

Darum ist die Pützchens Chaussee für Radfahrer so gefährlich

Beuel · ADFC, Bürgerverein und Bürgerinitiative fordern die Stadt Bonn auf, die Fahrbahnbreite der Pützchens Chaussee im Abschnitt zwischen Niederholtorf und Pützchen für alle Verkehrsteilnehmer neu aufzuteilen. Gespräche mit BUND und IHK sind angelaufen.

20.11.2025, 07:00 Uhr · 5 Minuten Lesezeit



Radfahrer demonstrieren im Ennertwald für mehr Sicherheit auf den dortigen Fuß- und Radwegen.

Foto: Holger Willcke

Das Fahrradfahren von der rechtsrheinischen Bergregion über die Pützchens Chaussee bis ins Beueler Zentrum muss sicherer werden. Das fordern der Bürgerverein Holtorf-Ungarten und eine Bürgerinitiative aus Niederholtorf schon seit mindestens zehn Jahren – bislang vergeblich.

Nun kommt Bewegung ins Thema. Der Allgemeinde Deutsche Fahrrad Club (ADFC) hat die Radstrecke in sein Velorouten-Programm aufgenommen und mit mehreren an der Diskussion beteiligten Gruppierungen Kontakt aufgenommen. Dabei geht es aktuell um die Frage, welche Anforderungen müssen erfüllt werden, damit die Gefällestrecke vom Ennert an den Rhein für Radfahrer und Fußgänger sicherer wird.

Die Gespräche laufen dem Vernehmen nach gut

Um nochmals den Bürgerverein und die Bürgerinitiative mit ins Boot zu holen, gab es jetzt ein Treffen am Kreisverkehr in Niederholtorf, bei dem der ADFC über den aktuellen Stand der Diskussion informierte. Wichtigste Nachricht: Die Gespräche mit dem Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) und mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) Bonn/Rhein-Sieg verlaufen aus Sicht des ADFC positiv. Anschließend sollen die Verhandlungen mit der Stadt Bonn wieder aufgenommen werden.

Bonner Fahrradstraßen

Stadt will im Oktober noch zwei umstrittene Radstraßen markieren



Radtour mit dem ADFC

Das sind die gefährlichen Stellen für Radler in Beuel



„Es ist uns wichtig, frühzeitig mit allen Gruppierungen ins Gespräch zu kommen. Verschiedene Interessenvertretungen haben einen anderen Blick auf das Thema und können aus ihrer Perspektive für uns wichtige Anregungen geben“, erklärt Frank Begemann vom ADFC. Die Strecke über Pützchens Chaussee ist die Veloroute acht von insgesamt zehn Strecken. Nach Einschätzung der Radverkehrsexperten ist diese Trasse gleich aus mehreren Gründen nicht sicher. Dabei geht es dem ADFC hauptsächlich um den Streckenabschnitt zwischen Niederholtorf und Pützchen.

Geplante Velorouten in Bonn



Grafik: GA; Quelle: ADFC

Foto: GA/Grafik

Und das sind laut ADFC die kritischen Punkte: Das Gefälle beträgt an der steilsten Stelle circa fünf Prozent, was bergab für Radfahrer eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 40 Kilometer in der Stunde ermöglicht. „Die bauliche Situation des kombinierten Fuß- und Radwegs auf der östlichen Fahrbahnseite bietet gerade ungeübten und älteren Radfahrern sowie älteren Kindern nicht ausreichend Sicherheit, weil die Bordsteinkante viel zu hoch und der asphaltierte Weg viel zu schmal ist“, sagt Begemann. Transporträder für Kinder und/oder Gepäck hätten auch wegen der engen Verschwenkungen des Weges enorme Schwierigkeiten, diese Passage sicher zu meistern.

Schwierig ist der Umbau der Pützchens Chaussee, weil die Strecke sowohl im Naturschutzgebiet Ennert liegt als auch anerkanntes Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) ist. Dass ist auch der Grund, warum sich vor einigen Tagen Vertreter von ADFC und BUND getroffen haben. „Unsere Gesprächspartner haben sich in der Sache offen gezeigt und wollen eine mögliche Verbreiterung des östlichen Weges prüfen“, sagt Begemann.

Die Bonner Stadtverwaltung hat bislang in dem Briefwechsel mit Otto Kielhorn, Sprecher der Niederholtorfer Bürgerinitiative, den bestehenden Naturschutz als Hinderungsgrund für einen Umbau genannt. Dazu Kielhorn: „Für mich zählen auch Menschen zum Natur- und Umweltschutz – nicht nur Tiere und Pflanzen.“

Im Briefwechsel mit Kielhorn schreibt das Stadtplanungsamt: „Leider gibt es für die Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr nur die langfristige Möglichkeit, die Straße insgesamt zu sanieren und eine neue Aufteilung des vorhandenen Straßenquerschnitts vorzunehmen.“ Neben dem Naturschutz nennt die Stadt aber auch noch als Hinderungsgrund die Entwässerung der Fläche. Weshalb aus Sicht der Stadt ein „kompletter Neubau der Straße“ notwendig würde.

„Wenn wir wollen, dass die Mobilitätswende gelingt und Autofahrer davon überzeugen wollen, auf das Rad umsteigen, dann müssen wir sichere und bequeme Fahrradstrecken anbieten“, betont Ulrich Wenz vom ADFC. Die zehn Velorouten sollen genau das im Radnetz in Bonn anbieten. ADFC und Radentscheid setzen dabei auf Verbindungen entlang von Schulen, Arbeitgebern und ÖPNV – um Radfahren sicherer und den Umstieg aufs Rad attraktiver zu machen.

Auch der Bordstein soll abgesenkt werden

Wenz verweist auf die bestehenden Fahrbahnbreiten: „Der östliche Weg, der von Radfahrern und Fußgängern genutzt wird, ist nur 1,80 Meter breit und damit für Begegnungsverkehr viel zu schmal.“ Deshalb verweist die Stadt Bonn auch stets darauf, dass es sich bei dem Weg um einen Fußgängerweg handelt, auf dem Fahrradfahren erlaubt ist.



Der Vorschlag des ADFC zur Verbesserung der Situation auf diesem Abschnitt der Pützchens Chaussee lautet: Die Fußgänger sollen auf die westliche Straßenseite verlagert werden. Die Breite dort würde für Fußgänger (bergauf und bergab) sowie für Radfahrer (bergauf) ausreichen. Auf der östlichen Seite sollen dann nur noch Radfahrer bergab fahren. Zusätzlich soll dort der Bordstein abgesenkt und der Radweg um bis zu 110 Zentimeter verbreitert werden.

Das von der Stadt Bonn bereits im Dezember 2023 beschlossene Radverkehrsnetz mit Pendler- und Hauptrouten biete zwar einen guten Orientierungsrahmen für die Radverkehrsplanung in Bonn. Aber laut ADFC sei der Streckenentwurf zu komplex, zu kleinteilig und vielleicht auch etwas verwirrend. Deshalb schlägt der ADFC der Stadtverwaltung vor, zuerst einmal mit der Umsetzung der zehn Velorouten zu starten.

Die zehn Velorouten sollen sichere und komfortable Verbindungen zwischen den Stadtteilen und direkte Verbindungen zu den Pendler Routen zum Rhein-Sieg-Kreis ermöglichen und auch einzelne Stadtteile untereinander verknüpfen. Bei ihrer Auswahl wurden insbesondere Standorte von Schulen, Uni-Instituten, Arbeitgebern und Umsteigemöglichkeiten mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) berücksichtigt. Dabei hat sich der ADFC auf Strecken konzentriert, die zwischen fünf und zehn Kilometer lang sind und sich somit eignen, um vom Auto aufs Rad umzusteigen.

„Projekte schlecht kommuniziert“

Die Maßnahmen, die die Stadt Bonn bislang zur Verbesserung des Radverkehrs umgesetzt hat, bezeichnet Begemann als zu unbekannt: „Das liegt daran, dass die Stadt die Projekte schlecht kommuniziert hat.“ Laut ADFC pendeln jeden Tag mehr als 200.000 Menschen nach Bonn rein oder raus. Ziel ist es, diese Pendler künftig vom Auto auf das Fahrrad umsteigen zu lassen.

Dies würde nicht nur ihnen selbst eine komfortable und gesunde Mobilität ermöglichen, sondern auch diejenigen auf den Straßen entlasten, die nicht aufs Rad umsteigen können und weiter aufs Auto angewiesen sind. „Wenn das beschlossene Radnetz zunächst mit diesen zehn Velorouten beginnt, erwarten wir, dass die Menschen die Idee eines Radverkehrsnetzes wirklich erkennen und diese Velorouten verstärkt nutzen“, sagt ein ADFC-Sprecher.

Sylvia Gratzfeld, stellvertretende Vorsitzende des Bürgervereins Holtorf-Ungarten, dankte Kielhorn für seinen unermüdlichen Einsatz und forderte die Stadt Bonn auf, endlich für eine sichere Radroute von Holtorf an den Rhein zu sorgen.