Beschlussvorlage
öffentlich
230853

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

Die Oberbürgermeisterin

Federführung:	*Dezernat:*
61 Stadtplanungsamt	Dez. III

Planung im Rahmen der Sanierung der Adenauerallee (B9) zwischen Koblenzer Tor und Bundeskanzlerplatz

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Bonn	23.05.2023	Anhörung
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	24.05.2023	Empfehlung
Rat	13.06.2023	Entscheidung

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die sanierte Verkehrsfläche auf der Nord-Süd-Achse im Abschnitt zwischen dem Koblenzer Tor und dem Rheinweg gemäß der angehängten Planung umzusetzen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Linksabbiegemöglichkeit für den MIV und den Radverkehr aus der Adenauerallee 9-11 in Fahrtrichtung Süden (über eine Anforderungsampel) zu prüfen.
3. Gemäß der Forderung der Behindertenvertretung wird die Verwaltung beauftragt, im Abschnitt zwischen der Arndtstraße und der Joachimstraße die Einrichtung einer weiteren Ampel für den Fußverkehr zu prüfen.
4. Im Rahmen der Planung und Umsetzung sollen die Anwohnenden wie in der Begründung dargestellt umfassend informiert werden.
5. Der Einleitung des Vergabeverfahrens wird zugestimmt.

Begründung

Auf der Adenauerallee (B9) im Abschnitt zwischen dem Koblenzer Tor im Norden und dem Bundeskanzler Platz im Süden müssen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Ein Großteil der Sinkkastenleitungen ist aufgrund von Setzungen aus dem seinerzeitigen U-Bahn-Bau abgerissen. Durch die in weiten Teilen nicht mehr vorhandene Verbindung der Sinkkästen zum sehr tief liegenden Kanal kann Niederschlagswasser nicht mehr sachgemäß abgeleitet werden. Dies birgt erhebliche Risiken von Ausspülungen und Fahrbahneinbrüchen, zu denen es in der Adenauerallee in der Vergangenheit bereits gekommen ist. Abgesehen von den Gefahren, die von Straßeneinbrüchen im Allgemeinen ausgehen, führen diese zu ungeplanten und damit unkoordinierten Sperrungen der Verkehrsflächen.

Aufgrund der Tiefenlage des Mischwasserkanals ist vorgesehen, anstelle eines unmittelbaren Anschlusses der zahlreichen Sinkkästen an den Kanal so genannte Sinkkastensammelleitungen in geringer Tiefe zu verlegen. Der Anschluss erfolgt dann an einigen Stellen statt an jedem Sinkkasten.

Der Mischwasserkanal der Adenauerallee befindet sich in sanierungsbedürftigem Zustand. Während in großen Teilen eine grabenlose Sanierung mit Linern möglich ist, ist an einigen Stellen in Höhe Juridicum ein Neubau in offener Bauweise erforderlich.

Darüber hinaus ist die Fahrbahndecke in einem maroden und sanierungswürdigen Zustand. Zur Vermeidung eines steigenden Schadensbildes ist eine Sanierung der Anlagen erforderlich. Die Sanierung wird zwischen den bestehenden Bordsteinen erfolgen, eine Anpassung der Bordlage ist nicht geplant.

Aus Gründen der Kosteneffizienz und zur Reduktion der verkehrlichen Auswirkungen sollen alle Maßnahmen ab Herbst 2023 in Abschnitten von Norden nach Süden gemeinsam umgesetzt werden. Die Arbeiten sollen bis Ende 2024 / Anfang 2025 vollständig abgeschlossen werden. Die abschnittsweise, jeweils vollständige Ausführung der Arbeiten ermöglicht die frühzeitige Nutzung der fertiggestellten Abschnitte.

Die Stadtverwaltung wurde im Juni 2019 vom Hauptausschuss beauftragt, für den Abschnitt Belderberg / Adenauerallee bis (mind.) Zweite Fährgasse die „Neu- bzw. farbliche Markierung der Radfahr- oder Schutzstreifen“ umzusetzen (DS 1911841 & 1911841EB4). Des Weiteren wurde die Verwaltung am 14.12.2020 mit Planungen für weitere Protected Bike Lanes / Umweltspuren beauftragt, zu denen in der damaligen Verwaltungsstellungnahme auch der Abschnitt der B9 bis zum Bundeskanzlerplatz gehörte (DS 202058).

Auf Grundlage der Beschlüsse und der geltenden Richtlinien wurde im Zuge der notwendigen Sanierungsarbeiten ein möglicher Fahrbahnquerschnitt auf dem genannten Abschnitt der Adenauerallee geprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass nach den geltenden Regelwerken im Zuge der Sanierungsmaßnahmen der bisherige Status quo mit zwei MIV-Spuren nicht wiederhergestellt werden kann. Durch die umfassende grundhafte Sanierung besteht kein Bestandsschutz. Die Beibehaltung bzw. richtlinienkonforme Neumarkierung einer zweispurigen MIV-Führung und einer Radverkehrsanlage ist nach den geltenden Richtlinien nicht möglich. Auf Grundlage der gemessenen Verkehrsstärken (1.600 KFZ/Spitzenstunde) ist eine Radverkehrsanlage zwingend anzubieten. Eine Führung im Mischverkehr wird durch die geltenden Richtlinien ausgeschlossen. Das bedeutet, dass für den Radverkehr aufgrund der gemessenen hohen Radverkehrsstärken eine Mindestbreite von 2,00 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens (0,50 m Breite) zum ruhenden Verkehr angeboten werden muss. Für zwei nebeneinander geführte MIV-Fahrspuren sind mindestens 5,50 m vorzusehen. Dies bedeutet pro Fahrrichtung insgesamt 8,00 m. Diese Breite steht auf der Adenauerallee nicht zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Verwaltung eine Neuaufteilung des Straßenraums. Auf der gesamten Länge soll in beide Fahrtrichtungen eine Protected Bike Lane eingerichtet werden. Daneben wird eine Spur für den motorisierten Verkehr plus zusätzliche Abbiegespuren in den

Kreuzungsbereichen zur Verfügung stehen. Durch die oben erwähnte abschnittsweise Einrichtung der neuen Spuraufteilung im Zuge der Kanal- und Deckensanierungsmaßnahme kann eine schrittweise Eingewöhnung an die angepasste Verkehrssituation über ca. 1 Jahr ermöglicht werden.

Bedeutung der Adenauerallee für den Radverkehr:

Eine attraktive Radwegeführung entlang der Adenauerallee in Ergänzung der vorhandenen Parallelrouten am Rheinufer und an der Kaiserstraße ist erforderlich: auf der Adenauerallee befinden sich viele wichtige Ziele und Quellen für den Radverkehr (z.B.: Bundesbehörden, Universität, Universitätsbibliothek, diverse Arbeitgebende, Geschäfte, Arztpraxen etc.). Umwegfahrten über die Parallelachsen am Rheinufer und die Kaiserstraße machen beim Erreichen dieser Ziele keinen Sinn und die Verwendung des Rads aufgrund des Umwegs unattraktiver. Die Adenauerallee stellt zudem einen wichtigen Lückenschluss zwischen den Radverkehrsanlagen im Bereich Sandkaule / Belderberg sowie den baulichen Radwegen ab dem Bundeskanzlerplatz und die direktere Achse vom Zentrum in Richtung der Museumsmeile und des Bundesviertels dar. Des Weiteren dient die Adenauerallee bei Hochwasser als wichtige Parallelroute zum Rheinradweg und über die Adenauerallee erfolgt auch eine Anbindung an die Reuterbrücke. Ergänzend hat die Verwaltung in den vergangenen Jahren viele Beschwerden und Eingaben von Bürger*innen bzgl. der Radverkehrsführung auf der Nord-Süd-Achse erhalten. Viele Menschen, die dort bereits heute mit dem Rad unterwegs sind, fühlen sich auf dieser Achse nicht sicher und durch den Kfz-Verkehr gefährdet.

Die Adenauerallee ist auch aus den vorgenannten Gründen eine Hauptroute des zur Beratung vorgelegten Radverkehrsnetzes (DS 230820). Sie bietet eine direkte Verbindungsachse zwischen den Wohnquartieren im Bonner Norden, Bonn-Castell und Auerberg und den Arbeitsplatzschwerpunkten im ehemaligen Bundesviertel. Zudem erschließt sie wichtige Bildungseinrichtungen, welche in besonderem Maße von Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit dem Fahrrad angefahren werden, darunter das Beethoven Gymnasium, die zentrale Universitätsbibliothek sowie wichtige Universitätsgebäude.

Verkehrliche Auswirkungen:

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen wurden im Vorfeld der Planung mittels Verkehrszählungen erhoben. Im Vergleich der Nord-Süd-Achse zur Ost-West-Achse fällt auf, dass die Nord-Süd-Achse weniger Kfz-Verkehr aufweist als die Oxfordstraße als Teil der Ost-West-Achse.

Nord-Süd-Achse	Ost-West-Achse
ca. 21.000 Kfz/Tag	30.000 Kfz/Tag
ca. 1.600 Kfz/Spitzenstunde	ca. 1.900 Kfz/Spitzenstunde
Radfahrende/ Tag	
ca. 3.500 Radfahrende/Tag	ca. 2.100 Radfahrende/Tag

ca. 350 Radfahren-de/Spitzenstunden ca. 200 Radfahren-de/Spitzenstunden

Für den Radverkehr zeigen sich hohe Verkehrsstärken (3.500 Fahrräder/Tag), was die Wichtigkeit der Achse für den Radverkehr sowie den Bedarf einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur unterstreicht. Die Adenauerallee ist ab dem Koblenzer Tor in Fahrtrichtung Norden bereits heute einspurig. In diesem Bereich kommt es vereinzelt zu Rückstauungen. Bei Ortsbegehungen in den Spitzenstunden wurde festgestellt, dass der Rückstau allerdings nicht durch die beginnende Einspurigkeit für den MIV verursacht wurde, sondern während der Beobachtungszeit von der Kreuzung Rheingasse/Belderberg/Rathausgasse ausgegangen ist. Durch längere Rotzeiten kann es hier zu Rückstauungen kommen. Die Rotzeiten sind der längeren Grünzeiten für den MIV aus der Rheingasse geschuldet. Aufgrund der Brückenumfahrt kommt es hier zeitweilig zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Es bleibt festzuhalten, dass eine einspurige Adenauerallee das derzeitige Verkehrsaufkommen abwickeln kann. Durch den Wegfall der zweiten MIV-Spur fallen allerdings Reserven in der Leistungsfähigkeit weg. Grundsätzlich kann es aufgrund der notwendigen Einspurigkeit der Adenauerallee zu Verlagerungseffekten auf Nebenachsen kommen. Hierfür kommt nur die Kaiserstraße infrage. Ein Umweg über die Kaiserstraße ist aus zeitlichen Gründen unattraktiv. Sofern es tatsächlich zu Verlagerungen kommen sollte, kann hier mit geeigneten Maßnahmen nachgesteuert werden. Dazu wird die Verwaltung die Entwicklung des Verkehrs nach Abschluss der Maßnahme beobachten.

Die Verwaltung hat eine Planung mit einer Protected Bike Lane (PBL; mit baulicher Trennung) zwischen dem MIV und der Radverkehrsinfrastruktur erstellt. Die Protection kann nur in Bereichen vorgesehen werden, in denen keine privaten Zufahrten, Einmündungen, Ladezonen, Parkbuchten oder Bushaltestellen (für den Nachtbus- oder Schienenersatzverkehr) vorgesehen sind. Die Protection soll durch einen 8 cm hohen Bordstein hergestellt werden, der auch von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen überfahren werden kann. Alle Einmündungen und privaten Zufahrten sollen vollflächig rot markiert werden, um die Aufmerksamkeit für Radfahrende zu steigern.

Die Planung entspricht den Zielen des Radentscheides. Insbesondere werden die Ziele 2 (neue Rad- und Gehwege) und 5 (mehr Fahrradstellplätze) erfüllt.

Die Planung sieht grundsätzlich Folgendes vor:

Für alle Verkehrsteilnehmer*innen werden alle bisher vorhandenen Fahrbeziehungen weiterhin erhalten bleiben. Ergänzend soll für den Stich Adenauerallee 7-13 (Hotel Königshof) eine Linksabbiegemöglichkeit für den MIV und Radverkehr (auf Anforderung) in die Adenauerallee in Richtung Süden geprüft werden, um Umwegfahrten in Richtung Norden über den Bertha-von-Suttner-Platz zu vermeiden.

In Abhängigkeit des Verkehrskonzeptes am Rheinufer soll eine Linksabbiegemöglichkeit von der Adenauerallee in die Erste Fährgasse geprüft werden (dies ist im Rahmen des Projektes am Rheinufer zu entscheiden, ist in den Planvarianten nachrichtlich dargestellt und kann bei der weiteren Planung berücksichtigt werden). An diesem Knotenpunkt soll zudem eine Fußgänger*innenquerung auf der Südseite des Knotenpunktes gemäß dem

geltenden Beschluss (DS 1911194) umgesetzt werden. Die Querung ist in der Planung berücksichtigt. Für den MIV sind fast durchgehend in beide Fahrtrichtungen 3,50 m breite Fahrspuren eingeplant. Alle Abbiegestreifen bleiben in der derzeitigen Breite erhalten oder werden an eine regelkonforme Breite angepasst. Vor jedem Abbiegestreifen wird ein Aufstellbereich von 5,00 m für Radfahrende eingeplant. An jeder Fußgänger*innenquerung soll Radfahrenden ein indirektes Linksabbiegen ermöglicht werden. Das Parken soll weitestgehend erhalten bleiben (siehe hier untenstehende Parkraumbilanz). Für den Lieferverkehr werden insgesamt 10 Ladezonen eingerichtet. Diese sollen nachts als Parkzonen zur Verfügung stehen. Zwischen ruhendem Verkehr (Parken und Ladezonen) wird immer ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert, um das Risiko für Dooring-Unfälle zu reduzieren. Im Bereich der Nebenanlage (Parkstreifen und Gehwege) sind in regelmäßigen Abständen Fahrradbügel eingeplant. Alle Einmündungen und privaten Zufahrtsbereiche werden im Bereich der Radverkehrsanlage vollflächig rot eingefärbt.

Ruhender Verkehr und Lieferverkehre:

Bei den Ortsbegehungen wurde ein erheblicher Bedarf an Ladezonen und ein großer Mehrbedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten auf der Adenauerallee festgestellt. Bei der durchgeführten Parkraumzählung der MIV-Stellplätze wurden im Bestand 116 Stellplätze sowie 3 ausgewiesene Behindertenstellplätze gezählt. In der Neuplanung werden tagsüber 69 und nachts 93 Parkstände erhalten. MIV-Stellplätze und Ladezonen werden nur in bereits im Bestand vorhandenen baulich angelegten Bereichen angelegt.

Parkraum heute: 116 Parkplätze; 3 Behindertenstellplätze; keine Ladezonen

Parkraum Planung: 69 zzgl. 24 Stellplätze im Bereich von 11 Lieferzonen; die Lieferzonen können nachts für die Anwohnenden freigegeben werden; 5 Behindertenstellplätze

Dies bedeutet, nachts stehen 93 Stellplätze (heute 116) im Plangebiet zur Verfügung.

80 Prozent der derzeit vorhandenen Parkstände bleiben erhalten.

Gründe des Parkraumentfalls:

- Tagsüber 24 Parkstände für Ladezonen
- 4 Parkstände für Radabstellanlagen (im Bereich von Einmündungen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und im Bereich der Kirche St. Cyprian
- 3 Parkstände für Behindertenstellplätze
- Ca. 21 Parkplätze entfallen aufgrund der Umstrukturierung des Parkraumes von Schräg- zu Längsparkplätzen und des Entfalls von Parkraum auf der Fahrbahn. Dies ist notwendig, um durchgehend Radverkehrsinfrastruktur anbieten zu können. Außerdem stellen Schrägparkplätze ein großes Konfliktpotenzial für den Radverkehr dar. Bei Ausparken aus Schrägstellplätzen ist für den Autofahrenden die Sicht auf den fließenden Verkehr stark eingeschränkt. Hier drunter leider vor allem Radfahrenden, die sich auf rechten Fahrbahnrand

bewegen und dadurch noch später gesehen werden als heranfahrende PKW

Beteiligung der Anwohnenden und Nutzenden

Zur umfassenden Information über die veränderte Verkehrsführung und Beteiligung der betroffenen und interessierten Bürger*innen, Anwohnenden und Stakeholder sieht die Stadtverwaltung einen mehrstufigen Kommunikationsplan für das Projekt vor:

- Pressemitteilung: Zunächst sollen Öffentlichkeit, Medien und Bürger:innen allgemein über die in die Gremien eingebrachte Planung und die verkehrsplanerischen Ziele des Projekts informiert werden.

- Einwurfsendung: Zum Zeitpunkt der Beratung in den Gremien sollen die anwohnenden Bürger*innen durch Einwurfsendung gezielt über die Maßnahme informiert werden und auf die Möglichkeit einer Begehung sowie die Einsicht in die online vorliegenden Planungen hingewiesen werden

- Begehung / Spaziergang über die B9: Mit den Bürger*innen, Gewerbetreibenden und weiteren Interessierten soll ein Termin vor Ort mit Vertreter*innen der Stadtverwaltung angeboten werden, um die Planungen näherzubringen

- Video zum Projekt: Ein kurzer, informativer Videoclip, in welchem die Baumaßnahmen und die neue Verkehrsführung erläutert werden, soll das Projekt in den Medien verbreiten

- Ankündigung/Bürgerinformation vor dem Umbau (durch 66): Vor Beginn des Umbaus wird die Stadtverwaltung in gewohnter Weise über den bevorstehenden Baubeginn informieren und die grundlegenden Informationen zum Projekt noch einmal aufgreifen

Beschreibung der Planung

Fahrtrichtung Süden vom Koblenzer Tor beginnend

Plan 1:

Im ersten Abschnitt zwischen Koblenzer Tor beginnt die Radverkehrsführung hinter der Querung Am Hofgarten / Alter Zoll. An dieser Querung werden für den Radverkehr indirekte Linksabbiegemöglichkeiten und eigene Furten berücksichtigt. Eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs ist aus Sicht der Verwaltung an dieser Stelle aufgrund der großen Verkehrsströme empfehlenswert. Hinter der Querung beginnt die Radverkehrsführung mit einem Schutzstreifen, dieser wird in eine Protected Bike Lane (PBL) geführt. Diese ist in dem Bereich bis vor den Knotenpunkt Am Hofgarten mit einer Breite von 2,60 m bis 2,70 m geplant. Für die Protection sind 0,30 m eingeplant. Im Bereich der Aufweitung wird die Protection auf einer Länge von 25 m unterbrochen. Der Bereich wird vollflächig rot eingefärbt. Die Radspur wird weiterhin geradeaus geführt und nach 25 m beidseitig durch eine Protection in Mittellage weitergeführt. Die Aufstellfläche für Reisebusse bleibt in diesem Bereich

bestehen. Daneben wird weiterhin die Rechtsabbiegespur bestehen bleiben. Die rechts abbiegenden Fahrzeuge haben nur in dem angesprochenen Bereich die Möglichkeit auf die Abbiegespur zu gelangen. Geradeausfahrender motorisierter Individualverkehr (MIV) kann weiterhin geradeaus fahren.

In diesem Bereich ist eine Linksabbiegemöglichkeit nachrichtlich eingetragen. Diese ist nur in Abhängigkeit der Verkehrsführung am Rheinufer auszubauen. Die Entscheidung zur Verkehrsführung am Rheinufer und dieser Abbiegemöglichkeit wird im Rahmen der Vorlage zum Rheinufer getroffen. Für Radfahrende, die in die Erste Fährgasse fahren wollen, wird neben der direkten Möglichkeit auch eine indirekte Querungsmöglichkeit angeboten. Für den touristischen Busverkehr wird eine Anforderungsmöglichkeit geschaffen, so dass dieser geradeausfahren kann und nicht in die Straße Am Hofgarten abbiegen muss. Außerdem ist in diesem Bereich die bereits beschlossene Querung für den Fußverkehr auf der südlichen Seite der Kreuzung berücksichtigt. Auf der südlichen Seite der Kreuzung wird die bereits beschlossen Fußgängerquerung (DS 1911194) in der Planung berücksichtigt. Nach der Einmündung „Am Hofgarten“ wird die Radverkehrsanlage zu Gunsten der neuen Querung auf eine 2,20 m breite Spur eingeengt. Der MIV hat 3,50 m Breite zur Verfügung. Die PBL wird durch die privaten Zufahrten unterbrochen. Begleitend werden im Bereich der Universitäts- und Landesbibliothek an beiden Straßenseiten weitere Fahrradbügel aufgestellt. Die bereits vorhandenen vor der Bibliothek sollen durch aktuelle Modelle ersetzt werden.

Plan 2:

Plan 2 beginnt auf Höhe der Universitäts- und Landesbibliothek. Neben den erwähnten Fahrradbügel sind auf beiden Seiten auf Höhe des Beethovengymnasiums Ladezonen eingeplant. Die Mobilstation vor dem Juridicum bleibt bestehen. An den hier vorhandenen Parkplätzen ist die neue Ladestation ausgebaut. Direkt im Anschluss liegt die Nachtbushaltestelle. In diesem Bereich kann keine PBL eingerichtet werden. Nach der Bushaltestelle beginnt die PBL wieder und wird bis ca. 30 m vor der Kreuzung Adenauerallee / Weberstraße / Zweite Fährgasse mit Unterbrechungen an den Einmündungen fortgeführt. Vor der Einmündung zur Weberstraße wird die PBL in einen Radfahrstreifen überführt. Die MIV-Spur wird auf eine überbreite Fahrspur mit einer Breite von 4,50 m aufgeweitet, so dass in diesem Bereich neben wartenden abbiegenden PKW der geradausfahrende MIV vorbeifahren kann. In diesem Bereich werden die vorhandenen Poller im Gehwegbereich durch Fahrradbügel ersetzt. Diese sollen parallel zur Fahrbahn aufgestellt werden. Im Kreuzungsbereich werden für den Radverkehr indirekte Linksabbiegemöglichkeiten eingerichtet. Außerdem werden vorgezogenen Wartebereiche für den Radverkehr eingerichtet.

Nach dem Kreuzungsbereich wird der MIV auf einer 3,50 m breiten Spur und der Radverkehr auf einer zunächst 2,60 m breiten Spur in Richtung Süden geführt. Die Radspur weitet sich auf eine breite von 3,20 m auf, so dass ab dem Knotenpunkt Zweite Fährgasse die Radspur durch den Rettungsdienst und die Polizei im Bedarfsfall mit genutzt werden kann. Direkt hinter der Kreuzung werden Fahrradbügel eingerichtet. Daran anschließend soll eine Ladezone und Stellplätze eingerichtet werden.

Plan 3:

Die in Plan 2 zur Verfügung stehenden Breiten für MIV und Radverkehr werden in Plan 3 fortgeführt. Im Bereich der Bundeszentrale für politische Bildung werden die bestehenden Parkplätze erhalten bleiben. Die heute existieren Schrägstellplätze gegenüber dem Bundesjustizministerium werden in eine Ladezone und Längsstellplätze umgewandelt. Zum Abschluss der Stellplätze befindet sich die Nachtbushaltestelle. Hier sollen auch weitere Fahrradbügel aufgestellt werden. In diesem Bereich an der Arndtstraße wird die Radspur auf eine Breite von 2,40 m verengt. Direkt nach der Arndtstraße wird die PBL wieder bis zu einer Breite von 3,20 m aufgeweitet. Die in diesem Bereich vorhandenen Parkplätze bleiben bestehen, Radbügel werden ergänzt.

Plan 4:

Plan 4 beginnt auf Höhe der Joachimstraße. Die Fahrspurbreiten liegen bei 3,50 m für den MIV und 3,20 m PBL zzgl. 0,30 cm Protection. Im Bereich zwischen der Joachimstraße und der Schedestraße werden auf den vorhandenen Stellplätzen eine Lieferzone, Parkplätze und Fahrradbügel eingerichtet. Die Stellplätze vor der Schedestraße entfallen, um die Sicht im Einmündungsbereich zu verbessern. An der Querung an der Schedestraße wird dem Radverkehr eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit eingerichtet. Die Breiten der beiden Fahrspuren bleiben bis zur Einmündung der Simrockstraße (Plan 5) konstant. Bis zur Querungsmöglichkeit am Zoologischen Forschungsmuseum wird die Protection durchgeführt. Ab dort muss die Protection aufgrund der Bushaltestelle unterbrochen werden. An der Querungsstelle werden indirekte Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen.

Zwischen der Zweiten Fährgasse und der Schedestraße gibt es derzeit im Bestand keine Ampelanlage zur Querung der Adenauerallee für den Fuß- und Radverkehr. Eine Querung der Adenauerallee ist lediglich durch die U-Bahnhaltestellen möglich. Daher wurde von der Behindertenvertretung angeregt, dass in diesem Bereich eine überirdische Querungsmöglichkeit geprüft werden soll (siehe Stellungnahme der Behinderten Gemeinschaft Bonn).

Plan 5:

Die Planung sieht eine verbesserte oberirdische Führung vor. Ab der Simrockstraße wird der Radverkehr auf einer ca. 2,50 m breiten PBL geführt. Die Protection muss hier aufgrund der zahlreichen Parkstände auf längerer Strecke unterbrochen werden. Für den MIV stehen parallel 3,50 m zur Verfügung. Auf dem Abschnitt zwischen der Simrockstraße und der Reuterstraße werden alle Schrägparkplätze in Längsparkplätze umgeändert, um den nötigen Platz im Straßenraum für eigene Fahrspuren für den MIV und Radverkehr zu gewinnen. Des Weiteren werden Fahrradabstellanlagen ergänzt. Die bestehenden Behindertenstellplätze bleiben erhalten und eine Ladezone wird ergänzt. Um die Querung des Radverkehrs oberirdisch zu verbessern, wird in dieser Variante eine neue Ampelanlage gebaut. Diese ermöglicht das Queren des Abzweiges in die Reuterstraße für den Radverkehr in einer Grünphase und bedeutet damit eine deutliche Verbesserung zur aktuellen Situation. Zurzeit ist eine Querung des Knotenpunktes nur in mehreren Zügen möglich. Nach der Querung der Kreuzung wird der Radverkehr über die bestehenden Radwege geführt. Außerdem wird eine

getrennte Fuß- und Radwegeführung in Ost-West-Richtung in der bestehenden Ampelanlage ergänzt, so dass Fuß- und Radverkehr konfliktfrei die Willy-Brandt-Allee überqueren können. Die Fahrbeziehung für den Radverkehr in Richtung Reuterstraße bleibt, wie im Bestand vorhanden, erhalten. Für Radfahrende, die in Richtung Welckerstraße fahren möchten, wird im Bereich der bisherigen MIV-Abbiegespur eine PBL eingerichtet. Grundsätzlich wäre hier für sichere Radfahrende auch die Möglichkeit gegeben, in Richtung Heussallee im Mischverkehr mit dem MIV weiterzufahren. Die aus Richtung Reuterstraße bestehenden 2 Linksabbiegespuren in die Adenauerallee werden zukünftig nur noch in Form der rechten Linksabbiegespur in die Adenauerallee geführt. Die linke Linksabbiegespur wird ausschließlich für einen U-Turn zu Verfügung stehen.

Fahrtrichtung Norden vom Bundeskanzlerplatz aus beginnend

Plan 5:

Die Radverkehrsführung aus Richtung Süden in Richtung Norden beginnt auf Höhe der Coburger Straße. Hier wird der Radverkehr durch eine bauliche Insel geschützt auf die bisherige rechte MIV-Spur geführt und auf einer PBL mit einer Breite von 3,20 m in Richtung Norden geführt. Dem MIV stehen durchgehend bis zum Koblenzer Tor mind. 3,25 m (fast durchgehend 3,50 m) zur Verfügung. Am Anfang der PBL besteht für den Rettungsdienst und die Polizei die Möglichkeit, bei Stau über die PBL in Richtung Norden am Stau vorbeizufahren. An der Ampelanlage auf Höhe des Bundeskanzlerplatzes besteht die Möglichkeit indirekt in Richtung Reuterstraße abzubiegen. Für den weiter in Richtung Norden fahrenden Radverkehr steht weiterhin eine PBL zur Verfügung. Die PBL (Breite 3,20 m) kann fast unterbrechungsfrei in Richtung Norden bis zur Einfahrt zur Villa Hammerschmidt geführt werden. Ab der genannten Zufahrt muss die Protection bis hinter die Nachtbushaltestelle unterbrochen werden, damit der Bus die Haltestelle spaltfrei anfahren kann.

Plan 4:

An der Fußgängerquerung in dem Bereich ist ein indirektes Abbiegen für den Radverkehr eingeplant. Im Bereich der Kaiser-Friedrich-Straße ist eine Lieferzone und ein Behindertenstellplatz eingeplant. Die Parkplätze im weiteren Verlauf bleiben erhalten. Bis zur Querung Schedestraße kann die Protection aufgrund der privaten Einmündungen, Parkplätze und einem neuen Behindertenparkplatz nur auf kurzen Abschnitten eingeplant werden. An der Fußgängerampel Schedestraße wird ein indirekter Linksabbieger für den Radverkehr eingeplant. Nach der Ampel ist für den Radverkehr wieder eine Protection vorgesehen. Im Anschluss an die Raiffeisenstraße sind im Seitenbereich Fahrradstellplätze und öffentliche Parkplätze vorgesehen. Dadurch kann bis auf Höhe des Universitätsklinikums die Protection für die Radverkehrsanlagen nur auf kurzen Teilabschnitten eingeplant werden.

Plan 3:

Nach der Ausfahrt des Universitätsklinikums sind zunächst eine Ladezone und anschließend Radabstellanlagen vorgesehen. Nach der Einmündung zur Tempelstraße wird die PBL fortgeführt. Die Protection muss allerdings aufgrund der Bushaltestelle unterbrochen und kann erst nach der Haltestelle auf Höhe

des Bundesjustizministeriums fortgesetzt werden. Auf Höhe der Ein- und Ausfahrt des Bundesjustizministeriums muss die Protection aufgrund der nächsten Bushaltestelle wieder unterbrochen werden. In der Busbucht ist außerhalb der Betriebszeiten des Nachbusses eine Ladezone eingeplant. Von der Busbucht in Richtung Zweiter Fährgasse sind Parkplätze und Fahrradabstellanlagen eingeplant. Nach der Busbucht kann die Protection der Radspur aufgrund der Zufahrten und der Stellplätze nur abschnittweise umgesetzt werden. Ab den Parkplätzen bis zur Zweiten Fährgasse kann die Protection aber durchgehend ausgebaut werden.

Plan 2:

Im Kreuzungsbereich Adenauerallee / Weberstraße / Zweite Fährgasse sind für den Radverkehr indirekte Linksabbieger eingeplant. Die Radverkehrsanlagen werden im Kreuzungsbereich vollflächig rot markiert. Aufgrund der zukünftig schwachen Abbiegevorgänge in die Zweite Fährgasse wird hier die MIV-Fahrbahn nicht aufgeweitet. Nach der Kreuzung Adenauerallee / Weberstraße / Zweite Fährgasse wird der Radverkehr auf einer 3,00 m breiten Radverkehrsanlage in Richtung Norden geführt. Ab der Kreuzung kann die Protection der Radverkehrspur mit Ausnahme der privaten Zufahrten fortgeführt werden. Auf Höhe der Kirche St. Cyprian wird die Protection für eine Ladezone, einen Behindertenstellplatz und Parkplätze unterbrochen. In diesem Bereich sind zudem Fahrradbügel eingeplant. Ab der Schaumburg-Lippe Straße kann keine Protection für den Radverkehr vorgesehen werden, da der Bus diesen Bereich zur Anfahrt der Haltestelle überfahren muss. Nach der Bushaltestelle wird der Radverkehr zunächst ohne Protection geführt. Ab der Universitätsbibliothek kann die Protection durchgehend bis zur Ersten Fährgasse eingeplant werden. Im Bereich der Universitätsbibliothek sind weitere Fahrradbügel eingeplant. Zudem sollen die vorhandenen Fahrradbügel durch die aktuellen Standardbügel ersetzt werden, so dass zukünftig die Fahrräder am Rahmen abgeschlossen werden können.

Plan 1:

Im Linksabbiegestreifen in die Straße Am Hofgarten wird ein Aufstellbereich eingeplant. Zusätzlich wird im Bereich der Fußgängerampel ein indirekter Linksabbieger eingeplant. Im Bereich der Kreuzung wird die Radverkehrsanlage zu Gunsten der neuen Fußgängerquerung auf eine Breite von 2,00 m und die Geradeausspur für den MIV auf 3,20 m verengt, so dass im Linksabbiegestreifen in die Straße Am Hofgarten eine Breite von 3,00 m zur Verfügung steht. Dies ist aufgrund des abbiegenden Busverkehrs notwendig. Im Bereich der Einmündung der Ersten Fährgasse soll das Parken mithilfe von Pollern verhindert werden. Nach der Ersten Fährgasse sind eine weitere Ladezone, Stellplätze und ein Behindertenstellplatz eingeplant. Von der Ersten Fährgasse bis zur Einmündung Adenauerallee (Hotel Königshof) inklusive Sicherheitstrennstreifen eine Breite zwischen 2,30 m und 2,75 m vorgesehen. Die Protection kann aufgrund der Stellplätze in diesem Bereich nur abschnittweise eingeplant werden. Aus der Einmündung Adenauerallee soll im Rahmen der weiteren Planung eine Linksabbiegemöglichkeit für den MIV und Radverkehr in Richtung Süden geprüft werden (DS 222179). Derzeit muss der MIV Umwegfahrten über den Bertha-von-Suttner-Platz – Kölnstraße – Stiftsplatz – Sandkaule machen, um von hieraus in Richtung Süden zu fahren. Diese Umwege sollen entfallen. Nach der Einmündung Adenauerallee wird die

PBL mit einer Breite von 2,00 m bis kurz vor die Ampel Am Hofgarten / Alter Zoll geführt. An der Fußgängerquerung sind indirekte Linksabbiegemöglichkeiten eingeplant.

Durch die notwendigen Unterbrechungen der Protection im Bereich von privaten Zufahrten, Einmündungen, Ladezonen oder Stellplätzen besteht für den Rettungsdienst in regelmäßigen Abständen die Möglichkeit die Protection als Fahrspur oder Ausweichfläche zu nutzen und so ein zügiges Fahren zu gewährleisten.

Kosten:

Im Rahmen der Maßnahme fallen insgesamt geschätzte Kosten von ca. 3,65 Mio. Euro an. Hiervon entfallen ca. 2,0 Mio. Euro auf die Deckensanierung und ca. 300.000,00 Euro auf die Anpassungen der Lichtsignalanlagen. 1,35 Mio. Euro entfallen auf Markierung, Beschilderung, punktuelle Rotmarkierung und die Protected-Bike-Lane. Die Kosten der Kanalsanierung können noch nicht verlässlich angegeben werden und sind in den Kosten nicht enthalten.

Die Pläne sind hochauflösend unter folgenden Link abrufbar:

https://databox.bonn.de/public/download-shares/OZKD2BBg0PNMp6UxUB9ZYNrXrOJB8HEM

Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe	Produktgruppenbezeichnung	Produkt	Produktbezeichnung
1.12.	Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV	1.12.07	Verkehrsplanung

Investive Kosten der Maßnahme

	Brutto	Finanzstelle / FiPos	Veranschlagt in	Noch bereit-zustellen	Deckung
Auszahlungen	3.650.000,00	5610012079000/ 78.5200	2023		
Einzahlungen	0,00				
Investiver Finanzsaldo	3.650.000,00				

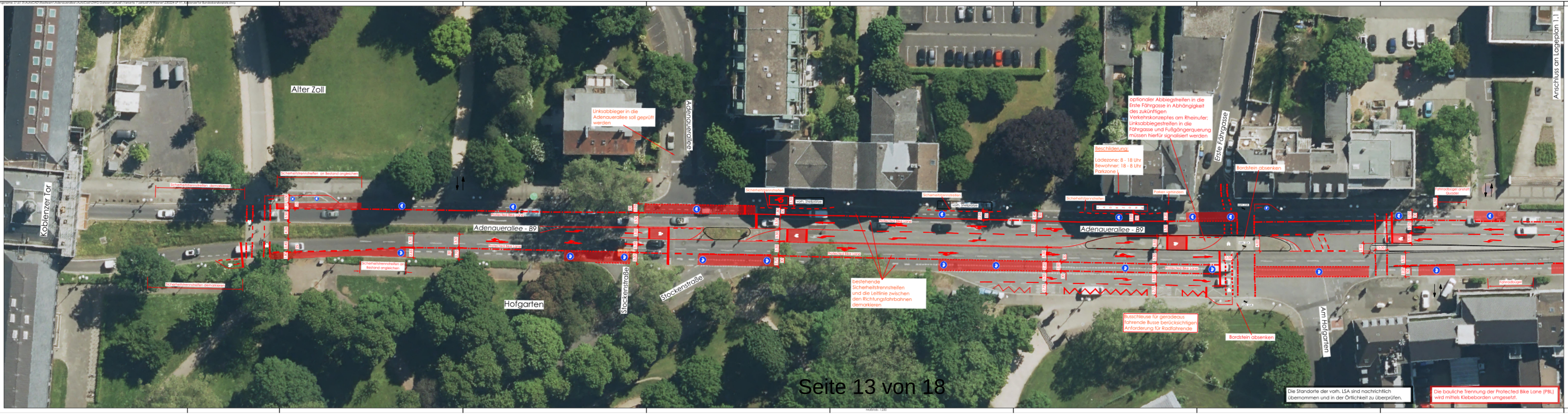
Konsumtive Kosten der Maßnahme jährlich einschließlich Folgekosten

	Brutto	Finanzstelle /	Veranschlagt	Noch bereit-	Deckung

		FiPos	in	zustellen	
Auszahlungen / Aufwendungen					
Einzahlungen / Erträge					
Haushaltsbelastung jährlich					

Anlage/n

1 Planung LP1 (öffentlich)
2 Planung LP2 (öffentlich)
3 Planung LP3 (öffentlich)
4 Planung LP4 (öffentlich)
5 Planung LP5 (öffentlich)
6 Stellungsnahme Behinderten Gemeinschaft (öffentlich)



STADT. CITY. VILLE. BONN.

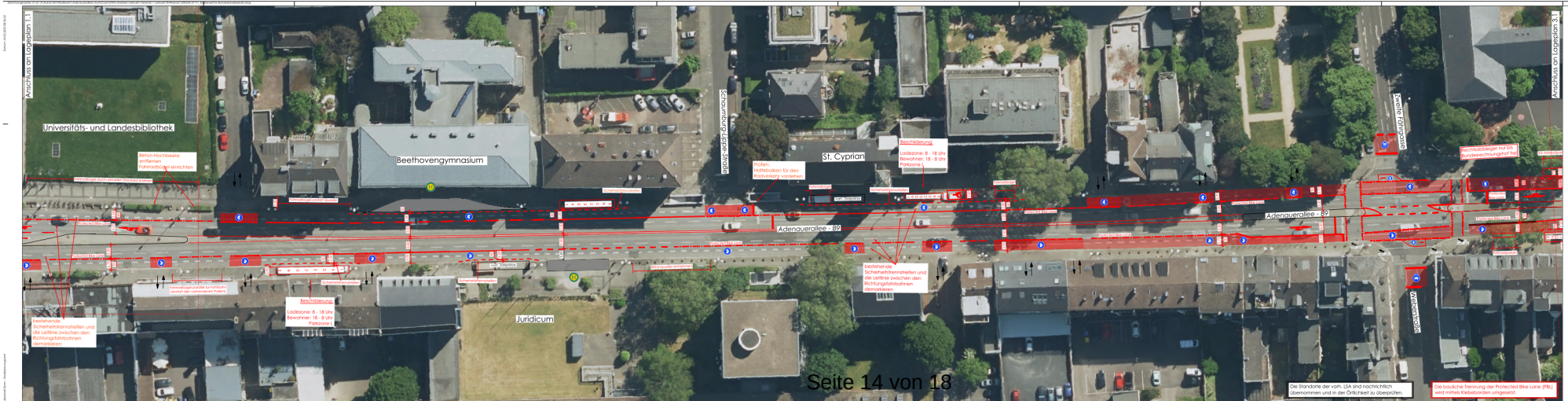
BUNDESSTADT BONN
STADTPLANUNGSAMT

Abteilung: 61-3 Mobilität und Verkehr

Projekt/Plan:
Adenauerallee/ B9
- Koblenzer Tor bis Bundeskanzlerplatz -
Lageplan 1 - Variante 1

Amt 61-3			Maßstab 1 : 250
bearbeitet:	F. Maus	02/2023	
gezeichnet:	B. Kammerer	02/2023	Zeichnung-Nr. 1.1
geändert:	Elmann	04/2023	
gesehen:			

Druckdatum: 24.02.2023



STADT: CITY: VILLE: BONN

BUNDESSTADT BONN
STADTPLANUNGSAMT

Abteilung: 61-3 Mobilität und Verkehr

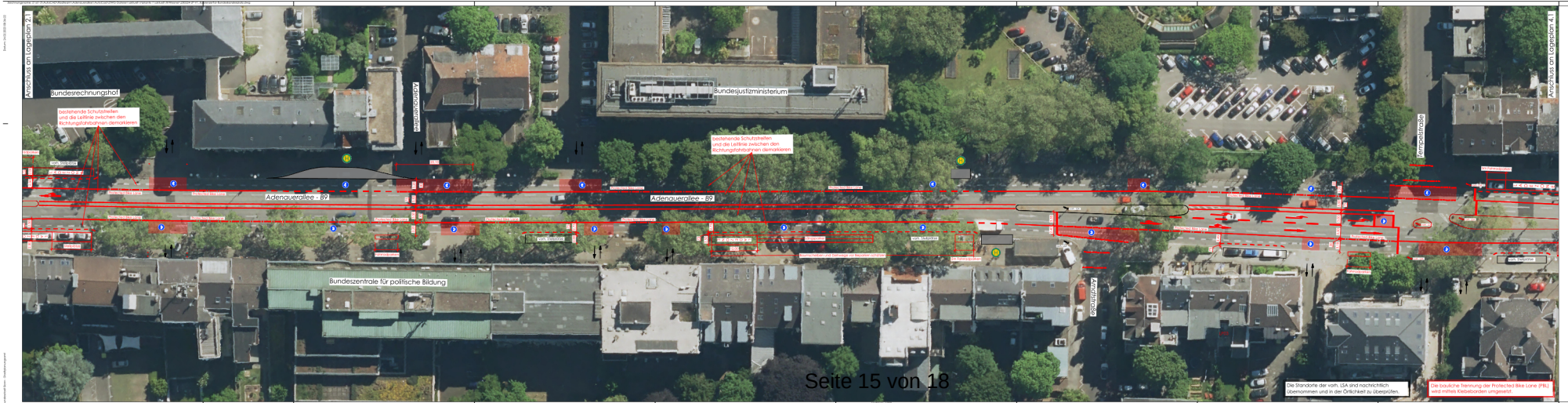
Projektpfad:

Adenauerallee/ B9
- Koblenzer Tor bis Bundeskanzlerplatz -
Logeplan 2 - Variante 1

Maßstab:	1 : 250		
Bearbeitet:	F. Mäus	02/2022	
geprüft/ freigegeben:	B. Kämmerer	02/2022	
geändert:	Ehmann	04/2022	
gezeichnet:			

Abmessung/ Nr.: 2.1

Druckdatum: 24.02.2022



STADT. CITY. VILLE. BONN.

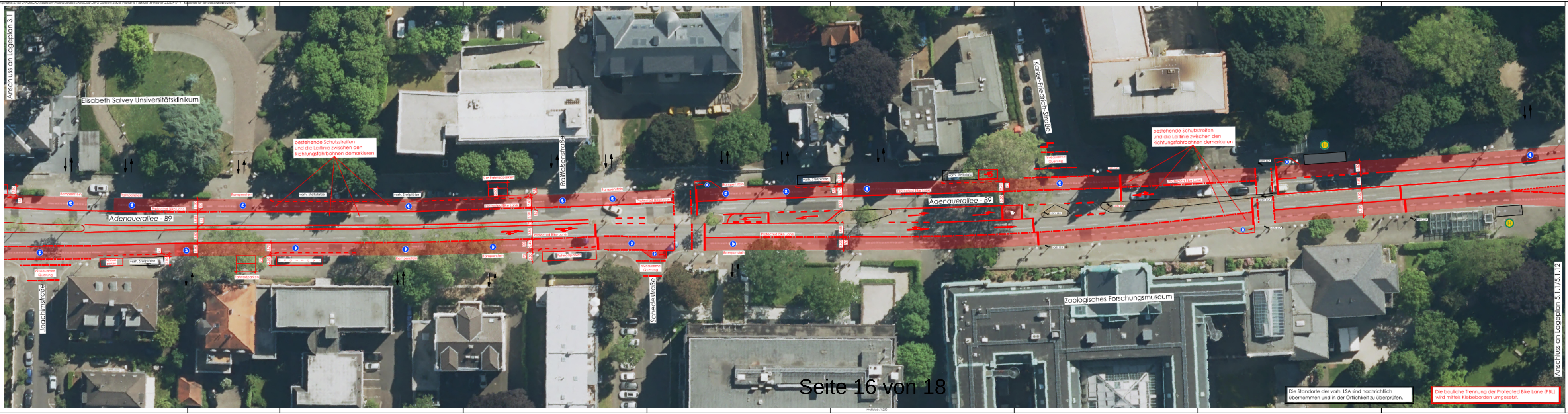
BUNDESSTADT BONN
STADTPLANUNGSAMT

Abteilung:
61-3 Mobilität und Verkehr

Projekt/Plan:
Adenauerallee/ B9
- Koblenzer Tor bis Bundeskanzlerplatz -
Lageplan 3 - Variante 1

Aktenzeichen		Maßstab	1 : 250
bearbeitet	F. Maus 02/2023		
geprüft/ver.	B. Kuhmeyer 02/2023	Zeichnungsnr.	3.1
gezeichnet	Ehrstein 04/2023		
geprüft/ver.			

Druckdatum: 04.03.2023



STADT. CITY. VILLE. BONN.

BUNDESSTADT BONN
STADTPLANUNGSAMT

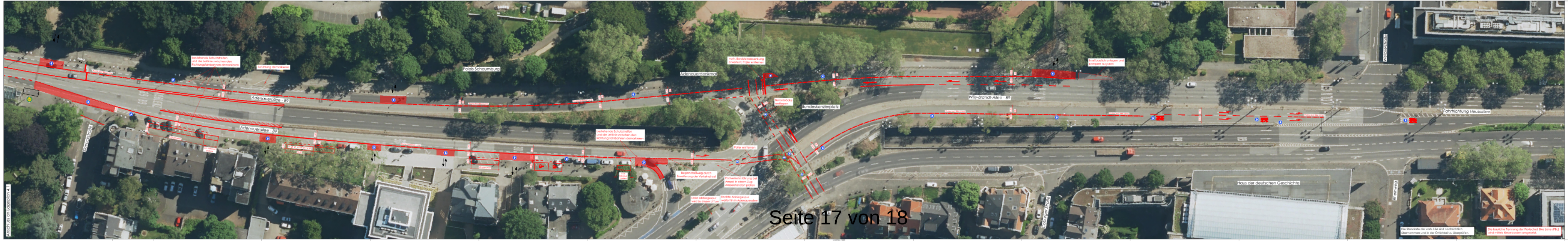
Abteilung: 61-3 Mobilität und Verkehr

Projekt/Plan:

Adenauerallee/ B9
- Koblenzer Tor bis Bundeskanzlerplatz -
Lageplan 4 - Variante 1

Amt 61-3			Maßstab 1 : 250
bearbeitet:	F. Maus	02/2023	Zeichnung-Nr. 4.1
gezeichnet:	B. Kammerer	02/2023	
geändert:	Elmann	04/2023	
gesehen:			

Druckdatum: 24.02.2023



BUNDESSTADT BONN
STADTPLANUNGSAMT

Abteilung: 61-3 Mobilität und Verkehr

Projekt/Plan:
Adenauerallee/ B9
- Koblenzer Tor bis Bundeskanzlerplatz -
Lageplan 5 - Variante 1.1

Maßstab: 1 : 250

Zeichnung Nr.: 5.1.1

[redacted]

Betreff: WG: 230203_Planunterlagen Deckensanierung B9

[redacted]org>

[redacted]>

[redacted]

Betreff: AW: 230203_Planunterlagen Deckensanierung B9

⚠ Achtung: Absender von außerhalb der Stadtverwaltung Bonn! ⚠

Guten Morgen[redacted]

wie am Mittwoch im Stadthaus besprochen erhalten Sie unsere Stellungnahme zu der Planung.

1. Die Querungsstellen für Fußgänger sind barrierefrei mit Leiteinrichtungen zu gestalten.

2. Da die Abstände zwischen den Fußgängerquerungen in einigen Bereichen Adenauerallee haben einen größeren Abstand. In diesen Fällen soll, wie besprochen eine zusätzliche gesicherte und barrierefrei Fußgängerquerung geschaffen werden.

3. Es sind drei zusätzliche Behindertenparkplätze zu schaffen. Folgende Standorte sind vorzusehen: Alter Zoll, Bibliothek Uni und Museum König.

Da durch die Deckensanierung der Adenauerallee die Ertüchtigung der Straße für die nächsten 2 Jahrzehnte geplant ist, muss im Zuge der Deckensanierung auch eine Verbesserung für die Fußgänger geschaffen werden. Eine Verschiebung dieser gewünschten Maßnahme auf den Zeitraum nach 20 oder mehr Jahre wird von der Behindertengemeinschaft nicht zugestimmt. Gerade die Menschen mit körperlichen Einschränkungen brauchen die Unterstützung im öffentlichen Verkehrsraum. Wir bitten, dass diese Maßnahmen berücksichtigt werden und der Politik die Wünsche der Behindertengemeinschaft mitgeteilt werden.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Behinderten Gemeinschaft Bonn e. V. (BG Bonn)

[redacted]

Behindertenbeauftragter der B
Oppelner Straße 130, 53119 Bonn

Büro BG: +49 228 966 999 11 Fon

Büro BG: +49 228 966 999 97 fax

[redacted]