



Sie sind hier: **Vorlage**

## 211009 - Dringlichkeitsantrag

**Betreff:**

Prüfauftrag linksrheinische rheinnahe Radrou-  
ten zwischen Bad Godesberg und Bonn

**Status:**

öffentlich (freigegeben)

**Vorlageart:**

Dringlichkeitsantrag

**Federführend:**

Ratsbüro

**Beratungsfolge:**

Erledigt

02.06.2021

Erledigt

17.06.2021

 Geplant

24.06.2021

28.06.2021

16.08.2021

## Dokumente

 Vorlage

 Sammeldokument

## Anlagen

 Karte 1

 Karte 2

 Karte 3

 Karte 4

## Aktionen

 personal



## **Begründung der Dringlichkeit:**

Die Dringlichkeit ergibt sich aus der noch verbleibenden Frist der Verwaltung zur Stellung eines Antrages auf Förderung. Die Radroute, linksrheinische Rheinaue Abschnitt 2.2: von Hermann-Ehlers-Straße bis Konrad-Adenauer-Brücke und Abschnitt 2.3: von Konrad-Adenauer-Brücke bis Hardtstraße ist ein Teil des Geförderten EFRE-Projektes (Kommunaler Klimaschutz NRW, besonderer Förderbereich Emissionsfreie Innenstadt). Der Förderzeitraum endet im Oktober 2022. Zu diesem Zeitpunkt muss die Maßnahme abgeschlossen sein. Unter Berücksichtigung der Bauzeit/Ausführungszeit ist die Erteilung der landschaftsrechtlichen Befreiung durch die Untere Naturschutzbehörde mit Zustimmung des Naturschutzbeirates dringlich.

## **Beschlussvorschlag:**



Die Verwaltung prüft unter weitestgehendem Verzicht auf Baumrodungen

1. Zur Attraktivierung des Umstiegs vom Auto auf das Fahrrad für innerstädtische Berufspendler die Vernetzung wichtiger Bürogebiete zwischen Bad Godesberg und Bonn, als da wären: Kennedyallee zwischen Godesberger Allee und Mittelstraße, Ludwig-Ehrhard-Allee, Heinemannstraße, Robert-Schumann-Platz

sowie Kreuzbauten, Johanniterviertel, Umfeld Post-Tower, Bundesviertel, durch Herstellung einer durchgängigen, nachts beleuchteten sowie hochwassersicheren Verbindung zwischen den Fahrradstraßen Turmstraße sowie Sträßchensweg mittels:

- a. Instandsetzung der Radwege entlang der Kennedyallee im Bereich der Amerikanischen Siedlung,
  - b. Aufweitung des Fahrradwegs entlang der Ludwig-Erhard-Allee zwischen Kennedyallee und Herbert-Wehner-Platz,
  - c. Einbindung der Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Rosengarten der Rheinaue
  - d. Schaffung eines vom Fußgängerverkehr getrennten Radwegs zwischen Herbert-Wehner-Platz und Auffahrt zum Rheinauenrestaurant
  - e. Einbindung der Fußgänger- und Radfahrerbrücken rund um die A562
2. Die hochwassersichere Durchquerung der Rheinaue für Rad-Durchgangsverkehr unter der Maßgabe, dass sich alle Verkehrsteilnehmer bewusst sind, dass die Rheinaue im Bebauungsplan als Freizeitgelände eingetragen ist und ihr Verhalten dementsprechend rücksichts-

voll gemäß § 1 StVO anpassen:

- a. Der Begriff Radschnellroute wird fallengelassen und durch Radwanderroute ersetzt, um für die Rheinaue den Vorrang des Freizeitgedankens vor dem Leistungsgedanken zu betonen.
- b. Der ehemalige Treidelpfad/Leinpfad wird vom Mausoleum in Plittersdorf bis zum Bonner Stresemannufer ausschließlich für Fußgänger reserviert und nicht verbreitert. Radfahrer müssen absteigen.
- c. Der Radwanderverkehr wird vom Mausoleum in Plittersdorf bis zum Bonner Stresemannufer über bereits vorhandene, breit ausgebaute Wege über das Hochufer geführt. Diese Wege werden eindeutig für den Radverkehr gewidmet und gekennzeichnet.
- d. Im Stadtbezirk Bonn wird die Radwanderoute zwischen dem Bismarckturm und dem Gebäude des Vereins für Kanusport Bonn e.V. sowie östlich am Parkplatz Gronau vorbei über den vorhandenen wassergebundenen Weg zum Stresemannufer geführt.
- e. Entlang der Radwanderoute gilt in allen Kreuzungsbereichen die Rechts-vor-Links-Regel.

## **Dokumentation:**

### **Bild 1, 2021-04-27 (1), Plittersdorf**

Die Turmstraße ist als Fahrradstraße markiert. Die Kennedyallee in ihrem Bogen entlang der Amerikanischen Siedlung hat seit ihrer Anlage in den 1950er Jahren beiderseits Radwege, die aufgefrischt werden müssten. Über die Kennedyallee erschließt sich das Bürogebiet an der gleichnamigen Straße zwischen Mittelstraße und B9. Die eigentliche Route würde weiter der Ludwig-Erhard-Allee bis zum Herbert-Wehner-Platz (Haupteingang zum Rheinauenpark) folgen. Ein Radweg ist dort bereits vorhanden, der aufgeweitet werden müsste. Dies ginge ohne Baumfällungen, da genügend Grünstreifen vorhanden ist.

### **Bild 2, 2021-04-27 (2), Herbert-Wehner-Platz bis Südbrücke**

Die beiden nach Südwesten zeigenden Schenkel zeigen den Anschluss der Bürogebiete Kreuzbauten, Heinemannstraße und Robert-Schumann-Platz, die über die Ampel am Herbert-Wehner-Platz oder die vorhandenen Brücke am Rosengarten erschlossen sind.

Vom Herbert-Wehner-Platz erschließt sich bereits heute die Brücke am Rosengarten, allerdings durch Umfahrung eines Hügels mit Waldbewuchs (gestrichelte Linien), so dass hier aus Sicherheitsgründen auf lange Sicht eine von der Ludwig-Erhard-Allee einsehbare Auffahrtsrampe entlang der äußeren Parkböschung gebaut werden sollte.

Nach Überquerung der Brücke am Rosengarten trifft man auf der westlichen Seite der Ludwig-Erhard-Allee auf einen wassergebundenen Weg in Richtung der vorhandenen Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Sträßchensweg. Der wassergebundene Abschnitt wäre für den Fahrkomfort zu asphaltieren.

Rund um die Kreuzung aus A 562 und Ludwig-Erhard- bzw. Petra-Kelly-Allee existieren insgesamt 3 Brücken für Fußgänger und Radfahrer, die weitere Optionen ermöglichen.

Zurück zum Herbert-Wehner-Platz. Dessen Verbindung zur Auffahrtsrampe am Rheinauenrestaurant ist heute zur Mischnutzung für Radfahrer und Fußgänger erschlossen, allerdings sehr beengt. Dieser Wegeabschnitt entlang der Basis der äußeren Parkböschung wäre zu verbreitern, um Fußgänger und Radfahrer zu trennen.

Über den als Fahrradstraße ausgewiesenen Sträßchensweg erschließen sich das Johanniterviertel, der Posttower, die Deutsche Welle, Langer-Eugen mit der UNO sowie das Bundesviertel, über die südwestlich abzweigende Achim-von-Arnim-Straße die Telekom-Zentrale. Der skizzierte Radwegeausbau entlang der Petra-Kelly-Allee bis zur Charles-de-Gaulle-Straße wäre ein „nice-to-have“.

#### **Bild 4, 2021-04-27 (4), Bundesviertel**

Das Bild zeigt mögliche Endpunkte im Bundesviertel, von denen aus die Anbindung an das Bonner Rheinufer bereits existiert.

---



Der Freien Demokraten unterstützen Maßnahmen zur Neustrukturierung des innerstädtischen Individualverkehrs, darunter die Festlegung von Routen mit dem Vorzug für Radfahrer, sowie dem Ausbau des ÖPNV. Grundsätzlich ist der Ausbau von Radverkehrswegen wünschenswert, um das Angebot zum Umstieg vom Auto auf das Rad attraktiver zu gestalten. Dabei sollte jedoch tunlichst vermieden werden, auf Leistung orientierte Radwegeverbindungen und Berufsverkehrsweg-

ge mit für die Freizeit vorgesehen Verkehrsflächen zu vermischen.

### **Erfüllte Prämissen**

Die zur Prüfung beantragten Routenführungen berücksichtigen

- a. Die bestmögliche Erreichbarkeit von Bürogebieten zwischen Bad Godesberg und Bonn
- b. Den Lückenschluss zwischen den Fahrradstraßen „Turmstraße“ sowie der parallelen „Steinstraße“ in Plittersdorf mit dem „Sträßchensweg“ in Bonn
- c. Die Entzerrung von Berufs- sowie Freizeit- bzw. Radwandererkehr
- d. Die Entzerrung von Fußgänger- und Radverkehr
- e. Die ganzjährige Sicherheit der Radrouten vor Hochwasser
- f. Die unter Sicherheitsaspekten erwünschte durchgängige Beleuchtung, die weitgehend entlang ausgebauter Straßen bereits vorhanden ist, und die Einsehbarkeit der zur Prüfung beauftragten Route 1 für den Berufspendelverkehr
- g. Den größtmöglichen Verzicht auf Baumfällungen
- h. Die Wahrung der vom Rechteinhaber am Rheinauenparkt intendierten sowie im Bebauungsplan eingetragene Nutzung des Geländes als Freizeitgelände

Mit Ziffer 1 des Prüfauftrags wird die Prüfung einer freizeitorientierten Radwanderroute beantragt, mit Ziffer 2 eine zusätzliche Route mit Vorzug für den Berufspendlerverkehr und perspektivisch auch für den Lieferverkehr mit Las-

tenrädern.

Warum diese Trennung: Das Bad Godesberger Rheinufer reicht rheinabwärts von der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bis zur Konrad-Adenauer-Brücke und dient aktuell ausschließlich der Freizeitgestaltung, dessen Herzstück, der Abschnitt zwischen Rheinhotel Dreesen und der Hardtstraße, 1898 beginnend, durch den Verschönerungsverein Bad Godesberg, als Promenade bzw. Flaniermeile ausgebaut wurde. Gerade in den warmen Monaten liegt bereits heute eine relativ dichte freizeitorientierte Nutzung des Rheinufers vor durch Fußgänger, Kinder (zu Fuß, mit dem Roller, mit dem ersten Fahrversuchen auf Kinderrädern), Jogger, Skater, Radler. Hinzu kommen am Bad Godesberger Rheinufer Engstellen an Baumscheiben, die Fußgänger im Begegnungsverkehr immer wieder auf die Fahrbahn zwingen.

Die gesamte Strecke zwischen Landesgrenze und Konrad-Adenauer-Brücke besteht aus sich abwechselnden ein- und zweispurigen Streckenabschnitten mit Engstellen. Einspurige Streckenabschnitte befinden sich zwischen Landesgrenze und Weinhäuschen am Rhein sowie entlang der Liegenschaft des Rheinhotels Dreesen. Engstellen bilden der Biergarten des Restaurants Bastei-Schänke sowie die Brücke über den Godesberger Bach.

Bereits heute ergeben sich im Bereich der einspurigen Abschnitte und Engstellen relativ häufig Konflikte zwischen freizeitorientierten und leistungsorientierten Nutzergruppen. Hinzu kommt, dass sich rheinabwärts zwischen

Landesgrenze und Südbrücke bis zu 30 Einmündungen feststellen lassen, die ebenfalls keinen „Schnellverkehr“ am Rheinufer zulassen.

Eine für den Berufspendlerverkehr geeignete Route durch die Rheinaue scheidet schon an Sicherheitsüberlegungen, da eine Beleuchtung bereits wegen Lichtsmog abgewiesen wurde und die Route in weiten Teilen keiner sozialen Kontrolle unterliegt, insbesondere in der dunklen Jahreszeit sowie nachts. Die FDP hält es daher für unverzichtbar, dem Radverkehr eine zweite ausgebaute Strecke mit Beleuchtung zu Verfügung zu stellen. Dieses lässt sich am einfachsten und kostenschonend durch Rückgriff auf Straßen mit bestehender Beleuchtung realisieren.

Durch Widmung des Treidel- bzw. Leinpfads für Fußgänger kann diese Trasse in ihrer aktuellen Breite belassen werden und der Ausbau mit erforderlichen Baumfällungen wird entbehrlich. Gleiches gilt für den Radwanderverkehr: Auf dem Hochufer der Rheinaue existieren bereits 3,5 Meter breite Wege, die heute zur Mischnutzung freigegeben sind und die einfach nur dem Radverkehr gewidmet werden müssten. So wäre auch hier ein Ausbau mit Baumfällungen entbehrlich.

Im Bereich der Gronau wäre durch die unter Ziffern 1 zu prüfende Route allerdings der Veranstaltungsort des „Kunstrasens“ betroffen, dem daher innerhalb der Rheinaue eine neue Fläche angeboten werden sollte. In einer Ab-

wägung zwischen einer verkehrlichen Lösung für die nächsten 50 bis 100 Jahre sowie einem verlegbaren Veranstaltungsort sind die verkehrlichen Lösungen vorzuziehen.

---

## Anlagen:



1



2



3



4

