

Kompromissvorschlag der Initiative „Vorfahrt-Vernunft“ für die Planung im Rahmen der Sanierung der Adenauerallee (B9) zwischen Koblenzer Tor und Bundeskanzlerplatz

1 Bestandteile der Variante 2 der Verwaltungsvorlage

1.1 Nördlich der Weberstraße:

- Einrichtung Protected Bike Lane (PBL) → Breite: Ø 2,70 m
- Verdoppelung der vormals geplanten Ladezonen auf der Adenauerallee unter Einbeziehung der Nebenstraßen.
- Prüfauftrag für eine zusätzliche Ampelquerung auf Höhe Juridicum.

1.2 Südlich der Weberstraße:

- Radweg mit geringerer Breite als PBL (Mindestmaß 2 m).
- „Überfahung“ des Fahrradweges in Ausnahmefällen möglich (z.B. bei Lieferungen, Umzügen).
- Einrichtung eines etwas breiteren Fahrstreifens auf der Autospur, auf der ggf. PKWs oder kleinere LKWs überholt werden könnten.
- Verdoppelung der vormals geplanten Ladezonen auf der Adenauerallee unter Einbeziehung der Nebenstraßen.

2 Chancen der Verwaltungsvorlage

- Wir bewerten es positiv, dass die Stadt sich in ihrer Planung beweglich zeigt.
- Wir bewerten es positiv, dass die Radmessungen bei dem Kompromissvorschlag berücksichtigt werden → die meisten Radverkehre fallen nördlich der Weberstraße an. Südlich der Weberstraße haben wir keine Herausforderungen mit dem Fahrradverkehr.
- Deshalb ist eine differenzierte Betrachtung der Adenauerallee nördlich vs. südlich der Weberstraße grundsätzlich sinnvoll.
- Der Verzicht auf eine baulich getrennte Protected Bike Lane (PBL) in voller Breite südlich der Weberstraße ist sinnvoll. Darin sehen wir auch das implizite Eingeständnis ist, dass es nach der Sanierung der Sinkkästen auf der Adenauerallee offensichtlich doch nicht zwangsläufig zu der Installation einer Protected Bike Lane kommen muss – dies wurde bisher stets von der Stadtverwaltung behauptet.
- Breiterer Verkehrsraum für Kfz südlich der Weberstraße ist sinnvoll, weil dadurch Ausweich- & Überholmöglichkeiten bei Lade- / Liefer- / Müllverkehren gegeben werden.

- Die Ausweitung von Lade- und Lieferzonen über die gesamte Adenauerallee ist grundsätzlich positiv. Ein Austausch über die Lokalisierung dieser Zonen ist noch erforderlich.

3 Defizite der Verwaltungsvorlage

3.1 Grundsätzlich:

- Die Verkehrsführung auf der Adenauerallee muss als Teil eines Regionalen Verkehrskonzeptes gesehen werden.
- Die Verkehre auf der Straße „Am Hof“ und „Am Hofgarten“ haben sich aufgrund der Kappung des Cityrings und des Engpasses Adenauerallee als ausgesprochen stauanfällig erwiesen. Diese Herausforderung greift die Verwaltungsvorlage nicht auf.

3.2 Nördlich der Weberstraße:

- Die im Rahmen des Verkehrsversuches kritisierte Aufteilung des Verkehrsraums nördlich der Weberstraße bleibt bestehen. Auch nördlich der Weberstraße gibt es Lade- / Liefer- / Müllverkehre, die zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen führen werden. Stausituationen sind künftig auf diesem Teilstück der Adenauerallee zu erwarten und werden im Berufsverkehr auch südlich dieses Streckenabschnitts Staus verursachen.
- Fazit: Es verbleibt zu wenig Platz für die PKWs und LKWs. Überholvorgänge von stehenden LKWs werden auch künftig bei dieser Straßenaufteilung nicht möglich sein. Es muss aber das Ziel sein, dass selbst ein LKW an einem anderen, stehenden LKW vorbeikommt.
- Eine zusätzliche Querung für Fußgänger auf Höhe des Juridicums ist aus unserer Sicht nicht nötig, da es durch die U-Bahnstation „Juridicum“ bereits eine Fußgängerquerung der B9 gibt. Für Wirtschaftsverkehre ist eine zusätzliche Querung nicht relevant.
- Die Abflussverkehre aus der Marktgarage und der Unigarage, die derzeit alle über die Straße „Am Hofgarten“ auf die Adenauerallee einmünden, haben sich durch die Kappung des Cityrings und die Kapazitätsverknappung auf der Adenauerallee als sehr stauanfällig erwiesen. Dieser missliche Zustand wird durch den vorliegenden Kompromissvorschlag nicht behoben.

3.3 Südlich der Weberstraße:

- Ein Radweg mit zwei Metern Breite nimmt dem Autoverkehr immer noch zu viel Platz. Südlich der Weberstraße gibt es keine Herausforderungen durch „Fahrradmagnete“ wie das Juridicum.

- Zu wenig Platz für Autoverkehre heißt, dass Überholvorgänge von stehenden LKWs künftig kaum möglich sein werden. Es muss aber das Ziel sein, dass ein LKW an einem anderen, stehenden LKW vorbeikommt. Keinesfalls darf eine Spurbreite wie auf der Kennedybrücke eingerichtet werden, da diese für Überholvorgänge zu schmal ist – wie die jahrelange Erfahrung zeigt.

4 Unsere Vorschläge für einen tragfähigen Kompromiss

4.1 Grundsätzlich:

- Die Adenauerallee ist nur ein „Puzzlesteinchen“ in der Mobilitätspolitik der Region Bonn/Rhein-Sieg. Es bedarf eines Regionalen Masterplanes im Sinne eines Verkehrskonzeptes der Stadt Bonn und der Rhein-Sieg Kommunen über die verschiedenen Verkehrsmittel hinweg. Die Wirtschaft wird sich mit einem Fachbeitrag hier gerne einbringen und steht weiterhin als Gesprächspartner für den fachlichen Austausch bereit.
- Nach der Umgestaltung der Zweiten Fährgasse/Rathenauufer wie auch auf der Kaiserstraße oder entlang der Rheinuferpromenade stehen gute Alternativen für den Radverkehr zur Verfügung.
- Eine Verschiebung der bevorstehenden Ratsentscheidung zur Adenauerallee wäre sinnvoll, um Ideen und Gedanken abzuwägen und zu vernünftigen Entscheidungen zu kommen.

4.2 Nördlich der Weberstraße:

- Vorfahrt-Vernunft ist bereit, die Einrichtung eines markierten Radweges auf der Adenauerallee nördlich der Weberstraße als Kompromissangebot mitzutragen.
- Die **Spurbreite** für diesen Fahrradweg müsste **geringer ausfallen**, als wir dies im Rahmen des Verkehrsversuches gesehen haben. Ein schmaler ausfallender Fahrradweg sollte nach unserem Ermessen nicht als PBL, sondern als markierter Fahrradweg gestaltet werden, da Fahrräder einander auf einer schmalen PBL nicht mehr überholen könnten.
- Das Ziel wäre, dem **Kfz-Verkehr mehr Platz einzuräumen**. Das Überholen von stehenden Fahrzeugen (z.B. Müllabfuhr / Lieferverkehr) muss selbst für LKWs künftig möglich sein → zwei LKWs müssen aneinander vorbeikommen können. Zwei Kompromissvarianten bieten sich dafür an:
 - Kompromissvariante 1: Einrichtung von drei Fahrspuren für den Autoverkehr, von denen die mittlere Fahrspur als Wechselverkehrsspur eingerichtet wird. (siehe Abbildung 1)
 - Kompromissvariante 2: Einrichtung einer breiteren Autospur in jede Richtung, die das Überholen von stehenden Fahrzeugen (z.B. Müllabfuhr / Lieferverkehr) selbst für LKWs zulässt → zwei LKWs müssen aneinander vorbeikommen können. (siehe Abbildung 2)

4.3 Südlich der Weberstraße:

- Unsere Präferenz für die Verkehrsführung südlich der Weberstraße ist, den Zustand wie vor dem Verkehrsversuch wiederherzustellen. Denn wir haben südlich der Weberstraße keine Herausforderungen beim Fahrradverkehr.
- Alternativ und als Kompromiss würden wir die Einrichtung eines markierten Radweges auch südlich der Weberstraße mittragen. In diesem Fall wäre wie unter 4.2 beschrieben vorzuziehen.
- Dort wo es breite Bürgersteige gibt, sollten Mischformen von Geh- und Fahrradverkehren eingerichtet werden.

4.4 Cityring wieder teilweise öffnen:

- Der Cityring sollte wieder geöffnet werden, auch für **Abflussverkehre** aus der Marktgarage und der Unigarage. Das Ausfahrmodell der Münsterplatzgarage ist für uns beispielgebend. Die Pläne für die Neubebauung des Busbahnhofes wären anzupassen.
- Autofahrer aus der Marktgarage kommend könnten über die Straße „Am Hof“ auf die Maximilianstraße in westlicher Richtung abliefern. Dies würde zu einer Reduzierung der Verkehre auf der Straße „Am Hofgarten“ und auf der Adenauerallee führen.
- Autofahrer aus der Unigarage kommend könnten ebenfalls über die Straße „Kaiserplatz“ auf die Maximilianstraße in westlicher Richtung abliefern.
- Zur weiteren Entlastung der Verkehre, die durch das Koblenzer Tor müssen, sollte der Cityring für Verkehre, die über die Stockenstraße kommen, wieder geöffnet werden. Eine Öffnung des Cityrings für Verkehre, die über die Rathausgasse kommen, ist damit nicht intendiert.

Vorfahrt-Vernunft ist eine Initiative der Wirtschaftsorganisationen Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, Kreishandwerkerschaft Bonn•Rhein-Sieg, Handwerkskammer zu Köln, Haus & Grund Bonn/Rhein-Sieg, Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen und city-marketing Bonn. Das Bündnis setzt sich dafür ein, dass Wirtschaftsverkehre in der Region Bonn/Rhein-Sieg möglichst schnell und effizient fließen können und eine gute Erreichbarkeit von Geschäften, Kunden, Gewerbestandorten und Büros gewährleistet bleibt. Mehr erfahren Sie unter www.vorfahrt-vernunft.de.