

Bonn braucht eine 4. Rheinbrücke für den Rad- und Fußverkehr



Eine weitere Brücke in Bonn über den Rhein? Nur für Fußgänger und Radfahrer?

Eine Rheinbrücke zwischen 2. Fährgasse auf Bonner Seite und Ringstraße in Beuel böte Fußgängern und Radfahrern eine neue, schnelle und attraktive Möglichkeit, rasch die Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen und Wohngebiete links und rechts des Rheins zu erreichen. Und mit Blick auf den Tourismus hätte die Brücke das Potential zu einem Bonner Wahrzeichen.

Leuchtturm und touristisches Highlight für Bonn

Der Rhein ist wie eine Mauer, die Bonn in der Mitte durchschneidet. Nur über zwei Autobahnbrücken und die zentrale, aber überlastete Kennedybrücke können Fußgänger und Radfahrer den Rhein überqueren. Das führt zu Umwegen. Die neue Rheinbrücke würde dagegen zur zentralen Verbindung und zum Kern des neuen Hauptroutennetzes für den Radverkehr in Bonn. Auch in Köln

und in Remagen sind solche Fahrrad- und Fußgängerbrücken in Planung, London hat sie schon gebaut, Weil am Rhein und Konstanz ebenso.

Eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke in Bonn wäre auch eine touristische Attraktion, ein Erholungsort direkt über dem Rhein und ein visuelles Ausrufezeichen. Bäume, Sitzgelegenheiten und Cafés auf der Brücke sind denkbar, damit Bonner und Touristen den Rhein und den Blick auf das Siebengebirge aus einer ganz neuen Perspektive genießen können. Eine filigrane Brückenkonstruktion würde sich harmonisch in das Stadtbild einfügen. Ein erster Entwurf zeigt einen geneigten Pylon auf der Beueler Platte im Rheinbett, der die leichte Hängebrücke zusammen mit einem Pylon auf der Bonner Seite in luftiger Höhe über den Rheinschiffen hält. Elegant führen auf Beueler Seite drei Auf- und Abfahren geradearaus ins Beueler Zentrum sowie nach Norden und Süden ans Rheinufer.



Mögliche Gestaltung einer 4. Rheinbrücke in Bonn

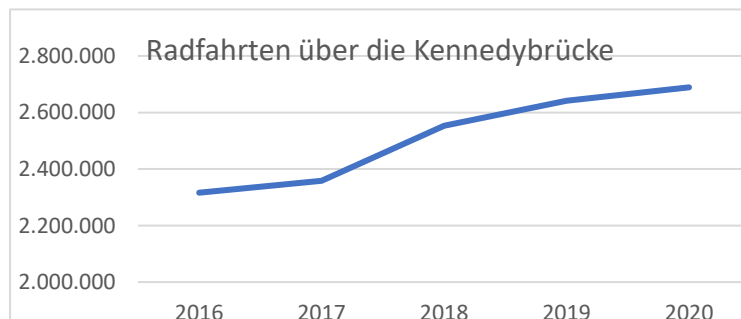
Entwurf: Horst Burbulla

Stadtrat für 4. Rheinbrücke

Der Bonner Stadtrat hat sich bereits am 7. Mai 2020 für eine 4. Rheinbrücke im Innenstadtbereich ausgesprochen, die ausschließlich dem Fahrrad- und Fußverkehr vorbehalten sein soll. Der Rat hat die Verwaltung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Die erforderlichen Mittel stehen im Haushaltsplan 2023 zur Verfügung.

Kennedybrücke an Kapazitätsgrenze

Im Jahr 2020, als der Beschluss gefasst wurde, querten 2.688.864 Radfahrer die Kennedybrücke in beiden Richtungen. Vor der Corona-Pandemie wuchs damit der Radverkehr allein auf dieser Brücke um durchschnittlich 93.000 Radfahrende pro Jahr. Die Kennedybrücke erreicht ihre Kapazitätsgrenze und muss entlastet werden, um die reale und auch die gefühlte Sicherheit zu gewährleisten. Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über den Rhein speziell für den Rad- und Fußverkehr zwischen der Kennedybrücke und der Südbrücke ist dringend geboten.

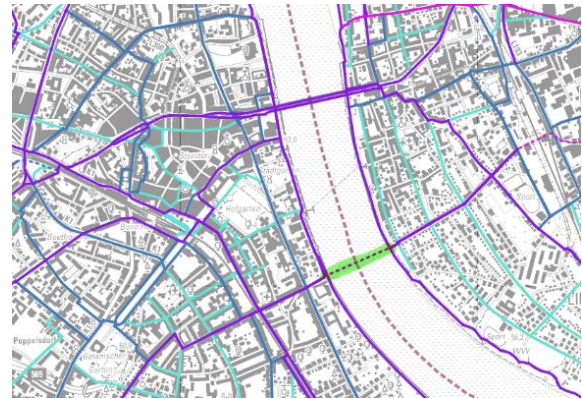


Sie hätte das Potential, den Rad- und Fußverkehrsanteil in Bonn deutlich zu steigern.

Teil des Radhaupttroutennetzes in Bonn

Die 4. Rheinbrücke ist zentraler Baustein des geplanten Haupttroutennetzes für den Radverkehr in Bonn. Die Brücke ist zentraler Lückenschluss für den Radverkehr zwischen den Haupttrouten vom Beueler Bahnhof in Richtung Bonner Südstadt mit zahlreichen Universitätsinstituten, Schulen, dem Bonner Hauptbahnhof und zum Regierungsviertel mit zahlreichen großen Arbeitgebern und sogar bis hinauf auf den Venusberg zu den

Unikliniken. Damit wäre die Brücke ideal, um gerade auch Eltern mit Kindern, Schülern und Studenten auf dem Fahrrad eine sichere und schnelle Alternative zu den hoch belasteten Knotenpunkten Bertha-von-Suttner-Platz in Bonn und dem Konrad-Adenauer-Platz in Beuel anzubieten.



Pkw-Verkehr vermeiden und verlagern

Die Stadt Bonn hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasneutralität bis 2035 unter Einhaltung des 1,5 Grad Ziels zu erreichen. Der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen lag bezogen auf den Verkehr auf Bonner

Stadtgebiet 2018 noch bei 26,8 %.

Um die selbst gesteckten Klimaziele der Stadt zu erreichen, soll motorisierter Personenverkehr vermieden und verlagert werden. Das soll insbesondere durch den Ausbau von Schienen- und Busverkehr, die Umgestaltung des motorisierten Individualverkehrs, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Förderung einer sogenannten multimodalen Mobilität erreicht werden. Dazu braucht es Anreize, die u.a. eine qualitative und quantitative Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr schaffen. Im Fahrradklimatest vergaben die Bonner Radfahrer nur die Note 4,1 für ihr Sicherheitsgefühl im Verkehr. Wenn es nicht sicher und komfortabel ist, mit dem Rad zu fahren, bleibt das Potential ungenutzt, mehr Menschen für den Radverkehr zu gewinnen. Menschen fahren vor allem dann mit dem Rad, wenn sie sich sicher fühlen. Dazu kann die neue Rheinbrücke einen großen Beitrag leisten.