

Federführung:
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
Dez. III

Neuplanung ZOB Bonn

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Bonn	27.02.2024	Kenntnisnahme
Ausschuss für Wohnen, Planung und Bauen	28.02.2024	Kenntnisnahme
Ausschuss für Mobilität und Verkehr	29.02.2024	Kenntnisnahme
Hauptausschuss	12.03.2024	Kenntnisnahme
Rat	14.03.2024	Kenntnisnahme
Ausschuss für Soziales, Migration und Gesundheit	21.03.2024	Kenntnisnahme

Inhalt der Stellungnahme:

Auf Basis der veröffentlichten Beschlussvorlage nebst Plangrundlagen ([DS 232044](#)) zur ZOB Neugestaltung hat die Verwaltung kurzfristig eine Stellungnahme des Fuss e.V. erreicht, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

Ziel der vorliegenden Planung ist es, aus jeder Himmelsrichtung einen Zugang auf die Mittelinsel anzubieten, dessen detaillierte, barrierefreie Ausgestaltung im weiteren Planungsprozess betrachtet wird. Hierzu sind die Anregungen zu den Querungsstellen aus der Stellungnahme von Fuss e.V. eine hilfreiche Unterstützung.

An der Erarbeitung der Vorentwurfsplanung zur Neugestaltung des ZOB wurden seitens der Verwaltung die Behinderten-Gemeinschaft Bonn hinsichtlich der Barrierefreiheit beteiligt. Die Behinderten-Gemeinschaft vertritt u.a. die Belange von Menschen, die auch zu Fuß, mit Unterstützung und Einschränkungen, im Verkehr unterwegs sind. Daneben wurde der "Radentscheid" eingebunden. Im Radentscheid sind neben Zielen für den Radverkehr maßgeblich auch Anforderungen für den Fußverkehr formuliert, welche die Grundlage für städtische Planungen darstellen.

Eine Beteiligung weiterer Stakeholder ist standardmäßig im Zuge der weiteren Planung sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung verbindlich eingeplant. In diesem Zuge wird auch eine Auseinandersetzung mit den Hinweisen des Fuss e.V. sichergestellt.

In der Stellungnahme des Fuss e.V. (siehe Anlage) wird in erster Linie die barrierefreie Zugänglichkeit der vorgesehenen Mittelinsel sowie die nördliche Führung des Radverkehrs entlang der Maximilianstraße thematisiert.

Während der Erarbeitungsphase des jetzigen Planungsstands wurde zudem

das Thema Radverkehrsführung zusammen mit den beauftragten Planungsbüros kontrovers diskutiert. Die in der Stellungnahme des Fuss e.V. priorisierte südliche Führung des Radverkehrs (entlang der Rampe zur Fahrradgarage) wurde seitens der Fachplanung intensiv geprüft. Nach einem längeren Abwägungsprozess wurde entschieden, die nördliche Radverkehrsführung als Vorzugsvariante zum Beschluss vorzulegen. Die Gründe hierfür sind in der Beschlussvorlage unter Kapitel 3.3. erläutert. Eine Signalisierung der südlichen Ein- bzw. Ausfahrtsmöglichkeit des ZOB bzw. der Südunterführung wie von Fuss e.V. vorgeschlagen, um die dortige Konfliktsituation zwischen Rad und Bus zu minimieren, wurde seitens des beauftragten Planungsbüros ebenfalls untersucht. Die Prüfung ergab, dass eine Umsetzung unter der Maßgabe, dass die Straßenbahn aufgrund des dortigen Gefälles nicht angehalten werden darf, nicht sinnvoll möglich ist.

Des Weiteren ist, aufgrund der direkten Anbindung an die Wessel- und Gangolfstraße sowie den Fußgängerzonenbereich der Maximilianstraße, mit regelwidrigem Radverkehr entlang der Maximilianstraße zu rechnen, wenn dort keine Radverkehrsführung angeboten wird. Dies würde wiederum zu potenziell gefährlichen Konfliktsituationen führen, da keine Ordnung der verschiedenen Verkehrsträger bestünde und zu Fuß Gehende in diesem Bereich nicht mit Radverkehr rechnen würden.

Abschließend könnte die potenzielle Aufenthaltsfläche für Personen aus der Drogen- und Obdachlosenszene bei einer südlichen Radverkehrsführung nicht realisiert werden. Alternativstandorte auf der direkten ZOB-Betriebsfläche, bei denen eine Umsetzung der gewünschten Anforderungen (u.a. gewisse Quadratmeterzahl, überdachte Sitzgelegenheiten, selbstreinigende und unentgeltliche Toilettenanlage) möglich ist, können ohne unvereinbare Einschränkungen für die Planung der Verkehrsanlage ZOB nicht identifiziert werden.

Prinzipiell ist zu sagen, dass die vorliegende Vorentwurfsplanung in vielen Punkten eine Kompromisslösung zwischen den vielfältigen Nutzungsansprüchen an diesen Bereich darstellt. Neben den Nutzungsansprüchen der einzelnen Verkehrsarten ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sind auch städtebauliche, denkmalrechtliche, planungsrechtliche sowie ordnungsrechtliche und sozialpolitische Belange zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurden Anforderungen an den ZOB im Rahmen des Ratsbeschlusses zur Neuplanung des ZOB ([vgl. DS 211723](#)) formuliert. Aufgrund der begrenzten Platzverfügbarkeit können nicht alle Anforderungen und Aspekte vollumfänglich realisiert werden. Eine Abwägung und die Nutzung von Mindestmaßen an Engstellen mussten deswegen stattfinden.

Die Verwaltung wird die Anregungen, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit und Zugänglichkeit der Mittelinsel, aus der Stellungnahme von Fuss e.V. im weiteren Planungsprozess zusammen mit den beauftragten Planungsbüros prüfen und wo möglich in die Planung aufnehmen.

Anlage/n

Seite 3

1 Stellungnahme Fuss e.V. zur Neuplanung ZOB Bonn (öffentlich)



Stellungnahme des FUSS e.V. Ortsgruppe Bonn

zur Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

da der Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. – im Gegensatz zum ADFC (nicht Radentscheid!) - nicht zu einer Stellungnahme von der Stadtverwaltung aufgefordert worden ist, möchten wir diesen Weg einschlagen, um Ihnen aus Sicht des Fußverkehrs die Bedenken an der der Vorzugsvariante der Stadt Bonn näherzubringen.

Wie die SWB schreiben, sind wir auch der Meinung dass die „zentrale Lage des ZOB im Herzen der Stadt“ – vielleicht deutschlandweit nicht einzigartig, aber eine besondere Verantwortung an die Gestaltung nach sich zieht. Zwischen Hauptbahnhof und dem zentralen Fußgängerbereich gelegen treffen hier jeden Tag tausende Menschen zusammen, die sich im öffentlichen Stadtraum bewegen. Es ist nicht schwer zu erraten, dass die dominierende Verkehrsart dabei der Fußverkehr ist. Auch der Busverkehr setzt sich überwiegend aus Fahrgästen zusammen, die zu Fuß zu den Bussen gelangen oder nach Ankunft mit dem Bus ihren Weg zu Fuß fortsetzen.

Liest man sich die Erläuterung der Stadtverwaltung, oder die Stellungnahmen durch, werden zwar die Komplexität und aufgrund der fehlenden Flächenpotenziale die Nutzungskonkurrenzen erwähnt, in der Abwägung wird der Fußverkehr jedoch deutlich vernachlässigt und hinter die Belange von Radverkehr und Betriebsablauf des ÖPNV gestellt.

Uns ist bewusst, dass nach jahrzehntelanger Planung nun der Wunsch besteht, zügig mit der Umgestaltung zu beginnen. Daher werden wir im Folgenden nur auf die Themen eingehen, die in der jetzigen Planungsphase noch zu korrigieren sind.

Gesamteindruck

Auch wenn es sich bei dem Lageplan um keine Detailgestaltung handelt, sondern lediglich um eine Vorplanung, so werden durch die verwendeten Elemente doch zukünftig geplante Ausgestaltungen erkennbar. Der eigentlich Platzbereich des ZOB vermittelt eine stark verkehrstechnische Ausrichtung, wichtig wäre jedoch eine städtebauliche Integration, die den Platz in das Gesamtgefüge einpasst und das Verhalten des Fahrverkehrs (Rad und ÖPNV) an die zentrale Lage besser anpasst.

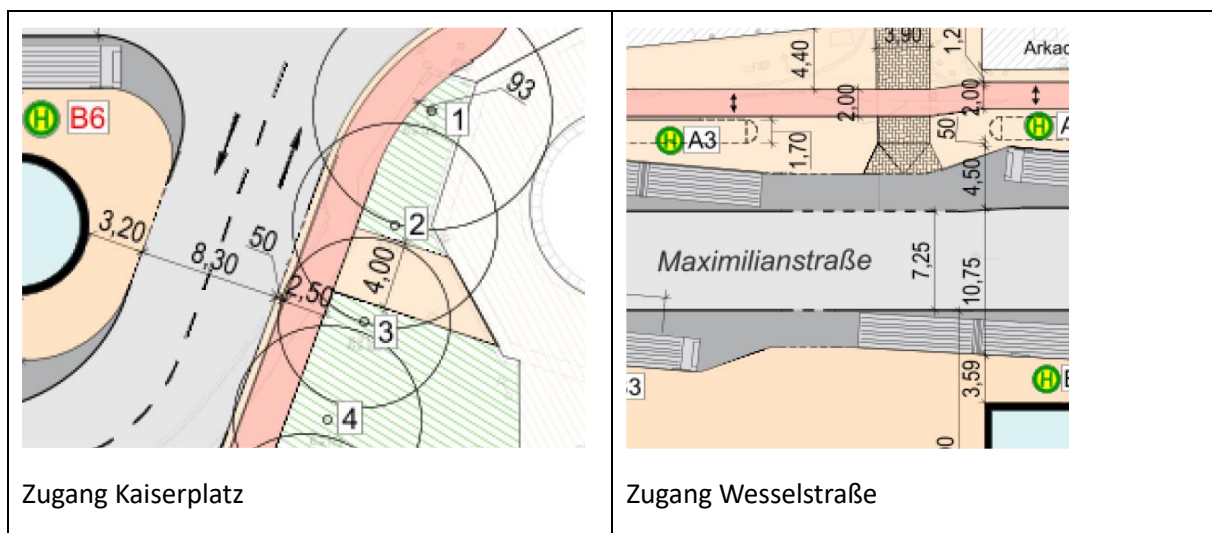
Die um die Mittelinsel führenden Fahrbahnen werden als überbreite Hauptverkehrsstraßen wahrgenommen, v.a. das verwendete Grau suggeriert eine Schwarzdecke als Deckenbelag und die Mittellinie mutet als Durchstich des Cityrings an. Hier sollte in der späteren Ausgestaltung darauf Wert gelegt werden, dass die Fahrbahnen nicht als trennende Elemente / Barrieren wahrgenommen werden.

Erreichbarkeit der Mittelinsel

Der Lageplan lässt vermuten, dass der Versuch unternommen worden ist, dass möglichst wenig Fußverkehr die Mittelinsel erreicht, um den Betriebsablauf der Busse nicht zu behindern. Lediglich zwei signalisierte Furten im Westen leiten den Fußverkehr über gesicherte Querungen auf die Insel.

Vom Kaiserplatz aus ist zwar eine Querungsstelle vorgesehen, jedoch für den Fußverkehr untergeordnet und das bei einer Fahrbahnbreite von 8,30m (Regelbreite einer Hauptverkehrsstraße sind 6,50m nach den RStO 06) zzgl. eines 2,50m breiten Radwegs. Es besteht noch nicht einmal ein Aufstellbereich zwischen Radweg und Fahrbahn. Für mobilitätseingeschränkte Personen mit einer Gehbehinderung und generell ältere Personen ist dies nur schwer machbar, für sehbehinderte und blinde Menschen nicht machbar. Ein barrierefreier Zugang aus Richtung Ost fehlt!

Auch aus nördlicher Richtung von der Wesselstraße kommend besteht kein barrierefreier Zugang. Gestrichelte Linien deuten auf eine vorgesehene Querung hin, diese weist jedoch einen Versatz auf. Ein barrierefreier Zugang muss rechtwinklig erfolgen, da ansonsten blinde und sehbehinderte Menschen auf der Fahrbahn herumirren werden. Eine Orientierung ist so nicht möglich, zusätzlich erschwert durch den höheren Umgebungslärm.



Es ist dringend notwendig, die Zugänglichkeit der Mittelinsel zu überarbeiten. Auch weitere gesicherte Querungen (Signalanlage, Fußgängerüberweg/Zebrastreifen) sind erforderlich, um eine barrierefreie, sichere und komfortable Zugänglichkeit für die Fahrgäste (!) zu erreichen.

Radverkehrsführung

Die Vorzugsvariante der Stadtverwaltung mit einer nördlich gelegenen Radverkehrsführung wird als äußerst kritisch angesehen. Die nicht belegte Argumentation der damit einhergehenden größeren Verkehrssicherheit kann nicht geteilt werden. Die auf dem Plan dargestellte Aufteilung des Seitenbereichs ist nicht praxistauglich und kann schon aus Kapazitätsgründen nicht funktionieren.

Gehwegbreiten von 2,50 – 4,50m neben einem Radweg in dieser zentralen Lage sind deutlich zu schmal. Fußgängerfrequenzen sind nicht bekannt. In der Poststraße wurden im Juni 2022 jedoch ca. 903.000 Passanten gezählt, nimmt man das einfache tägliche Mittel also rund 30.000 Fußgänger am Tag (GA v. 4.7.2022). Selbst wenn man für die Maximilianstraße nur von lediglich 20.000 Personen am Tag ausgeht, dann wären dies noch rund 2.000 Personen in der Stunde. Es kommt also zu zahlreichen Begegnungsverkehren, innenstadttypisch oft von Fußgängergruppen, die zu zweit oder zu dritt nebeneinander laufen. Zwei Personen (ohne Taschen und ohne Nutzung einer Gehhilfe) benötigen dabei rund 1,80m. Durch Überholungen und Begegnungen ist der Fußverkehr also gezwungen, auch Flächen des Radweges zu beanspruchen. Die Ausführung als Radweg wiederum weist der Fläche die Verkehrsfunktion für den (schnellen) Radverkehr aus, die dann auch vom Radverkehr in dieser Weise wahrgenommen werden wird. Bedenkt man, dass immer mehr schwere Pedelecs (>25kg) unterwegs sind mit Geschwindigkeiten bis zu 25km/h, dann wird deutlich, dass hieraus schwerste Unfallfolgen (i.d.R. für den Fußverkehr) resultieren können.

In einem NRVP-Projekt „Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen“. Leitfaden für Planer*innen. (Hantschel, et al., 2020) wurde festgestellt, dass eine Trennung von Flächen des Fuß- und Radverkehrs durch (taktile und ggf. visuell erfassbare) Begrenzungsstreifen ausreichende Breiten des Rad- aber auch des Gehwegs voraussetzt. Zu schmale Wegbreiten führen zur Nutzung angrenzender Flächen, etwa beim Überholen oder Ausweichen sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr. Das begünstigt Unfälle zwischen den Verkehrsarten.

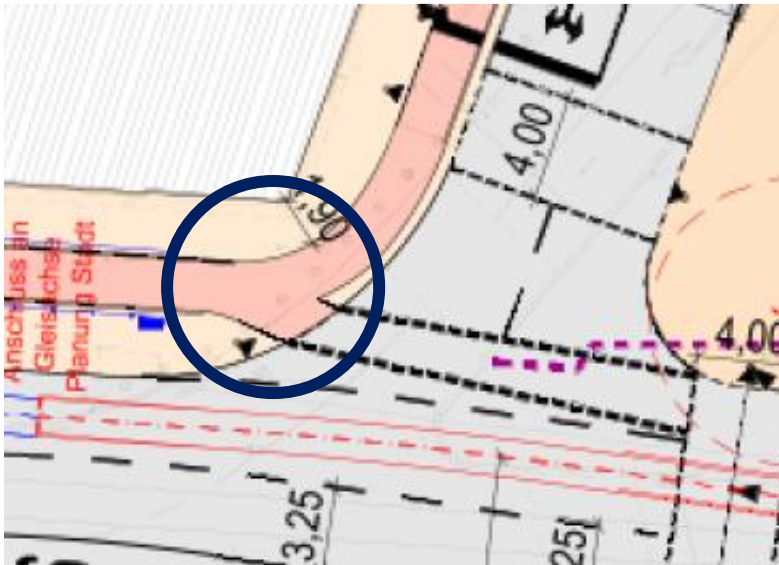
Während es bei den polizeilich erfassten Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2001 bis 2020 in Deutschland zu einem Rückgang um etwa 25 % kam, nahmen im gleichen Zeitraum die Unfälle zwischen Gehenden und Radfahrenden um etwa 15 % zu (Medicus, et al., 2023).

Insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege und vor allem Fußgängerzonen erwiesen sich demnach als unfallauffällig. Dabei werden die Unfälle zwischen Gehenden und Radfahrenden – auch bei den Personenschadensunfällen – von der polizeilichen Unfallstatistik z. T. untererfasst (Unfalldunkelziffer). Bei Unfällen von Radfahrenden mit Gehenden kann von einer Dunkelziffer bis zu 80 % ausgegangen werden (von Below, 2016).

Hinzu kommt der Querverkehr des Fußverkehrs über den Radweg, dies provoziert weitere Unfallrisiken, insbesondere dann, wenn ggf. schnellen Schrittes noch ein Bus erreicht werden will, oder wenn mehrere Busse ankommen und große Fußgängerpuls den Radweg queren. Das „Einpfertchen“ des Fußverkehrs auf den Warteflächen hinter Geländer und nur einzelne Öffnungen zum Queren vorzusehen, verbessert die Situation nicht, kann jedoch bei unvorhergesehenen Panikfällen dazu führen, dass Fußgänger unvermittelt auf die Fahrbahn treten, weil die Öffnungen zu schmal sind, um größere Fußgängerströme schnell abfließen zu lassen.

Deutlich würde dies sicherlich bei einer mikroskopischen Fuß- und Radverkehrs-Verkehrssimulation, die aufgrund der vorhersehbaren Gefährdungslage angemessen bzw. notwendig erscheint.

Der Vorschlag der Markierung von „Zebrastrifen“ über Radwege ist derzeit nicht StVO-konform und kann nicht umgesetzt werden, eine potenzielle Wirkung wäre zudem erst nachzuweisen.



Die nördliche Führungsvariante führt zudem an der westlichen Seite des Platzes zu einem großen Konfliktbereich. Hier treffen auf engstem Raum Fahrgäste von der Wartefläche, Radfahrende von der Fahrbahn und Radfahrende von der Nordführung im Kurvenbereich aufeinander. Diese Führung provoziert somit starke Konflikte.

Alternativführung:

FUSS e.V. bevorzugt die südliche Führungsvariante für den Radverkehr.

Der Argumentation es gäbe sonst zu viele Konflikte im Einmündungsbereich zwischen Rad- und Fußverkehr kann in dieser pauschalen Form nicht gefolgt werden. Wenn diese Konflikte bestehen, dann bestehen diese sowieso, da hier die Führung für den Radverkehr aus der Südunterführung vorgesehen ist. Die Konsequenz kann doch nicht sein, diese Konflikte zu belassen und sich zusätzlich Konflikte auf der Nordseite des Platzes einzuhandeln. Die Konsequenz muss doch lauten, diese potenziellen Konflikte zu minimieren.

Hierzu muss erwähnt werden, dass die in der ADFC-Stellungnahme erwähnten Konfliktpunkte nicht alle zutreffend sind, da es keine Rechtsabbieger aus der Südunterführung kommend geben wird bzw. aufgrund der notwendigen Radien geben kann.

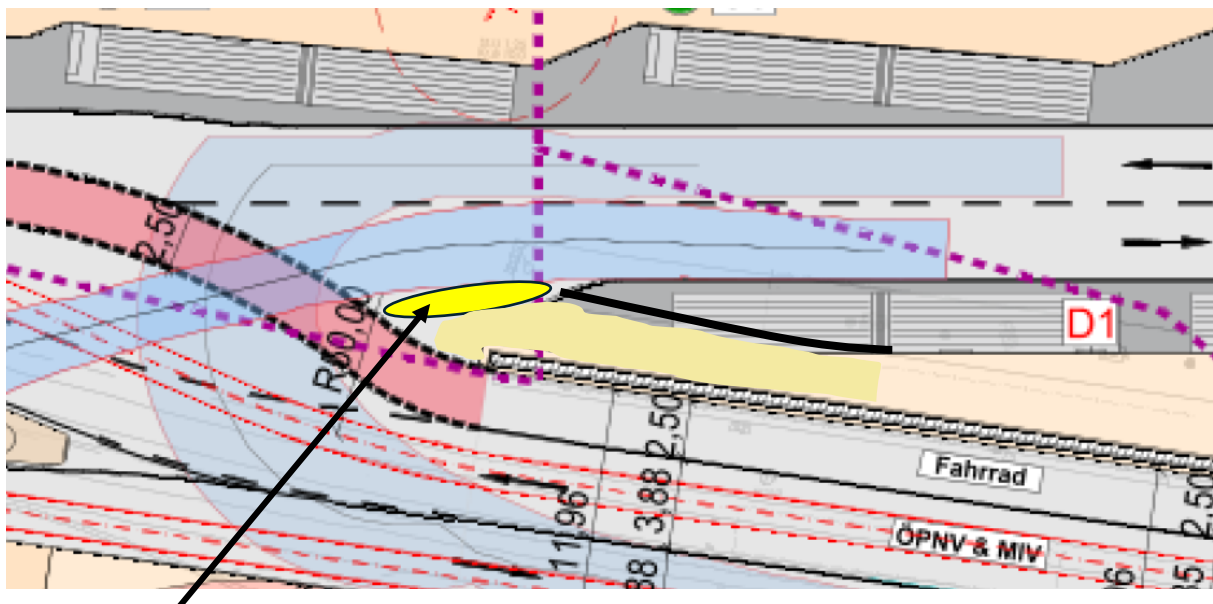
Auch stimmt nicht, dass Rad- und Busverkehr sich hier „ungeregelt“ kreuzen würden. Diese Führung wären nach StVO sehr eindeutig geregelt, mit Vorrang für den Radverkehr.

Ebenfalls nicht stimmig ist die Aussage, dass das Radverkehrsnetz nicht angemessen angebunden wäre, da keine Verbindung über die Wesselstraße besteht, diese dient vornehmlich dem Quell- und Zielverkehr. Das Radverkehrsnetz verläuft über den Kaiserplatz.

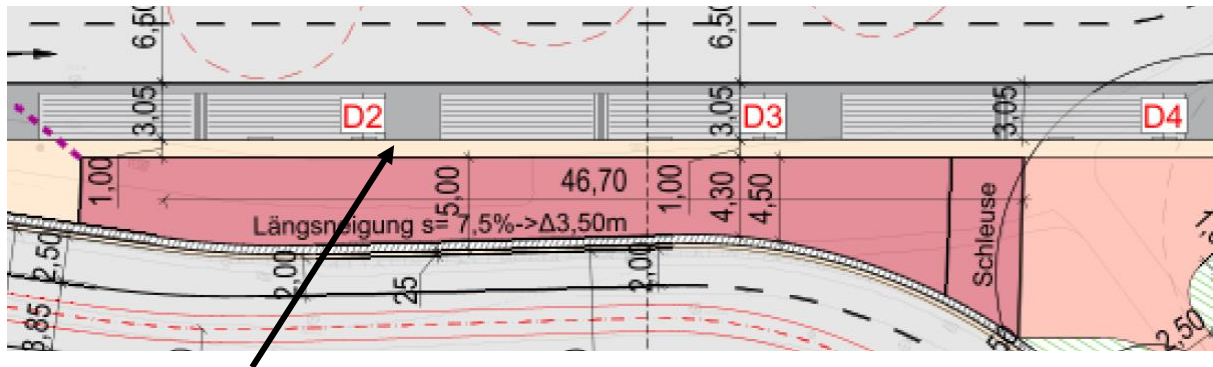
Eher irritierend liest sich in der ADFC-Stellungnahme, dass eine technische Absicherung des Radverkehrs aufgrund des technischen Aufwands und des Betriebsablaufs der Busse abgelehnt wird. Hier plädiert der ADFC also dafür, die Leistungsfähigkeit gegenüber der Verkehrssicherheit vorzuziehen. Die StVO sieht einen konträren Weg vor und auch der ADFC argumentiert in ähnlich gelagerten Fällen sonst anders.

Denkbar, aber zu prüfen, wäre eine Teilsignalisierung, also ein „nicht vollständig signalisierter Knotenpunkt“ nach den RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen mit DUNKEL-ROT-Signalisierung. Signalisiert würden dabei nur der Radverkehr und der links abbiegende Busverkehr in den ZOB. Busverkehr aus dem ZOB wäre nicht signalisiert, könnte jedoch das ROT des Radverkehrs auslösen und bei DUNKEL des Radverkehrs über Gelbblinken auf potenzielle Radfahrer aufmerksam gemacht werden.

Die südliche Führung des Radverkehrs würde auch nicht zum Wegfall der Busstandplätze D1-D4 führen, diese müssten ggf. etwas nach Osten verschoben werden, ggf. würde ein Platz (D1) wegfallen, so wie es bei der Fläche für die „Szene“ auch vorgesehen ist.



Einpassung einer schmalen Insel zur Trennung und Signalmast



Verschmälerung der Schieberampe bzw. Verbreiterung des Gehwegs von 1,0m auf 2,50m, Nutzung als gem. Geh-/Radweg (Fußverkehr nur einzelne Busfahrer).

Vereinbarkeit mit Radentscheid-Beschluss

Auch die südliche Führung des Radverkehrs ist mit dem Radentscheid-Beschluss konform. Die Radverkehrsführung ließe sich technisch abgesichert sicher führen und zusätzlich erhält der Fußverkehr auf der Nordseite sicher und komfortabel begehbare Flächen. Nur so erhält Bonn ein sicheres, durchgängiges Netz an Rad- UND Gehwegen.

Bonn, den 19.02.2024