

Halbzeitbilanz Fahrradhauptstadt Bonn

Grün = Halbzeitziel ist erreicht

Gelb = Halbzeitziel ist nicht erreicht, das Gesamtziel kann bis 2020 erreicht werden

Rot = Halbzeitziel ist nicht erreicht, die Erreichung des Gesamtzieles bis 2020 ist gefährdet

	Projekt	2012	bis	<u>2016</u>	bis	2020
<i>Infrastruktur</i>						
1.	Öffnung von Einbahnstraßen	<p>In der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz am 21.8.1996 wurde u.a. der Auftrag zur Erstellung eines Konzeptes zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr an ein Planungsbüro vergeben. In den Jahren 1998 bis 2005 wurden in den einzelnen Stadtbezirken (DS-Nr.: 9800820, 0011723, 00653EB3, 0411658 EB3, 0411660, 0412326ST2, 0512963, 0510358) weitere Beschlüsse zur Öffnung von Einbahnstraßen gefasst. Aufgrund der Anfrage im Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz in der Sitzung am 12.6.2001 (DS-Nr.: 1311484) nach dem aktuellen Stand zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, wurde ein vollständiges Kataster der geöffneten Einbahnstraßen erstellt. Danach wurde ein den neuen Regeln der Straßenverkehrsordnung und der ERA angepasstes Handlungsprogramm zur Öffnung von Einbahnstraßen (3. Baustufe) entwickelt. Die erstellte Tabelle, in der alle für den Radverkehr geöffneten bzw. nicht geöffneten Einbahnstraßen im Stadtgebiet aufgeführt sind, wurden den einzelnen Stadtbezirken vorgestellt und beschlossen (DS-Nr.: 131148NV9, 21.4.2015; DS-Nr.: 1412806, 3.12.2014; DS-Nr.: 1412745EB3, 28.1.2015; DS-Nr.: 1412805AA2, 2.12.2014).</p> <p>Alle Einbahnstraßen, bei denen die Mindestbreite für die</p>				

		<p>Öffnung des Radverkehrs erreicht werden, sollten entsprechend berücksichtigt werden.</p> <p>Neben dem Vorteil optimaler Wegeverbindung für den Radverkehr hat die Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr eine verkehrsberuhigende Wirkung und trägt damit insgesamt zur Lärminderung bei. Die Maßnahmen sind inzwischen alle umgesetzt. Neben der Beschilderung mussten auch die Signalanlagen an einigen Stellen angepasst werden (zum Beispiel: Kreuzung Vorgebirgsstraße/ Kaiser-Karl-Ring).</p>		
2.	Fahrradstraßen	<p>Mit Beschluss des Hauptausschusses vom 26.1.2012 (DS-Nr.: 1013405NV9) wurde die Verwaltung beauftragt, ein gesamtstädtisches Fahrradstraßenkonzept zu erarbeiten. Der Rat hat in seiner Sitzung vom 13.12.2012 (DS-Nr.: 1213279) das Konzept zur Errichtung von Fahrradstraßen nach vorherigem Beschluss durch den Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz am 21.11.2012 (DS-Nr.: 1213279EB8) zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgte in den jeweiligen Bezirksvertretungen.</p> <p>Das Programm für <u>2013</u> wurde in den Bezirksvertretungen wie folgt beschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BV Bonn: 10.09.2012 (DS-Nr.: 1311954) - BV Godesberg: 03.07.2013 (DS-Nr.: 1311899) - BV Beuel: 04.12.2013 (DS-Nr.: 1311902) - BV-Hardtberg: 02.07.2013 (Ds-Nr.: 1311952) <p>Das Programm für <u>2014</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BV Bonn: 10.09.2013 (DS-Nr.: 1311955) - BV Godesberg: 16.10.2013 (DS-Nr.: 1311900) - BV Beuel: 02.07.2014 (DS-Nr.: 1311901) - BV Hardtberg: 02.07.2014 (DS-Nr.: 1311953) <p>Das Programm für <u>2015</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BV Bonn: 01.07.2014 (DS-Nr.: 1411773EB2) - BV Godesberg: 02.07.2014 (DS-Nr.: 1411772) - BV Beuel: 27.08.2014 (DS-Nr.: 1411795EB2) - BV-Hardtberg: 29.04.2014 (Ds-Nr.: 1411349EB2) <p>Das Programm für <u>2016</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BV Bonn: 22.09.2015 (DS-Nr.: 1512758EB2) - BV Godesberg: 22.04.2015 (DS-Nr.: 1510890EB2) - BV Beuel: 03.12.2014 (DS-Nr.: 1412400EB2) - BV-Hardtberg: 		<p>Es sind insgesamt 107 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 50 km im Rahmen des Fahrradstraßenkonzeptes beschlossen worden und sollen bis 2020 markiert sein. 25 Fahrradstraßen sind bisher eingerichtet worden. 26 weitere werden in diesem Jahr folgen. Wenn die Zuschüsse vom Land für weitere 8 (III BA) bewilligt werden, wird die Stadt auch diese voraussichtlich in diesem Jahr markieren.</p>

		<p>Die vom Rat beschlossenen Bürgerinformationsveranstaltungen wurden in den jeweiligen Stadtbezirken 2013/2014 durchgeführt. Vor jeder Markierung einer Fahrradstraße erhalten die Anlieger per Bürgerbrief nochmals detaillierte Informationen über das Fahrradstraßenkonzept und die geltenden Regeln in den Fahrradstraßen laut STVO. Die Stadt Bonn informiert weiterhin auf ihrer Internetseite unter www.bonn.de/@radverkehr über den aktuellen Stand zum Fahrradstraßenkonzept.</p>		
3.	RadRegionRheinland	<p>Das Regionale-Projekt RadRegionRheinland ist als regionales Projekt mit allen Städten und Kreisen aus dem Gebiet der Regionale 2010 entwickelt worden. Zielsetzung ist und war es, den Radtourismus und den Freizeit-Radverkehr im Rheinland zu fördern. Neben dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur und insbesondere der Radwegweisung ist auch der Service ein wichtiger Bestandteil des Projektes. Die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturplanern und Touristikern in der Region ist nach der Installation der Wegweisung in den Jahren 2015/2016 sowie der Installation einer Geschäftsstelle für den Verein RadRegionRheinland weiterzuführen. Die Vermarktung der Radwege, die nunmehr mit dem Knotenpunktsystem beschildert sind und einheitlich gestalteten Hinweistafeln ausgestattet wurden, erfolgt auf der Homepage (www.radregionrheinland.de) sowie mit verschiedenen Printmedien. Die Stadt Bonn hat im Frühjahr eine eigene Karte zum Knotenpunktsystem herausgegeben. Eine weitere Zusammenarbeit im Bereich der Qualitätssicherung zur Pflege des Beschilderungssystems, zur touristischen Vermarktung sowie zur Evaluation des Projektes ist geplant. In diesem Zusammenhang sind im Bereich der RadregionRheinland eine Vielzahl von Dauerzählstellen eingerichtet worden. Allein in Bonn gibt es seit 2015 15 Dauerzählstellen, von denen rund um die Uhr Daten zum Radverkehrsaufkommen geliefert werden.</p>		<p>Die Qualitätssicherung auf dem Freizeitrouthenetz und insbesondere der Beschilderung nach dem neuen Knotenpunktsystem sind die Voraussetzung für eine erfolgreiche Vermarktung der „RadRegionRheinland“ als touristische Marke. Die regionale Zusammenarbeit in diesem Projekt wird weiter fortgeführt und eine Evaluation der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens in der RadRegionRheinland durchgeführt.</p>
4.	Radverkehrserhebungen	<p>Grundlage der Daten im Verkehrsentwicklungsplan war u.a. die repräsentative Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2008, die Aussagen zum Modal</p>		<p>Die Auswertung der repräsentativen Erhebung „Mobilität in Deutschland“ zum Verkehrsverhalten in Bonn wird im Vergleich zur Entwicklung in der</p>

		<p>Split möglich machte. Die bundesweit durchgeführte Erhebung ergab neben den Modal Split – Werten auch Aussagen zur Fahrradnutzung und zu anderen Daten zum Verkehrsverhalten der Bonner Bevölkerung.</p> <p>Im Jahr 2016/2017 wird diese Befragung bundesweit und in Bonn wieder durchgeführt, Ergebnisse werden 2018 zu erwarten sein.</p> <p>Im Konzept „Fahrradhauptstadt“ sowie im Verkehrsentwicklungsplan wurden vorhandene Radverkehrszählungen an bestimmten Straßenabschnitten und Kreuzungspunkten ausgewertet, was aber ein lückenhaftes Bild ergab. Daraufhin wurde ein Konzept für regelmäßige Radverkehrserhebungen entwickelt, das am 8.5.2014 im Hauptausschuss (DS-Nr.: 1410817) beschlossen wurde. Neben den bislang durchgeführten regelmäßigen Tageszählungen wurden dort auch die im Projekt RadRegionRheinland vorgesehenen Zählstellen beschlossen, für die eine Landesförderung für die gesamte Region eingeworben wurde.</p> <p>Mit Beschluss vom 15.09.2015 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, neben den 15 Dauerzählstellen auch einen sogenannten Fahrradbarometer an der Kennedybrücke zu installieren. Die Beauftragung dieses Barometers ist erfolgt und die Installation ist für den Juli 2016 vorgesehen.</p> <p>Erste Ergebnisse für die ersten 12 Dauerzählstellen wurden im August 2015 in einer Pressemitteilung der Öffentlichkeit vorgestellt, nachdem von März bis August 2015 auf der Kennedybrücke alleine 1 Million Radfahrer gezählt wurden. Im Juli 2016 wurde für den Zeitraum von März 2015 bis Juli 2016 3 Millionen Radfahrer gezählt.</p>		<p>Region und im Bund im Jahr 2016/2017 durchgeführt und ein Abgleich mit dem Zielwert des Projektes Fahrradhauptstadt, 2020 einen Radverkehrsanteil von 25 % zu erreichen, vorgenommen.</p> <p>Eine weitere Auswertung der Daten aus den Zählstellen vor Ort gibt ebenfalls Hinweise auf die langfristige Entwicklung des Radverkehrsaufkommens in Bonn.</p> <p>Weitere Zählungen und Dauerzählstellen sollten zur Ergänzung der bisherigen Zählstellen, die vor allem auf den Freizeitwegen des Radverkehrs installiert wurden, durchgeführt/installiert werden, wie im Konzept von 2014 dargelegt.</p>
5.	Provisorischer Radweg Thomastraße	Der 2012 eingerichtete provisorische Radweg an der Thomastraße diente dazu, den Netzlückenschluss zwischen dem Bonner Norden/Thomastraße und dem Hauptbahnhof zu schließen (DS-Nr.: 101419).		Der provisorische Radweg wird durch einen Zweirichtungsradweg an der Thomastraße zwischen Heerweg und Hauptbahnhof ersetzt (vgl. Netzlückenschlüsse)
6.	Radweg Dransdorf – Messdorf	Der Netzlückenschluss im Bereich Dransdorf, der eine separate Führung des Radverkehrs parallel zur Messdorfer und zur Siemensstraße ermöglicht, erfolgte im Jahr 2013.		

		Die Beleuchtung des Radweges ermöglicht die Nutzung auch in der dunklen Jahreszeit (DS-Nr.: 1312570ST2).		
7.	Radwegemarkierungen nach Deckenerneuerung	Bei jeder notwendigen Erneuerung von Fahrbahndecken wurde die Notwendigkeit erörtert, Radwegemarkierungen zu erneuern und den jeweiligen neuen Standards anzupassen, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen Trierer Straße • Graf-Stauffenberg-Straße • Thomastraße 		Fortlaufend werden Qualitätsverbesserungen im Rahmen der Deckenerneuerungsprogramme des Tiefbauamtes umgesetzt.
8.	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht	Verschiedene Maßnahmen wurden im Zusammenhang mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ergriffen, dies waren neben der neuen Beschilderung zur Freigabe der Fahrbahnen häufig auch die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn, z.B: <ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen Siegburger Straße • Schutzstreifen Gotenstraße Die politischen Gremien wurden über die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in den einzelnen Bezirksvertretungen informiert (DS-Nr.: 111019ST2, 1311571, 1311570, 1512614)		Weitere Maßnahmen im Rahmen der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht werden umgesetzt, wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen Schlesienstraße • Schutzstreifen Oppelner Straße • Schutzstreifen Hermann-Wanderleb-Ring
9.	Beschleunigung des Radverkehrs zwischen Kessenich und der Südstadt sowie Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer auf der Hausdorffstraße zwischen August-Bier-Straße und der Reuterstraße	Die BV Bonn hat in ihrer Sitzung am 22.9.2015 (DS-Nr.: 1511960 und 1511926EB4) die Verwaltung beauftragt, über die Prüfergebnisse zur Beschleunigung des Radverkehrs zwischen Kessenich und der Südstadt sowie zur beantragten Querungsmöglichkeit der Reuterstraße von der Schumannstraße zur Hausdorffstraße zu berichten. Zudem sollte die Verkehrssituation in Kessenich im Allgemeinen verbessert werden. Die einstimmig beschlossene Vorlage der Verwaltung (DS-Nr.: 1611232) sieht mehrere Maßnahmen vor.		Der Bereich der Hausdorffstraße zwischen August-Bier-Straße und Reuterstraße in Fahrtrichtung Reuterstraße wird zur Verbesserung der Verkehrssituation aller Verkehrsteilnehmer umgebaut. Die Einbahnstraße „An der Elisabethkirche“ wird für den Radverkehr geöffnet. Die Kreuzung Reuterstraße/An der Elisabethkirche/Burbacher Straße wird zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Radfahrer gemäß Plan ummarkiert und die Lichtsignalanlage entsprechend angepasst. Die Kreuzung Reuterstraße/Hausdorffstraße/Schumannstraße wird zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Radfahrer gemäß Plan ummarkiert, baulich ergänzt, sowie die LSA angepasst.

10.	Radwegeausbau/ Lückenschlüsse	<p>Im Konzept Fahrradhauptstadt sind Lücken im Radverkehrsnetz identifiziert worden, die noch geschlossen werden sollen.</p> <p>Folgende Maßnahmen sind daraus abgeleitet worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radweg Thomastraße zur provisorischen Anbindung des Hauptbahnhofs aus Richtung Norden 2. Radweg Dransdorf-Messdorf 3. Königswinterer Straße (Planung) 4. Röttgener Straße (Planung) 5. Haussdorffstraße/Kessenich (Planung und Beschluss) <p>Darüber hinaus hat der Hauptausschuss in seiner Sitzung vom 8.5.2014 (DS-Nr.. 1410978) beschlossen, gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 18.12.2008 (DS-NR.: 0711516EB20) zum Entwurf des Radwege-Ausbauprogramm 2008 ff. mehrere Maßnahmen kurzfristig umzusetzen.</p>		<p>Folgende Maßnahmen aus dem Konzept Fahrradhauptstadt sind noch umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des Hauptbahnhofs zwischen Heerstraße und ZOB • Röttgener Straße • Unterführung zwischen Altem Friedhof und Endericher Straße • Königswinterer Straße • Radweg zwischen Oskar-Walzel-Straße und Rheinweg • Weg parallel zum Rheindorfer Bach • Radweg an der Galileistraße zur Anbindung des Mehlemer Bahnhofs • Radweg an der B 56 zwischen Beuel/Adelheidsstraße und der Stadtgrenze zu Sankt Augustin • Bahnparalleler Weg zwischen Bahnhof Beuel und Limpericher Straße • Bahnparalleler Weg zwischen Bahnhofstraße und Lessenicher Straße • Radweg am Konrad-Adenauer-Damm zwischen Julius-Leber-Straße und Fußgängerbrücke • Hochkreuzallee • Heinz-Stelling-Weg • Heinrich-Böll-Ring/Ennemoser Straße • Martin-Luther-Allee/Hochkreuzallee
11.	Maßnahmen ruhender Radverkehr/Bike & Ride	<p>Ein Schwerpunkt zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs ist es, die Schnittstellen und Kombinationsmöglichkeiten mit den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes ÖPNV und Fußverkehr zu optimieren. Folgerichtig hat der Hauptausschuss der Stadt Bonn am 31.3.1992 (TOP 1.5.9.) beschlossen, gemeinsam mit den Stadtwerken für die wichtigen Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs im Stadtgebiet ein Konzept für Bike & Ride-Anlagen mit überdachten Stellplätzen und Rahmenanschlussmöglichkeiten für die</p>		<p>Die Umsetzung folgender Bike & Ride-Anlagen bzw. Überdachungen ist bis 2020 vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - HP Buschdorf - HP Pützstraße - HP Max-Löbner-Straße - HP Kopenhagener Straße - HP Wurzerstraße - HP Plittersdorfer Straße - HP Limperich Nord

Fahrräder zu entwickeln. In der Sitzung des Hauptausschusses am 8.5.2001 (DS-Nr.: 0110509EB6) wurde die Konzeption zur Einrichtung von 10 Bike & Ride-Anlagen beschlossen. In der Sitzung des Hauptausschusses am 23.10.2001 (DS-Nr.: 0111725) wurde die Verwaltung beauftragt, zusätzlich zu den vom Hauptausschuss beschlossenen 10 Bike & Ride-Anlagen noch 6 weitere, bereits an Haltepunkten bestehenden Fahrradabstellanlagen, zu überdachen. Darüber hinaus hat die Bezirksvertretung Bad Godesberg in ihrer Sitzung am 1.2.2005 (DS-Nr.: 0412516) die Bike & Ride-Anlage Bahnhof Mehlem und die Bezirksvertretung Beuel am 2.3.2005 (DS-Nr.: 0412516) die Bike & Ride-Anlage Bahnhof Beuel und Bahnhof Oberkassel beschlossen. Die Erweiterung der Bike & Ride-Anlage am Bahnhof Mehlem wurde in der Sitzung der BV Bad Godesberg am 20.2.2013 (DS-Nr.: 131011) beschlossen. Zusätzlich zu den 16 vom Hauptausschuss beschlossenen Bike & Ride-Anlagen wurde in der BV Bonn am 19.2.2013 (DS-Nr.: 1310152) die Bike & Ride-Anlage an der Stadtbahnhaltestelle Ollenhauerstraße beschlossen.

Bisher wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- HP Pariser Straße, Überdachung mit 20 Einstellplätzen (1te Baustufe)
- HP Ramersdorf, Überdachung mit 20 Einstellplätzen (1te Baustufe)
- HP Oberkassel-Süd/Römlinghoven, 2 Überdachungen mit 34 Einstellplätzen (1te Baustufe)
- HP Quirinusplatz, 26 Abstellplätze mit Überdachung (2te Baustufe)
- HP Tannenbusch-Süd, 28 Abstellplätze nur Überdachung (2te Baustufe)
- HP Dransdorf, 20 Abstellplätze mit Überdachung (2te Baustufe)
- HP Ollenhauerstraße, 36 Abstellplätze mit Überdachung (3te Baustufe)
- HP Bonn-West, 26 Abstellplätze mit Überdachung (3te Baustufe)
- Am HP Hochkreuz, 42 Abstellplätze nur Überdachung (3te Baustufe)

Hinzu kommen die Bike & Ride-Anlagen an den Bahnhöfen Mehlem, Beuel und Oberkassel.

- HP An der Josefshöhe

Eine Förderung dafür wurde bereits angemeldet. Weitere B & R –Anlagen sollen entsprechende des Programmes 2015 und nach den dort vorgesehenen Prioritäten umgesetzt werden.

		<p>Ein Baustein zur Umsetzung des Konzeptes Fahrradhauptstadt 2020 in Bonn war die Erarbeitung eines Konzeptes zum Ausbau der Bike & Ride-Anlagen im Bonner Stadtgebiet. Da die letzten Erhebungen zum B & R- Angebot in Bonn schon mehrere Jahre alt sind und davon auszugehen ist, dass der Bedarf mittlerweile gestiegen ist, wurde die Erarbeitung dieses Konzeptes notwendig. Das Konzept wurde in der Sitzung des Hauptausschusses am 3.12.2015 (DS-Nr.: 15127739, nach vorheriger Anhörung in den einzelnen Bezirksvertretungen, beschlossen.</p>		
12.	Fahrradabstellanlagen	<p>Im Rahmen der Zugehörigkeit zur Arbeitsgemeinschaft der „Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden“ in NRW hat sich die Stadt Bonn als zentrales Ziel die flächendeckende Förderung des Fahrradverkehrs gesetzt. Dazu gehört neben der Vervollständigung und Erweiterung des Radwegenetzes auch die Schaffung flächendeckender Möglichkeiten zur sicheren Abstellung der Fahrräder am jeweiligen Zielort. Für die einzelnen Stadtbezirke wurden vom Gutachter Fahrradabstellkonzepte erarbeitet, aus denen jeweils Jahresprogramme für Fahrradabstellanlagen aufgestellt wurden.</p> <p>In den letzten Jahren wurden folgende Beschlüsse in den einzelnen Bezirksvertretungen gefasst:</p> <p><u>2013:</u> BV Bonn am 15.10.2013 (DS-Nr.: 1312904) BV Bad Godesberg am 16.10.2013 (DS-Nr.: 1312975EB2) BV Beuel am 16.10.2013 (DS-Nr.: 1312615) BV Hardtberg am 10.12.2013 (DS-Nr.: 1313185)</p> <p><u>2014:</u> BV Bonn am 22.9.2015 (DS-Nr.: 1512667) BV Bad Godesberg am 23.9.2015 (DS-Nr.: 11512670) BV Beuel am 23.9.2015 (DS-Nr.: 1512668) BV Hardtberg am 3.11.2015 (DS-Nr.: 1512672)</p> <p><u>2015:</u> BV Bonn am 22.9.2015 (DS-Nr.: 1512811) BV Bad Godesberg am 23.9.2015 (DS-Nr.: 1512756) BV Beuel am 2.12.2015 (DS-Nr.:15 13494) BV Hardtberg am 3.11.2015 (DS-Nr.: 1512934)</p>		<p>Die Jahresprogramme 2013 sind in Bonn, Beuel und Bad Godesberg umgesetzt. In Hardtberg gab es bedingt durch Änderungswünsche zeitliche Verzögerungen.</p> <p>Für die Jahresprogramme 2014 und 2015 sind die Ausschreibungen in Vorbereitung und werden nach örtlichem Bedarf und Schwerpunktsetzung umgesetzt.</p>

		<p><u>Mobile Abstellanlagen</u></p> <p>In der Sitzung des Hauptausschusses am 16.5.2013 (DS-Nr.: 1311150) wurde die Verwaltung beauftragt, alle nötigen Schritte in die Wege zu leiten, um zeitnah mobile Abstellanlagen anzuschaffen. Bei großen Veranstaltungen wie Weihnachtsmarkt, Pützchens Markt und Veranstaltungen in der Rheinaue sollen diese zum Einsatz kommen. Im Juli 2014 hat die Verwaltung 125 Module für jeweils 8 Fahrradabstellplätze (etwa 1.000 Fahrräder) angeschafft. Ein Teil wurde in der 30. Woche 2014 an 5 Bahnhöfen aufgestellt. Darüber hinaus werden jedes Jahr 50 Module im Zuge von Pützchens Markt aufgestellt.</p>		
13.	Radstation am Hbf., Quantiusstraße	<p>Die Radstation am Hauptbahnhof, die ursprünglich im umgebauten Güterverteilzentrum in der Quantiusstraße (Standort jetziges Hotelgebäude) untergebracht war (seit 2000), sollte eigentlich nur provisorisch am Standort Quantiusstraße/Ecke Südunterführung in Containern und Zelt arbeiten. Die Pläne, eine neue Radstation im DB-Parkhaus zu errichten, konnten allerdings wegen der Baufähigkeit des Parkhauses nicht realisiert werden. Die Stadtverwaltung hat seit 2012 in vielen Gesprächen mit der DB, der Caritas als Betreiberin der Radstation sowie der Eigentümerin des Geländes, auf dem das Provisorium errichtet war, die Entwicklung und Planung einer neuen Radstation auf dem Gelände des Provisoriums begleitet. 2016 wurde die Baugenehmigung für den Bau eines Studentenappartementshauses erteilt, in dessen Erdgeschoss eine Radstation integriert ist. Der Umzug der Radstation in ein erneutes Provisorium im alten DB-Parkhaus ist im Juli 2016 erfolgt. Der Neubau des Studentenappartementshauses kann 2016 beginnen und soll bis spätestens 2018 abgeschlossen sein. Die Caritas als Betreiberin der jetzigen Radstation soll in die Radstation im neuen Studentenappartementshaus einziehen. Eine Ausschreibung für den Betrieb der Radstation ist im ersten Jahr nach dem Umzug geplant, mit der Voraussetzung, dass mit dem dann automatischen Zugang und insgesamt 550 Stellplätzen eine neue Situation für die Bewirtschaftung der Radstation vorliegt.</p>		<p>Nach der Einweihung der Radstation an der Quantiusstraße mit 550 Stellplätzen im neuen Studentenappartementshaus soll der Betrieb durch den automatischen rentierlicher und benutzerfreundlicher werden. Eine Ausschreibung des Betriebs der Radstation ist vorgesehen.</p>

14.	Fahrradparkhaus Bahnhof Bad Godesberg	<p>Entsprechend dem Beschluss des Rates vom 17.09.2015, eine Radstation am Bahnhof Bad Godesberg zu planen (DS 1511906), ist eine Machbarkeitsstudie für eine Radstation im Bereich des Bahnhofs Bad Godesberg erstellt worden. Schon im Bike&Ride-Konzept der Stadt Bonn wurde der Bedarf von ca. 200 Stellplätzen in einer Radstation am Godesberger Bahnhof festgestellt. Bei einer genaueren Betrachtungsweise wurde das Potenzial für eine Radstation mit 150 – 175 Stellplätzen ermittelt. Insbesondere die Flächen auf der Vorderseite des Bahnhofs sowie eine Fläche im rückwärtigen Bereich wurden auf die Realisierung einer Radstation überprüft. Bei der Betrachtung der weiteren Vorgehensweise wurden Flächen für eine Radstation mit dem Angebot bewachtes Fahrradparken, Werkstatt und weitere Serviceangebote untersucht. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist allerdings die Einrichtung eines automatischen Fahrradparkhauses favorisiert worden, da der Betrieb einer mit Personal besetzten Radstation in der geplanten Größenordnung nicht ohne öffentliche Zuschüsse möglich ist.</p> <p>Ein solches Fahrradparkhaus nach dem Offenburger Modell ist ein automatisches Fahrradparkhaus, das nach dem Prinzip der Smart-Tower funktioniert. Das Gebäude mit einer Grundfläche von ca. 55 qm verfügt über eine Höhe von ca. 10,5 m über 5 Lagerebenen. Bis zu 120 Fahrräder können diebstahlsicher und vor Witterungseinflüssen geschützt geparkt werden.</p> <p>Die Nutzer können das Fahrrad über einen der Übergabebereiche mit je 6 Toren in das Radhaus einstellen. Die Übergabebereiche befinden sich jeweils in einer überdachten Gebäudenische, sodass die Nutzer beim Einstellen und Entnehmen des Fahrrades geschützt vor Wind und Regen sind. Das Fahrrad befindet sich in einem abgeschlossenen Stellplatz und ist somit vor fremden Zugriffen und Beschädigungen geschützt.</p> <p>Der Betrieb könnte über die Entgelte der Nutzer weitgehend abgedeckt werden, wenn man die Erfahrungen der Offenburger Anlage zugrunde legt.</p> <p>Die Stadt Bonn hat eine Ideenskizze zur Umsetzung des Fahrradparkhauses und zum Angebot eines Radservicebusses</p>		<p>Der Bau eines automatischen Fahrradparkhauses nach dem Offenburger Modell wird auf der Von-Groote-Platz auf der rückwärtigen Seite des Bad Godesberger Bahnhofs mit einer Kapazität von 120 Stellplätzen durchgeführt.</p>
-----	---------------------------------------	--	--	---

		<p>durch die Caritas beim Bundeswettbewerb Klimaschutz Radverkehr eingereicht. Falls die Skizze erfolgreich ist, muss ein entsprechender Förderantrag eingereicht werden, die Förderquote beträgt 90 %. Der Antrag für den Radservicebus muss separat durch die Caritas eingereicht werden.</p> <p>Die BV Bad Godesberg hat in ihrer Sitzung am 6.7.2016 (DS-Nr.: 1611988) die Planung des Fahrradparkhauses beschlossen.</p>		
15.	Radweg Deutsche Einheit	<p>Der vom Bundesverkehrsministerium geplante Radweg Deutsche Einheit soll das erfolgreiche Zusammenwachsen Deutschlands seit der Wiedervereinigung verdeutlichen. Er führt von Bonn bis Berlin über 1094,2 km durch sieben Bundesländer und quer durch die Bundesrepublik.</p>		<p>Am Dienstgebäude des Bundesverkehrsministeriums, Robert-Schumann-Platz, ist der Anfangs- bzw. der Endpunkt der Route vorgesehen, der mit einer sogenannten Radstätte ausgestattet werden wird.</p>
16.	Radschnellwege	<p>Aufbauend auf dem Radverkehrsnetz im Verkehrsentwicklungsplan und den dort vorgesehenen Radschnellwegerouten hat sich die Stadt Bonn im Jahr 2014 gemeinsam mit den anliegenden Kommunen und dem Rhein-Sieg-Kreis an dem Landeswettbewerb „Radschnellwege“ beteiligt. Zur Vorbereitung des Landeswettbewerbs wurden Untersuchungen zu möglichen Routenverläufen und Potentialen für Radschnellwege als Verbindungen von Bonn ins Umland geprüft. Zielsetzung war es unter anderem, den Fahrrad- Pendlern ein besseres Angebot zu machen. Grundlage für dieses Konzept waren auch die neu entwickelten Richtwerte für Radschnellwege (unter anderem Breiten von 4 Metern und abgetrennte Fußwege, Beleuchtung und möglichst bevorrechtigte Führung an den Kreuzungen). Die beim Wettbewerb eingereichte Route sollte ursprünglich von Bornheim über Alfter, Bonn, Sankt Augustin, Siegburg bis nach Troisdorf geführt werden. Da Sankt Augustin die Beteiligung zurückzog, wurde eine Alternativführung beim Wettbewerbsverfahren eingereicht, die sich nicht durchsetzen konnte.</p> <p>Ende 2015 wurde die ursprüngliche Idee von den Kommunen Bornheim, Alfter und Bonn noch einmal aufgegriffen und eine Vorplanung für eine RadPendlerRoute erarbeitet, die im Juni den politischen Gremien aller drei Kommunen vorgestellt und beschlossen wurde. Diese soll nun weiter entwickelt werden (DS 1611748). Ein Förderantrag dazu</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Bau der RadPendlerRoute zwischen Bonn-Alfter und Bornheim • Planung und Bau weiterer Radschnellwegeverbindungen im Stadtgebiet Bonns sowie in Kooperation mit weiteren angrenzenden Kommunen

		wurde bereits im Klimaschutzprogramm Radverkehr von der Stadt Bonn eingereicht.		
17.	Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems	<p>Das Konzept für ein öffentliches Fahrradverleihsystem wurde auf der Grundlage eines Gutachtens entwickelt, das für Bonn ein stationsbasiertes Fahrradverleihsystem vorschlug, das zum Start mit 500 Fahrrädern an 50 Stationen ausgestattet sein sollte.</p> <p>Im Jahr 2014 wurde der Beschluss gefasst, direkt mit 900 Fahrrädern an 100 Stationen zu starten. Vorarbeiten für die Ausschreibung beinhalteten sowohl die Standortplanung der 100 Stationen als auch die Ausarbeitung eines Werbekonzeptes für das System, das unter dem Motto BonnVélo starten sollte. Die Sponsorensuche ergab, dass die Universität sich für die Standorte an der Universität eine finanzielle Beteiligung an dem System vorstellen konnte. Die Ausschreibung wurde vorbereitet, aber wegen Finanzierungsproblemen nicht weitergeführt.</p> <p>Am 18.6.2015 wurde der Beschluss gefasst, dass sich die Stadtwerke Bonn um die Realisierung des Fahrradverleihsystems kümmern sollen (DS 1511733). Eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Stadtverwaltung hat inzwischen konzeptionelle Überlegungen angestellt. Eine Entscheidung über die Finanzierung des Systems steht noch aus.</p>		Installation eines öffentlichen Fahrradverleihsystems mit 900 Fahrrädern an 100 Stationen, das unter dem Motto Bonn Vélo beworben wird. Eine Einbindung in das VRS-Tarifsystem ist vorzusehen.
18.	Radstation Hbf., Gleis 1	<p>Im Rahmen der Planungen zum neuen Zentralen Omnibusplatzes am Hauptbahnhof ist die Notwendigkeit eines Fahrradparkhauses diskutiert worden. Da bei der Neugestaltung am Hauptbahnhof im Bereich von Gleis 1, aber auch in der Maximilianstraße, der Poststraße, rund um das „Bonner Loch“ und in der Thomas-Mann-Straße eine Vielzahl von Fahrradabstellanlagen wegfallen werden, ist die Notwendigkeit eines neuen Angebotes offensichtlich. Der Standort des neuen Fahrradparkhauses soll im Bereich von Gleis 1 entwickelt werden, der mit dem geplanten Zweirichtungsradweg entlang der Straße „Am Hauptbahnhof“ erschlossen werden kann.</p>		Eine Machbarkeitsstudie und die Planung eines neuen Fahrradparkhauses auf der Vorderseite des Hauptbahnhofes sind zur Kompensation von wegfallenden Stellplätzen im Rahmen der Neubebauung des Nordfeldes vorgesehen. Sie soll wie bei der Vorplanung des ZOB vorgesehen möglichst im Bereich der Fläche vor Gleis 1 entstehen.

19.	Fahrradparkhaus Bahnhof Beuel	Im Bike&Ride-Konzept wird für den Bahnhof Beuel die Einrichtung einer Radstation vorgeschlagen. Eine erste Anfrage über die Nutzung bahneigener Flächen ist erfolgt.		Eine Machbarkeitsstudie wie am Bahnhof Godesberg sollte unter Berücksichtigung der Umbaupläne zur S13 erfolgen mit der Zielsetzung, am Bahnhof Beuel eine Radstation oder auch ein Fahrradparkhaus zu errichten. Denkbar ist auch hier der Bau eines automatischen Fahrradparkhauses nach dem Offenburger Modell.
20.	Siegauenradweg	<p>Im Rahmen des Projektes „Grünes C“ sowie RadRegion Rheinland wurde im Jahr 2009 die Idee diskutiert, einen Radweg zwischen dem Rheinradweg südlich der Nordbrücke und der Fortführung des Rheinradweges nördlich der Sieg sowie dem Siegradweg zu bauen. Dieses Verbindungsstück sollte unter der Nordbrücke entlang der Böschung an der Autobahn und unter der Niederkasseler Straße hindurch geführt werden (vgl. DS-Nr.: 0911137).</p> <p>Wegen der Belange des Naturschutzes ist der Bau dieses Radweges zurückgestellt worden und soll nun im Rahmen des Projektes „Gewässerentwicklung der Siegmündung“ wieder thematisiert werden, weil bei dessen Realisierung die ufernahen unbefestigten Geh-/Radwege komplett wegfallen. Durch den Bau dieses Radweges würde den Nutzern des Rheinradweges eine Umfahrung der gefährlichen Kreuzung an der Autobahnausfahrt/Niederkasseler Str./Geislarer Str. ermöglicht (vgl. DS-Nr.: 1611594ST3/EB3).</p>		Planung und Bau des Radweges an der Siegaue, der eine wesentliche Qualitätsverbesserung des Rheinradweges bedeutet.

Öffentlichkeitsarbeit

21.	Fahrradklimatest	<p>Der Fahrradklimatest wurde ab 2012 jährlich mit steigender Teilnehmerzahl durchgeführt.</p> <p>Die Gesamtnote variiert nur wenig und liegt im Mittelfeld. Wichtige konkrete Hinweise können auf diesem Wege generiert werden und können innerstädtisch an die jeweilig zuständige Stelle weiter geleitet werden (zum Beispiel: zugeparkte Radwege...).</p>		An der jährlichen Planung soll festgehalten werden, weil der Bekanntheitsgrad steigend ist und die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, direkt an der Verbesserung mitzuwirken.
-----	------------------	---	--	--

22.	Rücksichtskampagne	<p>Im Mai 2012 wurde die auf Bundesebene entwickelte Rücksichtskampagne übernommen. Seitdem wird gegenseitige Rücksichtnahme bei allen Veranstaltungen thematisiert. Es wurden give aways angeschafft, die es möglich machen, mit den Bürgerinnen und Bürgern hierzu ins Gespräch zu kommen.</p> <p>Im Herbst 2015 wurde eine gemeinsame Aktionswoche mit dem Stadtordnungsdienst und der Bonner Polizei durchgeführt. Ausgehend von den Ergebnissen des Fahrradklimatestes wurden das Parken auf Radwegen und das Verhalten der Radfahrer in Fußgängerzonen kontrolliert. Hierbei wurden viele Gespräche zur Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme geführt.</p> <p>Flankiert wurde die Aktionswoche durch eine Plakataktion, in welcher die Megalights der Stadt für eine Woche die Motive der Rücksichtskampagne zeigten.</p>		<p>Es wäre wünschenswert, wenn weitere Aktionen im Rahmen der Kampagne durchgeführt werden könnten, da es im Alltag ständig zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsgruppen kommt.</p>
23.	Aktionen Unfallhäufungsstellen	<p>Diverse Unfallhäufungsstellen sind vom Arbeitskreis Fahrrad-Infrastruktur bei Vor-Ort-Terminen begutachtet worden. Unter anderem wurden Lösungsvorschläge für die Kreuzung B56/Bundesgrenzschutzstraße, Bertha-v.-Suttner-Platz, diverse Kreisverkehrsplätze und den Goldbergweg entwickelt.</p>		<p>Die regelmäßigen Vor-Ort-Termine mit dem Arbeitskreis Fahrrad-Infrastruktur in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei werden fortgesetzt.</p>
24.	Aufbau Internetseite	<p>Die Internetseite wurde 2012 erstellt und seit dem regelmäßig aktualisiert. Das dort integrierte Meldetool für Bürgeranliegen wurde ebenfalls installiert und dient der unbürokratischen Bearbeitung von Bürgeranliegen.</p>		
25.	Aktionswochen Fahrradhauptstadt	<p>Seit vielen Jahren findet einmal jährlich der Radaktionstag statt, der „Radverkehrssicherheit“ als ständiges Hauptthema hat. Daneben wurden in der Vergangenheit weitere Schwerpunktthemen präsentiert. So zum Beispiel das Thema „Lastenräder“ im Jahre 2015.</p> <p>2015 fand außerdem noch in Kooperation mit dem ADFC und der Bonner Polizei eine Aktionswoche im Rahmen der Rücksichtskampagne statt.</p>		<p>Der jährliche Radaktionstag soll weiter geführt werden. Verschiedene Schwerpunktthemen sind denkbar.</p>

26.	Flyer	Folgende Broschüren wurden erstellt: <ul style="list-style-type: none"> - Basisbroschüre „Aktiv durch Bonn“ - Drei Themenradtouren wurden aktualisiert - Drei Kinderrallyes wurden aktualisiert - Flyer zum Rad fahren in der Godesberger Innenstadt - Flyer zum Radfahren in der Bonner Innenstadt - Faltblatt zum neuen Knotenpunktsystem 		Folgende Produkte sind in Planung: <ul style="list-style-type: none"> - Radtour durch das Grüne C - Plakat zum Thema Fahrradstraßen - Radtour auf den Spuren der Römer - Radtour auf den Spuren von Beethoven
-----	-------	---	--	---

Kommunikation (intern/extern)

27.	Runder Tisch Radverkehr/Plenum	Seit vielen Jahren gibt es in Bonn den Runden Tisch Radverkehr, in welchem drei Arbeitskreisen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten arbeiten (siehe unten). Einmal jährlich findet eine Plenumsveranstaltung statt, die das Ziel hat, die Arbeitskreise zu vernetzen, die Arbeit in den Arbeitskreisen vorzustellen und die Öffentlichkeit für die Themen zu sensibilisieren. Die diesjährige Plenumsveranstaltung findet am 20.9. im Haus der Bildung statt und wird in Kooperation mit der VHS Bonn durchgeführt.		
28.	Mit dem Rad zur Schule	Der Arbeitskreis tagt 3- bis 4-mal jährlich. Es werden Themen diskutiert und Projektideen erarbeitet, die in Arbeitsgruppen weiter entwickelt werden (zum Beispiel „Radparcours“). Teilnehmer des Arbeitskreises sind Polizei, ADAC, ADFC, Schulen und Ämter der Stadtverwaltung.		Die Neu- und Weiterentwicklung von Projekten ist auch für die nächsten Jahre geplant.
29.	Mit dem Rad zur Arbeit	Die jährliche Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wird in diesem Arbeitskreis geplant und durchgeführt. Außerdem werden Themen behandelt, die für Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Zusammenhang mit der Nutzung des Rades von und zur Arbeit interessant sind. 2016 wurde die Tagung „Fahrradfreundliche Behörden in Bonn“ im Arbeitskreis und in Kooperation mit dem ADFC geplant und beim Bundesrechnungshof durchgeführt.		Die erfolgreiche Kooperation mit dem ADFC, der AOK sowie mit den Bonner Firmen wird weiter fortgeführt.

30.	Arbeitskreis Fahrradinfrastruktur	Aktuelle Planungsfragen wurden regelmäßig mit den Verkehrsverbänden ADFC und ADAC, der Polizei, Verwaltung und Politik besprochen. 2015 und 2016 war das Thema Verkehrssicherheit u.a. Schwerpunktthema.		Die erfolgreiche Kooperation innerhalb der bisherigen Arbeitsgruppe wird fortgesetzt.
31.	Projekt „Mehr Freiraum für Kinder“	Seit 2016 nimmt die Stadt Bonn am Projekt „Mehr Freiraum für Kinder“ teil. Das Projekt wird vom Jugendamt und dem Stadtplanungsamt gemeinsam koordiniert. Es hat das Ziel, die Interessen von Kindern in die Strukturen der Planung und Beteiligung einzubinden. In einem Workshop wurden drei Themen identifiziert, die im Laufe des Jahres weiter verfolgt werden sollen: <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Leitfadens für Bonner Schulen, der die Einrichtung von Eltern Hol- und Bringzonen erleichtern soll. - Einbeziehung des Projektes in die Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Bonner Nordstadt. - Einrichtung eines Kinder- und Jugendbeirates und die Einbeziehung dieses Gremiums in die städtischen Entscheidungsstrukturen. 		Durch die Schaffung von Freiräumen für Kinder sollen Räume auch für Radfahrende Kinder und Jugendliche geschaffen werden. Das Projekt kann positive Auswirkungen auf die gesamte Stadtentwicklung haben, da die für Kinder geschaffenen Räume allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen.
32.	Ämterrunde	2012 wurde die Ämterrunde eingerichtet, die monatlich tagt und die Themen der Radverkehrsförderung in die verschiedenen Ämter transportieren soll. Zur Steigerung der Effektivität wurden seit 2015 thematische Schwerpunkte gebildet.		Die Fortführung der Ämterrunde ist geplant.
33.	Workshop Radverkehrssicherheit	Die Zahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Diese Entwicklung ist zu erwarten, wenn der Radverkehrsanteil steigt. Dennoch sollte das Thema aufgegriffen werden, um gemeinsam die Ursachen zu erkennen und wirkungsvolle Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Am 30.9.2015 fand aus diesem Grunde ein erster Workshop zum Thema Radverkehrssicherheit statt. Ein Anschlussworkshop ist für November 2016 geplant.		Jährlich soll ein Workshop zum Thema Radverkehrssicherheit stattfinden.
34.	Fachexkursion Kopenhagen	Die Exkursion nach Kopenhagen Ende Juli 2016 fand in Kooperation mit dem Referat Stadtförderung statt.		Wünschenswert ist die Durchführung einer weiteren Exkursion in eine andere Stadt, die von

		<p>Teilnehmer waren Verwaltungsmitarbeiter, die sich aus dem Kreis der Ämterrunde rekrutierten.</p> <p>Vor Ort und durch eigenes Erleben wurden die Chancen und Möglichkeiten einer gelungenen Radverkehrsförderung deutlich.</p>		<p>ihrer Struktur mit Bonn vergleichbar ist und in der die Radverkehrsförderung einen hohen Stellenwert hat. Der Teilnehmerkreis sollte dann die politischen Vertreter als Entscheidungsträger umfassen.</p>
Service				
35.	Radparcours	<p>Als Arbeitsgruppe im Arbeitskreis „Schule“ wurde ein Radparcours entwickelt, der das Ziel hat, die Fertigkeiten der Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 5. und 6. zu steigern. Die Schüler sollen in die Lage versetzt werden, ihren Schulweg sicher mit dem Fahrrad bewältigen zu können. Ehrenamtliche Helfer übernehmen die Betreuung und werden von Polizei und ADFC auf ihre Aufgabe vorbereitet.</p>		<p>Ab dem Schuljahr 2016/2017 soll der Parcours in die Praxisphase gehen. Die Schulen müssen informiert werden und weitere ehrenamtliche Helfer gefunden werden.</p>
36.	Lichtaktion	<p>Die Lichtaktion beschäftigt sich mit dem Thema „Sehen und gesehen werden“. Ursprünglich wurde sie an einer Bonner Schule durchgeführt. Seit 2015 können wir diese Aktion durch die Aufnahme in die Landesförderung an 5 Bonner Schulen anbieten. Die Polizei kontrolliert mit Hilfe von Lehrern und Eltern die Räder der Schüler. Anschließend werden die Klassen an verschiedenen Modulen mit dem Thema praktisch befasst.</p>		<p>Mit einer eindrucksvollen Aktion werden sehr viele Kinder und Jugendliche erreicht. Die Aktion soll weiter geführt werden. Für 2016 sind Aktionen an 5 Bonner Schulen geplant.</p>
37.	Anschaffung von Diensträdern	<p>Es wurden insgesamt 76 Diensträder angeschafft, davon 22 Pedelects, die zum größten Teil bei der Fahrbereitschaft im Stadthaus jedem Bediensteten zur Verfügung stehen.</p>		
38.	Winterdienst/Reinigung der Radwegen	<p>In Abstimmung mit BonnOrange wurde vereinbart, bestimmte Strecken der Radwege im Winterdienst vorrangig zu bearbeiten.</p>		
39.	Fahrradkäfig	<p>Auf der Parkebene 2 im Stadthaus wurde der „Fahrradkäfig“ installiert, der den Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit gibt, ihre Räder sicher abzustellen. Diese Möglichkeit wird gut genutzt, besonders in den Sommermonaten.</p>		<p>Es sollen weitere Fahrradständer aufgestellt werden.</p>

40.	Betrieb von Radstationen und Fahrradparkhäusern	<p>Der Betrieb der Radstation wird seit 2000 durch den Caritasverband durchgeführt, der neben den Fahrradservices auch ein Beschäftigungsprojekt in der Radstation in der Quantiusstraße sowie im Projekt Fahrradbude betreibt. In der Radstation können Räder sicher abgestellt werden und Leihfahrräder ausgeliehen werden. Für den Verleih von Pedelecs gibt es eine Kooperation der Radstationen in der Region.</p> <p>Die Stadt Bonn unterstützt die Radstation mit einem jährlichen Beitrag aus dem Haushaltstitel der Fahrradhauptstadt.</p>		<p>Der Betrieb der Radstation und von neuen Fahrradparkhäusern soll auch in Zukunft gesichert werden. Dazu wird auch zukünftig eine Kooperation mit externen Betreibern angestrebt.</p>
41.	Radtourismus	<p>Die Bonn-Information informiert zu radtouristischen Angeboten. Hierfür werden zahlreiche Broschüren und Flyer entwickelt, an deren Erstellung das Radteam fachlich beteiligt ist. Es besteht eine Kooperation zum Verein „RadRegionRheinland“, der ebenfalls eigenständige Informationsmaterialien für Radtouristen herausgibt und auf seiner Internetseite bewirbt.</p>		<p>Die Kooperation zwischen Touristikern und Planern sowie einzelnen Service-Anbietern sollte zur Steigerung der Attraktivität der Freizeit-Radwege weiter ausgebaut werden.</p>
42.	Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur	<p>Neben der Erhaltung des Radwegenetzes, die im Rahmen der Straßenunterhaltung erfolgt, ist auch die Pflege der Fahrradabstellanlagen, der Bike & Ride- Anlagen, der Radwegebeschilderung, sowie der Zählsysteme notwendig.</p>		<p>Eine Verstärkung der Unterhaltung sämtlicher Radwegeinfrastruktur ist notwendig.</p>