



## Beschlussvorlage

**Amt:** Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

**TOP:** \_\_\_\_\_

**Vorl.Nr.:** V/2015/0118

**Anlage Nr.:** \_\_\_\_\_

**Datum:** 22.04.2015

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Haupt-, Finanz- und Beschwerdeausschuss	01.06.2015	öffentlich

### Tagesordnung

Fahrradfreundlichkeit der Stadt / ADFC-Umfrage  
Antrag der SPD-Fraktion vom 23.02.2015

### Anfragentext

Im Herbst 2014 wurde durch den Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium ein Fahrradklima-Test im Rhein-Sieg-Kreis und in der Stadt Bonn durchgeführt. Dabei konnten Radfahrer das Fahrradklima in ihrer Stadt oder Gemeinde bewerten.

Die Ergebnisse sind nach Ansicht des ADFC ein Gradmesser dafür, wie fahrradfreundlich die Stadt empfunden wird. Die Ergebnisse wurden am 19. Februar 2015 in Berlin präsentiert. Die Stadt Hennef hat eine Gesamtwertung von 4,0 (Schulnote ausreichend) und damit den 48. Rang von 67 in NRW erhalten.

Der ADFC ist ein Interessenvertreter der Radfahrer und vertritt damit eine „einseitige“ Position einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern. So seien z. B. aus Sicht des Rheinbacher Bürgermeisters Stefan Raetz die Ergebnisse der Umfrage die "subjektive Sichtweise der Interessenlobby ADFC durch Befragung ihrer Mitglieder". Dabei würden alle anderen Aspekte und Interessen im Öffentlichen Verkehr bewusst ausgeblendet. (vgl. [www.schaufenster-bonn.de](http://www.schaufenster-bonn.de), Bericht vom 25.02.2015)

Die Stadt muss hingegen die Interessen aller Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer bei der Planung und Gestaltung der Verkehrswege berücksichtigen. Hierbei muss ein ausgewogenes Verhältnis unter Beachtung teils unterschiedlichster Nutzungs- und Sicherheitsansprüche geschaffen werden. Die Stadt muss dabei die unterschiedlichen Interessen der Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer so ausgleichen, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Auch die topographischen Gegebenheiten und die Struktur der „Stadt der 100 Dörfer“ spielen bei der Gestaltung des Verkehrsnetzes eine wesentliche Rolle.

Zitat aus einer Pressemitteilung des ADFC Ortsgruppe Hennef: „Aber auch die Radfahrer können durch Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, Einhaltung der Verkehrsregeln und Beleuchtung am Rad mehr Mitverantwortung für eine verbesserte Verkehrssicherheit übernehmen.“ (vgl. Pressemitteilung ADFC, Ortsgruppe Hennef)

Allein damit ließen sich bereits einige der sicherheitsrelevanten Punkte aus dem Fahrradklima-Test verbessern, denn viele der in der „Frankfurter Straße“ von der Polizei aufgenommenen Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sind teilweise auf ein Fehlverhalten der Radfahrer zurückzuführen (vgl. Verkehrsgutachten des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH von 2009). In dem Fahrradklima-Test wurde bemängelt, dass in der Zeitung nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrern berichtet wird. Im Ergebnis der Unfallauswertung erfolgen solche Berichte aber wohl nicht zu unrecht.

Einige andere Punkte basieren auf Fehlinformationen oder Unkenntnis u. a. von Besonderheiten der Gestaltung der „Frankfurter Straße“. Fahrräder sind Fahrzeuge und müssen daher grundsätzlich die Fahrbahn in Fahrtrichtung rechts benutzen. Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden. Eine Pflicht, Radwege zu benutzen, besteht nur, wenn diese mit entsprechenden Verkehrszeichen (237 Radweg, 240 gemeinsamer Geh- / Radweg, 241 getrennter Geh- / Radweg) beschildert sind.

Die StVO sieht bereits seit dem 1. September 1997 das Radfahren auf der Fahrbahn als Regelfall vor. Daher gibt es im Zuge der innerorts liegenden Abschnitte der „Frankfurter Straße“ zwischen „Fritz-Jacobi-Straße“ und „Kapellenstraße“ keine Radwege mit Benutzungspflicht. Entlang dieser Strecke ist der Gehweg für Radfahrer frei gegeben, d. h. Radfahrer dürfen den Gehweg unter Rücksichtnahme auf Fußgänger mit angepasster Geschwindigkeit befahren. Schnellere Radfahrer können und sollen hingegen die Fahrbahn nutzen.

Die Broschüre „Bilder einer Umgestaltung“ zum Umbau der „Frankfurter Straße“ von dem Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH zeigt auf, dass der zentrale Geschäftsbereich mit seinen vielfältigen Nutzungsansprüchen besonders herausgestellt werden sollte. So soll u. a. der durchgehende, überfahrbare, gepflasterte Mittelstreifen funktional das Überqueren für Fußgänger erleichtern, das Vorbeifahren an Liefer- und ein- / ausparkenden Fahrzeugen erlauben und das Abbiegen in Grundstücke und Seitenstraßen ermöglichen.

Speziell für Radfahrer bildet die Gestaltung der „Frankfurter Straße“ im Zentrumsbereich ein „Sonderangebot“: „Es gibt sichere und unsichere Radfahrer, manche wollen die Straßen schnell durchfahren, andere von Geschäft zu Geschäft. Auf der Frankfurter Straße kann der Radfahrer wählen zwischen Fahrbahn und Seitenraum. Für den, der Besorgungen macht, vielleicht ungeübt ist, langsam fährt und daher auch selten Konflikte mit Fußgängern hat, ist der Gehwegbereich zur Benutzung freigegeben. Der schnelle Radfahrer benutzt die Fahrbahn in „friedlicher Koexistenz“ mit dem Autofahrer. Bei einem Geschwindigkeitsniveau um 33 km/h im Kraftfahrzeugverkehr sind Überholvorgänge äußerst selten.“ Und weiter: „Die Radfahrer benutzen vorwiegend die bituminöse Fahrbahnmitte: selbstbewusste Sicherheit, die hier nicht provoziert“ (vgl. Anlage Auszüge Broschüre „Bilder einer Umgestaltung“).

Auch in einem von der Ordnungsverwaltung und der Kreispolizei herausgegebenen Informationsfaltblatt „Radfahren im Zentrum“ wird auf diese Besonderheiten der „Frankfurter Straße“ aufmerksam gemacht (vgl. Anlage Faltblatt „Radfahren im Zentrum“).

Durch mehrere Rechtsurteile zur Radwegebenutzungspflicht wurde deutlich gemacht, dass Radfahrer selbst an Bundesstraßen nicht automatisch auf Radwege gezwungen werden dürfen. So sieht z. B. das VG Oldenburg (Urteil vom 13. Januar 2012, Az. 7 A 2094/11) auf einer Landesstraße mit 1.900 Kfz/Tag keine besondere Gefahrenlage – ungeachtet der zulässigen Geschwindigkeit. Das bedeutet, dass auch im Zuge der „Frankfurter Straße“ für das Radfahren auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h keine besondere Gefahrenlage besteht und somit keinerlei Notwendigkeit für eine Anordnung einer

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu rechtfertigen ist. Zudem haben mehrere Geschwindigkeitsmessungen belegt, dass im Geschäftsbereich ohnehin nicht wesentlich schneller als 30 km/h gefahren wird.

Dabei ist auch zu beachten, dass die „Frankfurter Straße“ als Landesstraße (L 333) klassifiziert ist. Als Landesstraße hat die L 333 immer noch ihre überregionale Bedeutung im Verkehrsnetz. Auch bei dem Abschnitt ab Bahnübergang bis „Wingenshof“ handelt es sich um eine Straße des so genannten „Vorbehaltsnetzes“, also Vorfahrtstraßen, welche eine besondere Bedeutung und Funktion im über- und innerörtlichen Straßen- und Wegenetz haben. Diese Straßen dienen als Sammel- und Verbindungsstraßen und sind entsprechend ausgebaut.

Generell darf sich gemäß § 45 Absatz 1c StVO eine Ausweisung von Tempo 30-Zonen weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Damit hat der Gesetzgeber klargestellt, dass auf solchen Straßen Tempo 50 gelten soll. Diese Regelung darf auch nicht auf Umwegen umgangen werden, indem auf ganzer Länge einer Ortsdurchfahrt eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet wird.

Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet werden, z. B. bei Vorliegen einer über die allgemeinen Gefahren des Straßenverkehrs hinausgehenden besonderen Gefahrenlage oder bei Unfallhäufungsstellen, die auf Geschwindigkeitsverstöße zurückzuführen sind. Die innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h dient dazu, den Verkehrsabfluss auf der Hauptverkehrsstraße zu gewährleisten. Eine Reduzierung würde sich kontraproduktiv auswirken.

Zulässig sind streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor Einrichtungen wie insbesondere vor Schulen. Dies ist bereits der Fall auf Höhe der Kreuzung „Gartenstraße“ (Grundschule Gartenstraße) und im Abschnitt zwischen „Am Hang“ und „Kapellenstraße“ (Gesamtschule Meiersheide).

Nach Auskunft der Kreispolizeibehörde hat der Innerortsbereich einen durchschnittlichen Tagesverkehrswert von 9.545 Kfz / täglich. Gemäß der Unfalldokumentation der letzten drei Jahre sind die überwiegenden Unfallursachen aber Fehler beim Abbiegen, Vorfahrtsverletzungen und nicht ausreichender Sicherheitsabstand. In nur wenigen Fällen wurde unter anderem Geschwindigkeit als Ursache erfasst. Die Unfälle sind über die gesamte Strecke verteilt, Schwerpunkte sind nicht zu erkennen.

Es handelt sich um eine Ortsdurchfahrt mit ihren typischen Unfallgefahren. Durch die Polizei, wie auch durch die Verkehrsüberwachung des Rhein-Sieg-Kreises wurden seit dem 01.01.2013 bei 23 Kontrollen insgesamt 29 Mannstunden für Geschwindigkeitsüberwachungen geleistet. Dabei wurden 499 Tätigkeiten registriert. Der Anteil an Ordnungswidrigkeitsanzeigen liegt bei geringen 5 %.

Nach den bundeseinheitlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und auch nach Weisung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Straßenverkehrsbehörden in NRW gehalten, die nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gebotene besondere Gefahrenlage als Anordnungsvoraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs zu beachten. Grundsätzlich ist im Bereich der Kreis-, Landes-, Bundes- und sonstiger Vorfahrtstraße aufgrund der besonderen Bedeutung im Straßen- und Wegenetz in der Regel die Leichtigkeit des Verkehrs sicherzustellen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung im Zusammenhang mit der Planung „Alte Ladestraße“ / „Frankfurter Straße“ von 2004 wurde für die „Frankfurter Straße“ folgendes festgestellt:

„Die gesamte „Frankfurter Straße“ ist ebenso wie der Einmündungsbereich „Frankfurter Straße / Bahnhofstraße“ zur Verkehrsberuhigung sehr eng ausgebaut. In Fahrbahnmittle sind Beleuchtungen zur Trennung der beiden Fahrtrichtungen angeordnet. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Frankfurter Straße eine Hauptverkehrsachse, deren Rückbau nach Verkehrsfreigabe der A 560 einen sehr beruhigenden Effekt hat, der auch zum damaligen Zeitpunkt erzielt werden sollte.

Die hohe Belastung auf diesen Straßenzug wird von dem Ausbauquerschnitt gut bewältigt. Störungen treten in der Regel nur durch verbotswidrig ausgeführten Andienungsverkehr (Parken in zweiter Reihe oder durch abbiegende Fahrzeuge) auf. Diese "Störungen" waren ursprünglich bewusst hingenommen worden, um eine ausreichende Sicherheit für querende Fußgänger herzustellen. Auch Radfahrer können sich durch den langsamen Verkehrsfluss auf dieser Achse sicherer bewegen.“

Aus dem Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung der „Frankfurter Straße“ von 2009 ist zu entnehmen, dass die seinerzeit durchgeführten Verkehrsmessungen zunächst einmal ein zufriedenstellendes Geschwindigkeitsniveau für den Abschnitt mit „konventionellem“ Querschnitt der „Frankfurter Straße“ mit einer V85 von 47 km/h bzw. 45 km/h, das für vergleichbare Stadtstraßen keineswegs üblich ist. [V85 ist die Geschwindigkeit, die von der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer (85 %) nicht überschritten wird. Dieser Wert wird allgemein als Maß für die Beurteilung der Verkehrssituation zugrunde gelegt.]

„Im zentralen Bereich mit dem Mittelstreifen und den Laternen wird mit einer V85 zwischen 32 km/h und 35 km/h ein sehr verträgliches Geschwindigkeitsniveau für eine Geschäftsstraße mit dieser Verkehrsstärke erreicht. Dabei ist dieses Geschwindigkeitsniveau sehr stabil: Nimmt man aus den Messwerten solche heraus, die unter 20 km/h betragen, also Fahrzeuge betreffen, die abbiegen, einen freien Parkstand suchen usw., so liegt das Geschwindigkeitsniveau im zentralen Bereich immer noch zwischen nur 34 km/h und 37 km/h.

Der Verlauf der mittleren Fahrgeschwindigkeit im zentralen Bereich mit Mittelstreifen zeigt sich insbesondere in der Fahrtrichtung von der „Fritz-Jacobi-Straße“ zum Warther Kreisel relativ konstant bei 30 km/h. Die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung der Lichtsignalanlage an der „Beethovenstraße“ / „Siegfeldstraße“ sowie des Kreisverkehrs ist deutlich zu erkennen. Ebenso zu erkennen sind die Einflüsse aus den Fußgängerüberquerungsstellen im Bereich der Post und des Rathauses kurz hinter Beginn des Mittelstreifens.

In Gegenrichtung vom Warther Kreisel zur „Fritz-Jacobi-Straße“ ist die mittlere Fahrgeschwindigkeit nicht so gleichmäßig und streut etwa zwischen 30 km/h und 35 km/h. Auch hier sind die Einflüsse aus den Fußgängerüberquerungsstellen am Rathaus und an der Post am Ende des Mittelstreifens zu erkennen ebenso wie die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung des Kreisverkehrs und des Bahnübergangs.“

Dort wo der Verkehrsteilnehmer bereits durch die äußeren Umstände bedingt langsam fährt, erübrigt sich die Aufstellung von geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen. Diese wären ohnehin im zentralen Bereich aufgrund der Vielzahl an Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr und Werbeanlagen der Geschäftsbetriebe kaum wahrnehmbar.

Im Ergebnis ergibt sich auch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit keine Notwendigkeit für eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der „Frankfurter Straße“ auf 30 km/h. Radfahrer haben die freie Wahl, ob sie sich auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg bewegen.

Insofern geht auch das Radverkehrskonzept des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen für den Rhein-Sieg-Kreis mit dem Vorschlag der Geschwindigkeitsreduktion fehl. Zudem darin auch von einer Netzlücke die Rede ist, die durch die innerhalb der geschlossenen Ortschaft bestehende Wahlmöglichkeit (Fahren auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg / Radfahrer frei) letztlich nicht gegeben ist. Dieser Vorschlag verkennt offensichtlich auch die oben erwähnte

Rechtsprechung bezüglich der Gefahreneinschätzung des „Regelfalls: Radfahren auf der Fahrbahn“.

Die „gefühlte“ Unsicherheit von Radfahrern auf der „Frankfurter Straße“ resultiert wohl auch aus dem eigenen Verhalten, so weist auch das Verkehrsgutachten des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH von 2009 in einigen Passagen wiederholt auf das Fehlverhalten der Radfahrer hin, vor allem das Fahren entgegen der Fahrtrichtung:

„Die Radfahrer benutzen den Seitenraum in beiden Richtungen, obwohl der gemeinsame Geh- und Radweg nur im Einrichtungsverkehr angeordnet ist.“

„Daher bleiben viele Radfahrer auf dem Gehweg, der dort nicht mehr für Radfahrer freigegeben ist und nutzen im Kreisverkehr die Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zum Überqueren der Zufahrten. Dies birgt ein hohes Sicherheitsrisiko.“

„Von diesen 17 Unfällen waren 10 Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle (Typ 3), bei denen achtmal ein einbiegendes oder kreuzendes Kfz einen Radfahrer erfasste, wobei dieser in sechs Fällen auf dem Gehweg entgegen der freigegebenen Richtung fuhr. In den verbleibenden beiden Fällen wollte der Radfahrer die Frankfurter Straße fahrend überqueren bzw. kreuzen und kollidierte mit einem Kfz.“

„5 Unfälle waren Abbiegen-Unfälle, bei denen dreimal ein abbiegendes Kfz einen Radfahrer erfasste, wobei dieser in zwei Fällen auf dem Gehweg entgegen der freigegebenen Richtung fuhr. Bei einem Unfall wurde am Warther Kreisel ein Radfahrer, der fahrend die Kreisausfahrt/-zufahrt im Zuge des Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) überquerte, von einem die Kreisfahrbahn verlassenden Kfz erfasst. Einmal kollidierte ein linksabbiegender Radfahrer mit dem entgegenkommenden Kfz.“

„Nur knapp 10 % der beobachteten Radfahrer fahren dabei auf der Fahrbahn, gut 90 % benutzen die beidseitigen Seitenräume, wobei Kinder diese fast ausschließlich (96 %) nutzen. In beiden Seitenräumen sind rund 40 % Radfahrer zu verzeichnen, die diese entgegen der freigegebenen Richtung nutzen.“

„Im Beobachtungsabschnitt zwischen der „Gartenstraße“ und der „Steinstraße“ konnten in der „Frankfurter Straße“ im Beobachtungszeitraum von 7:00 bis 19:00 Uhr insgesamt 229 Radfahrer erfasst werden, von denen wie im Bereich zwischen der „Bahnhofstraße“ und dem „Horstmannsteg“ ebenfalls nur knapp 10 % die Fahrbahn benutzen, während 90 % im Seitenraum fahren. Etwa 40 % im südlichen Seitenraum und etwa 34 % im nördlichen Seitenraum sind dabei Radfahrer, die diese entgegen der freigegebenen Richtung nutzen.“

Das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises weist darauf hin, dass im Jahr 2014 im Rhein-Sieg-Kreis 110 Verkehrsunfälle an Zebrastreifen passierten. Bei zehn Prozent waren Radfahrer beteiligt. Während die Anzahl der Unfälle mit Verletzten in den letzten Jahrzehnten bundesweit stetig zurückging, hat die Anzahl der Radunfälle weiter zugenommen. Das hat das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises zum Anlass genommen, auf das richtige Verhalten von Radfahrern an Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) aufmerksam zu machen:

„Nach der Straßenverkehrsordnung hat jeder Vorrang vor den Autofahrern, der zu Fuß oder in einem Rollstuhl eine Straße über einen Zebrastreifen passiert. Anders verhält es sich dabei mit fahrenden Radfahrern. An einem Fußgängerüberweg haben diese keine Sonderstellung und damit keinen Vorrang vor dem Pkw-Verkehr. Zumal Autofahrer überhaupt keine Möglichkeit haben, so schnell auf den Querungswunsch der Radler zu reagieren und rechtzeitig abzubremesen.“

Richtig ist folgendes Verhalten:

Möchten Fahrradfahrer eine Straße an einem Zebrastreifen überqueren und den Vorrang

gegenüber dem fahrenden Verkehr in Anspruch nehmen, müssen sie absteigen und die Fahrbahn zu Fuß passieren. Wenn sie die Fahrbahn über den Zebrastreifen fahrend queren möchten, können sie dies grundsätzlich tun. "Der Knackpunkt liegt darin, dass man als Radfahrer bei der Nutzung des Zebrastreifens keinen Vorrang gegenüber den Kraftfahrzeugen hat und ihn sich auch nicht nehmen darf", so das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises.

Es gibt jedoch keine Vorschrift, die zum Absteigen vom Fahrrad zwingt. Sollte es dann zu einem Unfall mit einem Auto kommen, sprechen die Gerichte den Radlern zumindest eine Teilschuld zu. Im Sinne der Verkehrssicherheit appelliert das Straßenverkehrsamt an alle Radfahrer, an einem Zebrastreifen abzusteigen. So werden gefährliche Situationen für alle Verkehrsteilnehmer vermieden.

Anders verhält es sich übrigens bei der Benutzung von Rollschuhen, Inline-Skates, Kinderwagen und Kinderfahrrädern für Kinder bis zehn Jahren. Für sie gelten die Vorschriften der Fußgänger und somit der Vorrang bei der Nutzung des Zebrastreifens.“

Leider zeigen Radfahrer auch an der Bahnunterführung falsche Verhaltensweisen und bewegen sich auf dem Rad fahrend durch die nur für Fußgänger frei gegebenen Wege. Dies stellt gerade bei Ankunft / Abfahrt von Zügen eine große Gefahr für die dann auftretenden Fußgängermengen in der Bahnunterführung dar.

Im Herbst und Winter sind vielfach Radfahrer in dunkler Bekleidung und vor allem ohne Licht unterwegs. Oft werden die vorhandenen Lichteinrichtungen aus Bequemlichkeit nicht eingeschaltet, in vielen anderen Fällen sind die für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Sicherheitselemente aber gar nicht vorhanden.

Hennef hat seit vielen Jahren ein stark ausgeprägtes Netz von Tempo 30-Zonen. Lediglich die Straßen des Vorbehaltsnetzes sind davon ausgenommen. Somit gilt in fast allen Wohngebieten - mit Ausnahmen von wenigen Streusiedlungen - schon eine entsprechende Geschwindigkeitsreduktion. In diesen Zonen gibt es daher in der Regel aber keine Notwendigkeit für separate Sonderwege für den Radverkehr, auch nicht für Fahrradstraßen. Einige dieser Tempo 30-Zonen liegen parallel der Hauptverkehrsstraßen, so dass Radfahrer, die sich auf der Hauptstraße unsicher fühlen, geschützt in den Zonenstraßen fahren können.

Das schnelle Durchfahren von Radfahrern der Fußgängerzone würde den Aufenthaltscharakter des Markplatzes nachhaltig beeinträchtigen. Zudem ist in der „Bahnhofstraße“ keine Wegefertsetzung gegeben, dort ist das Fahren auf dem Gehweg für Radfahrer nicht freigegeben.

Der Meinung, dass großzügig geduldet werde, wenn Autofahrer auf Radwegen parken, steht eine Vielzahl an Protokollen der Ordnungsverwaltung entgegen, die sowohl das Parken auf Gehwegen als auch das Parken auf Radwegen und –schutzstreifen streng verfolgt. Im Zeitraum vom 01.01.2010 bis 20.04.2015 wurden ca. 11.000 Verwarnungen wegen Parken auf Gehwegen (Radfahrer frei) und ca. 250 Verwarnungen auf gemeinsamen Geh- / Radwegen und Radschutzstreifen gefertigt.

Die im Stadtgebiet betriebenen Lichtzeichenanlagen stehen überwiegend auf klassifizierten Straßen, auf denen außerorts separate Radwege eingerichtet sind. Gesonderte Aufstellflächen bieten sich im Bereich dieser Lichtzeichenanlagen nicht an. Im Bereich der städtischen Straßen sind überwiegend reine Fußgängerbedarfsanlagen eingerichtet. An diesen Anlagen sind keine speziellen Radfahrerschaltungen nötig. Auch an der Kreuzung „Theodor-Heuss-Allee“ / „Wehrstraße“ macht eine derartige Aufstellfläche keinen Sinn, da der Radverkehr dort von einem einseitigen Radschutzstreifen über die Fußgängerampel zu dem beidseitig geführten gemeinsamen Geh- / Radweg durch die Bahnunterführung gelenkt wird.

In jüngster Zeit wurde einiges für den Radverkehr getan. Das Amt für Stadtplanung und -entwicklung führt seit 2010 jährlich eine Aktion „Radwegdetektive“ durch. Die Schüler der 5.

Jahrgangsstufe des Gymnasiums der Stadt Hennef (6 Schulklassen) untersuchen ihre Schulwege auf Gefahrenstellen. Die Aktion wird im Gymnasium von dem Lehrer Michael Seidel vorbereitet und er führt die Schüler in die Thematik ein. U.a. werden die wesentlichen Verkehrsregeln besprochen und das richtige Verhalten im Straßenverkehr erläutert. Nach der theoretischen Einführung schließt sich der Praxisteil - die Untersuchung und fotografische Dokumentation eines Schulwegs - an. Ziel der Aktion ist u.a. eine bessere Identifizierung mit dem Schulweg und die Sensibilisierung für Gefahrenstellen.

Die Stadtverwaltung erhält aber auch wertvolle Hinweise aus Sicht der Schüler über vorhandene Gefahrenpunkte im Stadtgebiet. Diese Ergebnisse können zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung von Gefahrenpunkten genutzt werden. Eine Mitarbeiterin aus dem Amt für Stadtplanung und -entwicklung kommt als Vertreterin der Stadt Hennef zur Besprechung der Ergebnisse in die Schule.

In der Besprechung mit den Schülern wird u. a. das richtige Verhalten an den „Problemstellen“, z. B. die Gefahren bei dem Benutzen der falschen Straßenseite, das notwendige Absteigen am Zebrastreifen, richtiges Radfahren im Kreisel, in Unterführungen, besprochen. Teilweise werden auch Lösungsvorschläge der Schüler für Problemstellen gemacht, die – soweit möglich – auch sofort diskutiert werden.

Einige der Anregungen werden später im verwaltungsinternen Arbeitskreis Verkehr besprochen andere Anregungen direkt in die zuständigen Fachbereiche verwiesen. Jedes Jahr wird ein Teil der dabei aufgefallenen Hinweise zugunsten der Radfahrer verbessert. Ein Teil der dabei aufgefallenen Hinweise konnte inzwischen zugunsten der Radfahrer verbessert werden.

Ferner steht z. B. auch die Anlage einer Radwegeverbindung zwischen Hennef (Sieg) – Heisterschoß nach Neunkirchen-Seelscheid – Remschoß bevor. Seit dem 2014 ist in Hennef eine Fahrradmietstation der DB Rent in Betrieb. Es stehen insgesamt fünf Fahrräder an der Call-a-Bike-Station am Bahnhof bereit. Seitens der Touristikabteilung werden Fahrräder und Elektroräder zur Miete angeboten. Auf beiden Seiten des S-Bahnhofs sind sowohl freie Fahrradabstellplätze als auch abschließbare Vermietboxen eingerichtet.

Insofern trifft auch die Bemängelung des Fehlens einer touristischen Fahrradvermietung oder geeigneter Abstellmöglichkeiten nicht zu. Auf der Internetseite der Stadt Hennef sind diese Angebote allerdings nicht auf Anhieb zu finden, hier wird aber in Kürze nachgebessert.

Einige andere in dem Fahrradklima-Test aufgeführten Probleme sind leider aufgrund topographischer Gegebenheiten, unterschiedlichen Zuständigkeitsregelungen, baulichen und / oder örtlichen Bedingungen nicht ohne weiteres zu lösen. So können z. B. bei der Einrichtung einer Baustelle keine gesonderten Radwege herum geführt werden, weil der zur Verfügung stehende Raum einfach nicht dafür da ist. Sofern möglich wurde aber schon das Befahren von Baustellen entgegen der Einbahnrichtung erlaubt.

Generell ist das Befahren von Einbahnstraßen für Radfahrer nur dann erlaubt, wenn es entsprechend beschildert ist und bestimmte Vorkehrungen getroffen sind. So ist in der Einbahnstraße in der Gartenstraße zwischen „Abtsgartenstraße“ und „Frankfurter Straße“ ein mit Pfosten abgetrennter Seitenstreifen vorhanden, der ein Befahren entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht. Im Einbahnstraßenteilstück vor der Schule „Wehrstraße“ kann über den sehr breiten Gehweg entgegen der Einbahnrichtung gefahren werden.

In der Straße „Am Hang“ wurde in dem kurzen Einbahnstraßenabschnitt extra eine überbreite Geh- / Radwegetrasse gebaut. Das Einbahnstraßenstück der „Kapellenstraße“ kann bequem über den „Bürgerweg“ oder auch über „Am Hang“ umfahren werden. Das Fahren in der „Kapellenstraße“ ist für eine Freigabe für Radfahrer schlicht zu eng.

In den Einbahnstraßen in Bröl, „Wilhelmstraße“ und in Rott, „Auf dem Komp“ hat sich auch aus topographischen Gründen kein Bedarf ergeben. Zudem sind auch diese Abschnitte zu eng.

In Edgoven ist die Einfahrt in die "Edgovener Straße" am "Fasanenweg" wegen der dort eingerichteten Mittelinsel für Kfz untersagt, für Radverkehr jedoch frei. Es handelt sich dort auch nur um eine "unechte" Einbahnstraße, der Verkehr kann innerhalb der "Edgovener Straße" in beide Richtungen fahren.

Die „Sövener Straße“ ist zwischen "Bergstraße" und "Dürresbachstraße" als Einbahnstraße eingerichtet worden, weil es im unübersichtlichen Kurvenbereich an der Einmündung "Sövener Straße" / "Dürresbachstraße" zu folgenschweren Unfällen kam. Daher ist es dort auch nicht möglich, das Radfahren entgegen der Einbahnstraße zu erlauben, denn dann müsste der Radverkehr diese unübersichtliche Stelle kreuzen.

Abschließend bleibt objektiv festzustellen, dass die Situation des Radverkehrs keineswegs so schlecht ist, wie es das subjektive Empfinden der Teilnehmer an dem Fahrradklima-Test des ADFC darstellt. Manches liegt an der Unkenntnis der Sondersituation im Zentrum der „Frankfurter Straße“, einiges liegt im Verhalten der Radfahrer selbst begründet.

Seitens der Verwaltung wird versucht über Presse- und Öffentlichkeitsarbeit diese Informationen einer breiten Öffentlichkeit wieder in Erinnerung zu rufen oder auch Neubürgern zur Kenntnis zu bringen. Hier wäre es auch hilfreich, wenn der Ortsverband des ADFC mithilft, dieses Wissen an die Radfahrer zu verbreiten.

Die Stadt wird auch weiterhin versuchen, mit den jeweils zuständigen Behörden bauliche Verbesserungen des Radwegenetzes zu erreichen. Hier sind aber die verfügbaren Mittel der jeweiligen Straßenbaulastträger sowie bestimmte Prioritäten auch auf landesweiter Ebene zu berücksichtigen.

Hennef (Sieg), den  
In Vertretung