



Die Schumannstraße in
Bonn.
Bildquelle: Tobias Klein

Fahrradstraßen in Bonn

Die Bundesstadt Bonn zählt mit 50 Fahrradstraßen zu den Kommunen mit den meisten Fahrradstraßen in Deutschland. Für die komplette Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes sind noch weitere 20 km an Fahrradstraßen geplant.

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden sowie die Einschätzung der Autoren, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

1. Einleitung

Bis zum Jahr 2012 gab es in der Bundesstadt Bonn lediglich sechs Fahrradstraßen. Durch eine Masterarbeit unter der Betreuung von Professor Heiner Monheim, die im Jahr 2011 vom ADFC übernommen und daraufhin mit der Stadt Bonn weiterentwickelt wurde, entstand das Fahrradstraßen-Konzept Bonn. Das Zielkonzept beinhaltet 50 km Fahrradstraßen, umgesetzt sind derzeit ca. 30 km.

Alle Straßen des Konzepts wurden auf Ihre Eignung als Fahrradstraße geprüft. Da in einigen Straßen der Radverkehr noch nicht die vorherrschende Verkehrsart ist, wurde deren Umwidmung zunächst zurückgestellt. In diesen Fällen muss zunächst der Kfz-Verkehr reduziert werden, z.B. durch bauliche Maßnahmen oder die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen. Dies wird eventuell in den nächsten Jahren erfolgen.

Es gibt in Bonn keine unfallauffälligen Fahrradstraßen. Zu Konflikten zwischen Radfahrenden und dem MIV kommt es vor allem in engeren Fahrradstraßen wie dem Florentiusgraben, der insbesondere von Taxis als Schleichweg genutzt wird.

Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

Das Konzept „Fahrradhauptstadt 2020“ der Stadt Bonn beinhaltet ein Haupt- sowie ein Nebenroutennetz, das zum Teil durch Radschnellwege oder Fahrradstraßen verwirklicht werden soll.



Die Breitstrichmarkierung ordnet das Parken in der Ennemoserstraße.
Bildquelle: Tobias Klein

Die Bonner Fahrradstraßen sind durch das Zusatzzeichen „Kfz frei“ für den motorisierten Verkehr freigegeben, auch Parkplätze wurden bisher nicht reduziert. Dies hätte nach Ansicht der Verwaltung den Erfolg für die Umsetzung stark reduziert. Allerdings wurde durch eine unterbrochene Breitstrichmarkierung an vielen Stellen dem illegalen Parken entgegengewirkt. Die Routen für die Fahrradstraßen wurden zudem so gewählt, dass kein Kfz-Durchgangsverkehr vorhanden ist. An einigen Stellen gibt es bereits „modale Filter“ (Durchfahrtssperren für Kfz). Diese wurden aber nicht im Rahmen der Anlage der Fahrradstraßen erstellt, sondern sind das Ergebnis früherer Verkehrsberuhigungsversuche. Aus derselben Zeit stammen auch einige Aufpflasterungen, die die Geschwindigkeit des MIV reduzieren sollen.



Durch Aufpflasterungen wird die Geschwindigkeit des MIV reduziert.
Bildquelle: Tobias Klein

Auf einigen wenigen Fahrradstraßen verlaufen Buslinien. Dies sollte aber laut Stadt möglichst vermieden werden. Die Umwidmung der Kaiserstraße wurde z.B. aus diesem Grund zurückgestellt, da die Stadtwerke Einspruch erhoben haben.

Auf Verbindungsabschnitten ohne Fahrradstraßen wären zunächst bauliche Maßnahmen oder die Einrichtung von Einbahnstraßen nötig, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Erst dann ist die Umwidmung zur Fahrradstraße möglich.

3. Gestaltung

Bei der Anlage von Fahrradstraßen orientiert sich die Bundesstadt Bonn an ihrem eigenen Konzept und versucht so, ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrradstraßen zu erzeugen. Zusätzlich wird sich an die bestehende StVO sowie die aktuellen Regelwerke gehalten.

Auf Wunsch der Bezirksregierung wird bei neuen Fahrradstraßen am Beginn durch eine Tempo-30-Markierung auf der Fahrbahn dem motorisierten Verkehr noch einmal die in Fahrradstraßen zulässige Höchstgeschwindigkeit verdeutlicht. Durch Beobachtungen und Befragungen wurde deutlich, dass diese vielen Verkehrsteilnehmenden nicht geläufig ist.

Die 30-Markierung
verdeutlicht zusätzlich
die zulässige
Höchstgeschwindigkeit.
Bildquelle: Tobias Klein



An Kreuzungen mit übergeordneten Straßen werden Aufstellbereiche im Mittelbereich geschaffen, um die Querung zu erleichtern. An Zwischenknoten, an denen die Kreuzung versetzt verläuft oder ein Minikreisell existiert, wird durch eine Markierung die Orientierung für die Radfahrenden erleichtert.

Querungshilfe am Ende
der Teutonenstraße.
Bildquelle: Tobias Klein



Aktuell gibt es keine Fahrradstraße mit Vorfahrt, dies soll sich aber in Zukunft bei drei Strecken (Siegfried-Leopold-Straße, Schumannstraße, Augusta-Straße) ändern. Bei längeren Abschnitten besteht laut Verwaltung aber auch immer die Gefahr, dass durch eine Bevorrechtigung auch der MIV beschleunigt wird.

Am Ende der Fahrradstraßen erfolgt außer dem Zeichen 244.2 (Ende der Fahrradstraße) kein spezieller Übergang ins restliche Netz.

4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Die Einrichtung von Fahrradstraßen muss politisch beschlossen werden. Das Gesamtkonzept wurde im Stadtrat diskutiert und beschlossen, konkrete Maßnahmen werden im Planungsausschuss und in den Bezirksversammlungen entschieden. Dies macht die Umsetzung des Konzeptes in manchen Ortsteilen schwierig, da hier die Kommunalpolitik dem Thema eher skeptisch gegenübersteht.

In der Verwaltung wird laut eigener Angabe konstruktiv zusammengearbeitet, lediglich für manche Straßen gab es wegen einer Breitstrichmarkierung an zu engen Straßen oder wegen Buslinienverkehr keine Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde.

In der Bevölkerung gibt es zum Thema sowohl positive wie auch negative Reaktionen. In der Burbacher Straße setzt sich eine Bürgerinitiative für die Einrichtung einer Fahrradstraße ein. In allen Stadtbezirken fanden vor der Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes Bürgerversammlungen statt. Auch die Presse berichtet immer wieder zum Thema, zum Teil bietet die Stadt auch Pressetermine mit dem zuständigen Dezernenten an.

Der Kenntnisstand in der Bevölkerung zu den Regelungen in Fahrradstraßen scheint unzureichend zu sein. So gab es an einem Aktionstag ein Postkartengewinnspiel mit Fragen zum Thema, die – trotz Hilfestellung durch städtische Mitarbeitende sowie durch ein Informationsplakat – nur von drei Personen komplett richtig beantwortet wurden. Die Stadt versucht durch einen eigenen Flyer, der als Bürgerbrief jeweils aktuell vor der Markierung einer Fahrradstraße an alle Anwohnenden geht, dem entgegenzuwirken. Auch durch das Aufhängen von Bannern am Beginn und am Ende der Fahrradstraßen wird auf die geänderten Regeln in neu eingerichteten Fahrradstraßen hingewiesen.

5. Fazit und Ausblick

Mit seinen 50 Fahrradstraßen auf knapp 30 km gehört Bonn deutschlandweit zu den Städten mit den meisten Fahrradstraßen. Um weitere Fahrradstraßen einzurichten und damit den Zielwert 50 km zu erreichen, muss in einigen Straßen zunächst der Anteil des MIV reduziert werden. Hier wären die Einrichtung von Quer- oder Diagonalsperren, Einbahnstraßenregelungen oder auch eine Reduzierung des Parkens mögliche Maßnahmen. Diese Maßnahmen sollten aber in enger Kooperation mit der Politik sowie der Bevölkerung erfolgen, damit eine breite Zustimmung erreicht wird.



Manchmal helfen weder Breitstrichmarkierungen noch Halteverbotsschilder gegen Falschparkende.
Bildquelle: Tobias Klein

In der Ennemoserstraße ist sogar der Bau einer Brücke im Rahmen der Einrichtung einer Radpendlerroute geplant, um die Anbindung der Fahrradstraße an diese Radschnellroute zu verbessern. Die Fahrradstraßen Ennemoserstraße und Bendenweg sind Teilstücke dieser Radschnellroute. Zudem gibt es Überlegungen, Radpendlerrouten und Radschnellverbindungen ähnlich wie in den Niederlanden rot zu gestalten. Dies soll dann aber in Absprache mit den Nachbargemeinden erfolgen.

Bundesstadt Bonn	
Modal-Split Radverkehr	15 %
Anzahl Fahrradstraßen	50
Gesamtlänge Fahrradstraßen	ca. 30 km
Erste Fahrradstraße im Jahr	1990er Jahre
Übersichtskarte Fahrradstraßen Bonn	https://bit.ly/2OY5pKX (das Öffnen des Links kann u. U. etwas dauern)
Befahrene Fahrradstraßen	An der Elisabethkirche Augustastrasse Breite Straße Ennemoserstraße Friedrich-Breuer-Straße Gottfried-Claren-Straße Königsplatz Neustrasse Oskar-Walzel-Straße Schumannstraße Siegfried-Leopold-Straße Teutonenstraße
Kontakt	Regina Jansen Bundesstadt Bonn Stadtplanungsamt Stadthaus Berliner Platz 2 53111 Bonn 0228/77-4476 regina.jansen@bonn.de
Weitere Quellen	Fahrradstraßenkonzept Bundesstadt Bonn (https://bit.ly/2KbdXJD) Konzept für ein Fahrradstraßennetz, ADFC Bonn (https://bit.ly/338l5ga)
Stand	09.08.2019