

ADFC-Konzept Radpendleroute

Hennef-Eitorf

1. Rahmenbedingungen

Stand: 21.8.2023

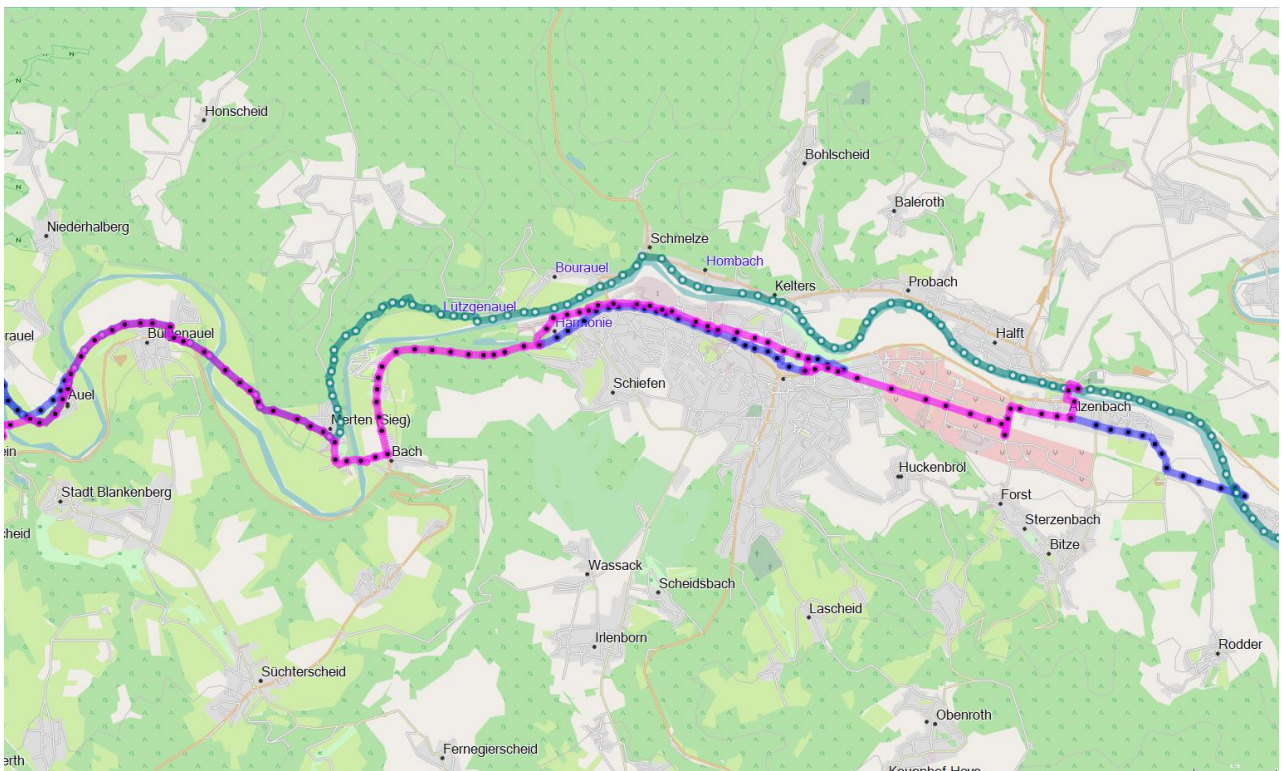
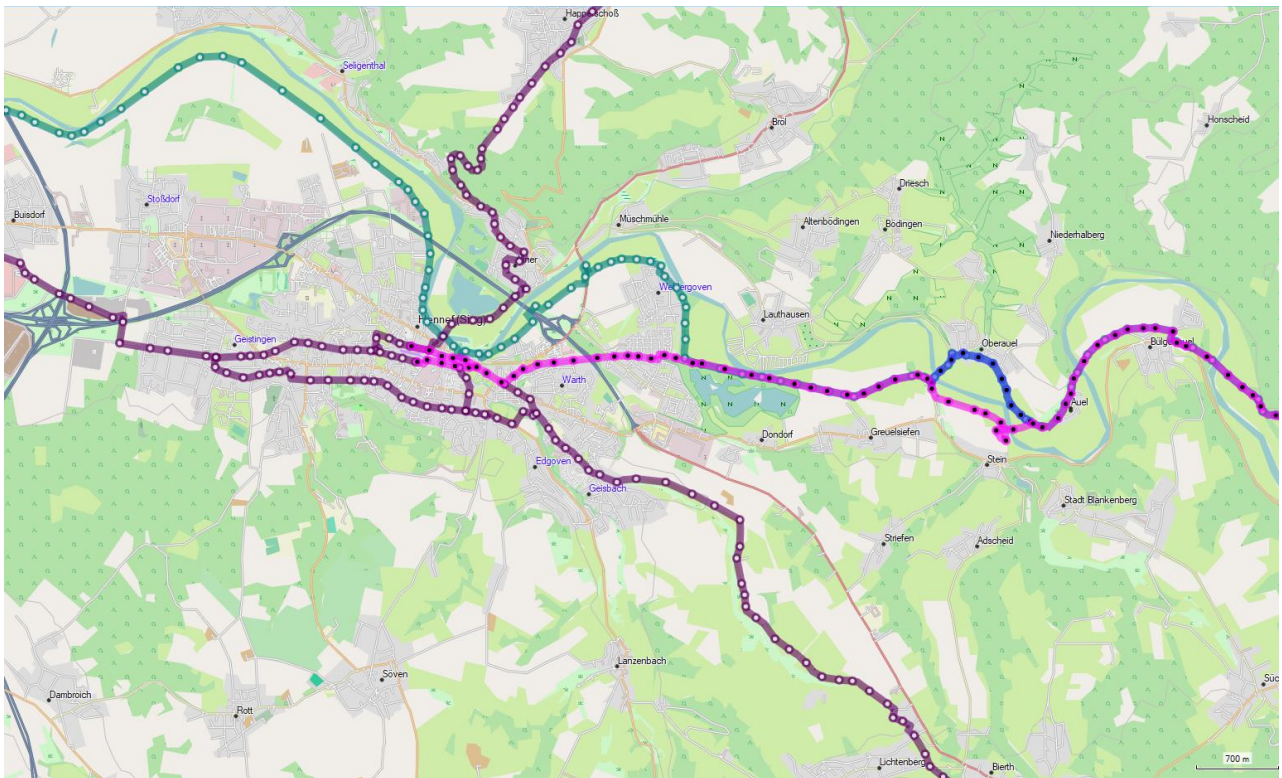
Die Radverbindung entlang der Sieg spielt für den überregionalen Verkehr im östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises eine wichtige Rolle. Entlang der Sieg verläuft der viel befahrene Siegradweg, der zugleich auch Teil der Route 4 des deutschlandweiten D-Netzes ist. Der Verlauf des Siegradweges ist allerdings hauptsächlich von touristischen Anforderungen geprägt. Dies bedeutet, dass der Siegradweg überwiegend dem Flussverlauf folgt, touristisch interessante Punkte einbindet und dabei einige Flussschleifen mitnimmt. Für den Alltagsverkehr auf einer Radpendleroute relevant ist allerdings ein möglichst direkter Streckenverlauf und die Einbindung von Siedlungsschwerpunkten und relevanten Alltagszielen wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulzentren oder Gewerbegebieten. Daher folgt die hier vorgeschlagene Radpendleroute Hennef-Eitorf über weite Strecken nicht dem Siegradweg, sondern nimmt einen hiervon abweichenden Verlauf.

Die Radpendleroute Hennef-Eitorf ist in weitere regionale Pendler Routen eingebettet, für deren Ausbau zum Teil ebenfalls Vorschläge des ADFC ausgearbeitet wurden. Nach Osten hin wird die Route durch den Siegradweg über Windeck zur Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz fortgesetzt. Auch für diesen Teil des Siegradweges bietet es sich an, in einem weiteren Schritt zu untersuchen, inwieweit er alltagsverkehrstauglich ist und an welchen Abschnitten sich abweichende Streckenführungen anbieten. Nach Westen schließt die vom ADFC vorgeschlagene Radpendleroute über Siegburg nach Troisdorf (und von dort weiter in Richtung Köln) an. Nach Südosten gibt es einen Vorschlag des ADFC für eine Radpendlerroute nach Uckerath durch das Tal des Höhner Bachs. Nach Norden schließlich hat die Stadt Hennef eine Radpendlerroute von Hennef über Allner nach Happerschoß eröffnet, für die ein Wirtschaftsweg durch den Wald asphaltiert wurde. Eine Fortsetzung dieser Route in Richtung Neunkirchen wäre sinnvoll. Insgesamt stellt Hennef damit einen wichtigen Knotenpunkt für Radpendler Routen dar, nicht zuletzt auch durch den Bahnhof, von dem aus die Fortsetzung der Fahrt mit dem Zug in Richtung Köln oder Siegen möglich ist.

Die nachfolgenden Karten zeigen die Radpendlerroute mit den sich anschließenden Radrouten im Überblick. Die Radpendlerroute Hennef-Eitorf ist in magenta dargestellt, eventuelle Alternativrouten in blau. Der Siegradweg, soweit er hiervon abweicht, ist in grün dargestellt. Die anschließenden Pendler Routen schließlich erscheinen in der Karte in violetter Farbe.

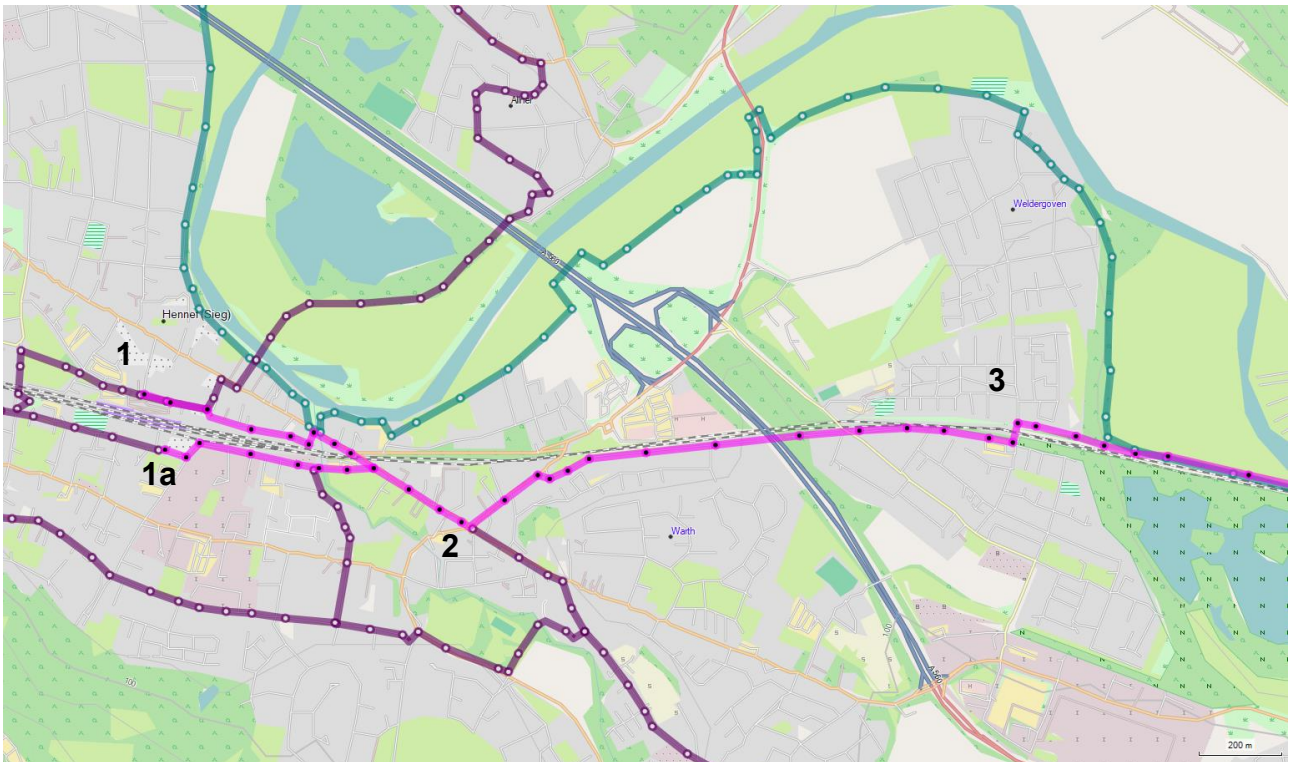
Der ADFC hofft, dass die betroffenen Kommunen die hier dargestellten Vorschläge aufgreifen und möglichst rasch in die Planung und Umsetzung bringen. Denn auch im ländlich-bergigen Raum ist durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs der Nachholbedarf bei alltagstauglicher Fahrradinfrastruktur groß. Dabei sollte eine durchgängig erkennbare Qualitätsradroute für den Alltagsverkehr entstehen. Aufgrund der ländlichen Gegebenheiten sind dabei mancherorts Abweichungen von den Standards möglich, die an Radpendler Routen bzw. Radvorrangrouten zukünftig anzulegen wären,¹ insbesondere Radwegbreiten und die Separierung vom Fußverkehr betreffend. Bei Sicherheitsstandards hingegen sollten keine Abstriche gemacht werden, vor allem hinsichtlich der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich, die heute noch an vielen Stellen den Bedürfnissen des Radverkehrs nicht gerecht wird. Denn nicht zuletzt im Schulverkehr hat diese Route, die sowohl in Hennef als auch in Eitorf an großen Schulzentren vorbeiführt, eine hervorragende Bedeutung.

¹ Vgl. etwa die Planungsvereinbarungen, die die betroffenen Kommunen für die Planung und Umsetzung der Radpendler Routen aus dem rechtsrheinischen Umland nach Köln getroffen haben.



Streckenverlauf der Radpendlerroute Hennef-Eitorf. Die Hauptroute der Radpendlerroute in magenta, Alternativen in blau, die Siegradweg in grün und weitere Radpendlerroutes in violett.

2. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Stadt Hennef



Die Route beginnt vor dem Hennefer Bahnhof (1), wo eine Verknüpfung zur Pendlerroute Richtung Happerschoß sowie zur Bahnunterführung und dann weiter Richtung Siegburg hergestellt wird. Sie führt dann über die Alte Ladestraße zur Frankfurter Straße, wo Anschluss an den touristischen Siegradweg besteht. Zur Befahrung der Frankfurter Straße bis zum Warther Kreisel (2) besteht keine gute Alternative. Eine Möglichkeit wäre, die Radroute ein Stück an der Sieg entlang zu führen und dann über die Obere Siegstraße. Allerdings ist der Beginn des Siegradwegs an der Frankfurter Straße sehr schmal, sodass hier Fußgänger-Konflikte zu befürchten sind. Daher wird diese Alternativführung ausgeschlossen.

Zudem wird in Zukunft mit der Fertigstellung der Radstation die südseitige Anbindung des Hennefer Bahnhofs (1a) zunehmende Bedeutung gewinnen. Von hier aus führt die Route über Mittelstraße-Lippenshof ebenfalls zur Frankfurter Straße. Von hier aus gibt es dann aber zur Nutzung der Frankfurter Straße bis zum Warther Kreisel (2) ohnehin keine sinnvolle Alternative. Über die Brötlstraße wird dann die Blankenberger Straße erreicht. Es müsste versucht werden, den Radverkehr auf Frankfurter Straße und Brötlstraße durch geeignete Maßnahmen zusätzliche Sicherheit zu geben.

Über die (alte) Blankenberger Straße führt die Pendlerroute unmittelbar neben der Bahnstrecke nach Osten, überquert dann die (neue) Blankenberger Straße und erreicht schließlich die S-Bahn-Station „Im Siegbogen“ (3). Hier kann auch eine Anbindung der Gesamtschule sowie des Gewerbegebiets Europastraße hergestellt werden.

Im Bereich der S-Bahn-Station wird die Bahnseite gewechselt und jenseits der Bahn der leicht ansteigende, bahnparallele Fahrweg genutzt. Oben angekommen führt aktuell ein schlecht ausgebauter Weg herunter zum Siegradweg. Diese Verbindung müsste dringend in einen gut nutzbaren Zustand gebracht werden, da ansonsten die Pendlerroute durch die gesamte Siedlung Im Siegbogen-Weldergöven geführt werden müsste, was einen erheblichen Umweg darstellt. Idealerweise wird der bahnparallele Weg bereits frühzeitig geteilt, sodass der Weg neben der Bahn ohne größere Steigung zum Siegradweg geführt werden kann. Durch die bahnparallele Führung sind auch die Umweltauswirkungen vermutlich am geringsten.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
1	01	Hennef Bahnhof	Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn, klare Weiterführung über die Brölbahntrasse zur Bahnunterführung	Gering	Mittel
1-2	02	Alte Ladestraße	Ausweisung als Fahrradstraße	Gering	Mittel
1-2	0304	Frankfurter Straße	Reduzierung des Verkehrsaufkommens und fahrradfreundliche Gestaltung mit Fortführung von Tempo 30 und Überholverbot.	Hoch	Mittel
1a		Hennef Bahnhof Südseite (Place Le Peqç)	Bau der Radstation	Hoch	Hoch
1a-2	05	Mittelstraße-Lipgenshof	Ausweisung als Fahrradstraße	Gering	Mittel
2	06 07	Frankfurter Straße-Warther Kreisel-Bröltalstraße	Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Tempo 30 und Überholverbot für Radfahrende; Umgestaltung der Einmündung (alte) Blankenberger Str.	Gering	Mittel
2-3	08 09 10 11	(Alte) Blankenberger Straße	Ausweisung als Fahrradstraße, Umgestaltung im Bereich der Autobahn-Unterführung; Optimierung der Querung der (neuen) Blankenberger Straße, Umgestaltung der Einmündung an der S-Bahn-Station „Im Siegbogen“	Gering	Gering
3	12 13 14 15 16	Bahnparalleler Weg	Schaffung einer gut nutzbaren Fahrmöglichkeit von der S-Bahn-Station „Im Siegbogen“ zum Siegradweg Richtung Blankenberg, möglichst steigungsarm und nahe der Bahngleise	Hoch	Hoch



Foto 01: Im Bereich des Bahnhofs sollte durch Schutzstreifen/Piktogramme die Radverkehrsführung verdeutlicht werden.



Foto 02: Die Alte Ladestraße sollte als Fahrradstraße umgestaltet werden.



Foto 03: Eine Führung ab der Hanfbachmündung entlang der Sieg zur Oberen Siegstraße scheidet aufgrund der beengten Platzverhältnisse aus.



Foto 04: Die Frankfurter Straße sollte in diesem Bereich deutlich fahrradfreundlicher gestaltet werden, das Tempo 30 und Überholverbot sollten nicht aufgehoben werden.



Foto 05: Die Mittelstraße beginnt bei der künftigen Radstation am Place Le Pecq und sollte in eine Fahrradstraße umgestaltet werden.



Foto 06: Auf der Frankfurter Straße führen beide Äste der Route zum Warther Kreisel. Der Kfz-Verkehr sollte durch geeignete Maßnahmen reduziert und verlangsamt werden.



Foto 07: Die Bröltalstraße bedarf ebenfalls der Umgestaltung, insbesondere die hier abgebildete Einmündung der (alten) Blankenberger Straße.



Foto 08: Die (alte) Blankenberger Straße sollte zur Fahrradstraße umgestaltet werden; der Wendebereich bei der Autobahnunterführung muss fahrradfreundlich umgestaltet werden.



Foto 09: Die Querung der (neuen) Blankenberger Straße sollte erleichtert werden.



Foto 10: Die Einmündung an der S-Bahn-Station „Im Siegbogen“ sollte verbreitert und der Bordstein entfernt werden.



Foto 11: Im Bereich der S-Bahn-Station ist die Radroute auf der Fahrbahn zu führen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.



Foto 12: Jenseits der S-Bahn-Station führt die Route über diesen bahnparallelen Weg weiter, die Poller sind zu entfernen und der Weg möglichst zu befestigen.



Foto 13: Von der Anhöhe führt derzeit dieser Weg hinunter zum Siegradweg. Ein Ausbau im Bereich dieses Baumbestands ist vermutlich schwierig, die Steigung zudem recht steil.



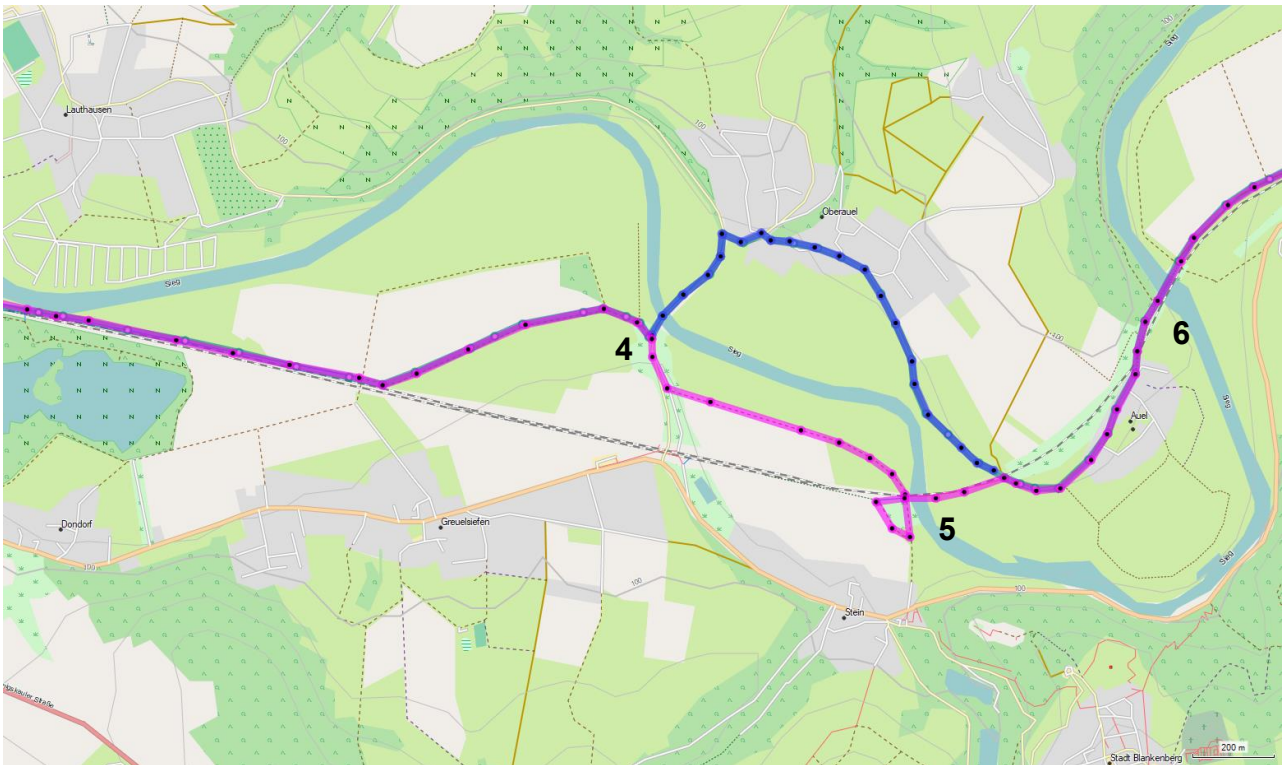
Foto 14: Aussichtreicher scheint es zu sein, den Weg bereits vor Erreichen der Anhöhe von diesem Weg abzuzweigen und bahnparallel mit moderater Steigung weiterzuführen..



Foto 15: Der Weg führt dann auf diesen Weg; der Weg in Foto 13 kommt im Hintergrund von rechts, während der Vorschlag aus Foto 14 dort geradeaus in Verlängerung des Zauns weiterführen würde.



Foto 16: Der Weg erreicht dann den Siegradweg, der von hier aus bahnparallel weiter nach Osten in Richtung Blankenberg führt.



Östlich des Bereichs der S-Bahn-Station führt die Radpendlerroute gemeinsam mit dem Siegradweg auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg nach Osten, zunächst unmittelbar entlang der Bahnstrecke und dann auf die Brücke an der K36 nach Oberauel zulaufend (4). Perspektivisch schlägt dieses Konzept vor, dass die Radroute sich hier in Richtung der S-Bahn-Station Blankenberg wendet und dann über einen heute nicht asphaltierten Feldweg auf die Siegbrücke der Bahnstrecke zwischen Stein und Oberauel zusteuert (5). Der heute an dieser Bahnbrücke befindliche Fußweg ist allerdings sehr schmal und daher für den Radverkehr nicht nutzbar. Hierfür müsste eine neue Siegüberquerung für den Radverkehr errichtet werden. Diese sollte möglichst (wie in der Karte dargestellt) südlich der Bahnbrücke errichtet werden, um den Bahnübergang zwischen Oberauel und Auel einzusparen.

Für die Führung der Radroute sprechen die direktere Linienführung, die besseren Anbindung der S-Bahn-Station Blankenberg und der Orte Stein und Blankenberg sowie die verkehrsärmere Führung unter Vermeidung der K36. Ohne Ausbau der Feldwege und vor allem der Brücke kommt diese Führung der Pendlerroute allerdings nicht in Frage. Einstweilen muss die Route daher dem Siegradweg weiter folgend mit der K36 über die Sieg und dann über die Halberger Straße-Aueler Straße in Richtung Auel geführt werden.

Dem Siegradweg folgend führt die Radpendlerroute durch Auel und östlich des Ortes dann über einen beschränkten Bahnübergang. Dieser Bahnübergang (6) ist in seinem jetzigen Zustand mit Rufschränke für eine Pendlerroute im Alltagsverkehr nicht geeignet und muss daher entsprechend umgebaut werden. Die Führung der Radpendlerroute westlich von Auel über einen bahnparallelen Weg unmittelbar nördlich der Bahnstrecke ist wegen zu großer Steigungen und enger Kurvenführungen im Bereich des Aueler Bahnübergangs nicht sinnvoll. So könnte zwar der Aueler Bahnübergang umgangen werden, doch eine alltagstaugliche Routenführung ist so kaum realisierbar.

Jenseits des Aueler Bahnübergangs führt die Route gemeinsam mit dem Siegradweg entlang der Bahnstrecke über zwei Siegbrücken und Bülgenuel zur S-Bahn-Station Merten.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
4	17 18	K36	Optimierung der Querung; provisorische Führung über K36 sollte zumindest durch Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.	Gering	Mittel
4-5	19	Feldweg zur Siegbrücke bei Stein	Befestigung, idealerweise mit Asphalt	Mittel	Mittel
5	20 21	Siegbrücke	Neubau einer für den Radverkehr geeigneten bahnparallelen Brücke	Hoch	Mittel
6	22 23	Bahnschranke hinter Auel	Umbau der derzeitigen Bedienung als Rufschranke in eine „normale“ Schranke	Mittel	Hoch
6	24	Weg von Bahn- schranke zur Siegbrücke	Befestigung, idealerweise mit Asphalt	Mittel	Hoch



Foto 17: Die Querung der K36 sollte erleichtert werden – auch wenn/solange die Radpendlerroute nicht hier geführt wird, da mit diesem Weg Blankenberg und die zugehörige S-Bahn-Station an die Radpendlerroute angebunden werden.



Foto 18: Bei Führung der Pendlerroute über die Brücke der K36 sollte die Aufteilung der Verkehrsräume angepasst werden – der derzeit vorhandene Mehrzweckstreifen ist nur in einer Richtung nutzbar.



Foto 19: Der Weg in Richtung Bahnbrücke ist für die Nutzung als Pendlerroute auszubauen.



Foto 20: Der Fußweg über die Bahnbrücke von Stein-Auel ist für die Nutzung durch den Radverkehr deutlich zu schmal.



Foto 21: Die Radbrücke sollte auf der südlichen Seite der Bahnbrücke errichtet werden, um den Bahnübergang zwischen Oberauel und Auel zu vermeiden.



Foto 22: Bei der bahnparallelen Führung nördlich der Bahn bei Auel ist vor allem die starke, kurvige Steigung in unmittelbarer Nähe der Aueler Bahnübergangs nicht alltagstauglich.

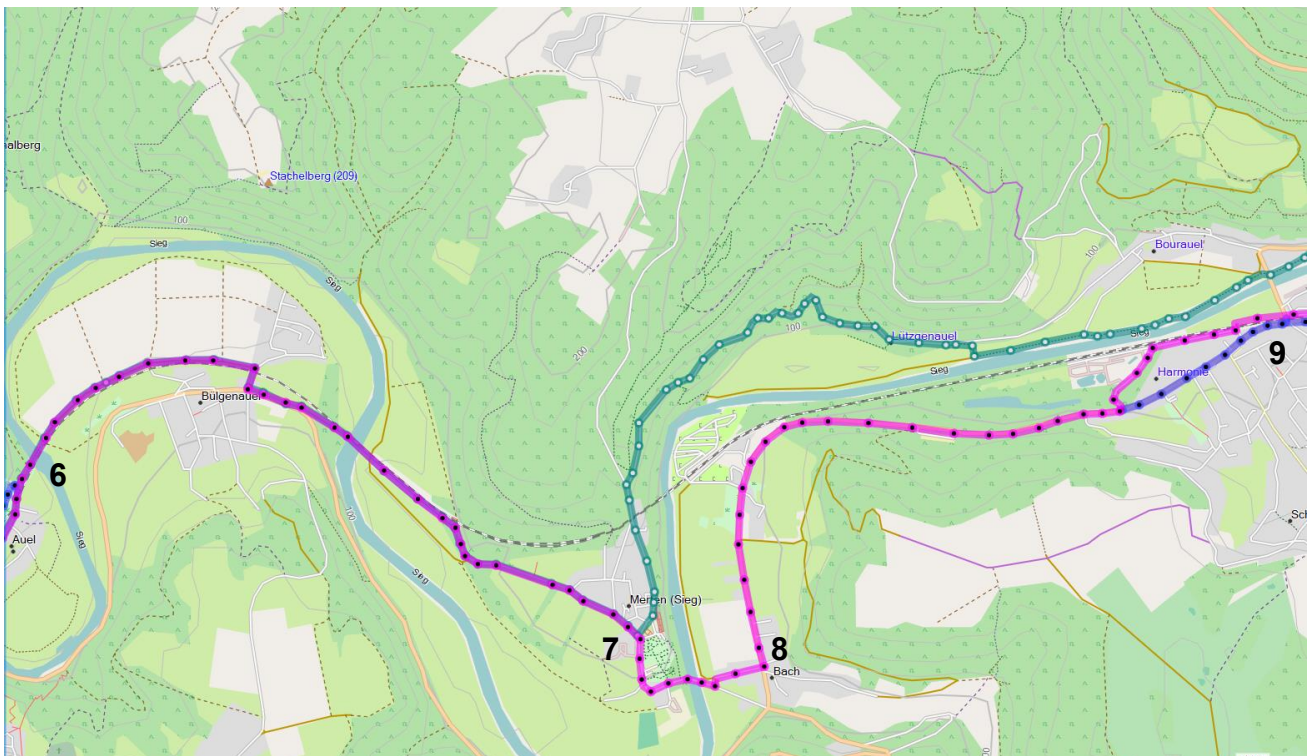


Foto 23: Der bei Auel befindliche Bahnübergang mit Rufschränke ist überwiegend geschlossen – hier muss für die Pendlerroute eine geänderte Schrankenanlage errichtet werden.



Foto 24: Der Weg von der Bahnschranke bei Auel bis zur Siegbücke ist derzeit noch nicht asphaltiert.

3. Detailüberlegungen zur Route im Bereich der Gemeinde Eitorf



Von der Brücke hinter Auel (6) führt die Pendlerroute gemeinsam mit dem Siegradweg bahnparallel nach Bülgenauel, wechselt dort über eine Brücke die Bahnseite und führt dann über eine bahnparallele Brücke gemeinsam mit dem Siegradweg zur S-Bahn-Station Merten. Vor Merten gäbe es die Möglichkeit, den Weg durch die Siegaue und den Pferdehof zu führen, wodurch etwas Steigung vermieden werden könnte. Wegen des erforderlichen Ausbaus dieses Weges, der schwierigen Führung durch das Gelände des Pferdehofs und der nicht zu großen Steigung auf der Straße „Burgweg“ wird dies allerdings verworfen.

An der Mertener Kirche (7) zweigt der Siegradweg nach links ab, um am Nordufer der Sieg zu bleiben. Die Radpendlerroute wird hier allerdings auf das südliche Siegufer geführt, weil einerseits die Strecke des Siegradwegs hinter Merten eine nicht unerhebliche Steigung aufweist und andererseits die Führung südlich der Sieg die Möglichkeit eröffnet, die Pendlerroute durch das Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Eitorf zu führen. Hierdurch lassen sich Wohngebiete, Gewerbeflächen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten wesentlich besser erschließen als durch die periphere Führung nördlich der Sieg, die vor allem touristisch interessant ist.

Die Pendlerroute führt also über die Schloßstraße zur Brücke über die Sieg und dann jenseits der Sieg über „Am Sportplatz“ zur Hennefer Straße (L333). Hierdurch kann auf der L333 im Ortsteil Bach der Abschnitt zwischen Uckerather Straße und Zum Krabach vermieden werden, wo es keinen Radweg gibt und die Platzverhältnisse recht eng sind, sodass der Bau eines Radwegs hier schwierig werden dürfte. Hinter der Einmündung von „Am Sportplatz“ (8) ist dann ein Geh-Radweg in ausreichender Breite vorhanden, sodass er von der Pendlerroute genutzt werden kann.

Der straßenbegleitende Geh-Radweg steigt hinter Bach langsam an und verliert dann in der Ortszufahrt in Richtung Eitorf-Harmonie allmählich wieder an Höhe. Am Ortseingang Harmonie endet heute der Radweg entlang der L333. Dieser soll zwar hier demnächst weitergeführt werden, doch wird der zur Verfügung stehende Platz bis zur Ortsmitte Harmonie immer knapper. Insbesondere im Bereich zwischen der Einmündung von „Am Erlenbach“ und der Kreuzung mit „Zum Gransbach“/L86 (9) ist für eine Radweg in ausreichender Breite praktisch kein Platz vorhanden. Die in blauer Farbe dargestellte Führung über die L333 kann daher in diesem Bereich nur als provisorische Lösung angesehen werden.

Mittelfristig sollte angestrebt werden, die Radroute im Bereich des Ortsteils Harmonie abseits der L333 zu führen. Hierzu kann die Radroute kurz hinter dem Ortseingang über die Klärwerk-Zufahrt zum bahnparallelen Weg „Am Sand“ heruntergeführt werden, dem die Route dann Richtung Osten folgt. Um nicht am Ende dieses Weges (9) dann doch wieder auf die L333 zurückzufahren, müsste hier eine Möglichkeit geschaffen werden, die Bahngleise zu unterqueren und dann jenseits der Gleise über eine heutige Wiesenfläche zur L86 zu gelangen.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
6-7		Merten, Burgweg und Schloßstraße	Umgestaltung als Fahrradstraßen	Gering	Mittel
7-8	25	Merten, Schloßstr./ Am Sportplatz	Fahrradgerechter Umbau des Übergangs zwischen Schloßstr. und Am Sportplatz	Mittel	Hoch
7-8	26	Bach, Am Sportplatz	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Gering
8	26 27	Am Sportplatz/ Hennefer Str. (L333)	Errichtung einer Querungshilfe	Hoch	Hoch
8-9	29	Hennefer Str. (L333) im Ortsteil Harmonie	Fortführung des Geh-Radweges ab Ortseingang (inbes. falls Ausweichroute über „Am Sand“ nicht realisiert wird)	Hoch	Hoch
8-9	30	Hennefer Str./ Zufahrt Kläranlage	Errichtung einer Querungshilfe	Gering	Mittel
8-9	30	Zufahrt Kläranlage/ Am Sand	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Gering
9	31 32	Von Am Sand zur L86	Bau einer Bahnunterführung und eines jenseits der Bahn zur L86 führenden Weges	Hoch	Hoch



Foto 25: Hinter der Siegbrücke ist die Anbindung von der Schloßstraße zu Am Sportplatz für den Radverkehr zu ertüchtigen.



Foto 26: Die Straße „Am Sportplatz“ sollte zur Fahrradstraße umgestaltet werden; an der Einmündung in die Hennefer Straße (L333) ist eine Querungshilfe erforderlich.



Foto 27: Der Abschnitt der Hennefer Str. zwischen Uckerather Straße und „Zum Krabach“ hat keinen Radweg und die Platzverhältnisse sind beengt.



Foto 28: Weiter in Richtung Eitorf ist an der L333 ein genügend breiter Radweg vorhanden.



Foto 29: Der Radweg am Ortseingang zum Ortsteil Eitorf-Harmonie. Im hier anschließenden Abschnitt sollte ein Radwegbau möglich sein.



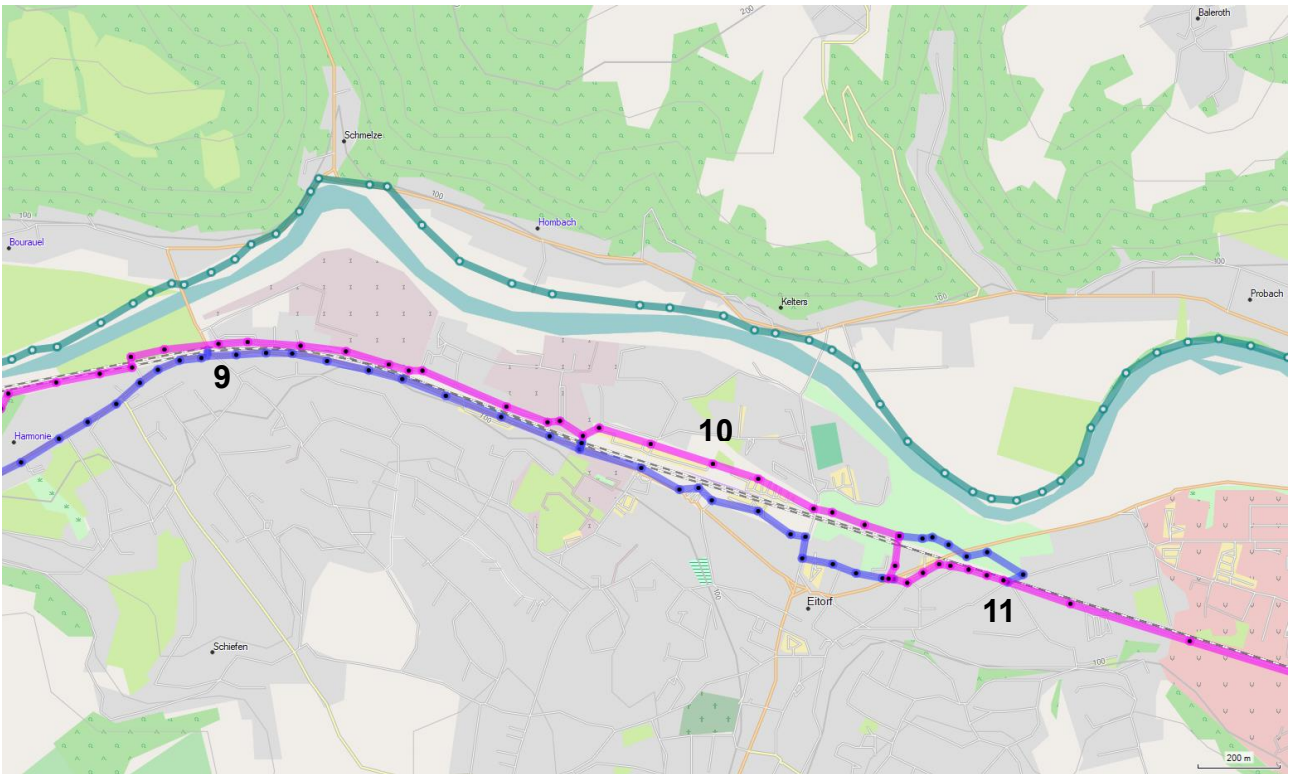
Foto 30: Nach ca. 150 m kann die Radroute links in die Zufahrt zur Kläranlage geführt werden; diese Straße sollte ebenso wie „Am Sand“ als Fahrradstraße gestaltet werden. Am Abzweig von der L333 ist eine Querungshilfe erforderlich.



Foto 31: in der Ortsmitte von Harmonie ist der Platz beengt und ein Radwegbau nur schwierig zu realisieren.



Foto 32: Die Weiterführung zur L86 erfordert eine Unterquerung der Bahngleise und führt dann über die hier abgebildete Wiese.



In Eitorf selbst kann die Route jenseits der L86 (9) auf beiden Seiten der Bahnstrecke fortgeführt werden. Der ADFC befürwortet die Route über den Spinnerweg nördlich der Bahn. Der Spinnerweg befindet sich zwar abschnittsweise in Privatbesitz, doch bietet er die Möglichkeit einer verkehrsarmen Routenführung und bindet zugleich einige Gewerbebetriebe an. Jenseits des Bahnübergangs Spinnerweg kann die Route dann über den vorhandenen Radweg am P+R-Gelände entlang an den Bahnhof geführt werden (10). Neben dem Bahnhof werden hier auch das Siegtal-Gymnasium, das Hermann-Weber-Bad, das Jugendcafé sowie einige weitere Ziele angebunden. Die Radroute überquert dann die Brückenstraße und führt durch den Siegpark. Da der Bahnübergang Siegstraße (11) mittelfristig stillgelegt werden soll, führt die Route durch die Unterführung am Parkweg und dann weiter über die Gartenstraße. Die heute sehr beengte Unterführung am Parkweg muss dazu so umgebaut werden, dass sie für den Radverkehr gut nutzbar ist. Bis dies der Fall ist und solange der Bahnübergang noch vorhanden ist, kann die Route zunächst weiter durch den Park bis zur Siegstraße geführt werden.

Die Alternativroute südlich der Bahn führt ab der Kreuzung mit der L86 (9) über die Bahnhofstraße (L333). In diesem Bereich ist an der L333 auf der nördlichen Straßenseite ein Radweg vorhanden, der für die Nutzung als Pendlerroute weiter ausgebaut werden sollte. Je weiter man zum Ortszentrum von Eitorf kommt, desto weniger Platz steht für den Radweg zur Verfügung. Daher könnte am Bahnübergang Spinnerweg die Bahnseite gewechselt werden, spätestens im Bereich des Bahnhofs (10) muss aber die Pendlerroute von der L333 weggeführt werden. Dies ist ebenfalls nicht ganz einfach. Denkbar ist eine Führung über die Schulgasse unmittelbar am Bahnhof vorbei, dann ein Stück über die Brückenstraße und zwischen Mosaikschule und REWE auf die Parkstraße zu, unter der Hochstraße hindurch und weiter über die Gartenstraße zur Siegstraße (11).

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
9	33	L86	Bau einer geeigneten Querungsmöglichkeit zum Spinnerweg	Mittel	Hoch
9-10	34 35 36	Spinnerweg, Am Viehof	Klärung der Eigentumsverhältnisse, wo erforderlich und möglich verbreitern, Umgestaltung als Fahrradstraße	Mittel	Mittel
10	37	Radweg am Bahnhof	Verbreiterung und Trennung vom	Hoch	Mittel

			Fußverkehr		
10-11	37	Brückenstraße	Schaffung einer geeigneten Quermöglichkeit in den Park hinein	Mittel	Hoch
10-11	38	Siegpark	Optimierung der Parkdurchfahrt, möglichst Trennung von Rad- und Fußverkehr	Mittel	Mittel
10-11	40	Parkweg	Ausbau der vorhandenen Unterführung, sodass sie für den Radverkehr nutzbar ist.	Hoch	Hoch
Alternativroute südlich der Bahn					
9-10		Bahnhofstraße (L333)	Optimierung des Radwegs an der Bahnhofstraße	Mittel	Mittel
10		Bahnhofstraße in Höhe des Bahnhofs	Schaffung einer Quermöglichkeit vom Radweg zum Bahnhof	Hoch	Mittel
10-11		Brückenstraße	Schaffung einer Durchfahrmöglichkeit von der Schulgasse zur Parkstraße	Hoch	Hoch
10-11	39	Parkstr.-Gartenstr.	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Mittel



Foto 33: Die Überquerung der L86 muss erleichtert werden, der Weg geradlinig bahnparallel zum Spinnerweg fortgesetzt werden.



Foto 34: Bei diesem Teil des Spinnerwegs müssen Eigentumsrechte beachtet werden, der Weg sollte möglichst verbreitert werden.



Foto 35: Dieser Teil des Spinnerwegs sollte zur Fahrradstraße umgestaltet werden.



Foto 36: Die Fahrradstraße sollte auf „Am Viehof“ bis hinter die Einfahrt zum P+R fortgeführt werden, wo der Radweg zum Bahnhof beginnt.



Foto 37: Der Radweg am Bahnhof ist zu verbreitern, die Querung der Brückenstr. zu erleichtern.



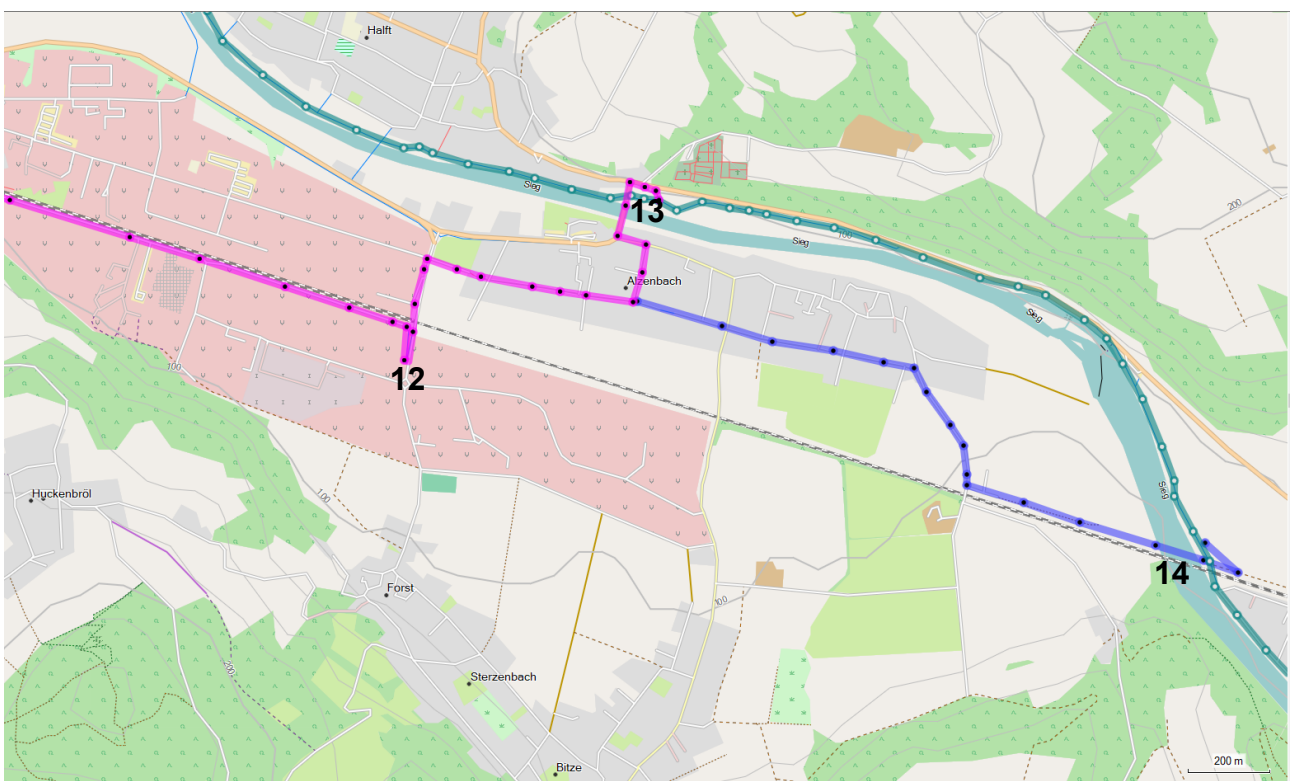
Foto 38: Der Weg im Park ist auszubauen, Fußverkehr möglichst vom Radverkehr zu separieren.



Foto 39: Die Gartenstraße sollte ebenso wie die Parkstraße Fahrradstraße werden.



Foto 40: Die Unterführung am Parkweg muss in eine für den Radverkehr nutzbar Zustand gebracht werden.



Vom Bahnübergang Siegstraße (11) aus führt die Radpendlerroute an der Südseite der Bahnstrecke entlang weiter nach Osten. Eine Führung über die Straße „Im Auel“ direkt durch das dortige Gewerbegebiet ist angesichts der Verkehrsbelastung dieser Straße zur Erschließung des gesamten Gewerbegebietes nicht zu empfehlen. Stattdessen wird auf der südlichen Bahnseite die Bogestraße genutzt, die ebenfalls Gewerbeflächen berührt, aber insgesamt deutlich weniger Verkehrsbelastung aufweist. Am Ende der Bogestraße führt die Route mit der Forster Straße unter der Bahn hindurch und biegt dann in die Canisiusstraße ein.

Die Führung über die Canisiusstraße umgeht die Nutzung der Windecker Straße (L333). Der hier vorhandene Geh-Radweg ist insbesondere für den Zweirichtungsverkehr deutlich zu schmal, Möglichkeiten eines Pendlerroun-gerechten Ausbaus sind insbesondere in Brückennähe kaum vorhanden. Stattdessen bietet sich die Führung über die verkehrsarmen Straße Canisiusstraße-Funkenbitze-Siegtalstraße zur Siegbrücke in Alzenbach an. Auf der Brücke selbst muss dann die vergleichsweise schmale Fahrbahn mit den Kraftfahrzeugen geteilt werden, bevor der Weg dann jenseits der Sieg zum Siegradweg heruntergeführt wird (13).

Für eine fahrradgerechte Querung der Sieg in Alzenbach müsste die Brücke, die neben der schmalen Fahrbahn heute nur noch 2 sehr schmale Gehwege bietet, verbreitert werden. Alternativ könnte neben der

bestehenden Brücke auf der östlichen Seite eine weitere Brücke für den Fuß- und Radverkehr errichtet werden (14), wodurch sich die Verkehrsarten auch besser entflechten ließen. Im Falle der Errichtung einer neuen Brücke könnte allerdings auch erwogen werden, die Radpendlerroute von Alzenbach aus zunächst über die Canisiusstraße weiterzuführen und dann eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr parallel zur Bahnbrücke zu errichten. Über diese in der Karte blau dargestellten Variante würde man auf direktem Wege nach Stromberg gelangen und erst dort auf den Siegradweg treffen, der dann weiter in Richtung Windeck führt. Auf diese Weise würde auch die Engstelle des Siegradwegs in Höhe des Wehrs/Wasserkraftwerks Unkelmühle umfahren.

Karte	Foto	Ort	Maßnahme	Aufwand	Priorität
11-12	41	Bogestraße	Prüfung, inwieweit eine Umgestaltung als Fahrradstraße möglich ist	Gering	Mittel
12	43	Kreuzung Im Auel/ Am Fuhrweg/ Canisiusstr.	Optimierung der Radverkehrsführung von der Bahnunterführung in die Canisiusstr. mit Querungshilfe	Mittel	Hoch
12-13	44 45	Canisiusstraße- Funkenbitze	Umgestaltung als Fahrradstraße	Gering	Gering
13	46 47 48	Windecker Straße (Siegbrücke L333)	Kurzfristig: Fahrrad-Piktogramme, Tempo-limit 30 km/h, Fahrrad-Überholverbot Mittelfristig Erweiterung der Brücke bzw. Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr (ggf. auch bei Stromberg)	Hoch	Hoch

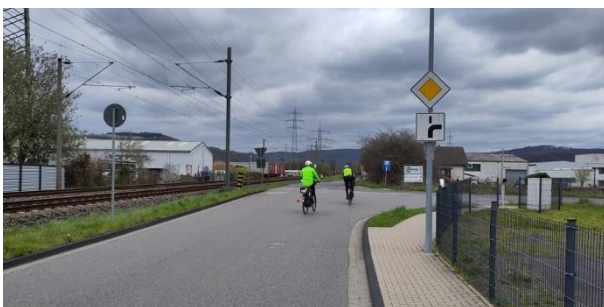


Foto 41: Es sollte geprüft werden, inwieweit die Bogestraße zur Fahrradstraße umgestaltbar ist.



Foto 42: Die Radroute führt mit der Forster Straße unter der Bahn hindurch. Der linksseitige Radweg ist hier nicht eindeutig beschildert.



Foto 43: Die sichere Passierbarkeit der Kreuzung aus der Unterführung im Hintergrund über den Radweg auf der rechten Seite in die Canisiusstr. (links im Bild) ist zu gewährleisten.



Foto 44: Die Windecker Straße (L333) ist in ihrem aktuellen Zustand für einen Geh-Radweg mit Zweirichtungsverkehr in ausreichender Breite nicht geeignet.



Foto 45: Die Canisiusstraße ist verkehrsberuhigt und gut geeignet, die Radpendlerroute anstelle der L333 zur Brücke zu führen.



Foto 46: Die Siegstraße wird nur ein kurzes Stück unmittelbar in der Nähe der Brücke genutzt – verkehrsberuhigende Maßnahmen sind zu empfehlen.



Foto 47: Der Kreuzungsbereich Siegstr./Windecker Str. ist so zu gestalten, dass ein gefahrloses Abbiegen des von der Brücke kommenden Radverkehrs möglich ist.



Foto 48: Die Siegbücke im Zuge der Windecker Straße (L333) hat nur schmale Fahrbahnen und sehr schmale Gehwege. Die Situation sollte kurzfristig mit Piktogrammen, Tempolimit und Überholverbot entschärft werden. Mittelfristig bietet sich der Bau einer parallelen Brücke für den Fuß- und Radverkehr an.

Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg

Verkehrspolitische Gruppe Rhein-Sieg rechtsrheinisch

c/o Dr. Peter Lorscheid

53859 Niederkassel