

Bonn, den 16.04.2021

## ADFC-Stellungnahme zum städtischen Verkehrskonzept für den Wettbewerb zur Neugestaltung der Rheinuferpromenade Bonn

Die Beschlussvorlage der Verwaltung ist abrufbar unter: <https://www.bonn.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=10240&refresh=false&TOLFDNR=2001001>

### **Stellungnahme:**

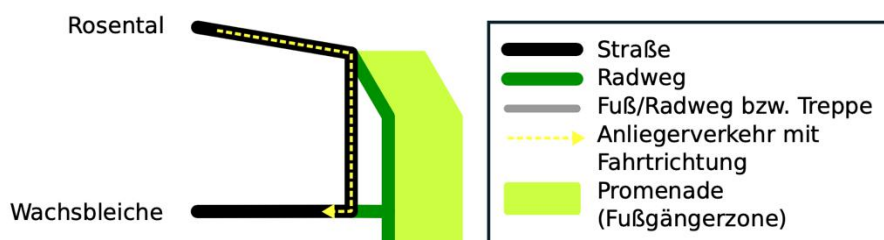
Durch die Aufnahme des von der Stadtverwaltung vorgelegten Verkehrskonzepts in die Ausschreibung für den Wettbewerb wird bereits eine Vorfestlegung für die zukünftige Verkehrsführung getroffen. Abweichungen davon sind von den teilnehmenden Büros nicht zu erwarten, zumal das Konzept um eine Karte der zu berücksichtigten KFZ-Verkehrsführungen ergänzt wurde, welches den Büros ebenfalls als Vorgabe dient.

Das zur Entscheidung vorgelegte Verkehrskonzept steht der zukünftigen Gestaltung des Rheinufers als Flaniermeile und attraktiver Radverkehrsverbindung diametral entgegen. Durchgangsverkehre werden nicht ausreichend unterbunden und an den wichtigsten Schlüsselstellen wird weiterhin der KFZ-Verkehr priorisiert. Das erklärte „Ziel des Wettbewerbs und der Entwurfsaufgabe ist es, die gesamte Uferzone einschließlich der Straßenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität, insbesondere unter den Aspekten Klimaanpassung und zukunftsweisende Mobilität, als einen neuen „Rheinuferboulevard Bonn“ zu gestalten“ kann so nicht erreicht werden.

ADFC und Radentscheid Bonn hatten im Rahmen des Bürger-Beteiligungsverfahrens ein Verkehrskonzept erarbeitet und es der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt. Teile daraus finden sich im Konzept der Stadtverwaltung wieder. An entscheidenden Stellen weicht es jedoch davon ab. Diese Stellen werden im Folgenden beschrieben.

### **Nördlicher Teil Fritz-Schroeder-Ufer (Rosental bis Wachsbleiche)**

Die Beschlussvorlage der Stadt sieht vor, die zum Rhein gelegene Fahrbahn weiterhin für den KFZ-Verkehr zu nutzen. Das ist unnötig, da der KFZ-Verkehr auf der parallel verlaufenden (zur Bebauung hin gelegenen) Fahrbahn geführt werden kann. Das ist zwingend erforderlich, da dem Fuß- und Radverkehr an dieser Engstelle sonst keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen.



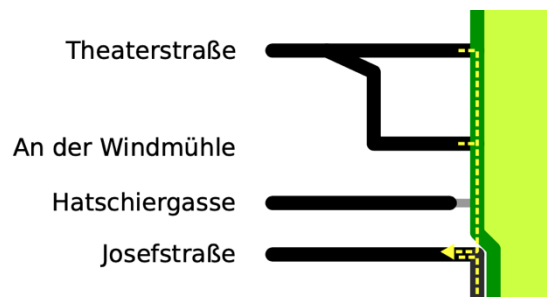
### Bereich vor der Beethovenhalle

Die Beschlussvorlage erwähnt hier lediglich die Möglichkeit, diesen Teil des Fritz-Schroeder-Ufers für den KFZ-Verkehr zu sperren. Eine solche Sperrung ist erforderlich um ausreichend Platz für Rad-/Fußverkehr und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen und wird im Konzept von ADFC und Radentscheid auch so gefordert.



### Erzbergerufer (Theaterstraße bis Josefstraße)

Hier sieht das Konzept der Stadtverwaltung eine Fahrspur für KFZ-Verkehr in südlicher Richtung vor. ADFC und Radentscheid schlagen eine Radspur vor, die ausschließlich für Bus- und Lieferverkehr sowie für die Anwohner zur Kfz-Benutzung in südlicher Richtung freigegeben wird.



### Parken Allgemein

Zum Aspekt des Parkens ist das Konzept der Stadtverwaltung uneindeutig. So heißt es „Allgemeines Parken soll nicht mehr möglich sein.“, an anderer Stelle jedoch „(Parken wird) möglichst weit reduziert“ und "kein Langzeitparken". Diesbezüglich sollte eine Klarstellung erfolgen: „im gesamten Bereich ist kein allgemeines Parken mehr vorzusehen“.

Ausreichende Alternativen, z.B. Operngarage, sind vorhanden.

### Teilabschnitt Mitte / Kennedybrücke (Josefstraße bis Rheingasse)

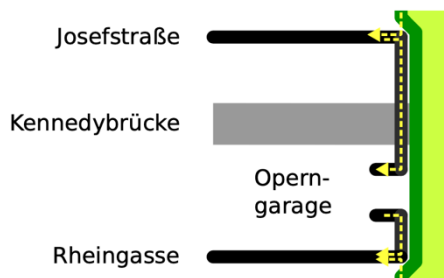
In diesem, für die Anbindung des Rheinufer an die Innenstadt entscheidenden Abschnitt, sieht die Beschlussvorlage weiterhin zwei Fahrspuren für den KFZ-Verkehr vor. Das ist unnötig und widerspricht der Zielsetzung des Wettbewerbs.

Begründet wird dies mit der Brückenumfahrt (Verkehre von Beuel kommend über die B9 nach Bad Godesberg) und der Zufahrt in die Operngarage. Diese Argumente sind nicht stichhaltig. Die bereits heute ausgeschilderte Verkehrsführung von Beuel nach Bad Godesberg verläuft über Kölnstraße -> Stiftsplatz -> Sandkaule. Das indirekte Linksabbiegen über das Rheinufer dient aktuell als Schleichweg und muss zukünftig unterbunden werden. Darüber hinaus gibt es weitere Alternativen. Nach Kappung des Cityrings besteht auch keine Notwendigkeit mehr, Verkehre Richtung Hauptbahnhof über diese Strecke zu führen. Die

Zufahrt zur Operngarage ist über die Josefstraße und die Garageneinfahrt an der Straße Berliner Freiheit/Kennedybrücke gewährleistet.

Das Konzept von ADFC und Radentscheid sieht für diesen Bereich eine Einbahnstraßenregelung Richtung Süden und eine Kappung des KFZ-Verkehrs vor der Operngarage vor. Die Ausfahrt erfolgt über die Rheingasse, die Fußgängerampel kann entfallen. Nur so bleibt an dieser, durch die Brücke entstehende, Engstelle ausreichend Platz für Fuß- und Radverkehr und eine attraktive Anbindung der Innenstadt an das Rheinufer möglich.

### Abschnitt Josefstraße – Rheingasse (Operngarage)



- Autofahrende, die von Beuel kommen, können über die Josefstraße die Zufahrt der Operngarage erreichen. Autos, die die Operngarage verlassen, fahren über die Rheingasse wieder ab. Wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens soll die Kfz-Spur in Einbahnführung in diesem Bereich getrennt vom Radweg ausgeführt werden.
- die Kfz-Spur soll zwischen Garageneinfahrt und -ausfahrt gesperrt sein (bspw. über einen absenkbaren Poller), um das Kfz-Aufkommen am Rhein wirkungsvoll auf den Zielverkehr ins Parkhaus zu beschränken.
- Durch den Wegfall der durchgehenden Kfz-Verbindung ist keine Fußgängerampel mehr notwendig. Die Querung des Radwegs soll mit einem erhöht geführten Zebrastreifen sicher gestaltet werden.
- Alternativ sollte in diesem Bereich der Opernplatz als Brücke über die Straße gezogen werden und dann über eine große Treppe und Rampe mit der Promenade verbunden werden, sodass der Zugang zum Rhein ganz ohne Straßenquerung möglich wird. Dies würde die Attraktivität der Verbindung Opernplatz–Am Boeselagerhof–Brüdergasse für Fußgänger:innen weiter steigern.

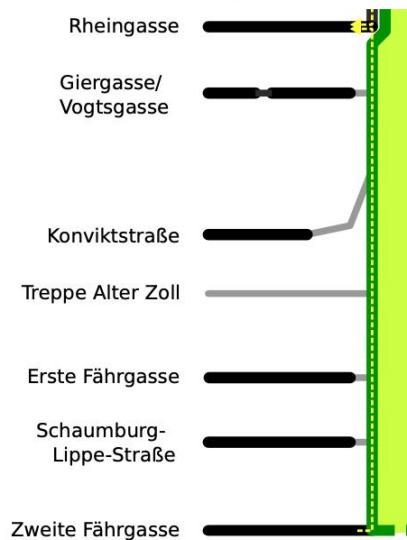
### Südlicher Teil (Rheingasse bis Zweite Fährgasse)

Die Beschlussvorlage sieht für diesen Bereich KFZ-Verkehr auf einer Fahrspur Richtung Süden vor. Das führt nicht zu einer ausreichenden Reduktion des Durchgangsverkehrs.

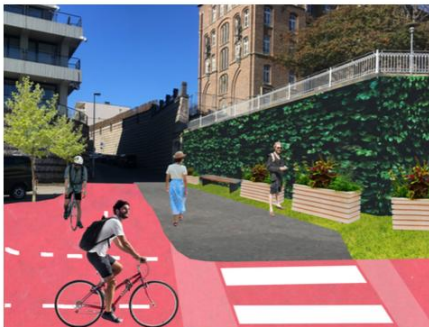
Dementsprechend spricht das Konzept der Stadtverwaltung auch nur von einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs um 50%. Dies ist ein erneuter Widerspruch mit den Zielen des Wettbewerbs. Daher sollte die vorgeschlagene Führung von ADFC und Radentscheid Teil der Wettbewerbsausschreibung werden:

- Neben dem Fußgängerbereich verläuft stadtseitig eine breite Zweirichtungsradführung
- Sonderverkehr kann die Zweirichtungsradführung in Fahrtrichtung Norden nutzen
- Haltebuchten für Busse auf der Rheinseite, wodurch ein konfliktfreier Ein- und Ausstieg gewährleistet ist

## Abschnitt Rheingasse – Zweite Fährgasse



- Ab der Einmündung Rheingasse soll die Strecke als Radweg ausgeführt werden, der für Anlieger nur in nördlicher Richtung von der Zweiten Fährgasse aus befahrbar ist. Durch diese Führung können Busse und die Anlieferer für die Schiffe und die Gastronomie direkt an der Promenade halten. Dafür sollen entsprechende Haltebuchten/Ladezonen geschaffen werden.
- Die Vogtsgasse soll für den Kfz-Verkehr nicht mehr über das Rheinufer, sondern über die Giergasse angefahren werden. Dazu müssen lediglich die Poller zwischen Giergasse und Vogtsgasse entfernt werden.
- Die Konviktstraße soll vom Rheinufer bis zum Parkplatz der Uni Fuß- und Radweg werden. Um die Barrierefreiheit zu verbessern, soll ein Teilbereich des Kopfsteinpflasters durch einen glatteren Belag ersetzt werden. Die Einbahnregelung soll aufgehoben werden, damit Kfz-Verkehr vom Koblenzer Tor aus in die Konviktstraße hinein und wieder hinausfahren kann.
- Die Einbahnstraßenregelung in der Ersten Fährgasse soll aufgehoben werden, die Straße soll dann in beide Richtungen befahrbar sein. Eine Durchfahrt ans Rheinufer soll durch Poller unterbunden werden.
- An der Rheingasse, Konviktstraße, der Treppe zum Alten Zoll, Erste Fährgasse und Schaumburg-Lippe-Straße sollen erhöht gelegte Zebrastreifen entstehen.
- Die neue Rheinbrücke kann an der Zweiten Fährgasse auf halber Höhe (an der 90-Grad-Kurve) angebunden werden.
- Es muss eine Möglichkeit geschaffen werden, damit Kfz-Verkehr auf der Adenauerallee aus Norden kommend in die Zweite Fährgasse einbiegen kann. Entweder durch Schaffung eines Linksabbieger (mit Bedarfsschaltung) oder durch eine nahegelegene Wendemöglichkeit auf der Konrad-Adenauer-Allee.



Visualisierung der Radverkehrsführung auf Höhe der Straße Erste Fährgasse



Visualisierung der Radverkehrsführung auf Höhe der Schaumburg-Lippe-Straße

### Anmerkung:

Für diesen Bereich wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung Bonn vom 13.04.2021 bereits eine Änderung am vorgeschlagenen Verkehrskonzept der Stadtverwaltung beschlossen: "die Straße wird umgewidmet zu einer Fußgängerzone mit angrenzendem Radweg. Sonderverkehr ist als Einbahnverkehr in Schrittgeschwindigkeit in südlicher Richtung zugelassen":

<https://www.bonn.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=2000307&refresh=false&TOLFDNR=2001286>