

# Radpendlererrouten

.....

aus dem linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis  
ins Bonner Zentrum

Liebe Pendlerinnen und Pendler nach Bonn,

mit dem Rad vom Kreis nach Bonn pendeln? Macht das Sinn? Ist man für längere Wege nicht mit dem Auto oder dem Zug im Normalfall schneller unterwegs?

Ja, aber der „Normalfall“ wird beim Pendeln mit dem Auto nach Bonn immer seltener. Staus kommen auf den Autobahnen in der Region Bonn sehr häufig vor.

Im Bahnverkehr ist es auch nicht viel besser. Baustellen und in letzter Zeit zudem Personalmangel führt zu zusätzlichen, oft sehr kurzfristigen Verspätungen und Zugausfällen. Man kann sich also heutzutage nicht darauf verlassen, aus dem Rhein-Sieg-Kreis mit dem Auto oder dem Zug pünktlich seinen Arbeitsplatz in Bonn zu erreichen.

Hier kann das Rad auch bei größeren Entfernungen eine seiner Stärken ausspielen: Die Fahrzeit ist zuverlässig kalkulierbar.

Von Rheinbach aus legt man z.B. auf einer der beiden Radpendlerrouten mit dem Rad die 20 km bis zum Hauptbahnhof oder einem Arbeitsplatz im linksrheinischen Bonn in entsprechender Entfernung zuverlässig in 50 bis 60 Minuten zurück. Mit dem Auto oder dem Zug kann man sich heute oft nicht darauf verlassen, dass man in dieser Zeit da ist.

Weitere Vorteile: Man kann losfahren, wann man will, unabhängig von Fahrplänen oder der Verkehrslage. Und Radfahren ist preiswert, es fallen keine Spritkosten an, es ist kein Fahrschein notwendig.


Probieren Sie bei Interesse einfach einmal aus, eine längere Strecke mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Sie werden die Fahrt, die zeitliche Unabhängigkeit und die Zuverlässigkeit der Fahrdauer zu schätzen wissen und tun außerdem etwas für Gesundheit und Klimaschutz.

Vielleicht ist die jährliche Aktion Stadtradeln eine gute Gelegenheit, einmal oder öfter mit dem Rad vom Rhein-Sieg-Kreis aus nach Bonn zur Arbeit zu pendeln.

Allzeit gute Radfahrt

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Annette Quaedvlieg'.

Annette Quaedvlieg,  
Kreisvorsitzende

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bernhard Meier'.

Bernhard Meier  
Kreisvorsitzender

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Georg Wilmers'.

Dr. Georg Wilmers  
verkehrspolitischer Sprecher für  
den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

# INHALT

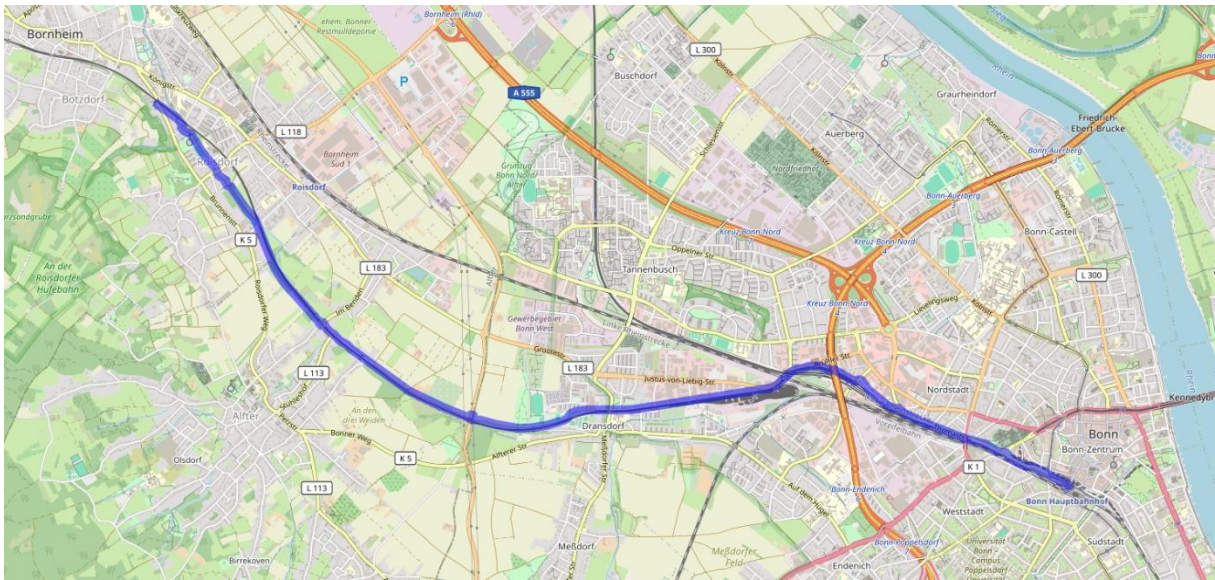
Seite

## Radpendlerrouten

Die Verläufe der drei Radpendlerrouten vom linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn kann man sich im Internet auf einer Karte im Detail ansehen unter:

[https://umap.openstreetmap.de/de/map/radpendlerrouten-1-bis-3-vom-lr-rsk-nach-bonn\\_64652](https://umap.openstreetmap.de/de/map/radpendlerrouten-1-bis-3-vom-lr-rsk-nach-bonn_64652)

➤ Bornheim – Alfter – Bonn	4
➤ Rheinbach – Swisttal – Alfter – Bonn	10
➤ Rheinbach – Meckenheim – Bonn	19
Herausforderungen auf dem Weg zu Radpendlerrouten	23



## Bornheim – Alfter – Bonn

Die Radpendlerroute war 2012 Teil eines Wettbewerbsbeitrags für Radschnellwege des Landesverkehrsministeriums. Der Antrag hatte zwar keinen Erfolg, aber Bornheim, Alfter und Bonn verständigten sich 2014, das Teilstück Bornheim –Alfter - Bonn als Radpendlerroute zu realisieren.

Die aktuelle Radpendlerroute von Bornheim nach Bonn geht von der Haltestelle Bornheim-Rathaus bis zum Bonner Hauptbahnhof.

Einen gpx-Track des Verlaufs für Navigationsgeräte finden Sie hier:

[https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouten\\_gpx\\_Datein/Radpendlerroute\\_Bornheim-Bonn\\_07-2024.gpx](https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouten_gpx_Datein/Radpendlerroute_Bornheim-Bonn_07-2024.gpx)

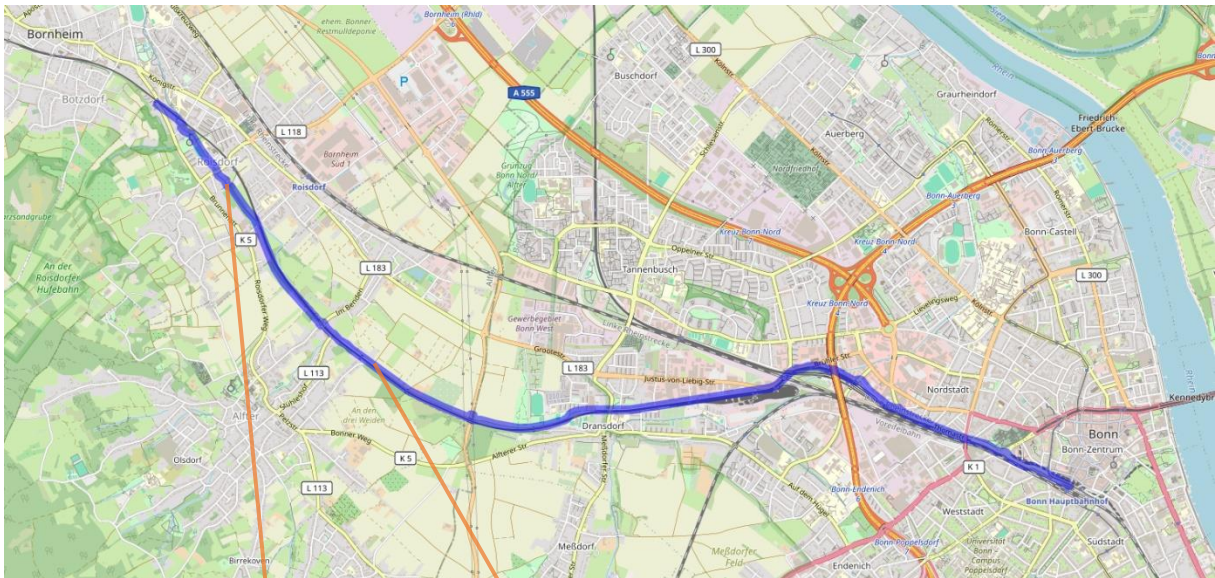
Ein davor geplantes erstes Teilstück entlang der Stadtbahn zwischen den Haltestellen Bornheim und Bornheim-Rathaus muss erst noch gebaut werden, was sich wegen Grunderwerb und Naturschutzanforderungen noch auf unbestimmte Zeit verzögert.

Die bereits jetzt befahrbare Route von Bornheim-Rathaus ist bis zum Bonner Hbf. 8,4 km lang und wurde im letzten Jahr auf vielen Abschnitten ausgebaut. Mit einem beschränkten Bahnübergang und 3 Ampeln gibt es auf der gesamten Strecke nur 4 potenzielle Zwangshalte (wenn Schranke unten oder Ampel rot).



Die Fahrbahnoberfläche ist durchgehend gut. Im Streckenverlauf gibt es nur wenige enge Kurven oder unübersichtliche Stellen, jedoch in Bornheim und Alfter einige vorfahrtsberechtigten Einmündungen, die evtl. zum Abbremsen zwingen.

Man kann die Strecke mit dem Rad meist zügig befahren, in Bornheim ist das Tempo allerdings abhängig von der Dichte des Fußverkehrs auf den gemeinsamen Geh-/Radwegen, auf denen die Route meist verläuft, denn auf solchen Wegen hat der Fußverkehr Vorrang.



Im Folgenden werden Verbesserungen der letzten Jahre dargestellt, die einen verstärkten Anreiz zum Pendeln mit dem Rad auf dieser Route bieten. Aber auch einige Schwächen, die die Attraktivität der Route zum Pendeln mit dem Rad heute noch beeinträchtigen und deren Beseitigung das Potenzial zum Radpendeln weiter vergrößern würde; z.B. die Aufhebung der eben genannten Ausweisung von Abschnitten als gemeinsame Geh-/Radwege mit Vorrang des Fußverkehrs.

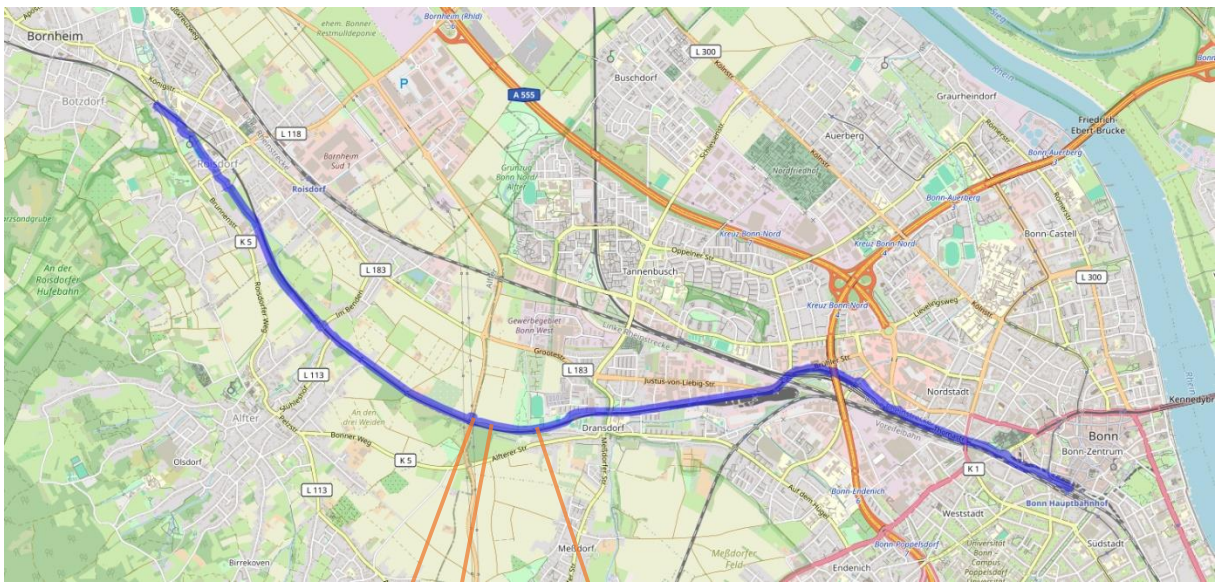


*In Bornheim wurde die Radpendlerroute auf langen Abschnitten prima ausgebaut. Warum sie dort meist auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen verläuft, ist unverständlich. Hier im Bild die gut ausgebaut Radpendlerroute links als Fuß- und Radweg, obwohl rechts sogar parallel ein Gehweg verläuft.*

Stadtgrenze zu Bonn. Alles prima befahrbar und jetzt durchgehend beleuchtet.



*Radpendlerroute auf einer Fahrradstraße in Alfter. Bild in Fahrtrichtung Bornheim.*



**Am Knoten 71 fehlt bislang die Radfahrbrücke über die K 12. Bis sie gebaut ist, muss man die Straße durch oft dichten Autoverkehr dorthin queren, wo der Radfahrer zu sehen ist.**

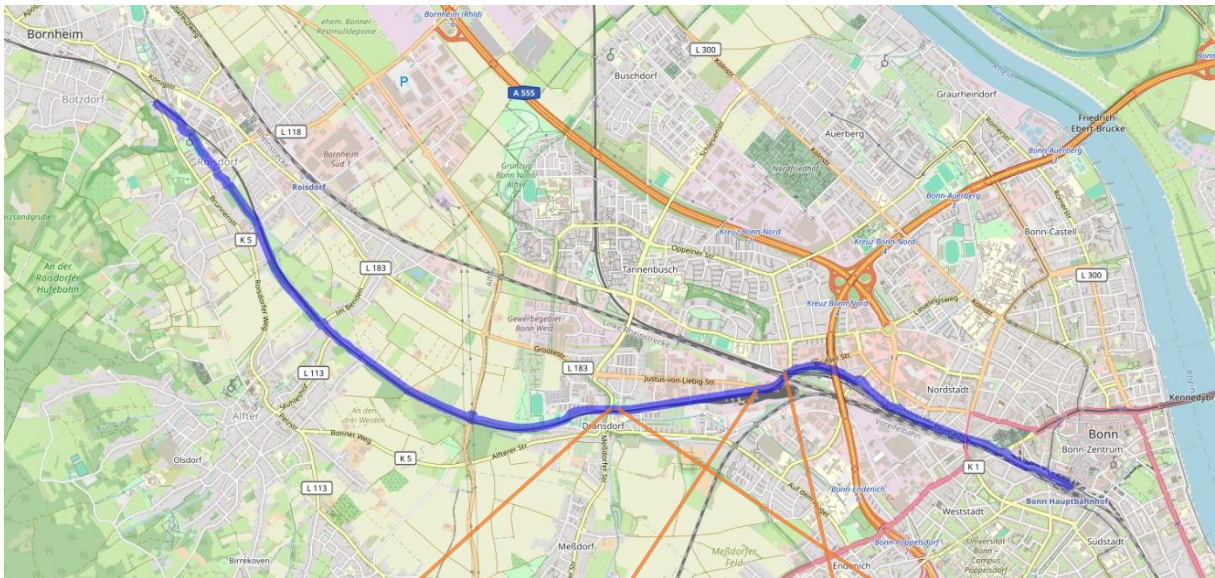
Die geplante Radfahrbrücke über die K 12 wurde leider bislang nicht gebaut. Im Moment ist unklar, ob Alfter seinen Eigenanteil finanzieren will. Daher muss man heute noch auf der Radpendlerroute in einem Schwenk die K 12 queren, was auf Grund des hohen Verkehrs auf der K 12 meist stressig, oft gefährlich und mit Wartezeiten verbunden ist.

Nach der Querung der K 12 wurde der anschließende Abschnitt auf Bonner Stadtgebiet bis zur Haltestelle Dransdorf im letzten Jahr super ausgebaut:

breit und mit Beleuchtung, die Radpendlerroute ist jetzt auf der gesamten Strecke mit Ausnahme der Querung der K 12 durchgehend beleuchtet!



**Nach der stressigen Querung der K 12 geht es auf prima ausgebauten Abschnitten bis nach Dransdorf.**



In Dransdorf kann man an der Bahnschranke die Straße jetzt geradeaus queren, auf der gegenüberliegenden Seite wurde ein Geh-/Radweg neu ausgewiesen. Er geht über in die



*Die Querung der Straße am Bahnübergang in Dransdorf erfolgt einfach geradeaus, aber Vorfahrt ist zu beachten.*



*Der Übergang in die Fahrradstraße Bendenweg ist klar und einfach*

Fahrradstraße Bendenweg, die über 1 km bis zum Ende an einem Wendehammer geradeaus geht und sehr gut befahrbar ist.



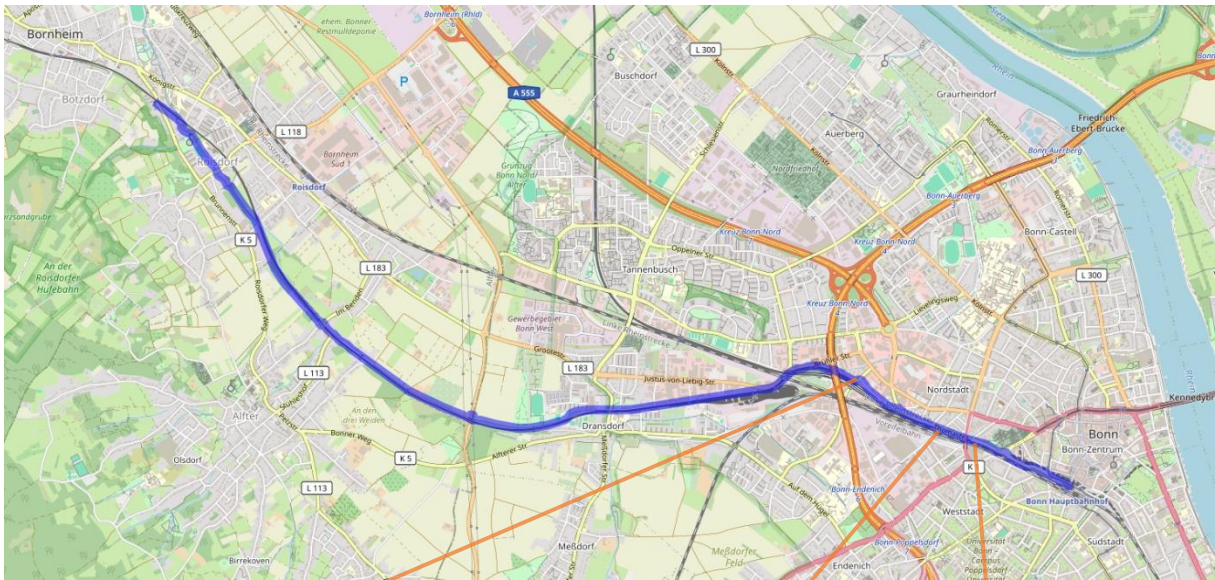
*Am Ende der Fahrradstraße geht es zwischen den Pfosten runter auf den Fuß- und Radweg an der Justus-von-Liebig-Straße*

Ab dem Wendehammer führt die Route über schmalere Geh-/Radwege getrennt vom Autoverkehr bis zur Straße Am Probsthof. Dabei muss man durch eine Brückenunterführung fahren, was auf dem relativ schmalen Gehweg (für den Radverkehr in beide



*Grenzwertig ist der Zweirichtungs-Fuß- und Radweg im Bereich der Brückenunterführung.*

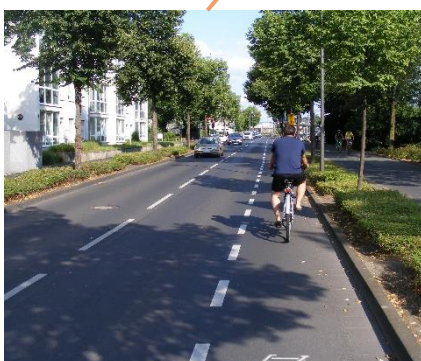
Richtungen freigegeben) von der Attraktivität her grenzwertig ist. Geplante Verbesserungen hierfür wurden in den letzten 10 Jahren nicht in Angriff genommen.



*Trotz Querungshilfe ist es sehr stressig, in die Fahrradstraße gegenüber links zu gelangen, deshalb soll es hier irgendwann eine Radfahrbrücke über die Straße Am Probsthof geben.*

Die Querung der vielbefahrenen Straße Am Probsthof ist schwierig und stressig, weshalb eine Radfahrbrücke über die Straße Am Probsthof geplant ist. Die Realisierung scheiterte im letzten Jahr am freiwilligen Grunderwerb. Ob die Stadt Bonn einen Bebauungsplan als Grundlage für eine Enteignung in Angriff nimmt oder eine Umplanung möglich ist, ist offen.

Nach Querung der Straße Am Probsthof geht es über eine Fahrradstraße bis zum Heinrich-Böll-Ring / Thomasstr., die



*Richtung Bonn gibt es auf der Thomasstraße einen Schutzstreifen, in Gegenrichtung einen benutzungspflichtigen, breiten Fuß- und Radweg neben der Fahrbahn.*

Richtung Hauptbahnhof mit einem Schutzstreifen für den Radverkehr versehen ist. In Gegenrichtung gibt es einen breiten Geh-/Radweg, der in Höhe der Haltestelle die Thomasstraße an einer Ampel quert.

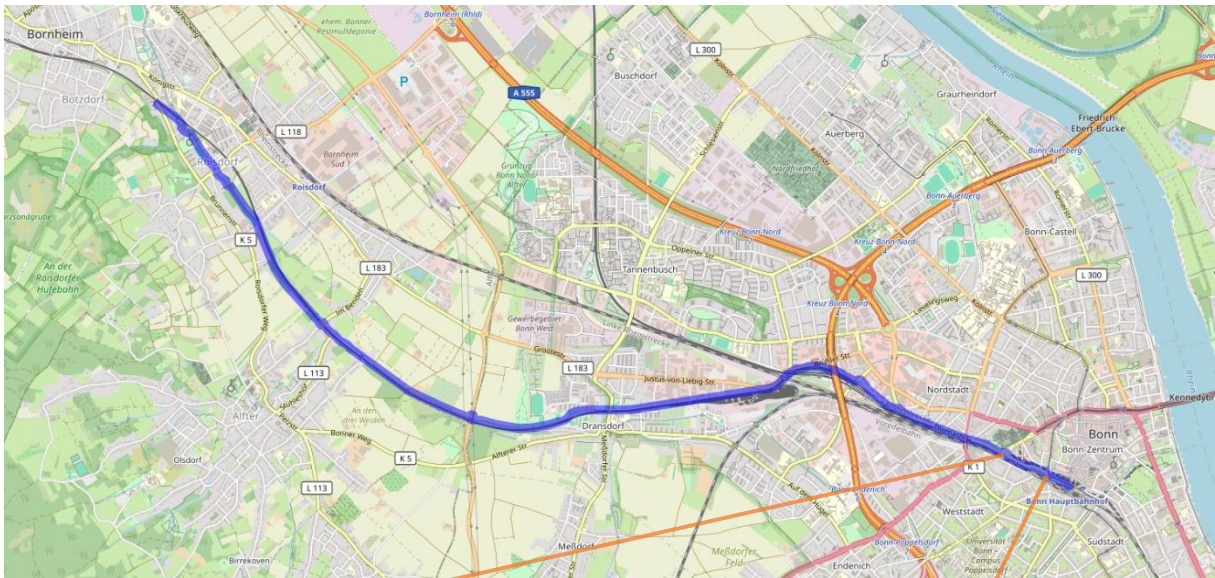


*Plötzlich ist der Schutzstreifen zu Ende. Das muss und soll besser werden, wenn die Auffahrt zur Viktoriabrücke gebaut wird.*

Der Schutzstreifen endet allerdings plötzlich nach der Unterquerung der Viktoriabrücke, man befindet sich dann im freien Mischverkehr

mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn. Hier wird es Verbesserungen geben, wenn die Auffahrt zur Viktoriabrücke realisiert wird.





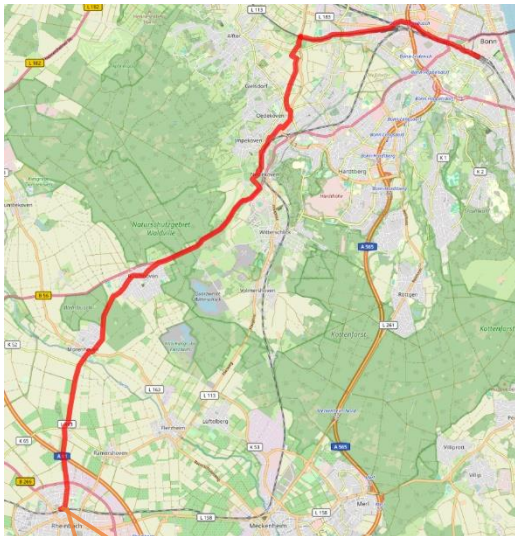
*Der Kreisel am Alten Friedhof hat einen umlaufenden Radweg, ist aber für Radpendelnde im Kreisel auf der Fahrbahn Richtung Bahnhof zügiger befahrbar.*

Der Kreisel am Alten Friedhof kann sowohl auf dem umlaufenden Radweg, als auch – etwas zügiger – auf der Fahrbahn befahren werden. Richtung Bahnhof gibt es auf der umgebauten Straße einen Schutzstreifen für den Radverkehr bis zur nächsten Ampel. Von dort ist das kurze, letzte, gerade Teilstück bis zum Hauptbahnhof (Vorderseite) noch nicht ausgebaut, aber – ohne Radverkehrsinfrastruktur – einigermaßen befahrbar.



*Hinten rechts ist der Bahnhof. Die Straße dahin ist in keinem tollen Zustand, aber für den Radverkehr gut zu nutzen.*

# Rheinbach – Swisttal – Alfter – Bonn



Diese Radpendlerroute beginnt an der vor kurzem neu gebauten Mobilstation am Rheinbacher Bahnhof, wo es zahlreiche über-

dachte Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern, Fahrradboxen, eine Fahrrad-Reparaturstation und eine E-Bike-Verleihstation gibt.

Die Route ist vom Rheinbacher Bahnhof bis zum Bonner Hauptbahnhof 20,4 km lang und hat nur 6 Ampeln und einen beschränkten Bahnübergang als potenzielle Zwangshalte (wenn Ampel rot oder Schranke unten). Die Route ist incl. notwendiger Halte in einer Stunde gut befahrbar.

Ein gpx-Track der Radpendlerroute kann hier heruntergeladen werden:

[https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouen\\_gpx\\_Datein/Radpendlerroute\\_Rheinbach-Swisttal-Alfter-Bonn\\_07-2024.gpx](https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouen_gpx_Datein/Radpendlerroute_Rheinbach-Swisttal-Alfter-Bonn_07-2024.gpx)



**Die Benutzungspflicht für den einseitigen Zweirichtungs- Fuß- und Radweg, in den der Radfahrer gerade hineinfährt und der teilweise nur 2 Meter breit ist, sollte aufgehoben werden, so dass Radpendelnde auch auf der Fahrbahn fahren können.**

Die ersten Meter ab der Mobilstation verlaufen auf einem neu gebauten, breiten Zweirichtungsradweg, der dann allerdings schnell in einen schmalen, benutzungspflichtigen Zweirichtungs- Fuß- und Radweg übergeht, der später zwar breiter wird, aber auf unebener Oberfläche bis zum Kreisel kurz vor der Querung der Umgehungsstraße führt. Eine Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr zu Gunsten einer einfachen Freigabe würde den Radpendelnden die Wahl einräumen, ob sie zügiger im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn oder etwas langsamer, aber gefühlt vielleicht sicherer im Mischverkehr mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg fahren möchten.



Die Querung der Umgehungsstraße durch Radverkehr erfordert eine Grünanforderung. Drückt man die Taste etwas zu spät, kann es passieren, dass der parallele Autoverkehr Grün zum Queren der Umgehungsstraße hat, der Radverkehr aber noch einen ganzen Ampelumlauf warten muss (> 1 Minute). Das ist frustrierend, die „Bettelampel“ sollte abgeschafft und durch automatische Grünschaltung auch für den Radverkehr ersetzt werden.



Bis Swisttal-Morenhoven kommt man dann kilometerlang auf einem Radweg neben der Straße gut voran.



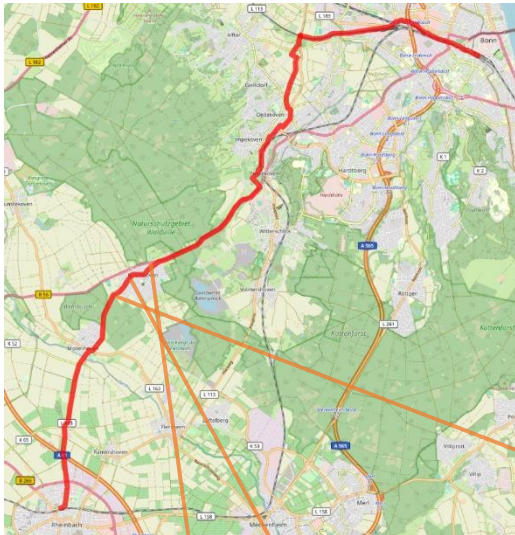
In Morenhoven hat man zunächst die Wahl, im Mischverkehr mit Autos auf der Fahrbahn zu fahren oder den Gehweg neben der Straße zu benutzen. Die Kurve im rechten Winkel an der Burgmauer entlang wurde in den letzten Jahren entschärft, so dass man jetzt ganz gut auf dem Gehweg um die Kurve fahren kann.

*Früher war der Weg neben der Straße ein benutzungspflichtiger Fuß- und Radweg. Jetzt haben Radpendelnde die Wahl, ob sie auf der Straße oder auf dem Gehweg fahren.*

Zur Querung der Landesstraße gibt es eine Querungshilfe und dann kann man wieder auf einem Radweg neben der Straße prima bis Swisttal-Buschhoven fahren.



*Aus der Gegenrichtung gesehen die Querung der Landesstraße und vor dem weißen Haus die scharfe, uneinsichtige Kurve des Gehwegs nach links um die bewachsene Burgmauer herum.*



dass man etwas schneller in einem Rutsch schräg auf die andere Seite der Straße fährt.

Durch Buschhoven fährt man im Mischverkehr mit den Autos auf der Ortsdurchgangsstraße, für den Radverkehr gibt es aber zwischendrin eine kleine, gute „Abkürzung“ mit Querungshilfe in Gegenrichtung. Insgesamt gut befahrbar.

Am Ortsende fährt man auf dem Bürgersteig und dann auf



Am Ortseingang Buschhoven endet der Radweg und man muss die Straße queren, um auf ihr weiter geradeaus zu fahren. Es gibt eine Querungshilfe an der Bushaltestelle die man nutzen kann oder man hat am Ende des Radwegs den Verkehr in beide Richtungen so gut im Blick,

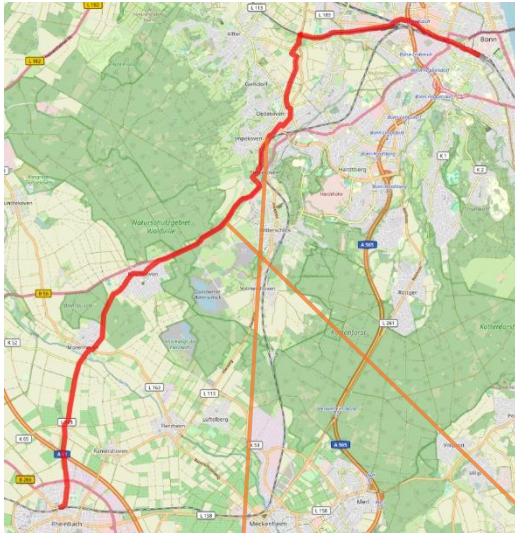


*Der Fuß- und Radweg endet hinter der Haltestelle. Mit dem Umbau der Haltestelle wurde eine Querungshilfe gebaut, die man zum Queren der Fahrbahn nutzen kann.*



*Nach rechts eine attraktive „Abkürzung“ für den Radverkehr zur Alte Poststraße.*

Wohnstraßen parallel zur Bundesstraße bis zum Radweg neben der Bundesstraße, der bis Witterschlick führt.



150 Meter nach der Ampel an der Abzweigung zum Witterschlicker Gewerbegebiet zweigt ein Radweg rechts ab und führt hoch zur Brücke, über die man die Bundesstraße quert.

An der nächsten Kreuzung biegt man rechts ab und kommt zur Unterführung der Bahn, die in zwei 180-Grad-Kurven so unübersichtlich ist, dass sich vorsorgliches Klingeln empfiehlt, um etwaigen Gegenverkehr zu warnen.

Am Ende der Unterführung hat man in den letzten Jahren den zu hohen Bordstein beim Umbau der Bushaltestelle erst noch weiter erhöht, dann aber ein Einsehen gehabt und ihn abgeflacht, so dass man ohne Stoßkante auf die Ortsdurchgangsstraße fahren kann bis hinter die Bahnschranken, wo es rechts ab geht auf einen Geh-/Radweg durch den Park entlang der Schienen. Auch hier wurde der zu hohe Bordstein abgeflacht und man kann stoßkantenfrei abbiegen.



**An zwei Stellen in Alfter wurde der Bordstein auf Null abgeflacht und man kann stoßfrei fahren.**

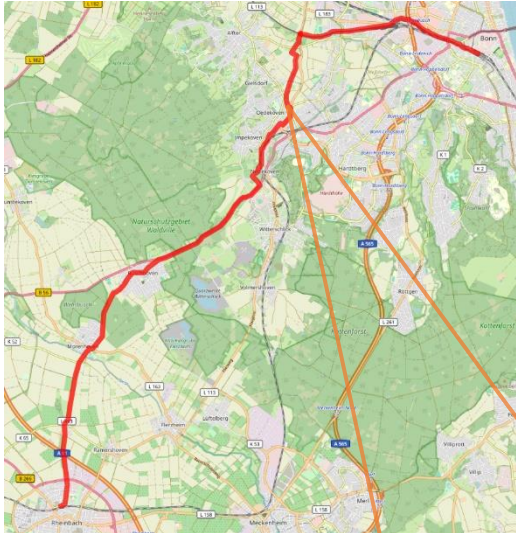
Die schwierige Unterführung der Bahn, der Mischverkehr mit Kfz auf der Ortsdurchgangsstraße und die Bahnschranke würde vermieden und die Attraktivität der Radroute deutlich gesteigert, wenn man den Weg westlich der Bahn durchgehend herstellen würde. Es fehlen nur 85 Meter!

Im Park biegt man einmal nach rechts ab und der Radweg endet dann an einer Straße, auf die man „rumpelfrei“ auffahren kann. Der Bordstein dort ist schon lange ohne Stoßkante. Der Weg führt zu einem Kreisell, nach dessen Durchquerung man links auf den Zweirichtungs-Geh-/Radweg Richtung Ampel fährt, an der Ampel signalfrei links abbiegt, ebenfalls signalfrei an der nächsten Ampel vorbeifährt und an der übernächsten Ampel erneut signalfrei links abbiegen kann.

Nach Witterschlick geht es mit deutlichem Gefälle hinunter, der Zweirichtungsradweg ist nur 2,5 Meter breit und im Kurvenbereich unübersichtlich, hat keine Begrenzungstreifen und ist nicht beleuchtet. Im Dunkeln nicht zu empfehlen, entgegenkommende Autos blenden so stark, dass man fast „im Blindflug“ unterwegs ist.



**Im Hellen ausreichend gut zu fahren, im Dunklen schwierig, vor allem wenn entgegenkommende Kfz blenden.**



Teeranböschung auf den Bürgersteig zu fahren und hinter der Haltestelle nach rechts durch die Öffnung in den Büschen auf den Rheinweg zu fahren, der durch die Felder führt. Dieser Bereich wird vom Kreis (hoffentlich)

Dann heißt es aufpassen! Der Radweg endet plötzlich und man soll absteigen und schieben. Besser ist es, kurz vorher die Straße schräg zu queren und kurz vor der Bushaltestelle über eine



*Bevor der Radweg endet und man absteigen muss, kann und sollte man vorher die Straße queren, wie es die Radfahrerin auf dem Bild tut.*

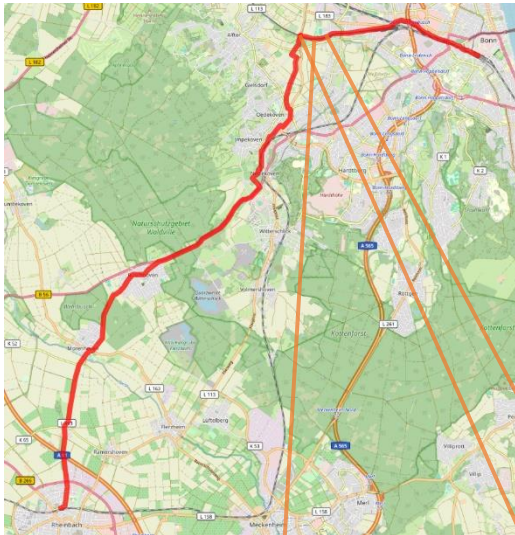


*Rechts geht es über die „Teerauffahrt“ auf den Bürgersteig, hinter der Haltestelle geht es dann rechts, wo der Radfahrer in Gegenrichtung gerade herauskommt, durch die Büsche in den Rheinweg.*

bald umgebaut im Zuge der vorgesehenen Abstufung der jetzigen Landesstraße zur Kreisstraße.

Die Fahrt durch die Felder endet an der Dransdorfer Straße, auf der es rechts bis zur Kreisstraße 5 geht. Nach Querung der Kreisstraße geht es geradeaus bis zum Knoten 71 der Radregion Rheinland. Dort trifft die Radpendlerroute auf die Radpendlerroute Bornheim – Alfter -

Bonn und auf gleicher Route bis zum Bonner Hauptbahnhof:



Die geplante Radfahrbrücke über die K 12 wurde leider bislang nicht gebaut. Im Moment ist unklar, ob Alfter seinen Eigenanteil finanzieren will. Daher muss man heute noch auf der Radpendlerroute in einem Schwenk die K 12 queren, was auf Grund des hohen Verkehrs auf der K 12 meist stressig, oft gefährlich und mit Wartezeiten verbunden ist.

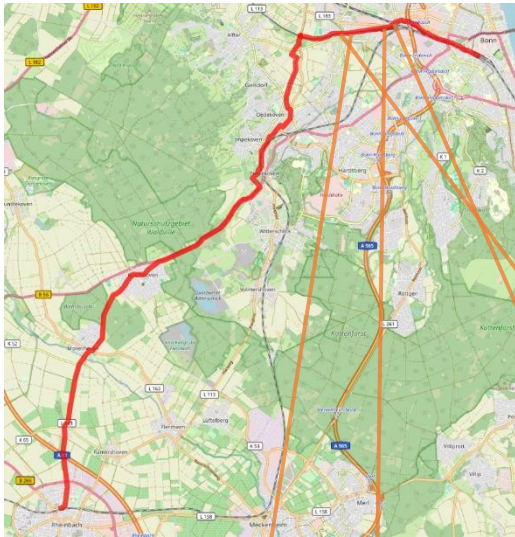
Nach der Querung der K 12 wurde der anschließende Abschnitt auf Bonner Stadtgebiet bis zur Haltestelle Dransdorf im letzten Jahr super ausgebaut: breit und mit Beleuchtung.



*Am Knoten 71 fehlt bislang die Radfahrbrücke über die K 12. Bis sie gebaut ist, muss man die Straße durch oft dichten Autoverkehr dorthin queren, wo der Radfahrer zu sehen ist.*



*Nach der stressigen Querung der K 12 geht es auf prima ausgebauten Abschnitten bis nach Dransdorf.*



In Dransdorf kann man an der Bahnschranke die Straße jetzt geradeaus queren, auf der gegenüberliegenden Seite wurde ein Geh-/Radweg neu ausgewiesen. Er geht über in die



Fahrradstraße Bendenweg, die über 1 km bis zum Ende an einem Wendehammer geradeaus geht und sehr gut befahrbar ist.

*Die Querung der Straße am Bahnübergang in Dransdorf erfolgt einfach geradeaus, aber Vorfahrt ist zu beachten.*



*Der Übergang in die Fahrradstraße Bendenweg ist klar und einfach*

Ab dem Wendehammer führt die Route über schmalere Geh-/Radwege getrennt vom Autoverkehr bis zur Straße Am Probsthof. Dabei muss man durch eine Brückenunterführung fahren, was auf dem relativ schmalen Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist, von der Attraktivität her grenzwertig ist. Geplante Verbesserungen hierfür wurden in den letzten 10 Jahren nicht in Angriff genommen.

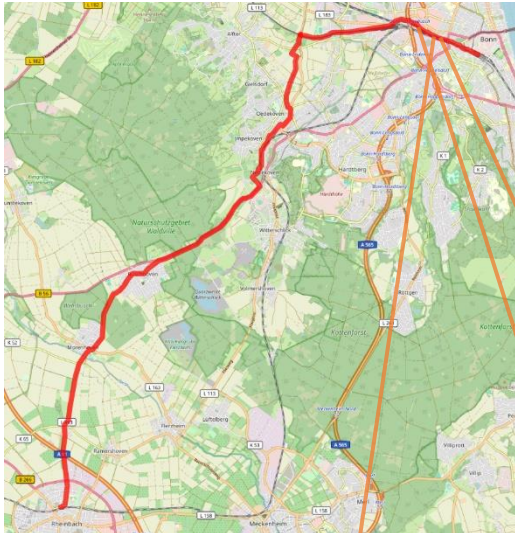


*Am Ende der Fahrradstraße geht es zwischen den Pfosten runter auf den Fuß- und Radweg an der Justus-von-Liebig-Straße*



*Grenzwertig ist der für den Radverkehr freigegebene Gehweg im Bereich der Brückenunterführung.*





Jahr am freiwilligen Grunderwerb. Ob die Stadt Bonn einen Bebauungsplan als Grundlage für eine Enteignung in Angriff nimmt oder eine Umplanung möglich ist, ist offen.

Die Querung der vielbefahrenen Straße Am Probsthof ist schwierig und stressig, weshalb eine Radfahrbrücke über die Straße Am Probsthof geplant ist. Die Realisierung scheiterte im letzten



*Trotz Querungshilfe ist es sehr stressig, in die Fahrradstraße gegenüber links zu gelangen, deshalb soll es hier irgendwann eine Radfahrbrücke über die Straße Am Probsthof geben.*

Nach Querung der Straße Am Probsthof geht es über eine Fahrradstraße bis zum Heinrich-Böll-Ring/Thomasstr., die Richtung Hauptbahnhof mit einem Schutzstreifen für den Radverkehr versehen ist. In Gegenrichtung gibt es einen breiten Geh-/Radweg, der in Höhe der Haltestelle die Thomasstraße an einer Ampel quert.

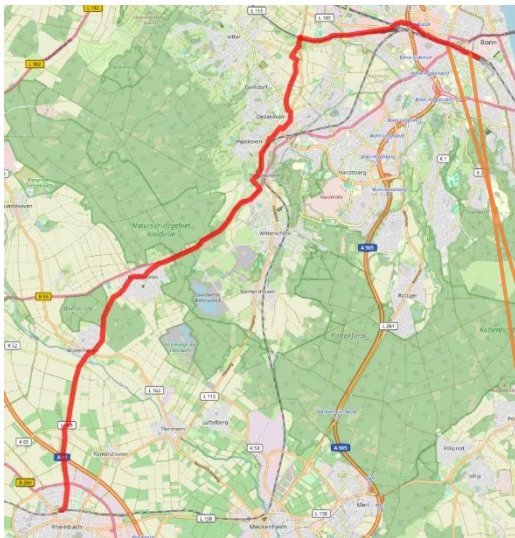
Der Schutzstreifen endet allerdings plötzlich nach der Unterquerung der Viktoriabücke, man befindet sich dann im freien Mischverkehr mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn. Hier wird es Verbesserungen geben, wenn die Auffahrt zur Viktoriabücke realisiert wird.



*Richtung Bonn gibt es auf der Thomasstraße einen Schutzstreifen, in Gegenrichtung einen benutzungspflichtigen, breiten Fuß- und Radweg neben der Fahrbahn.*



*Plötzlich ist der Schutzstreifen zu Ende. Das muss und soll besser werden, wenn die Auffahrt zur Viktoriabücke gebaut wird.*



Der Kreislauf am Alten Friedhof kann sowohl auf dem umlaufenden Radweg, als auch – etwas zügiger – auf der Fahrbahn befahren werden.



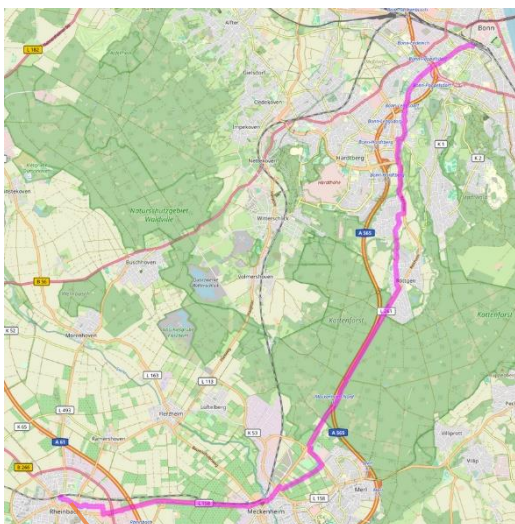
Richtung Bahnhof gibt es auf der umgebauten Straße einen Schutzstreifen für den Radverkehr bis zur nächsten Ampel. Von dort ist das kurze, letzte, gerade Teilstück bis zum Hauptbahnhof (Vorderseite) noch nicht ausgebaut, aber – ohne Radverkehrsinfrastruktur einigermaßen befahrbar.

*Der Kreislauf am Alten Friedhof hat einen umlaufenden Radweg, ist aber für Radpendelnde im Kreislauf auf der Fahrbahn Richtung Bahnhof zügiger befahrbar.*



*Hinten rechts ist der Bahnhof. Die Straße dahin ist in keinem tollen Zustand, aber für den Radverkehr gut zu benutzen.*

# Rheinbach – Meckenheim – Bonn



Diese Radpendlerroute beginnt am Rheinbacher Bahnhof (Vorderseite) und endet am Bonner Hauptbahnhof (Rückseite). Auf der 20,2 km langen Strecke gibt es 12 Ampeln, aber auch lange ungestörte Abschnitte. Wer schnell fährt, was Oberflächenbeläge und Streckenverlauf zulassen, kann die Strecke bei Licht und gutem Wetter incl. Haltezeiten in 50 Minuten bewältigen. Von Meckenheim aus sind es dann 35-40 Minuten.

Der Link zum gpx-Track der Route:

[https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouen\\_gpx\\_Datein/Radpendlerroute\\_Rheinbach-Meckenheim\\_Bonn\\_07-2024.gpx](https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouen_gpx_Datein/Radpendlerroute_Rheinbach-Meckenheim_Bonn_07-2024.gpx)

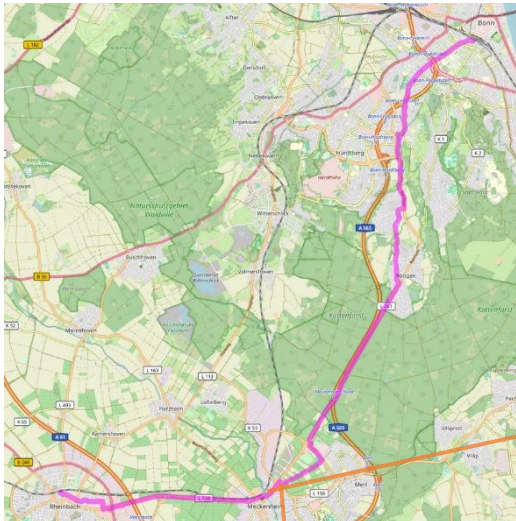
In Rheinbach geht es über neu eingerichtete Fahrradstraßen auf dem geplanten



**In Rheinbach ist die Kriegerstraße als Teil der Radpendlerroute seit einigen Monaten Fahrradstraße**

örtlichen Radrouenring bis zum Kreisel bei McDonalds und dann auf einem Radweg neben der Landesstraße, der vorletztes Jahr fast auf ganzer Länge neu geteert wurde, bis nach Meckenheim. Der Radweg ist sehr gut befahrbar, wegen der Blendwirkung und zur Orientierung im Dunklen wären weiße Begrenzungsstreifen links und rechts sinnvoll; der ADFC befindet sich dazu mit dem Straßenbaulastträger Straßen. NRW im Dialog.

Durch Meckenheim geht es auf dem Rad-/Fußweg neben der Landstraße. Schön getrennt vom Autoverkehr auf der Straße, aber mit insgesamt vier Ampeln. Wenn man Glück hat, ist man schnell durch, wenn man Pech hat, steht man an mehreren Ampeln und wartet auf grün. Die Autos auf der Straße sind aber auch nicht schneller, in der Rush-Hour kommt man als Radfahrer in Meckenheim sogar schneller voran. Überhaupt kann man in Meckenheim von allen Seiten mit dem Fahrrad gut die Radpendlerroute erreichen. Nicht ohne Grund erreichte Meckenheim beim Fahrradklimatest des ADFC wiederholt Spitzenplätze in der Kategorie der Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner.



Hinter der großen Kreuzung mit der Gudener Allee ist es zunächst vorbei mit dem Gleichklang mit den Autos, denn der straßenbegleitende Radweg endet kurz hinter der Kreuzung abrupt.



*An der Einmündung bei Penny muss man in Gegenrichtung trotz Vorfahrtsberechtigung gut aufpassen, denn rechtsabbiegender Autoverkehr auf dem signalfreien Rechtsabbieger guckt trotz aller Hinweisschilder oft nicht nach rechts, weil er mit Radverkehr von rechts nicht rechnet.*

Der Lückenschluss bis zum Sängerhof – dort geht der Radweg weiter – ist zwar seit vielen Jahren vorgesehen, oft angekündigt, in den einschlägigen politischen Gremien hoch priorisiert und Geld steht im Landeshaushalt zur Verfügung, aber gebaut wird er nicht, weil Landwirte den notwendigen Streifen Land nicht verkaufen wollen und die Landesstraßenverwaltung die Voraussetzungen für eine Enteignung nicht schaffen will.

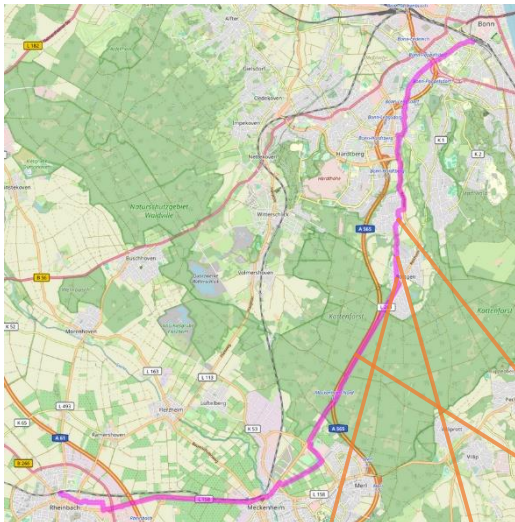


*Hier geht der Radweg neben der Straße geradeaus leider (noch) nicht weiter.*

Also muss man mit dem Rad entweder mit den Autos auf der Landstraße fahren – sehr stressig, nicht zu empfehlen – oder einen Umweg fahren von insgesamt gut 500 Metern über Wirtschaftswege durch die Felder. Lässt sich gut fahren, wenn der Weg nicht gerade durch landwirtschaftlichen Verkehr verschmutzt ist und auf viele Jogger und Hundebesitzer\*innen Rücksicht genommen werden muss.

Hinter der Sportanlage kann man mit Hilfe der Ampel die Gerhard-Boeden-Straße stressfrei queren und auf dem straßenbegleitenden Radweg am BKA vorbei ohne Kontakt mit dem Autoverkehr Richtung Röttgen fahren.

Hinter der Brücke über die Autobahn muss man auf die andere Straßenseite wechseln. Und zwar rechtwinklig über die Querungshilfe, d.h. man muss anhalten, gucken ob kein Auto kommt, und dann überfahren. Stressig und nachteilig gegenüber dem Autoverkehr, der durchrauschen kann. Eine schräge Unterführung für den Radverkehr wäre hier sinnvoll.



Auf der anderen Straßenseite wird man aber entschädigt durch einen Radweg, der 2022 auf einer Länge von mehreren km neu asphaltiert wurde, dabei wurden alle Wurzelaufbrüche



*Rund 2 km super befahrbarer Radweg neben der Landesstraße nach Röttgen*

beseitigt. Der Radweg hat jetzt sogar weiße Seitenstreifen, was im Dunklen die Orientierung selbst bei Blendung durch auf der Straße entgegenkommende Autos sehr erleichtert. Hier lässt sich bis nach Röttgen ganz prima fahren.

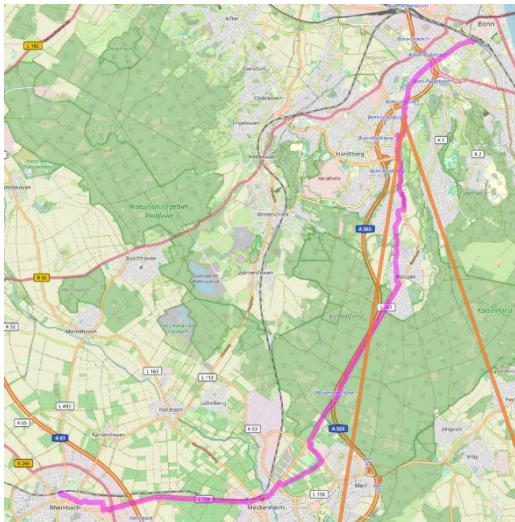
In Röttgen biegt man nach links ab und fährt über neu eingerichtete Fahrradstraßen bis nach Ückesdorf und weiter durch Ückesdorf, bis man wieder den Radweg entlang der Landstraße erreicht. Man könnte in Röttgen auch geradeaus auf dem Fuß-/Radweg



*Nicht zu übersehen sind die vielen Fahrradstraßen in Röttgen und Ückesdorf auf der Route (rechts in Gegenrichtung in Ückesdorf). Eine optische Einladung zum Radfahren!*

durch Röttgen fahren, aber mit viel Fußgängerverkehr auf dem Weg und an Bushaltestellen vorbei ist das stressig und man kommt langsamer voran.

Der straßenbegleitende Radweg entlang der Landstraße führt dann zur Ampelkreuzung am Autobahnzubringer, an der man als Radfahrender zwei Mal Grün anfordern und warten muss, um den Radstreifen auf der anderen Straßenseite zu erreichen. Das ist nervig und verbesserungsbedürftig. Viele fahren deshalb an der Ampel zunächst geradeaus und queren dann die Landesstraße hinter der Ampel.



Die Route führt rechts ab in die Uhlstraße, einer Erschließungsstraße, die nach Lengsdorf führt. Dort muss man auf der Straße um einen Parkplatz herumfahren und nach links abbiegen. Bis zur Autobahnunterführung gibt es Schutzstreifen für den Radverkehr. Auch wenn diese dort abrupt enden (Stadtbezirksgrenze! Der angrenzende Stadtbezirk will keinen Schutzstreifen!), kann man immer geradeaus, teilweise durch neu eingerichtete Fahrradstraßen, gut bis nach Endenich und weiter bis in die Bonner City fahren.

Es gibt zwar unterwegs noch ein Drängelgitter – das den Auto- und Motorradverkehr dort unterbindet – und einige Ampeln, seit wenigen Jahren aber in



*Hinter dem Drängelgitter geht es geradeaus in die Alfred Bucherer-Straße, die umgebaut wurde und jetzt sehr gut mit dem Rad zu befahren ist. Am Ende geht es halbrechts ab Richtung Hauptbahnhof.*



*Nicht zu übersehen sind die neuen Fahrradstraßen auch in Endenich.*

einem Abschnitt auch einen richtig schönen, breiten Schutzstreifen.

In Gegenrichtung führt die Radpendlerroute auf ausdrücklichen Wunsch der Bonner Stadtverwaltung ab Flodelingsweg (auch neu Fahrradstraße) und eine Sackgasse mit Öffnung für den Fuß- und Radverkehr hoch zur Brücke über die Autobahn und dann entlang der Landesstraße auf Radwegen neben der Straße bis zur Ampelanlage am Autobahnzubringer. Ist nicht so gut zu fahren, weil die Oberflächenbeschaffenheit teils schlecht und die Radwege schmal sind, und man hat mehr Ampeln, aber die Steigung verläuft gefühlt moderater und man ist in der Regel nicht langsamer.

Der gpx-Track für die Radpendlerroute in der Gegenrichtung kann hier heruntergeladen werden: [https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouten\\_gpx\\_Dateien/Radpendlerroute\\_Bonn-Meckenheim-Rheinbach\\_07-2024.gpx](https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/bonn/rhein-sieg/02-service-und-angebote/dokumente/Pendlerrouten_gpx_Dateien/Radpendlerroute_Bonn-Meckenheim-Rheinbach_07-2024.gpx)

# Herausforderungen auf dem Weg zu Radpendlerrouen

## Fehlende Zuständigkeit

Radwege zum Pendeln werden in der Region seit langem propagiert. Es gibt sie aber direkt, durchgängig und gut befahrbar so gut wie gar nicht.

Ein Grund dürfte in der fehlenden Zuständigkeit liegen. Der Bund ist nur für Radwege an Bundesstraßen und Autobahnen zuständig. Das Land ist nur für Radwege an Landesstraßen und seit 2016 für Radschnellwege zuständig. Der Kreis ist nur für Radwege an Kreisstraßen zuständig. Die Städte und Gemeinden sind für Radwege auf ihrem Gebiet zuständig. Für regionale Radwegeverbindungen ist niemand zuständig oder fühlt sich gar dafür verantwortlich.

## Vorhandene Netze für Radpendler nicht geeignet

Es gibt zwar das ausgeschilderte NRW-Radwegenetz, dies hat aber nur eine grundlegende Verbindungsfunktion, die oft nicht für einen möglichst direkten Alltagsradverkehr geeignet ist und die Qualität der Wege ist auch nicht immer gut.

Ähnliches gilt für das Knotenpunktnetz der Radregion Rheinland, das ebenfalls ausgeschildert ist. Es ist in erster Linie touristisch ausgerichtet.



## Durchgehend hohe Qualität nötig

Um spezielle regionale Radpendlerrouen zu realisieren, müssen viele Zuständige freiwillig zusammenwirken, um möglichst direkte, durchgängig zügig befahrbare Routen und vor allem eine durchgehend gute Qualität der Routen zu erreichen. Mit der Qualität ist es wie bei einer Kette: Sie bricht an der schwächsten Stelle. So ist es auch bei Radwegeverbindungen: Gibt es auch nur einen schlecht befahrbaren, stressigen Abschnitt, verliert die gesamte Route an Attraktivität und die punktuelle Schwäche führt schnell dazu, doch lieber das Auto zum Pendeln zu nutzen.

## Initiativen für Radpendlerrouten

2012 hat sich der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit der Stadt Bonn und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Alfter, Bornheim, Siegburg und Troisdorf sowie der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg mit einem Beitrag am Planungswettbewerb Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen beteiligt. Auf einer Länge von 27 Kilometern sollte eine durchgängige Achse von Bornheim im Westen bis Siegburg im Osten realisiert werden. Das Projekt wurde im Rahmen des Planungswettbewerbs nicht berücksichtigt, Bornheim, Bonn und Alfter haben sich aber 2014 verständigt, das Teilstück Bornheim – Bonn als Radpendlerroute zu realisieren.

Der ADFC hat 2017 die Initiative ergriffen und in Kooperation mit dem Kreis und den Kommunen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis systematisch untersucht, welche bereits vorhandenen Straßen und Wege so miteinander verknüpft und verbessert werden können, dass sie guten Gewissens als Radpendlerrouten nach Bonn empfohlen werden können.

Die Radpendlerroute Bornheim – Bonn, die ohnehin bereits in durchgehend hoher Qualität (z.B. mit Beleuchtung) „beschlossene Sache“ war, wurde als Radpendlerroute 1 „gesetzt“. Ein Streckenverlauf auf vorhandenen Straßen und Wegen von Rheinbach über Swisttal-Buschhoven und Alfter-Oedekoven mit Weiterführung über die Radpendlerroute 1 ab dem Knoten 71 der Radregion Rheinland wurde als Radpendlerroute 2 konzipiert und ein Streckenverlauf von Rheinbach über Meckenheim nach Bonn als Radpendlerroute 3.

## Realisierung und 2020 „Eröffnung“ von drei Radpendlerrouten

Einige kurzfristige Maßnahmen mussten umgesetzt werden, um die vorhandenen Wege so zu ertüchtigen, dass sie durchgehend gut und zügig befahren und guten Gewissens zum Pendeln mit dem Rad empfohlen werden können. Es werden zwar Einschränkungen bei der Qualität in Kauf genommen, die Streckenverläufe sind aber relativ direkt und ermöglichen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 22-25 km/h.

Kreistag und Bonner Stadtrat und der örtliche Landtagsabgeordnete Krauß unterstützten die Initiative und forderten, die Streckenführung der Radpendlerrouten sichtbar zu machen, um die Orientierung zu erleichtern. Dies geschah durch violette Fahrradsymbole, die von der Kreisverwaltung, der Bonner Stadtverwaltung und dem ADFC auf die Wege gesprüht wurden.

Im Mai 2020 wurden die drei Radpendlerrouten vom ADFC zusammen mit den Bürgermeistern von Alfter, Bornheim, Swisttal und Rheinbach, Vertretern der Kreistagsfraktionen und -verwaltung und der Bonner Stadtverwaltung feierlich „eröffnet“.



## Bis heute die einzigen Strecken zum Pendeln mit dem Rad

Die drei Radpendlerrouten sind bis jetzt die einzigen ausgewiesenen Wegeverbindungen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis, die zum Pendeln mit dem Rad geeignet sind. Die aufgesprühten Wegesymbole sind mittlerweile verblasst und kaum noch zu sehen, aber der Kreis denkt darüber nach, die Routen durch Einschublogos im bestehenden Wegweisungssystem der roten Schilder in ihrem Verlauf auszuschildern.



Von Wachtberg nach Bonn konnte auf vorhandenen Wegen keine Streckenführung identifiziert werden, die durchgängig weitgehend direkt, gut und zügig mit dem Rad befahren werden kann. Von Wachtberg-Berkum nach Bonn-Bad Godesberg gibt es eine identifizierte Strecke, für die aber ein geschottertes Teilstück von ca. 300 Metern Länge noch asphaltiert werden muss. Das will die Gemeinde Wachtberg seit Jahren umsetzen, ist aber noch nicht geschehen.

Der Landkreis Euskirchen hat eine Radpendlerroute von Euskirchen nach Rheinbach konzipiert. Sie befindet sich im Bau.

Ein Netz von Radvorrangrouten wird derzeit NRW-weit konzipiert. Der Kreis und die Stadt Bonn haben dazu einen Vorschlag erarbeitet, der jedoch vom Landesverkehrsministerium nicht übernommen wurde, das eigene Vorstellungen entwickelt und den Kommunen zur Stellungnahme zugesandt hat. Es ist noch offen, wie das Netz von Radvorrangrouten aussehen wird, ob die Routen zum Pendeln geeignet sein werden (weil direkt genug) und wann sie realisiert werden.

Ein Radschnellweg von Alfter-Witterschlick über Oedekoven und später entlang der BAB 565 wurde vom Kreis und der Stadt Bonn in einer Machbarkeitsstudie identifiziert, aber vom Land abgelehnt. Das Land will jetzt einen Bedarfsplan für Radschnellwege erstellen. Ob dann auch ein Radschnellweg in der Region Bonn enthalten sein und wann er ggfls. realisiert wird, ist offen.

## Aktuelles ADFC-Projekt

Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg führt aktuell das Projekt „Region einbeziehen, klimaneutral werden, Bürger:innen mitnehmen – Radverkehr als Schlüsselfaktor für Klimaschutz in Bonn und der Region“ durch.

Eines der Hauptziele des Projektes ist es, Pendelverkehre stärker auf den Umweltverbund zu verlagern.

Diese Broschüre soll einen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leisten und Anstöße geben zur weiteren Verbesserung des Angebots in der Region von Radinfrastruktur, die zum Pendeln mit dem Rad geeignet und am besten so attraktiv ist, dass sie zur Nutzung des Rades im Alltag geradezu einlädt.

Der ADFC wird sich weiter für die Förderung des Radverkehrs in der Region als Schlüsselfaktor für Klimaschutz einsetzen und die Planung und den Bau von Radschnellwegen, Radvorrangrouten und speziellen Radpendlerrouten nicht nur fordern, sondern anstoßen und konstruktiv begleiten.

### IMPRESSUM

Herausgeber: ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V., Breite Straße 71, 53111 Bonn.

Verantwortlich: Dr. Georg Wilmers, Commeßmannstraße 11, 53359 Rheinbach

Fotos: ADFC. Grafiken: Eigene Erstellung auf Kartenbasis Openstreetmap.

Stand: August 2024