

Vorschlag des ADFC für die Umgestaltung der Kölnstraße im Bereich zwischen Wilhelmsplatz und Oxfordstraße

Die Bonner Stadtverwaltung hat Vorschläge für die Neugestaltung der Kölnstraße zwischen Oxfordstraße und Wilhelmsplatz vorgestellt und aus drei vorgestellten Varianten eine bevorzugte Variante vorgeschlagen. Dabei mussten unterschiedliche Interessen (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, mehr Grün und verbesserter Fuß- und Radverkehr, Lieferzonen, CarSharing) bei gleichzeitigem Kfz-Verkehr jeweils angemessen berücksichtigt werden.

In ihrer Gesamtabwägung (zu finden in der zugehörigen Präsentation, siehe Link unten) hat die Verwaltung die Faktoren Lieferzonen, CarSharing, Grün und Außengastronomie insgesamt höher bewertet als eine von Radfahrenden als sicher empfundene Radwegführung. Wir als ADFC halten diese von der Verwaltung bevorzugte Variante 1 nicht für zielführend im Sinne der gewünschten Radverkehrsförderung. Insbesondere, da sich abzeichnet, dass es sich bei der Kölnstraße zukünftig um eine Hauptradverkehrsverbindung handeln wird. Die Sicherheit, gerade der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden muss daher besser gewährleistet sein. Wir sehen uns darin auch durch die letzte Reform der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung bestätigt. Dort heißt es unter §1 seitdem unmissverständlich *"Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen."*

Der ADFC hat deshalb eine Variante entwickelt, bei der sowohl die Sicherheitsaspekte als auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität angemessen berücksichtigt werden.

- Der Radverkehr wird überwiegend auf Hochbordradwegen geführt. Dies schafft Sicherheit auch für Eltern mit Kindern oder Senioren/innen auf dem Radweg.
- Stadtauswärts, zwischen Stiftsplatz und Wilhelmsplatz, wird eine Umweltspur angelegt. D.h., der Kfz-Verkehr wird in diesem Bereich, bis auf Busse und Einsatzverkehre, als Einbahnstraße stadteinwärts geführt.

Warum sind Hochbordradwege wichtig?

Hochbordradwege bedeuten einen deutlich höheren (gefühlten) Schutz für Radfahrende. Und genau diese gefühlte Sicherheit benötigt man, damit auch Menschen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis (Kinder, Familien, ältere Menschen und unerfahrene Radfahrende) aufs Rad steigen. Dieses subjektive Sicherheitsgefühl ist auch Voraussetzung dafür, mehr Menschen im Alltagsverkehr zum Umstieg vom

Auto auf das Fahrrad zu bewegen. Wenn die Stadt Bonn klimaneutral werden will, braucht es mehr Menschen, die sich für das Radfahren entscheiden.

Die von der Verwaltung favorisierte Radverkehrsführung entspricht nicht den Zielen des vom Rat der Stadt Bonn mit großer Mehrheit verabschiedeten Radentscheids. Dieser sieht geschützte Radwege, Fahrradstraßen oder Umweltpuren vor.

Welche Gründe sprechen gegen den Vorschlag der Stadtverwaltung?

Unter <https://www.bonn.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=2008065&refresh=false> findet man die drei geprüften Varianten. Sie unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Führung des Radverkehrs. Die Variante 1 führt den Radverkehr über (ungeschützte) 2 m breite Radfahrstreifen und in einem Teil sogar nur über einen Schutzstreifen. In den beiden anderen Varianten 2 und 3 wird der Radverkehr über Hochbordradwege geführt, welche einen deutlich höheren (gefühlten) Schutz für Radfahrende bieten.

Vor diesem Hintergrund sehen wir folgende Punkte der Variante 1 kritisch:

- Die Radfahrstreifen sind ungeschützt angelegt. D.h., sie sind nicht vor Überfahren durch Kfz geschützt. Das wird dazu führen, dass Fahrzeuge (Lieferfahrzeuge, "mal-eben-Parker") unberechtigt darauf halten werden und Radfahrende gezwungen sind, auf die Kfz-Spur auszuweichen. Daraus resultiert ein sehr hohes Unfallrisiko und vor allem führt eine solche, als gefährlich empfundene Radverkehrsführung dazu, dass der Bereich von Radfahrenden gemieden wird. Ähnlich verhielt es sich bis zur Neuaufteilung des Verkehrsraums auf der Oxfordstraße.
- Auf der östlichen Seite, zwischen Stiftsplatz und Wilhelmplatz, wird der Radverkehr gar über einen sogenannten "Schutzstreifen" geführt. Es ist inzwischen belegt, dass Radfahrende an Schutzstreifen zu eng überholt werden. Die gestrichelte Linie suggeriert Kfz-Fahrer:innen, dass sie bis an diese heranfahren dürfen. Die vorgeschriebenen 1,5 m Überholabstand werden im Regelfall ignoriert, insbesondere da die Kfz-Spur in einer Richtung nur 2,50 m breit ist. Auch dies führt dazu, dass Radfahrende diesen Weg als unsicher und gefährlich wahrnehmen.
- Im westlichen Teil ist zwischen Radfahrstreifen und Gehweg ein Multifunktionsstreifen geplant. Darin sollen Bäume, CarSharing-Stellplätze, Außengastronomie, Parkplätze und Lieferzonen alle gemeinsam ihren Platz finden. Damit Fahrzeuge diesen Bereich erreichen können, müssen sie den Radfahrstreifen queren. Aufgrund der zentralen Lage ist mit vielen Ein- und Ausparkvorgängen zu rechnen, jeder eine Gefahr für Radfahrende.
- Am Ende der Kölnstraße an der Kreuzung zur Oxfordstraße wird der Radfahrstreifen aufgelöst und ungeschützt in den Rechtsabbieger des Kfz-Verkehrs geführt. Dies führt zu zwei Problemen: Vor der Ampel bildet sich tagsüber ein Rückstau der in Richtung Belderberg/Beuel abbiegenden Kfz. Da

der Radfahrstreifen ungeschützt geplant ist, werden rechtsabbiegenden Kfz über den Radfahrstreifen ausweichen um vor der eigentlichen Abbiegespur nach rechts zu kommen. Es ist klar, dass Radfahrende dabei behindert oder gar gefährdet werden. Zudem kommt es im Wartebereich der Ampel zu Konflikten, da sich Radfahrende und Kfz sogar die gleiche Spur teilen müssen. Einladende Radwege sehen anders aus.

Wie sieht nun der ADFC-Vorschlag aus?

Diese Zielkonflikte gilt es, bei nur begrenzt verfügbarem Platz, aufzulösen. Wir haben eine Variante entwickelt, bei der sowohl die Sicherheitsaspekte als auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität angemessen berücksichtigt werden. Sie sieht für den Radverkehr überwiegend Hochbordradwege und stadtauswärts, zwischen Stiftsplatz und Wilhelmplatz, eine Umweltspur vor. D.h., der Kfz-Verkehr wird in diesem Bereich, bis auf Busse und Einsatzverkehre, als Einbahnstraße stadteinwärts geführt. Nach unserer Analyse ist die Erreichbarkeit aller Privatgrundstücke und des Parkhauses weiterhin gesichert. Dadurch gewinnen wir den Platz, den wir für geschützte und regelkonforme Radwege benötigen. Aufgrund der geringen Bustaktung vertragen sich Rad- und Busverkehr auf dieser Strecke sehr gut.

Variante 2 der Stadtverwaltung hatte das Problem, dass aus der westlichen (stadteinwärts) Seite zwischen Wilhelmplatz und Kasernenstraße keine Baumpflanzungen möglich waren. Dem begegnen wir in unserem Vorschlag dadurch, dass wir der Raumaufteilung aus Variante 1 folgen und den Multifunktionsstreifen, der auch die Bäume enthält, zwischen Radweg und Gehweg legen. Dadurch können Baumpflanzungen in gleicher Anzahl wie bei Variante 1 erfolgen.

Der Unterschied zum städtischen Vorschlag besteht darin, dass wir den Radweg als Hochbord führen. Damit es nicht zu größeren Konflikten mit den Radweg querenden Kfz kommt, lassen wir für den Multifunktionsstreifen in diesem Bereich nur Lieferzonen, Bäume und Gastronomie zu.

Ab Höhe Stiftsplatz wechselt die Aufteilung von Radweg und Multifunktionsstreifen. Der Radweg liegt dann zwischen diesem und dem Gehweg. Dadurch können die dort geplanten Lieferzonen, CarSharing-Stellflächen und Parkstände ohne Gefährdung Radfahrender erreicht werden. Die dafür notwendigen Sicherheitsräume wurden entsprechend der Regelwerke berücksichtigt.

Fahrtzeitverluste für den ÖPNV, die sich aus einer getrennten Signalisierung an der Kreuzung Kölnstraße/Oxfordstraße ergeben könnten, werden durch die deutlichen Zeitgewinne auf der Oxfordstraße seit der Schaffung der dortigen Umweltpuren mehr als ausgeglichen (Frau Wenmakers, Geschäftsführerin der SWB, erwähnt diese hier ab Minute 1:40: <https://www.youtube.com/watch?v=sdVVmLBRPkM>) Im Zuge der

geplanten Neugestaltung des Bereichs um den Bertha-von-Suttner-Platz ist zudem von weiteren zeitlichen Verbesserungen für den ÖPNV auszugehen.

Um Stiftskirche und Stiftsplatz wieder miteinander zu verbinden, schlagen wir vor, die Fahrbahn dazwischen anzuheben und ihn visuell stärker als verbundenen Platz hervorzuheben. Dies wird den Platz als Einheit betonen und die kreuzenden Verkehre (Kfz- und Radverkehr) verlangsamen. So entsteht eine attraktive Fußverkehrsachse die sich ebenfalls positiv auf die Aufenthaltsqualität des gesamten Viertels auswirkt. Auf dem Stiftsplatz könnte zudem auch Raum für die zusätzlich gewünschte Außengastronomie geschaffen werden, wenn diese im Bereich des Multifunktionssteifens zu Konflikten führt. Tempo 30 sollte, wenn rechtlich möglich, im gesamten Bereich angeordnet werden.

Um unseren Vorschlag nachvollziehen zu können, haben wir sowohl eine Übersichtskarte erstellt als auch Querschnitte an den in der Übersichtskarte markierten Punkten A, B und C.



