adfc
Bonn/Rhein-Sieg

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg e.V.

Dr. Peter Lorscheid
Verkehrspolitischer Sprecher für den
rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

[redacted]

verkehrspolitik-rsk-rr@adfc-bonn.de
www.adfc-bonn.de

ADFC Bonn/Rhein-Sieg
Dr. Peter Lorscheid, Verkehrspolitischer Sprecher Rhein-Sieg rrh.
[redacted]

EINGEGANGEN
24. März 2020
01

An den
Rat der Stadt Hennef
z.H. Herrn Bürgermeister Klaus Pipke
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef (Sieg)

22.03.2020

Bürgerantrag nach §24 (1) GO NRW:
Errichtung einer Radpendlerroute Hennef-Uckerath

Sehr geehrte Damen und Herren,

für den ADFC Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg und die ADFC Ortsgruppe Hennef bitten wir um die Beschlussfassung über den nachfolgenden Bürgerantrag nach §24 (1) GO NRW:

Zwischen Hennef-Zentrum und dem Ortsteil Uckerath soll eine Radpendlerroute eingerichtet werden, die dazu dient, den Alltags-Radverkehr auf dieser Verbindung attraktiver zu machen, insbesondere den Berufs- und Ausbildungsverkehr. Die Radpendlerroute soll dazu beitragen, Verkehrsströme auf den Radverkehr zu verlagern.

Das vom ADFC in der Anlage zu diesem Antrag vorgelegte Konzept für eine Radpendlerroute Hennef-Uckerath wird grundsätzlich befürwortet.

In einem ersten Schritt soll schnellstmöglich der Lückenschluss zwischen Hennef-Geisbach und -Buchholz durch das Tal des Höhnerbachs umgesetzt werden. Die Stadtverwaltung soll dazu Gespräche mit Straßen.NRW aufnehmen, damit dieser Lückenschluss als Ersatzmaßnahme für einen Radweg entlang der B8 anerkannt und auf den Weg gebracht wird.

In Bezug auf die übrigen Inhalte des Konzepts wird die Stadtverwaltung beauftragt, die Realisierungsmöglichkeiten dieses Routenkonzepts zu prüfen und einen Umsetzungsplan zu erarbeiten. Auch hierzu sind Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW als streckenweise zuständiger Straßenbaubehörde zu führen.

Begründung: Radpendlerrouten und Radschnellwege sind ein zeitgemäßes Instrument, um Verkehr auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zu verlagern und

so zur Lösung des Verkehrsproblems beizutragen. Fahrradpendeln führt zu weniger Stau im verbleibenden Kfz-Verkehr und zur Reduzierung der CO_2-Emissionen des alltäglichen Verkehrs. Positive Gesundheitseffekte für die radelnden Pendler kommen hinzu.

Zwischen Hennef-Zentrum und dem wichtigsten Ortsteil Uckerath fehlt bislang eine für den Alltagsverkehr brauchbare Radroute. Die bisherige Führung im Radverkehrsnetz NRW weist Umwege auf und besitzt insbesondere zwischen den Ortsteilen Schächer und Lichtenberg eine von Alltagsradlern nicht zu bewältigende Steigung. Eine Radwegführung entlang der B8 kommt nicht in Betracht, da auch hier eine längere Strecke mit ca. 8% Steigung bewältigt werden müsste. Als Alternative kommt eine Führung der Radroute durch das Tal des Höhnerbaches in Frage, die nicht mehr als maximal 4% Steigung aufweisen würde. Damit diese Route realisiert werden kann, ist es wichtig, dass diese Strecke als Ersatzmaßnahme für einen Radweg an einer Bundesstraße anerkannt wird, was auf Basis eines Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2008 möglich ist. Entsprechende Gespräche mit Straßen.NRW sollten daher so schnell wie möglich geführt werden.

Neben diesem wichtigen Lückenschluss sind weitere Maßnahmen wichtig. Das ADFC-Konzept macht hierzu konkrete Vorschläge, wie die genaue Streckenführung aussehen könnte und welche Maßnahmen an den einzelnen Abschnitten erforderlich sind, um eine Radpendlerroute mit hohem Nutzungsstandard zu erreichen.

Diese Maßnahmen-Vorschläge betreffen vor allem die Radwegführung in Hennef-Zentrum unter Umgehung der Frankfurter Straße sowie im Bereich von Bierth-Uckerath, wo der Radweg heute über einen gemeinsamen Fuß-Radweg mit zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten geführt wird. Eine solche Radverkehrsführung ist mit einem zügigen Radverkehr von Alltagsnutzern überhaupt nicht verträglich. Da ein ERA-konformer Ausbau dieser Abschnitte nur schwierig realisierbar erscheint, schlägt das ADFC-Konzept hier ebenfalls alternative Streckenführungen vor.

Auf diese Weise entsteht eine ganzheitlich mit hohem Standard nutzbare Radpendlerroute zwischen dem Hennefer Ortskern und Uckerath. Diese Route sollte später durch entsprechende Gestaltung und Beschilderung einheitlich wahrnehmbar sein.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Peter Lorscheid
ADFC Bonn/Rhein-Sieg
Verkehrspolitischer Sprecher
für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

Dr. Sigurd van Riesen
ADFC Hennef
Ortsgruppensprecher

Anlage

ADFC-Konzept Radpendlerrouten

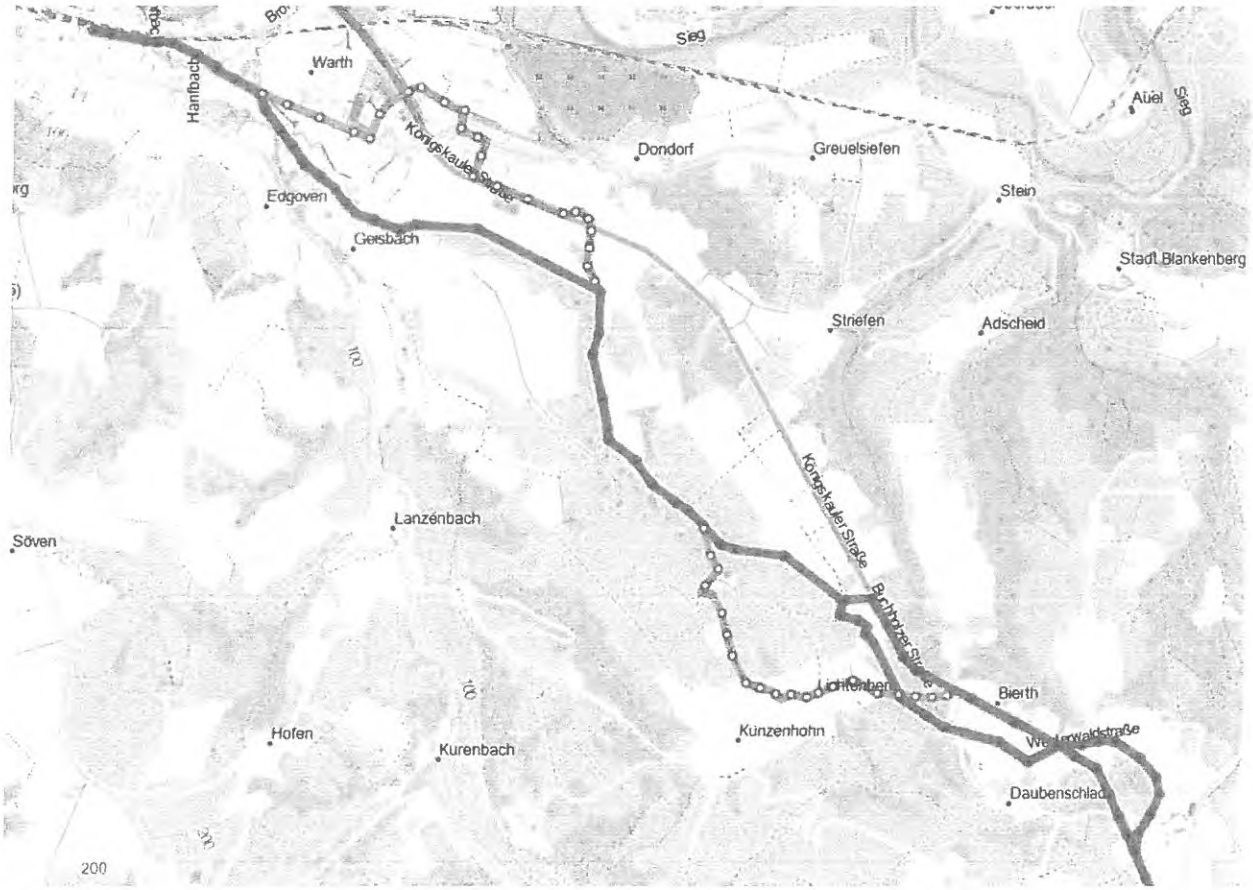
Bonn/Rhein-Sieg

Route Hennef-Uckerath

1. Rahmenbedingungen

Stand: 17.3.2020

Uckerath ist nach dem Kernort Hennef das zweitgrößte Ortszentrum auf dem Gebiet der Stadt Hennef. Ein für Radfahrer im Alltagsverkehr gut nutzbare Verbindungsroute gibt es bislang nicht. Die derzeitige offizielle Routenführung (in der Karte grau dargestellt) führt in Hennef zunächst außen um die Autobahn-Anschlussstelle Hennef-Ost herum und folgt danach kurz der Königskauler Straße (B8). In Höhe von Hossenberg wird die Route unter der B8 hindurchgeführt und verläuft dann oberhalb des Höhner Bachs über Petershohn und Theishohn. Hinter Theishohn wird das Höhnerbachtal durchquert und anschließend über eine sehr steile Strecke durch den Ortsteil Schächer Lichtenberg erreicht. Über die Uckerather Str. – Lichtenbergstr. wird dann am Ortseingang von Bierth die Westerwaldstraße (B8) erreicht. Von hier verläuft die Route über den straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-Radweg durch Bierth und dann weiter bis nach Uckerath. Dieser Geh-Radweg ist durch zahlreiche Grundstücksausfahrten und Einmündungen gekennzeichnet, wobei in einer Richtung die linke Seite genutzt werden muss.



Routenführungen zwischen Hennef und Uckerath: derzeitige Führung (grau), Vorzugstrasse des ADFC (pink) und vorhandene Trasse über den Geh-Radweg im Bereich Bierth-Uckerath.

Die derzeitige Streckenführung ist aus Sicht des ADFC unvorteilhaft, weil die Routenführung nicht der direkten Verbindung folgt und die starke Steigung vom Höhnerbachtal über Schächer nach Lichtenberg

aufweist. Die sehr stark befahrene B8 weist zwischen Hossenberg und dem Abzweig nach Striefen keinen Radweg auf. Die Möglichkeit, eine direkte Führung durch einen Radwegs entlang der B8 herzustellen, scheidet aus ADFC-Sicht aus, weil die B8 in diesem Bereich ebenfalls eine sehr starke Steigung (ca. 8%) aufweist, die von weniger geübten Radfahrern ohne elektrische Unterstützung nicht fahrend bewältigt werden kann.

Um zu starke Steigungen zu vermeiden, bietet es sich an, die Radroute über Geisbach und von dort durch das Höhnerbachtal in seiner kompletten Länge zu führen. Diese Routenführung weist eine maximale Steigung von 4% auf, sodass sie auch von weniger Geübten gefahren werden kann. Hierbei sind zwei bisher nicht asphaltierte Wegabschnitte auszubauen, einmal von Geisbach bis an die derzeitige Route (1.100 m) und dann nochmal von Theishohn bis nach Buchholz 850 m). Dabei ist es möglich, diese Routenführung als Ersatzmaßnahme für den Bau des Radweges entlang der B8 zu definieren. Die Voraussetzungen hierfür sind erfüllt,[1] da

- eigentlich ein Radweg entlang der B8 verkehrlich erforderlich ist und
- der Ersatzweg in angemessenem örtlichem Zusammenhang mit der B8 verläuft (maximale Entfernung 800 m).

Im Bereich der Ortslagen Buchholz-Bierth-Uckerath ist ein einseitiger gemeinsamer Geh-Radweg entlang der B8 (Westerwaldstr.) vorhanden. Dieser entspricht allerdings wegen zahlreicher Grundstücksausfahrten (auch zu Firmen wie z.B. einer Tankstelle), wegen Einmündungen von Seitenstraßen und durch die innerörtliche linksseitige Führung nicht den an eine Radpendlerrouter zu stellenden Anforderungen. Insbesondere in Fahrtrichtung Hennef geht es überwiegend bergab, sodass Radfahrende ein hohes Tempo erreichen, was bei dieser Art der Radwegführung mit erheblichen Gefahren verbunden ist.
Die Aussichten, diese Probleme durch einen Umbau der Westerwaldstraße zu beheben, sind schlecht, zumindest solange nicht der überörtliche Durchgangsverkehr durch eine Umgehungsstraße verlagert werden kann. Der ADFC plädiert daher dafür, in diesem Bereich eine Alternativroute anzubieten, die durch parallele Straßen führt. Hierfür müssen noch einige kürzere Strecken asphaltiert werden und im Bereich Buchholz ein Stück Weg neugebaut werden. Insgesamt dürften die Kosten hierfür deutlich niedriger liegen als für eine vollständige Umgestaltung der Westerwaldstraße. Auch hier kommt Einbeziehung dieser Wege als Ersatzmaßnahme in Betracht, wenn man davon ausgeht, dass der heutige Radweg entlang der B8 aufgrund der widrigen Umstände eigentlich nur als „Fußweg – Fahrrad frei" ausgeschildert werden dürfte. Nachteilig ist eine stärkere Steigung der Straße „In der Wirdau" kurz vor Uckerath, wobei dies nur in Fahrtrichtung Uckerath problematisch ist.

2. Detailüberlegungen zur Route von Hennef über Buchholz nach Uckerath

Die Route beginnt in der Stadtmitte von Hennef an der Rückseite des Bahnhofs (1) – hier können Pendler mit der Bahn in Richtung Siegburg-Köln/Bonn weiterfahren. Im Gegensatz zur Frankfurter Straße ist die Mittelstraße deutlich verkehrsärmer. Zwischen Lipgenshof (2) und Hanftalstraße (3) besteht derzeit keine Alternative zur Frankfurter Straße, wobei der Kreisverkehr Bröltalstraße durchfahren werden muss. (Hier sollte geprüft werden, ob mittelfristig eine Führung über Bachstraße und Bonner Straße realisierbar ist.) Die Route führt weiter über die mäßig befahrene Hanftalstraße, zweigt dann links in den Hohlweg ab. Noch vor der Steigung am Hohlweg beginnt links ein weiterer Weg (4), der den Höhner Bach überquert und danach

1 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Az.: S 11/7123.10/6-1-891608. Rundschreiben an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder vom 17.10.2008, Anlage. S. 3.

unbefestigt oberhalb des Höhner Baches leicht bergauf verläuft. Nach ca. 1.100 m unbefestiger Strecke trifft er auf die Straße Petershohn (5), der er nach rechts folgt.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
1-2	01	Mittelstr.-Lipgenshof	Umwandlung in Fahrradstraße	Gering	Mittel
2-3	02-04	Frankfurter Str.	Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn, mittelfristig: Ersatzroute über Bachstr.-Bonner Str. (in der Karte rot)	Hoch	Mittel
3-4	05-07	Hanftalstr.-Hohlweg	Fahrradführung auf der Fahrbahn, Piktogramme, Reduzierung und Verlangsamung Kfz-Verkehr	Gering	Gering
4-5	08-09	Feldweg entlang des Höhner Bachs	Asphaltierter Ausbau des Wegs (ca. 1.100 m)	Hoch	Sehr hoch
5-6	10-11	Petershohn-Theishohn	Umwandlung in Fahrradstraße	Gering	Gering

Foto 01: Bahnhofsrückseite: Mittelstraße sollte in Fahrradstraße umgewandelt werden

Foto 02: Frankfurter Str. zwischen Lipgenshof und Warther Kreisel (im Hintergrund)

Foto 03: Frankfurter Str. im Ortskern von Warth in der Höhe der Einmündung der Bonner Str.

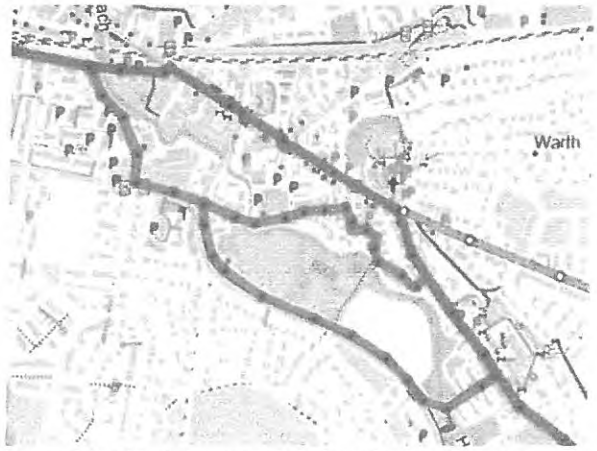


Foto 04: Mögliche mittelfristige Routenführungen über Bachstr.-Bonner Str., ggf. Wippenhohner Str.

Foto 05: Hanftalstr. unmittelbar nach dem Abzweig von der Frankfurter Str.

Foto 06: Abzweig von der Hanftalstr. in den Hohlweg (schräg nach links)

Foto 07: Abzweig des Feldwegs vom Hohlweg

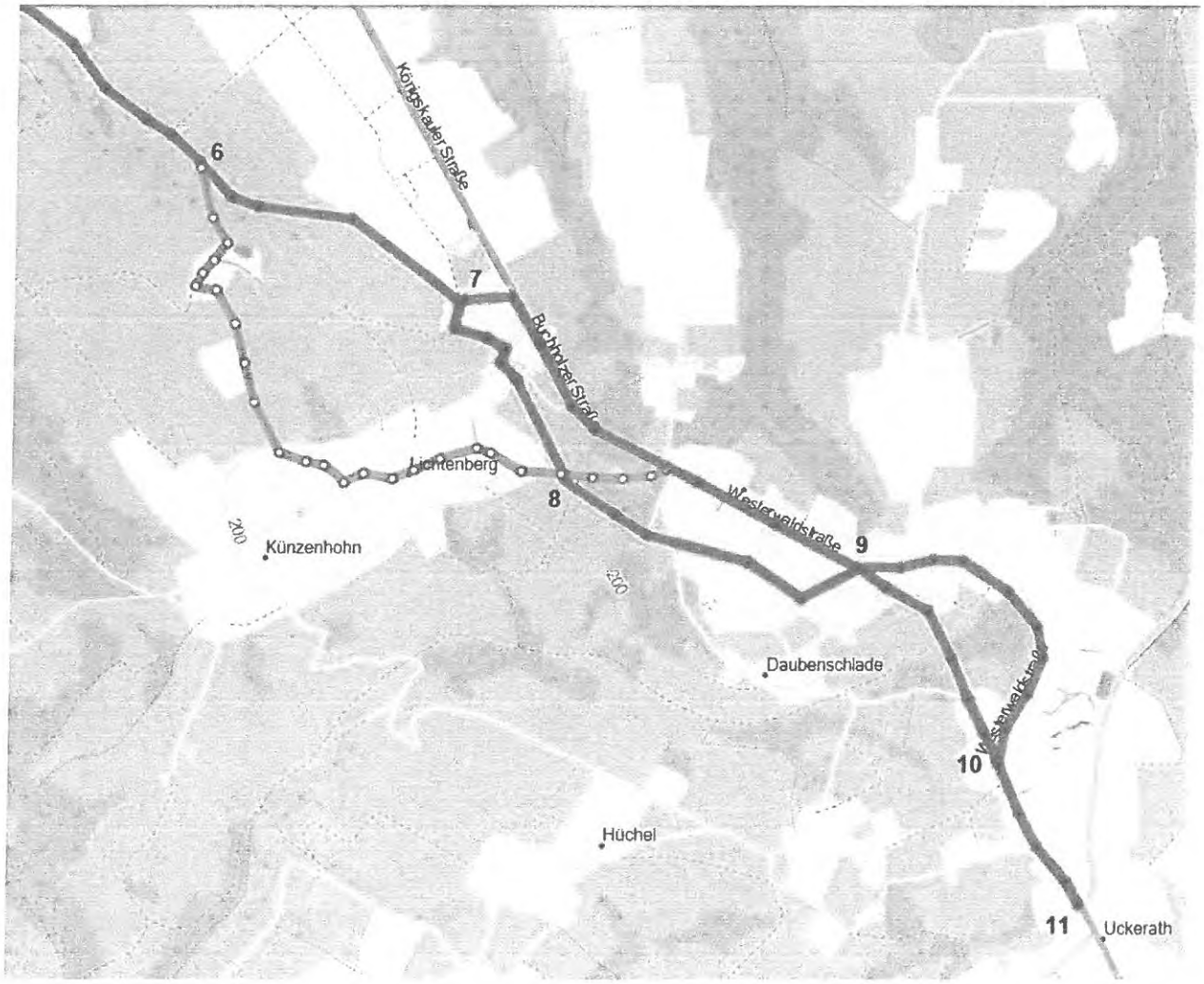
Foto 08: Feldweg am Höhner Bach unmittelbar hinter dem Ortsausgang von Geisbach

Foto 09: Mittlerer Bereich des Feldwegs am Höhner Bach

Foto 10: Einmündung des Feldwegs auf die derzeitige Route unterhalb von Petershohn

Foto 11: Derzeitige Route zwischen Petershohn und Theishohn (Umwandlung in Fahrradstraße wäre wünschenswert)

Foto 12: Die Führung entlang der B8 weist starken Kfz-Verkehr und ein starkes Gefälle auf und eignet sich daher nicht als Pendlerroute



Die derzeitig ausgeschilderte Route (grau dargestellt) verlässt hinter Theishohn das Tal des Höhner Bachs (6) und führt über ein längeres Stück mit starker Steigung durch die Ortschaft Schächer nach Lichtenberg. Dort erreicht sie den Höhenrücken und verläuft dann auf die B8 zu, die sie kurz vor dem Ortseingang von Bierth erreicht. Die vom ADFC vorgeschlagene Route hingegen verbleibt im Tal des Höhner Bachs und erreicht den Höhenrücken am Ortseingang von Buchholz (7).
Die Weiterführung über Bierth nach Uckerath kann nun entweder entlang der B8 (Westerwaldstraße) erfolgen (blau dargestellt) oder aber über parallele Wege und Wohnstraßen südöstlich der B8. Gegen die Führung auf der B8 spricht, dass der Radweg als Zweirichtungsradweg gemeinsam mit dem Fußverkehr an zahlreichen Einmündungen und Grundstückszugängen verläuft und zudem am Ortsausgang von Bierth die Straßenseite gewechselt werden muss. Die Herstellung eines ERA-konformen Ausbauzustands, der von Pendlern auch mit höheren Geschwindigkeiten gefahrlos nutzbar ist, ist daher sehr schwierig.
Der ADFC schlägt daher eine parallele Führung südöstlich der B8 bis an den Ortseingang von Uckerath vor. Hier können weitgehend vorhandene Wege genutzt werden, die nur streckenweise eines Ausbaus bedürfen. Problematisch ist allerdings in Fahrtrichtung Uckerath eine stärkere Steigung am Ortseingang Uckerath (10). Die Paralleleroute sollte daher in beide Richtungen nutzbar sein, bietet sich aber vor allem für den schnelleren talwärtigen Radverkehr Richtung Hennef an. In dieser Richtung ist keine größere Steigung zu bewältigen und der Mischverkehr über den Bordsteinradweg wäre besonders gefährlich. Bergwärts in Richtung Uckerath sind die Fahrgeschwindigkeiten geringer, sodass die Nutzung des Bordsteionradwegs nicht so problematisch ist. Allerdings sollte der Radweg dazu in Richtung Uckrath gesehen durchgängig auf die rechte Straßenseite der B8 verlegt werden.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
6-7	13-14	Feldweg von Theishohn nach Buchholz	Asphaltierter Ausbau des Feldwegs parallel zum Höhner Bach	Hoch	Hoch
7-9	15-16	Westerwaldstr. (B8)	ERA-konformer Umbau des Geh-Radwegs (Sicherung der Einmündungen durch Roteinfärbung, Verbreiterung, ggf. Umgestaltung). Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht talwärts.	Gering	Gering
9-10	17-18	Westerwaldstr. (B8)	ERA-konforme Verlegung des Geh-Radwegs auf die südwestliche Straßenseite (bergwärts rechts). Umgestaltung der Bushaltestelle, Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht talwärts.	Mittel	Mittel
10-11	19-20	Westerwaldstr. (B8)	ERA-konformer Bau eines Radwegs bergwärts rechts.	Mittel	Mittel
10-9	21	In der Wirdau	Asphaltierter Ausbau des unbefestigten Abschnitts.	Hoch	Hoch
8	-	Bierther Weg	Asphaltierter Ausbau des unbefestigten Abschnitts zwischen Daubenschladestr. und Lichtenbergstr.	Mittel	Hoch
8-7	23-24	Lichtenbergstr. – Oberdorf	Neuanlage eines Weges zwischen Lichtenbergstr. und Oberdorf als Fortsetzung des Bierther Wegs. Evtl. Führung über Wasserweg oder Schlehecke möglich.	Hoch	Mittel
7	25	Froscheid	Asphaltierter Ausbau des Weges	Mittel	Mittel

Foto 13: Abzweig des auszubauenden Feldwegs von Theishohn nach Buchholz.

Foto 14: Feldweg in Richtung Ortseingang Buchholz.

Foto 15: B8 im Ortsbereich Buchholz. Geh-Radweg führt durch Bushaltestelle und ist zu schmal.

Foto 16: Gehradweg auf Westerwaldstr. in Bierth führt an zahlreichen Grundstückszugängen und Einmündungen vorbei.

Foto 17: Geh-Radweg Westerwaldstr. führt mit extremer Engstelle durch die Bushaltestelle Bierth und wechselt dann die Straßenseite – ERA-konformer Umbau erforderlich.

Foto 18: Geh-Radweg Westerwaldstr. sollte auf die bergwärts rechte Seite verlegt werden.

Foto 19: Geh-Radweg endet an Haltestelle Uckerath West. Bau eines Radwegs in Bergrichtung rechts erforderlich.

Foto 20: Einmündung In der Wirdau in die B8. Ab hier sollte insbesondere talwärts eine parallele Alternativroute angelegt und ausgeschildert werden.

Foto 21: In der Wirdau – der unbefestigte Abschnitt ist asphaltiert auszubauen.

Foto 22: Bierther Weg. Durch die Wohnsiedlung Bierth führen verkehrsarme Straßen, die für den Radverkehr gut nutzbar sind.

Foto 23: Verbindung Bierther Weg-Oberdorf, Blickrichtung talwärts. Hier sollte ein Verbindungsweg gebaut werden.

Foto 24: Bergwärtiger Blick von Bucholz/Oberdorf in Richtung Bierther Weg.

Foto 25: Froscheid – dieser Weg sollte ebenfalls asphaltiert ausgebaut werden.

3. Umsetzungsprioritäten

Der größte Bedarf besteht an einer steigungsarmen und asphaltierten Radverkehrsführung zwischen den Orten Hennef und Uckerath. Der asphaltierte Ausbau der beiden Wegabschnitte im Tal des Höhner Baches zwischen Geisbach und Buchholz sollten daher die oberste Priorität bekommen. Dabei sollte dieser Wegausbau als Ersatzmaßnahme für einen Radwegbau entlang der B8 realisiert werden. Die Stadt Hennef sollte dieses Vorgehen daher baldmöglichst bei Straßen.NRW als für die B8 als Bundesstraße zuständige Straßenbaubehörde anregen, sodass eine Realisierung aus Mitteln des Bundes als Baulastträger für die B8 in Frage kommt.

Mittelfristig sollte dann auch der Ausbau der parallelen Wegführung von Buchholz bis Uckerath umgesetzt werden. Der derzeitige innerörtliche Radweg an der B8 in den Orten Bierth und Buchholz entspricht nicht den Anforderungen an einen sicher und zügig zu benutzenden Radweg; insbesondere das in einer Richtung erforderliche Linksradeln ist angesichts der vielen Zufahrten und Einmündungen sehr problematisch. Ein den Vorschriften entsprechender ERA-konformer Zustand wird sich vermutlich nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand und zu Lasten der vorhandenen Parkplätze herstellen lassen. In der Konsequenz müsste der derzeitige Geh-Radweg eigentlich zum Fußweg – Radfahrer frei herabgestuft werden. In diesem Fall könnte auch hier die parallele Wegführung als Ersatzmaßnahme für einen erforderlichen Radwegbau an der Bundesstraße aufgefasst werden und somit ebenfalls aus Bundesmitteln realisiert werden.

Die Schaffung einer Umfahrmöglichkeit der Frankfurter Straße in Hennef-Warth sollte ebenfalls mittelfristig angegangen werden. Hier kommt eine Finanzierung aus Bundesmitteln nicht in Frage, wohl aber die Bezuschussung dieser Maßnahme.

Kurzfristig umsetzbar sind zudem einige kleinere Maßnahmen wie etwa die Umwandlung der Mittelstraße in eine Fahrradstraße.

Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg
Dr. Peter Lorscheid
Verkehrspolitscher Sprecher Rhein-Sieg rechtsrheinisch
[redacted]
verkehrspolitik-rsk-rr@adfc-bonn.de

Ortsgruppe Hennef
Dr. Sigurd van Riesen
Ortsgruppensprecher
[redacted]
sigurd.vanriesen@adfc-bonn.de