

# RADVERKEHR

## BONN UND RHEIN-SIEG-KREIS



# INHALT

<b>Gemeinsames Vorwort mit Beweggründen/Anlass</b> .....	03
<b>1. Aktuelle Situation Radverkehr und Umweltverbund</b> .....	04
<b>2. Verbesserung Radverkehr/Positionen</b> .....	06
<b>3. ÖPNV Umweltverbund/Positionen</b> .....	11
<b>4. Zusammenfassung/Ausblick</b> .....	14
<b>Impressum</b> .....	15

# VORWORT

Mobilität spielt im täglichen Leben der Menschen eine wichtige Rolle. Ob es um den Transport von Waren oder die Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule oder Universität, zum Sportplatz oder zum Erholen geht – Mobilität in ihren verschiedenen Formen braucht eine gute Infrastruktur. Für das Leben und das Arbeiten in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis ist sie ein entscheidender Faktor. Es geht um die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen und der Wirtschaft in unserer Region. Es geht um die Aufenthaltsqualität in den Städten. Dafür braucht es möglichst reibungslose Verkehrsflüsse und eine schnelle Erreichbarkeit – sei es von Kunden, Geschäften und Betriebsstätten, sei es von Schulen, Kindergärten, von Museen oder Sportvereinen. Mobilität wird heute von vielen durch die Wahl sehr unterschiedlicher Verkehrsmittel geschaffen. Alle Verkehrsmittel haben ihre Vor- und Nachteile für jeden Einzelnen wie für die Gemeinschaft - und deshalb je nach Zweck und Situation ihre Einsatzberechtigung.

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, ist es jedoch wichtig, Verkehrsmittel und Antriebe nachhaltiger zu gestalten und Verkehre auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern. Diese Verlagerung hilft auch dabei, die tägliche Stauproblematik auf den Straßen zu verringern. Nicht jeder Verkehr ist wirtschaftlich verlagerbar, jedoch erlauben die Digitalisierung und Entwicklung neuer Mobilitätsangebote neue Denkansätze, sodass die betriebliche Mobilität regelmäßig überprüft werden sollte.

Das Fahrrad emittiert kein CO<sub>2</sub>. Es hat sich in den letzten Jahren weiterentwickelt und bietet darüber hinaus weitere Vorteile. Es ist z. B. individuell und flexibel einsetzbar, kostengünstig, platzsparend, und durch E-Bikes auch auf längeren Strecken schnell und von allen Altersgruppen nutzbar. Insbesondere im Nahbereich und auf kurzen und mittleren Strecken bietet es Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Die Möglichkeit des Elektroantriebs hat die Reichweite und Geschwindigkeit in den vergangenen Jahren zunehmend gesteigert, sodass es auch auf längeren Strecken konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsmitteln geworden ist. Die zunehmende Nutzung bestätigt dies. Damit sich dieser Trend fortsetzt, muss jedoch die Infrastruktur weiter ausgebaut und instandgehalten werden, um das Fahrradfahren attraktiver zu machen.

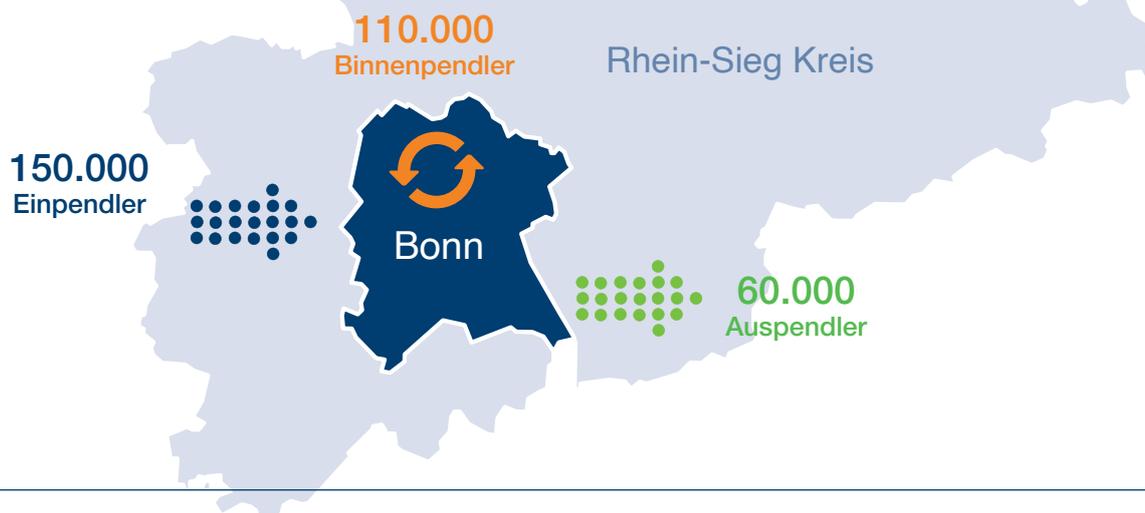
Wichtig bleibt dabei, dies so umzusetzen, dass andere Verkehrsmittel nicht unverhältnismäßig benachteiligt werden. Menschen, die z.B. für die Fahrt zur Arbeit auf ihr Auto angewiesen sind, müssen dies auch nutzen können. Es profitieren alle davon, wenn möglichst viele Strecken mit dem Rad zurückgelegt werden, denn so bleibt mehr Platz für die Verkehre, die nicht auf das Rad verlagert werden können.

Das vorliegende Papier, das die Industrie- und Handelskammer (IHK) Bonn/Rhein-Sieg gemeinsam mit dem ADFC Bonn/Rhein-Sieg und dem Radentscheid Bonn ausgearbeitet hat, benennt gemeinsame Positionen und Forderungen, um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis nutzer- und wirtschaftsfreundlich zu erhöhen.



# 1. AKTUELLE SITUATION RADVERKEHR UND UMWELTVERBUND

## Pendelverkehr Bonn



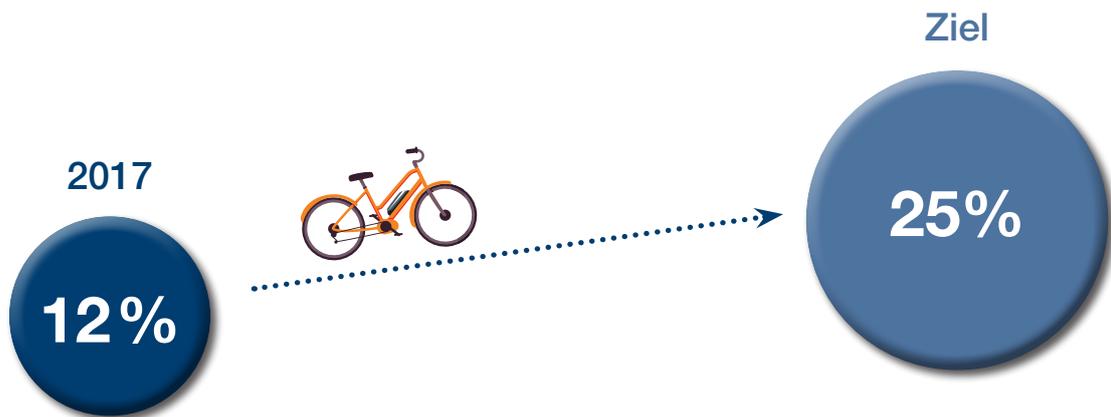
Betrachtet man das vorhandene Verkehrsaufkommen, so kommt dem Pendelverkehr eine besondere Rolle bei der Verkehrswende zu. Nahezu 150.000 Einpendler, 60.000 Auspendler und etwa 110.000 Binnenpendler nutzen die Verkehrsinfrastruktur allein in Bonn täglich. Die Herausforderungen dieser Mobilität sind jeden Arbeitstag auf der Straße oder Schiene zu beobachten: Es reiht sich Auto an Auto, der öffentliche Personennverkehr (ÖPNV) ist überfüllt, da die Verkehrswege und das Angebot nicht in gleichem Maße wie die Mobilitätsnachfrage erweitert worden sind. Oftmals kommt es hierdurch zu einem gehemmten Verkehrsfluss oder zu Stau. Zudem sind in den vergangenen Jahren die durchschnittlich zurückgelegten Wege zur Arbeit immer länger geworden, bei einem gleichgebliebenen durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 Personen. Eine Änderung des Verkehrsmix kann jedoch durch ein Angebot attraktiver, verfügbarer Alternativen gelingen.

In den vergangenen Jahren wurden durch die Digitalisierung, gerade im Bereich der Fahrgastinformation, dem Ticketing in Form von Deutschlandticket und Luftlinientarif, sowie bei Antrieb, Funktionen und Modellen von Fahrrädern (z.B. Lastenrädern) große Fortschritte gemacht. Viele Strecken sind nun auch für mehr Pendler mit einem Pedelec möglich, sei es aus den benachbarten Bonner Kommunen oder aus den Bonner Höhenlagen. Auch die Informationen zu kommenden ÖPNV-Ver-

bindungen für Fahrgäste sind nun über Apps verfügbar und relativ zuverlässig. Dies erleichtert die Fahrtenplanung, auch über mehrere Verkehrsmittel hinweg, wodurch die Intermodalität gefördert wird. Das Deutschlandticket ermöglicht es jedem Pendler, eine kostengünstige, monatlich kündbare, Dauerfahrkarte zu beziehen, was die Mobilitätskosten für ÖPNV-Nutzer senkt. Die niedrigen Kosten können zudem Pkw-Pendler zum vollständigen oder teilweisen Umstieg bewegen.

Kern der Mobilitäts- und Verkehrswende sollte sein, durch die Neuerungen geschaffene Umstiegspotenzial vom Pkw auf den ÖPNV- und Radverkehr zu heben. Hierbei ist im Bereich des ÖPNV eine Erweiterung der Transportkapazitäten durch eine höhere Taktung sowie ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Neben Schienen und Haltestellen zählen insbesondere im ländlichen Raum attraktive Mobilstationen dazu, die den Umsteigepunkt zwischen Individualverkehr, durch ein Angebot von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen, auf den öffentlichen Verkehr gewährleisten. Eine Versorgung des ländlichen Raums mit ÖPNV-Dienstleistungen auf städtischem Niveau wird aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein. Daher dienen die Mobilstationen der Förderung der Intermodalität, sodass zumindest Teile der Strecken mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können. Ergänzend hierzu können On-Demand-Verkehre helfen, Lücken im ländlichen ÖPNV zu schließen und so

## Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen



das Angebot attraktiver machen. Als „Fahrangebote auf Bestellung“ sind On-Demand-Verkehre flexibel per App bis vor die Haustür buchbar und daher genau auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt.

Der Radverkehr in der Region Bonn/Rhein-Sieg verfügt nur in Teilen über die notwendige infrastrukturelle Ausstattung. In den vergangenen Jahren wurden unterschiedliche Konzepte entwickelt und einige Radverbindungen markiert. Nichtsdestotrotz besteht noch erheblicher Bedarf, damit der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen von 12 Prozent (Ergebnisbericht „Mobilität in Deutschland 2017“) auf die als politisches Ziel gesetzten 25 Prozent ansteigen kann. Hierfür sind langfristig aufzusetzende Maßnahmen notwendig, die resilient finanziert und integriert umgesetzt werden. Städte wie Kopenhagen, Utrecht oder Münster können als Vorbilder für den Radverkehr in Bonn dienen. Diese Städte haben allerdings jahrzehntelang an der Infrastruktur gearbeitet und erhebliche finanzielle Mittel aufgewendet.

Um mehr Pkw-Pendler zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, ist ein Ausbau der vorhandenen Radinfrastruktur notwendig. Ziel ist es, dass man einem zügigen und sicheren Vorankommen mit dem Rad und Pkw gleichermaßen gerecht wird und auch längere Strecken mit dem Fahrrad auf dem Weg

zur Arbeit interkommunal zurückgelegt werden können. Neben einem abgestuften, durchgängig befahrbaren Radwegenetzes wird auch zusätzliche Infrastruktur zum Abstellen der Räder benötigt. Das Wegenetz sollte die Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen stärken, auch werden zusätzliche Radpendlerrouuten und auch Radschnellwege zur Anbindung des Umlands an Bonn benötigt. Gerade der Verkehrsraum in der Stadt ist an vielen Stellen nicht erweiterbar, wodurch es zu Umverteilungen von Straßenfläche kommen kann. Der Radverkehr ist Teil des Individualverkehrs auf dem Verkehrsträger Straße und steht somit in Nutzungskonkurrenz zum Pkw. Hierbei wird es nicht immer gelingen, zu vermeiden, dass Verkehrsmittel zugunsten eines anderen benachteiligt werden. Dort, wo es möglich ist, sollten die unterschiedlichen Verkehrsarten jedoch eigene Wege und Flächen erhalten. Nur so werden Konflikte vermieden und Sicherheit geboten.

Die Anforderungen an Radabstellanlagen haben sich in den vergangenen Jahren erhöht: Neben im Boden verankerten Metallbügeln wird ein Wetterschutz immer öfter durch Nutzer vorausgesetzt. Unverändert ist jedoch der Wunsch nach direkter Nähe der Abstellanlage zum Zielort geblieben. Neben der öffentlichen Hand sollten auch Unternehmen sicherstellen, dass ihre Belegschaft hierzu Zugang hat.

## 2. VERBESSERUNG RADVERKEHR POSITIONEN

### Priorisierung von durchgängigen Radrouten

So wie andere Verkehrsteilnehmer suchen auch Radfahrer den kürzesten, schnellsten und sichersten Weg zum Ziel. Um diesen Anforderungen für den Radverkehr gerecht zu werden, sollten intuitiv erkennbare, ausgeschilderte und markierte Nord-Süd- und Ost-West-Routen sowie Verbindungen zwischen den Stadtteilen für den Radverkehr geschaffen werden. Als Route sind dabei durchgehende Verbindungen zu verstehen. Für die Einrichtung des Radwegenetzes mit sicheren Radschnellwegen, Radpendler- und Hauptrouten stehen im Wesentlichen die nachfolgenden Instrumente zur Verfügung:

- **Eigenständige Radwege**, die straßenunabhängig geführt werden (entlang von Bahnlinien, sehr großen Straßen oder Rheinufer etc.)
- **Protected Bike Lane** – baulich abgetrennte Spur von anderen Verkehrsmitteln (auf breiten Straßen möglich)
- **Fahrradstraße** – Straße darf vorrangig durch Räder befahren werden, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren, Pkw ordnen sich unter (vor allem in engen Wohngebieten wie der Süd- oder Weststadt sinnvoll)
- **Radschnellweg** – ermöglichen über größere Entfernungen ein durchgängig sicheres sowie attraktives Befahren bei hohen Geschwindigkeiten
- **Umweltspuren** – in Bonn nur für Busse und Radverkehr erlaubt (nur sinnvoll, wo kein Konflikt zwischen Bussen und Radverkehr entsteht)
- **Andere Lösungen** (z.B. Radfahrstreifen) – unter Beteiligung verschiedener Teile der Bevölkerung, von Verkehrsexperten und Verbänden/Vereinen (wo keine offensichtliche Lösung auf der Hand liegt)

Auf diesen Routen sollte ein Sicherheitsstandard geschaffen werden, der auch die gefahrlose Nutzung durch Kinder, Jugendliche und unsicher fahrende Erwachsene erlaubt. Die Auswahl der Hauptrouten folgt einem Netzgedanken, der das gesamte Stadtgebiet und Verbindungen ins Umland berücksichtigt. Wo möglich sollten die Radwege von den Hauptrouten des motorisierten Individualverkehrs entkoppelt und baulich getrennt sein. Wo dies nicht möglich ist, sind andere Lösungsansätze zu finden, die die Konfliktsituation entschärfen, ohne eine Verkehrsart unverhältnismäßig zu benachteiligen und einen reibungslosen Verkehrsfluss einzuschränken.

Das im Dezember 2023 verabschiedete Bonner Radverkehrsnetz weist eine Vielzahl von Pendler- und Hauptrouten auf, die jedoch oft noch nicht umgesetzt sind. Die Umsetzung erfolgt viel zu oft nur als Randprodukt bei ohnehin geplanten notwendigen Arbeiten an einer Straße. Es entsteht Stückwerk, sodass die Routen keine durchgehende Qualität aufweisen. Die Wirtschaftlichkeit dieses Vorgehens wird anerkannt, jedoch entgehen dadurch auch mögliche Förderungen zur Errichtung von vollständigen Radverkehrsanlagen. Anstatt stückweise an mehreren Routen gleichzeitig zu arbeiten, wäre eine Priorisierung der Arbeiten erforderlich.

Hierzu sollten möglichst zügig – zusätzlich zu den schon in längeren Stücken bestehenden Hauptrouten beiderseits des Rheins, entlang der Bahn nach Bad Godesberg und der Pendlerroute nach Bornheim – fünf bis acht Routen identifiziert werden. Darauf sollen sich die Planungs- und Umsetzungskapazitäten fokussieren. So wird es schneller möglich sein, diese Routen wirklich sicher, durchgängig und gut ausgeschildert zu realisieren und Fördergelder zu nutzen.



## Zusätzliche Rhein- und Gleisquerungen

Während Straßen durch den Radverkehr in der Regel durch Kreuzungen oder Kreisverkehre gequert werden, stellen Rhein-, Autobahn- und Gleisquerungen gravierende Barrieren dar. Diese müssen im Falle des Rheins über eine Brücke und bei Gleisanlagen oder Autobahnen durch Untertunnelung, Brücken oder einen (beschränkten) Bahnübergang gequert werden. Die Errichtung einer Bahnquerung ist mit erheblichem planerischen und baulichen sowie überdurchschnittlichem zeitlichen Aufwand verbunden, weil für eine Umsetzung erst Sperrzeiten der Bahn abgewartet werden müssen. Dadurch kann es vorkommen, dass das Baufenster, trotz fertiger Planung, erst viele Jahre in der Zukunft liegt.

Für die Attraktivierung des Radnetzes sollten für den Rad- und Fußverkehr eine zusätzliche Rheinquerung und zusätzliche Gleisquerungen im Bonner Stadtgebiet entlang der Strecke der Deutschen Bahn geschaffen werden. Diese müssen in das Radwegenetz integriert werden und attraktiv genug sein, damit ein Umstieg auf das Fahrrad erfolgt. Die Attraktivität wird maßgeblich von drei Faktoren bestimmt. Neben der erwähnten Einbindung in das vorhandene Netz, sollten Gleisquerungen geradlinig angelegt sein. Dadurch entstehen direkt übersichtliche Sichtachsen für die Radfahrenden, die Sicherheit wird erhöht, Angsträume vermieden. Die Unterquerung an der Haltestelle UN-Campus dient hier als Negativ-Beispiel. Zudem sollten die Querungen eine zügige Weiterfahrt dauerhaft ermöglichen. Bahnübergänge sind hierbei nicht das Maß der Dinge, oftmals stehen Verkehrsteilnehmer mehrere Minuten wartend vor den Schranken. Stattdessen sollten die bestehenden Übergänge

nach und nach durch Unterführungen, wie etwa bei der Ollenhauerstraße geplant, ersetzt werden. Gleichwohl sollte auch überlegt werden, welche Gleisunterquerungen erneuert, bzw. verbreitert werden sollten. Die Fußgängerunterführung Poppelsdorfer Allee/Kaiserplatz ist aufgrund der geringen Breite nicht für Radfahrende freigegeben. Eine Verbreiterung könnte hier Abhilfe schaffen. Ebenso müsste an der Weberstraße ein geradeaus geführter Rad- und Fußverkehrstunnel gebaut werden. Die geplante Sperrzeit des linksrheinischen DB-Korridors im Jahr 2028 sollte hierfür genutzt werden. Der Umbau zur besseren Nutzbarkeit der Viktoriaunterführung zwischen der Straße am alten Friedhof und der Endericher Straße sollte schon vorher realisiert werden.

Bonn verfügt über drei Rheinquerungen für Fahrradfahrer, die jedoch nicht immer optimal an das geplante Netz angeschlossen sind. Dadurch entstehende Umwege verlängern die Route. Es wird eine zusätzliche Rheinbrücke für den Fuß- und Radverkehr benötigt, die sich zwischen Kennedy- und Südbrücke befindet. Neben einer Verkürzung der Pendelzeit der Radfahrenden, würde hierdurch auch die Kennedybrücke entlastet und die Verkehrssicherheit an der steilen Abfahrt auf Höhe des Brückenforums durch weniger Radfahrende erhöht werden. Die Bonner Nordbrücke (Friedrich-Ebert-Brücke), die Mitte der 2030er Jahre neu gebaut werden soll, muss eine sichere und komfortable Radinfrastruktur erhalten, weil diese Querung für den Radverkehr zwischen dem west- und östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises sowie für Pendler zwischen dem UNI-Campus Enderich, der Hochschule Bonn/Rhein-Sieg und dem ICE-Bahnhof in Siegburg alternativlos ist.

## 2. VERBESSERUNG RADVERKEHR POSITIONEN

### Fahrradabstellanlagen

Neben dem Radverkehrsnetz sind Radabstellanlagen die zweite wichtige Stellschraube, um das Radfahren attraktiver zu machen. In den vergangenen Jahren wurde eine Vielzahl von Radstellplätzen neu errichtet, in Teilen wurden auch Pkw-Stellplätze hierfür umgewidmet. Während ein Auto etwa 15 m<sup>2</sup> Fläche benötigt, können auf der gleichen Fläche acht bis zehn Fahrräder abgestellt werden. Bezieht man dies auf die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, so nutzt der Radverkehr die Fläche effizienter. Ein wesentlicher Vorteil des Rads gegenüber dem Pkw ist, dass die Fahrt in unmittelbarer Nähe zum Zielort abgeschlossen sein kann. Dafür wird ein flächendeckendes Netz an Abstellanlagen benötigt. Vor allem sind diese an End- und Umsteigepunkten des ÖPNV, für den Pendler- und Kundenverkehr von Unternehmen sowie in Wohngebieten vorzusehen, wo wertvolle Räder und Lastenräder, die immer mehr von jungen Familien genutzt werden, in größeren Mietshäusern häufig nicht sicher untergestellt werden können.

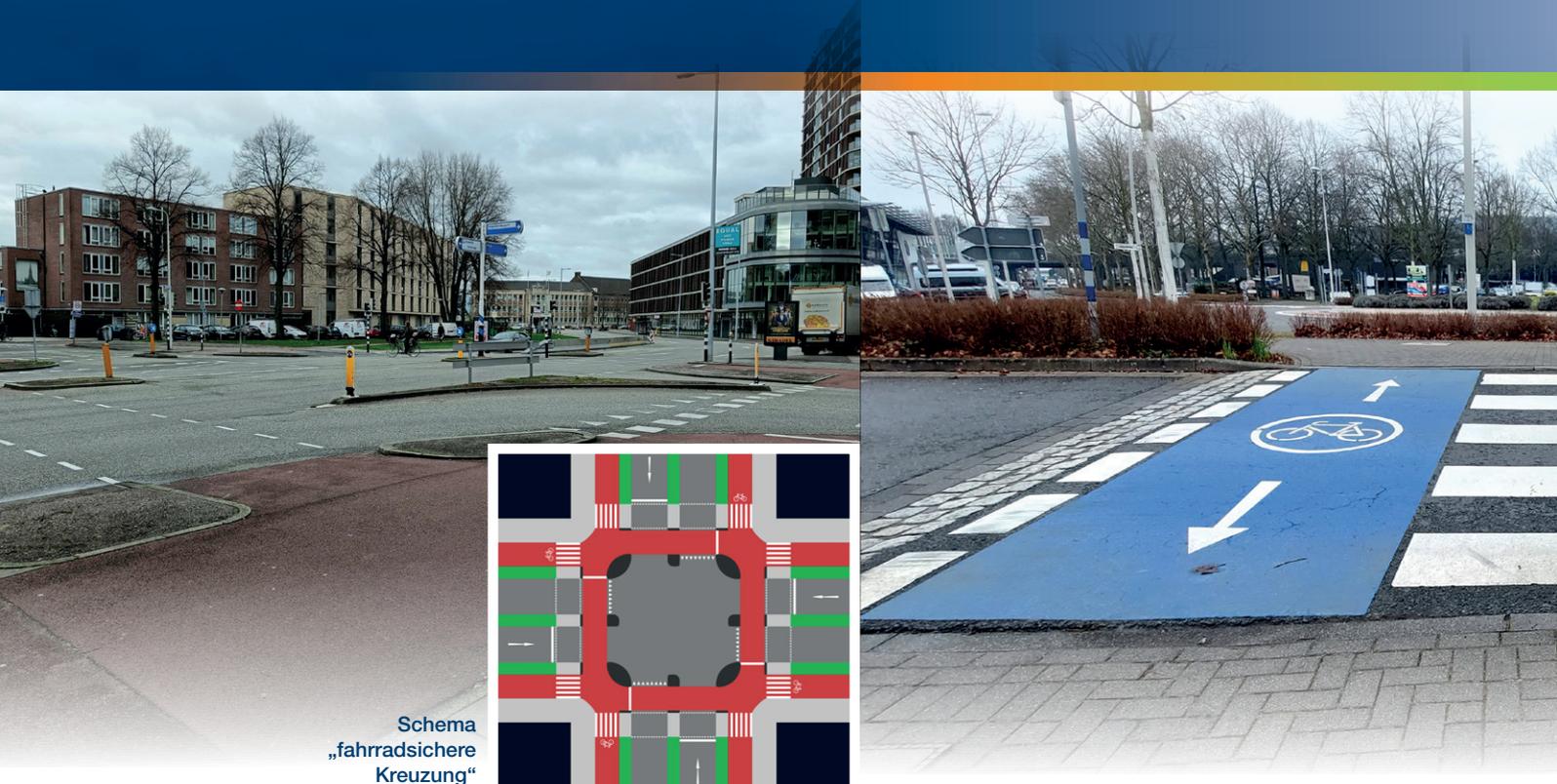
Insbesondere bei der Planung des künftigen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) und in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs sind Fahrradgaragen für mehr als tausend Fahrräder unver-

zichtbar und dienen nicht nur Pendlern beim schnellen Umstieg auf den ÖPNV, sondern auch Besuchern der City und Kunden der innerstädtischen Geschäfte. Ebenso sind ausreichend Fahrradgaragen an den wesentlichen Umsteigepunkten, insbesondere an den anderen Bonner Bahnhöfen, zu schaffen.

Die Abstellanlagen sollten leicht auffindbar, intuitiv nutzbar und sicher sein. Neben Fahrrädern und Pedelecs sollten diese auch für Lastenräder geeignet sein, Wetterschutz und Beleuchtung erhöhen die Nutzungsrate. „Felgenhalter“ sollten stadtwert sukzessive ausgetauscht werden. Auch der Blick in andere Städte lohnt: Die Umnutzung von einzelnen Stellplätzen zur Verortung von kostenpflichtigen Pop-Up-Fahrradboxen ergänzt das Angebot.

Fahrradparkhäuser ergänzen das Stellplatzangebot in der Stadt und bieten in Bonn an mehreren Punkten die Möglichkeit, das Rad mitsamt Gepäck in Einzelboxen zu sichern. Um die Akzeptanz zu erhöhen, sollten die Fahrradparkhäuser nutzerfreundlicher werden. Wo möglich, sollten auch Fahrrad-Parkmöglichkeiten in Auto-Parkgaragen geschaffen werden.





Schema  
„fahrradsichere  
Kreuzung“

## Fahrradsichere Kreuzungen/Einmündungen

Knotenpunkte stellen für alle Verkehrsteilnehmer einen Ort mit erhöhter Unfallgefahr dar. Auch bei eindeutiger Regelung durch Ampelanlagen und Vorfahrtszeichen ist eine erhöhte Aufmerksamkeit für den Verkehr und das mögliche Fehlverhalten anderer Teilnehmer erforderlich. Häufig entstehen Unfälle zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern bei Abbiegesituationen. Der Blick nach rechts wird vergessen oder das Rad befindet sich im toten Winkel des Fahrzeugs. Neben (nachrüstbaren) Abbiegeassistenten und einer maximalen Konzentration beim Abbiegevorgang, können fahrradsichere Kreuzungen Unfälle vermeiden und die Verkehrssicherheit erhöhen. Ziel ist es daher, dass Kreuzungen so umgestaltet werden, dass alle Radfahrenden im direkten Blickfeld des motorisierten Verkehrs über die Kreuzung geleitet und durch eine Schutzinsel von diesem getrennt werden. In den Niederlanden ist solch ein Kreuzungsdesign Standard und kann als Vorbild dienen, wie Kreuzungen mit geringem Bauaufwand und ohne großen zusätzlichen Flächenanspruch sicher umgestaltet werden können (siehe Abbildung oben). Die Einrichtung einer Pi-

lotkreuzung in Bonn wäre ein wichtiger erster Schritt, um den Kreuzungsverkehr sicherer zu gestalten und um Erfahrungen für den Bau solcher Kreuzungen an weiteren Gefahrenstellen zu sammeln. Zusätzlich können Ampeln so geschaltet sein, dass abbiegende Autos und querender Rad- und Fußverkehr nicht gleichzeitig grün haben. So können schwere Unfälle, insbesondere mit dem Lieferverkehr vermieden werden.

Neben Kreuzungen stellen gemeinsame Geh- und Radwege, die Einmündungen von Nebenstraßen auf Hauptstraßen queren, einen weiteren Konfliktpunkt dar. Auch wenn Radfahrer dort vorfahrtsberechtigt sind, so nehmen Pkw-Fahrer dies teils nicht wahr und konzentrieren sich auf den Verkehr auf der Hauptstraße. Das Resultat sind gefährliche Situationen durch einen Vorfahrtsverstoß und haltende Pkw auf dem Radweg. Niveaugleiche Geh- und Radwege könnten dazu führen, dass Pkw durch die Querung des über Pkw-Straßen-Niveau liegenden Radwegs bemerken, dass sie hier nicht stehen sollten (siehe Abbildung oben). Das würde die Sicherheit an diesen Stellen erhöhen.

## 2. VERBESSERUNG RADVERKEHR POSITIONEN

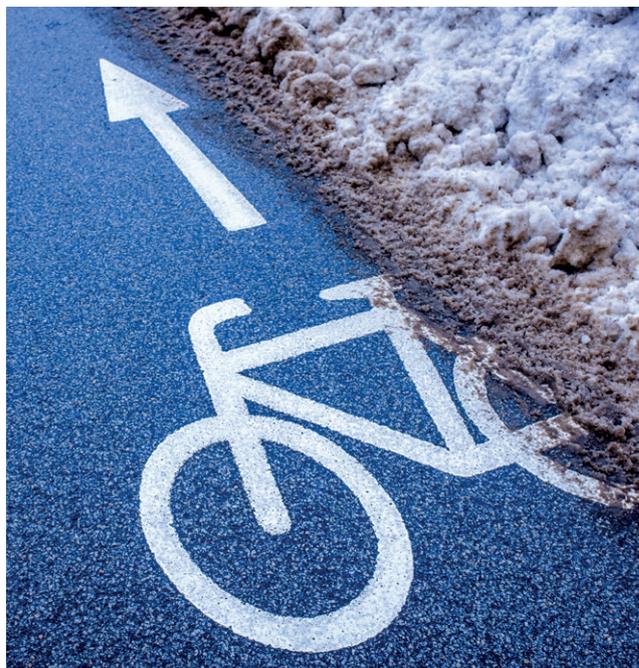
### Wirtschaftsverkehre auf Fahrräder und Kleinfahrzeuge verlagern

Mit den Innovationen bei den Fahrrädern mit Elektroantrieb sind neue Optionen auch für Wirtschaftsverkehre entstanden. Insbesondere auf kürzeren Strecken und beim Transport von nicht sperrigen sowie schweren Versandstücken können Lastenräder oder Elektrokleinfahrzeuge konventionelle Fahrzeuge ablösen. Teils verfügen Lastenräder schon heute über ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 600 kg und können im Nahverkehr überzeugen. Nicht jeder Wirtschaftsverkehr ist jedoch auch wirtschaftlich auf ein Lastenrad verlagerbar. Der Bedarf an leichten Nutzfahrzeugen und Lkw wird auch zukünftig bestehen und seine Daseinsberechtigung haben.

Damit Unternehmen die möglichen Vorteile von Lastenrädern für ihre betriebliche Mobilität aufgezeigt werden können, ist es notwendig, Angebote für Testphasen einzelner Fahrzeuge auszuweiten, diese bekannter zu machen und die Anschaffung oder Ausleihe der Lastenräder für eine Pilotphase zu fördern. Lastenräder können dazu beitragen, den Lieferverkehr emissionsärmer zu gestalten und bieten durch die geringere Größe Vorteile bei der Anfahrt und der Suche nach einem Entladeplatz.

### Sauberkeit der Verkehrswege gewährleisten

Die Reinigung von Straßen bezieht sich bisher weitgehend auf die Freihaltung von Pkw-Spuren. Auch Radwege sollten nach Möglichkeit ganzjährig nutzbar gehalten werden, damit auch im Herbst und Winter darauf sicher gefahren werden kann. Dafür ist ein höheres Säuberungsintervall als bisher erforderlich, damit Laub, Schnee und Straßenglätte zeitnah entfernt werden. Eine Erhöhung der Sauberkeit könnte hier der zurückgehenden Nutzerzahl im Herbst und Winter entgegenwirken. Zudem ist im ländlichen Raum oder auf Radpendlerrouten der Radweg oft durch einen Grünstreifen von der Straße abgetrennt. Eine Vernachlässigung der Pflege der Grünfläche führt zu unkontrolliertem Wachstum des Grüns auf den Radweg, wodurch die Breite und damit auch die sichere Nutzung eingeschränkt



werden. Diese gilt es insbesondere auf Radpendler- und Radhaupttrouten durch regelmäßige Pflege zu gewährleisten.

Auf den straßenbegleitenden Radwegen sollten weiße Randstreifen aufgebracht werden, da dadurch das Befahren in der Dunkelheit erleichtert wird.

### Radverkehr auf Betriebswegen an Autobahnbrücken ermöglichen

Entlang der Bundesautobahnen und auf den dazu gehörenden Brückenbauwerken gibt es in der Regel Betriebswege, die der Kontrolle und Instandhaltung dienen. Der Bund hat sich im Jahr 2020 mit der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes dazu bekannt, dass „Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen ... so zu bauen und zu unterhalten“ sind, „dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“ Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis haben den Bedarf mit einer Potenzialanalyse und einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen. Beim projektierten Neubau der Bauwerke Tausendfüßler und Friedrich-Ebert-Brücke der A565 (einschließlich der Vorlandbrücken) sollte die Autobahn GmbH daher Radverkehr parallel der Strecke ermöglichen.

### 3. ÖPNV UMWELTVERBUND POSITIONEN

Neben dem Radverkehr verfügt auch der ÖPNV über vergleichsweise geringe Emissionen pro zurückgelegten Personentransportkilometer. Die Stärkung des ÖPNV durch Angebotsausweitung und Erhöhung der Zuverlässigkeit könnte Pkw-Nutzer zum Umstieg bewegen. Die damit verbundene geringere Anzahl an Pkw-Pendlern würde den Stau reduzie-

ren, den Verkehrsfluss verbessern und dafür sorgen, dass der Wirtschaftsverkehr und die mobilitätsbedingten betrieblichen Abläufe schneller abgewickelt werden können. Neben dem Ausbau der Verbindungen sind jedoch auch folgende Aspekte für eine Attraktivitätssteigerung und bessere Verknüpfung des ÖPNV mit dem Rad- und Pkw-Verkehr notwendig.

#### ÖPNV muss zuverlässig sein

Neben einem gut strukturierten Fahrplan ziehen Pendler nur dann einen Wechsel zum ÖPNV in Betracht, wenn Busse und Bahnen zuverlässig, pünktlich, preiswert und einfach zu bu-

chen sind. Maßnahmen in die Beschleunigung des ÖPNV, wie etwa durch eigene Busspuren oder vorrangige Ampelschaltungen, können hierzu beitragen.



### 3. ÖPNV UMWELTVERBUND POSITIONEN

#### Verknüpfungen schaffen, Mobilstationen ausweiten

Das Ineinandergreifen verschiedener Verkehrsmittel und die Verbindung verschiedener Mobilitätsoptionen untereinander werden durch die Digitalisierung erleichtert. Während die Routenplanung über mehrere Verkehrsmittel früher mit viel Stress und Unsicherheit verbunden war, ist heutzutage mehr möglich. Den Mobilstationen kommt bei der Förderung der eben beschriebenen Intermodalität eine wesentliche Rolle zu. Sie bieten schon im Umland zentrale Umsteigemöglichkeiten für Pendler, sodass frühzeitig auf den Pkw verzichtet werden kann. Neben einem Angebot von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen, gibt es dort auch Fahrradverleihstationen, Carsharing-Plätze

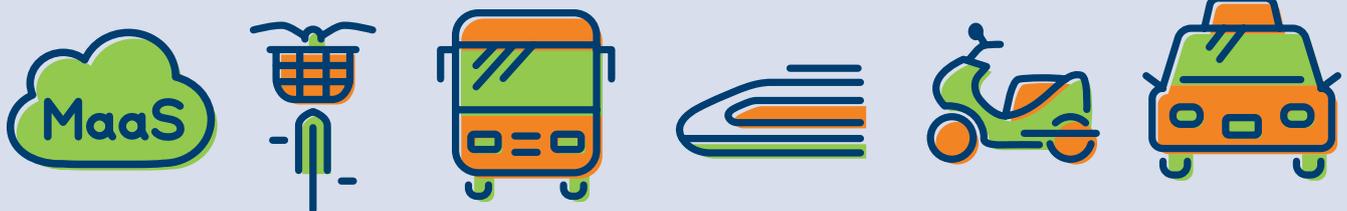
und eine Vielzahl von Bus- und Zugverbindungen. Ein Ausbau der Mobilstationen ist für eine erfolgreiche Verkehrswende notwendig.

Auch die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen kann eine sinnvolle Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr fördern. Hier sind die vorhandenen Mitnahmeplätze für Räder meist nicht ausreichend und versperrt. Beim Ausbau, der Taktung und Preisgestaltung des ÖPNV sollten solche Mitnahmeoptionen bei den Verkehrsunternehmen verstärkt berücksichtigt werden.

#### Mobility as a Service

Mobility as a Service fasst Mobilität als eine Dienstleistung auf und stellt damit die Nutzer und ihre Mobilitätsbedürfnisse in den Mittelpunkt. Diese Dienstleistung bündelt anbieterübergreifend die verschiedensten Mobilitätsdienste zu einem kombinierten, multimodalen Service und macht ihn über eine einzige digitale Schnittstelle inklusive Routing- und Bezahlungsfunktionen zugänglich. Um einmal zu schauen, wie dieser Dienst funktioniert, reicht ein Blick in die Niederlande. Hier gibt es bereits vier verschiedene Anbieter, die den Markt unter sich aufteilen. In Deutschland sind ähnliche Ansätze bereits in Entwicklung bzw. schon vertriebsbereit.

Der öffentliche Personen-Nah- und -Fernverkehr bildet den Kern der Angebote und wird ergänzt durch verschiedene Leistungen, wie Carsharing, Bikesharing, E-Scooter-Sharing, Ridesharing-, Ridepooling-, Taxi- und Fahrdienst-Angebote. Auch der Fußverkehr oder eigene Fahrzeuge werden für Teilstrecken in Betracht gezogen. Die Routing-Funktion schlägt dem Nutzer verschiedene Verkehrsmittel-Kombinationen als Wegeketten für seinen Fahrtwunsch zum Zielort vor und aktualisiert sie mithilfe von Echtzeitinformationen auch bei schon angetretener Fahrt, so dass die Wegekette z. B. bei Staus oder verspäteten Verkehrsmitteln abgeändert werden kann.





## 4. ZUSAMMENFASSUNG AUSBLICK

### Ausbau des Radverkehrs und dessen Integration in den öffentlichen Personennahverkehr

Der Ausbau des Radverkehrs und dessen Integration in den öffentlichen Personennahverkehr sind zentrale Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätswende. Der Radverkehr bietet viele Vorteile: Er ist kostengünstig, umweltfreundlich, gesund, zuverlässig und flexibel, besonders auf kurzen Strecken. Mit der Verfügbarkeit von E-Bikes hat sich zudem die Reichweite und Geschwindigkeit der Fahrräder erhöht, was sie auch für längere Strecken attraktiv macht.

### Durchgängiges und sicheres Radwegenetz und wettergeschützte Abstellanlagen

Um den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen, ist ein durchgängiges und sicheres Radwegenetz notwendig, das Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen in der Stadt, Verbindungen zwischen den Stadtteilen sowie Pendlerwege ins Umland umfasst. Prioritär müssen nun zügig – zusätzlich zu den schon in längeren Stücken bestehenden Haupttrouten beiderseits des Rheins, entlang der Bahn nach Bad Godesberg und der Pendlerroute nach Bornheim – fünf bis acht wirklich lückenlose und sichere Routen geschaffen werden. Zusätzlich müssen sichere und wettergeschützte Abstellanlagen geschaffen werden, insbesondere an Umstiegspunkten des ÖPNV wie Bahnhöfen und Mobilstationen.

### Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV

Die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist entscheidend für die Förderung der Intermodalität. Mobilstationen, die Park

& Ride, Bike & Ride sowie Carsharing-Angebote bündeln, erleichtern den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und fördern so den Verzicht auf das Auto. Diese Stationen sollten gut erreichbar und benutzerfreundlich gestaltet sein.

### Mobility as a Service

Mobility as a Service ist ein zukunftsweisender Ansatz, der verschiedene Mobilitätsdienste über eine digitale Schnittstelle bündelt. In Ländern wie den Niederlanden ist er bereits etabliert und kombiniert ÖPNV mit Carsharing, Bikesharing und anderen Angeboten. Ein solches System bietet Nutzern aktuelle Verkehrsinformationen und alternative Routenoptionen.

### Zusammenspiel von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft

In der Zukunft wird es wichtig sein, Infrastruktur und digitale Systeme weiter auszubauen, um eine nahtlose Integration verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen. Die Akzeptanz neuer Mobilitätskonzepte muss durch Informationskampagnen und Anreizsysteme gefördert werden. Auch die Finanzierung spielt eine wesentliche Rolle, um die notwendige Infrastruktur und Technologien zu schaffen. Nur durch das Zusammenspiel von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft kann die Mobilität der Zukunft effizienter und umweltfreundlicher gestaltet werden. Dabei ist eine Priorisierung der Maßnahmen von hervorgehobener Bedeutung, um schneller durchgängig befahrbare Routen herzustellen. Jedes Verkehrsmittel hat einen bestimmten Nutzen, den ein anderes Transportmittel nicht in gleichem Maße erfüllt. Daher sollte der vorhandene Verkehrsraum in der Stadt gerecht zwischen allen Verkehrsmitteln aufgeteilt werden.



## IMPRESSUM

Herausgeber

© IHK Bonn/Rhein-Sieg | Bonner Talweg 17 | 53113 Bonn  
Tel: +49 (0) 228 2284-0 | E-Mail: info@bonn.ihk.de

ADFC Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg e.V. | Breite Str. 7 | 53111 Bonn  
Tel: +49 (0) 228 6296364 | info@adfc-bonn.de

Radentscheid Bonn | Breite Str. 71 | 53111 Bonn  
Tel: +49 (0) 228 6296364 | info@radentscheid-bonn.de

Ansprechpartner

Gerd Billen | ADFC Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg e.V.  
Till Bornstedt | IHK Bonn/Rhein-Sieg  
Steffen Schneider | Radentscheid Bonn

Gestaltung, Titel

Elisabeth Mantouvalou | em@mantouvalou.de

Stand

März 2025

Bildnachweise

.....  
**Titel:** LuckyStep/Adobe Stock, Freepik, redaktion93/Adobe Stock **Seite 7:** william87/Adobe Stock **Seite 8:** nmann77/AdobeStock **Seite 10:** fottoo//AdobeStock **Seite 11:** lorenzophotoprojects/Adobe Stock **Seite 13:** Freepik **Seite 15:** Freepik



Industrie- und Handelskammer  
Bonn/Rhein-Sieg

