Seit 15 Jahren haben wir kein Auto mehr. Ein Grund dafür war der Parkplatzmangel trotz Anwohnerausweis. Unsere Wohnung liegt in der Nähe zum Hauptbahnhof, so spare ich ohne Auto viel Geld, kann oft Taxi fahren und ansonsten das Leben vom Fahrradsattel aus stressfreier genießen. Fahrradfahren ist für mich kein Freizeitvergnügen, sondern die beste Möglichkeit, zur Arbeit zu kommen.

Der tägliche Weg von der Südstadt durch die Innenstadt in die Nordstadt ist per Rad ideal, jeden Tag freue ich mich über die Schönheit des Hofgartens mit Schloss und Alleen, das Gesamtbild der Stadt und besonders auf den Münsterplatz.

Durch die Innenstadt sollte es eine Fahrradspur geben, die auch während der Märkte und Events erhalten bleibt – eben weil das Fahrrad zu meinem und anderer Leute Berufsalltag gehört. Das muss ernst genommen werden!

Auch die Radfahrerinnen und Radfahrer sollten aufmerksamer sein, Rücksicht nehmen und den öffentlichen Raum nicht mit einem Sportplatz verwechseln!

Autofahrerinnen und Autofahrer sollten sich über jeden freuen, der Fahrrad fährt. Dadurch werden die Straßen und Parkplätze entlastet.



Leitbild und Ziele

Der Radverkehrsstrategie zugrunde liegt das Leitbild der zukünftigen Fahrradhauptstadt Bonn.

Eine VISION zum Genießen:

In Bonn herrschen die bestmöglichen Voraussetzungen zum sicheren und komfortablen Radfahren. Auf fahrradfreundlichen Straßen und Wegen, die ein lückenloses Radverkehrsnetz bilden, tummelt sich Groß und Klein, Alt und Jung, Sprinter und Gemütlichkeitsfahrer, ohne sich gegenseitig ins Gehege zu kommen. Dank guter Beschilderung weiß man immer, wo es langgeht. Davon profitieren nicht nur die Bonner Bürgerinnen und Bürger, sondern auch ihre Gäste. Diese können sich jederzeit auch ein Bonn-Mietrad ausleihen, falls sie kein eigenes Fahrrad zur Verfügung haben oder es gerne in Kombination mit dem ÖPNV nutzen möchten. Parkplatznot war gestern, denn

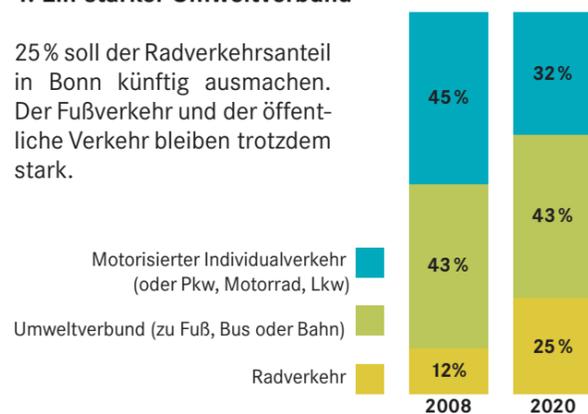
es werden überall ausreichend gute Fahrrad-Stellplätze angeboten. Beim Einkaufen mit dem Rad wird man durch Serviceangebote unterstützt, z. B. Bringdienste oder Schließfächer. Auch Radtouristen finden in Bonn optimale Bedingungen, sodass der boomende Fahrrad-tourismus auch in Bonn Einkehr hält.

Die Stadtverwaltung und die Bonner Arbeitgeber gehen mit gutem Beispiel voran. Durch Schulungen und Informationsangebote sind sie für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert. Der Austausch findet in den drei Arbeitskreisen des Runden Tisches Radverkehr statt, der schon seit einigen Jahren besteht und ein funktionierendes Netzwerk von Akteuren hervorgebracht hat.

Die drei wichtigsten Ziele auf dem Weg zur Fahrradhauptstadt 2020 lauten:

1. Ein starker Umweltverbund

25% soll der Radverkehrsanteil in Bonn künftig ausmachen. Der Fußverkehr und der öffentliche Verkehr bleiben trotzdem stark.



2. Hohe Verkehrssicherheit

Es gibt deutlich weniger verunglückte Radfahrer in Bonn. Insbesondere die Anzahl schwer verletzter und getöteter

Radfahrer wird in Anlehnung an die „Vision Zero“ – soweit möglich – auf null gesenkt.

Vision Zero bezeichnet das Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt. Ursprünglich aus dem Arbeitsschutz wurde in den 1990er-Jahren Vision Zero in Schweden auf den Straßenverkehr übertragen. Der Grundgedanke von Vision Zero ist, dass Menschen Fehler machen. Daher muss das Verkehrssystem so gestaltet werden, dass diese Fehler nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen.

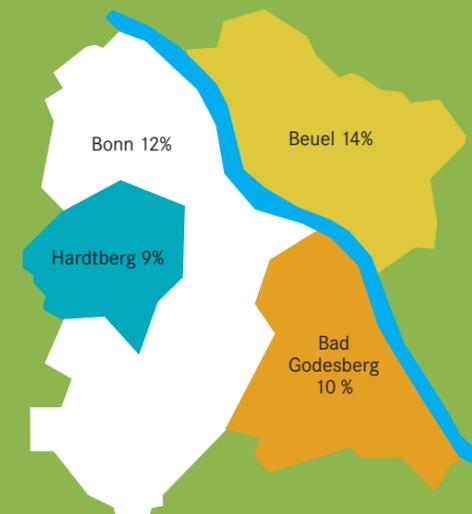
3. Zufriedene Bürgerinnen und Bürger

Bonn wird zum Synonym für ein positives Fahrradklima, Fahrradfreundlichkeit und eine hohe Lebensqualität. Treibende Kraft sind die Bonner Bürgerinnen und Bürger sowie die ansässigen Unternehmen.

Das Fahrrad gilt als intelligente Wahl, ohne jedoch andere Verkehrsmittel auszuschließen. „Situationsangemessene Verkehrsmittelwahl“ heißt das Stichwort!

Wie wichtig der Stadt Bonn das Erreichen der Ziele ist, zeigt sich in der Zusage, jährlich den Status quo im sogenannten Bonner Fahrradklimatest zu überprüfen und sich somit einer Qualitätsprüfung zu unterziehen!

Bonn konkret Ausgangssituation und bisherige Ergebnisse



Wenn es um die Förderung des Radverkehrs geht, kann Bonn mit Stolz auf viele Jahre der Radverkehrsförderung zurückblicken. Bereits 1977/78 hat die Stadt Bonn das erste Radweghauptnetz definiert. Mit der Einstellung eines Fahrradbeauftragten erfolgte 1981 die Professionalisierung der Radverkehrsförderung. Seit 1988 wurden systematisch zahlreiche Radwege – frei und straßenbegleitend geführt – sowie Schutzstreifen angelegt. Seit 1995 ist die Stadt Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Das Engagement zur Radverkehrsförderung liest sich heute so¹¹:

- 82% der Haushalte in Bonn besitzen mindestens ein Fahrrad, im Schnitt sind es sogar zwei Räder pro Haushalt.
- Im Vergleich mit anderen deutschen Städten hatte Bonn 2012 mit 12% einen überdurchschnittlichen Radanteil am Modal Split (siehe auch Karte oben).
- 44% der Bonner Bürger fahren täglich oder zumindest mehrmals die Woche Rad.
- Dabei dominieren Freizeit- (36%) und Einkaufswege (23%). Aber auch 14% der Arbeits- und 11% der Ausbildungswege werden mit dem Rad gefahren.
- Teenager zwischen 10 und 17 Jahren sind die fleißigsten Radler (23%).

Ein großes Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils liegt auf der Kurzstrecke, also auf allen Wegen unter sechs Kilometer Länge¹². Dies gilt es im „kompakten“ Bonn zu nutzen!

Entwicklung der Radunfälle

Hier gibt es sowohl eine schlechte wie auch eine gute Nachricht. Die schlechte Nachricht lautet, dass die Zahl von Unfällen mit leicht verletzten Radfahrern in den letzten Jahren überdurchschnittlich gestiegen ist. Positiv hingegen ist, dass entgegen dem bundesdeutschen Trend die Zahl der getöteten und der schwer verletzten Radfahrer konstant geblieben ist.¹³

Auf der Suche nach Ursachen konnten zwei Hauptgründe ermittelt werden. Zum einen die fehlende Sorgfalt von Pkw-Fahrern beim Ab- und Einbiegen, zum anderen das „Geisterfahren“ von Radlern.¹⁴ Daher sollen die Sichtbezie-

hungen an Knotenpunkten und Einmündungen verbessert und über kreative Verkehrssicherheitsarbeit die Radfahrer in korrektem Verhalten unterstützt werden.

RadRegionRheinland

Seit 2011 ist Bonn Mitglied des RadRegionRheinland e.V. Doch schon in den 1990er-Jahren wurde durch die Stadt Bonn der Erlebnisweg Rheinschiene initiiert, dessen Geschäftsstelle seit dem Jahr 2000 in Bonn sitzt. Als Projekt im Rahmen der Regionale 2010 hatte Bonn maßgeblichen Anteil an der Entwicklung des Projektes RadRegionRheinland. Dessen Ziele sind eine gemeinsame Förderung des Radtourismus, die Positionierung des Rheinlandes als Reise- und Naherholungsziel und damit die Stärkung der regionalen Wirtschaft sowie der Ausbau der Infrastruktur. 2012 und 2013 wurden als erste Projekte ein mobiler Radreiseführer entwickelt und ein einheitliches Beschilderungssystem auf Basis von 350 Knotenpunkten in der Region aufgebaut.

Ergänzt wird das touristische Angebot auch durch die Radstation am Bonner Hauptbahnhof. Dort gibt es nämlich seit 2011 ein sogenanntes „Einweg-Miet-System“. Nutzer von Autovermietungen kennen das Prinzip schon länger: Das Fahrzeug muss nicht mehr am Ausleihort zurückgegeben werden, sondern kann gegen einen geringen Aufpreis auch an einem anderen Standort abgegeben werden. Gleiches gilt nun für die Räder der Radstationen Bonn, Brühl, Köln, Kerpen/Horrem, Grevenbroich, Neuss und Düsseldorf. Die Angebote für Freizeitradler sind vor allem durch die Lage Bonns am Rhein, eingebettet zwischen Kottenforst und Siebengebirge, sehr attraktiv. Im Regionale-Projekt Grünes C werden der Grün-Gürtel im Bonner Norden vom Messdorfer Feld über Mondorf bis zur Siegmündung noch attraktiver gestaltet, was vor allem für die Freizeitradler interessant ist.

Die Erfolgsgeschichte ist längst nicht zu Ende. Mit dem Ziel, Fahrradhauptstadt 2020 zu werden, wurde das nächste Kapitel aufgeschlagen.

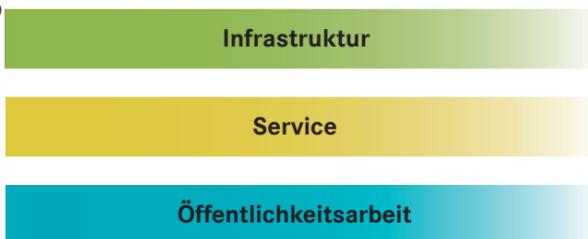
Strategie und Bausteine der Radverkehrsförderung



Park and Go

Abstellanlagen: Gut geparkt ist halb gewonnen

Radverkehrsförderung



Bereits mehrfach ist der – zugegeben etwas sperrige – Begriff „Radverkehrsförderung“ gefallen. Darunter versteht man alle Bemühungen, mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen. Moderne Radverkehrsförderung bedient sich der Erkenntnis, dass allein der Bau von Radwegen nicht ausreicht, sondern Service und Öffentlichkeitsarbeit eine ebenso entscheidende Rolle spielen.



Abstellen

Auch für die Bonner Radverkehrsförderung gilt das Prinzip „Radverkehr als System“.



Infrastruktur



Umsteigen



Service



Öffentlichkeitsarbeit

Jeder, dem schon einmal sein Rad gestohlen wurde, weil er nicht wusste, wohin damit, oder dessen Rad durch mangelhafte Anlagen beschädigt wurde, weiß: Abstellanlagen sind ein wichtiges Element der Radverkehrsförderung. Deshalb wird hier das Angebot ständig modernisiert und erweitert. In Bonn gibt es schon seit 2009 ganz konkrete Abstellanlagenkonzepte für Bonn-Zentrum und Bad Godesberg; an den Konzepten für die anderen Stadtteile wird aktuell gearbeitet. Es geht in erster Linie darum, die Zahl der Stellplätze mit hochwertigen Abstellanlagen zu erhöhen – dazu zählen auch die Bike-and-Ride-Anlagen und die Stellplätze an Stadtbahnhaltestellen. Außerdem werden Anlagen, die beschädigt sind bzw. nicht mehr dem geforderten Standard entsprechen, sukzessive ausgetauscht. Allein in der Innenstadt sollen mehr als 1 000 Stellplätze auf Vordermann gebracht werden. Der im Jahr 2010 beschlossene neue Standard heißt „Anlehnbügel aus Rundrohr“.



Bonner Standardbügel

Was für das Wegenetz gilt, hat auch bei den Abstellanlagen Geltung: Je nachdem, was gerade mit dem Rad erledigt wird, verändern sich die Ansprüche an die Abstellanlagen. Ein Beispiel: Will ich nur schnell ein paar Brötchen holen, reicht mir ein ganz normaler Fahrradständer. Bin ich aber als Radtourist unterwegs, muss ich mein Gepäck einschließen können und ggf. neue Luft „tanken“. In Bonn wird diesem Aspekt mit dem „Prinzip des abgestuften Angebots“ begegnet. Das heißt: Je wichtiger der Standort, desto vielfältiger die Ausstattung der Abstellanlage.

Abstellanlagen

Die verschiedenen Abstellanlagen im Überblick

1. RADStation

Die RADStation ist die „Königin“ der Abstellanlagen. Sie bietet neben bewachtem Fahrradparken auch verschiedene (fahrradbezogene) Dienstleistungen an wie z. B. Gepäckaufbewahrung, Reparaturservice oder Fahrradverleih.

2. RADServicePoint

Dieses Angebot richtet sich an Radtouristen und Umsteiger auf den ÖPNV. RADServicePoints werden in Gebäuden wie z. B. Parkhäusern eingerichtet. Das Serviceangebot umfasst Gepäckschließfächer, eine Luftpumpe sowie einen Schlauchautomaten.

3. RADParkplatz

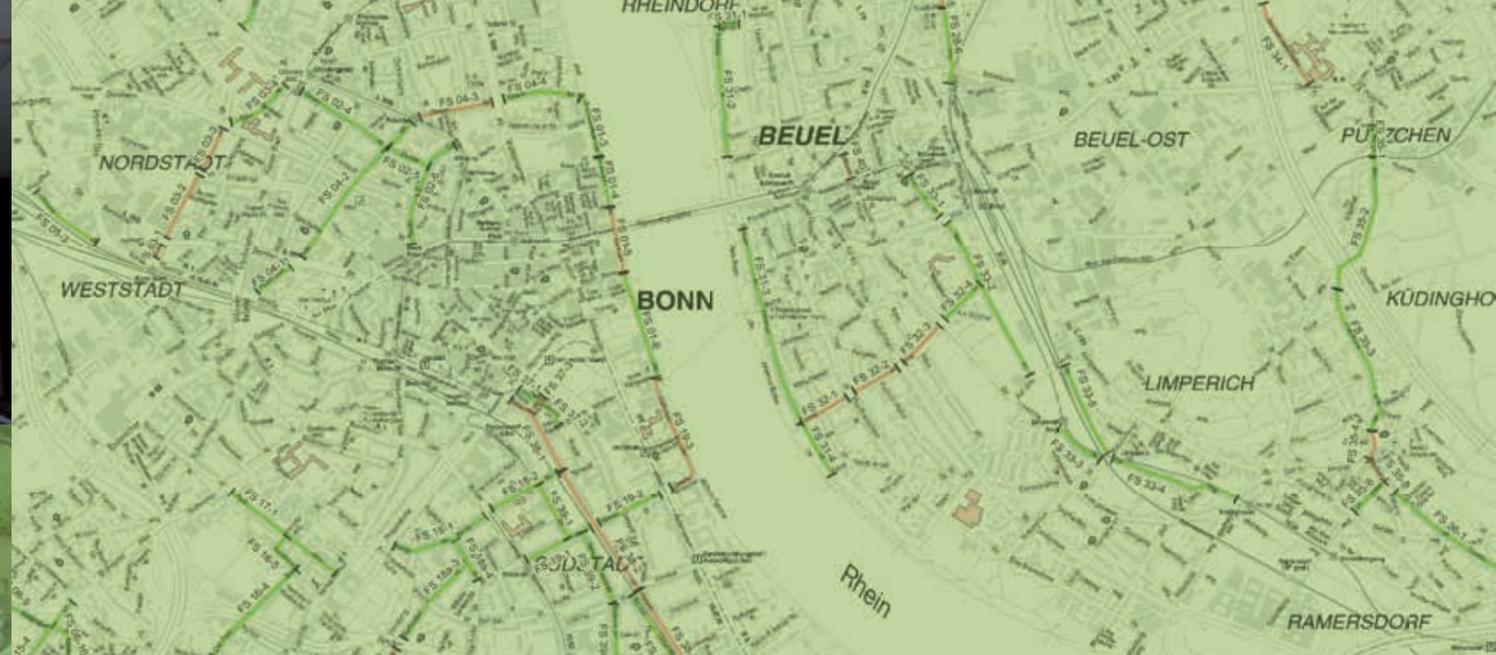
Die RADParkplätze liegen in den Zufahrtbereichen zur Fußgängerzone und Innenstadt sowie den Bezirkszentren. Sie sind überdacht und mit einer Luftpumpstation ausgestattet. Sie sollen in erster Linie Einkaufenden und Beschäftigten dienen.

4. RADAbstellplatz

RADAbstellplätze sind dezentrale Abstellanlagen mit wenigen Stellplätzen. Sie bestehen aus Fahrradständern ohne weitere Angebote.



Speziell an die Örtlichkeit angepasster Altstadtbügel



Wir ebnen Wege

Infrastruktur: das Wichtigste für ein gelungenes Fahrerlebnis!

In Bonn weiß man schon lange: Das beste Argument, um mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern, ist eine gute Infrastruktur, auf der man sicher und komfortabel, mal schnell, mal langsam direkt zum Ziel, am Stau vorbei- und nebeneinanderfahren kann. Deshalb verfügt Bonn über ein gut ausgebautes Radwegenetz aus Radwegen, Fahrradstreifen und durchgängigen Schutzstreifen von fast 300 Kilometern Länge. Sowohl Alltags- als auch Freizeitradler kommen hier auf ihre Kosten.

Ergänzt wird das Netz seit 1998 durch die Öffnung von vielen Einbahnstraßen für den Radverkehr. Weitere Öffnungen von Einbahnstraßen werden geprüft.

Die Radfahrer stellen unterschiedliche Ansprüche an „ihre“ Radwege. Die Freizeitradler wollen auf möglichst attraktiven, familienfreundlichen Wegen dem Radvergnügen fröhnen. Auf Alltagswegen zum Einkaufen oder zur Arbeit will man hingegen möglichst schnell von A nach B kommen. Die Zauberworte sind „bedarfsgerechte Führung“. In Bonn soll nach und nach ein Radwegenetz mit Haupt- und Nebenrouten entstehen. Die Grundsätze für das Radwegenetz sind eine geschlossene Wegeföhrung (also keine Lücken zwischen den Radwegen) und natürlich die Sicherheit.

Ein wichtiges Element für die Radverkehrsnetze sind Fahrradstraßen. In Bonn gibt es momentan sieben Fahrradstraßen. Sie dienen oft als Alternativrouten zu stark befahrenen Straßen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Der Radverkehr wird gebündelt, sicher und komfortabel!



Kennedybrücke mit Zweirichtungsradwegen auf beiden Seiten

Fahrradstraßen können vielerlei Funktionen haben: Sie können Hauptverbindungen zwischen den Stadtteilen sein, die Erschließung von Wohngebieten ergänzen oder die Zufahrten zu beliebten Radlerzielen erleichtern. Der Bestand soll zu einem dichten und funktional gegliederten gesamtstädtischen Fahrradstraßennetz ausgebaut werden. Dazu ist ein gesamtstädtisches Konzept erarbeitet worden, das im Frühjahr 2013 den Bürgern vorgestellt wurde. Einen wichtigen Beitrag zu diesen Planungen lieferte der ADFC Bonn/Rhein-Sieg. Die Umsetzung erfolgt ab Herbst 2013.



Schutzstreifen sind ein wichtiges Mittel, um Radfahrern Raum auf den Straßen zu geben.

Radschnellwege

Mit Blick auf die zahlreichen Staus auf Bonner Straßen und einer Entlastung der Busse und Bahnen bietet der Radverkehr erhebliche Potenziale. Zusätzlich soll das Angebot an neuen Wegen für die schnellen Radfahrer durch die Anlage neuer Radschnellwegeverbindungen in der Region Bonn/Rhein-Sieg erheblich verbessert werden.

Was sind Radschnellwege?

Radschnellwegeverbindungen sollen landesweit möglichst einheitliche Standards erfüllen. Auf freier Strecke müssen Radwegbreiten von vier Metern eingehalten werden, die nicht von Fußgängern genutzt werden. Weitere Elemente können aber auch extrabreite Fahrradstreifen oder Fahrradstraßen sein. Radschnellwegeverbindungen sollen möglichst kreuzungsfrei geführt sein oder eine Bevorrechtigung für die Radfahrer an den Kreuzungen vorsehen.

Im Januar 2013 haben das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. einen Planungswettbewerb für Radschnellwege ausgelobt. Da am Planungswettbewerb nur Arbeitsgemeinschaften von mindestens zwei Kommunen aus Nordrhein-Westfalen teilnahmeberechtigt sind, fanden zahlreiche Abstimmungen auf regionaler Ebene statt.

Die Stadt Bonn sieht für die starken Pendlerströme aus dem Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn, auch wegen den anste-

henden und über mehrere Jahrzehnte andauernden Sanierungs- und Neubaurbeiten bei wichtigen Brückenbauwerken in der Region, die Notwendigkeit und Chance, den Radverkehr im Ballungsraum Bonn/Rhein-Sieg zu einer zentralen Säule der Nahmobilität weiterzuentwickeln. Ein sehr hohes Potenzial für Radschnellwege wurde u. a. auf folgenden Relationen ermittelt:

1. Bornheim-Alfter-Bonn
2. Bonn-Troisdorf
3. Troisdorf-Siegburg
4. Bonn-Sankt Augustin-Siegburg

Rücksicht kommt in Bonn an

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die modellhafte Verkehrssicherheitskampagne bislang in den Städten Berlin und Freiburg gefördert. Die Kampagne hat die Verbesserung des Verkehrsklimas auf den Straßen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Ziel.

Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (GDV), die beteiligten Städte sowie lokale Sponsoren haben zur Finanzierung der Kampagne beigetragen.

Die Kampagne beschreitet dabei neue Wege. Weder droht sie mit dem erhobenen Zeigefinger, noch arbeitet sie mit Schuldzuweisungen. Stattdessen werden die Begriffe „Vorsicht“ und „Rücksicht“ aus dem Paragraphen 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in den Mittelpunkt gestellt. Die Kampagne arbeitet dabei bewusst augenzwinkernd mit Methoden der Produktwerbung – in diesem Fall für das Produkt „Rücksicht“ in Form einer so benannten Getränke-dose. Damit wirbt eine moderne Figur des Christophorus (des Schutzpatrons der Reisenden) für ein besseres Verkehrsklima.

Als erste Stadt in NRW hat Bonn nun die Rücksichtskampagne übernommen.

Gegenseitige Rücksichtnahme kann dazu beitragen, die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern zu senken – ein wichtiges und erklärtes Ziel auf dem Weg zu „Bonn Fahrradhauptstadt 2020“.



Locker und flexibel von A nach B

Umsteigen: nicht nur vom Auto auf das Rad, sondern vom Rad in den Bus, von der Straßenbahn auf das Rad, vom Rad in den Zug usw.



Gute Abstellanlagen sind auch eine wichtige Voraussetzung für die Förderung intermodaler Radverkehre. Was das heißt: Je besser die Abstellanlagen an Bus- und Bahn-Haltestellen oder DB-Bahnhöfen mit Abstellanlagen ausgestattet sind, desto mehr Radfahrer nutzen die Möglichkeit, in den öffentlichen Verkehr umzusteigen, und das Auto darf zu Hause bleiben. Bonn hat sich schon in der Vergangenheit für „Bike & Ride“ starkgemacht. Das zeigen nicht nur die großen Radabstellanlagen an den Bahnhöfen, sondern gerade auch die kleinen überdachten Radabstellplätze an den wichtigen Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr.

Bei der zukünftigen Entwicklung des Bike & Ride-Angebotes wird das „Prinzip des abgestuften Angebots“ angewendet. Das Abstellplatz-Angebot richtet sich nach der Bedeutung des Umsteigepunktes. Deshalb ist klar: Der Hauptbahnhof belegt die „Pole-Position“, denn hier wird am meisten umgestiegen, und ist folgerichtig mit der „Königin“ der Abstellanlagen ausgestattet: der RADStation. Schon im Jahr 2000 ist am Bonner Hauptbahnhof eine RADStation eingerichtet worden. Das Angebot wird insbesondere von Berufspendlern sehr gut angenommen, so dass die Radstation vollständig ausgelastet ist. Deswegen



ist geplant, die Kapazität von 320 auf 550 Stellplätze zu erhöhen. Wegen der starken Nachfrage wird die Einrichtung einer zweiten RADStation mit ca. 700 Stellplätzen und eingeschränktem Serviceangebot an der Vorderseite des Hbf geprüft. Das volle Serviceangebot könnte dann weiterhin in der bestehenden Radstation genutzt werden. Alles zum Serviceangebot der Radstation finden Sie auf der Seite 17.

An den Bahnhöfen in den Bezirkszentren in Duisdorf und Beuel soll als Mindestangebot ein RADParkplatz eingerichtet werden. Gleiches gilt für die Haltepunkte des Regionalverkehrs (z. B. Oberkassel). Mit Blick auf die Pendler lautet das langfristige Ziel, personalbesetzte RADServicePoints bzw. kleine RADStationen einzurichten. Auch an den größeren Stadtbahn-/Straßenbahnhaltestellen lautet das Ziel, mindestens einen RADParkplatz zur Verfügung zu stellen. Für Bushaltestellen sind auf lange Sicht zwei bis drei Stellplätze wünschenswert.



Mitnehmen statt abstellen

Für viele wird die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad erst dann interessant, wenn die Möglichkeit besteht, sein Fahrrad auch tatsächlich auf Teilstrecken mit dem ÖPNV zu transportieren. Dies ist zwar schon heute möglich. Die Stadt Bonn wird sich aber für den weiteren Ausbau der Mitnahme-Kapazitäten in Bussen und Bahnen engagieren.



Wegweisung

Haben Sie schon mal versucht, beim Radfahren einen Stadtplan zu lesen? Wir hoffen nicht! Und falls doch, wissen Sie wahrscheinlich die Vorzüge einer guten Beschilderung zu schätzen. In Bonn gibt es schon seit 1999 ein kommunales Wegweisungsnetz, das den Radlern in Bonn das Leben erleichtert. Im Jahr 2004 wurde dieses Wegweisungsnetz in das landesweite Radverkehrsnetz übernommen, sodass mittlerweile insgesamt rund 110 Kilometer Radrouten ausgeschildert sind. In diesem Wegweisungssystem wurden neun Routen entwickelt, mit denen die wichtigsten Ziele im Bonner Stadtgebiet leicht erreichbar sind. Außerdem sind die Wege in die umliegenden Kommunen ausgewiesen. Damit kommen sowohl Alltagsradler als auch Freizeitradfahrer auf ihre Kosten. Die Routen sind neben der örtlichen Beschilderung in einer Karte zum Radverkehrsnetz NRW und im Radroutenplaner des Landes NRW (www.radroutenplaner.nrw.de) veröffentlicht worden. Zukünftig wird das bisherige Netz durch die Beschilderung und Knotenpunkte der RadRegionRheinland-Routen ergänzt.

Starke Partner in Bonn

Die Stadt Bonn hat im örtlichen ADFC einen engagierten Partner, um die Belange des Radverkehrs voranzutreiben. So hat der ADFC nicht nur einen Fahrradstadtplan herausgegeben, sondern bietet zahlreiche Touren und Serviceleistungen wie z. B. eine Radfahrerschule an. Auf der jährlich stattfindenden ADFC-Radreisemesse im Frühjahr tummeln sich Tausende Besucher, um sich über die neuesten Angebote zu informieren. Das Fundbüro versteigert regelmäßig Fahrräder – eine gute Gelegenheit, um an einen günstigen Drahtesel zu kommen. Auf dem E-Mobilitäts-Sektor sind die Stadtwerke Bonn aktiv: Der Kauf eines Pedelecs oder E-Bikes wird mit € 100,- subventioniert.

Öffentliches Fahrradmietsystem

Geplant ist ein stadtweites Leihradsystem mit 900 Fahrrädern an 100 Stationen. Die Finanzierung ist inzwischen gesichert, jetzt wird an der Umsetzung gearbeitet.

Radstation Bonn

Quantiusstraße (Ausgang Gleis 5)
53113 Bonn
Telefon: 02 28 – 98 14 636
radstation@caritas-bonn.de
www.radstationbonn.de

Öffnungszeiten

1. März bis 31. Oktober:
Montag bis Freitag: 6.00 bis 23.00 Uhr
Samstag: 7.00 bis 22.30 Uhr
Sonn- und Feiertag: 8.00 bis 22.30 Uhr

1. November bis 28. Februar

Montag bis Freitag: 6.00 bis 21.00 Uhr
Samstag: 7.00 bis 20.00 Uhr
Sonn- und Feiertag: 8.00 bis 20.00 Uhr

Das Serviceangebot umfasst

- 320 bewachte Unterstellplätze
- Vermietung von Fahrrädern
- Kleinreparaturen
- Codierung
- Radreinigung

Radbewachung

Tagesticket: 0,80 €
Monatsticket: 7,50 €
Jahresticket: 75,00 €

Ausleihe

City-Bikes: 1 Tag 10,00 €
2-4 Tage, je Tag 8,00 €
5-10 Tage, je Tag 7,00 €
Kautions 30,00 €
E-Bikes: Bis zu 3 Std. 10,00 €
Bis zu 6 Std. 18,00 €
1 Tag 25,00 €
Kautions 50,00 €



Mitdenken, mitreden, mitgestalten!

Öffentlichkeitsarbeit: Hier geht es vor allem um die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern



Runder Tisch Radverkehr

Bisher findet ein Großteil der Kommunikation zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft über den „Runden Tisch Radverkehr“ und seine Arbeitskreise statt. Ganz konkret bedeutet dies, dass sich Vertreter aus Bonner Betrieben, Vereinen, Verbänden, der Verwaltung und Polizei sowie Multiplikatoren der Bonner Bürgerschaft, des Einzelhandels und des Radtourismus über die Infrastruktur austauschen, Probleme diskutieren, Lösungen finden und ganz konkrete Aktionen vorbereiten. Dazu gehören z. B. die Kampagnen: „Mit dem Rad zur Schule“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“.



Radfahren goes online!

Neu seit 2012 sind die digitalen Informationen rund um den Radverkehr in Bonn. Gibt man auf [@radverkehr](http://www.bonn.de) in die Suchfunktion ein, landet man direkt auf den Radl-Seiten. Auch ein „Melde-Tool“ für Schäden und Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur ist dort zu finden. Die gemeldeten Schäden werden direkt an die Radverkehrsbeauftragten weitergeleitet, damit schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden kann.

Fahrradaktionstag

Der jährlich stattfindende Radaktionstag informiert über alles rund ums Fahrrad. Mit wechselnden Themen sollen jährlich unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt werden. Als Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) wird Bonn auch auf die erfolgreichen Kampa-

gnenformate der Arbeitsgemeinschaft zurückgreifen. Zu nennen sind hier in erster Linie:

- **Ich bin die Energie** – die Kampagne stellt den persönlichen Mehrwert vor, der sich aus einer stärkeren Fahrradnutzung auf Strecken bis fünf Kilometer ergibt.
- **Aktion Licht** – Wanderausstellung zum Mitmachen, die die Bedeutung einer funktionierenden Beleuchtung am Rad thematisiert.
- **Nina – warum stehst du auf meinem Weg?** – Falschparker im Umfeld von Schulen werden auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht.

Der Bonner Fahrradklimatetest

Als eine Form des Qualitätsmanagements wird ab 2012 ein Fahrradklimatetest für Bonn eingeführt. Über einen Online-Fragebogen wird die Zufriedenheit der Bonner Bürger mit den durchgeführten Maßnahmen und dem Radverkehr insgesamt jährlich überprüft werden. Die Ankündigung erfolgt über die Internetseiten und die lokale Presse. Parallel sollen demnächst auch Radverkehrszählungen durchgeführt werden.



Das Rad für den Arbeitsweg

Die Bonner Bürger und Bürgerinnen und die Bonner Unternehmen nehmen seit Jahren erfolgreich an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Mit mehr als 2.000 Teilnehmern

ließ Bonn im Jahr 2011 z.B. die weit größeren Städte Köln und Düsseldorf weit hinter sich.



Radverkehr bei der Bundesstadt Bonn

Zur Erreichung des Ziels „Bonn als Fahrradhauptstadt“ soll die Stadtverwaltung eine Vorbildfunktion einnehmen. Um für den Radverkehr zu werben, wird die Dienstradflotte der Stadt deshalb mit weiteren Fahrrädern und Pedelecs ausgebaut.

Gemeinsam für ein besseres Klima

Seit 2012 ist die Stadt Bonn erstmalig mit anderen deutschen Städten um die Wette geradelt, und zwar beim „Stadtradeln“. In diesem Wettbewerb kämpfen über 150 Städte und Gemeinden mit Bonn um den Titel „fahrradak-



„Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Mit dem Rad zur Schule“

Mit dem Rad zur Arbeit: Eine bundesweite Initiative des ADFC und der AOK, die gemeinsam mit Partnern vor Ort das Ziel verfolgen, das Rad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu etablieren und den chronischen Bewegungsmangel in unserer Gesellschaft zu reduzieren. Bereits mit einer mäßigen, aber regelmäßigen Bewegung von 20 bis 30 Minuten pro Tag kann man den gesundheitlichen Problemen, die durch Bewegungsmangel entstehen, entgegenwirken. Ein Zeitpensum, für das der tägliche, per Rad zurückgelegte Arbeitsweg prädestiniert ist. Und so geht's: Jeder Teilnehmer fährt in den Aktionsmonaten (Juni, Juli, August) an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit oder – als Fernpendler – zur nächsten Bus- oder Bahnhofstehle. Es locken attraktive Gewinne für die Teilnehmer. Mehr Informationen unter: www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Mit dem Rad zur Schule: Im Arbeitskreis „Mit dem Rad zur Schule“ werden Themen diskutiert, die im Themenbereich „Schule und Mobilität“ eine Rolle spielen. So wird zurzeit in Kooperation mit einer Schule (Amos-Comenius-Gymnasium) ein Schulwegratgeber erarbeitet. In einer Arbeitsgruppe, die aus Lehrern, Schülern, Eltern, einem externen Berater und einer Vertreterin des ADFCs besteht, wird 2013 der erste Bonner Schulwegratgeber erstellt. Das Fahrradteam der Stadt Bonn unterstützt die Arbeitsgruppe. Da es sinnvoll ist, auch für andere Schulen Ratgeber dieser Art zu erstellen, soll die dort geleistete Arbeit auch von anderen Schulen genutzt werden.

tivste Stadt“ und „fahrradaktivstes Kommunalparlament“. Gemeinsam mit dem Stadtrat treten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ordentlich in die Pedale, um so viele Kilometer wie möglich auf dem Fahrrad zurückzulegen. An 21 aufeinanderfolgenden Tagen ist jede und jeder eingeladen, sich so häufig wie möglich aufs Fahrrad zu schwingen – egal zu welchem Zweck. Jede Tour in und um Bonn zählt.

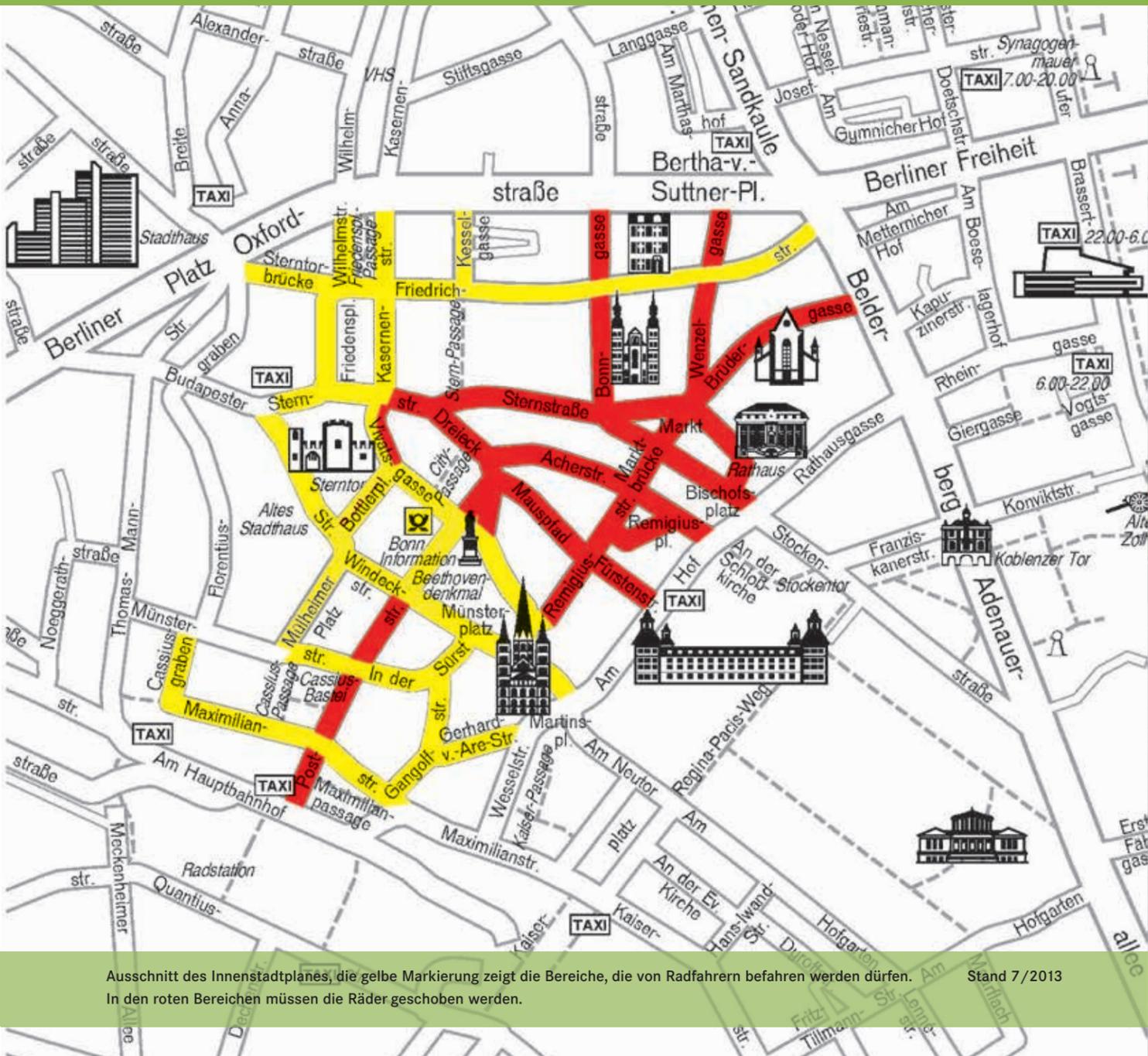
Jetzt geht's los!



ADFC Bonn/Rhein-Sieg	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg e. V. Postfach 18 01 46 53031 Bonn Geschäftsstelle: ADFC-RadHaus, Breite Straße 71 geöffnet dienstags und donnerstags von 17-19 Uhr und samstags 11-13 Uhr Tel.: 02 28 - 6 29 63 64, Fax: 02 28 - 9 65 03 66
Fahrräder ersteigern	Termin Fahrradversteigerung des Fundbüros Wer preiswert eines der etwa 100 Fahrräder ersteigern möchte, die sich im städtischen Fundbüro jährlich ansammeln, ist bei den regelmäßig stattfindenden Versteigerungen genau richtig. Die nächsten Termine erfahren Sie auf der Internetseite der Stadt Bonn.
Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen	Im Bereich der Verkehrsbetriebe Bonn kann man in den Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn und der Mittelrheinbahn ganztägig an jedem Tag der Woche ein Fahrrad mitnehmen. Gleiches gilt für alle Stadt-, Straßenbahnen und Buslinien innerhalb des VRS-Bereichs. Ein Beförderungsrecht des Fahrrades besteht nicht. Sie benötigen für Ihr Rad zusätzlich zu Ihrem Fahrschein ein Einzelticket-Erwachsene der Preisstufe 1b oder 2a. www.vrsinfo.de/service/gut-zu-wissen.html www.bahn.de/fahrrad
Fahrradstadtplan	Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg ist Herausgeber des Fahrradstadtplans Bonn und Rhein-Sieg, den Sie über www.adfc-bonn.de erwerben können.
Radroutenplaner	Im Radroutenplaner NRW kann man sich eine Route für Fahrradfahrten im Bundesland Nordrhein-Westfalen berechnen lassen. www.radroutenplaner.nrw.de

Radrouten in Bonn und Umgebung	Wer nicht einfach nur in die Pedale treten möchte, findet unter www.bonn.de ausgearbeitete Thementouren durch Bonn und die landschaftlich schöne Umgebung: <ul style="list-style-type: none"> • Die Rheindorfer Route • Die Museumsroute • Die Route durch das Bundesviertel und Bad Godesberg • Radtour auf den Spuren von August Macke und Hans Thuar Weitere Routen sind zu finden unter: www.radregionrheinland.de
Radverkehrsnetz NRW	Das Radverkehrsnetz NRW verbindet alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Zusätzlich zu den Alltagswegen berücksichtigt es die Belange des Freizeitradfahrens mit überregionalen Touristikrouten: www.radverkehrsnetz.nrw.de
Rheinfähren	Die Fahrradmitnahme auf den Fähren erspart nicht nur lange Wege, sondern garantiert auch ein besonderes Schifffahrtserlebnis mit neuen und herrlichen Ausichten auf Bonn und sein Umland. www.rheinfahre-mondorf.de www.rheinnixe.com/index.htm www.faehre-godesberg.de/Main/index2.php www.faehre-koenigswinter.de
Städtische Ansprechpartner	Fahrradteam der Stadt Bonn: Regina Jansen, Telefon: 02 28 - 77 44 76, regina.jansen@bonn.de Marlies Koch, Telefon: 02 28 - 77 44 47, marlies.koch@bonn.de Reinmut Schelper, Telefon: 02 28 - 77 21 70, reinmut.schelper@bonn.de www.bonn.de/@radverkehr

Rad fahren in der Bonner Fußgängerzone



Ausschnitt des Innenstadtplanes, die gelbe Markierung zeigt die Bereiche, die von Radfahrern befahren werden dürfen. In den roten Bereichen müssen die Räder geschoben werden. Stand 7/2013



Quellennachweis:

1: www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umwelt-daten/public/theme.do?node/dent=3577

(Stand 07.08.2013)

2: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) „Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland“, abrufbar unter: www.ziv-zweirad.de/public/pk_2013-ziv-praesentation_20-03-2013_ot.pdf (Stand 07.08.2013)

3: Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs, S. 9, Stadt Bonn (Hrsg.) (2010)

4: Der Spiegel 38/2007

5: Welt am Sonntag 46/2011

6: Der Spiegel 20/2006

7: Der Spiegel 05/2006

8: Weltgesundheitsorganisation (WHO): www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/disease-prevention/physical-activity/facts-and-figures/physical-activity-to-stay-healthy (Stand 21.08.2013)

9: Cycling & Health, Kompendium für gesundes Radfahren, Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule, S. 9 (ohne Jahr)

10: Vital 02/2008

11: Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs, S. 9ff. Stadt Bonn (Hrsg.) (2010)

12: Mobilität in Deutschland 2008

13: Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs. S. 42, Stadt Bonn (Hrsg.) (2010)

14: Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs. S. 42, Stadt Bonn (Hrsg.) (2010)

Fotonachweis:

Seite 4, 10–9: Barbara Frommann-Czernik, Bonn und Stadt Bonn

Seite 6–9: Fotos der jeweiligen Persönlichkeit

Seite 21: www.r-m.de | pd-f

Alle anderen Fotos: Barbara Frommann-Czernik, Bonn