



Der Radentscheid – Transparenzbericht 2023/24

*Nach dem Transparenzbericht 2021/2022 erfolgt nun eine weitere Veröffentlichung zum Radentscheid Bonn. Die Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen zeigt die große Bereitschaft, die Lebensqualität der Bürger*innen in Bonn durch nachhaltige Mobilitäts-Maßnahmen zu erhöhen.*

Vorwort

Sehr geehrte Bonnerinnen und Bonner,

vor Ihnen liegt die zweite Veröffentlichung des Transparenzberichts über den Umsetzungsstand zum Radentscheid Bonn. Der Bericht unterstreicht unser kontinuierliches Engagement, Bonn zu einer lebenswerten, klimagerechten und kinderfreundlichen Stadt zu entwickeln, in der nachhaltige Mobilität nicht nur gefördert, sondern gelebt wird.

So haben wir im vergangenen Jahr über 21 unterschiedliche Formate zur Beteiligung, Information und zum Dialog angeboten, um Sie, die Bürgerinnen und Bürger, aktiv in die Gestaltung der Radverkehrs- und Fußverkehrsinfrastruktur einzubinden. Diese Veranstaltungen waren eine wertvolle Plattform für den Austausch und haben es uns ermöglicht, Ihre Bedürfnisse und Vorschläge direkt in unsere Planungen einzubeziehen.

Auch haben wir bedeutende Fortschritte in der Umsetzung relevanter Infrastrukturen gemacht. Unter anderem wurden vier vollautomatisierte und zentrale Fahrradparkhäuser eingerichtet, die zusammen 280 geschützte Fahrradabstellplätze bieten. Auch in der Stadthausgarage wurde eine zusätzliche geschützte Abstellanlage für über 60 Fahrräder und 3 Lastenfahrräder eingerichtet. Diese bieten die Möglichkeit, das eigene Rad an zentralen Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs sicher zu verstauen und auch Gegenstände, wie Helm, Regenkleidung komfortabel zwischenzulagern. In Deutschland und der Region nehmen wir mit unseren vollautomatisierten Fahrradparkhäusern eine Vorreiterrolle in diesem Bereich ein.

Ein weiterer Meilenstein ist der Beschluss und die derzeit laufende Einrichtung von 40 Fahrradstraßen. Mit diesem ehrgeizigen Projekt setzt Bonn aktuell eins der größten Fahrradstraßennetze in Deutschland um. Mit unserem angepassten Markierungs- und Umsetzungsstandard erhöhen wir die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende, steigern die Attraktivität für das tägliche Pendeln mit dem Rad und verbessern die Gehwegbreiten für eine sichere und barrierefreie Nutzung.

Trotz dieser Meilensteine sind wir uns bewusst, dass wir hinter den Zielvorgaben des Radentscheids stehen, insbesondere bei der Einrichtung von Schutzkreuzungen und der Gestaltung sicherer Einmündungen liegen wir weit hinter den Forderungen des Bürgerbegehrens zurück. Daher haben wir mit diesem Bericht auch erstmalig einen Umsetzungsfahrplan des Radentscheids auf den Weg gebracht sowie interne Prozesse optimiert, um die Planungen voranzutreiben. Mit diesem Bericht legen wir erstmals einen Leitfaden vor, der Auskunft darüber gibt, wie wir den Radentscheid in den kommenden zwei Jahren weiter umsetzen möchten.

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung und freuen uns darauf, gemeinsam mit Ihnen Bonn zu einer noch nachhaltigeren und lebenswerteren Stadt zu entwickeln, in der sich alle gut und sicher bewegen können.

Katja Dörner, Oberbürgermeisterin der Stadt Bonn

und

Helmut Wiesner, Dezernent für Planung, Umwelt und Verkehr



Oberbürgermeisterin Katja Dörner



Helmut Wiesner, Dezernent für Planung, Umwelt und Verkehr

Der Radentscheid Bonn

Der **Radentscheid Bonn** ist ein Bürgerbegehren, das 2020 von der gleichnamigen Initiative ins Leben gerufen und vom Hauptausschuss der Stadt Bonn im Februar 2021 angenommen und beschlossen wurde. Das Bürgerbegehren definiert **sieben verkehrspolitische Ziele für die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur**. Mehr Infos finden Sie  hier(<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/der-radentscheid.php>).

Umsetzungsstand des Radentscheids Bonn 2023 und 2024



Ziel 1: Sicheres und durchgängiges Radwegenetz für Bonn

Mit der Umsetzung eines durchgängigen Radwegenetzes sollen alle Stadtteile sicher und komfortabel miteinander verbunden werden.

Neuer Radverkehrsnetzplan politisch beschlossen

Im Dezember 2023 hat der Stadtrat der Stadt Bonn einen neuen Radverkehrsnetzplan beschlossen. Dieser baut auf dem Verkehrsentwicklungsplan von 2012 auf und ist als Zielnetz für die künftige Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Bonn zu verstehen. Damit stellt er die langfristige Strategie zum Ausbau des Radverkehrsnetzes dar und verfügt über eine Hierarchisierung der Verbindungswege in Hauptrouten und Basisnetz.

Damit ist er ein wichtiger Meilenstein für die Bonner Verkehrsplanung, denn er erlaubt es, Radverkehrsprojekte basierend auf ihrer Netzbedeutung besser zu priorisieren und die Belange der unterschiedlichen Verkehrsträger angemessen untereinander abzuwägen. Ein besonderer Fokus soll bei der Umsetzung des Radverkehrsnetzplans in den kommenden Jahren auf dem Schließen von Netzlücken für den Radverkehr liegen.

Der Radverkehrsnetzplan ist auch für verwaltungsinterne Prozesse ein wichtiges Instrument, um Synergien zwischen anstehenden „Sowieso-Maßnahmen“, darunter Straßenneubau und Sanierungsmaßnahmen, und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur besser zu nutzen.



150 Grünpfeile für den Radverkehr umgesetzt

An Kreuzungen mit Grünpfeil können Radfahrende nach vorherigem Anhalten auch bei roter Ampel abbiegen und so zügiger im Stadtverkehr vorankommen. Die Stadt Bonn hat bis 2024 über 150 Ampelkreuzungen mit einem entsprechenden Grünpfeil ausgestattet.

Radverkehrsnetzplan

Ziel 2: Neue Rad- und Gehwege für Bonn

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

Zwischen 2023 und 2024 wurde die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur entlang von 5 km verbessert

Vorher-Nachher-Bilder - Die Adenauerallee vor und nach den Markierungsarbeiten.

- Es wurden 1,5 km geschützte Radfahrstreifen auf der [Adenauerallee](https://www.bonn.de/adenauerallee) (<https://www.bonn.de/adenauerallee>) im Rahmen eines Verkehrsversuchs umgesetzt.

- Mit dem Bau eines 400 m langen gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der B56 wurde ein wichtiger [Lückenschluss](https://www.bonn.de/pressemitteilungen/maerz-2024/direkt-sicher-und-attraktiv-mit-dem-rad-zwischen-sankt-augustin-und-bonn.php) und eine durchgehende Verbindung zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis neu geschaffen.
- 1,1 km gemeinsame Geh- und Radwege wurden auf der [Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn](https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/emissionsfreie-innenstadt/inhaltsseiten/ausbau-radrouten.php) verbreitert.
- Entlang der [Königswinterer Straße](https://www.bonn.de/pressemitteilungen/juli-2023/koenigswinterer-strasse-radfahren-wird-sicherer-markierungsarbeiten-starten.php) wurde die Verkehrsinfrastruktur für Radfahrende und Fußgänger*innen auf insgesamt 1,9 km verbessert.

In der Adolfstraße in der inneren Nordstadt, auf der Höhe des Frankenbads, haben Busse und Radfahrende derzeit keinen ausreichenden Begegnungsraum. Damit der Busverkehr ungehindert fließen kann und Radfahrende zukünftig geschützt fahren, wird eine geschützte Radverkehrsführung eingerichtet. Hierzu werden die Parkplätze von Quer- in Längsparkstände umgewandelt. Dadurch kann mehr Platz auf der Fahrbahn gewonnen werden, der zur Einrichtung einer 100 m langen geschützten Radspur, einer sogenannten Protected Bike Lane genutzt wird.

In 2024 befinden sich 22,2 km Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in Umsetzung

Seit April 2024 werden 19,3 km neue Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet eingerichtet.

Auf der Maximilian-Kolbe-Brücke zwischen Tannenbusch und Dransdorf soll auf einer Länge von 0,6 km eine Protected Bike Lane bis Ende des Jahres eingerichtet werden.

Im Rahmen des Parkraumkonzepts Innere Nordstadt werden 1,9 km ausreichende Gehwegbreiten wiederhergestellt. Das Kfz-Parken wird neu geordnet, so dass Gehwege, bei denen die baulichen Voraussetzungen erfüllt sind, eine ausreichende Mindestbreite von 1,5 m erhalten.

In der Friedrich-Breuer-Straße im Beueler Zentrum wird von Juni bis Dezember 2024 eine geänderte Verkehrsführung getestet. In dieser Zeit ist die Straße dem Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr vorbehalten. Perspektivisch soll die Straße umgestaltet werden.



Abmarkierung zur Fahrradstraße, hier: Ringstraße in Beuel

4,78 km befinden sich in der mittel- und längerfristigen Planung

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

Im Bonner Zentrum gibt es zwischen dem Alten Friedhof an der Thomastraße und der Herwartstraße eine Fußgängerunterführung, die bereits heute eine direkte Verbindung unterhalb der Trasse der Deutschen Bahn für den Fußverkehr ermöglicht. Heute ist diese Unterführung sehr schmal, dunkel und nur durch Treppen, d.h. nicht barrierefrei zu nutzen. Die Unterführung soll künftig deutlich verbreitert, in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umgebaut werden und barrierefreie Rampen erhalten. Sie stellt dann eine wichtige Verbindungslinie für die Ost-West-Achse dar. Die finale Planung hängt derzeit von dem Routenverlauf und dem Planungsstand des Projekts Westbahn ab.



Abmarkierung der Rheinuferstraße zur Fahrradstraße

Für die sichere Fortführung der Ost-West-Achse über den Bertha-von-Suttner Platz, Konrad-Adenauer-Platz bis zur Combahnstraße wurde eine Machbarkeitsstudie und Vorplanung von der Stadtverwaltung in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse sollen Mitte 2024 vorliegen und im Anschluss den politischen Gremien vorgestellt werden.

Über die Einrichtung einer Umweltspur auf der Endenicher Straße laufen derzeit verwaltungsinterne Abstimmungen. Eine Umsetzung ist ab 2025 denkbar.

Radpendlerroute Bornheim-Alfter Bonn, 1,2 km in Planung:

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

Radboulevard auf der Immenburgstraße, ca. 1 km:

Auf der Immenburgstraße soll im Zuge des Städtebauprojektes „Innovationsdreieck“ auf dem alten Schlachthofgelände eine geschützte Radwegeverbindung entlang der Immenburgstraße von 1 km Straße eingerichtet werden. Dieser künftige „[Radboulevard](https://www.bonn.de/pressemitteilungen/maerz-2023/neue-rad-und-fusswegbruecke-zwischen-weststadt-und-nordstadt.php)“ soll durch zwei neue Brücken an die Straße „An der Immenburg“ und den Haltpunkt Bonn West angebunden werden. Hierfür sollen in einem weiteren Schritt Brückenbauwerke über die Schienen der Deutschen Bahn und der Stadtbahn sowie ein weiteres Bauwerk über die Autobahn A565 errichtet werden. Der Radboulevard soll die Bonner Nordstadt mit dem Bonner Westen für Fuß- als auch Radverkehr besser verbinden.

Radweg entlang der Schamottefabrik, 0,25 km:

An der ehemaligen Schamottefabrik soll entlang der Bahntrasse und parallel zur Straße Am Burgweiher ein ca. 0,25 km langer getrennter Fuß- und Radweg entstehen. Hierbei wird die Umsetzung des Radentscheid-Standards angestrebt. Hierdurch soll ein Lückenschluss und eine Kfz-arme Alternative zur Anbindung an den Duisdorf Bahnhof geschaffen werden.

Ziel 3: Große Ampelkreuzungen sicher gestalten

Laut Radentscheid sollen jährlich 6 und insgesamt 30 Ampelkreuzungen nach dem niederländischen Kreuzungsstandard umgebaut werden.

Kernelement des niederländischen Kreuzungsdesigns sind sichelförmige Verkehrsinseln, sogenannte Schutzinseln. Sie verkleinern den Abbiegeradius für Kfz und drosseln hierdurch deren Geschwindigkeit beim Abbiegen. Für Lastkraftwagen sind sie überfahrbar, da diese größere Abbiegeradien benötigen. Rad- und Fußverkehr haben eigene Wartenischen und Aufstellflächen. Abgesetzte Furten und Wartelinien für den Radverkehr erhöhen dessen Sichtbarkeit gegenüber dem Kfz. Optimierte Kreuzungsdesigns werden meist durch getrennte Ampelschaltungen erreicht. D.h. geradeausfahrender Radverkehr und abbiegender Kfz-Verkehr werden getrennt voneinander über die Kreuzung geleitet.

Umsetzungsstand 2023 bis 2024

Der Umsetzung von Schutzkreuzungen geht ein aufwendiger Planungsprozess voraus. In aktuellen Planungsvorhaben werden die Anforderungen zur Umsetzung einer niederländischen Schutzkreuzung immer geprüft, z.B. im Rahmen der Vorentwurfsplanung für den Bertha-von-Suttner Platz sowie für den Knotenpunkt Provinzialstraße und Schieffelingweg. Die Stadt Bonn hat bislang noch keine konkreten Vorhaben umgesetzt.

Um dennoch mehr Sicherheit für Radfahrende an Kreuzungen herzustellen, möchte die Stadt Bonn das vom Radentscheid gesetzte Ziel für erhöhte Verkehrssicherheit an Kreuzungen mit mehr Flexibilität verfolgen. So sollen Kreuzungen dahingehend überprüft werden, inwiefern auch einzelne Elemente sicherer Kreuzungen übernommen und kurzfristig umgesetzt werden können. Entsprechende Planungen werden der Politik zum Beschluss vorgelegt.

Ein Ausblick über mögliche Umsetzungsvorhaben in den kommenden Jahren bietet der Umsetzungsfahrplan.

Ziel 4: Sichere Einmündungen und Zufahrten

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

Umsetzungsstand 2023 bis 2024

Zwischen 2023 und 2024 wurden keine weiteren Einmündungen und Zufahrten entsprechend des Radentscheid Beschlusses umgesetzt. Innerhalb der Stadt Bonn wurde ein Standard zur Umsetzung von niveaugleichen Gehwegüberfahrten bei Einmündungen abgestimmt.

Hauptaugenmerk liegt bei der künftigen Ausgestaltung auf der Steigerung der Verkehrssicherheit. Hier wird der motorisierte Verkehr beim Abbiegen durch eine Anrampung zum Abbremsen veranlasst. Damit erhöht sich die Zeit, um Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden aufzubauen. Durch eine niveaugleiche Führung des Seitenbereichs (Gehwegs) über eine Nebenstraße an einer Kreuzung wird der Fußverkehr, aber auch der Radverkehr, sofern dieser im Seitenbereich geführt wird, bevorrechtigt. Damit wird der Geh- bzw. Fahrkomfort der Nahmobilität

gesteigert. Zudem kann dem Ziel einer barrierefreien Infrastruktur durch fehlende Bordsteinkanten entsprochen werden. Bei der Prüfung einer solchen Planung müssen immer die Verkehrsstärken, besonders die des Schwerlastverkehrs aus bautechnischen Gründen, bewertet werden.

Ausblick

Niveaugleiche Einmündungen sollen in Zukunft bei Neubauprojekten standardmäßig realisiert werden. Eine Ausnahme ist, wie oben aufgeführt, bei einem hohen Aufkommen von abbiegendem Schwerlastverkehr oder Busverkehr angezeigt, da dieser eine schnelle Abnutzung und in Folge hohe Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen zur Folge haben kann.

Eine Übersicht über das Vorgehen für die kommenden zwei Jahre findet sich im Umsetzungsfahrplan.

Ziel 5: Mehr Fahrradstellplätze

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

Einrichtung von 340 überdachten und sicheren Stellplätzen für Fahrräder zwischen 2023 und 2024

Gemeinsam mit der SWB hat die Stadt Bonn Anfang 2024 an vier zentralen Orten Fahrradparkhäuser mit insgesamt 280 abschließbaren Boxen gebaut und in Betrieb genommen.

Am Frankenbadplatz, Stiftsplatz, Konrad-Adenauer-Platz und am Bahnhof in Beuel wurden  modulare und vollautomatisierte Parksysteme

(<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/emissionsfreie-innenstadt/inhaltsseiten/einrichtung-mobilstationen.php>) für Fahrräder errichtet. Die Schließfächer können per App gebucht und bezahlt werden.



Fahrradparkhaus in Bonn-Beuel bietet Platz für 96 Räder.

So verteilen sich die Kapazitäten in der Stadt:

- Bahnhof Beuel: 96 Stellplätze
- Konrad-Adenauer-Platz: 72 Stellplätze
- Stiftsplatz: 64 Stellplätze

- Frankenbad 48 Stellplätze



*Fahrradabstellanlage auf Parkdeck 1 des Stadthauses
am Berliner Platz*

Darüber hinaus hat die BCP (Bonner City Parkraum) in der Stadthausgarage eine Fahrradabstellanlage (<https://www.bonn.de/pressemitteilungen/november-2023/Neue-Fahrradabstellanlage-am-Stadthaus.php>) eingerichtet. Die doppelstöckige Konstruktion ermöglicht das platzsparende Parken von über 60 Rädern. Auch drei Lastenräder können untergebracht werden.

Die Anlage ist insbesondere für Nutzer*innen geeignet, die mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Innenstadt kommen. Die Anlage ist videoüberwacht und vollständig umzäunt und soll in den kommenden Monaten um Schließfächer ergänzt werden, damit auch Einkäufe während des Einkaufs sicher gelagert werden können.

Darüber hinaus wurden in der Bachstraße und Budapester Straße jeweils 5 Fahrradanhlehnbügel umgesetzt, das entspricht 20 zusätzlichen Stellplätzen für den Radverkehr.

Veröffentlichung des Meldeportals Fahrradparken für Bonner*innen

Mit Veröffentlichung des vorliegenden Transparenzberichts startet das neue Meldeportal zum Einreichen von Standortvorschlägen für Fahrradbügel im Bonner Stadtgebiet. Über die Feedback-/Fahrradparken-Funktion in der City-Key-App (<https://smartcity.bonn.de/digitale-angebote/inhaltsseiten/citykey-app.php>) (Download in den gängigen App-Stores) und unter www.anregungen.bonn.de können Bonner*innen standortbezogene Vorschläge für Fahrradbügel an die Stadt Bonn übermitteln. Die Stadt Bonn prüft in der Folge die Umsetzung an den jeweiligen Standorten. Der Bearbeitungsstatus ist über die Meldeplattform einsehbar. Die Prüfung kann – in Abhängigkeit zur Menge der eingehenden Vorschläge – mehrere Monate in Anspruch nehmen, die Stadt Bonn bittet entsprechend um Geduld.

Ziel 6: Geh und Radwege nutzbarhalten

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

Umsetzungsstand

Winterdienst

Die bonnorange AöR überarbeitet derzeit das Winterdienstnetz für den Radverkehr. Derzeit werden bereits ca. 70 km Radverkehrsinfrastruktur durch bonnorange durch die erste Priorität des Winterdienstes abgedeckt, dass Netz soll ausgeweitet werden, um die Hauptrouten des Radverkehrs besser zu berücksichtigen.

Baustellenführung

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

Parkraumüberwachung

Es wurden keine ergänzenden Maßnahmen getroffen, da sich die Parkraumüberwachung bereits zuvor gleichermaßen auf Geh- und Radweg konzentriert hat. Unter anderem für die Umsetzung des Parkraumkonzeptes der inneren Nordstadt und des Venusberges wurden 10 zusätzliche Personalstellen für Verkehrsüberwachung geschaffen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass Gehwege für alle gut nutzbar sind. Aktuell wird die Verkehrsüberwachung neu konzeptioniert und organisiert. Im Zuge dieser Neuaufstellung wird künftig auch eine Fahrradstaffel konzeptioniert und aufgebaut.

Sanierung und Instandhaltung

Zwischen 2023 und 2024 wurden keine spezifischen Sanierungsmaßnahmen auf Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt.

Ziel 7: Transparente Umsetzung

Im Rahmen des Radentscheids wurde beschlossen, dass die Verwaltung jährlich einen schriftlichen Bericht über den Umsetzungsstand des Radentscheides vorlegt.

Umsetzungsstand 2023 bis 2024

Umsetzungsfahrplan Radentscheid Bonn

Mit dem diesjährigen Transparenzbericht veröffentlicht die Stadt Bonn erstmalig auch einen Umsetzungsfahrplan und schlüsselt die bis 2026 angestrebten Umsetzungsprojekte auf.

Formate zur Bürgerbeteiligung und Information

Die Stadt Bonn hat zwischen 2023 und 2024 über 21 Formate und Veranstaltungen zur Beteiligung und Information von Bürger*innen zu Rad- und Fußverkehrsbezogenen Themen durchgeführt:

Fahrradstraßen

In Beuel und Bad Godesberg hat die Verwaltung im Sommer 2023 mit einem mobilen Stand auf dem Wochenmarkt informiert und interessierten Bürger*innen Rede und Antwort gestanden. In der Südstadt fanden zwei sogenannte Stadtteilspaziergänge statt. Darüber hinaus lud die Verwaltung zu einer Fahrradtour durch bestehende und künftige Fahrradstraßen ein.

Auch der Einladung zur zentralen Informationsveranstaltung mit anschließender Fragerunde im Rathaus Beuel sind viele Menschen gefolgt. Zudem wurde die Veranstaltung über den Youtube-Kanal der Bundesstadt Bonn gestreamt und war dort zwei Wochen lang online abrufbar. Zudem gab es Gesprächstermine im Stadtplanungsamt und telefonische Beratung.

Parallel zur Umsetzung fanden darüber hinaus mehrere Sprechstundentermine im Stadthaus statt, die über Informationsschreiben an die Anwohner*innen kommuniziert wurden.

Adenauerallee

Die Stadtverwaltung hat zahlreiche Informations- und Dialogmöglichkeiten zur Beteiligung der Bürger*innen angeboten.

Im Dezember 2023 hatte die Stadtverwaltung an zwei Terminen **öffentliche Informationsstände** angeboten, am Markt und vor der Universitätsbibliothek.

Im Laufe des Verkehrsversuchs gab es drei weitere Dialogstände an denen Anregungen und Feedback der Bürger*innen bezüglich des Verkehrsversuchs gesammelt wurden. Auf der Webseite der Stadt Bonn wurden darüber hinaus Antworten zu häufig gestellten Fragen gebündelt aufbereitet und übersichtlich zur Verfügung gestellt.

Ost-West-Achse: Frühzeitige Beteiligung zur Neuaufteilung des Bertha-von-Suttner Platzes

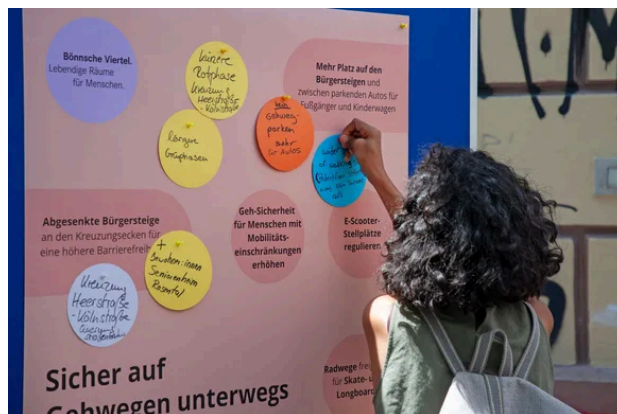
Der Straßenraum auf dem Bertha-von-Suttner-Platz soll in den kommenden Jahren mit einer Neuaufteilung besser auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet werden. Um die unterschiedlichen Belange der Bürger*innen zur berücksichtigen, hat die Stadt Bonn im Rahmen einer frühzeitigen Online-Beteiligung die Perspektiven und Anregungen der Bürger*innen frühzeitig eingebunden. Über 1.800 Bonner*innen haben ihr Feedback eingebracht.

Bönnsche Viertel

Im Rahmen der  Bönnschen Viertel(<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/boennsche-viertel/index.php>) gab es vielfältige Aktionen und Beteiligungsformate, um mit den Menschen über nachhaltige Mobilitätskonzepte im Quartier ins Gespräch zu kommen. Eine Übersicht über die verschiedenen Veranstaltungen findet sich hier:  <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/boennsche-viertel/inhaltsseiten/veranstaltungen.php>(<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/boennsche-viertel/inhaltsseiten/veranstaltungen.php>).



*Anwohner*innen funktionieren ihr Stadtviertel ohne Autos zur Flaniermeile um. Die Straße als Ort der Begegnung und der Entschleunigung.*



Die Anwohnenden als Ideengeber: Sicher auf Gehwegen unterwegs.

Fußverkehrs-Check

Beim landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check haben das Verkehrsministerium des Landes NRW und das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>) die Stadt Bonn als Teilnehmerkommune ausgewählt. Diese Checks, also Überprüfungen, unterstützen die kommunale Fußverkehrsförderung. Der Fußverkehrcheck wurde in der Bonner Nordstadt durchgeführt.

In einem **Auftakt-Workshop** mit Vertreter*innen aus Initiativen, Politik und Verwaltung wurde die Route erarbeitet und erste Problemstellen identifiziert. Es folgten **zwei öffentliche Begehungen**, an denen viele Menschen aus dem Viertel teilnahmen.

Mobilitätstag und Bönnsche Stadtstraßen

Am 23. September 2023 fand ein großer Mobilitätstag (<https://www.bonn.de/pressemitteilungen/september-2023/aktionstag-boennsche-stadtstrassen-am-23.september.php>) auf dem Münsterplatz statt. Neben der Stadt Bonn informierten Akteur*innen aus dem Bereich nachhaltige Mobilität über ihre Angebote und Initiativen in Bonn. Parallel fanden in den Stadtteilen Dottendorf, Endenich und Nordstadt unterschiedliche Stadtteilaktionen statt, an denen Bürger*innen Straßenraum einmal anders nutzen konnten und Verwaltung und Nachbarschaft in Kontakt und Dialog treten konnten.



Mobilitätstag 2023 auf dem Münsterplatz



Mobilitätstag 2023 auf dem Münsterplatz



Umsetzungsfahrplan

Ziel	Maßnahme	Meilenstein bis zum Transparenzbericht 2025	Beitrag der Maßnahme zur Zielerreichung des Radentscheids
2	Einrichtung einer Protected Bikelane auf der Maximilian-Kolbe-Brücke	Einrichtung bis 2025	0,6 km
2	Ggf. Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Adenauerallee (abhängig von Verkehrsversuch und politischer Entscheidung)	Abhängig von politischer Entscheidung, Einrichtung bis 2025	1,5 km
2	Grundhafte Erneuerung der Siemensstraße und Einrichtung einer separaten Führungsform für den Radverkehr	Erstellung der Ausführungsplanung, Einrichtung voraussichtlich in 2025	1 km
2	Umgestaltung der Kölnstraße (Masterplan Innere Stadt)	Erstellung der Ausführungsplanung, Ausbau in 2025	1,1 km
2	Rathausgasse/Uni trifft City (Masterplan Innere Stadt), Einrichtung einer geschützten Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung Rhein gemäß Radentscheid	Erstellung der Ausführungsplanung, Baubeginn in Abhängigkeit von Arbeiten der Versorgungsträger voraussichtlich ab 2025	Bereits heute Radfahrstreifen vorhanden
2	Umgestaltung des Rheinufer (Masterplan Innere Stadt)	Baubeginn in 2024	Führungsform weitestgehend bereits heute vorhanden
2	Umgestaltung der Rheingasse (Masterplan Innere Stadt)	Erstellung der Entwurfsplanung	0,2 km
2	Sanierung Hohe Straße	Prüfung Führungsart nach Radentscheid Standard	1,2 km
2	Sanierung Im Wingert, Führungsart zu prüfen (Hauptroute)	Prüfung Führungsart nach Radentscheid Standard	0,5 km
2	Sanierung Justus-von-Liebig Straße	Prüfung Führungsart nach Radentscheid Standard	0,8 km

2	Umsetzung weiterer Fahrradstraßen aus dem Fahrradstraßenkonzept	Identifizierung von weiteren Lückenschlüssen im Haupttroutennetz gemäß politischem Beschluss und Aufbereitung einer Entscheidungsvorlage für die politische Beratung	offen
2	Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn, offene Brückenbauwerke, Führung entlang der Brühler Straße und Ennemoser Straße	Konkretisierung der weiteren Umsetzungsschritte	1,2 km
2	Neuaufteilung des Bertha-von-Suttner-Platzes sowie des Konrad-Adenauer-Platzes und der St. Augustiner Straße (bis Combahnstraße)	Erstellung einer Entwurfsplanung für den Bertha-von-Suttner-Platz; Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den Konrad-Adenauer-Platz und die St. Augustiner Straße	0,2 km
2	Fuß- und Radverkehrsbrücke über Bonn West im Rahmen des Projekts Innovationsdreieck	Ziel ist ein Baubeginn Mitte 2025, um eine Realisierung im Sperrzeitenfenster der Deutschen Bahn im Dezember 2025 zu verwirklichen. Wird dieses verpasst, kann das Projekt frühestens in einem Sperrzeitenfenster der Deutschen Bahn in 2028 umgesetzt werden	
2	Vierte Rheinbrücke für den Rad- und Fußverkehr	Vorschlag möglicher Standorte auf Grundlage einer Machbarkeitsprüfung und einer verkehrlichen Potentialanalyse	0,4 km
3	Prüfung von jährlich 30 Ampelkreuzungen auf Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr im Zuge des stadtweiten Austauschprogramms Niedervolt auf LED	Fortlaufender Prozess	Zu prüfen
3	Kreuzung Belderberg/Sandkaule/Bertha-von Suttner Platz	Erstellung einer Entwurfsplanung bis voraussichtlich 4. Quartal 2024	Zu prüfen

3	Pilotprojekt Schutzkreuzung	Identifizierung eines für den Umbau zur Schutzkreuzung geeigneten Standorts und Initiierung des Planungsprozesses	1 Schutzkreuzung
4	Ausbau Kölnstraße	Eine Einmündung ist in der Planung berücksichtigt	1 Einmündung
4	Ausbau Bornheimerstraße/Hochstadtenring	Prüfung der Standorteignung im Rahmen der Ausbauplanung	1 Einmündung
4	Ausbau Siemensstraße	Prüfung der Standorteignung im Rahmen der Ausbauplanung	Zu prüfen
5	Umsetzung von Radbügelstandorten aus bestehenden Planungen sowie Eingängen über die Meldeplattform Fahrradbügel	Umsetzung des Rahmenvertrags über jährlich mindestens 1.200 Fahrradbügelplätze	mindestens 1.200 Fahrradabstellplätze jährlich
6	Aktualisierung des Winterdienstnetzes für den Radverkehr	Datenerhebung und –auswertung basierend auf Hauptroutennetz des Radverkehrsnetzplans ist abgeschlossen	Radverkehrsinfrastruktur im Winter nutzbar halten

Fazit

Die Stadt Bonn hat im vergangenen Jahr bedeutende Fortschritte im Bereich des Ausbaus aber auch der Planung weiterer Fuß- und Fahrradinfrastruktur erzielt. Der Lückenschluss entlang der B56, der Ausbau der Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn, die Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr entlang der Königswinterer Straße sowie die Einrichtung des Verkehrsversuchs auf der Adenauerallee sind bedeutende Meilensteine. Auch mit der Einrichtung von vier vollautomatisierten Fahrradparkhäusern und der Schaffung von 340 sicheren Abstellplätzen nimmt die Stadt Bonn eine deutschlandweite Vorreiterrolle ein.

Mit dem Umsetzungsfahrplan Radentscheid legt die Stadt Bonn erstmals offen, wie das Bürgerbegehren mittelfristig umgesetzt werden soll. Der verabschiedete Radverkehrsnetzplan ist hier von besonderer Bedeutung, weil er als internes Planungstool dabei unterstützt, anfallende Sanierungsmaßnahmen und Straßenbauprojekte mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sinnvoll zu verknüpfen und Synergien zu nutzen. Auch beim Ausbau von sicheren Einmündungen und der sicheren Gestaltung von Kreuzungen möchte die Stadt Bonn mehr Tempo in die Planung und Umsetzung bringen. Insbesondere bei größeren Bauvorhaben mit aufwendigen Planungsprozessen, darunter Schutzkreuzungen, entsprechen die zeitlichen Vorlaufzeiten und verfügbaren Personalkapazitäten zur Planung der Infrastruktur nicht den im Radentscheid definierten zeitlichen Zielen. Mit der Definition einheitlicher Standards, darunter der Standard zur Einrichtung niveaugleicher Einmündungen, sollen die Radentscheid-Vorgaben jedoch bei anstehenden

Straßenbauvorhaben standardmäßig angewandt und umgesetzt werden. So sollen die Ziele und Anforderungen des Radentscheids auch außerhalb klassischer Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Die derzeitige Umsetzung von 40 Fahrradstraßen ist das größte und bedeutendste Projekt zur Zielerreichung des Radentscheids. Die künftigen Fahrradstraßen verlaufen auf zentralen Hauptachsen des städtischen Radverkehrsnetzes und tragen damit zur Umsetzung von wichtigen Verbindungsachsen zwischen den Bonner Stadtteilen bei. Der Ausbau weiterer Radverkehrsinfrastruktur soll sich in den kommenden Jahren insbesondere an der Schließung von noch offenen Netzlücken auf den Hauptrouten orientieren.

Sie befinden sich hier::

Startseite › Themen entdecken. › Mobilität. Verkehr. › Mit dem Rad unterwegs. ›

Stärkung des Radverkehrs: Das tut sich in Bonn. › Der Radentscheid. › Der Radentscheid – Transparenzbericht 2023/24

Erläuterungen und Hinweise

Bildnachweise

- 01. Schafgans/Bundesstadt Bonn
- 02. Sascha Engst/Bundesstadt Bonn
- 03. Bundesstadt Bonn
- 04. Bundesstadt Bonn/Stadtplanungsamt
- 05. Bundesstadt Bonn/Sascha Engst
- 06. Bundesstadt Bonn/Sascha Engst
- 07. Sascha Engst
- 08. Sascha Engst
- 09. Bundesstadt Bonn/Stadtplanungsamt
- 10. Bundesstadt Bonn/Stadtplanungsamt

Copyright 2025 Bundesstadt Bonn