

zwischen der Mahrstraße und der Industriestraße zum verkehrsberuhigten Bereich sollte auch die Bahnhofstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.

Auf der Straße **Zum Hohen Ufer** lassen sich Schutzstreifen für den Radverkehr markieren.

Die Fahrbahn der **AugustasträÙe** ist insbesondere im Steigungsabschnitt nördlich der Heinrichstraße so eng, dass vermutlich keine durchgängigen Schutzstreifen für den Radverkehr realisiert werden können, obwohl dies hier besonders wichtig wäre. Zwischen der Breite Straße und der Luisenstraße lassen sich aber Schutzstreifen – zumindest teilweise - realisieren.

Für die **Heinrichstraße** stellt sich die Situation – ähnlich wie bei der AugustasträÙe – aufgrund des engen Straßenraums schwierig dar. Hier kommen lediglich Schutzstreifen in Frage.

Durch den Ausbau der ehemaligen Lohmarer Bahn, die südwestlich parallel zur Straße **Neuenhof** verläuft, lässt sich hier eine deutliche Verbesserung der Radverkehrssituation erreichen. Auf einen direkten straßenbegleitenden Radweg kann somit verzichtet werden.

Der Streckenzug **Siegfeldstraße / Alfred-Keller-StraÙe** ist als Teil des Innenstadtrings („Park-Route“) mit über 5.000 Kfz/24h belastet. Die alternative Radverkehrsverbindung über den Mühlentorplatz bis zum Kleiberg weist zwar eine spürbare Steigung auf, ist aber als alternative Verbindung geeignet, so dass entlang der Siegfeldstraße auf eine gesicherte Radverkehrsführung verzichtet werden kann.

Auf dem Streckenzug **Wolsdorferstraße / Dammstraße** zwischen der Alfred-Keller-StraÙe und der Wilhelm-Oswald-StraÙe wird die Realisierung von Schutzstreifen empfohlen. Gleiches gilt für die **Wilhelm-Ostwald-StraÙe**.

Die Bahnunterführungen **Berliner Platz und Bonner Straße** verfügen nicht über eine gesicherte Radverkehrsführung. Am Berliner Platz werden die Radfahrer an der Fußgängerunterführung aufgefordert abzusteigen. Aufgrund des alten Brückenbauwerks ist hier auf absehbare Zeit keine Verbesserung der Situation zu erwarten. Für die Bonner Straße besteht durch die Realisierung eines Kreisverkehrs am Knoten Kaiser-Wilhelm-Platz die Möglichkeit einer Fahrspur-Reduzierung. Dieser Platzgewinn kann dazu genutzt werden, auf der südöstlichen StraÙenseite einen Schutzstreifen anzulegen und damit die Radverkehrssituation zu verbessern.

Für die Verlängerung der **Konrad-Adenauer-Allee** ist eine getrennte Radverkehrsführung geplant.

In **Anlage 14.2-2** sind die Maßnahmen im Radverkehrsnetz zusammengestellt, durch die eine Verbesserung der Radverkehrssicherheit und Radverkehrsqualität erreicht werden soll. Durch die Realisierung der Schutzstreifen gelingt es, Problembereiche, in denen bisher keine befriedigende Führung des Radverkehrs vorhanden war, zu entschärfen.

Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören auch die Fahrradabstellanlagen. In Siegburg sind entsprechende Anlagen, die auch i.d.R. den derzeitigen Standards entsprechen, an vielen Stellen vorhanden. Es sollte im zentralen Bereich von Siegburg ein flächendeckendes Angebot von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bestehen.

14.3 Radverkehr in der Fußgängerzone

Ein erheblicher Teil der Siegburger Innenstadt ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Dieser im Wesentlichen zusammenhängende Fußgängerbereich wird lediglich an zwei Stellen (Kaiserstraße und Neue Poststraße) unterbrochen. Die Fußgängerzone ist für den gesamten Fahrzeugverkehr – also auch für den Fahrradverkehr – gesperrt. Ausnahmen gelten zeitlich

begrenzt für Lieferverkehre sowie für den „Michel-Express“. Außerdem ist der Europaplatz im Bereich des Bahnhofs für Linienbusse und für den Taxiverkehr freigegeben.

Bis September 2007 wurde das Fahrradfahren in der Fußgängerzone stillschweigend geduldet. Aufgrund von Beschwerden hat die Verwaltung diese Duldungsregelung im September 2007 zurückgenommen. Dadurch hat sich die Erreichbarkeit der Innenstadt für Radfahrer verschlechtert. Für bestimmte Fahrtbeziehungen – etwa zwischen der Kaiserstraße und der Mühlenstraße - ergeben sich durch diese Regelung erhebliche Umwegfahrten oder die Notwendigkeit, das Fahrrad durch die Fußgängerzone zu schieben. Selbst Abschnitte des Radverkehrsnetzes NRW, das in Abstimmung mit der Stadt Siegburg festgelegt wurde, führen durch die Fußgängerzone und können – bei strikter Befolgung der Regelung – nur „schiebend“ genutzt werden. Dies gilt auch für den Bahnhofsvorplatz und die Fahrradabstellanlage im Keller des Hotels Herting (Neue Poststraße / Mühlengraben).

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, den Fahrradverkehr als umwelt- und umfeldverträgliche Verkehrsart in Siegburg zu fördern, erscheint die derzeitige Regelung unangemessen, auch wenn mittlerweile wieder eine teilweise Duldung erfolgt.

Die Regelungen und Erfahrungen in anderen Städten sind unterschiedlich. So ist beispielsweise in Brühl oder Langenfeld die Fahrradnutzung in der Fußgängerzone erlaubt, während etwa in Mönchengladbach ein generelles Fahrradverbot gilt und in Neuss das Fahrradfahren zeitweise erlaubt ist.

Grundsätzlich sieht die StVO die Möglichkeit vor, Fußgänger und Radfahrer auf gemeinsamen Wegen zu führen.

Die Mitbenutzung des Fußwegs und damit auch der Fußgängerzone durch Radfahrer ist an enge Rahmenbedingungen geknüpft. So dürfen die Radfahrer nur in Schrittgeschwindigkeit (max. 7 km/h) fahren und müssen Rücksicht auf den Fußgängerverkehr nehmen. Diese Regelung gilt dann grundsätzlich auch für Fußgängerzonen, in denen das Fahrradfahren erlaubt ist. Bei gegenseitiger Rücksichtnahme, die eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme am Straßenverkehr ist, führt eine Mitbenutzung von Fußgängerzonen zu keinen Problemen.

Die Aufhebung der Duldungsregelung im September 2007 hatte offenbar ihre Ursache im Fehlverhalten einzelner Fahrradfahrer. Zu hohe Geschwindigkeit in der Fußgängerzone und rücksichtsloses Verhalten lässt sich auch bei der Regelung „Fußgängerzone, Fahrradfahrer frei“ vor dem Hintergrund der Straßenverkehrsordnung durch die Polizei oder das Ordnungsamt ahnden. Insofern erscheint das generelle Radfahrverbot in der gesamten Siegburger Fußgängerzone als Reaktion auf das vereinzelte Fehlverhalten unangemessen, man würde ja auch keine Straße für den Kfz-Verkehr sperren, weil sich einige Autofahrer rücksichtslos verhalten oder zu schnell fahren.

Aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen könnte die gesamte Fußgängerzone wieder - und jetzt offiziell durch die Regelung „Fußgängerzone, Radfahrer frei“ – für den Radverkehr freigegeben werden. Die Ordnungsbehörden müssen dann zu schnelles Fahren und rücksichtsloses Verhalten entsprechend den geltenden Regelungen ahnden. In Siegburg, wo das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel nicht etabliert ist, dürfte dies aber nur schwer durchsetzbar sein.

Die Ortsgruppe Siegburg des Kreisverbandes Bonn / Rhein-Sieg im ADFC hat im November 2007 ein differenziertes Konzept vorgelegt. Dabei soll der Kernbereich der Fußgängerzone in Siegburg nur während der Zeiten mit geringem Fußgängeraufkommen für den Radverkehr freigegeben werden, während in einigen Randbereichen der Fußgängerzone das Fahrradfahren grundsätzlich erlaubt sein sollte. Dieser Konzeptvorschlag wurde hier aufgegriffen.

In **Bild 14.3-1** sind die Fußgängerbereiche entsprechend der Radverkehrsregelung gegliedert. Grün hinterlegt ist der Kernbereich, in dem Fahrradfahren nur in Zeiten geringen Fußgängerverkehrs erlaubt werden sollte; gelb hinterlegt sind Abschnitte, in denen das Fahrrad-

fahren entsprechend dem Konzept grundsätzlich erlaubt sein sollte. Zum Kernbereich gehören der Markt und die angrenzenden Abschnitte der Bahnhofstraße, der Holzgasse, der Scherengasse, Am Brauhof und Kaiserstraße (südlich Anker- / Burggasse).

Grundsätzlich für den Radverkehr freigegeben würden dann der südliche Teil der Fußgängerzone (Europaplatz, Neue Poststraße), der Nogenter Platz, die Selçukstraße, der nördliche Abschnitt der Kaiserstraße und die Ankergasse.

Durch diese Regelung würde sich die Erreichbarkeit des Zentrums von Siegburg - auch in den Zeiten mit hohem Fußgängerandrang – deutlich verbessern. Über den Streckenzug Grimmelsgasse / Ankergasse / Burggasse / Guardastraße / Elisabethstraße / An der Stadtmauer / Neue Poststraße entsteht eine attraktive parallele Route zur Fußgängerzone (Holzgasse / Markt / Bahnhofstraße). Eine Verbindung zur Mühlenstraße über die Orestiadastraße ist außerdem möglich, wenn das Fahrrad während der Zeiten mit hohem Fußgängeraufkommen über den Markt geschoben wird.

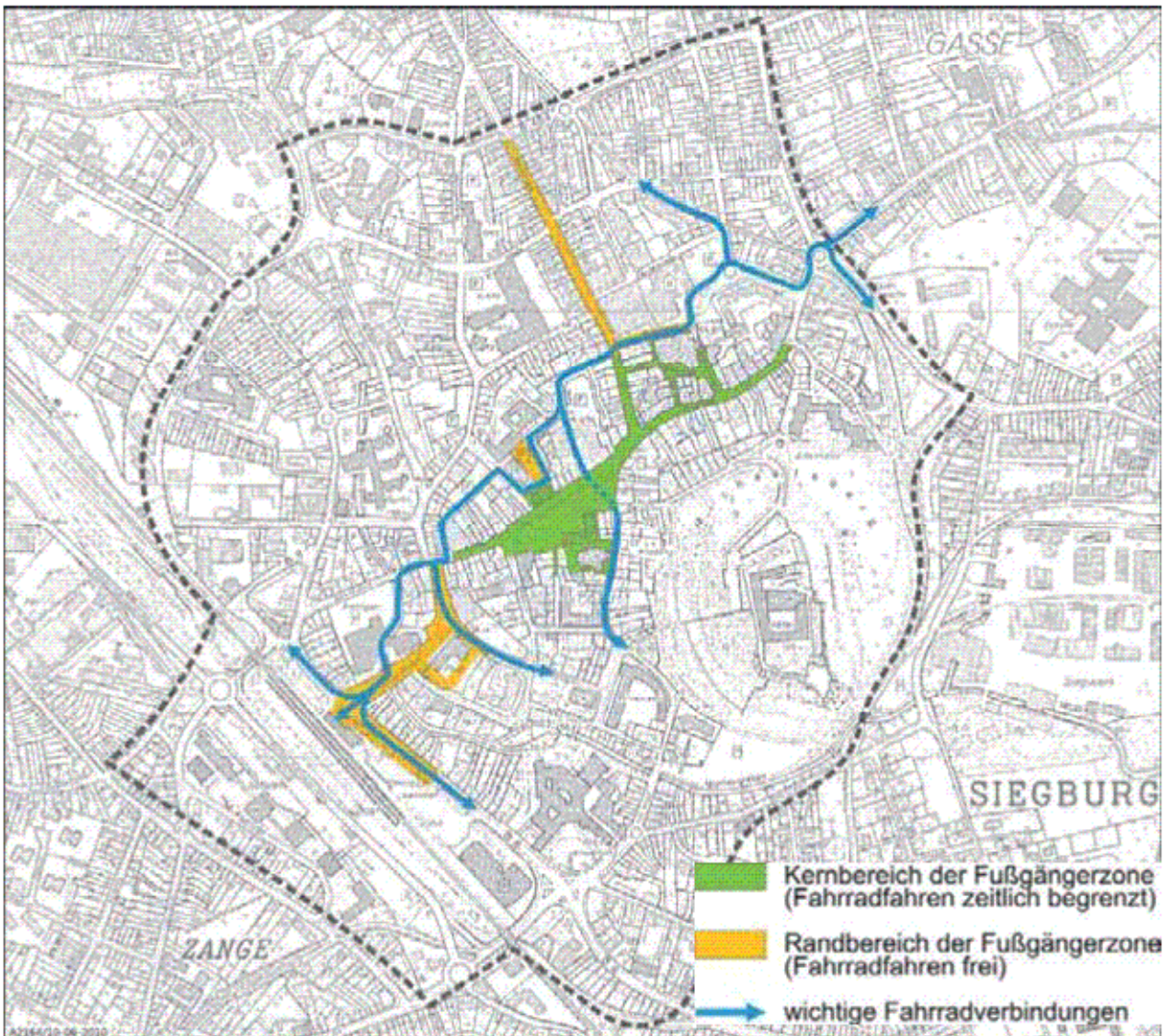


Bild 14.3-1: Regelung für die Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrer

Bei Realisierung des Einkaufszentrums entsprechend den derzeitigen Planungen ändern sich auch die Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Da die Guardastraße und die Burggasse nicht mehr durchgängig nutzbar sind, würde die Alternativstrecke zur Fußgängerzone über den Streckenzug Bahntrasse / Cecilienstraße / Ringstraße / Bahnhofstraße / Leinpfad /

Neue Poststraße (analog zum Radverkehrsnetz NRW) führen. Für die Querung zwischen der Kaiserstraße und der Mühlenstraße besteht dann keine kurze Radverkehrsverbindung mehr (vgl. **Bild 14.3-2**). Umso wichtiger ist es, dass die Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrer in den Zeiten mit geringem Fußgängeraufkommen erlaubt wird.

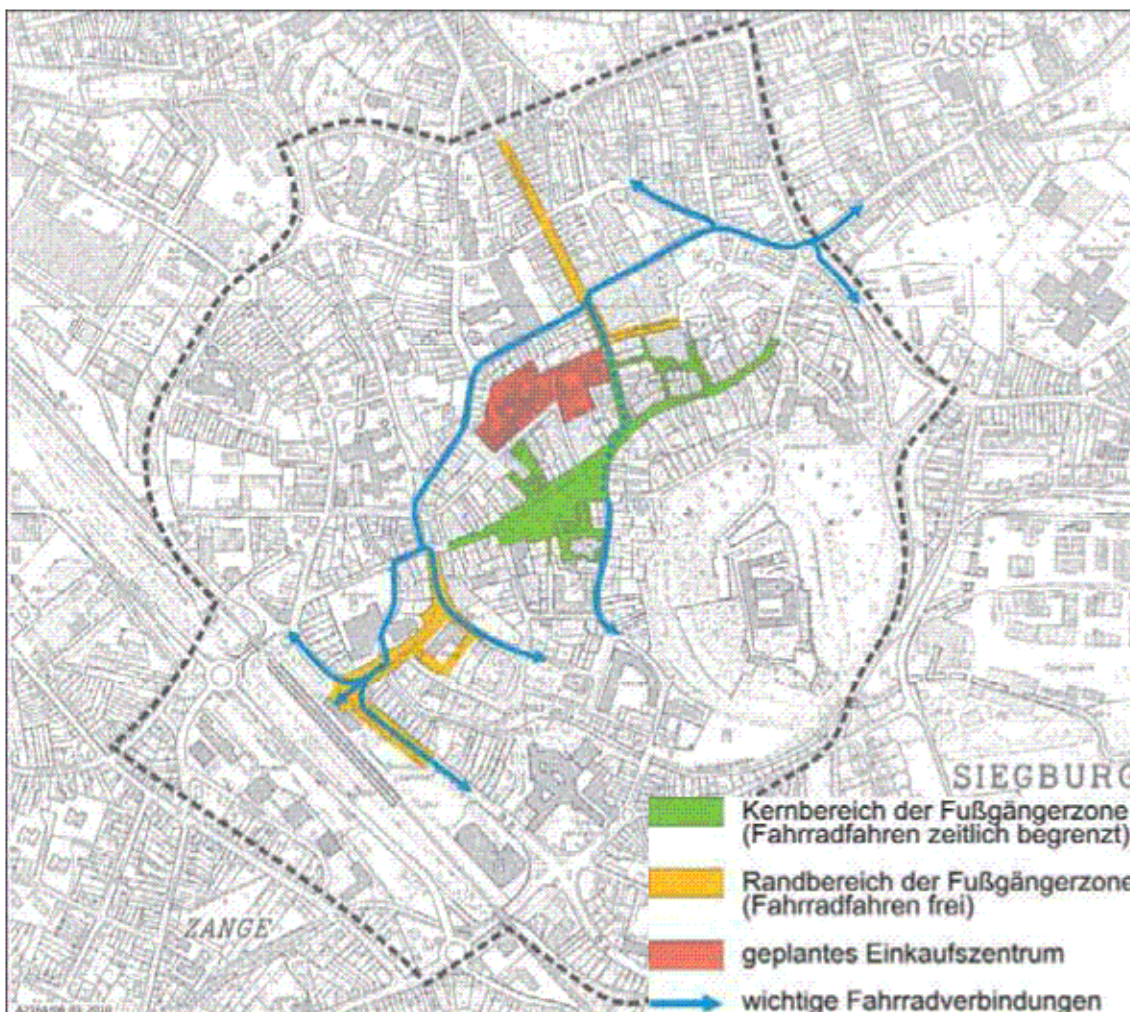


Bild 14.3-2: Regelung für die Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrer bei Realisierung des Einkaufszentrums

14.4 Radverkehrswegweisung

Eine Radverkehrswegweisung existiert in Siegburg derzeit nur für das Radverkehrsnetz NRW. Ausgeschildert sind die getrennten Stadtteile von Siegburg sowie die umliegenden Städte und Gemeinden. Eine Ergänzung der regionalen Wegweisung ist lediglich für die Wahnbachtalstraße in Richtung Kaldauen, für die Konrad-Adenauer-Allee und die anschließende L332 in Richtung Troisdorf sowie für den Radweg auf der Bahntrasse nach Lohmar erforderlich.

Auf eine ergänzende innerörtliche Radwegweisung kann weitgehend verzichtet werden, da die Ergänzungsstrecken zum weit überwiegenden Teil durch ortskundige Fahrradfahrer genutzt werden.