

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef (Sieg)

An die

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef (Sieg)

Frankfurter Str. 97

53773 Hennef (Sieg)

**Ordnungsverwaltung  
und Bürgerzentrum**

**Ansprechpartner  
Herr Steckmeier**

Tel. 0 22 42 / 888 178  
Fax 0 22 42 / 888 7 178  
Zentrale 0 22 42 / 888 0  
Zimmer E.56

**Amt für Stadtplanung und  
-entwicklung**

**Ansprechpartnerin  
Frau Münch**

0 22 42 / 888 385  
0 22 42 / 888 7 385  
0 22 42 / 888 0  
2.59

**Sprechzeiten**

Mo.-Mi. 8.00-12:00 Uhr

Do. 8.00-12.00 Uhr  
14.00-17.30 Uhr

Fr. 8.00-12.00 Uhr

weitere Termine nach Vereinbarung

**Online** [www.hennef.de](http://www.hennef.de)

Mein Zeichen: 32/360 und 61/610

Datum:

**Verkehrsverhältnisse in Hennef (Sieg)**

- Antrag vom 30.01.2012 Radwegekonzept und Verbesserungen für Radfahrer
- Antrag vom 05.03.2012 Fahrradstraße
- mdl. Anregungen im Ortstermin vom 25.04.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beziehe mich auf den Ortstermin vom 25.04.2012 mit Ihrem sehr geehrten Herrn Dr. van Riesen und Herrn Dr. Wolff vom ADFC, in dem wir uns anhand der vorliegenden Anträge der CDU – Fraktion zum Radverkehr in Hennef und zur Situation des Radverkehrs insgesamt ausgetauscht haben. Hierbei haben wir Folgendes besprochen:

- a) Verbesserung der Verkehrsführung für Radfahrer an der Frankfurter Straße  
Im Ortseingangsbereich verläuft von Stoßdorf kommend ein einseitig geführter gemeinsamer Geh-/Radweg, der an der Lichtzeichenanlage Fritz-Jacobi-Str. endet. Die Wegeführung für den Radfahrer soll bis zu einer Quermöglichkeit kurz vor der Einmündung Cecilienstr. weitergeführt werden. Radfahrer sollen über einen dort bereits abgesenkten Bordstein auf die andere Fahrbahnseite gelenkt werden.
- b) Markierungs- und Beschilderungsverbesserung an der Theodor-Heuss-Allee / Wehrstraße  
Radfahrer werden auf dem Radfahrerschutzstreifen von der Bonner Str. kommend durch eine Bodenmarkierung an der Lichtzeichenanlage nach rechts gewiesen. Hier soll durch ergänzende Beschilderung deutlich gemacht werden, dass der Radfahrer über die Lichtzeichenanlage nach links auf den durch die Bahnunterführung einseitig geführten gemeinsamen Geh-/Radweg gelenkt wird.
- c) Verbesserte Markierung an den Kreisverkehrsplätzen Frankfurter Str. und Bonner Str.  
Im Bereich der o. g. Kreisverkehrsanlagen sollen Radfahrer in Sicht des Kraftverkehrs auf der Fahrbahn fahren. Am Kreisverkehrsplatz Frankfurter Str. werden die Markierungen, die den Radfahrer entsprechend auf die bzw. von der Fahrbahn leiten, entsprechend ergänzt. In der Bonner Str. werden die Radfahrerschutzstreifen verlängert, so dass diese kurz vor den Querungseinseln enden.

d) Angepasste Verkehrsführung am Kreisverkehrsplatz B 478 Bröitalstr. / Emil-Langen-Str.

Radfahrer aus der Oberen Siegstraße kommend haben bisher keine Möglichkeit, auf den gegenüberliegenden kombinierten Geh-/Radweg zu gelangen. Künftig soll das Radfahren von der Einmündung Obere Siegstraße bis zur ersten Querungshilfe entgegen der Fahrtrichtung gestattet werden. An der Querungshilfe kann der Radfahrer dann in Kreisrichtung die vorhandenen Wegebeziehungen nutzen.

Die Einzelheiten für die o. a. Maßnahmen sind aber noch mit dem Straßenbaulastträger und der Kreispolizeibehörde abzustimmen. Hier werde ich Ihre Vorschläge mit der Bitte um Zustimmung weiterleiten, da die aufgezeigten Maßnahmen sinnvoll sind und kurzfristig umgesetzt werden können. Teilweise wurden einzelne Maßnahmen bereits umgesetzt, z. B. die Markierung der Radwegführung im Kreisverkehrsplatz Frankfurter Str.

Im Übrigen wurden Ihre o. g. Anträge inzwischen in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde, dem Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises, dem Landesbetrieb Straßen NRW sowie Vertretern des ADAC und ADFC überprüft.

Markierung der Radfahrstreifen:

Eine Einfärbung der Radfahrfurten parallel der Vorfahrtsstraße soll nach den straßenverkehrs- und baurechtlichen Bestimmungen nur in Einzelfällen an besonders unfallauffälligen Stellen verwendet werden. Im städtischen Gebiet sind keine Unfallhäufungsstellen mit Radfahrbeteiligung vorhanden. Insofern stellen die vorhandenen Radfahrfurten mit Piktogrammen eine ausreichende Markierung dar.

Darüber hinaus habe ich Ihnen bereits mit Schreiben vom 22.02.2012 mitgeteilt, dass aufgrund der aus den „Rotmarkierungen“ laufenden Unterhaltungs- und Instandhaltungsnotwendigkeiten eine zusätzliche Belastung für die ohnehin angespannte Finanzlage der Stadt entsteht, für die sich keine sachliche Notwendigkeit ergibt (siehe Anlage 1).

Unbeschadet des Kostenargumentes ist auch zu beachten, dass sich die Situation mit markierten Fahrradwegen nicht bewährt hat. So wurde die Markierung an der Theodor-Heuss-Allee / Königstraße inzwischen wegen der dortigen Gefährdungslage, die durch die Markierung entstanden war (Missachtung der Vorfahrt des Kfz-Verkehrs durch Radfahrer), entfernt.

Markierung von Radwegefurten an Fußgängerüberwegen:

Im Bereich der Fußgängerüberwege an den Kreisverkehrsplätzen Bonner Straße und Frankfurter Straße werden die Radfahrer vor den Kreisverkehren von den Geh-/Radwegen auf die Fahrbahn gelenkt. Radfahrer sollen dort im Kreisverkehr mitfahren. Am Kreisverkehrsplatz Bröitalstraße werden Radfahrer parallel mit den Fußgängerüberwegen durch separate Spuren geführt. An diesen Stellen ist insofern nichts weiter zu veranlassen.

An den Fußgängerüberwegen in der Bahnhofstraße fahren die Radfahrer ordnungswidrig über Gehwege und in / aus einer Fußgängerzone. Dort besteht ebenfalls keine Veranlassung für Radfahrsonderspuren, da dort auch keine erlaubte Radwegeverbindung besteht.

Im Kurvenbereich Beethovenstraße / Theodor-Heuss-Allee führt nur ein Fußgängerüberweg über eine Querungshilfe. Gegenüber der Bahnunterführung ist nur ein enger Gehwegbereich, der für ein Befahren mit dem Rad wenig geeignet ist, der Radfahrer wird daher erst einige Meter danach auf den kombinierten Geh-/Radweg gelenkt. Insofern ist auch hier kein Sonderstreifen für Radfahrer möglich.

Die Nutzung von Fußgängerüberwegen durch den Radverkehr ist aufgrund der bundesgesetzlichen Vorgaben ausgeschlossen. Sogar Kinder bis zum vollenden 10. Lebensjahr, die zum Radfahren die Gehwege nutzen dürfen (§ 2 Abs 5 Satz 1 StVO), müssen zum Überqueren einer Fahrbahn absteigen (§ 2 Abs. 5 Satz 3 StVO). Damit macht der Gesetzgeber mehr als deutlich, dass er Fußgängerüberwege als "bevorrechtigte Verkehrsfläche" nur dem Fußgänger zur Verfügung stellen will.

Überprüfung und Vervollständigung der Radwegebeschilderung:

Die Stadt Hennef verfügt über ein durchgängig befahrbares stadtweites Radverkehrsnetz. Das Grundgerüst bilden die Routen des „landesweiten Radverkehrsnetzes NRW“. Ergänzt wird dieses Netz durch die Fernradwanderwege des Rhein-Sieg-Kreises und das städtische Radverkehrsnetz.

Die Beschilderung erfolgt über das Amt für Stadtplanung und –entwicklung und den Stadtbetrieb Baubetriebshof in Abstimmung mit der Ordnungsverwaltung. Es werden auch nicht alle Radwege in Hennef beschildert, sondern nur ausgewählte Routen. Gemäß Beschluss im Ausschuss für Umweltschutz, Dorfgestaltung und Denkmalschutz werden die Anbindung der wesentlichen Siedlungsschwerpunkte an den Zentralort, Verbindungen in die Nachbargemeinden sowie landschaftlich besonders reizvolle Strecken ausgewiesen.

Die Verwaltung ist im Rahmen Ihrer Möglichkeiten bemüht, die vorhandene Beschilderung zu kontrollieren und instand zu halten. Hierbei ist die Stadt Hennef aber auch auf das Engagement der Bürger angewiesen, fehlende, verstellte oder durch Vandalismus beschädigte Schilder der Verwaltung zu melden.

Im Rahmen des familienfreundlichen Ausbaus der Siegtalroute werden auch aufgrund von Streckenänderungen Anpassungen der Beschilderung erforderlich. Hier wurde erst kürzlich eine Streckenkontrolle des gesamten Siegtalradwegs durchgeführt. Fehlende oder beschädigte Schilder werden im Zusammenhang mit der Freigabe der Radfahrstege an den Eisenbahnbrücken ersetzt werden. Im Rahmen eines ebenfalls stadtübergreifenden Projekts, der RadRegionRheinland, werden ebenfalls weitere Ergänzungen erfolgen.

Eine Radwegeplanung zwischen Westerhausen und Kurscheid ist nicht vorgesehen. Ich verweise hierzu auch auf das Schreiben des Straßenbauamtes des Rhein-Sieg-Kreises vom 14.12.2011 an den Bürgerverein Westerhausen (siehe Anlage 2).

#### Ergänzung des Fahrradweges Weldergoven – Lauthausen:

Der Bau eines Radwegs entlang der K 36 ab der Kreuzung Allner Brücke (B 478/ L 352 / K 36) bis zur Einmündung „Am Sportplatz“ in Lauthausen ist im Bauprogramm für 2015 vorgesehen.

#### Radwegekonzept des Rhein-Sieg-Kreises:

Das Radwegekonzept des Rhein-Sieg-Kreises beinhaltet für das Hennefer Stadgebiet lediglich eine Maßnahme. Der Bau eines Radwegs entlang der K 36 ab der Kreuzung Allner Brücke bis zur Einmündung „Am Sportplatz“ in Lauthausen ist im Bauprogramm für 2015 vorgesehen (s. o.). Darüber hinaus sind keine weiteren Maßnahmen seitens des Rhein-Sieg-Kreises in Hennef vorgesehen.

In diesem Zusammenhang muss aber auch darauf hingewiesen werden, dass unter der Federführung des Rhein-Sieg-Kreises in den letzten Jahren bis heute vorrangig der familienfreundliche Ausbau des Siegtalradwegs vorangetrieben wurde. Hier profitiert die Stadt Hennef im erhöhten Maße von der „Umgehung“ Stachelhardt durch den Anbau von Radfahrstegen an die vorhandenen Eisenbahnbrückenbauwerke in Auel und Merten.

#### Fahrradstraße in Hennef (Sieg):

Es wurde beantragt, eine ca. 1,7 km lange Strecke vom Lippenshof über die Mittelstraße – Humperdinckstraße – Wehrstraße – Kreuzung Theodor-Heuss-Allee – Wehrstraße bis Am Helenenstift als Fahrradstraße auszuweisen.

Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung können Fahrradstraßen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen allerdings nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein.

Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden und soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.), durch bauliche Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen.

Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße soll durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr soll dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.

Für eine positive Entscheidung zugunsten der Einrichtung einer Fahrradstraße müsste der Radverkehr jeden Tag (auch Sonn- und Feiertags) im Vergleich zum motorisierten Verkehr stärker sein. Um die Verkehrsbedeutung beurteilen zu können, wurden daher am 14. und 15.05.2012 jeweils von 07.00 bis 15.00 Uhr Verkehrszählungen durchgeführt.

Gemessen wurde an zwei Punkten im Zuge der beantragten Strecke, auf Höhe des P+R-Parkhauses sowie auf Höhe der Fa. Gebra. Am 14.05.2012 ergaben sich auf Höhe des Parkhauses Vergleichswerte von 965 Kfz zu 342 Radfahrern, am 15.05.2012 wurden 1.076 Kfz und 370 Fahrräder gezählt. Im Bereich der Fa. Gebra wurden am ersten Zähltag 634 Kfz und 288 Räder, am folgenden Tag 242 Kfz und 132 Räder gezählt.

Im Ergebnis dieser Messung ist festzustellen, dass der Radverkehr im Vergleich zum Kraftverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart ist. Die beantragte Strecke liegt zudem innerhalb ausgewiesener Tempo 30 – Zonen, in denen die Einrichtung separater Radwege nicht zulässig ist.

Auch die Kreispolizeibehörde verweist in deren Stellungnahme vom 23.04.2012 darauf, dass Fahrradstraßen zwar der Führung und Bündelung des Fahrradverkehrs dienen, aber nur dann Sinn machen, wenn der Radverkehr die dominierende Verkehrsart ist.

Die Streckenführung verläuft parallel zur Bonner Straße und ist seiner Bestimmung nach eher als Sammelstraße für den Kfz – Verkehr anzusehen. Aufgrund des im Zuge der beantragten Strecke sehr unterschiedlichen Straßenausbaus sowie der diversen Nutzungsansprüche im Verlauf der Strecke (Parkraumsuchverkehr Bahnhof / P+R-Parkhaus, Gewerbeverkehr mit LKW, Anwohnerverkehr, Kunstakademie, Schulweg) ist der Radverkehr auch aus Sicht der Kreispolizeibehörde nicht als vorherrschende Verkehrsart einzustufen.

Die Unfallentwicklung ist betrachtet über den Zeitraum vom 01.01.2009 – 31.01.2012 im Bereich Mittel - / Wehrstraße unauffällig und zwingt nicht zu weiteren Maßnahmen. Auch bei einer kostenintensiven baulichen Umgestaltung des Beginns und der jeweiligen Einmündungen in die beantragte Fahrradstraße würde der Radverkehr durch die o. a. Nutzungsansprüche anderer Verkehrsarten zurück gedrängt werden. Hierzu verweise ich auch auf einen Bericht aus der aktuellen Broschüre „Rückenwind 1-2 / 2012“ des ADFC, in dem besonders der Konflikt des Parkraum- und Lieferverkehrs in einer Fahrradstraße kritisiert wird (siehe Anlage 3).

Der ADAC gab ebenfalls die unterschiedlichen Bauabschnitte entlang der Strecke sowie die verschiedenen und teilweise gegensätzlich Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer zu bedenken. Eine deutliche Verbesserung der Sicherheitssituation im Vergleich zu der heutigen Situation ist nicht zu erwarten. Auch nebeneinander fahrende Radfahrer sind in der Tempo 30-Zone zulässig.

Insgesamt betrachtet kann auch unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht befürwortet werden. An allen Einmündungen wären bauliche Maßnahmen und stellenweise Markierungen nötig, damit sind Kosten verbunden, die teilweise im Rahmen von Anliegerbeiträgen refinanziert werden müssten.

Darüber hinaus wäre auch der Bestand der Tempo 30-Zonen fraglich, da nur noch kurze Stichwege von der Bonner Straße zur beantragten Strecke führen. Jetzt können Radfahrer, die nicht auf der Bonner oder Frankfurter Straße fahren wollen, über das parallel verlaufende Straßennetz in den Tempo 30 – Zonen oder entlang des Sieg begleitenden Radweges abseits des Hauptverkehrs fahren.

Abschließend weise ich noch darauf hin, dass im Rahmen des Antrages und der Streckenbefahrung eine Schwachstelle an der Einmündung Bachstraße / Mittelstraße entdeckt wurde und diese in Kürze durch Markierung mit einer durchgezogenen Linie entschärft wird.

Für Ihre Bemühungen und Informationen danke ich Ihnen. Ich bitte aber auch zur Kenntnis zu nehmen, dass wir keine Unfallschwerpunkte mit Radfahrern in Hennef haben.

Ich hoffe, dass ich Ihnen eine ausreichende Antwort geben konnte und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Klaus Pipke