

UMDENKEN.
TEIL II:
MASSNAHMEN FÜR EINE
KLIMAGERECHTE
VERKEHRSWENDE IN BONN

FRIDAYS FOR FUTURE BONN
PARENTS FOR FUTURE BONN



Inhaltsverzeichnis

Fridays for Future Bonn Parents for Future Bonn	1
Präambel.....	5
Ausgangslage	7
Motorisierter Individualverkehr	8
Rad- und Fußverkehr	9
ÖPNV	11
Maßnahmen	12
1. Verkehrswende durch Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs	14
1.1. Tempolimit	14
1.1.1 Aktuelle Situation	14
1.1.2 Mögliche Maßnahmen	14
1.1.3 Begründung	15
1.2. Verkehrslenkung	16
1.2.1 Aktuelle Situation	16
1.2.2 Mögliche Maßnahme	17
1.2.3 Begründung	18
1.3. Park-, Ride- and Bike-Anlagen	21
1.3.1 Aktuelle Situation	21
1.3.2 Mögliche Maßnahmen	21
1.3.3 Begründung	22
1.4. Parkraumbewirtschaftung	23
1.4.1 Aktuelle Situation	23
1.4.2 Mögliche Maßnahmen	24
1.4.3 Begründung	26
2. Verkehrswende durch Stärkung des Radverkehrs	27
2.1 Mehr Geld für den Radverkehr	27
2.1.1 Aktuelle Situation	27
2.1.2 Mögliche Maßnahmen	28
2.1.3 Begründung	29
2.2 Umbau der Hauptverkehrsachsen für den Radverkehr	32
2.2.1 Aktuelle Situation	32
2.2.2. Mögliche Maßnahmen	32

2.3	Umbau von Kreuzungen	44
2.3.1	Aktuelle Situation	44
2.3.2	Mögliche Maßnahme	45
2.3.3	Begründung	46
2.4.	Umbau von Radwegen	47
2.4.1	Aktuelle Situation	47
2.4.2	Mögliche Maßnahmen	47
2.4.3	Begründung	48
2.5	Ausbau der Fahrradstraßen	49
2.5.1	Aktuelle Situation	49
2.5.2	Mögliche Maßnahmen	49
2.5.3	Begründung	54
2.6	Mängelbeseitigung auf den Fahrwegen	55
2.6.1	Aktuelle Situation	55
2.6.2	Mögliche Maßnahmen	55
2.6.3	Begründung	55
2.7	Aufklärung und Werbung für den Fahrradverkehr	56
2.7.1	Aktuelle Situation	56
2.7.2	Mögliche Maßnahme	56
2.7.3	Begründung	57
2.8	Grüner Pfeil für den Radverkehr	57
2.8.1	Aktuelle Situation	57
2.8.2	Mögliche Maßnahmen	58
2.8.3	Begründung	58
2.9	Grüne Welle für Radfahrende	59
2.9.1	Aktuelle Situation	59
2.9.2	Mögliche Maßnahmen	59
2.9.3	Begründung	60
2.10	Fahrradstellplätze-Ausbau	60
2.10.1	Aktuelle Situation	60
2.10.2	Mögliche Maßnahmen	60
2.10.3	Begründung	60
2.11	Ausgeschildertes Radverkehrsnetz und Routen	61
2.11.1	Aktuelle Situation	61
2.11.2	Mögliche Maßnahmen	61
2.11.3	Begründung	62

3. Verkehrswende durch starken Öffentlichen Personennahverkehr	63
3.1 Verlässlicher und attraktiver ÖPNV	63
3.1.1 Aktuelle Situation	63
3.1.2 Mögliche Maßnahmen	63
3.1.3 Begründung	69
3.2 Bürger*innenticket	70
3.2.1 Aktuelle Situation	70
3.2.2 Mögliche Maßnahme	70
3.2.3 Begründung	71
3.3 Vergünstigung der Fahrradmitnahme im ÖPNV	73
3.3.1 Aktuelle Situation	73
3.3.2 Mögliche Maßnahme	73
3.3.3 Begründung	74
3.4 Linienbusflotte – Umrüstung und Neuanschaffung	74
3.4.1 Aktuelle Situation	74
3.4.2 Mögliche Maßnahmen	75
3.4.3 Begründung	75
3.5 Schiffsverkehr	75
Fazit.....	77
Unterstützende Organisationen	79

PRÄAMBEL

Bonn als **Sitz des Klimasekretariats der Vereinten Nationen** hat eine wichtige **Vorbildfunktion** bei der Bekämpfung des Klimawandels. Uns ist bewusst, dass die absoluten CO₂-Emissionen in der Stadt Bonn von 1990 bis 2016 um 25% gesunken sind¹. Allerdings sind die **Emissionen im Bereich Verkehr** in diesem Zeitraum um 12% **gestiegen**². Damit entfallen auf diesen Bereich rund **40% der gesamten CO₂-Emissionen** in Bonn³! Hierbei ist noch nicht einmal der Pendlerverkehr erfasst, der 2018 in Bonn bei ca. 140.000 Einpendler*innen – pro Tag! – lag⁴, und zu einer erheblichen Steigerung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens führt. Der immer weiter wachsende motorisierte Individualverkehr verursacht einen erheblichen Teil der Bonner CO₂-Emissionen, starke Feinstaub- sowie Lärmbelastungen und stößt bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen. Die kontinuierlichen, immer noch gegenteiligen Entwicklungen zur nötigen Emissionssenkung im Verkehrssektor zeigen, dass die Verkehrsplanung der letzten Jahre in die falsche Richtung ging und im Punkt Zukunftsfähigkeit gescheitert ist. Total unverständlich ist, dass die Stadt bis heute keine Konsequenzen daraus gezogen hat und veraltete Verkehrs- und Mobilitätskonzepte immer noch nicht überdacht, geschweige denn geändert hat.

Seit mehr als einem Jahr geht Fridays for Future Bonn gemeinsam mit Parents for Future und anderen zivilgesellschaftlichen Gruppen und Engagierten regelmäßig auf die Straße, um alle Entscheidungsträger*innen endlich zum Handeln zu bewegen. Die Stadt Bonn hat durch einen von uns mit-initiierten Bürgerantrag im Juli 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Jedoch ist seither wenig Konkretes im Klimaschutz der Stadt passiert, selbst der **von der Stadt**

¹ <https://www.bonn.de/themen-entdecken/umwelt-natur/klimaschutzziele.php>

² <https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/klimaschutz/CO2-Bilanz-Bonn-2016.pdf>

³ <https://www.bonn.de/medien-global/amt-56/klimaschutz/CO2-Bilanz-Bonn-2016.pdf>

⁴ <https://www.pendleratlas.nrw.de>

erstellte Maßnahmenkatalog aufgrund der Ausrufung des Klimanotstands⁵ **wird seinem Namen bei weitem nicht gerecht**. Deswegen haben wir im Mai 2020 einen eigenen Maßnahmenkatalog für ein klimagerechtes, nachhaltiges Bonn veröffentlicht. Da insbesondere im Bereich Verkehr in Bonn großer Nachbesserungsbedarf besteht, legen wir nun einen gesonderten, detaillierten Katalog für diesen Sektor vor. Dieser geht beispielhaft, jedoch sehr konkret auf alle wesentlichen Bereiche des Verkehrs ein.

⁵ <https://www.bonn.de/pressemitteilungen/januar/klimanotstand-in-bonn-stadt-stellt-massnahmenkatalog-vor.php#:~:text=150%20konkrete%20Vorsch%3%A4ge%20enth%3%A4lt%20ein,ben%3%B6tigt%20sie%20einen%20politischen%20Beschluss>

AUSGANGSLAGE

Grundsätzlich positiv anzumerken ist, dass in diesem Jahr mehrere neue Fahrradstraßen geschaffen wurden. Dies ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Doch die Stadt hat sich durch die Ausrufung des Klimanotstands dazu bekannt, dass die Klimakrise unsere Existenz bedroht: Ein Vorgehen in kleinen Schritten ist in so einer existenziellen Krise nicht ausreichend. Dies und auch andere bisherige Verkehrsmaßnahmen der Stadt sind nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Denn die Klimakrise lässt sich nicht durch Lippenbekenntnisse zu besserer Radinfrastruktur und Anbringung neuer Straßenschilder verhindern. Es ist ein Paradox, wie die Stadt Bonn in Zeiten einer nötigen großen Verkehrswende weitere Fahrpreiserhöhung des VRS hinnehmen konnte und dadurch weiterhin eines der teuersten ÖPNV-Angebote im Land aufrechterhält⁶. Wir schließen daraus, dass im Stadtrat noch nicht angekommen ist, wie **dringend sofort und entschlossen gehandelt werden muss**.

Verkehr und Mobilität müssen grundlegend überdacht werden. Die Stadt muss bei allen Transportmitteln **Kosten- und Klimawahrheit** schaffen und dieses transparent machen. Eine nachhaltige Stadt muss ihre Mobilitätsangebote danach richten, was am meisten zum Wohle der Allgemeinheit und zum Umweltschutz beiträgt, nicht danach, was der bisherige Status quo ist. Die Priorisierung des **motorisierten Individualverkehrs** (im Folgenden **MIV**) vor Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV muss grundlegend geändert und an die aktuellen Herausforderungen einer **nachhaltigen Verkehrstransformation** angepasst werden.

Die Stadt **Gent** kann als ein **gutes Beispiel** für ein solches Umdenken im Verkehrsbereich dienen. Noch vor wenigen Jahren befand sie sich in einer ähnlich prekären Verkehrssituation wie Bonn, mit einem sogar noch höheren MIV-Aufkommen als hier. Trotz knapper Haushaltskassen hat die Stadt es geschafft, durch eine neue, konsequente Priorisierung der Verkehrsformen, durch gezielte Investitionen und transparente, gute Kommunikation eine Verkehrswende zu beginnen. Das entschlossene Handeln der Stadt spricht für sich. Die Stadt wurde attraktiver für Bewohner und Besucher, der

⁶ <https://www.testberichte.de/tb/nahverkehr-ranking.html>

Radverkehrsanteil ist auf über 30% gesprungen, während der städtische MIV deutlich abgenommen hat. Wir empfehlen, die **Präsentation⁷ über die neue Prioritätensetzung und die in Gent ergriffenen Maßnahmen** anzuschauen und wünschen uns ein vergleichbares Umdenken und zielgerichtetes Handeln auch für Bonn.

Da die Stadt Bonn die grundlegenden Problematiken und Interaktionen der verschiedenen Verkehrsträger in Bonn und ihre Bedeutung für den Klimaschutz anscheinend noch nicht realisiert hat, sind sie hier im Detail aufgeführt.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die Nutzung eines Autos wird heutzutage von vielen Menschen noch als unausweichlich angesehen. Dies liegt zum Teil an Gewohnheiten und einer kostenmäßigen Bevorzugung des MIV, für den es viel Freiraum und keine klimagerechte Vollkostenrechnung bei Parkgebühren, Anwohnerparkausweisen etc. gibt. Vor allem aber spielen hier schlechte Alternativen eine Rolle: Die Alternative ÖPNV zeichnet sich in Bonn durch Unzuverlässigkeit, Überlastung zu Hauptverkehrszeiten sowie hohe Preise und eine längere Reisedauer aus. Die Alternative Fahrrad stellt sich als gefährlich, stressbelastend und als Verkehrsmittel zweiten Ranges dar. Eine alltägliche Nutzung des Fahrrads kommt in Bonn nur für besonders sichere und robuste Fahrradfahrer*innen, oder für diejenigen, die sich eine andere Mobilitätsform nicht leisten können, in Frage. Für Arbeitnehmer*innen, die aus ländlichen Gebieten tagsüber mit dem Auto in die Stadt pendeln, gibt es oft keine oder nur schlechte und teure Alternativen. Das Auto ist selbst innerhalb der Stadt oft noch das schnellste, aber vor allem günstigste und bequemste Verkehrsmittel.

Aber: Das **Verbrenner-Auto** emittiert nicht nur **Treibhausgase** und trägt damit einen erheblichen Anteil an der Klimakrise, es ist auch hauptverantwortlich für die **schlechte Luftqualität** innerhalb der Stadt. Weiterhin verringert die hohe **Lärmbelästigung** durch den Autoverkehr auch die Lebensqualität der Anwohner*innen viel befahrener Straßen (= Verkehrslärm). Das **fossil betriebene Auto ist nach dem Flugzeug das klimaschädlichste** und,

⁷ <http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Ghent-Edutech-Yves-de-Baets.pdf>

unabhängig von der Antriebsart, **das platzraubendste Verkehrsmittel**. Denn ein PKW beansprucht während der Nutzung ebenso wie außerhalb der Nutzungszeit viel Raum. Dieser ist in der Stadt aber besonders limitiert. Das Auto nimmt somit anderen Verkehrsmitteln und möglichen Grünflächen Platz weg, selbst wenn es nicht zur Fortbewegung genutzt wird. Aus diesen Gründen ist eine Einschränkung des Autos als Verkehrsmittel innerhalb der Stadt mehr als überfällig. Der immer noch hohe Verkehrsanteil des Autos in der Stadt Bonn, der auf mehreren Ebenen zu Lasten des Allgemeinwohls geht, weist auf die längst überfällige Reformbedürftigkeit der Stadtplanung hin.

Zugunsten von Klima und Allgemeinwohl ist es also notwendig, den **Autoverkehr besonders im städtischen Raum** ab sofort kontinuierlich **einzuschränken**. Nur dann können andere Mobilitätsformen verbessert und attraktiver gestaltet werden, indem ihnen zusätzlicher Platz eingeräumt werden kann.

Restriktionen für den Autoverkehr dürfen jedoch nicht ohne Vorwarnung, Erläuterung und gute Alternativen geschehen, schließlich haben die Bürger*innen sich den jetzigen Verkehrsgegebenheiten einfach angepasst. Um bei der anstehenden Verkehrswende keine Bürger*innen abzuhängen, muss eine Einschränkung des Autoverkehrs Hand in Hand mit der Attraktivitätssteigerung anderer Mobilitätsformen erfolgen, speziell für die durch Einschränkungen betroffenen Gruppen und sozial Schwächere.

RAD- UND FUSSVERKEHR

Die einfachste Möglichkeit, sich besonders über kurze Strecken innerhalb der Stadt fortzubewegen, ist zu laufen. Es gibt in Bonn jedoch Gegebenheiten, die das **Potenzial des Fußverkehrs** stark behindern und einschränken. Einige Beispiele: Große Kreuzungen, bei denen Fußgänger*innen über mehrere Ampeln gehen müssen, um zu ihrem Ziel zu gelangen, brauchen viel Zeit und stören den Komfort der Fußgänger. Besonders negativ sind hier Vier-Arm-Kreuzungen, in denen einzelne Fußgängerüberwege entfernt wurden, so dass es nötig ist, drei Ampeln zu überqueren, nur um auf die andere Straßenseite zu gelangen. Fußwege müssen für alle Menschen nutzbar sein, auch für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Fußwege sollten daher Stufen-/ Bordsteinkanten-frei auf einer Ebene verlaufen, besonders an Ein- und Ausfahrten sowie bei Einmündungen. In verkehrsberuhigten Bereichen ist es

essentiell, durch die Bauweise zu vermitteln, dass Fußgänger*innen hier Vorrang haben. Bonn hat diesbezüglich großen Nachholbedarf.

Fahrradfahren ist neben dem Zu-Fuß-Gehen die klimafreundlichste Mobilitätsform. Dennoch ist Radfahren in Bonn oft eine der anstrengendsten und unangenehmsten Methoden, um von A nach B zu kommen. Geringfügige Gründe dafür sind vielfältig und reichen vom Fehlverhalten und mangelndem Respekt der Autofahrer*innen bis hin zu wetterbedingten Unannehmlichkeiten. Das wirklich grundlegende Problem für die Unattraktivität des Fahrrads in Bonn ist jedoch die schlecht ausgebaute und lückenhafte **Fahrradinfrastruktur** der Stadt. Die Radfahrer*innen sind oft gar nicht oder nur durch eine markierte Linie auf der Fahrbahn von den vorbeifahrenden Autos getrennt und somit nicht geschützt.

An den meisten **Kreuzungen** – wo Radfahrer*innen am stärksten gefährdet sind – gibt es keine bauliche Trennung. Radfahrer*innen sind also trotz ihrer viel geringeren Geschwindigkeit und Größe aufgefordert, sich wie ein Auto zu verhalten und sich in den Verkehrsfluss, etwa zum Linksabbiegen, einzureihen. Besonders schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen wie Senioren*innen oder Kindern ist dies nicht zumutbar und führt schnell zu schweren oder gar tödlichen Unfällen.

Ein weiteres Problemfeld ist das leider sogar öfter tödlich endende **Rechtsabbiegen** von Autos und LKWs, die die direkt neben ihnen stehenden Radfahrer*innen übersehen. Durch eine **getrennte Verkehrsführung** wären diese objektiven Sicherheitsrisiken verringert und auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen wäre deutlich verbessert. Schließlich würde auch der Komfort durch eine bauliche Trennung des Radverkehrs steigen, denn die wenigsten Menschen empfinden es als angenehm, direkt neben lauten, schadstoff-produzierenden Autos zu fahren und haltenden, ein- und ausparkenden Autos sowie plötzlich geöffneten Autotüren ausweichen zu müssen.

Die schwierige Situation für Radfahrer*innen führt dazu, dass eher besonders verkehrssichere Menschen sich zutrauen, das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zu nutzen, mit dem Ergebnis, dass vor allem Kinder und Jugendliche von ihren Eltern mit dem Auto herumchauffiert werden, was zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führt und sie in ihrer Unabhängigkeit einschränkt.

Aber auch für Erwachsene ist das Radfahren in Bonn wegen der schlechten Infrastruktur eine Zumutung. So ist ein Umstieg in den ÖPNV oder auf ein

Leihrad durch fehlende entsprechend vernetzte Park-and-Ride-Parkplätze oft nicht machbar.

Eine Verkehrswende im Sinne des Klimas und der damit einhergehenden Erhöhung der Lebensqualität aller kann nicht ohne einen sicheren, komfortablen und insgesamt attraktiven Radverkehr geschehen. Um dies zu gewährleisten, müssen Radwege grundlegend ausgebaut, baulich getrennt und besonders an Kreuzungen möglichst konfliktfrei mit den restlichen Verkehrsformen geführt werden.

Radfahren muss für alle Menschen einfacher, bequemer und sicherer werden.

ÖPNV

Der ÖPNV muss nach dem Rad- und Fußverkehr im Sinne der Kostenwahrheit⁸ das zweit-attraktivste Fortbewegungsmittel einer Stadt sein. Da ab einer Wegstrecke von 6 km das Fahrrad wegen der im Vergleich zum ÖPNV oder Auto längeren Fahrzeit an Attraktivität abnimmt, bevorzugen viele Menschen für längere Strecken den ÖPNV oder den MIV. Für längere Wegstrecken mit mehr als 6 km ist der ÖPNV sogar noch bedeutender.

Der **ÖPNV** muss für alle Menschen **erschwinglich und nutzbar** sein. Dies bedeutet in erster Linie eine soziale, faire Finanzierung des ÖPNVs sowie durchgehende Barrierefreiheit. Von diesen Kriterien ist Bonn mit einem der teuersten ÖPNV-Angebote Deutschlands und einem keineswegs barrierefreien Umstiegsknotenpunkt am Hauptbahnhof aktuell noch weit entfernt. Trotz der teuren Preise erlaubt sich die SWB durch Bus- und Bahn-Ausfälle, Pendler*innen im Stich zu lassen. Das Vertrauen in den ÖPNV ist gering, die Verlockung des privaten Autos für die tägliche Fahrt zur Arbeit hoch. Denn Fahrzeiten sind teilweise lang, tangentielle Verbindungen der Stadtteile bestenfalls adäquat und die Pünktlichkeit ungewiss. Für eine richtige Verkehrswende müssen **verlässliche Mobilitätsketten** mit möglichst direkten Tür-zu-Tür-Angeboten und kurzen Umstiegswegen gefördert werden. Nur

⁸ <https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse>

dann und in Kombination mit einem Kostenvorteil gegenüber dem MIV kann sich eine nachhaltige Verkehrswende durchsetzen.

Wir erwarten, dass die Stadt Bonn auch im Verkehrssektor ihren Beitrag leistet, um die globale Erderwärmung auf unter 1,5° C zu begrenzen. Doch bisher hat die Stadt auf unsere Forderungen nach konsequenten Maßnahmen für eine lebenswerte Zukunft nur mit Lippenbekenntnissen anstatt mit Konzepten und wirklichen Taten reagiert. Denn der Bonner Anteil zur Erreichung der Pariser Klimaziele kann weder mit den bisherigen Bonner Klimakzept-Plänen, dem Ausruf des Klimanotstandes, noch mit den bisher ergriffenen oder sogar den geplanten Maßnahmen erreicht werden. Wir nehmen nicht hin, dass die Stadt, in der wir leben, uns weiterhin in die Klimakrise hineinsteuert.

Bonn hat kreative und gebildete Menschen, oftmals kurze Wege und aktive Umwelt- und Klimaverbände, die gut mit dem Umland vernetzt sind. Auf dem Weg zur Lösung der Klimakrise gibt es viele Chancen, um Bonn zu einer noch lebenswerteren, nachhaltigen Stadt zu machen und es wird Zeit, dass wir diese Chancen nutzen. Es ist daher notwendig, dass die Stadt Bonn wirkliche Konzepte umsetzt und eng mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Klimaverbänden – wie beispielsweise dem Radentscheid und der For-Future-Bewegung – zusammenarbeitet und Mobilität zukunftsorientiert und nachhaltig gestaltet.

MASSNAHMEN

Unsere Forderungen sind sicherlich ambitioniert. Sie resultieren aber daraus, dass uns bewusst ist, welches hohe Maß an Handlung nötig ist, um ein CO₂-neutrales Bonn bis 2035 zu erreichen. Denn nur so kann Bonn seinen Beitrag zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad leisten. Wir stellen mit unseren Maßnahmen zur Verkehrswende konstruktive, realistische Lösungsansätze für die schwierige Verkehrssituation in Bonn vor. Der Umfang und die Dimension unserer Maßnahmen zeigen, **was nötig wäre für eine nachhaltige und vor allem sozial verträgliche Verkehrswende**, die alle Menschen mitnimmt. Diese Maßnahmen sind nicht als Einzelmaßnahmen, sondern als zusammenhängend und voneinander abhängig zu betrachten. Das Umsetzen oder auch nicht Umsetzen der einen Maßnahme wird einen Einfluss auf die Effektivität einer anderen Maßnahme mit sich bringen.

Wir haben uns mit diesen Vorschlägen und Forderungen vor allem auf den Bonner Citybereich konzentriert. Entsprechende Maßnahmen fordern wir aber konsequent für ganz Bonn, inklusive Bad Godesberg, Mehlem, Beuel etc.

Nur dann ist eine wirkliche Bonner Verkehrswende möglich, mit der die Stadt dem massiven, schädlichen Anteil des Verkehrs an der Klimakatastrophe Einhalt gebieten und Klimaneutralität 2035 erreichen kann.

Um die Zukunft der nachfolgenden Generationen zu sichern, können wir nicht weiter nur das möglichst leicht politisch Machbare tun, sondern sind gezwungen, alle Mittel zu ergreifen, um die wirklich erforderlichen Maßnahmen umzusetzen.

1. VERKEHRSWENDE DURCH EINSCHRÄNKUNG DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS

1.1. TEMPOLIMIT

1.1.1 Aktuelle Situation

In vielen Gebieten der Stadt Bonn beträgt die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, insbesondere auf größeren, viel befahrenen Straßen. Diese Geschwindigkeit ist für Autofahrer*innen aber nur in einem ständigen Hin und Her in Teilen erreichbar, weil der Verkehrsfluss beispielsweise durch Ampeln, einparkende Fahrzeuge oder Stau gestört wird. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h und das permanente Bremsen und Beschleunigen im Stadtverkehr verringert die Sicherheit von Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen und führt zu einem höheren Risiko für schwere Unfälle. Zusätzlich trägt das häufige Bremsen und Beschleunigen auf 50 km/h zu einer erhöhten Lärm- und Feinstaubbelastung bei. Die Nutzung des Fahrrads statt eines Autos bleibt dabei wenig attraktiv. Besonders stark ist diese Problematik an den Stellen zu beobachten, an denen keine bauliche Trennung zwischen den Spuren des MIV und der Fahrräder besteht. Dort entstehen insbesondere zu Stoßzeiten teils hochgefährliche Situationen.

1.1.2 Mögliche Maßnahmen

Eine klimagerechte und klimaschützende Verkehrswende funktioniert nur mit sicheren und attraktiven Fuß- und Radwegen. Ein großer Schritt in diese Richtung ist die **Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit** im Innenstadtbereich und der direkten Umgebung auf **30 km/h**.

Unbedingt für die neue Geschwindigkeitsbegrenzung zu bedenkende Gebiete in Bonn sind beispielsweise die **Südstadt, die Weststadt, die Nordstadt, Bonn**

Castell, Bonn Beuel-Mitte sowie das Bonner Zentrum. Von dieser Regelung könnten Ausnahmen etwa für den Hermann-Wandersleb-Ring, die Adenauerallee sowie den Abschnitt der Graurheindorfer Straße zwischen dem Kaiser-Karl-Ring und der Autobahn 565 gelten.

Durch diese Tempo-30-Maßnahme entstehen nur unwesentliche Kosten (Neubeschilderung). Bis Ende 2020 könnte und sollte dieser wichtige Beitrag für eine attraktive und sichere Stadt umgesetzt sein. Dieser Schritt ist durch Information und Einbeziehung der Bonner*innen und der Quartiere zu begleiten, mit Fakten zu begründen und breit zu kommunizieren, insbesondere mit Blick auf die Vorteile für jede/n von uns (bzgl. Klimaschutz, Luftqualität, Sicherheit, Lärm, Attraktivität der Zentren für Menschen statt für Autos).

1.1.3 Begründung

Das Umweltbundesamt hat bereits die Wirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung mit folgendem Ergebnis untersucht: Auf 100 Metern führt die Begrenzung der Geschwindigkeit von zuvor 50 km/h auf **30 km/h** zu einer Fahrzeitverlängerung von maximal vier Sekunden. Die Fahrzeit in der Stadt ist allerdings weitaus stärker von Faktoren abhängig, die den Verkehrsfluss stören (Verkehrsaufkommen, Ampeln, parkende Autos), als von der Höchstgeschwindigkeit. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit hat also nur einen geringen Einfluss auf die Fahrdauer⁹. Die Kapazität für Fahrzeuge auf den Straßen leidet unter der Neuregelung ebenfalls nicht¹⁰. Auch wenn ein flächendeckendes Tempolimit die CO₂-Emissionen nicht direkt senkt, trägt es zu einer nachhaltigen Verkehrswende bei. Denn durch eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit wird nicht nur die **Lärmbelästigung** und die **Schadstoffbelastung verringert**: Der entscheidende Faktor ist hier das subjektive **Sicherheitsempfinden** und die **Unfallhäufigkeit** und -schwere insbesondere bei Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Ein Beispiel von vielen hierfür ist das Überholen von Radfahrer*innen, welches von ihnen als wesentlich angenehmer bei Tempo 30 als bei Tempo 50 empfunden wird. Durch diese Maßnahme gewinnen also die klimafreundlichen

⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

¹⁰ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

Mobilitätsformen an Attraktivität und ihre allgemeine Nutzbarkeit gegenüber dem MIV steigt, ohne dass Fahrzeiten vom MIV innerhalb der Stadt maßgeblich erhöht werden oder der Stadt erhebliche Kosten entstehen. Zudem fördert ein grundsätzlich niedrigeres Tempo der Autos das positive Gefühl menschen- statt autogerechter Innenstadtbereiche und somit deren Attraktivität.

Viele Städte haben bereits positive Erfahrungen mit flächendeckendem Tempo 30 gemacht, so zum Beispiel die Stadt Graz¹¹. Hier hat eine Beschränkung tagsüber auf Tempo 30 zu einer deutlich gestiegenen Lebensqualität in der Stadt, zu positivem Feedback der Bevölkerung und zu weniger Unfällen im Straßenverkehr geführt. Ähnliche Ergebnisse zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch Tempo 30 hat eine britische Studie aus London gezeigt¹². Das höhere Sicherheitsgefühl ist eine wesentliche Voraussetzung für einen Umstieg auf das klimafreundliche und gesunde Fahrrad. Es geht beim Tempolimit also um eine **Stärkung des Rad- und Fußverkehrs** und dadurch massiv um Verkehrswende und somit Klimaschutz.

1.2. VERKEHRSLENKUNG

1.2.1 Aktuelle Situation

Bonn hat bereits eine autofreie Fußgängerzone in der zentralen Innenstadt. Darüber hinaus gibt es jedoch für den MIV kaum weitere Einschränkungen, um von einem Stadtteil in einen anderen zu gelangen. Das Auto bleibt so meist das schnellste Verkehrsmittel, um von einem Punkt zum anderen zu fahren, auch in der Innenstadt. Dies führt dazu, dass ein hoher Anteil des Verkehrs über das Stadtzentrum fließt. Auf den Teilen der B56, die direkt durch Bonn verlaufen, (Sankt Augustiner Straße, Oxfordstraße, Bornheimer Straße und Endenicher Straße), kommt es ständig zu Staus. Aber auch auf Straßen wie dem Wittelsbacherring, dem Kaiser-Karl-Ring, der Kölnstraße, der Reuterstraße und der Adenauerallee gibt es regelmäßig Überlastungen.

¹¹ <https://de.30kmh.eu/fakten-aus-europaeischen-staedten/graz/>

¹² <https://www.bmj.com/content/339/bmj.b4469.full>

Ein großer Teil dieses Verkehrs hat auch nicht das Stadtzentrum als Ziel, sondern fährt von einem Stadtteil in einen anderen. Das **Verkehrsvolumen besteht also zu einem maßgeblichen Teil aus Durchgangsverkehr**. Die Route durch die Stadt wird oft auf Grund der kürzeren Strecke und Fahrtdauer als bessere Alternative zur A565 genutzt. Dieses erhöhte Verkehrsaufkommen bringt aber durch CO₂- und Feinstaubausstoß, Lärm und Unfallrisiken viele negative Nebenwirkungen für die Stadt und ihre Bewohner*innen. Zusätzlich schränkt das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt die Möglichkeiten und die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs sowie den ÖPNVs massiv ein.

1.2.2 Mögliche Maßnahme

Es hört sich ungewohnt an, aber ist durch die Praxis in anderen Städten als machbar und effektiv belegt: Die Stadt führt **ausschließlich für den MIV eine Teilung in verschiedene Stadtteile** ein. Der MIV darf dann nicht mehr beliebig zwischen den Stadtteilen fließen, sondern wird über weiter außenliegende Straßen umgeleitet. Straßenabschnitte zwischen den Stadtteilen können dann für den MIV durch Poller oder "Rote Zonen" nicht mehr durchquert werden. Servicefahrzeuge sowie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr dürfen diese Bereiche wie gewohnt durchqueren. Umgesetzt werden kann so eine Beschränkung zum Beispiel durch die Installation von versenkbaren Pollern, welche automatisch beim Erkennen von ÖPNV und Servicefahrzeugen versinken. Eine Alternative ist das Einrichten einer "Roten Zone" nach dem Beispiel der Stadt Gent¹³. Hier werden durch Kameras automatisch Fahrzeuge, die den Fahrstreifen dieser Zone ohne Zulassung überqueren, aufgezeichnet und mit einem Bußgeld geahndet.

Für Bonn gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, einen **Verkehrslenkungsplan** umzusetzen. Wir würden das Verkehrslenkungssystem nach dem Beispiel von Gent¹⁴ wegen des hohen Kosten-Nutzen-Effekts empfehlen (siehe Begründung 1.2.3).

Für Bonn würden sich die A 565, A 562, A 59 und die B 9 sowie die Reuterstraße (Abb. 1) wahrscheinlich am besten eignen, um den MIV umzuleiten. Da diese Straßen zum Teil schon an ihrer Kapazitätsgrenze sind,

¹³ http://www.ppmc-transport.org/wp-content/uploads/2018/09/04_Pelckmans.pdf

¹⁴ https://youtu.be/sEOA_Tcq2XA?t=50

sind Entlastungen durch entsprechende Umstiegsmöglichkeiten zu schaffen. Insbesondere müssen ÖPNV und Radwege eine solche Durchgängigkeit und Qualität aufweisen, dass eine wesentlich breitere Nutzung durch alle gesellschaftlichen und Altersgruppen möglich wird. Es wird also auch hier deutlich, wie wichtig und unumgänglich ein durchdachtes Gesamtkonzept statt Klein-Klein-Maßnahmen ist.

1.2.3 Begründung

Durch eine Verlängerung der Fahrwege zwischen Stadtteilen wird der MIV als Verkehrsmittel stark an Attraktivität verlieren, dies gilt besonders für **kürzere Strecken**, die besonders im Stadtbereich selten mit dem Auto notwendig sind. Zwar verlagert sich ein Teil des unvermeidbaren Verkehrs auf die weiter außen liegenden Straßen, viele Fahrten werden jedoch **durch Rad und ÖPNV abgelöst**. Durch die Verkehrslenkung ergeben sich darüber hinaus viele Vorteile, sowohl für die klimafreundlichen Mobilitätsformen, als auch für die Lebensqualität in der Stadt. Da Fahrrad und ÖPNV weiterhin direkte Strecken zwischen Stadtteilen nutzen können, und diese weniger durch den MIV ausgelastet sein werden, steigert sich ihre Attraktivität gegenüber dem privaten PKW drastisch. Es ist hierdurch ein Umstieg vom MIV auf alle klimafreundlichen Mobilitätsformen zu erwarten, allen voran auf das Fahrrad. Besonders hoch müsste die Umstiegsrate auf das Fahrrad bei kurzen Strecken von bis zu 6 km sein, da die Verlängerung der Streckenführung für den MIV zu einem relativ großen Zeitgewinn bei Nutzung des Fahrrads bedeuten würde. Bonn hat diesbezüglich durch seine mittlere Stadtgröße einen eindeutigen Vorteil. Bei richtiger Umsetzung wird der Anteil des MIV im gesamten Verkehrsvolumen abnehmen. Insgesamt werden **durch den Umstieg deutlich CO2- und Feinstaubemissionen eingespart**, auch wenn die Pro-Fahrt-Bilanz der unvermeidbaren Autofahrten durch deren längere Streckenführung nachteiliger ausfallen wird. Hier gilt es, durch attraktive ÖPNV- und verknüpfte Park and Ride-Möglichkeiten gegenzusteuern.

Viele holländischen Städte wie Nijmegen¹⁵, Groningen¹⁶ oder Utrecht¹⁷ haben schon länger ähnliche Verkehrslenkungssysteme mit signifikanten Einschränkungen für den MIV umgesetzt. Bei einer der erfolgreichsten Fahrradstädte der Welt, Utrecht, liegt der Fahrradanteil im Verkehr daraufhin heute schon bei rund 60%¹⁸. In Zusammenarbeit mit der Stadt Utrecht hat Gent im Jahr 2017, trotz ursprünglich starker Skepsis, ihr eigenes Verkehrslenkungssystem realisiert. Mehr Details zu diesem Plan gibt es hier¹⁹. Da Gent nicht die finanziellen Mittel wie Utrecht hatte, um gleich hochwertige klimafreundliche Infrastruktur flächendeckend zu schaffen, hat die Stadt den Fokus noch etwas mehr auf das Verkehrslenkungssystem gesetzt. Durch die intelligente Einschränkung des MIV und wenige, aber zielgerichtete Investitionen für den Radverkehr, hat die Stadt einen großen Umstiegseffekt erreicht. Auch der ÖPNV hat von dem Verkehrslenkungsplan profitiert, was mittlerweile als voller Erfolg sowohl von der Verkehrsplanung als auch von den Einwohnern der Stadt wahrgenommen wird. Konkrete Erfolge waren schon nach nur einem Jahr zu verzeichnen, so beispielsweise der Rückgang des MIV um 13% im gesamten städtischen Bereich, worin die Umfahrungsstraßen inbegriffen sind. Auf Straßen, die viel von Radfahrer*innen genutzt werden, betrug dieser Rückgang sogar 39%. Dagegen **wuchs der gesamte Radverkehr um 25% in nur einem Jahr**. Mittlerweile hat der **Anteil des Radverkehrs** schon **30%**²⁰ erreicht, Tendenz steigend. Zudem sanken Schadstoffbelastungen durchschnittlich um 18%²¹. Gent zeigt so, dass eine klimafreundliche Verkehrswende mit entsprechender Entschlossenheit und Mut auch ohne die großen und langjährigen Investitionen, wie beispielsweise in den Niederlanden, erfolgreich umgesetzt werden kann. Die Umsetzung des Verkehrslenkungsplanes hat gut zwei Jahre Vorbereitungszeit und insgesamt

¹⁵ <https://youtu.be/gjLZv3Y0CWM?t=233>

¹⁶ https://youtu.be/fv38I7SKH_g?t=432

¹⁷ <https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/27/utrechts-transport-policies-explained/> und <https://youtu.be/u9uSsc97S-c?t=96>

¹⁸ <https://www.citylab.com/transportation/2019/07/bicycle-friendly-city-utrecht-streetfilms-bike-lanes/593320/>

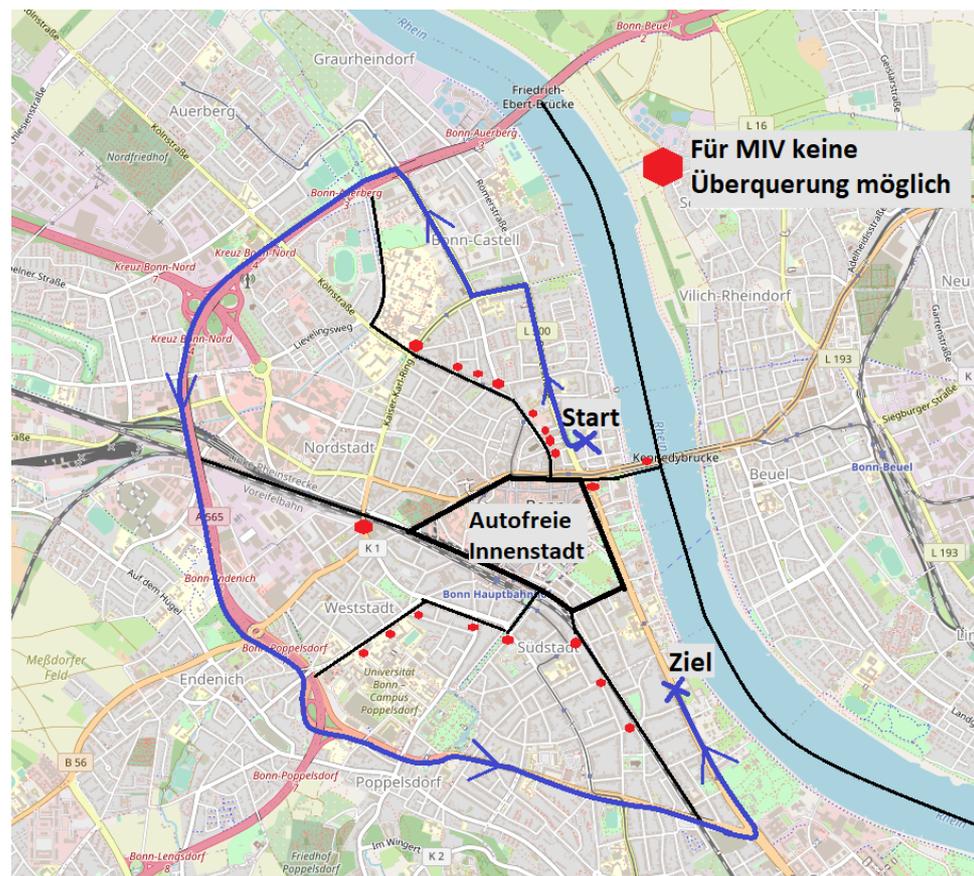
¹⁹ http://www.ppmc-transport.org/wp-content/uploads/2018/09/04_Pelckmans.pdf

²⁰ <https://dutchcycling.nl/en/icca/2-uncategorised/289-ghent-belgium>

²¹ http://www.ppmc-transport.org/wp-content/uploads/2018/09/04_Pelckmans.pdf

nur rund 4 Millionen Euro gekostet²². Der **Kosten-Nutzeneffekt ist somit sehr hoch**. Voraussetzung sind dafür ist eine gute, transparente Planung, aber vor allem Mut in der Umsetzung.

Abb. 1 Beispielhafte Einteilung der Stadtteile



²² <https://www.cadencemag.co.uk/ghent-changing-the-whole-circulation-plan-overnight-a-strong-political-decision/>

1.3. PARK-, RIDE- AND BIKE-ANLAGEN

1.3.1 Aktuelle Situation

Bonn hat mehrere Park-and-Ride-Parkplätze, jedoch sind diese stark überlastet. Pendler*innen, die erst etwas später zur Arbeit fahren, haben meist keine Chance auf einen Parkplatz. Eine gute Anknüpfung an die Radinfrastruktur gibt es auf diesen Parkplätzen nur teilweise. Zudem sind die Park-and-Ride-Parkplätze oft schlecht beleuchtet und finster.

1.3.2 Mögliche Maßnahmen

Die Stadt Bonn schafft ein attraktives **Park-, Ride- and Bike-System** in Außenbezirken der Stadt. Die neuen Parkplätze sind von Hauptverkehrsrouten aus gut zu erreichen. Bonner Bürger*innen sowie Pendler*innen können ihre Autos sicher und ohne zusätzliche Kosten zum ÖPNV-Abonnement abstellen. Die Parkplätze bieten **Carsharing**-Möglichkeiten an. Die Parkplätze sind **an eine gute Fahrradinfrastruktur Richtung Zentrum angebunden**. Eine möglichst schnelle und gute **Anbindung an den ÖPNV** in Richtung Innenstadt ist sicherzustellen. An diesen Parkplätzen besteht die Möglichkeit, Leihräder auszuleihen; die Verfügbarkeit der Leihräder ist dort immer zu garantieren. Eigene Räder können in einer Fahrradgarage über Nacht sicher abgeschlossen werden. Auf allen Parkflächen befinden sich auch Bäume und Asphalt mit möglichst geringer Albedo, also einer möglichst geringen Oberflächenerwärmung.

Damit eine Nutzung auch nachts unbedenklich wird, gilt es, die Park-, Ride- and Bike-Parkplätze gut zu **beleuchten** und andere Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit aller zu gewährleisten.

Die Park-, Ride- and Bike-Anlagen haben für die Verkehrswende eine enorme Bedeutung, da sie für viele Pendler*innen die einzige Alternative sind, um nicht mit dem Auto in die Stadt fahren zu müssen. Sie müssen daher schnellstmöglich und mit höchster Priorität fertiggestellt werden. Diese Anlagen sind bis spätestens Ende 2020 fertig zu planen und bis Ende 2021 betriebsbereit.

Ausbau von vorhandenen Parkplätzen

mit den Standards der neuen Park-, Ride- and Bike-Anlagen:

- Parkplatz Petra-Kelly-Allee
- Parkplatz Rheinaue Nordwest
- an der Haltestelle Tannenbusch Mitte. Eventuelle Kooperation mit den Betreibern der Parkplätze um die Haltestelle herum, um die selten ausgelasteten Parkplätze zu einem Park-, Ride- and Bike-Parkplatz umzuwidmen
- P+R Bornheim-Hersel. Erweiterung auf das Feld gegenüber der Simon-Arzt-Straße
- Park-and-Ride-Parkplatz Ramersdorf. Zusätzlicher Ausbau für mehr Kapazität unter der Brücke
- Wohnmobilstellplatz der Carlo-Schmid-Straße. In Westrichtung zusätzlicher Ausbau für mehr Kapazität
- Parkplatz Hariboschiff. Zusätzlicher Ausbau für mehr Kapazität

Neubau von Park-, Ride- and Bike-Anlagen:

- entlang der Nordseite des Hermann-Wandersleb-Rings
- in der Nähe der Gensemer Straße. Dieser Parkplatz ist ausschließlich ein Park-and-Bike-Parkplatz
- an der Stadtbahnhaltestelle Bonn Villich-Müldorf am Hangelarer Weg
- an der S-Bahn-Haltestelle Alfter, Impekoven

1.3.3 Begründung

Da das Auto das klimaschädlichste und platzraubendste Verkehrsmittel ist, muss dessen Nutzung zum Vorteil des Allgemeinwohls besonders im städtischen Raum eingeschränkt werden. Park-and-Ride-Systeme sind dafür essentiell. Denn die Nutzung eines Autos ist zurzeit für viele Menschen noch unausweichlich. Besonders für Berufstätige, die aus ländlichen Gebieten mit dem Auto in die Stadt pendeln, gibt es oft keine oder nur sehr schlechte Alternativen. Aber auch Stadtbewohner*innen möchten für gelegentliche Fahrten außerhalb der Stadt nicht immer auf den Besitz ihres Autos verzichten. Damit diese Gruppen ihre Autos nicht in der Stadt abstellen, muss das sichere Parken ihrer Autos in den Außenbezirken der Stadt ermöglicht und gefördert werden. Dies funktioniert jedoch nur, wenn die Parkanlagen keine zusätzlichen Kosten zum ÖPNV-Abonnement verursachen. Um den Bürger*innen der Stadt das Abschaffen des eigenen Autos zu erleichtern, gibt es an den Parkanlagen auch Carsharing Systeme.

Damit Pendler*innen nicht jedes Mal ein Leihrad der Stadt nutzen müssen, oder jeden Tag ihr eigenes Rad mit dem Auto hin und her transportieren

müssen, werden **Fahrradgaragen** zur Verfügung gestellt. Damit diese nicht zum Dauerparkplatz für ungenutzte Räder werden, könnte bei Langzeitparken ohne regelmäßige Nutzung ein Entgelt verlangt werden. Damit die Stadt vor zukünftigem Starkregen und Hitzewellen besser geschützt ist, ist eine Bepflanzung der Parkanlage mit Grün und auch mit Bäumen notwendig. Eine möglichst geringe Albedo der Parkplätze spielt dabei auch eine Rolle.

Eine kurze Fahrzeit mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad von den Parkanlagen in die Innenstadt muss an oberster Stelle stehen.

1.4 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

1.4.1 Aktuelle Situation

Ein Anwohnerparkausweis kostet in Bonn jährlich 30 Euro. Zum Vergleich: Ein Parkausweis für Anwohner*innen kostet in Kopenhagen 158 Euro, in Amsterdam 535 Euro und in Stockholm 827 Euro. Die meisten Parkhäuser in der Innenstadt haben Preise von etwa 1–2 Euro pro Stunde. In Stuttgart liegt der Preis bei 4,02 Euro pro Stunde, in Kopenhagen bei 4,70 Euro, in Amsterdam bei 5 Euro und in Stockholm bei 5,29 Euro²³. An einigen Straßen in Bonn ist das Parken auch immer noch kostenlos. Die Parkpreise sind so gering, dass sie kaum eine Lenkungswirkung auf die Wahl der Mobilitätsform der Bürger*innen und Pendler*innen haben. Gleichzeitig werden Privatautos im Durchschnitt nur eine $\frac{3}{4}$ Stunde pro Tag bewegt und nehmen im Rest der Zeit Platz im öffentlichen Raum ein: Ein durchschnittlicher Parkplatz benötigt 12,5 m²⁴. Dieser Platz könnte zum Beispiel für die Begrünung der Stadt oder für andere Verkehrsteilnehmer*innen wie Radfahrer*innen, Rollstuhlfahrer*innen und Fußgänger*innen genutzt werden und so allen zu Gute kommen.

²³ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf, S.11

²⁴ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf, S.12

1.4.2 Mögliche Maßnahmen

Einführung eines einheitlichen Parksystems in der Innenstadt

Im gesamten Stadtgebiet, also im Umkreis von ca. 3 km vom Hauptbahnhof, werden ab Januar 2022 alle Parkplätze kostenpflichtig bzw. Anwohner*innen benötigen einen Anwohnerparkausweis.

Langfristige Parkpreiserhöhung

Ab Januar 2023 wird für alle **zahlungspflichtigen Parkplätze** der Stadt ein Mindestpreis von 1,50 Euro pro Stunde angesetzt. Dieser steigt bis Januar 2025 auf 2 Euro pro Stunde und bis 2027 auf mindestens 2,50 Euro pro Stunde.

Die langfristige Parkpreiserhöhung wird allen Bürger*innen der Stadt jetzt transparent angekündigt. Auch neu hinzugezogenen Bürger*innen wird diese Maßnahme spätestens bei der Anmeldung mitgeteilt. Der Preis für einen **Anwohnerparkausweis** wird zunächst ab Januar 2022 auf 60 Euro pro Jahr verdoppelt. Ab Januar 2025 bzw. 2027 werden die Parkpreise auf jeweils 120 bzw. 360 Euro pro Jahr erhöht. Ab Januar 2029 sollte ein öffentlicher Stellplatz im städtischen Raum 720 Euro im Jahr kosten. Für Außenbezirke gelten geringere Preise.

Parkplätze, die durch geringere Nachfrage nicht mehr genutzt werden, werden abgebaut. Die hinzu gewonnenen Flächen werden für den Rad- und Fußverkehr oder zur Begrünung der Stadt umgebaut und genutzt.

Falschparken insbesondere auf Rad- und Gehwegen muss stärker **kontrolliert und geahndet** werden, denn es gefährdet und benachteiligt andere Verkehrsteilnehmer*innen.

Die zusätzlichen Einnahmen sollen zur Finanzierung der Verkehrswende und zur Aufrechterhaltung der Park-, Ride- and Bike-Anlagen beitragen.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die Fertigstellung aller Park-, Ride- and Bike-Anlagen außerhalb der Stadt. Die verfügbaren freien Plätze sind digital abrufbar.

Die Kapazitäten sollten grundsätzlich sicherstellen, dass zu jeder Zeit freie Autoparkplätze in den Park-, Ride- and Bike-Anlagen vorhanden sind.

Sozialverträglichkeit der Parkraumbewirtschaftung

Bei der Erhebung von Parkgebühren muss berücksichtigt werden, dass Geringverdienende nicht übermäßig belastet werden. Fast die Hälfte der gering verdienenden Haushalte in Deutschland besitzen allerdings gar kein Auto. (Im Vergleich dazu besitzen 82% der Haushalte mit höherem ökonomischem Status ein Auto.)²⁵ Sie wohnen dafür aber häufig in Wohngebieten mit mehr Schadstoff- und Lärmbelastung durch den Autoverkehr, weil dort die Mieten weniger teuer sind. Gutes Parkraummanagement führt deshalb zu mehr Lebensqualität in den Wohnvierteln durch weniger Verkehr und die Einrichtung von Grünflächen, Kinderspielflächen etc. Dennoch ist die Sozialverträglichkeit der Maßnahmen natürlich ein wichtiger Faktor. Eine Möglichkeit, die Parkraumbewirtschaftung sozialverträglich zu gestalten, ist, mit den Einnahmen gezielt den Zugang einkommensschwächerer Haushalte zum öffentlichen Nahverkehr zu verbessern, beispielsweise durch die Umsetzung eines nach Einkommen gestaffelten Bürger*innentickets (siehe 3.2, ÖPNV). In der Umsetzung ist hier transparente Kommunikation wichtig, um die Hintergründe hinter den Entscheidungen und die Vorteile für die gesamte Stadtgesellschaft zu kommunizieren und auf neue Möglichkeiten aufmerksam zu machen.

Parkausweis für Dienstfahrzeuge

Die Stadt führt bis Januar 2023 einen Parkausweis für Dienstfahrzeuge ein. Der Ausweis kann für maximal 60 Euro im Jahr bei der Stadt beantragt werden und ist für Fahrzeuge vorgesehen, die für das Ausüben einer Tätigkeit noch nicht ersetzt werden können. Dazu gehören beispielsweise Dienstfahrzeuge von Pflegekräften, Lieferbot*innen und Handwerker*innen. Mit diesem Ausweis kann ohne zuzügliche Kosten auf allen Parkplätzen der Stadt geparkt werden.

Umverteilung des Parkraumes

Es wird langfristig angestrebt, die meisten Parkplätze am Straßenrand, die sich in der Nähe von Parkhäusern befinden, für andere Zwecke zur Verfügung zu stellen. Jeder Anwohnerparkplatz, der von der Straße entfernt wird, wird durch die Ausweisung eines entsprechenden Parkplatzes für Anwohner*innen in

²⁵ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf, S.14

einem nahegelegenen Parkhaus ersetzt. Die dadurch gewonnenen Flächen werden klimafreundlichen Mobilitätsformen gewidmet oder begrünt. Wir regen an, dass in Zukunft bei Neubauprojekten oder bei Bauverdichtung kein Nachweis eines Parkplatzes mehr benötigt wird.

1.4.3 Begründung

Der MIV ist keine zukunftsfähige Verkehrsform, selbst mit Elektromobilität. Eine Verkehrswende ohne den Abbau von Parkplätzen ist schlicht unmöglich. Klimafreundliche Verkehrsformen können nicht ihr volles Potenzial erreichen, wenn ihnen nicht der notwendige Raum zur Verfügung steht. Um Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV effektiver zu gestalten, sind **Verkleinerungen im Parkraum unvermeidlich**. Die Erhöhung von Parkpreisen kann der Stadt als eine zusätzliche Einkommensquelle für die Förderung klimafreundlicher Mobilitätsformen dienen. Gleichzeitig entsteht eine stärkere **Lenkungswirkung** zum Umsteigen auf Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV. Im Mittelpunkt für die Preiserhöhung muss die klimabezogene Kostenwahrheit vom MIV stehen.

Ziel der Parkpreiserhöhung und des Abbaus von Parkplätzen am Straßenrand ist es nicht nur, mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, sondern auch, die Lebensqualität der Bürger*innen durch weniger Lärm, weniger Schadstoffbelastung und gleichzeitig mehr Grünflächen zu verbessern. Darüber hinaus können zusätzliche Grünflächen bei Wetterextremen wie Hitzewellen und Starkregen der Stadt einen verbesserten Schutz bieten.

Parkpreiserhöhungen müssen **transparent, und vorausschauend angesagt** werden. Sie müssen im Zusammenhang mit einem preiswerten ÖPNV und einer verbesserten Radinfrastruktur einhergehen.

Da Elektroautos sich beim Platzverbrauch von herkömmlichen Autos nicht unterscheiden, dennoch aber immer noch mehr CO₂-Äquivalent verbrauchen als der Rad- und Fußverkehr, sollten **Elektroautos** nach einer Übergangsphase nicht weiter von der Parkpreiserhöhung ausgeschlossen werden. Alle Behindertenparkplätze und Ladezonen sind natürlich nicht von dieser Maßnahme betroffen. Für **Pflegekräfte, Lieferbot*innen, Handwerker*innen** und ähnliche Gruppen wird ein Auto in näherer Zukunft weiterhin essentiell sein. Hierfür muss es **Ausnahmeregelungen** geben, die es diesen Gruppen ermöglichen, ihre Tätigkeit effizient fortzuführen und sie nicht mit hohen Parkpreisen belasten. Von einer geringeren Anzahl an privaten Autos würden besonders auch diese Gruppen bei der Suche nach Parkplätzen profitieren.

2. VERKEHRSWENDE DURCH STÄRKUNG DES RADVERKEHRS

Unsere Forderungen bezüglich des Radverkehrs entsprechen weitgehend den Forderungen des Radentscheides, den wir mit unterstützen.

2.1 MEHR GELD FÜR DEN RADVERKEHR

2.1.1 Aktuelle Situation

Alle, die sich klimafreundlich auf dem Rad bewegen, können täglich spüren, wie sehr die Stadt Bonn den Radverkehr vernachlässigt. Die Investitionen in den Radverkehr sind aktuell kaum ausreichend, um das existierende Radverkehrsnetz auf konstantem Qualitäts-Niveau zu halten und schon gar nicht, um es deutlich auszubauen. Es sind in den letzten Jahren nur kleine Maßnahmen, wie beispielsweise die Umwidmung verschiedener Straßen zu Fahrradstraßen, umgesetzt worden. Diese sind jedoch nur minimal für den Bonner Radverkehr insgesamt förderlich, und mit Blick auf eine notwendige Verkehrswende unzureichend. Sogar die einzige Maßnahme, welche den Radverkehr zumindest im Zentrum gestärkt hat, nämlich die Durchfahrtsperre der Rathausgasse und der Kaiserstraße zum Hauptbahnhof, wird wieder rückgängig gemacht. Wenn die große Errungenschaft des Jahres eine knapp 250 m lange "Protected Bike Lane" auf einer Straßenseite der Sandkaule ist, bleibt der Fortschritt bei der Radinfrastruktur somit weiter auf Lippenbekenntnisse beschränkt. Genau deswegen sind nicht nur mehr Anstrengungen dringend notwendig, sondern auch ein absoluter **Kurswechsel in der Priorisierung** überfällig.

Die Stadt **Utrecht investiert** pro Einwohner einen relativ hohen Betrag von jährlich 132 Euro²⁶ in die Radinfrastruktur, um die großen und grundlegenden Umbaumaßnahmen an Straßen und Kreuzungen zu finanzieren und die bereits

²⁶ <https://www.nytimes.com/2017/09/06/world/europe/bicycling-utrecht-dutch-love-bikes-worlds-largest-bike-parking-garages.html>

vorhandene Radinfrastruktur in einem guten Zustand zu halten. Die Stadt profitiert dadurch enorm und ist mittlerweile zu einer der erfolgreichsten Städte Europas in Sachen Verkehrswende herangewachsen.

Bonn hätte durch eine effiziente Planung seiner Großprojekte (wie Beethovenhalle oder WCCB) durchaus die finanziellen Mittel für den Umbau zu einer tatsächlichen Fahrradstadt bereitstellen können. Aber auch wenn diese Mittel nun schon anderweitig eingesetzt wurden, muss es jetzt eine ambitionierte Verkehrswende geben.

2.1.2 Mögliche Maßnahmen

Bonn muss andere **fahrrad-orientierte Städte wie Utrecht als Vorbild** für die Radinfrastruktur ansehen und anstreben, ähnliche Standards für den Radverkehr herzustellen. Um eine ähnliche Qualität der Radinfrastruktur zu erreichen, verpflichtet sich Bonn ab sofort und auch langfristig, ähnlich viel in diese Infrastruktur zu investieren, um Versäumtes aufzuholen. Zur Orientierung: In Utrecht liegen die jährlich aufgewandten Mittel pro Kopf für Radverkehr bei 130 Euro²⁷, in Kopenhagen bei 36 Euro²⁸ und in Münster bei 33 Euro²⁹ (wobei hier in der Vergangenheit bereits enorm viel getan worden ist, sodass die Infrastruktur bereits steht). Bonn sollte sich somit entscheiden, ob es mindestens so viel wie Münster oder Kopenhagen investiert oder sich sogar an Utrecht orientieren will. Diese Mittel werden dann genutzt, um Radwege in Breite und Qualität zu verbessern, Straßen und Kreuzungen nach niederländischem Vorbild (siehe 2.3 Umbau von Kreuzungen und 2.4 Umbau von Radwegen) für die nötige Sicherheits- und Komfort-Bedürfnisse des Radverkehrs umzubauen, Radschnellwege einzurichten etc. **Ziel** ist ein **Radverkehrsanteil von 50%** des Verkehrsvolumens **bis 2030**.

²⁷ <https://www.nytimes.com/2017/09/06/world/europe/bicycling-utrecht-dutch-love-bikes-worlds-largest-bike-parking-garages.html>

²⁸ <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf>

²⁹ <https://www.wn.de/Muenster/4228952-90-Massnahmen-in-2020-Stadt-investiert-10-Millionen-Euro-in-Radverkehr>

2.1.3 Begründung

Aktuell liegt der **Radverkehrsanteil in Bonn bei 16%**³⁰, trotz des ehemaligen Ziels einer Fahrradhauptstadt³¹. Im Gegensatz zu Bonn gibt es zahlreiche Städte, die den Radverkehr zum beliebtesten städtischen Verkehrsmittel gemacht haben. Dies wurde durch höhere Investitionen in die Radinfrastruktur und vor allem durch eine grundlegende **neue Priorisierung des Radverkehrs** in der Verkehrsplanung erreicht. Positive Beispiele mit hohen, weiter steigenden Radverkehrsanteilen sind Kopenhagen (29%)³², Gent (30%)³³ oder Münster (35%)³⁴. Auch diese Städte haben sicherlich noch viel Verbesserungspotenzial, besonders was die Durchgängigkeit und Qualität der Radinfrastruktur betrifft. Aber im Vergleich mit Bonn können sie in vielen Bereichen (etwa bauliche Trennung oder Kreuzungen und Einmündungen) als Vorbild fungieren. Eine besondere Vorreiterrolle hat jedoch Utrecht. Dort zeigt die Statistik, dass bis zu 60% aller Fahrten innerhalb der Stadt mit dem Fahrrad und nur 15% mit dem Auto bewältigt worden sind³⁵. Sogar bei allen Strecken unter 7,5 km wurden 49% davon mit dem Fahrrad zurückgelegt³⁶. Denn im Gegensatz zu Bonn positioniert sich Utrecht eindeutig und konsequent gegen den MIV und für das Fahrrad. Der motorisierte Individualverkehr wird auf das Nötigste beschränkt. Der dadurch entstehende Platz wird dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt. Geld, das früher in den Bau und Erhalt von großen Straßen für den Kfz-Verkehr investiert wurde, wird jetzt für Radinfrastruktur bereitgestellt. Die konsequente Förderung von Radverkehr bedeutet für die Kommune also nicht nur zusätzliche Ausgaben für Verkehr und Infrastruktur, sondern hauptsächlich eine **Umverteilung der finanziellen Mittel**. Nach einer ICLEI-Studie lagen in deutschen Städten die jährlichen Subventionen (Ausgaben, denen keine

³⁰ <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/staedte-in-bewegung/>

³¹ https://ga.de/bonn/bonn-will-fahrradhauptstadt-2020-werden_aid-40729659

³² <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf>

³³ <https://dutchcycling.nl/en/icca/2-uncategorised/289-ghent-belgium>

³⁴ <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-muenster/radverkehr/fahrradhauptstadt-muenster.html>

³⁵ <https://www.citylab.com/transportation/2019/07/bicycle-friendly-city-utrecht-streetfilms-bike-lanes/593320/>

³⁶ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/>

Einnahmen gegenüberstehen) für den MIV bei durchschnittlich 146 Euro pro Person^{37, 38}. Eine Neuaufteilung finanzieller Mittel für den Bau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist längst überfällig, knappe Haushaltskassen sind damit keine Ausreden für den konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur.

Neben den vielen Vorteilen eines starken Radverkehrs entstehen im Vergleich zum MIV auch keine gesamtgesellschaftlichen Kosten. Denn die **Gesellschaft profitiert** sogar in finanzieller Hinsicht **von einer starken Radnutzung**^{39, 40, 41}. Schließlich kommt die einhergehende verbesserte Lebensqualität nicht nur direkt den Bürger*innen der Stadt zugute, sondern zahlt sich auch durch geringere Sozial- und Gesundheitskosten aus: Die geringeren Gesundheitskosten sind durch die verminderte Luftverschmutzung, sowie durch mehr physische Aktivität der Bürger*innen in Form des Radfahrens zu begründen. Selbst Menschen mit Mobilitätseinschränkungen profitieren von einer gut ausgebauten Radinfrastruktur, da sie die Radwege als gute Alternative zum Auto nutzen können.⁴²

Genaue Angaben zu Bonns aktuellen Ausgaben für die Radinfrastruktur sind öffentlich nicht bekannt. Jedoch kündigte der Umwelt- und Verkehrsdezernent Helmut Wiesner, nach steigender Teilnehmerzahl beim Fahrradklimatest 2018 des ADFC, eine **Investition von 14 Millionen Euro für nachhaltige Mobilität** an: “Die Verdopplung der Anzahl der Teilnehmenden zeigt, dass der Stellenwert des Radverkehrs in Bonn steigt. Bis 2022 investieren wir 14 Millionen Euro für

37

<https://www.nimo.eu/media/archive1/Wissensdatenbank.txt/NRVPKostenvergleichzwischenRadverkehrFuverkehrKfzVerkehrundPNVanhandvonkommunalenHaushalten.pdf>

38

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrspolitik/Versteckte_Kosten_im_Verkehr/Versteckte_Kosten.pdf

39 <https://www.sciencedaily.com/releases/2015/05/150512104023.htm>

40

https://www.researchgate.net/publication/330184791_The_Social_Cost_of_Automobility_Cycling_and_Walking_in_the_European_Union

41

https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/transport_transitions_in_copenhagen_418na1_en.pdf

42 <https://bicycledutch.wordpress.com/2012/12/06/who-else-benefits-from-the-dutch-cycling-infrastructure/>

nachhaltige Mobilität in Bonn – darunter in Mobilstationen mit Fahrradparkhäusern, Fahrradboxen, E-Bike-Ladestellen, überdachten Fahrradbügeln und Luftstationen. Außerdem werden wir die Radwege am Rhein entlang der Rheinaue zu Radschnellrouten ausbauen⁴³. Diese beträchtliche Geldsumme ist jedoch keinesfalls nur für den Radverkehr vorgesehen, denn größere Teile der Investitionen fließen in E-Lade-Stationen für PKW und Taxis sowie die Elektrifizierung des Fuhrparks der Stadt⁴⁴. Besonders bemerkenswert aus unserer Sicht ist, dass **aus diesen geplanten 14 Millionen, außer der Radschnellrouten, anscheinend keine weiteren Investitionen in Radwege geplant sind. Von einer überfälligen, grundlegenden, flächendeckenden Aufwertung der Radinfrastruktur ist also nach wie vor keine Spur.** Das wäre nicht hinnehmbar.

Bonn hat in der Radinfrastruktur also großen Nachholbedarf, welcher nur durch wesentlich mehr, aber vor allem zielgerichtete Investitionen abgearbeitet werden kann. Die **aktuellen Bebauungspläne** an der Viktoriabrücke, am Hauptbahnhof oder gar am Endenicher Ei **entsprechen in keinsten Weise der nötigen Priorisierung des Radverkehrs.** Sie sind ein Rückschritt in der Verkehrswende und eine Schande für Stadtpolitik und Verwaltung.

Es müssen die finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um aufwändigere, langfristige Radinfrastrukturprojekte realisieren zu können, anstatt sich weiter mit Klein-Klein zu beschäftigen. Durch eine Verpflichtung, einen hohen Betrag in die Radinfrastruktur zu investieren, werden auch aufwändigere Langzeitprojekte realisierbarer. Schließlich sind größere, flächendeckende Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur essentiell und auch effektiver als akute Symptombekämpfung der schon vorhandenen Probleme des Radverkehrs. Ein weiteres provinzielles Klein-Klein wie bislang wird zu keinen Erfolgen führen. Um eine nachhaltige Verkehrswende zu schaffen, braucht es ab sofort ein grundlegendes Umdenken auf allen Ebenen der Verwaltung und Politik.

⁴³ <https://www.bonn.de/pressemitteilungen/2019/april/fahrradclimatest-bonn-im-nrw-vergleich-im-mittelfeld.php>

⁴⁴ <https://www.bonn.de/pressemitteilungen/2019/maerz/pressemitteilungen.38357.php>

2.2 UMBAU DER HAUPTVERKEHRSACHSEN FÜR DEN RADVERKEHR

2.2.1 Aktuelle Situation

Es gibt in Bonn bereits einige gut ausgebaute Strecken für den Radverkehr. Zum Beispiel ist es möglich, vom Bahnhof in Bonn relativ sicher, stressfrei, zügig und ohne Umwege nach Bad Godesberg zu radeln (abgesehen von Begrenzungspfählen mitten im Weg und einigen Ampelstopps). Leider ist eine so gut ausgebaute Strecke in Bonn sonst nicht zu finden. So sind z. B. auch die Radwege am Rhein entlang deutlich zu schmal und unbeleuchtet, so dass viele dort nachts nicht entlangfahren wollen. Besonders schwierig ist das Radfahren um die Innenstadt herum, oder vom Stadtzentrum nach Endenich, Auerberg oder Tannenbusch. Fahrradwege zur Verbindung zwischen den Stadtteilen sind oft schlecht bis gar nicht ausgebaut.

2.2.2. Mögliche Maßnahmen

Es gilt, neue **Fahrradwege einzurichten, die lückenlos, sicher, schnell und prioritär** den Radverkehr aus den verschiedenen Stadtteilen **in die Innenstadt** führen. Diese Haupttrouten für den Fahrradverkehr benötigen eine besonders hohe Qualität und Durchgängigkeit. Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsformen sind möglichst zu vermeiden, falls aber unausweichlich, mit Vorfahrt der Fahrradrouten anzulegen. Ampeln sind auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Für diese Haupttrouten sind Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort noch höher angelegt als auf anderen Radstrecken, vergleichbar mit den höheren Standards auf Autobahnen beim MIV. Diese **Haupttradrouten** sollten das **Rückgrat des Fahrradverkehrs** in Bonn bilden.

Beispiele für ein solches Netz an Hauptfahrradtouren werden im Einzelnen vorgestellt. Sie zeigen konkret die Möglichkeiten und Notwendigkeiten eines solchen Ausbaus an. Eine mindestens gleichwertige Umsetzung dieser Vorschläge fordern wir für Bonn bis Ende 2024.

2.2.2.1 Hofgarten – Poppelsdorfer Allee

Das Stadtzentrum wird mit der Südstadt und mit Poppelsdorf für Fahrradfahrer*innen besser verbunden (Abb. 2). Dazu wird ein neuer Fahrradweg vom Hofgarten über den Kaiserplatz erbaut, dieser wird direkt mit einer neuen Unterführung unter die Bahngleise angeknüpft und führt dann bis

zur Poppelsdorfer Allee. Dieser Fahrradweg verläuft an allen Stellen in beide Richtungen und hat eine Mindestbreite von 3,5 m, um sicheres Überholen zu ermöglichen. Der Fahrradweg hat an allen Kreuzungen zusammen mit den Zebrastreifen generell Vorfahrt. Eine Ausnahme sind die Straßenbahnen auf der Poppelsdorfer Allee. Neben diesem Fahrradweg ist stets ein Fußweg vorhanden. Die alte Unterführung wird dem Fußverkehr komplett umgewidmet.

Beschreibung und Begründung

Beginn des Fahrradweges ist im Hofgarten parallel zur Straße am Hofgarten. Eine Linkskurve leitet den Fahrradweg über einen neuen Zebrastreifen mit Radspur prioritär über die Straße. Der Radweg wird weiter über den Kaiserplatz und die anschließende Grünfläche bis zur Maximilianstraße geführt. Dies verhindert Konflikte mit ein und ausfahrenden Bussen am Kaiserplatz sowie mit dem restlichen Verkehr. Fußgänger können den bereits vorhanden Bürgersteig auf der östlichen Seite des Kaiserplatzes oder die Fußgängerzone auf der westlichen Seite des Kaiserplatzes nutzen. Zur Überquerung der Maximilianstraße wird ein neuer Zebrastreifen mit Radspur erstellt.

Neben der bereits existierenden Unterführung für Fußgänger wird östlich davon eine neue Unterführung für den Radweg gebaut. Dazu müssen auf der Südseite der Gleise einige Parkplätze entfernt werden. Nach der Unterführung wird der Radweg in zwei gespalten, die Bidirektionalität bleibt dabei aber erhalten.

Die rechte Seite vom Radweg führt zur Kreuzung der Quantiusstraße mit der Südunterführung. Dort werden zwei neue Zebrastreifen mit Radspur Richtung Südeingang des Hauptbahnhofes und zur Anbindung der Poppelsdorfer Allee angelegt. Um eine Sicht auf den Verkehr, welcher aus der Südunterführung kommt, gewährleisten zu können, müssen die Mauer und der Hügel zu einem gewissen Teil abgetragen werden.

Auf der anderen Seite verläuft der Radweg zur Kreuzung der Prinz-Albert-Straße mit der Poppelsdorfer Allee, dort wird ebenfalls ein Zebrastreifen mit Radspur errichtet.

Der jetzige Zebrastreifen direkt gegenüber der Unterführung wird entfernt, da dieser durch die zwei neuen ersetzt wird. Eine Fußgängerüberquerung des Radweges erfolgt nur an wenigen Stellen, denn beide Verkehrsformen werden getrennt voneinander und mit minimalen Konflikten geführt. Dies betrifft auch die Zebrastreifen.

Die Trennung von Fuß- und Radverkehr, besonders im engen Bereich der Unterführung, ist essentiell, um die Sicherheit beider Verkehrsteilnehmer durch Konfliktminimierung zu gewährleisten. Darüber hinaus wird so auch die Geschwindigkeit vom Radverkehr nicht eingeschränkt.

Abb. 2



2.2.2.2 Weststadt – Innenstadt über Hauptbahnhof

Die Weststadt wird besser mit dem Hauptbahnhof und der Innenstadt verbunden (Abb. 3). Dazu wird ein neuer Fahrradweg von der Kaiserstraße aus lückenlos und mit nur einer Ampel bis zur Viktoriabücke errichtet. Dieser Fahrradweg verläuft an allen Stellen in beide Richtungen und hat eine Mindestbreite von 3,5 m, um sicheres Überholen zu ermöglichen. Der Fahrradweg hat wenige Kreuzungen und Konfliktpunkte und ist durchgehend vom motorisierten Individualverkehr baulich getrennt.

Beschreibung und Begründung:

Der neue Fahrradweg beginnt am südlichen Rand des Kaiserplatzes und bildet dort eine Fahrradkreuzung mit der Hofgarten-Poppelsdorfer Allee-

Verbindung. Hier können Radfahrer*innen schnell und sicher ohne Konflikte mit Bussen oder Autos ihre Richtung ändern. Von dieser Fahrradkreuzung verläuft der Radweg ein kurzes Stück parallel zur Maximilianstraße und führt auf Höhe des jetzigen Zebrastreifens auf die Maximilianstraße. Dieser Zebrastreifen wird aufgrund des einige Meter weiter liegenden neuen Zebrastreifens, der Hofgarten–Poppelsdorfer Allee-Verbindung, entfernt. Die Maximilianstraße wird von dort bis zur Kreuzung mit der Wesselstraße als Fahrradstraße umgebaut. Nur Lieferfahrzeuge oder auch Fahrzeuge mit Behindertenausweis sind auf dieser Fahrradstraße erlaubt. Die Behindertenparkplätze sowie die Ladezonen bleiben erhalten, alle anderen Parkplätze werden zu Fahrradparkplätzen umgebaut. Ab der Kreuzung mit der Wesselstraße wird der Radweg auf der rechten Fahrspur der Maximilianstraße weiter fortgesetzt. Der Autoverkehr aus der Wesselstraße nutzt die linke Fahrspur. An dieser Kreuzung trifft auch der zu entstehende Fahrradring auf diese neue Radverkehrsachse. Der Verkehr, der aus der Wesselstraße kommt, hat Vorfahrt zu gewähren. Der Autoverkehr wird nach dem Rechtsabbiegen auf die Maximilianstraße vom Radverkehr durch eine leichte Barriere abgetrennt. Beide Zebrastreifen an der Kreuzung können erhalten bleiben. Die Fußgängerampel auf der Maximilianstraße wird durch einen Zebrastreifen ersetzt. Dieser ermöglicht generell kürzere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Da die Geschwindigkeiten geringer sind als bisher und ein geringeres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, wäre eine Ampel nicht mehr notwendig. Der Fahrradweg verläuft von dort bis zur Ampel vor dem Haupteingang des Hauptbahnhofes entlang der Straße ohne Unterbrechung weiter. Der Fahrradweg führt mit 3 m Abstand um diese Fußgängerampel herum. So entsteht eine Warteinsel für Fußgänger vor der Ampel. Ein breiter Zebrastreifen auf dem Radweg führt Fußgänger aus der Fußgängerzone auf die Warteinsel mit der Ampel. Dies verringert wiederum die durchschnittliche Wartezeit der Fahrradfahrer. Bis zur Kreuzung mit der Thomas-Mann-Straße wird der Fahrradweg weiter entlang der Straße geführt. An dieser Kreuzung werden zwei zusätzliche Ampeln aufgestellt, um den Radverkehr sicher und senkrecht zu den Straßenbahnschienen auf die gegenüberliegende Straßenseite zu führen. Der Fahrradweg führt von dort auf der Südseite der Rabinstraße über die Thomastraße bis zu einer neuen Fahrrad-Anbindung an der Viktoriabrücke.

Abb. 3



2.2.2.3 Fahrradrिंग um die Innenstadt

Es entsteht ein **Fahrradring um die Fußgängerzone der Innenstadt** (Abb. 4). Der neue Ring macht die Durchfahrt durch die Fußgängerzone mit dem Fahrrad überflüssig, indem Fahrradfahrer*innen schnell und möglichst konfliktfrei drumherum geführt werden. Der Fahrradring kann in beide Richtungen befahren werden und stellt einen geschlossenen Kreis dar. Er verbindet somit alle wichtigen Verkehrsknotenpunkte Bonns und führt vom alten Friedhof über den Bertha-von-Suttner-Platz, den Belderberg und über die Rathausgasse zur Maximilianstraße. Um den Platz für die neue Fahrradinfrastruktur zu erschaffen wird die Anzahl der normalen Fahrstreifen an vielen Stellen um einen Streifen reduziert.

Beschreibung und Begründung

Zwischen dem Kreisverkehr an der Kreuzung der Rabinstraße, Thomastraße und der Kreuzung Bertha-von-Suttner-Platz und Belderberg:

- Verbreiterung der Fahrradspur auf beiden Seiten auf mindestens 2,5 m, um das sichere Überholen unter Radfahrern zu ermöglichen und einen sicheren Abstand zum MIV zu schaffen. Um die Fahrradspur baulich zu trennen und von Falschparkern frei zu halten, wird eine leichte Barriere aufgestellt. Diese Barriere wird für den Zugang der Behindertenparkplätze und der Ladezonen an wenigen Stellen unterbrochen.
- Es entfällt eine Fahrspur Richtung Osten komplett. Zwischen der Bornheimer Straße bis zur Budapester Straße sowie von der Kasernenstraße bis zum Bertha-von-Suttner-Platz wird die Fahrradspur

zu einer Bus- und Fahrradspur umgewidmet. Dies ermöglicht es Bussen, an möglichen Staus vorbeizufahren. Durch eine leichte Barriere sollten jedoch die Busse keine Möglichkeit haben, Fahrradfahrer*innen zu überholen. So lassen sich gefährliche und unangenehme Situationen verhindern. Durch die sehr kurze Strecke, in der sich Busse und Fahrradfahrer*innen eine Spur teilen, würde sich ein Überholmanöver sowieso nicht lohnen.

- Es entfällt eine Fahrspur Richtung Westen von der Kreuzung Sandkaule und Berliner Freiheit bis zur Kreuzung Oxfordstraße und Kölnstraße sowie von der Kreuzung Wilhelmstraße und Oxfordstraße bis zur Kreuzung Bornheimer Straße und Am Alten Friedhof.

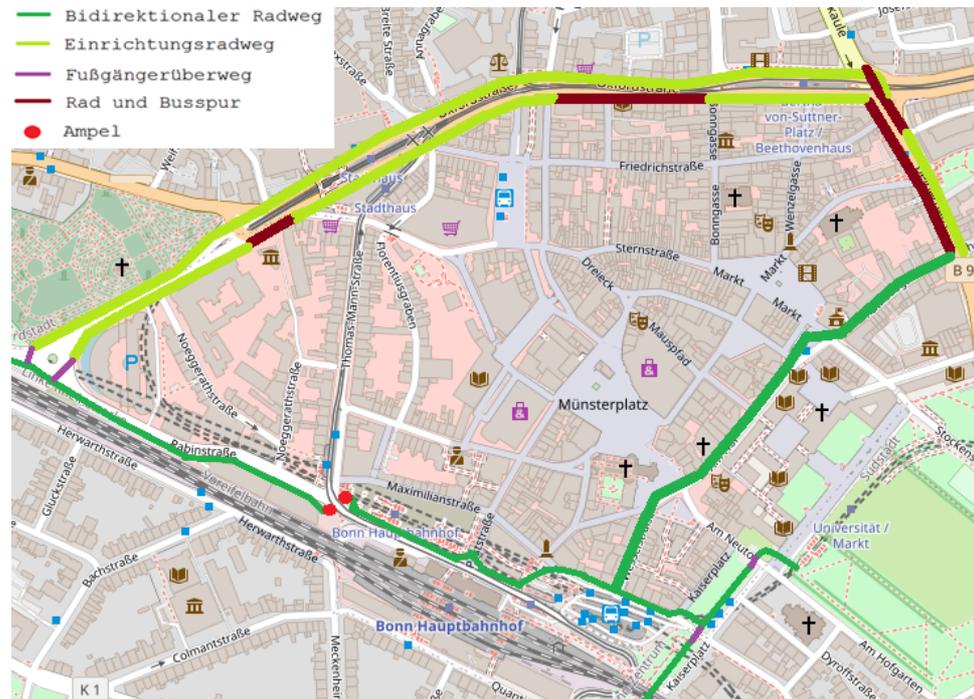
Zwischen der Kreuzung Bertha-von-Suttner-Platz, Belderberg sowie Rathausgasse, Belderberg:

- Einrichtung einer Bus- und Fahrradspur in Richtung Süden aus der rechten Fahrspur.
- Verbreiterung der Fahrradspur in Richtung Norden auf mindestens 2,5 m. An der Kreuzung Bertha-von-Suttner-Platz, Belderberg fällt die Linksabbiegespur weg. Stattdessen entsteht auf deren Länge eine Bus- und Radspur, die auch nach der Kreuzung weiter verläuft. Das Linksabbiegen für den motorisierten Individualverkehr ist dann über die Josefstraße und die Doetschstraße möglich.

Zwischen der Kreuzung Belderberg, Rathausgasse und Wesselstraße, Maximilianstraße:

- Aus der rechten Fahrspur entsteht ein mindestens 3 m breiter bidirektionaler Fahrradweg, der durch eine leichte Barriere vom Anlieger und Busverkehr abgetrennt ist.
- Die linke Fahrspur ist für Busse, Taxis, Anlieger und Autos, die aus der Marktplatzgarage kommen, nutzbar.
- An der Bushaltestelle Bonn-Markt wird der Fahrradweg nach der Ampel rechts um die Bushaltestelle herumgeleitet.

Abb. 4



2.2.2.4 Kölnstraße

Die Kölnstraße wird von der Oxfordstraße bis zur Breite Straße ummarkiert und umgebaut (Abb. 5). In Richtung Stadtzentrum werden die Fahrspuren von zwei auf eins reduziert. Auf dieser Straßenseite entfallen ebenfalls alle Parkplätze vom Wilhelmsplatz bis zum Stiftsplatz. Zusätzlich wird im Abschnitt zwischen Oxfordstraße und Stiftplatz mindestens alle 20 m auf beiden Straßenseiten ein neuer Baum gepflanzt. Dafür fallen vereinzelt ebenfalls Parkplätze weg. Die neue Straßenaufteilung besteht somit aus je einer Fahrspur je Richtung. Radwege befinden sich zwischen dem Bürgersteig und den Parkplätzen bzw. der Fahrbahn. Sie werden auf beiden Seiten verbreitert und mit einer baulichen Trennung versehen. Die Führung der Straßenbahn bleibt unverändert. Die Ampel am Stiftsplatz wird mit einem Zebrastreifen ersetzt.

Ab der Breite Straße bis zum Kaiser-Karl-Ring wird vom Fahrbahnrand aus möglichst eine 1,5 m breite Farbmarkierung auf beiden Seiten der Straße angelegt. An einigen Stellen geht diese Markierung bis zu den Gleisen der Straßenbahn.

Ab dem Kaiser-Karl-Ring bis zu Am Josephinum wird beidseitig der Fuß- und Radweg komplett saniert und an allen Stellen, wo dies möglich ist, verbreitert. Zusätzlich werden alle Einmündungen nach niederländischem Vorbild

umgebaut. Aus der Kreuzung am Lielingsweg wird ein Kreisverkehr mit Trennung zwischen Rad/Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr, ebenfalls nach niederländischem Vorbild.

Abb. 5



2.2.2.5. Tannenbusch – Innenstadt

Tannenbusch wird an die West-Ost-Fahrradroute Richtung Hauptbahnhof angeschlossen. Bereits vorhandene Fahrradwege werden ergänzt, die Route wird durch eine bessere Führung sowie fahrradfreundlichere Kreuzungen aufgewertet.

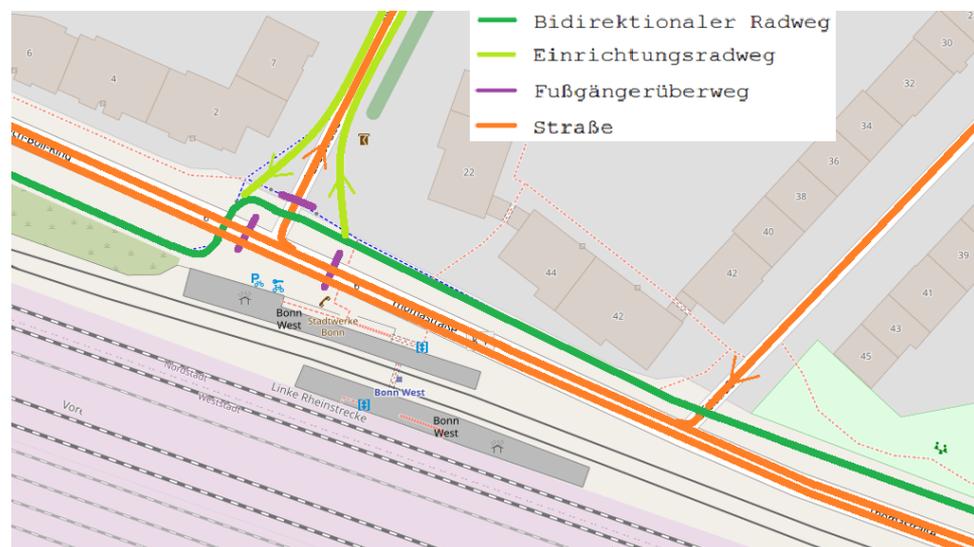
Beschreibung und Begründung

Kreuzung Ellerstraße und Thomastraße:

Die Ellerstraße wird zur Einbahnstraße in Richtung Norden. Die Parkflächen

auf der Ellerstraße, welche zurzeit den Bürgersteig mit nutzen, werden auf die Straße verlegt. Dies räumt dem Fußverkehr zur Haltestelle Bonn West mehr Platz ein. Zusätzlich wird hier der Radfahrstreifen in Richtung Norden deutlich verbreitert. Die Ampel über die Ellerstraße entfällt. Kfz, welche von der Thomastraße rechts auf die Ellerstraße abbiegen, haben dem kreuzenden Fuß- und Radverkehr Vorfahrt zu gewähren. Dies muss entsprechend farblich markiert werden. Die beiden anderen Ampeln über die Thomastraße bleiben erhalten. Diese Maßnahme dient der Beschleunigung des Radverkehrs, erhöht dessen Attraktivität in Richtung Norden und fördert den Fußverkehr zur Haltestelle Bonn West (Abb. 6).

Abb. 6



Kreuzung Ennemoserstraße und Am Propsthof

Die Verkehrsinsel wird 5 m nach Süden verlegt und etwas verbreitert. Es führt von der Fahrradstraße ein bidirektionaler Fahrradweg nach links bis vor die Verkehrsinsel. Dafür entfallen zwei Parkplätze nahe der Kreuzung. Der Abgang des Fahrradweges aus der Fahrradstraße ist farblich gut kenntlich gemacht. Auf die Verkehrsinsel führen von beiden Seiten zwei Zebrastreifen mit Fahrradspur. Im verbleibenden Raum entsteht eine neue Grünfläche. Diese Maßnahme dient dazu, den Radverkehr durchgängiger und konfliktfreier zu gestalten (Abb. 7).

Abb. 7



Folgende Einzelmaßnahmen sind zusammen in Abb. 8 einzusehen:

Kreuzung Bertha-Lungstras-Straße und Oppelner Straße:

Die Kreuzung wird mit einem Kreisverkehr umgebaut. An jeder Ausfahrt des Kreisverkehrs wird ein Zebrastreifen mit Radspur errichtet. Der Fahrradweg führt außen um den Kreisverkehr herum, verläuft jedoch ohne Absenkungen, also auf gleicher Höhe wie die Fahrbahn.

Kreuzung Bertha-Lungstras-Straße und Lievelingsweg:

Die Kreuzung wird mit einem Kreisverkehr umgebaut. An jeder Ausfahrt des Kreisverkehrs wird ein Zebrastreifen mit Radspur errichtet. Der Fahrradweg führt außen um den Kreisverkehr herum, verläuft jedoch ohne Absenkungen, also auf gleicher Höhe wie die Fahrbahn.

Bertha-Lungstras-Straße und Soenneckenstraße:

Die beiden Kreisverkehre werden untereinander sowie zur West-Ost-Fahrradroute über einen neuen bidirektionalen Fahrradweg auf der Ostseite der Bertha-Lungstras-Straße sowie der Soenneckenstraße verbunden. Der bidirektionale Fahrradweg hat eine Mindestbreite von 2,5 m. Dafür wird die Kfz-Fahrbahn verengt. Auf der Fahrbahn der Bertha-Lungstras-Straße wird in Richtung Norden ein absolutes Halteverbot eingeführt. Ein Halten durch Mitnutzung des Bürgersteigs ist weiterhin in Richtung Süden möglich.

An dem Kreisverkehr Bertha-Lungstras-Straße und Lievelingsweg:

Ab dem Kreisverkehr wird ein bidirektionaler Fahrradweg von mindestens 2,5 m Breite auf der Nordseite des Lievelingsweges bis zur Straße Im Tannenbusch erbaut. Langfristig ist eine Fortführung von der Hohe Straße über die Oppelner Straße bis zum Waldenburger Ring einzuplanen. Bis dieser Fahrradweg

errichtet ist, wird die Höchstgeschwindigkeit auf der Oppelner Straße sowie der Hohe Straße auf 30 km/h gesenkt.

An der Kreuzung Soenneckenstraße und Brühler Straße:

Es werden zwei zusätzliche Ampeln aufgestellt, um eine direktere Überquerungsmöglichkeit der Brühler Straße für Radler*innen vom bidirektionalen Fahrradweg der Soenneckenstraße zu ermöglichen.

Auf Höhe des Bahnübergangs auf der Brühler Straße:

Hier entsteht ein neuer Zebrastreifen, um Fußgänger aus der Soenneckenstraße sowie von der anderen Seite der Brühler Straße direkter zur Stadtbahn zu führen, ohne dass sie an der Ampel warten müssen. Der Zebrastreifen hat den Effekt, dass sich weniger Fußgänger auf dem geteilten Radweg der Brühler Straße zwischen der Ampel und der Stadtbahn aufhalten. Dies führt zu weniger Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf dem geteilten Radweg.

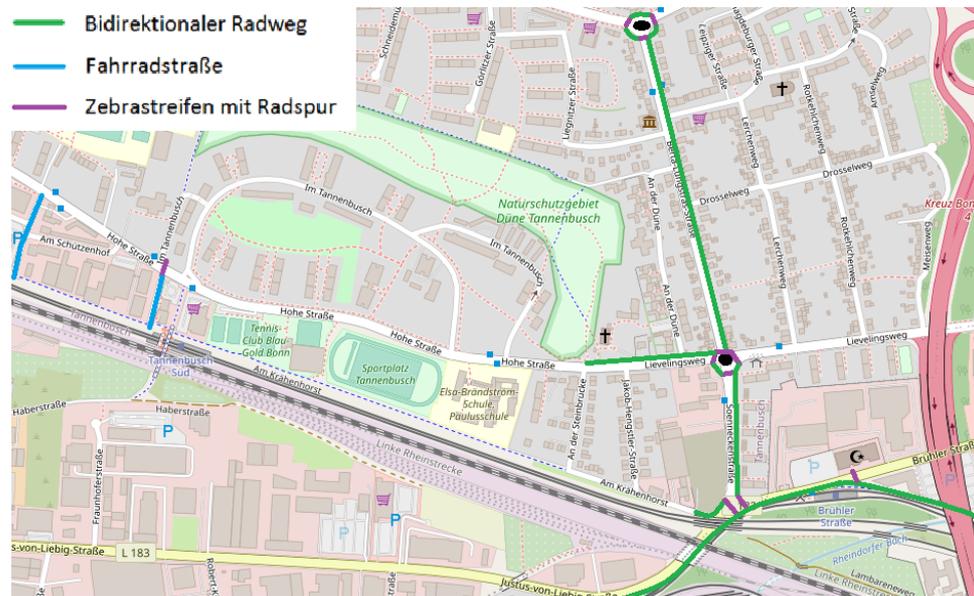
Die Straße der Hohe Straße 57:

Zwischen dem Radweg entlang der Gleise und der Hohe Straße wird eine Fahrradstraße errichtet. An der Hohe Straße 57 wird die Ampel durch einen Zebrastreifen mit Radspur ersetzt. Diese Radspur ist durch eine Verbreiterung des Bürgersteigs an der Kreuzung zu beiden im Tannenbuschstraßen gut zu erreichen. Dies ermöglicht eine direkte und sichere Überquerung der Hohe Straße zu den Wohngebieten sowie zur Schule von der Bahnhaltestelle und dem Radweg entlang der Gleise.

Am Ringwall:

Die Straße Am Ringwall wird zu einer Fahrradstraße umgebaut. Durch farbliche Markierung wird der Radverkehr von der neuen Fahrradstraße in den kurzen bidirektionalen Fahrradweg entlang der Hohe Straße in Richtung Schlesienstraße geführt.

Abb. 8



2.2.2.6. Radschnellweg entlang der A 565

Ein gut ausgebauter Radschnellweg aus Meckenheim über Endenich und die Nordbrücke nach Troisdorf wird dringend gebraucht, um im Radverkehr eine **attraktive Tangentialverbindung** für Bonn und eine **Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden** zu schaffen. Eine Strecke durch die Stadt bietet aufgrund von unvermeidbaren Umwegen und Halten an Kreuzungen keine angemessene Alternative.

Es ist absolut unverständlich, wie die Stadt Bonn es zulassen konnte, die Pläne für einen **Radschnellweg entlang der A 565** aufzugeben, während sie dem bis zu achtspurigem Ausbau der Autobahn zustimmte. Wie kann es sein, dass mehrere hundert Millionen Euro für ein nicht zukunftstaugliches, klimaschädliches Transportmittel ausgegeben werden können, aber der Radschnellweg daneben dann schon zu teuer sein soll? Wie stellt die Stadt sich vor, den Autoverkehr in der Bonner Innenstadt zu verringern, wenn sie die Fahrt dorthin mit Hilfe von Millionen Euro an Investitionen fördern lässt? Dieses Handeln der Stadt Bonn zeigt, wie "ernst" sie den selbsterklärten Klimanoststand wirklich nimmt. Dieses Handeln ist nichts weniger als ein Armutszeugnis für Bonn. Unser eh schon geringes Vertrauen durch die immer wiederkehrenden Ansagen der Stadt, Mobilität nachhaltig umgestalten zu wollen, und es bei Lippenbekenntnissen und Klein-Klein zu belassen, ist jetzt komplett verschwunden.

Wir fordern sofortige Konsequenzen. Wir fordern einen Radschnellweg entlang der A 565, ansonsten ist der Ausbau der Autobahn unter keinen Bedingungen hinnehmbar und zu rechtfertigen.

2.3 UMBAU VON KREUZUNGEN

2.3.1 Aktuelle Situation

Kreuzungen sind allgemein **die gefährlichsten Stellen für Radfahrer*innen**⁴⁵. Bonn ist da keine Ausnahme. Es existieren zahlreiche Stellen, an denen der Radweg plötzlich vor der Kreuzung endet. Gute, aber leider bei weitem nicht die einzigen Beispiele dafür in Bonn sind der Kreisverkehr des Potsdamer Platzes aus Richtung des Lievelingsweges oder die Kreuzung der Thomas-Mann-Straße und der Straße Am Hauptbahnhof. An solchen Kreuzungen werden Radfahrer*innen zusammen mit LKW und Bussen im schnell fließenden Verkehr über die Kreuzung geführt. Die Verkehrsplanung hat sich hier nicht einmal die Mühe gemacht, selbst die in Bonn sonst nur ansatzweise umgesetzten Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr zu beachten. Durch eine solche mangelnde oder auch schlechte Radinfrastruktur an Kreuzungen kommt es bei rechtsabbiegenden Fahrzeugen öfters zu schweren, tödlichen Unfällen, auch in Bonn⁴⁶. Außerdem ist das Überqueren oder gar das Linksabbiegen als Radfahrer*in auf einer solchen Kreuzung eine Herausforderung, der nicht alle gewachsen sein können. Das Einrichten einer vorgezogenen Haltelinie behebt einige der entstehenden Sicherheitsprobleme auch nur, solange die Ampel noch auf Rot ist, wenn die Radfahrer*innen vorne an der Haltelinie ankommen.

⁴⁵ https://www.fgsv-datenbanken.de/tagungsbaende/media/upload/tagungsbaende/FGSV_001_26/FGSV_001_26-69.pdf

⁴⁶ https://ga.de/bonn/stadt-bonn/radfahrerin-in-bonn-toedlich-verletzt-unfall-am-heinrich-boell-ring_aid-44057949

2.3.2 Mögliche Maßnahme

Beim langfristigen Umbau und beim Neubau von Kreuzungen ist ausnahmslos das **niederländische Kreuzungsmodell** anzuwenden. Hierbei schützt der Bau einer Verkehrsinsel Fahrradfahrer*innen, und die **verschiedenen Verkehrsformen werden voneinander getrennt über die Kreuzung geführt**. Das Linksabbiegen für Radfahrer*innen geschieht in zwei Schritten. Der tote Winkel und die Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen vom Kfz-Verkehr werden durch einen steilen Abbiegewinkel und dadurch minimiert, dass der Rad- und Fußweg etwas nach außen versetzt werden^{47 48}. Die getrennte Führung wirkt sich zudem positiv auf das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden aus und fördert somit die Attraktivität des Radverkehrs. Die Ampelzyklen werden möglichst verkürzt und die Wartezeiten geringgehalten.

Die Kreuzungen Bertha-von-Suttner-Platz, Belderberg und Hochstadenring, Bornheimer Straße sowie Kölnstraße, Kaiser-Karl-Ring sind als erstes und bis spätestens Juli 2022 nach diesem Modell umzubauen.

Kreuzungen, wo direkte Fußgängerüberwege über die Fahrbahn fehlen, werden unverzüglich nachgebessert. Dies gilt beispielsweise für die Kreuzungen Rathausgasse, Belderberg, für die Kreuzung Konrad-Adenauer-Platz, Gottfried-Claren-Straße, für die Kreuzung Königswinterer Straße, Sankt Augustiner Straße, für die Kreuzung Hochstadenring, Bornheimer Straße und für die Kreuzung an der Vorgebirgsstraße und dem Kaiser-Karl-Ring. Denn an diesen Kreuzungen müssen aktuell Fußgänger*innen über bis zu drei Ampeln gehen, um auf die andere Straßenseite zu gelangen. Eine solche Vorrangstellung des MIV ist seit langem überholt und angesichts einer nachhaltigen Verkehrswende nicht nachvollziehbar.

Ebenfalls sind **Kreisverkehre nach niederländischem Modell umzubauen**⁴⁹. Dies bedeutet eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr zum MIV, und möglichst enge, kleinere Kreisverkehre, um die Geschwindigkeit des MIVs niedrig zu halten. Des Weiteren klare Markierung sowie Beschilderung der Vorfahrtsrechte an Ein- und Ausfahrten. Im städtischen Bereich ist **Vorfahrt für den Fuß- und Radverkehr** grundsätzlich zu gewähren. Auch wenn diese

⁴⁷ <https://youtu.be/yCzi1Q4xCTA>

⁴⁸ <https://youtu.be/7RLqOgAW9wY>

⁴⁹ <https://youtu.be/41XBzAOmmIU>

Standards an manch neuem Kreisverkehr in Bonn, wie etwa an der Kreuzung von Rabinstraße und Am Alten Friedhof, schon umgesetzt worden sind, existieren dort weitere, vermeidbare Defizite für den Radverkehr. Beispielsweise wird der Radverkehr hier über mehrere Aufkantung/Bordsteinkanten geführt. Diese senken die Attraktivität für Radfahrer*innen deutlich. Das niederländische Modell zeigt jedoch, dass Kreisverkehre auch ohne eine solch unbequeme Abbremsung der Radfahrer*innen sicher sein können. Viel schlimmer ist die Situation jedoch an anderen Kreisverkehren in Bonn, wie etwa am Potsdamer Platz. Hier sind die Zufahrtsstraßen Dorotheenstraße und Lielingsweg für den Radverkehr nicht einmal mitgedacht. Von hier aus wird der Zugang für Radfahrer*innen einfach verboten und das Verkehrsmittel komplett ignoriert. Solche Kreisverkehre müssen sofort fahrradgerecht umgebaut werden, denn eine Stadt, die nachhaltigen Verkehr fördert, muss den Rad- und Fußverkehr überall mitdenken, nicht nur dort, wo er gerade mal den MIV nicht “stört”.

2.3.3 Begründung

Mit einem niederländischen Kreuzungsdesign hätten wahrscheinlich einige der tödlichen Fahrradunfälle in Bonn verhindert werden können. Eine sichere Verkehrsführung an Kreuzungen nach niederländischem Modell ermöglicht allen Menschen eine sichere, attraktive Überquerung mit dem Fahrrad. Eine solche Infrastruktur darf in Bonn nicht weiterhin die Ausnahme sein. Dort, wo Fahrradfahrer*innen am gefährdetsten sind, müssen sie entsprechend geschützt werden. Das **niederländische Kreuzungsdesign hat sich über viele Jahre als sicherstes und fahrradfreundlichstes Modell erwiesen**⁵⁰. Es sollte daher auch in Bonn verwendet werden. Bei der Umsetzung ist es jedoch wichtig, darauf zu achten, dass wirklich **alle zugehörigen Richtlinien eingehalten** werden. Denn auch kleinere Änderungen können einen negativen Effekt auf die Sicherheit der Kreuzungen haben. Ein Beispiel dafür ist die Kreuzung Kölnstraße/Am Josephinum, die einer niederländischen Kreuzung ähnelt. Hier ist der Winkel der rechtsabbiegenden Kfz jedoch zu gering. So kann erstens mit einer höheren Geschwindigkeit abgelenkt werden, was bei einem Unfall schwerwiegende Konsequenzen haben würde. Und zweitens verschiebt sich der tote Winkel

50

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf

stärker auf die Bereiche, in denen sich Radfahrer*innen befinden können. Drittens sollten rechtsabbiegende Autos nicht vor der Ampel an der Kreuzung vorbeigeführt werden, sondern erst nach der Ampel. Dies erhöht die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Obwohl diese Kreuzung also ansatzweise dem niederländischen Modell ähnelt, ist sie wegen der genannten Unterschiede für Radfahrer*innen weitaus gefährlicher.

2.4. UMBAU VON RADWEGEN

2.4.1 Aktuelle Situation

Straßen ohne Radwege oder Radschutzstreifen sind in Bonn eher selten, sie sind aber auch an von Radfahrer*innen viel befahren Stellen, wie beispielsweise der Oxfordstraße, zu finden. Solche Stellen führen ständig zu gefährlichen und unangenehmen Konflikten. Ein Großteil der Radinfrastruktur besteht nur aus einer sparsamen Markierung auf der Fahrbahn, die den Radverkehr vom schnell vorbeifahrenden MIV trennt. Eine getrennte Verkehrsführung, die für alle Nutzer als sicher und angenehm empfunden wird, gibt es nur selten. An mehreren Orten endet der Radweg plötzlich und Radfahrer*innen werden direkt in den fließenden Verkehr geführt. Dies trägt zu einem **hohen Sicherheitsrisiko** für die Radfahrer*innen bei. Hinzu kommen andere infrastrukturelle Unannehmlichkeiten und Gefahren wie aufgehende Türen bei Radwegen, die eng an parkenden Autos vorbeiführen, hubbeliger Straßenbelag, ständige Absenkungen des Fahrradweges bei Ausfahrten und eine nicht immer gut ersichtliche Trennung des Fuß- und Radweges. Das Radfahren wird somit nicht nur gefährlich, sondern auch belastend, besonders für schwächere Radfahrer*innen.

2.4.2 Mögliche Maßnahmen

Zusätzlich zu den o.g. Umbauprojekten ist die gesamte Radinfrastruktur der Stadt Bonn langfristig umzubauen. Alle Straßen, deren Radwege nicht den Mindeststandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 entsprechen, werden als erstes umgebaut. Alle Neu- und Umbauten von Fahrradwegen orientieren sich grundsätzlich an folgenden Kriterien:

- bauliche Trennung vom motorisierten Individualverkehr
- lückenlose, einfache und unkomplizierte Führung

- Sicherheitsabstand von möglichst 50 cm zu parkenden Autos
- gut erkennbare Trennung zum Fußweg durch farbliche Markierung und Höhenunterschied
- keine ständige Absenkung des Fahrradweges durch Ausfahrten oder der Überquerung von Kreuzungen
- durchgehend ebener Belag, Pflastersteine sind möglichst zu vermeiden.
- Es ist für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen.

Diese Kriterien sind auf Straßen mit großem Verkehrsaufkommen zwingend notwendig. Zusätzlich muss der Radweg auf Straßen mit höherem Radverkehrsaufkommen breit genug sein, damit sich Radfahrer*innen sicher überholen können. Auf Straßen mit mittlerem bis kleinerem Verkehrsaufkommen entfällt die bauliche Trennung zum MIV nur in Ausnahmefällen und wenn der Schutzstreifen mindestens den Standard der ERA 2010 erfüllt. Bei sehr wenig befahrenen Straßen, wie etwa in Wohngebieten, entfällt die Notwendigkeit für eine bauliche Trennung oder einen Schutzstreifen komplett. Kleinere Straßen, die ein vergleichsweise hohes Radverkehrsaufkommen aufweisen, sollten jedoch zur Fahrradstraße umgebaut werden.

2.4.3 Begründung

Radfahren muss von allen Menschen als sicher und stressfrei empfunden werden. Dies kann jedoch nicht erreicht werden, wenn der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn direkt neben dem motorisierten Verkehr stattfindet. Nur ein Bruchteil aller Menschen fühlt sich dort beim Radfahren wohl und besonders diejenigen, die man durch eine Verkehrswende erreichen muss, nicht. Stattdessen muss der Radverkehr sicher und ungestört vom motorisierten Verkehr geleitet werden. Dies ist nur durch **bauliche Trennung** und durch eine **möglichst konfliktfreie Führung** mit anderen Verkehrsformen zu erreichen. Für die hier aufgeführten Kriterien eines guten Radwegs haben diverse Beispiele aus den Niederlanden gesorgt. Dort wurden die Radwege so konzipiert, dass Radfahren für wirklich alle Menschen, auch für Kinder und Senioren, eine sichere, bequeme und schnelle Alternative zum Auto ist.

Hinzukommen muss außerdem eine **ausreichende Beleuchtung**. Warum gibt es Straßenbeleuchtung für Autos, aber kaum Interesse der Stadt an der Beleuchtung von Radwegen? Diese dienen allgemein der Sicherheit, vor allem aber auch dem Sicherheitsgefühl gerade von Frauen. Es empfiehlt sich, dabei auch Solarmodule zu nutzen, was auch wieder eine Signalwirkung hätte.

2.5 AUSBAU DER FAHRRADSTRABEN

2.5.1 Aktuelle Situation

Es gibt schon einige Fahrradstraßen in Bonn. Viele davon sind aber Straßen mit wenig allgemeinem Verkehrsaufkommen, und nur auf kurzen Streckenabschnitten. An den Kreuzungen werden oft keine **verbesserten Verkehrsführungen für die Fahrradstraße** geschaffen. Nicht selten muss die Fahrradstraße an der Kreuzung Vorfahrt gewähren. Der Vorteil für Radfahrer*innen, solche Straßen mit wenig Verkehrsaufkommen als Fahrradstraße umzumarkieren, ist deshalb oft nicht ersichtlich. Beispiele hierzu sind die Dyroffstraße oder die Neustraße.

An den wenigen Stellen, wo die Fahrradstraßen Sinn ergeben, wie beispielsweise an der Oskar-Walzel-Straße, wird die StVO in der Fahrradstraße von Autofahrer*innen häufig missachtet. Ein entspanntes Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrenden, wie es nach der Konzeption einer Fahrradstraße vorgesehen ist, ist selten ohne Unverständnis möglich.

Tatsächlich jedoch darf der MIV laut StVO eine Fahrradstraße nur in der Ausnahme (Zusatzzeichen am Verkehrsschild) befahren, und dies mit maximal 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

2.5.2 Mögliche Maßnahmen

Das Einrichten von Fahrradstraßen an wichtigen Radverkehrsachsen ist eine wichtige und schnell umsetzbare Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. **Die hier aufgeführten Strecken** sind für den Radverkehr in Bonn von großer Bedeutung und sollten **bis Ende 2021 alle zur Fahrradstraße** umgebaut werden.

In der Altstadt entsteht eine neue Fahrradzone (Abb. 9) – mit Gültigkeit der StVO-Regelungen für eine Fahrradstraße. Die Fahrradzone ist ansonsten nur für Anlieger mit PKWs befahrbar. Die Fahrradzone wird mit der Ergänzung “Anlieger frei” gekennzeichnet. Zusätzlich wird bei **Einfahrt zur Fahrradzone**

die Beschilderung „Autos sind Gäste“ nach niederländischem Vorbild⁵¹ angebracht.

Zusätzliche Fahrradstraßen werden an folgenden Straßenabschnitten angelegt:

Abbildung 10:

- gesamte Professor-Neu-Allee (Anlieger frei)
- gesamte Kaiser-Konrad-Straße (Anlieger frei)
- gesamte Rathausstraße (Anlieger frei)

Abbildung 11:

- gesamte Friedrich-Friesen-Straße (Kfz-Verkehr frei)
- gesamte Limpericher Straße (Kfz-Verkehr frei)
- gesamte Listzstraße (Anlieger frei)
- gesamte Richard-Wagner-Straße (Anlieger frei)
- gesamte Schubertstraße (Anlieger frei)
- gesamte Kaufmannstraße (Kfz-Verkehr frei)
- gesamte Nußallee (Kfz-Verkehr frei)
- gesamter Wiesenweg (Anlieger frei)
- gesamte Alfred-Bucherer-Straße (Kfz-Verkehr frei)
- gesamte Euskirchener Straße (Anlieger frei)
- gesamter Am Bleichgraben (Anlieger frei)
- gesamter Flodelingsweg (Anlieger frei)
- Ab der Kreuzung Alfred-Bucherer-Straße, Brahmsstraße über die Frongasse zur Magdalenenstraße und bis zur Endenicher Straße (Kfz-Verkehr frei)
- Haydnstraße zwischen Endenicher Straße und Richard-Wagner-Straße (Anlieger frei)
- Steinweg zwischen Erich-Hoffmann-Straße und Auf dem Hügel (Anlieger frei)
- Am Propsthof ab Auf dem Hügel in Richtung Westen (Anlieger frei)
- Endenicher Straße zwischen Frongasse und Euskirchener Straße (Anlieger frei)

⁵¹ https://www.weser-kurier.de/themenwelt/auto-mobilitaet_artikel,-fuenf-ideen-aus-dem-fahrradland-holland-_arid,1859655.html

Abbildung 12:

- gesamte Straße Rosental (Kfz-Verkehr frei)
- Ellerstraße zwischen Bornheimer Straße und Dorotheenstraße (Kfz-Verkehr frei)
- Graurheindorfer Straße zwischen Rosental und Kaiser-Karl-Ring (Kfz-Verkehr frei)

Abbildung 13:

- Gesamte Luisenstraße (Anlieger frei)
- gesamte Argelanderstraße (Kfz-Verkehr frei)
- gesamte Sternenburgstraße (Kfz-Verkehr frei)
- Sebastianstraße zwischen Clemens-August-Straße und Carl-Troll-Straße (Kfz-Verkehr frei)

Abb. 9

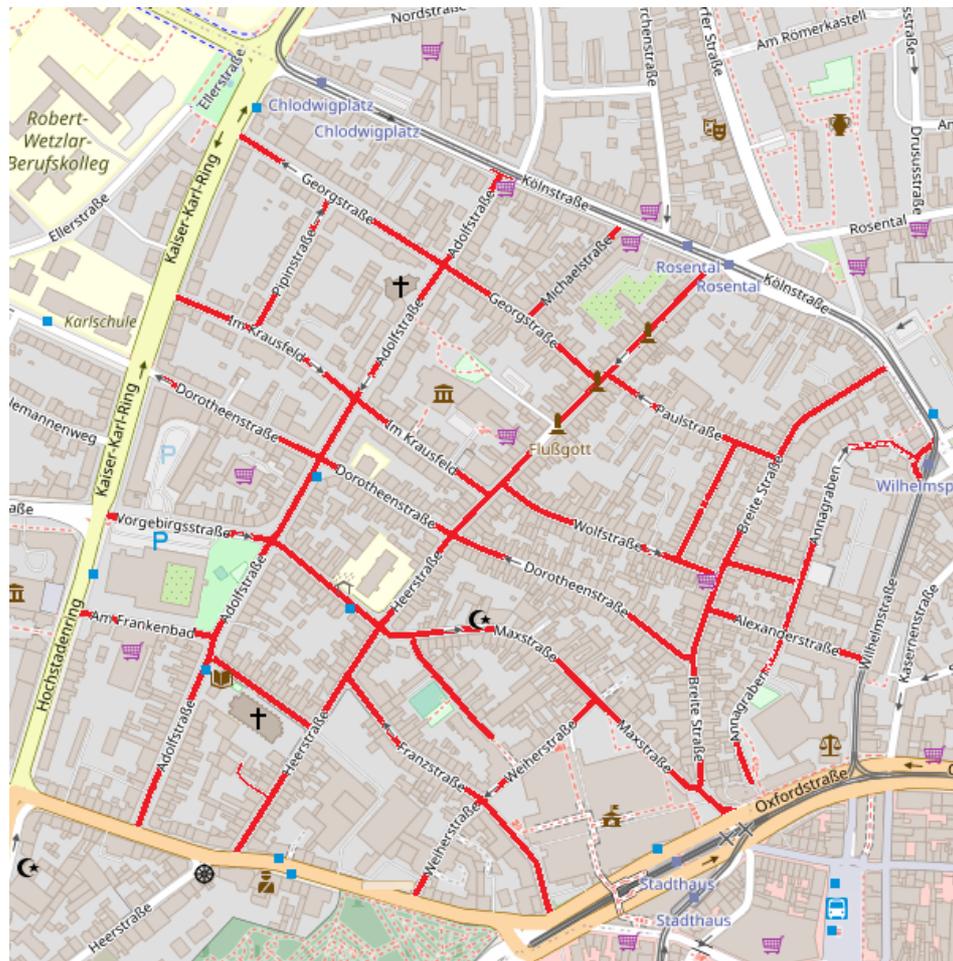


Abb. 10

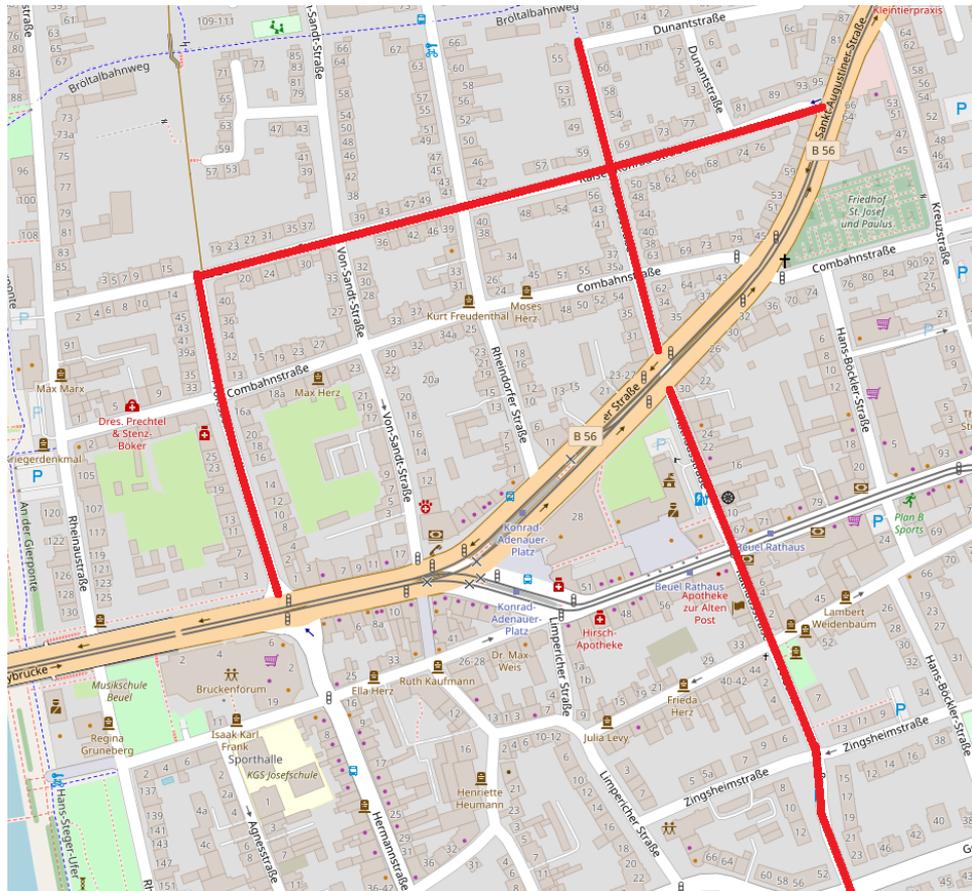


Abb. 11

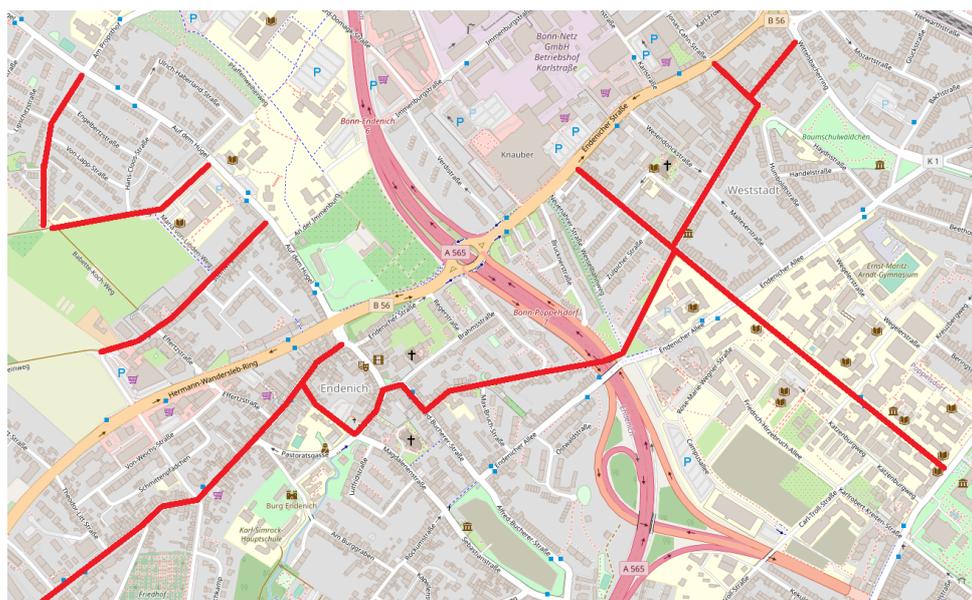


Abb. 12

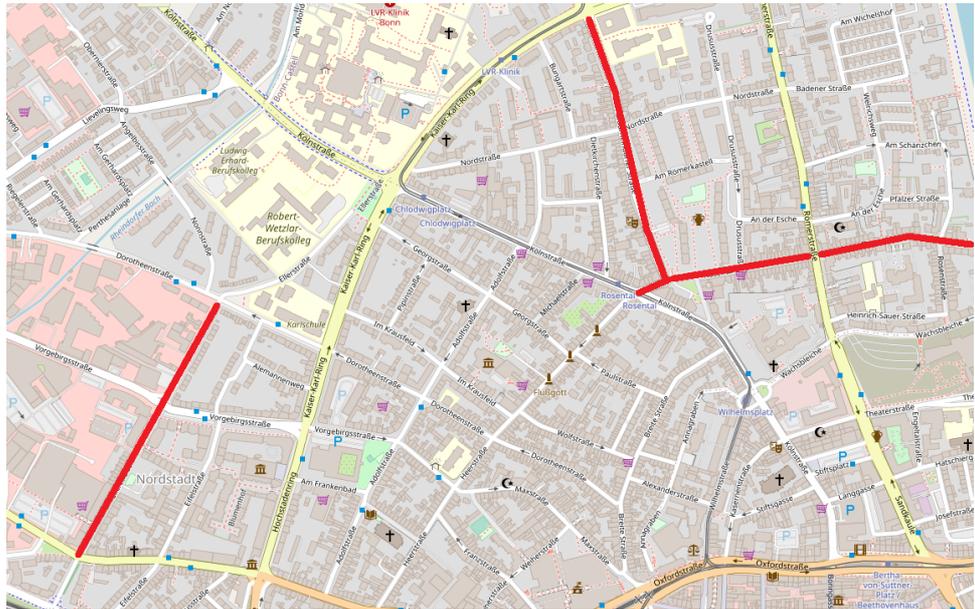
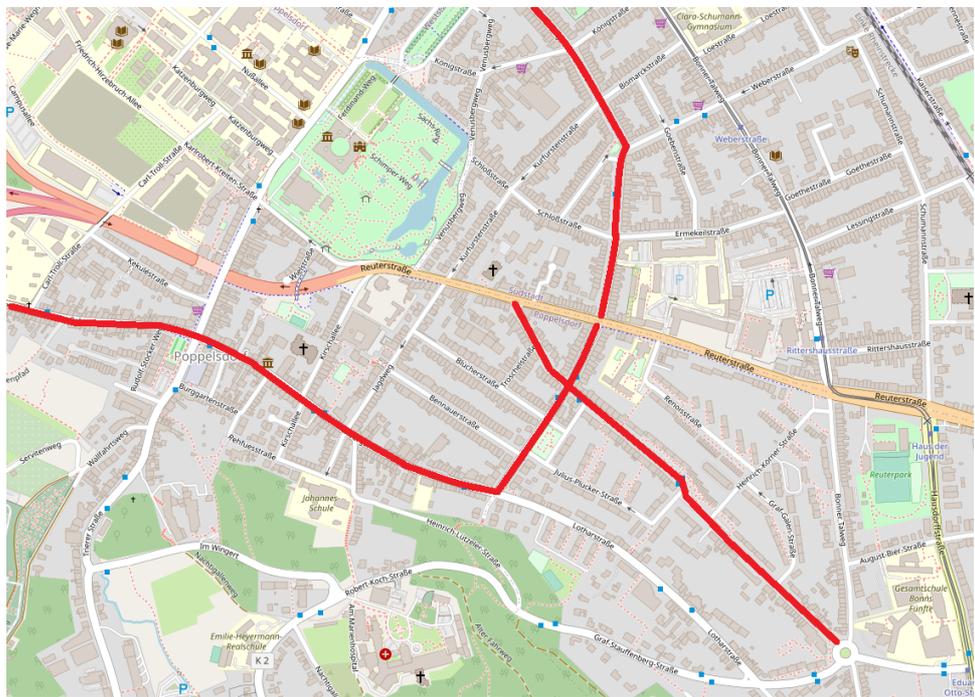


Abb. 13



2.5.3 Begründung

Um den Radverkehr zu fördern, müssen die **Stadtteile mit einer guten Radinfrastruktur miteinander verbunden** werden. Das bedeutet ein besonders sicheres, schnelles und komfortables Vorankommen mit Vorfahrt und Prioritäten an den meisten Kreuzungen.

Eine **bauliche Trennung** der Fahrradwege ist für Fahrradfahrer*innen sowie für Autofahrer*innen die angenehmste und **sicherste Verkehrsführung** und essentiell für größere Straßen. Diese Infrastruktur ist jedoch mit hohem Kostenaufwand verbunden. Auf einigen Straßen ist gar nicht genug Platz vorhanden, um eine bauliche Trennung zu realisieren. Hier kann eine Fahrradstraße eine sinnvolle Alternative darstellen. Denn die Fahrradstraße fördert den Radverkehr, indem sie ihm auf der Straße Priorität einräumt, sich mit vergleichsweise geringem Aufwand einrichten lässt, ohne aber andere Verkehrsformen grundsätzlich auszuschließen zu müssen. Ein Erstellen von Fahrradstraßen ohne Beschränkung des Kfz-Verkehrsaufkommens bringt dem Radverkehr jedoch wenig. Eine Zufahrtsbeschränkung kann jedoch wiederum an anderen Stellen zu Verkehrsproblemen führen. Daher sind **Fahrradstraßen** nur in Kombination mit anderen infrastrukturellen Maßnahmen umzusetzen und nicht als das Hauptmittel zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu sehen. Sie sind nur dann eine **Alternative, wenn gute, baulich getrennte Radwege für eine bestimmte Strecke nicht realisierbar** sind.

Da die StVO von Fahrradstraßen durch Autofahrer*innen oft nicht beachtet wird, werden unter den Fahrradstraßenschildern am Anfang der Fahrradstraßen zusätzliche Schilder angebracht, die alle Verkehrsteilnehmer*innen darauf aufmerksam machen, dass der Kfz-Verkehr sich an die Geschwindigkeit des Fahrradverkehrs anzupassen hat und ihm Rücksicht zu gewähren hat. Diese Schilder könnten nach niederländischem Vorbild die Aufschrift "Autos sind Gäste" tragen⁵².

⁵² <https://gouweijsselnieuws.nl/wp-content/uploads/2020/07/010870DB-36B4-4739-9DF1-605949C77B98-scaled.jpeg>

2.6 MÄNGELBESEITIGUNG AUF DEN FAHRWEGEN

2.6.1 Aktuelle Situation

Viele Radwege in Bonn sind stark beschädigt. Das Fahren auf unebenen Wegen ist nicht komfortabel, stellenweise sogar gefährlich. Besonders in der Dunkelheit sind beschädigte Stellen ein Sicherheitsrisiko für Fahrradfahrer*innen und damit eine Gefahr für den gesamten Straßenverkehr. Inakzeptable Radwege in Bonn gibt es reichlich, einige Beispiele sind etwa die Ennemoserstraße, Bornheimer Straße, Thomastraße, Meckenheimer Allee, Kölnstraße, Fritz-Schroeder-Ufer und längere Abschnitte der Radwege auf beiden Rheinufern.

Auch Straßenbeläge mit großen Löchern sind ein hohes Risiko für Radler, so beispielsweise immer wieder in Plittersdorf.

2.6.2 Mögliche Maßnahmen

Jegliche **Mängel an Radwegen**, auch wenn sie nur den Komfort betreffen, werden im Anschluss an die Winterzeit **systematisch erfasst und zeitnah ausgebessert**. Radwege werden prioritär gereinigt, Schnee, Eis und Laub werden beseitigt. Grobe Straßenschäden werden beseitigt, Löcher verfüllt.

2.6.3 Begründung

Hubbel oder Löcher senken die Attraktivität von Radwegen drastisch. Die Benutzung beschädigter Wege ist unbequem, gefährlich und führt letztendlich zu einem verminderten Radverkehrsaufkommen. Um die Qualität der Fahrradwege wiederherzustellen und langfristig aufrechtzuerhalten ist es notwendig, **Schäden schnell, konsequent und regelmäßig zu beseitigen**. Außerdem ist eine kleinere, frühzeitige Baustelle weniger störend für den Verkehrsfluss und kann gegebenenfalls mit geringerem finanziellem Aufwand verbunden sein als eine spätere und aufwändigere Komplettsanierung.

2.7 AUFKLÄRUNG UND WERBUNG FÜR DEN FAHRRADVERKEHR

2.7.1 Aktuelle Situation

In Bonn gibt es für einige wenige Routen eine sehr gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur. Beispiele dafür sind die Routen von Beuel-Ost in die Innenstadt über die alte Bröltalbahn oder der Radweg entlang der Gleise an der Kaiserstraße bis nach Bad Godesberg. Nicht alle Bonner*innen sind sich bewusst, wie angenehm und schnell man hier in die Innenstadt gelangt. Die eigentliche Nutzung dieser Fahrradwege bleibt daher unter ihrem möglichen Potenzial.

2.7.2 Mögliche Maßnahme

Die Stadt macht ab sofort durch **Werbekampagnen auf den Radverkehr** aufmerksam und ermutigt Autofahrer*innen, auf das Rad umzusteigen.

Die Stadt verteilt Informationsflyer über die attraktiven schon vorhandenen Fahrradwege.

An viel befahrenen Straßen werden Werbeplakate aufgehängt, die für den Radverkehr werben. Beispielsweise wird über die Park-, Ride- and Bike-Anlagen informiert und aufgezeigt, wie lang die Fahrt mit dem Rad von dort aus in die Innenstadt beträgt (Abb. 14). Diese Informations- und Werbeangebote an die Bürger*innen sollen nicht einem Greenwashing als fahrradfreundliche Stadt dienen, sondern durch Werbung möglichst viele Menschen zum Umstieg auf das Rad bewegen.

Abb. 14

Keine Lust mehr auf Stau?

Mit dem Fahrrad in nur 9 Minuten
in der Innenstadt!

Zeit sparen und Klima schützen?!?

- > **Auto abstellen.**
- > **Fahrrad / Leihrad nutzen.**
- > **Schneller bei der Arbeit sein!**

2.7.3 Begründung

Das Fortbewegungsmittel **Fahrrad** wird von vielen unterschätzt und in der Gesellschaft **nicht als wahre Alternative zum Auto angesehen**. Dies liegt teilweise an der tatsächlich schlechten Infrastruktur des Radverkehrs, aber auch an der mangelnden Werbung. Im Gegensatz dazu werden Autos permanent im Fernsehen oder auf der Straße beworben. Das Auto wird von vielen immer noch als das einzig praktische Fortbewegungsmittel angesehen. Um dies zu ändern, muss die Stadt die Vorteile des Radverkehrs an ihre Bürger*innen und besonders an die Pendler*innen vermitteln und dabei über die Nachteile des Autos aufklären.

2.8 GRÜNER PFEIL FÜR DEN RADVERKEHR

2.8.1 Aktuelle Situation

Einen **grünen Pfeil** speziell für Radfahrer*innen gibt es in Bonn nicht. **Rechtsabbiegende Radfahrer*innen** sind daher gezwungen, an roten Ampeln zu warten, obwohl das vorsichtige Abbiegen nach rechts auf eine freie Fahrspur sicher wäre. Der unnötige Zeitverlust kann je nach Ampel mehr als 90

Sekunden betragen. Eine Sonderregelung für Radfahrer*innen würde ihre Fahrzeit verkürzen und wäre ein gut sichtbarer Vorteil gegenüber Autos.

2.8.2 Mögliche Maßnahmen

Die Stadt führt ab sofort und spätestens **bis Juli 2021** an allen Kreuzungen, die dies ohne erhöhtes Unfallrisiko zulassen, einen grünen Pfeil fürs Rechtsabbiegen von Fahrradfahrer*innen ein.

Kreuzungen, an denen der grüne Pfeil sofort eingeführt werden sollte:

- Berliner Freiheit auf die Sandkaule
- Belderberg auf Berliner Freiheit
- Belderberg auf Rathausgasse
- Adenauerallee auf Am Hofgarten
- Kölnstraße auf Kaiser-Karl-Ring
- Römerstraße auf Augustusring
- Graurheindorfer Straße auf Augustusring
- an allen relevanten Ampeln des Wilhelmsplatzes
- an allen relevanten Ampeln des Konrad-Adenauer-Platzes
- Friedrich-Breuer-Straße auf Hermannstraße auf der Ostseite der Kreuzung
- Clemens-August-Straße auf Sebastianstraße auf der Westseite der Kreuzung

2.8.3 Begründung

Die Anbringung eines grünen Pfeiles für den Radverkehr ist nicht aufwendig, kann aber einen erheblichen Effekt auf die **Fahrzeiten** von Radfahrer*innen haben. Sogar unter dem **Sicherheitsaspekt kann dies für Radfahrer*innen vorteilhaft** sein, denn Radfahrer*innen könnten schon weggefahren sein, wenn der motorisierte Verkehr abbiegt. Das gesamte Sicherheitsrisiko bleibt gering, da rechtsabbiegende Fahrradfahrer*innen nur Fußgängerwege kreuzen müssen. Sobald die Kreuzung nach niederländischem Design umgebaut ist, entfällt der Sinn des grünen Pfeils. Aber auch als kurzzeitige Maßnahme ist er, durch den geringen Aufwand und der starken Beschleunigung des Radverkehrs, gerechtfertigt.

2.9 GRÜNE WELLE FÜR RADFAHRENDE

2.9.1 Aktuelle Situation

Aktuell sind in Bonn keine grünen Wellen für Radfahrer*innen vorhanden. Dies führt oft dazu, dass Radfahrer*innen durch die grünen Wellen, die am Kfz-Verkehr ausgerichtet sind, auf mehrere rote Ampeln hintereinander stoßen, was dann meist lange Wartezeiten verursacht⁵³.

2.9.2 Mögliche Maßnahmen

Die Stadt führt bis 2027 die **grüne Welle für Radfahrer*innen bei Tempo 20 km/h** oder eine ähnliche Maßnahme wie das **Flo System** aus Utrecht⁵⁴ gegen das Stop-and-go von Radfahrenden ein. Denn es gibt mehrere Möglichkeiten, Ampeln für den Radverkehr attraktiver zu gestalten⁵⁵.

Wichtige Beispielstellen:

- Es entsteht eine grüne Welle auf beiden Seiten des einzurichtenden Fahrradrings. Diese geht von der Kreuzung Am Alten Friedhof und Bornheimer Straße bis zur Kreuzung Bertha-von-Suttner-Platz und Belderberg.
- Es entsteht eine grüne Welle in möglichst beiden Fahrtrichtungen zwischen der Kreuzung Augustusring und Römerstraße sowie Hochstadenring und Bornheimer Straße.
- Es entsteht eine grüne Welle in möglichst beiden Fahrtrichtungen zwischen der Kreuzung Augustusring und Römerstraße sowie der Kreuzung Belderberg und Rathausgasse.

⁵³ <https://www1.wdr.de/mediathek/audio/wdr5/quarks/hintergrund/audio-gruene-welle-auch-fuer-radfahrer-100.html>

⁵⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=ttzqM1q0mkM>

⁵⁵ <https://www1.wdr.de/mediathek/audio/wdr5/quarks/hintergrund/audio-gruene-welle-auch-fuer-radfahrer-100.html>

2.9.3 Begründung

Durch die Verkürzung von Fahrzeiten und ein Entfallen des lästigen Stop-and-Go trägt eine grüne Welle zur **Attraktivität des Radverkehrs** bei. So ist beispielsweise in Utrecht bereits das relativ aufwändige "Flo System" erfolgreich umgesetzt worden. Dieses misst 120 m vor der Ampel die aktuelle Geschwindigkeit von Radfahrer*innen. Daraufhin wird ihnen ein Signal gegeben, das ihnen anzeigt, ob sie zum Erreichen der Grünphase langsamer, schneller oder gleich schnell weiterfahren müssen, um die grüne Phase zu erreichen. So wird Radfahrenden die reibungslose Fortbewegung leichter gemacht. Das Einführen einer grünen Welle oder eines Flo Systems ist somit ein notwendiger Feinschliff für die Verbesserung der Radinfrastruktur in Bonn.

2.10 FAHRRADSTELLPLÄTZE-AUSBAU

2.10.1 Aktuelle Situation

An einigen Stellen gibt es schon genug Fahrradstellplätze. An wichtigen Umsteigeorten wie am Hauptbahnhof oder anderen Stadtbahnhaltestellen sind freie Fahrradstellplätze jedoch eine Rarität – sie sind chronisch überfüllt. Manchmal kommt es auch vor, dass zwar freie Stellplätze vorhanden wären, diese aber zu weit vom Zielort, wie einer Bahnhaltestelle, entfernt sind.

2.10.2 Mögliche Maßnahmen

Die Stadt schafft **gut sichtbare, gut erreichbare und sichere Fahrradparkplätze** an Bus- und Bahnhaltestellen sowie vor Einkaufsbereichen im innerstädtischen Raum. Diese Fahrradparkplätze sind gut und mit möglichst kurzem Fußweg von den Haltestellen aus zu erreichen. Auch Fahrradboxen sowie Lastenradparkplätze sind an besonders wichtigen Orten einzurichten. Auf sie ist mit Schildern hinzuweisen.

All dies fördert die Nutzerfreundlichkeit und auch die Sichtbarkeit des gewollten Vorrangs für Fahrräder.

2.10.3 Begründung

Fahrradstellplätze nehmen deutlich weniger Platz als Autoparkplätze ein. Sie sind deutlich weniger aufwändig zu erstellen und haben weniger Störpotenzial.

Gleichzeitig haben sie aber einen sehr positiven Effekt auf die **Attraktivität des Radverkehrs**. Daher sollten an möglichst vielen Stellen in Bonn ausreichend Fahrradparkplätze eingerichtet werden.

2.11 AUSGESCHILDERTES RADVERKEHRSNETZ UND ROUTEN

2.11.1 Aktuelle Situation

Die Stadt Bonn hat bereits ein ausgeschildertes Radverkehrsnetz, das die Stadtteile untereinander und mit den umliegenden Regionen verbindet. Allerdings ist die Qualität dieser Radrouten sehr durchwachsen. Einige Stellen im Netz haben gar keine Radinfrastruktur, andere sind sehr schlecht ausgebaut oder sanierungsbedürftig. Die Beschilderung führt oft über viele Kreuzungen und Abbiegungen, was das Folgen nicht einfach macht. Und die Wegweiser sind oft leicht zu übersehen, so dass man schnell von der eigentlichen Route abkommt. In der Rheinaue zum Beispiel sind die Radwege nachts stockdunkel und unzureichend, weil nachts nicht lesbar/erkennbar, beschildert.

2.11.2 Mögliche Maßnahmen

Die Stadt expandiert bis 2030 ihr **zusammenhängendes Radverkehrsnetz aus nummerierten Velorouten**, die alle Ortsteile miteinander vernetzen und diese radial an die Innenstadt anbinden. Dabei sollen **Pendler Routen** sowie die **Verbindungen zu wichtigen Bus- und Bahnhaltepunkten** in der Verkehrsplanung besonders priorisiert werden. Das Netz wird nach den Kriterien Sicherheit, Komfort, Umwegfreiheit, unkomplizierte Wegweisung, sowie der Möglichkeit, ein zügiges Tempo zu fahren, konzipiert und umgesetzt. An Kreuzungen werden diese Routen prioritär behandelt. Wegweiser in die verschiedenen Stadtteile sind an allen größeren Kreuzungen durchgehend zu finden und ihnen ist einfach zu folgen. Auf den Schildern ist zur Orientierung zusätzlich zur Entfernung die durchschnittliche Fahrzeit vom Standpunkt bis zum angegebenen Stadtteil anzugeben.

2.11.3 Begründung

Zu einem guten Radverkehrsnetz gehört auch eine entsprechende Beschilderung. Der beste und schnellste Weg muss für alle Radfahrer*innen einfach zu verfolgen sein, damit die Radinfrastruktur auch voll ausgenutzt werden kann. Ein durchgehendes, gut sichtbares **Farb- oder Nummern-Leitsystem dient der Orientierung und Werbung**. Das Angeben von Fahrzeiten auf den Wegweisern könnte besonders Nicht-Radfahrende auf die kurzen Fahrzeiten mit dem Fahrrad aufmerksam machen und sie ermutigen, auch mal mit dem Rad in die Stadt zu fahren.

3. VERKEHRSWENDE DURCH STARKEN ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR

3.1 VERLÄSSLICHER UND ATTRAKTIVER ÖPNV

3.1.1 Aktuelle Situation

Stadtbesucher*innen und Pendler*innen, die pünktlich ihre Arbeitstage anfangen müssen, wollen nicht enorme Fahrzeiten in Kauf nehmen oder mit verspäteten⁵⁶, im Stau stehenden oder ausfallenden Bussen und Bahnen konfrontiert werden – bei hohen Preisen. Wenn sie die Möglichkeit haben, pendeln sie daher bislang lieber mit dem eigenen Auto in die Stadt. Daher muss mit absoluter Priorität an der Verlässlichkeit, Bezahlbarkeit und Tür-zu-Tür-Attraktivität des ÖPNVs gearbeitet werden.

3.1.2 Mögliche Maßnahmen

Erforderlich ist hier ein Umdenken und Umsteuern. Es gilt, den **ÖPNV mit Bezahlbarkeit, Vorrangregelungen, Pünktlichkeit und guten Umstiegsmöglichkeiten** attraktiv zu machen. Nicht mehr das Auto steht im Mittelpunkt der Verkehrsplanung, sondern klimafreundliche Transportmittel wie Busse und Bahnen – zusammen mit dem Rad.

Eine gezielte Förderung des ÖPNV unter Reduzierung des privaten PKW-Verkehrs vermindert das Problem Stau und ermöglicht pünktlichen ÖPNV. Zur

⁵⁶ <https://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/bus-und-bahn-bonn-verspaetungen-und-ausfaelle-nehmen-zu-aid-46172125>

Bekämpfung häufiger Verspätungen gilt es, dem ÖPNV auf der Straße grundsätzlich **Vorrang** zu geben, denn er transportiert mehr Personen und ist klimafreundlicher.

Dabei sind abgestimmte, grundlegende Verkehrsplanungen statt Klein-Klein und mehr Investitionen in den ÖPNV unerlässlich, insbesondere auch für langfristige, größere Verbesserungen. Investitionen dienen der **Erhöhung der Kapazitäten, der Verlässlichkeit, Taktung, technischen Qualität der Fahrzeuge** und Attraktivität des ÖPNV. Wichtig für die Verbesserung des ÖPNV sind unter anderem die Investitionen in folgende Aspekte:

- Umbau von Streckenabschnitten zu möglichst getrennter Führung des ÖPNV vom restlichen Verkehr
- Einrichtung von mehr Schnellbuslinien ins Umland
- Einstellung von mehr Personal
- einhergehende Verbesserung der Arbeitsbedingungen
- dies alles zur Gewährleistung von Pünktlichkeit
- sowie weitreichende Bedienung durch Taxibusse auf weniger gefragten Strecken und ins Umland
- im Falle einer langfristig insbesondere auch bzgl. Klimaschutz positiven Kosten-Nutzenprognose die Errichtung der viel diskutierten Seilbahn

Personal

Damit mehr Menschen vom MIV auf den klimafreundlicheren ÖPNV umsteigen, muss dieser zuverlässig, sicher und möglichst stressfrei funktionieren und eng-getaktet fahren. Dass dies in vielen Fällen aktuell noch nicht der Fall ist, liegt auch an **Personalmangel**⁵⁷. Dieser ist darauf zurückzuführen, dass Rahmen- und Arbeitsbedingungen für Beschäftigte im ÖPNV unattraktiv geworden sind. Nordrhein-Westfalen steht so zum Beispiel nur an zehnter Stelle im bundesweiten Vergleich, wenn es um die Bezahlung von Busfahrer*innen geht⁵⁸. Beschäftigte in allen Bereichen des ÖPNV berichten, dass die **Arbeitsmenge, der Stress und die Belastung**, die auf ihnen lastet, in den vergangenen Jahren gestiegen ist. Durch den Personalmangel

⁵⁷ <https://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/bus-und-bahn-bonn-verspaetungen-und-ausfaelle-nehmen-zu-aid-46172125>

⁵⁸ <https://www.busfreude.de/busfahrer-gehalt/>

müssen die vorhandenen Beschäftigten vermehrt an ihren freien Tagen, nachts oder an den Wochenenden arbeiten, was es ihnen erschwert, zum Beispiel ein regelmäßiges Familienleben zu führen oder einen regelmäßigen Schlafrhythmus aufrecht zu erhalten. Durch die Zunahme von Verkehrsaufkommen und Fahrgästen kommt es häufiger zu Verspätungen, die dazu führen, dass die Fahrenden ihre Pausenzeiten nicht einhalten, um die verlorene Zeit aufzuholen. Dadurch fällt allerdings die wichtige Erholung weg und Fahrdienstleistende nehmen oft weniger Flüssigkeit während ihrer Arbeit zu sich, weil sie keine Zeit haben, auf die Toilette zu gehen⁵⁹. Dies führt bei den Fahrdienstleistenden zu längerfristigen gesundheitlichen Problemen und stellt auch eine Gefahr für sie selbst, ebenso wie für Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmende dar, wenn dadurch die Fahrtüchtigkeit eingeschränkt wird. Arbeitsbelastungen und Stress führen zu hohen Krankenständen. 2017 führten Bus- und Straßenbahnfahrer*innen mit durchschnittlich 33,2 Fehltagen die Liste der Berufe mit den meisten Fehltagen bei der Barmer Krankenkasse an⁶⁰.

Da unter diesen Bedingungen der für die Klimaneutralität nötige Ausbau des ÖPNVs nicht möglich ist, müssen **Arbeits- und Rahmenbedingungen attraktiver** gemacht und die Methoden der Personalgewinnung verbessert werden. Alle Beschäftigten im ÖPNV sollten Anspruch auf 30 Tage Urlaub bezogen auf eine Fünf-Tage-Woche, sowie auf weitere individuelle Entlastungstage haben. Fahrzeugverspätungen sollten ab der ersten Minute als vergütete Arbeitszeit angerechnet werden und Beschäftigte im Schicht- und Wechseldienst sollten Schichtzulagen erhalten. Ausbildung sollte fair bezahlt, auch während der Ausbildung sollten gute Arbeitsbedingungen sichergestellt und Ausbildungszeiten bei anderen Arbeitgeber*innen angerechnet werden. Die damit einhergehenden Kosten für die Stadt und den Verkehrsbund – auch für eventuelle entsprechende Werbemaßnahmen – sind als langfristige Investition in die Verbesserung des ÖPNV zu sehen und haben damit einen hohen Stellenwert. Ein gutes Beispiel für die Personalgewinnung ist die Hochbahn in Hamburg⁶¹, die mit attraktiven Arbeitsbedingungen wirbt:

⁵⁹ <https://oepnvbrauchtukunft.de/category/fakten-zum-oepnv/>

⁶⁰ <https://www.barmer.de/presse/bundeslaender-aktuell/niedersachsen-bremen/archiv-pressemitteilungen/berufsgruppen-arbeitsunfaehigkeit-gesundheitsreport--168264>

⁶¹ https://www.hochbahn.de/hochbahn/hamburg/de/Home/busfahrer_hochbahn

Auszubildende erhalten hier ab dem ersten Tag ein volles Gehalt von 2.412 Euro pro Monat, welches nach drei Monaten erhöht wird, und 30 Tage Urlaub⁶².

Busspuren

Um die Pünktlichkeit der Busse zu erhöhen, werden auf Straßen mit starkem Busverkehr Busspuren eingerichtet.

Der Radverkehr sollte dabei möglichst nicht über die Busspur geführt werden, weil hier Überholmanöver von Bussen erforderlich sind. Viele Radfahrende nehmen Überholmanöver von Bussen als besonders unangenehm, gefährlich und belastend wahr. Überholungen sollen also nur dann stattfinden, wenn dies durch komplettes Ausweichen auf eine andere Spur möglich ist. Für eine **möglichst getrennte Führung von Bus und Rad** spricht auch, dass der Radverkehr die Busse „ausbremsen“ kann, was wiederum zu längeren Fahrzeiten der Busse führt.

Es ist also eine separate Führung von Bus- und Radverkehr anzustreben. Falls dies jedoch platzbedingt nicht umsetzbar ist, und der MIV bereits nur eine Spur zur Verfügung hat, ist eine geteilte Rad- und Busspur immer noch besser als keine Trennung der Verkehrsformen.

Wir schlagen für Bonn exemplarisch zunächst **Busspuren auf folgenden Streckenabschnitten** vor:

Hermann-Wandersleb-Ring – Endenicher Straße – Eduard-Otto-Straße zwischen Bonner Talweg und Hausdorffstraße – Bornheimer Straße zwischen Lievelingsweg und Brühler Straße – Teilen des Fahrradrings um die Innenstadt (s. u.).

Schnellbuslinien

Die Fahrzeiten mit dem ÖPNV, besonders aus **umliegenden Orten**, sind oft maßgeblich länger als mit dem MIV. Um dem entgegenzuwirken, ist es zwingend notwendig, mehr **Schnellbuslinien** anzubieten und diese mit höheren Taktfrequenzen zu betreiben. Beispielsweise Ausbaupotential gibt es nach Alfter, Bornheim, Oberpleis oder nach Ippendorf über die Uniklinik. Hier könnten durch eine schnellere Busverbindung Pendler*innen zum Umsteigen

⁶² https://www.hochbahn.de/hochbahn/hamburg/de/Home/busfahrer_hochbahn

animiert werden. Ein Gegenhebel ist hier die Senkung der Attraktivität des Parkens innerhalb der Stadt.

Seilbahn

Mit der für Bonn geplanten Seilbahn kann der ÖPNV in neuer Form erweitert werden. Nach derzeitigen Überlegungen könnte eine Verbindung vom **Hindenburgplatz** auf den **Venusberg** einerseits und andererseits zum **UN Campus** über den Rhein nach **Beuel** erfolgen. Dadurch würde und müsste der MIV auf den Venusberg massiv reduziert werden. Dies muss sichergestellt werden durch Zufahrtsbeschränkung, reduzierte Parkplätze auf dem Venusberg sowie entsprechend erhöhte Parkgebühren.

Diese Regelungen sind relevant sowohl für das Naherholungsgebiet **Venusberg** als auch für das Gelände der **Uni-Klinik**. Regelmäßig müssen viele Angestellte der Klinik, ihre Patienten und deren Besucher auf den Venusberg. Sie verursachen im MIV viel CO₂ und Feinstaub. Dies gilt ebenso für mit PKW anführende Wanderer und Spaziergänger.

Die Verbindung über den Rhein eröffnet nicht nur eine ganz neue Möglichkeit der Rheinquerung, sondern ermöglicht die **Verbindung des Bonner und des Beueler Südens** auf direktem Wege. Diese Verbindung ist bisher nicht gegeben, sondern mit ÖPNV nur umständlich und zeitraubend umzusetzen.

Derzeit wird noch über die konkreten Haltepunkte, insbesondere für die Beueler Seite (Schießbergweg oder Ramersdorf), diskutiert.

Mit den Haltepunkten am Hindenburgplatz, am UN Campus und in **Ramersdorf** ist die Seilbahn sowohl an die Deutsche Bahn, als auch an die Straßenbahn 61/62, die U-Bahn 66 und diverse Buslinien angeschlossen. Dies ermöglicht eine gute Weiterfahrt im ÖPNV.

Am Haltepunkt **Schießbergweg** entfällt die U-Bahn. Der hier mögliche Anschluss an die Deutsche Bahn, neue Strecke der S 13, ist noch in Planung. Hier würde eine weitere Grünfläche dem Verkehr zum Opfer fallen. Sollte die Entscheidung zugunsten des Schießbergweg fallen, muss die Versiegelung so gering wie möglich und mit geringer Albedo erfolgen. Außerdem müssen auf dem Gelände Bäume gepflanzt werden.

Eine Machbarkeitsstudie wurde bereits erfolgreich erstellt⁶³.

Eine Seilbahn zum Venusberg – und in Verlängerung über den Rhein nach Beuel - ist technisch machbar und führt grundsätzlich zu einer **Verkehrsentlastung**. Zu diesem Schluss kommt das Gutachter-Team, bestehend aus den Unternehmen VSU GmbH, Intraplan Consult GmbH und Ingenieurbüro Sehnal.

Es sollte daher dringend, unter Einbeziehung der Bürger*innen, eine Entscheidung über die Haltepunkte gefällt werden. Ebenso dringend sollte die notwendige **Nutzen-Kosten-Untersuchung** in Anlehnung an die Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr erstellt werden. Erst damit können sowohl **Bundes-** als auch **Landesfördermittel** beantragt werden⁶⁴.

Im Falle einer langfristig positiven Kosten-Nutzenprognose ist die Seilbahn schnellstmöglich zu realisieren und bestmöglich in das bestehende ÖPNV-Netz einzubeziehen.

Es ist anzumerken, dass die Seilbahn an sich jedoch nur einen kleineren Teil zu der gesamten Verkehrswende in Bonn beiträgt. Die Stadt darf daher keinesfalls zugunsten der Seilbahn andere grundlegende, flächendeckende Verbesserungen in Radwege und ÖPNV in Bonn vernachlässigen oder wegen der hohen Investitionen der Seilbahn aufschieben. Es ist somit sicherzustellen, dass die Seilbahn nicht zu einem teuren Prestige-Projekt der Stadt zulasten anderer klimarelevanter Verkehrsmaßnahmen wird.

Taxibusse

Im Auftrag der Stadt Bonn sowie anderer Kommunen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) werden weiterhin Taxibusse als alternative Fahrmöglichkeit bei Fahrten auf Strecken und zu Uhrzeiten, zu denen Linienbusse wegen der geringen Fahrgastnachfrage nicht wirtschaftlich wären, angeboten und erweitert. Eingesetzt werden solche Fahrten von normalen Taxen. Die Bestellung von Taxibussen muss vereinfacht werden und das Angebot

⁶³ https://www.bonn.de/medien-global/amt-61/170519_machbarkeitsstudie_seilbahn_bonn.pdf

⁶⁴ https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/_2.html

besser beworben werden. Diese Maßnahmen sollten bereits zum nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt werden.

3.1.3 Begründung

Der ÖPNV muss nach dem Rad- und Fußverkehr die zweit-attraktivste Fortbewegungsmöglichkeit einer Stadt sein. Er muss **für alle Menschen erschwinglich und nutzbar** sein. Dies bedeutet in erster Linie eine soziale, faire Finanzierung des ÖPNVs (siehe 3.2. Bürgerticket). Damit Mobilität für alle Bürger gewährleistet werden kann, ist eine durchgehende Barrierefreiheit unverzichtbar. Alle Teile der Stadt müssen miteinander gut verbunden sein. In Bonn gilt es besonders die **Tangentialverbindungen zu verbessern** und auszubauen um die Tür-zu-Tür-Fahrzeit zu verkürzen.

Aber solange der ÖPNV im Stau steht und unzuverlässig ist, werden auch keine Pendler*innen vom MIV zum ÖPNV umsteigen. Um **Mobilitätsketten sicherzustellen**, muss der ÖPNV pünktlich und verlässlich sein, gleichzeitig müssen die Fahrzeiten mit dem ÖPNV verkürzt werden, um mehr Autos von der Straße zu bekommen. Die Tür-zu-Tür-Fahrzeit mit dem ÖPNV ist dabei also entscheidend und darf nicht wie bisher deutlich länger dauern als mit dem MIV. Außerdem tragen schnellere, durch MIV-Verkehr ungehinderte Fahrten auch zu einer höheren Wirtschaftlichkeit des ÖPNVs bei.

Zur Erhöhung der Attraktivität muss auch die Qualität ein gutes Niveau haben. Dazu zählt ein guter technischer Zustand der Fahrzeuge und eine gut angepasste Taktung an Stoß- und Schulzeiten.

All diese Maßnahmen dürfen **nicht** dazu führen, dass die sowieso hier in Bonn schon hohen **Fahrpreise weiter erhöht** werden. Denn dies würde der Attraktivität des ÖPNV noch mehr entgegenwirken, als dies eh schon der Fall ist. Wir schlagen stattdessen ein anderes Ticketkonzept vor – siehe das Folgekapitel 3.2.

3.2 BÜRGER*INNENTICKET

3.2.1 Aktuelle Situation

Der **ÖPNV in Bonn ist einer der teuersten deutschlandweit**⁶⁵. Für viele Menschen, besonders für einkommensschwache, ist der Preis für Bus und Bahn einfach zu hoch und führt zu Mobilitätseinschränkungen im Alltag. Das Auto wird oft als gute Alternative zum derzeit überlasteten, langsamen und teuren ÖPNV wahrgenommen. Warum sollte man pro ÖPNV-Fahrt 3 Euro oder mehr ausgeben, wenn man mit dem eigenen Auto bequemer, schneller und verlässlicher am Zielort ankommt? Und dort günstig parken kann?

3.2.2 Mögliche Maßnahme

Der ÖPNV muss schnellstmöglich **kostengünstig** gestaltet werden, dabei müssen aber auch Verbesserungen in der Servicequalität erzielt werden können. Ab sofort finden keine Fahrpreiserhöhungen mehr statt; dies gilt auch für die weitere geplante Fahrpreiserhöhung des VRS ab 2021.

Anstatt weiterer Fahrpreiserhöhungen werden alle **Ticketpreise bis zur Tarifzone 2b bis Ende 2021 um mindestens 40% gesenkt**. Dies gilt auch für Tages-/Gruppentickets und Abonnements. Nach der Einführung des Bürger*innentickets gelten diese Preise weiterhin für alle Stadtbesucher, die kein Bürger*innenticket haben.

Mittelfristig wird ein **Bürger*innenticket** eingeführt, bei dem alle Bürger*innen verpflichtet sind, durch einen monatlichen Beitrag den ÖPNV zu finanzieren und ihn dafür aber ohne zusätzliche Kosten nutzen können. Für Personen mit Härtefällen oder Geringverdiener gibt es ohne großen Aufwand eine Ermäßigung der Beitragszahlung. Das Bürgerticket ist auch für alle Vollzeit-Arbeitnehmer*innen mit Arbeitsplatz in Bonn, die ihren Wohnsitz nicht in Bonn haben, verpflichtend. Ein Bürgerticket ersetzt alle anderen Tickets, auch das Jobticket und soll mindestens bis zur derzeitigen Tarifzone 2b, am besten aber im **gesamten VRS-Gebiet**, gelten. Fahrscheine gibt es nur noch für externe Stadtbesucher*innen.

⁶⁵ <https://www.testberichte.de/tb/nahverkehr-ranking.html>

Das Prinzip existiert in Form des Semestertickets für Studierende schon lange, aktuell liegt der – verpflichtende – Beitrag bei 31 Euro im Monat.

Für die Festlegung des kostenpflichtigen **Beitrags** gilt ein **dreistufiges System**. Wer als Erwachsener einen Wohnsitz in Bonn hat und im Monat netto mehr als 1500 Euro verdient, zahlt den vollen Betrag von 50 Euro. Wenn das Nettoeinkommen zwischen 1000 und 1500 Euro liegt, kostet das Bürgerticket 30 Euro monatlich. Menschen, die weniger verdienen, zahlen 10 Euro für das Bürgerticket. Für Bürger*innen aus den umliegenden Gemeinden, die also nicht innerhalb der vier direkten Stadtbezirke Bonns wohnen, aber noch im Geltungsbereich des Bürger*innentickets liegen, sollte ein um 50% reduzierter Preis gelten⁶⁶. Der Preis wird außerdem an die Inflation gekoppelt. Die Einnahmen für den ÖPNV dürften durch die große Zahl an Tickets steigen. Sollten diese Einnahmen aber nicht ausreichen, um den ÖPNV zu unterhalten und auszubauen, ist die Kommune dazu verpflichtet, finanzielle Lücken zu schließen und Mittel für einen langfristigen Ausbau des ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Das Konzept Bürger*innenticket bedarf einer **bundesgesetzlichen Neuregelung**, es gibt in mehreren Städten vergleichbare Initiativen. Wir fordern die Stadt Bonn auf, sich auf Bundesebene für die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung eines Bürgertickets einzusetzen und dann ein solches Ticket schnellstmöglich für Bonn umzusetzen. Falls bis 2025 keine entsprechende Neuregelung erreicht werden kann, ist stattdessen eine rein steuerfinanzierte Lösung für den ÖPNV in Bonn einzurichten.

3.2.3 Begründung

Bei den aktuellen **hohen Ticketpreisen** aller Ticketkategorien ist eine weitere Preiserhöhung angesichts der dringend erforderlichen Verkehrswende nicht tragbar. Das Fahren mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln darf nicht zum finanziellen Nachteil derjenigen werden, die sie nutzen.

Stattdessen sollte der **Preis des ÖPNVs** eine **Lenkungswirkung** zur Reduzierung der Belastungen bei Menschen und Umwelt entfalten. Dafür ist es

⁶⁶ Nach Erweiterung des Bürgertickets auf das VRS Gebiet, sollte die 50% -Vergünstigung nur für Bürger*innen gelten, die kein gutes ÖPNV-Angebot haben. Also für Bürger von kleineren Städten, Dörfern und ländlichen Gebieten.

aber zwingend notwendig, dass im Sinne der **Kostenwahrheit** die gesamtgesellschaftlichen Kosten und Umweltkosten jeder Verkehrsform in ihrem Nutzungspreis ersichtlich sind. Der ÖPNV muss daher deutlich preiswerter sein als der MIV, darf im Gegensatz zum aktiven Individualverkehr per Fuß und Rad aber etwas kosten⁶⁷.

Mit Blick auf eine Verkehrswende ist für die Verbraucher*innen die **Qualität des ÖPNVs** ebenso wichtig wie der Preis. Ein kostenloser ÖPNV, der unzuverlässig ist, konstant an der Kapazitätsgrenze fährt und auch nur im Stau steckt, wird nicht mehr Fahrgäste gewinnen können. Durch ein Bürger*innenticket werden dem ÖPNV aber im Zusammenhang mit der Finanzierung durch die Kommune die **finanziellen Möglichkeiten** gegeben, um die Servicequalität steigern zu können. Gleichzeitig können die individuellen Kosten gleichbleibend, kalkulierbar und überschaubar gehalten werden.

Der **Preis für das Bürger*innenticket** muss zwischen dem Stadtgebiet Bonn und den umliegenden Gemeinden **differenziert** werden, da ihre Einwohner*innen unterschiedlich stark vom ÖPNV profitieren. Beispielsweise ist ein Ort, wo es nur eine Buslinie gibt, die nur jede Stunde in die nächstgelegene Stadt fährt, von einer größeren Stadt wie Bonn zu unterscheiden. Denn im Vergleich zum Dorf ist das ÖPNV-Angebot in einer Stadt viel alltagstauglicher und umfangreicher und rechtfertigt somit einen höheren Preis.

Durch einen leistungsstarken ÖPNV, der auch Autofahrer*innen zum Umsteigen überzeugen wird, profitieren nicht nur Bus- und Bahnfahrer*innen, sondern alle Menschen, auch Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Autofahrer*innen. Denn wenn viele Autofahrer*innen auf den ÖPNV umsteigen, erfolgt eine Stau- und Lärmreduzierung. Aus diesem Grund ist es auch gerechtfertigt, Nichtnutzer*innen des ÖPNV zur Kasse zu bitten.

Das Konzept des Bürger*innentickets führt, verglichen mit dem Konzept ÖPNV zum Nulltarif, zu einem stärkeren Umstiegseffekt, da Menschen den Service, den sie selbst direkt bezahlt haben, eher nutzen möchten, als wenn er

⁶⁷ <https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse>

nur vermeintlich kostenlos zur Verfügung steht⁶⁸. Zusätzlich sinkt durch das Bürgerticket die Last der Kommune, den ÖPNV aus eigener Hand zu zahlen, und ermöglicht dadurch auch eine bessere Qualität.

3.3 VERGÜNSTIGUNG DER FAHRRADMITNAHME IM ÖPNV

3.3.1 Aktuelle Situation

Für eine Fahrradmitnahme im ÖPNV ist bislang der Kauf eines zusätzlichen Tickets für 3 Euro nötig. Dies macht die Mitnahme eines Fahrrads unattraktiv.

Nur für bestimmte Abonnements wie beispielsweise das Studiticket ist die Fahrradmitnahme ab 19.00 Uhr wochentags und während des Wochenendes ohne Aufpreis möglich. Bis vor einigen Jahren war die Fahrradmitnahme in Bonn mit dem Studiticket unbegrenzt ohne Aufpreis möglich.

3.3.2 Mögliche Maßnahme

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist, solange ausreichend Platz vorhanden ist, gestattet und erfordert den Erwerb eines extra Tickets für **pauschal 1 Euro pro Fahrt**. Ab 19 Uhr wochentags und während des Wochenendes ist kein zusätzliches Ticket notwendig. Diese Maßnahme ist mit der nächsten Fahrplanänderung umzusetzen.

Während der Hauptbetriebszeiten werden wieder **Fahrradbusse** zwischen dem Hauptbahnhof, dem Poppelsdorfer Platz und dem Venusberg angeboten. Verglichen zu 2014⁶⁹ lässt sich durch die Preissenkung eine höhere Nachfrage erwarten.

68

https://www.vcd.org/infothek/publikationsdatenbank/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&cHash=a533b0a12f575c50b421d8a63aaad331

69 https://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/hardtberg/bergab-mit-dem-rad-bergauf-mit-der-632_aid-41739169

3.3.3 Begründung

Die hohen Kosten eines zusätzlichen Tickets für die Fahrradmitnahme im ÖPNV sind besonders für ländlichere Gebiete ein großer Nachteil. Denn eine unkomplizierte und günstige Mitnahme würde dem ÖPNV eine größere Reichweite erschließen. So würde dann beispielsweise die Möglichkeit bestehen, mit dem ÖPNV aus der Stadt heraus und von dort mit dem Fahrrad an einen mit dem ÖPNV nicht erreichbaren Ort weiterzufahren – ohne ein Auto zu nutzen.

Finanziell ist der Preisnachlass für die SWB kein großer Faktor, da die Einnahmen durch Fahrradmitnahmetickets nur einen vernachlässigbar kleinen Teil zur Finanzierung des ÖPNVs beitragen. Die Entscheidung, ob ausreichend Platz vorhanden ist, wird vom Fahrer des Verkehrsmittels gefällt. Bei der Neuanschaffung von Bussen sind Modelle mit entsprechendem Mehrzweck-Nutzungsraum zu bevorzugen.

3.4 LINIENBUSFLOTTE – UMRÜSTUNG UND NEUANSCHAFFUNG

3.4.1 Aktuelle Situation

Bonn hatte bereits vereinzelt Elektrobusse im Einsatz. Der Großteil der Linienbusflotte fährt jedoch noch mit Dieselantrieb. Ein erheblicher Anpassungsbedarf bei der **Umrüstung der Flotte auf emissionsarme Antriebe** ergibt sich zwingend aus der **EU-Clean-Vehicles-Richtlinie**, die im Frühjahr 2019 vom EU-Parlament beschlossen wurde und bis August 2021 in nationales Recht umzusetzen ist. Diese sieht vor, dass ab 2025 (2030) bei allen neu abgeschlossenen öffentlichen Aufträgen mindestens 45% (65%) der Stadtbusse mit einem sauberen bzw. emissionsfreien Antrieb ausgestattet sein müssen⁷⁰. Dazu zählen u. a. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische und Biokraftstoffe. Auch eine Nachrüstung ist möglich. Aufgrund des sich daraus ergebenden langfristigen Investitionsbedarfs wird Beratungsunternehmen, die auf den ÖPNV spezialisiert sind, dringend geraten, die neuen Vorgaben schon jetzt bei

⁷⁰ <https://www.kcw-online.de/veroeffentlichungen/die-neue-clean-vehicles-directive>

Beschaffungen und bei der Entwicklung einer Dekarbonisierungsstrategie zu berücksichtigen.

3.4.2 Mögliche Maßnahmen

Die Stadt Bonn schafft keine neuen Linienbusse mit Verbrennungsmotoren an. Für die Aufstockung der Fahrzeugflotte werden in Zukunft hauptsächlich **Elektrobusse bestellt**. Anstatt die gesamte Fahrzeugflotte mit Elektrobussen zu ersetzen, werden Fahrzeuge, die noch nicht am Ende ihrer Laufzeit sind, zu Elektrobussen umgebaut. Alternative ökologisch-regenerative Antriebsmöglichkeiten sind in ihrer Entwicklung und finanziellen Förderung durch Bund und Land zu beobachten und zu nutzen, sobald sinnvoll.

3.4.3 Begründung

Verbrennungsmotoren sollten so schnell wie möglich aus dem innerstädtischen Raum entfernt werden, um das Klima zu schonen und gleichzeitig die Luft rein zu halten. Jedoch ist es ökologisch sowie finanziell nicht sinnvoll, sofort alle Busse auszusortieren und durch Elektrobusse zu ersetzen⁷¹. Die Engpässe der Elektrobustproduktion würden dies auch unmöglich machen. Eine **Umrüstung älterer Busse** zu Elektrobussen ist eine klimafreundliche Lösung dieses Problems und weniger von der Produktion der Unternehmen abhängig, die die Notwendigkeit für klimafreundliche Mobilität komplett ignoriert haben.

3.5 SCHIFFSVERKEHR

Wir äußern uns hier nicht detailliert zu Boots-Pendelverkehr, Wassertaxis, Solarbooten, längerem Fährverkehr im Bonner Süden etc. Hierfür fehlen uns Informationen und Knowhow. Aber all dies wären ebenfalls MIV-verhindernde und Rad-Fuß-Verkehr steigernde Maßnahmen.

Daher fordern wir hiermit die Stadt Bonn auf, konzeptionell und kreativ über den Tellerrand zu schauen und mit Blickrichtung Zukunft auch Möglichkeiten

⁷¹ <https://www.golem.de/news/e-trofit-der-elektrobus-der-sich-fuer-einen-diesel-haelt-1909-143978-3.html>

für die klimagerechte, **straßenentlastende Nutzung von Boots-/Schiffsverkehr** in Bonn zu untersuchen.

Wassertaxis und regelmäßiger Boots-Pendelverkehr zur Verbindung der Ortsteile und beider Ufer sind hier denkbare Ansätze. In Venedig sind die Vaporetti mit schnellem, regelmäßigem Pendelverkehr *das* Verkehrsmittel – warum geht dies – mit klimaneutralem Antrieb – nicht an hiesige Möglichkeiten und Bedarfe angepasst auch auf dem Rhein? So gibt es bislang keinen Boots-Pendelverkehr v.a. auch für Berufstätige zur Innenstadt – obwohl sich so unter anderem Mehlem, Godesberg, Beuel, die City, Bonn-Nord etc. attraktiv verbinden ließen. In Kombination mit Park-and-Ride-Parkplätzen und Fahrradmitnahme sollte hier wenigstens geprüft werden, welche Optionen sinnvoll sein könnten.

Die Weiße Flotte ist dabei irrelevant; sie ist rein touristisch ausgelegt und fährt weder zu den insbesondere für Pendler*innen wichtigen Zeiten morgens und abends, noch sind ihre Fahrzeiten hier akzeptabel.

Insbesondere für den Bonner Süden ist dabei zu bedenken: Bislang endet die Godesberger/Plittersdorfer Fähre nach Niederdollendorf im Winter um 20 Uhr, im Sommer um 21 Uhr. Mit dem Rad ist es ab dann eine ca.12 km-oder mehr-Tour, um auf die gegenüberliegende Seite zu kommen. Das ist vielen Menschen viel zu weit – zumal auf den teils schmalen, buckligen, stockdunklen Rheinufer-Radwegen, insbesondere in der Rheinaue. Für Frauen ist dies eine indiskutable Situation. Die Konsequenz ist, dass die Menschen, auch Berufspendler*innen mit späteren Arbeitszeiten, mit dem Auto fahren. Denn die ÖPNV-Anbindung auf die jeweils andere Rheinseite ist eine Weltreise.

Stattdessen wären Abendböötchen, ein **Boots-Pendelverkehr bis spät abends**, uferverbindende Solarbootfahrten im Sommer (wie am Bodensee) als Blaue Stunde-Sunset-Touren etc. denkbar. Neben dem Verkehrsreduktions-/Klimaeffekt könnte dies übrigens massiv Bonns Attraktivität steigern und die Gastronomie auf beiden Rheinufern stützen.

FAZIT

Wir haben uns mit diesen Vorschlägen und Forderungen vor allem auf den Bonner Citybereich konzentriert. **Entsprechende Maßnahmen** fordern wir aber konsequent **für ganz Bonn**, incl. Bad Godesberg, Mehlem, Beuel, Graurheindorf, Dransdorf, Oberkassel, Schweinheim etc. Nur dann ist eine wirkliche Bonner Verkehrswende möglich, mit der die Stadt dem massiven, schädlichen Anteil des Verkehrs an der Klimakatastrophe Einhalt gebieten und **Klimaneutralität 2035** erreichen kann.

Und **wir verweisen ausdrücklich auch noch einmal auf unseren Forderungskatalog Teil I: “Umdenken. Maßnahmenkatalog für ein klimagerechtes, nachhaltiges Bonn”**, den wir im Mai 2020 vorgestellt haben. Dessen **Kapitel “III. Mobilität”** mit seinen vielen Aspekten, Vorschlägen und Forderungen ist mit einzubeziehen; wir wollten es hier nicht wiederholen, sondern vertiefen.

Uns ist bewusst, dass die von uns geforderten Maßnahmen für manche nicht politisch umsetzbar oder sogar, durch die Betonung des “altmodischen” Fahrrads, vielleicht auch zeitlich überholt und simpel klingen. Doch die Realität sieht anders aus: **All dies ist umsetzbar** (wie auch die diversen Beispiele zeigen), und vor allem: **es ist nötig**. Denn in naher Zukunft werden wir nicht mit klimaneutralen Flugtaxi durch die Stadt fliegen können. Die Idee, dass der städtische MIV eine Zukunft hat, ist illusorisch. Städte, die sich weiterhin mit dem Status Quo begnügen, werden nicht nur die Klima- und Ressourcenkrise befördern, sondern vermehrt die Lebensqualität ihrer Bürger*innen senken. Als primärer Umwelt- und Klimateind ist der Einsatz von Fahrzeugen mit Verbrennungs-Motor daher soweit möglich schrittweise völlig zu unterbinden. Ein entscheidender Punkt dabei ist das **Platzproblem**, das mit einer **hohen MIV-Nutzung** einhergeht, **auch mit Elektroautos**. Denn wir brauchen die Flächen für Rad, Fußgänger, ÖPNV und Begrünung. Durch eine Fortführung der jetzigen Verkehrspolitik in Bonn ist ein Verkehrskollaps nur eine Frage der Zeit, eine Umstellung auf E-Mobilität im MIV wird da nicht helfen. Um Verkehr klimagerecht, zukunftsorientiert, dabei gesellschaftlich fair und sozial zu gestalten, muss Bonn grundlegend alte Planungsmuster überdenken und

anpassen. Es gilt, die Infrastruktur im Sinne der Kostenwahrheit⁷² umzubauen, sodass das **Fahrrad zum attraktivsten städtischen Verkehrsmittel wird, gefolgt vom ÖPNV, der für alle bezahlbar und nutzbar** wird.

Der MIV ist innerhalb der Stadt auf das Nötigste zu beschränken, begleitet durch gute Umsteigemöglichkeiten am Stadtrand. Und genauso müssen auch die Investitionen verteilt sein: Bonn sollte im Verhältnis deutlich mehr Geld in Radinfrastruktur und ÖPNV investieren als in die E-Mobilitätswende und schon gar nicht in den fossilen MIV. Nur mit einer gesamtgesellschaftlichen Kostenwahrheit aller Verkehrsformen kann eine nachhaltige Mobilität für Mensch und Umwelt entstehen.

Es ist klar, dass eine Verkehrswende nicht von heute auf morgen umsetzbar ist. Aber genau deswegen ist es umso wichtiger, dass die jetzigen Entscheidungen nachhaltig und zukunftstauglich werden. Denn die Infrastruktur, die heute geschaffen wird, wird noch viele Jahrzehnte Einfluss auf die Mobilität der Bürger*innen haben. Und wenn wir unseren Lebensraum, unseren einzigen Planeten, schützen wollen, dann haben wir nur noch eine Chance dafür. Und die ist jetzt. Jetzt ist die letzte Möglichkeit, mit Mut und Entschlossenheit unsere Stadt Bonn nachhaltig und zukunftstauglich umzubauen.

Wir wissen, worauf wir warten!

Aber worauf warten Sie?

⁷² <https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse>

**DIESER VERKEHRSWENDE-KATALOG WIRD
UNTERSTÜTZT VON**



ADFC



BürgerEnergie
Rhein-Sieg eG



Clever Mobil im
Quartier



Fridays for
Future
Bornheim/Alfter



Klimawache
Bonn



Bürgerinitiative
Moratorium
A565



Parents for
Future Bornheim
Swisttal
Weilerswist



Radentscheid
Bonn



Verkehrsclub
Deutschland
Bonn Rhein-Sieg



Extinction
Rebellion Bonn



Verkehrs Forum
Bonner
Bürgerinitiativen

V. i. S. d. P.

Ilja Illert
Fridays for Future
ilja.illert@gmail.com

Dr. Malte Kleinwort
Parents for Future Bonn
parentsforfuture.de/bonn
E-Mail: bonn@parentsforfuture.de

Allen Karten liegt Material aus
openstreetmap.org zugrunde. Es
wird hier unter folgender Lizenz
veröffentlicht:

<http://opendatacommons.org/licenses/odbl/>

Foto: Christoph Droste mit
freundlicher Genehmigung

Stand: August 2020