

(Sortierung der Parteien anhand der Ergebnisse der Kommunalwahl 2020)

Aussage zum Radentscheid Bonn an sich

Ziel 1: Durchgängiges Radwegenetz

	<u>Grüne</u>	<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>BBB</u>	<u>Die Linke</u>	<u>FDP</u>	<u>Volt</u>
Aussage zum Radentscheid Bonn an sich	"Wir verfolgen weiterhin die Ziele des Bonner Radentscheids und stellen auch nach Ablauf des Bürgerbegehrens die notwendigen finanziellen Mittel zur Erreichung eines durchgängigen und sicheren Fuß- und Radwegenetzes bereit."	-	-	-	"Die Linke Bonn steht weiterhin konsequent hinter der Verkehrswende und der Umsetzung des Radentscheids."	-	-
Ziel 1: Durchgängiges Radwegenetz	<p>"Basis unserer Arbeit ist das bereits beschlossene Radverkehrsnetz, das es nun schnellstmöglich umzusetzen gilt."</p> <p>" hochwertiges Netz von Fuß- und Radwegen"</p> <p>Konkret genannt: Ost-West- und Nord-Süd-Achse</p> <p>Verlängerung Ost-West- und Nord-Süd-Achsen in Nachbarstädte</p> <p>Durch verbesserte Radverbindungen um die Innenstadt herum Konflikte in der Fußgängerzone verringern</p> <p>Beschilderung des Radverkehrsnetzes wird mehrfach erwähnt</p> <p>Radschnellweg an der A565 "kann große Chance sein"</p> <p>Vierte Rheinbrücke: Unterstützung</p>	<p>"gesamstädtisches Fahrradwegekonzept mit zentralen und gut ausgebauten Nord-Süd und Ost-West Verbindungen"</p> <p>"In Fußgängerzonen ist das Fahrrad, außer auf deutlich markierten Fahrradrouten, zu schieben", explizit genannt: Radverkehr auf Friedrichstraße verbieten</p> <p>Vierte Rheinbrücke: Unterstützung</p>	<p>"Das Konzept der Velostraßen des ADFC in Bonn begrüßen wir und wollen die Umsetzung prüfen"</p> <p>Vierte Rheinbrücke: "mittelfristig sinnvoll"</p>	<p>"Ausbau der Fahrradinfrastruktur unterstützen [...] jedoch bedarfsgerecht und mit Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer"</p> <p>"Eine mit Augenmaß angestrebte Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur"</p> <p>"Um den Pendlerverkehr zu reduzieren, sollte auch der Ausbau von Stadtgrenzen übergreifenden Fahrradschnellwegen forciert werden"</p> <p>Ablehnung von Radinfrastruktur auf der Adenauerallee mit Verweis auf Rheinufer und Kaiserstraße</p> <p>"in den Fußgängerzonen Bonns zwischen 8.00 Uhr morgens und 22.00 Uhr abends generell kein Fahrradverkehr"</p> <p>"Radfahren auf Fußwegen im Mischverkehr abschaffen"</p> <p>Vierte Rheinbrücke: Unterstützung</p>	<p>"[Wir fordern] Ein gutes Radwegenetz"</p> <p>"Die Radführung muss nicht nur in einzelnen Abschnitten, sondern in durchgängigen Routen, sicher und gleichberechtigt geplant sein, auch über Kreuzungen und an Hauptverkehrsstraßen. Dafür müssen anstelle von Einzelmaßnahmen zusammenhängende Routen priorisiert umgesetzt werden, etwa auf Basis des ADFC-Vorschlags für ein „Velorouten-Netz“."</p> <p>"Pendler*innenrouten müssen gleichzeitig bis ins Umland führen"</p> <p>Vierte Rheinbrücke: keine Aussage</p>	<p>"Ausdrücklich unterstützen wir daher auch einen weiteren Ausbau der Radverkehrsstruktur. Ergänzung: Um das Fahrradfahren als vollwertige und sichere Mobilitätsoption für alle Bonnerinnen und Bonner zu etablieren – auch für längere Distanzen innerhalb der Stadt und aus dem Umland –, ist die zügige Einrichtung eines Netzes von sicheren und vom motorisierten Individualverkehr ausreichend getrennten Fahrradrouten unerlässlich.", "Die Velorouten als städtisches Konzept wollen wir prüfen"</p> <p>"Gut ausgebaute Radwege, möglichst in räumlicher Trennung von den wichtigen Autoverkehrsachsen"</p> <p>Vierte Rheinbrücke: keine Aussage</p>	<p>"Bonn besitzt ein Radwegenetz, das sichere durchgehende Verbindungen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung sowie zwischen den Stadtteilen ganzjährig ermöglicht."</p> <p>"Möglichst unabhängig vom Autostraßennetz verlaufen Radschnellwege"</p> <p>"auch für längere Distanzen innerhalb der Stadt und aus dem Umland"</p> <p>Vierte Rheinbrücke: Unterstützung</p>

Grüne

CDU

SPD

BBB

Die Linke

FDP

Volt

<p>Radwege Mindestbreite 2m</p> <p>Bestandsgehwege mind. 1,5 m, "stark frequentierte Gehwege, im Umfeld von Betreuungseinrichtungen und im Bereich von Neubauten" 2,5m</p> <p>bauliche Trennung Radwege vom MIV "wo immer möglich"</p> <p>Autoverkehr in Nebenstraßen reduzieren durch Tempo 30, Poller, Beete</p>	<p>"Gehwege sollen ausreichend breit gestaltet sein"</p> <p>"Fußwege von abgestellten E-Scootern und Fahrrädern freihalten"</p> <p>Adenauerallee 4-spurig für MIV mit Radschutzstreifen, Westerwellebrücke 4-spurig für MIV (keine Aussage zum Radverkehr), Umweltspur Hermann-Wandersleb-Ring aufheben</p>	<p>"Die häufig gemeinsame Nutzung von Wegen durch Radfahrende und Fußgänger*innen ist auf mögliche Konflikt- und Gefahrenstellen zu prüfen, um diese aufzulösen"</p> <p>Mindestbreite für Gehwege 1,5m</p> <p>"insbesondere an gefährlichen Stellen Rad- und Autoverkehr möglichst baulich trennen"</p>	<p>"Den bisherigen Ausbau der Fahrradwege in Bonn begrüßen wir. Damit wird Fahrradfahren sicherer und attraktiver. Wenn aber zusätzliche Angebote an Fahrradfahrer andere Verkehrsteilnehmer unverhältnismäßig benachteiligen, lehne wir diese ab. Das Abwägen von Vor- und Nachteilen sollte vor Eingriffen in die Verkehrsinfrastruktur unter Beteiligung aller Interessengruppen erfolgen."</p> <p>"ideologisch begründete Projekte wie z.B. die Reduzierung von Fahrspuren auf Hauptverkehrsstraßen und die Sperrung des Cityrings rückgängig machen." (bezogen auf Autoverkehr)</p> <p>"eine in Teilen notwendige Neuaufteilung des Verkehrs wie z.B. die längst überfällige Trennung zwischen Radfahrern und Fußgängern auf der Kennedybrücke halten wir für sinnvoll"</p>	<p>"Gehwegbreite von mindestens 2,50 m, wo baulich möglich"</p> <p>keine explizite Aussage zu neuen Wegen. Eher: "Die Sanierung und klare Auszeichnung vorhandener Radwege"</p> <p>"Der Durchgangsverkehr in Fahrrad- und Nebenstraßen soll reduziert werden. Hierzu können gegenläufige Einbahnstraßenregelungen und Diagonalsperren eingesetzt werden, die für Fuß- und Radverkehr weiterhin durchlässig sind."</p> <p>"mehr Platz auf den Gehwegen"</p>	<p>"Zufußgehen durch sichere, barrierefreie, rutschsichere, gut beleuchtete und attraktive Wege, die regelmäßig instandgehalten werden, fördern."</p> <p>"ausreichend breite Gehwege"</p> <p>"Die Sperrung von Straßen und Straßenspuren wollen wir dort, wo dies unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsträger Sinn macht, zurücknehmen."</p>	<p>"Fußwege sind getrennt von den Radwegen gestaltet, um Sicherheit zu gewährleisten."</p> <p>"Wegbreiten so gestaltet, dass Fußrouten akzeptiert und genutzt werden."</p> <p>"Klare Abtrennungen von den Autosparten erhöhen die Sicherheit."</p> <p>"Netz von sicheren und vom motorisierten Individualverkehr ausreichend getrennten Fahrradrouten"</p> <p>"Sondernutzung von Umweltspuren für Taxis oder Carsharing-Autos wird in Einzelfällen geprüft. Für S-Pedelets (Tretunterstützung bis 45 km/h) und andere Elektro- Kleinkrafträder sollen diese Spuren in der Regel freigegeben werden, soweit dies rechtlich möglich ist."</p>
<p>"Sichtachsen [...] durch bauliche Maßnahmen freihalten"</p> <p>"Grünpfeile"</p> <p>"Vermeidung von Umwegen und umständlichen zusätzlichen Ampelphasen"</p> <p>"direkte Führung ohne Umwege" (bezogen auf Fußverkehr)</p> <p>"Ampelschaltungen, die insbesondere nachts schnell grün werden"</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>"[Wir fordern] Den Umbau von Kreuzungen für mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, die nicht nur auf möglichst ungehinderten Autoverkehr optimiert sind"</p> <p>"[Wir fordern] Einen schnellen Umbau des Bertha-von-Suttner-Platzes, damit auch für Radfahrende sichere Wege geschaffen werden"</p> <p>"Vorgezogene Gehwege an Kreuzungen"</p>	<p>"verstärkte Nutzung des 'Grünen Pfeils' für Radfahrer"</p>	<p>"Konsequente Ausrichtung der Ampelschaltungen an vorrangig Fußgänger*innen und Radfahrenden"</p> <p>"Eine für Radfahrende sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen minimiert Unfallrisiken."</p>

Ziel 2: Neue Geh- und Radwege

Ziel 3: Ampelkreuzungen sicher gestalten

	<u>Grüne</u>	<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>BBB</u>	<u>Die Linke</u>	<u>FDP</u>	<u>Volt</u>
Ziel 4: Sichere Einmündungen und Zufahrten	Niveaugleiche Querungen vorrangig auf wichtigen Routen umsetzen "Querungen für den Fußverkehr niveaugleich auf Gehweghöhe anheben"	"Bordsteinkanten an Fußgängerüberwegen absenken" (von niveaugleicher Führung ist nicht die Rede)	-	"ausreichende Quermöglichkeiten an sinnvollen Stellen" (nur bezogen auf Fußverkehr, von niveaugleicher Führung ist nicht die Rede)	"sichere barrierefreie Straßenüberquerungen" (im Kapitel Fußverkehr, nicht im Kapitel Radverkehr, von niveaugleicher Führung ist nicht die Rede)	"abgesenkte Bordsteine" (von niveaugleicher Führung ist nicht die Rede)	"Eine für Radfahrende sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen minimiert Unfallrisiken." "Kreuzungen und Fußgängerübergänge werden nach niederländischem Vorbild gestaltet, d.h. die Fahrbahn wird auf die Höhe des Bürgersteigs angehoben ('Raised intersections')."
Ziel 5: Mehr Fahrradstellplätze	Ergänzung weiterer Fahrradparkhäuser In Wohngebieten an jeder Kreuzung Anschlussmöglichkeiten für Räder	"Ausbau der Fahrradstellplätze bedarfsorientiert vorantreiben"	-	-	"sichere sowie mehr Radabstellanlagen, z. B. in Tiefgaragen" "komfortable und sichere Radstellplätze im ganzen Stadtgebiet"	-	"An den Knotenpunkten des ÖPNV und im Innenstadtbereich Bonns werden ausreichend gesicherte Fahrradparkplätze geschaffen."
Ziel 6: Geh- und Radwege nutzbar halten	"Die Reinigung und der Winterdienst für Fuß- und Radwege sind ebenso wichtig wie für Straßen." "verbessertes Baustellenmanagement" "Fuß- und Radverkehr sicher und gleichberechtigt zum motorisierten Verkehr ohne große Umwege leiten"	-	-	"Insbesondere in Innenstädten und Fußgängerzonen [...] Einkaufspassagen, Bürgersteige und Plätze anziehend, barrierefrei und sicher" "Gehwege möglichst barrierefrei ausgeführt, instandgehalten und von Hindernissen wie im Weg stehenden Leihrädern, E-Scootern oder illegal abgestellten Kraftfahrzeugen befreit"	"effektive Kontrollen zur Freihaltung der Geh- und Radwege"	Baustellenmanagement in Bezug auf Fußverkehr erwähnt, in Bezug auf Radverkehr nicht	"Fahrradwege werden ganzjährig instandgehalten, gepflegt und beleuchtet."
Ziel 7: Transparente Umsetzung	-	-	-	-	-	-	-
Sonstiges zum Rad- und Fußverkehr	"sichere Fuß- und Radwege schaffen, die gerne und viel genutzt werden" Vision Zero als Ziel erwähnt Mehr Sitzmöglichkeiten für Fußgänger Nextbike ausbauen, gerade in Randgebieten "Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermeiden, indem wir beide getrennt voneinander führen" ZOB: bauen, wie aktuell geplant (also mit Radverkehr entlang Maximilianstraße)	ZOB: Neuplanung (Öffnung City-Ring prüfen)	ZOB: bauen, wie aktuell geplant (also mit Radverkehr entlang Maximilianstraße)	"Interessen der Beteiligten müssen durch konstruktiven Austausch zwischen Wirtschaft, den Interessenvertretern der Verkehrsteilnehmer und der Verwaltung herausgearbeitet werden bevor eine verkehrlenkende Planung auch nur im Entwurf vorgestellt wird." (nur im Kapitel Radverkehr) ZOB: Radverkehr nicht wie aktuell geplant (Maximilianstr.) sondern auf Bahnofsseite (die Buseinfahrten querend)	"Damit das Fahrrad von allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen genutzt werden kann, braucht es Sicherheit." "[Ausbau] Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV nach Innsbrucker Vorbild" "Rastmöglichkeiten", "Sitzbänke in kurzen Abständen"	ZOB: Ablehnung der aktuellen Planung; Neuplanung mit getrenntem Fahrgästedeck	"viele bequeme Sitzmöglichkeiten an kleinen 'Naturaoasen'"