

Bonn bewegt sich

Es geht los mit neuen Fahrradstraßen

Wunder gibt es immer wieder: Trotz endloser Verzögerungen dürften mit Erscheinen dieses Heftes die ersten von rund 50 geplanten neuen Fahrradstraßen in Bonn markiert sein. Damit werden die ersten Maßnahmen des Bonner Fahrradstraßenkonzepts umgesetzt.

Dass es überhaupt zu den ersten Umsetzungen kommt, ist nicht zuletzt der Fleißarbeit der Verwaltung zu verdanken. Noch vor der Sommerpause hatten die Stadtplaner für alle vier Stadtbezirke die entsprechenden Beschlussvorlagen für die Maßnahmen 2013 und 2014 vorgelegt.

Dabei stützte sich die Verwaltung auf die überwiegend positive Resonanz der Bürger. In vier sehr gut besuchten Versammlungen hatten Abteilungsleiter Helmut Haux und sein Team für das Bonner Fahrradstraßennetz geworben und die dort vorgetragenen Bedenken überzeugend widerlegen können.

Umso erstaunlicher war allerdings, dass Politiker, die das Konzept in Auftrag gegeben haben, in den Sitzungen vor der Sommerpause nicht die Courage hatten, die Maßnahmen zu beschließen. Lediglich im Stadtbezirk Hardtberg wurde die Umsetzung beschlossen. In Bonn, Bad Godesberg und Beuel dagegen muss die eh schon stark belastete Planungsverwaltung zahlreiche Ortstermine absolvieren und jede einzelne Maßnahme den Anwohnern erläutern. Ein Form der Bürgerbeteiligung, die es in Bonn ansonsten bei keiner anderen Straßenbaumaßnahme gibt. Oder ist Bürgerbeteiligung hier so zu verstehen, dass die Bezirksvertretungen nicht selbst die Verantwortung übernehmen wollen und sich stattdessen hinter den – vermeintlichen – Interessen einzelner Bürger verstecken wollen?

Das Fahrradstraßenkonzept der Stadt Bonn geht zurück auf eine Initiative des ADFC Bonn/Rhein-Sieg, der im Oktober 2011 ein Konzept für ein Fahrradstraßennetz in Bonn vorgelegt hatte. Politik und Verwaltung griffen dieses Konzept als

wesentlichen Baustein zur Erreichung des Zieles „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ auf.

Im Mai 2012 stellte die Stadt Bonn dann ihr von einem Planungsbüro erarbeitetes Fahrradstraßenkonzept vor, der Planungsausschuss verabschiedete es am 21. November 2012. Im März 2013 informierte die Stadt die Anlieger der jeweiligen Straßen und die Bewohner der Stadtbezirke in Bürgerversammlungen. Im März und April diskutierte der ADFC mit Mitgliedern der Bezirksvertretungen über das Konzept. Das städtische Projektteam hatte Änderungsvorschläge eingearbeitet und den Bezirksvertretungen Beschlussvorlagen zur Entscheidung in deren Sitzungsrunde Anfang Juli vorgelegt. Die Abstimmungsergebnisse in den einzelnen Bezirksvertretungen reichen allerdings von sehr erfreulich bis frustrierend.

Stadtbezirk Hardtberg: Große Mehrheit für das Rad

Beginnen wir nicht ohne Grund mit dem kleinsten der Bonner Stadtbezirke. Die Bezirksvertretung Hardtberg zeigte sich am fahrradfreundlichsten, sie stimmte mit großer Mehrheit, lediglich bei Gegenstimmen der FDP, den Beschlussvorlagen der Verwaltung für 2013 und 2014 ohne Wenn und Aber zu.

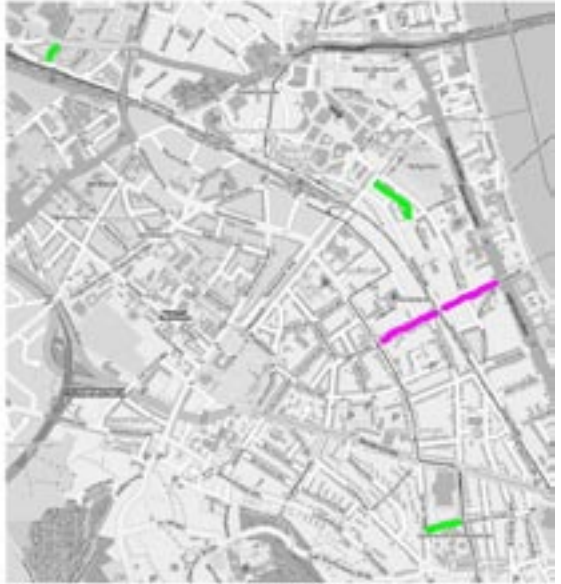
Stadtbezirk Bonn: Zustimmung für 2013, Vertagung für 2014

Hier fällt das Bild schon etwas gemischter aus. Den verschiedenen in der Beschlussvorlage für 2013 vorgeschlagenen Straßen wurde mit wechselnden Mehrheiten – mit Ausnahme des Abschnitts Weberstraße – zugestimmt. Der vorgeschlagene Abschnitt Weberstraße wurde vertagt, hier soll die Verwaltung nach Auffassung der Bezirksvertretung zunächst einen Ortstermin durchführen. Die Entscheidung zur Beschlussvorlage 2014 wurde vertagt.

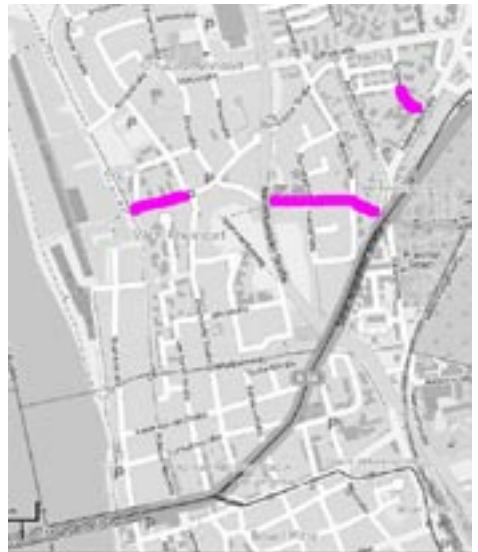
Stadtbezirk Hardtberg



Stadtbezirk Bonn



Stadtbezirk Beuel



Stadtbezirk Bad Godesberg



Darstellung der von den Bezirksvertretungen zum
Umsetzung beschlossenen Fahrradstraßen

grün: Umwandlung zur Fahrradstraße beschlossen
pink: Umwandlung noch unter Vorbehalt

Stadtbezirk Bad Godesberg: Zustimmung für 2013, Vertagung für 2014

Der Beschlussvorschlag für 2013 wurde zwar gegen die Stimmen des Bürger Bund Bonn verabschiedet, allerdings ergänzt um den Zusatz: „Die beschlossenen Maßnahmen sollen den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werde. Die Verwaltung berichtet im Nachgang hierüber der Bezirksvertretung.“ Sinn und Zweck dieses Zusatzes erschließen sich dem Verfasser aber nicht, schließlich wurde das Fahrradstraßenkonzept den Anliegern ja bereits im März 2013 vorgestellt und erläutert.

Die Beschlussvorlage für 2014 wurde vertagt. Die Verwaltung wurde dabei beauftragt, individuelle Öffentlichkeitsarbeit mit Plänen vor Ort durchzuführen. Die Ergebnisse der Beteiligung werden der Bezirksvertretung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Stadtbezirk Beuel: Im Prinzip ja, aber ...

Auf der Schäl Sick wird es nun besonders kompliziert. Zwar steht die Bezirksvertretung dem Fahrradstraßenkonzept im Prinzip positiv gegenüber, beschloss aber für alle Maßnahmen, dass die Verwaltung jede einzelne Fahrradstraße den jeweiligen Anwohnern vor Ort vorstellt. Die Ergebnisse sollten der Bezirksvertretung nach der Sommerpause erneut vorgelegt werden – möglicherweise zu spät, um noch in diesem Jahr die ersten Straßen zu markieren.

Deshalb machte sich die Verwaltung die Mühe, über die Presse ad hoc zu entsprechenden Orts-terminen einzuladen. Damit hätten die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung noch vor der Sommerpause vorliegen können, und die Bezirksvertretung hätte Anfang September die entsprechenden Beschlüsse fassen können. Diese rasche Arbeit der Verwaltung ging einigen Politikern nun doch zu schnell, die Verwaltung wurde kurzerhand zurückgepfiffen. Für Beuel heißt es zunächst also: „Gehe zurück auf Los“.

Der ADFC empfindet die Situation in Beuel als besonders frustrierend, wurden doch gerade hier mit der ältesten und bisher längsten zusammenhängenden Bonner Fahrradstraße in der Siegfried-Leopold-Straße beste Erfahrungen gemacht. Kein einziger Anlieger der Fahrradstraße hat sich bisher bei Politik oder Verwaltung über Nachteile irgendwelcher Art beklagt. Vielmehr kämpfen die Beueler aktuell um den Erhalt dieser Fahrradstraße, die sie durch den Neubau eines Supermarktes gefährdet sehen. Dennoch bleibt zu hoffen, dass die Bezirksvertretung „noch die Kurve bekommt“, rechtzeitig Beschlüsse fasst und – so der Wettergott mitspielt – bis Jahresende die erforderlichen Bau- und Markierungsarbeiten durchgeführt werden können.

Was folgt in den nächsten Jahren?

Unabhängig von den in den Stadtbezirken Bonn, Bad Godesberg und Beuel noch ausstehenden Entscheidungen der Bezirksvertretungen hat die Stadtverwaltung für die im Jahr 2014 vorgesehenen Fahrradstraßen die Förderanträge bei der Bezirksregierung Köln gestellt. Ob diese allerdings Mittel bewilligen wird, ist noch völlig offen. Allerdings sind im Bonner Haushalt Mittel für die kontinuierliche Umsetzung des Fahrradstraßenkonzepts, das ja über die für dieses und das folgende Jahr geplanten Maßnahmen weit hinausgeht, bereits eingestellt. Insofern dürfte das Projekt auch an gegebenenfalls fehlenden Zuschüssen nicht scheitern.



Fahrradstraße in Lemgo [Quelle: Werner Kloppmann, Stadt Lemgo]

aus dem Fahrradstraßenkonzept der Stadt Bonn

Ob die Politik nun die Ampel für die Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes wirklich auf Grün stellt oder sich die Bedenkenträger durchsetzen und damit die Ampel auf Gelb oder sogar Rot stellen, entscheidet sich im Herbst. Sicher ist allerdings: Bis zum Jahresende und auch noch absehbar im Verlauf des nächsten Jahres wird es neue Fahrradstraßen geben – zwar kein Netz, allenfalls ein Flickenteppich. Von der ursprünglichen Vorstellung, ein zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen zu schaffen, das Radfahren in Bonn attraktiv, sicher und nachahmenswert macht, sind wir damit noch weit entfernt. Immerhin, ein Anfang ist gemacht

Werner Böttcher

Was ändert sich konkret in einer künftigen Fahrradstraße?

Eigentlich ändert sich recht wenig, insofern sind die Ängste und Befürchtungen einiger Anwohner wirklich nicht berechtigt.

– **Radverkehr** ist in Fahrradstraßen bevorrechtigt. Radfahrer und Radfahrerinnen sind hier somit sicherer, fühlen sich als Verkehrsteilnehmer erwünscht und ernst genommen. Sie dürfen sogar nebeneinander fahren (was jedoch nicht oberstes Ziel einer Fahrradstraße ist), sollten aber bei Gelegenheit Kraftfahrzeuge überholen lassen.

So sollen mehr Menschen dazu animiert werden, verstärkt auf das Verkehrsmittel Fahrrad umzusteigen.

– **Kraftfahrzeuge** dürfen nach dem Bonner Konzept im Normalfall die Fahrradstraßen befahren und dort auch weiter parken. Nach der Straßenverkehrsordnung sind Fahrradstraßen zwar grundsätzlich den Radfahrern vorbehalten, Zusatzschilder können jedoch den Kfz-Verkehr für Anlieger oder sogar generell zulassen. Insofern hat man sich in Bonn für die „autofreundlichste“ Variante entschieden. Es gilt generell Tempo 30 in Fahrradstraßen. Wenn die Situation es erfordert, müssen Kraftfahrer ihre Geschwindigkeit dem

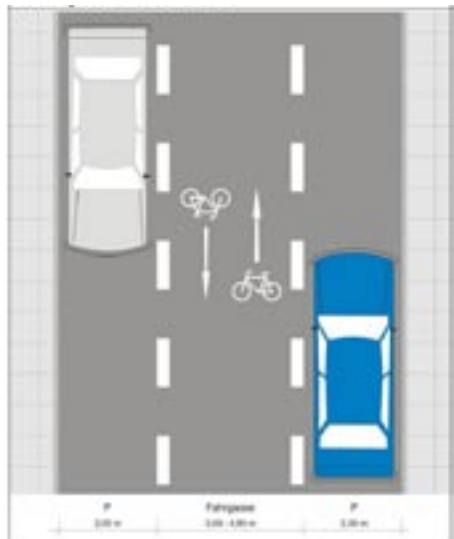
Radverkehr anpassen und weiter reduzieren – sie sind Gäste in einer Fahrradstraße und sollten sich so verhalten.

– Für **Fußgänger** ändert sich nichts. Abgesehen davon, daß der Verkehr in einer Fahrradstraße ruhiger werden sollte.

– Für **Anwohner** ändert sich ebenfalls nichts, auch hier zumindest nicht im negativen Sinne. Anliegerbeiträge fallen nicht an, Parkplätze bleiben bis auf möglicherweise wenige Ausnahmen erhalten. Positiv schlägt dagegen auch hier die verkehrsberuhigende Wirkung einer Fahrradstraße zu Buche, auch sollte der Pkw-Schleichverkehr reduziert werden. Nicht zuletzt bedeuten mehr Menschen auf dem Fahrrad eine erhöhte soziale Kontrolle, damit mehr Sicherheit im öffentlichen Raum und damit gesteigerte Wohnqualität.

Wie sieht eine Fahrradstraße optisch aus?

In dem von der Stadt Bonn erarbeiteten Fahrradstraßenkonzept wird für eine Fahrradstraße mit beidseitigem Parkstreifen folgende Markierung vorgeschlagen:



aus dem Fahrradstraßenkonzept der Stadt Bonn

Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 7,0 und 8,5 m mit beidseitigem Fahrbahnparken