

Fragenkatalog Bürgerinformation Stadt Bonn am 28.08. 2019 und BV Sitzung 03.09.2019 und unserer Veranstaltung am 20.09.2019 im Arithmeum

Erweiterter Cityring

Der derzeitige Cityring über die Belderberg, Rathausgasse, Am Hof, Wesselstraße und Maximilianstraße, soll entsprechend dem Beschluss des Stadtrates vom 4.9.2019 versuchsweise für etwa sieben Monate (September 2019 bis März 2020) über die Straßen Belderberg, Adenauerallee, Am Hofgarten, Fritz-Tilmann-Straße, Kaiserstraße, Maximilianstraße (die wieder geöffnet werden soll) und Bahnhofstraße geführt werden.

Welche Probleme ergeben sich im Einzelnen daraus:	Folgende Fragen sollten gestellt werden:
(Immer dargestellt in Fahrtrichtung vom Bertha-von-Suttner-Platz dem Ring nach bis Bahnhofstraße?)	
Ein rechts abbiegen aus dem Belderberg in Richtung Rathausgasse wird untersagt	
Während des Versuches vom 1.9.2019 bis zum 31.3.2020 soll die Franziskanerstraße in der Einbahnrichtung umgedreht werden, sodass diese nur noch von der Stockenstraße zum Belderberg befahrbar ist.	Diese enge Einmündung in den Belderberg kurz vor dem Koblenzer Tor wird den Verkehr durch das Koblenzer Tor mit Sicherheit besonders durch Liefer- und Schwerverkehr behindern?
Die Stockenstraße sollte nach Ratsbeschluss noch bis 31.12.2019 bis über die Straße Am Hof offen bleiben.	Bleibt die Stockenstraße von der Adenauerallee aus über die Straßen Am Hof und Wesselstraße weiter offen?
Danach vom 1.1.2020 bis zum 31.3.2020 soll die Stockenstraße hinter der Franziskanerstraße geschlossen werden.	Bleibt die Stockenstraße von der Adenauerallee aus bis in die Franziskanerstraße weiter offen? Wie soll hier der Liefer- und Anliegerverkehr geführt werden?
Die Engstelle Koblenzer Tor wird zusätzlich problematisch durch das Zusammentreffen zweier Verkehrsströme, den erweiterten Cityring und Verkehr nach Süden auf der Adenauer Allee sowie den Ausweichverkehr durch die Franziskanerstrasse	Wie stellt sich die Verwaltung die Verkehrsbewältigung hier vor?

<p>Hinter dem Koblenzer Tor wird auch der Fußgänger- und Radverkehr über die Querung vom Hofgarten in den Stadtgarten (Bedarfsampel) auf der Verkehr einwirken.</p>	<p>Was soll mit der Querungssituation werden. Südlich vor der Universität soll doch die West – Ostfahrrad-Strecke geplant und qualifiziert werden? Verbindung Stadtgrünflächen, Poppelsdorfer Allee und Rheinufer!</p>
<p>Die Ampel an der Adenauer Allee zur Abzweigung Stockenstraße wird ebenfalls den Verkehrsfluss beeinflussen.</p>	<p>Wie soll mit dieser Abzweigung verfahren werden?</p>
<p>Die nächste Ampel mit Fußgängerüberweg an der Einmündung der Straße Am Hofgarten in die Adenauerallee, ist insbesondere deshalb problematisch, da hier verschiedene Rad- und Fußgängerverkehre (Besucher der Rheinpromenade, Schüler des Beethoven-Gymnasiums, der Münster-Schule, Studenten zur Universitätsbibliothek und den umliegenden Instituten) queren, dieser Einmündungspunkt hat auch nach Sperrung der Maximilianstraße zu einem Chaos geführt (Wartende Verkehre auf Leerung Geh- und Radwegüberweg).</p>	<p>Der von Süden kommende Verkehr der nach links auf den erweiterten Cityring möchte wird zusätzlich zu Problemen führen. Wie soll diese Einmündung gestaltet werden?</p>
<p>Im Akademischen Kunstmuseum liegen die Hörsäle an der Straße „Am Hofgarten“. Bei erheblichem Verkehr durch den erweiterten Cityring ist Vorlesungsbetrieb nicht oder nur sehr erschwert möglich.</p>	<p>Wie stellt sich die Verwaltung die Aufrechterhaltung des Lehrbetriebes vor? An diesem Teil der Straße Am Hofgarten befinden sich weitere Uni-Institute!</p>
<p>Als nächstes folgt die Querungshilfen an der Einmündung Maarflach in die Straße Am Hofgarten, unabhängig davon das hier eigentlich eine Ampelanlage für die Schüler notwendig wäre, bleibt dies für die Schulwegführung ein Gefahrenpunkt, wo die Schüler verunsichert allein gelassen werden, wird dieser Gefahrenpunkt durch mehr Verkehr des erweiterten Cityrings verschärft.</p>	<p>Plant die Verwaltung für den Versuch an dieser Stelle einen beampelten Überweg? Alles andere wäre nicht vertretbar!</p> <p>Hier ist die Frage zu stellen, ob es für die Münster Schule einen eigentlich notwendigen Schulwegeplan gibt und welche Aussagen er für diesen Kreuzungspunkt festlegt?</p>

<p>Als nächstes folgt die Ampelanlage der Kreuzung Am Hofgarten, Lennéstraße und Fritz-Tillmann-Straße, auf diese Kreuzung kommen die Verkehre aus drei Richtungen zusammen: aus Richtung Am Hof, Kaiserplatz Tiefgaragenausfahrten Markt-Garage und Hofgarten-Garage, sowie Umwegverkehr-Stockenstraße; der Verkehr der jetzt geplanten „Schleifenlösung Kaiserstraße“ über die Lennéstraße einschl. der Verkehr aus dem Lennéviertel und der erweiterte Cityring über die Fritz-Tillmann-Straße, ebenso von der Bahnschranke Königstraße über die Kaiserstraße und Kaiserplatz.</p>	<p>Wie will die Verwaltung auf diesem Kreuzungspunkt die Sicherheit der Fußgänger und Fahrradfahrer sicherstellen? Die Situation ist heute schon kaum zu verantworten und wird durch die Erweiterung des Cityringverkehrs noch viel problematischer! Will die Verwaltung wider besseren Wissens Personen gefährden?</p>
<p>Diese Kreuzung ist zusätzlich ein Schwerpunkt von Fuß- und Radverkehren die sich ergeben aus Wohnnutzung, universitäre Einrichtungen (Institute), Münsterschule, Schülerverkehr Münsterschule Maarflach und Riesstraße (OGS) und zwischen Münsterschule und Turnhalle (Fritz-Tillmann-Str.) sowie Studentenströmen zwischen Uni-Hauptgebäude und Mensa in der Nassestraße.</p>	
<p>An dieser Kreuzung befindet sich das Arithmeum, ein Museum in dem regelmässig Konzerte aufgeführt und vom WDR übertragen werden. Diese Konzerte können mit Zunahme des Verkehrs durch den erweiterten Cityring nicht mehr durchgeführt werden (Aussage Arithmeum).</p>	<p>Was will die Verwaltung, auch schon während des Versuches, unternehmen?</p>
<p>Etwa 50 m weiter in der Fritz-Tillmann-Str. münden zweimal die Dyroffstraße und die Riesstraße (alle drei als Fahrradstraße festgelegt), Die Querung des Fahrradverkehrs über den erweiterten Cityring, nämlich die Fritz-Tillmann-Straße, ist wegen der unübersichtlichen Einmündungen gefährlich und müssen aufgehoben werden. Von der Fritz-Tillmann-Straße aus sind dies Einmündungen wegen der engen Bebauung nicht einsehbar.</p>	<p>Wie plant die Verwaltung ohne Aufhebung der Anordnung „Fahrradstraße“ und neue klare verkehrliche Anordnungen diesen Punkt verantwortlich zu lösen?</p>

<p>Unmittelbar hinter der ersten Einmündung Dyroffstraße befindet sich das Café Orange mit Außengastronomie. Diese wird aufgrund des erweiterten Cityrings dort nicht mehr durchgeführt werden können. Das Café hat sich als Szenetreff etabliert und ist beliebt bei Studenten und Treffpunkt im Viertel.</p>	<p>Wird es nach Auffassung der Verwaltung verantwortlich möglich erachtet diese Einrichtung unter den Bedingungen des Cityringverkehrs zu erhalten?</p>
<p>Der weitere, untere Teil der Fritz-Tilman-Straße ist schmal und hat insbesondere auf der rechten Seite einen besonders schmalen, zur Fahrbahn abschüssigen Bürgersteig, hier befinden sich direkt an der Straßengrenze in der Gebäudefront mehrere Garagen für Fahrzeuge der Pflegedienste der Caritas. Diese müssen mehrmals täglich die Garagen nutzen.</p> <p>In diesem Bereich der Fritz-Tilman-Straße liegen mehrere von dem Caritasverband genutzte Gebäude mit erheblichem Publikumsverkehr teilweise mit eingeschränkter Mobilität. Hier entstehen erhebliche Gefährdungen Fußgänger, Anwohner und insbesondere die Besucher und Gäste der Einrichtungen der Caritas.</p>	<p>Wie beabsichtigt die Verwaltung hier ernsthafte Konflikte zu verhindern und für einen erträglichen Verkehrsfluss zu sorgen? Wurden von der Verwaltung prüffähige Prognosen über die Lärm- und Umweltbelastungen die zu erwarten sind erstellt? Sind diese innerhalb der Grenzwerte der europäischen und nationalen Vorschriften? Ist die Verwaltung bereit diese zu veröffentlichen?</p>
<p>Es wird weiter in der Fritz-Tilman-Straße zum kompletten Verlust von öffentlichen Stellplätzen kommen.</p>	<p>Wo sollen die derzeit vorhandenen Stellplätze ersetzt werden? Hat die Verwaltung hierzu prüffähige Planungen?</p>
<p>Besonders kritisch wird dann die Einmündung der Fritz-Tilman-Straße in die Kaiserstraße, die Gesamtbreite der Straße und der einzelnen Verkehrsflächen sind so schmal, dass die Bedingungen der Regelwerke für die Anlage von Stadtstraßen nicht einzuhalten sind, insbesondere sind die Ab- und Einbiege-Radien bzw. die Schleppkurven nicht darzustellen, es wird sich ständig ein einschwenken in Gegenverkehre ergeben und damit erhebliche Behinderungen.</p>	<p>Wie plant die Verwaltung diesen Punkt unter den räumlichen und Verkehrlichen Bedingungen planerisch zu bewältigen? Wie sollen die Durchführung unter provisorischen Verhältnissen des Versuches ermöglicht werden? Gibt es Plandarstellungen zur Einrichtung der Versuchsanordnung, wo können diese eingesehen werden?</p>

<p>In dem Bereich der Kaiserstraße von der Fritz-Tillmann-Straße bis zum Kaiserplatz wird zusätzlich durch die Versuchsplanungen durch den Beschluss des Rates über die Verbesserung des Radverkehrs und des ÖPNV's in der Kaiserstraße tangiert. Die MIV-Verkehre auf der Kaiserstraße aus Richtung Süden, die zwar laut Beschluss über die Nassestraße, Lennéstraße, Fritz-Tillmann-Straße wieder auf die Kaiserstraße geführt werden, treffen hier auf den Verkehr Cityring und den Verkehr aus den Bahnübergang Königsstraße, alle Richtung Norden. Da die Fahrzeuge von der Königsstraße keine Vorfahrt vor dem Verkehr des Cityring's haben werden, die Strecke von der Königsstraße bis Fritz-Tillmann-Straße nur 130 m beträgt, ein Abbiegen nach Süden von der Königsstraße nicht zulässig sein wird, der Bereich der Bahnüberführung aber immer frei bleiben muss, wird es in diesem Bereich massive Konflikte geben die kaum beherrschbar sind.</p>	<p>Wie will die Verwaltung diese Probleme in den Griff bekommen? Gibt es konkrete Verkehrszahlen bzw. Prognosen für diese Streckenführung?</p>
<p>Bei der Weiterführung des Verkehrs Richtung Norden in die Maximilianstraße und weiter in die Bahnhofstraße, stellt sich die Frage wie die Stadt sich die Organisation des zentralen Busbahnhofes vorstellt, hierzu gibt es bisher keinerlei Konzepte, diese Frage wird unter Hinweis auf die sich ergebenden Versuchsplanungen Cityring und Kaiserstraße in die Zukunft geschoben. Völlig unklar sind der Verwaltung die innere Organisation, die Straßen- und ÖPNV-Streckennetzanbindung. Seit der Freigabe der neuen Bahnhofsvorplatzbebauung hat die Stadt keine Vorstellung davon wie das Alles weitgehen soll. Es stellt sich die Frage, wie die Vorfahrt geregelt wird. Jetzt haben die Fahrzeuge Vorfahrt, die von rechts den Kaiserplatz entlang fahren. Somit die Busse. Das ist gut für den ÖPNV führt aber zu Staus in der Kaiserstraße. Soll der City Ring zukünftig Vorfahrt haben?</p>	<p>Wie will die Verwaltung Klarheit über die Struktur und der Netzeinbindung des zentralen Busbahnhofes erlangen? Wann wird sie den Ratsgremien entsprechende Vorlagen unterbreiten?</p>

<p>Es stellen sich weiter die Fragen zu den Auswirkungen auf die Umweltbelastungen durch Abgase und Lärm bei durch die Planung bedingten Verlängerungen von Strecken und Aufenthaltsdauern des Fahrzeugverkehrs:</p> <p>Strecke Cityring alt: Rathausgasse (170 m), Bischofplatz (65 m), Am Hof (170 m), Martinsplatz (65 m), Wesselstraße (90 m) gesamt 560 m.</p> <p><u>Strecke Cityring neu:</u> Belderberg (130 m), Adenauerallee (340 m), Am Hofgarten (190 m), Fritz-Tilmann-Straße (150 m), Kaiserstraße (210 m), Kaiserplatz (60 m), Maximilienstraße (70 m), also zusammen 1.150 m bzw. 590 m mehr oder gut die doppelte Strecke.</p> <p><u>Der erweiterte Cityring ist mit 590m länger pro Auto als der alte. Da 5000 Autos nach Angaben der Verwaltung den Ring befahren sollen, ist das Ergebnis von 590 m x 5000 Kfz = 2.950.000 m = 2.950 km, also etwa 3.000 km pro Tag, die in diesem kleinen Stadtteil mehr gefahren werden.</u></p>	<p>Entsprechend dem Beschluss des Rates der Stadt Bonn über den Klimanotstand, hat sich der Rat die Selbstverpflichtung zur Überprüfung seiner Beschlüsse in der Hinsicht auf Klima und Umweltverträglichkeit auferlegt!</p> <p>Beschlossen hat man eine Verlängerung der Führung von Kfz-Verkehren in der Innenstadt nur allein auf dem erweiterten Cityring von <u>590 m Strecke!</u></p> <p>Mehr Aufenthaltsdauer, mehr Abgase und mehr Lärm!</p> <p>Ist das die neue Umweltpolitik der Koalition, der Grünen und der Stadt Bonn?</p>
<p>Eine Begründung für die Planung des Erweiterten Cityringes ist die bessere Anbindung des Hauptgebäudes der Universität (Schloss) an die Innenstadt. Wenn man die städtebauliche Situation nüchtern betrachtet gibt es mitten auf der Straße „Am Hof“ einen Eingang Richtung Arkadenhof, rechts und links je einen nicht wahrnehmbaren Nebeneingang. Richtung Süden zum Hofgarten hin ist die Gebäudeerschließung gleichwertig. Im Übrigen stellt sich das langgezogene Hauptgebäude (vom Kaiserplatz bis zum Alten Zoll am Rhein) als trennendes Element dar. Der lange Baukörper und die Nutzung widersprechen einer allgemeinen Inanspruchnahme und Durchlässigkeit. Er nimmt nur bedingt an der Nutzungsstruktur der Innenstadt teil, denn als Lehr- und Forschungseinrichtung hat er eine eigene Aufgabe zu erfüllen. Historisch und denkmalpflegerisch ist die Beziehung zwischen Schloss und Hofgarten viel bedeutender. Schloss und Schlossgarten hörten immer zusammen. Sie waren beiden damals von Stadtleben getrennt. Das hat mit der Nutzung als</p>	<p>Hat sich die Verwaltung mit diesen Argumenten aus stadtplanerischer, historischer und denkmalpflegerischer Sicht überhaupt einmal auseinander gesetzt? Wohl nicht!</p> <p>Verkehrsplanerische Beispiele aus Inland- und insbesondere aus dem Ausland geben gute und innovative Beispiele wie verschiedene Verkehrsarten miteinander auf attraktiven Flächen organisiert werden können!</p> <p>Dabei können Fahrrad- ÖPNV- (bevorrechtigt) und wenige Kfz gut miteinander zurechtkommen!</p>

Universität natürlich geändert. Nun gehört Universitätsgebäude und Hofgarten als Campus zusammen, einschl. der Nutzung durch die Bevölkerung in der Stadt. Niemand kann ernsthaft die Bedeutung des Hofgartens für Menschen leugnen, siehe Erholung, Entspannung, Begegnung, Veranstaltungen, Kinderspielplatz, Ruhe, Klimaverbesserung, Spiel und Sport. Nun soll durch diese neue Verkehrsplanung alles gefährdet werden.

Bei Abwägung zwischen, auch anders erreichbarer und wünschenswerter, Verkehrsberuhigung und Verbesserung für den Fahrradverkehr auf der Straße Am Hof einerseits und zusätzlicher Verkehrsbelastung um den Hofgarten und des Lennéviertels andererseits, ergibt sich nur eine Alternative, „Finger davon lassen“.

Was würde für die Straße „Am Hof“ erreicht, Bussverkehr, Lieferverkehr Innenstadt, Taxiverkehr, Ausfahrt Marktgarage, Anliegerverkehr, Radverkehr bleiben.

Fragenkatalog Bürgerinformation Stadt Bonn am 3.9.2019 Ratssaal Stadthaus

Kaiserstraße

Nachdem zu Beginn um die Verbesserung des Radverkehrs und des ÖPNV in der Kaiserstraße, in der politischen Diskussion, vier Varianten diskutiert wurden, wurde dann durch die Verwaltung kurz vor der Ratssitzung am 4.7.2019 eine weitere fünfte Variante hinzugefügt. Diese wurde nach offensichtlich heftiger Diskussion in der Koalitionsrunde vor der Ratssitzung in dieser mit Ergänzungen beschlossen.

Diese Variante fünf sieht vor, dass die Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von etwa 6 m für den PKW Verkehr nur noch in Fahrtrichtung Norden/Innenstadt zugelassen wird. In Fahrtrichtung Süden werden nur noch Bus- und Radverkehr zugelassen. Hierzu wird in dieser Richtung ein farbiger Radfahrstreifen von 3 m Breite angelegt (Umweltspur), der vorhandene bauliche Radweg auf der Westseite wird in Fahrtrichtung Norden für den Radverkehr zugelassen.

Die auf der Ostseite vorhandenen 51 legalen Parkmöglichkeiten entfallen. Für die Anwohnerinnen und Anwohner der Kaiserstraße wird im Viertel zwischen der Kaiserstraße und der B 9 Bewohnerparken im Rahmen einer entsprechenden Parkraumbewirtschaftung eingerichtet. Für die Kaiserstraße soll eine Tempo-30-Regelung eingerichtet werden.

Auf Betreiben der Koalition wurden ergänzend noch folgende Vorgaben beschlossen: An der Nassestraße wird ein Rechtsabbiegebot eingerichtet. Die Durchfahrt Richtung Innenstadt wird für den motorisierten individual Verkehr MIV von Süden verboten. Die Einhaltung dieses Gebotes soll durch regelmäßige Verkehrsüberwachung sichergestellt werden.

Die Verwaltung berichtet auch während der Versuchsphase, ob die Verkehrsregelung eingehalten wird und wie sich die Verkehrsströme entwickeln.

Für den Versuchszeitraum gelten die Vorgaben, wie für den erweiterten Cityring (01.09.2019 bis 31.03.2020).

Welche Probleme ergeben sich im Einzelnen daraus:

Folgende Fragen sollten gestellt werden:

(Immer dargestellt in Fahrtrichtung von Süden – Reuterbrücke über Kaiserstraße bis Bahnhofstraße?)

Im Bereich Reuterbrücke und des südlichen Beginns der Kaiserstraße, beeinträchtigt noch während der weiteren dortigen Bauzeit auf dem Gelände des ehemaligen Bonn-Centers den Verkehrsfluss auf der Anbindung der Kaiserstraße. Welche Auswirkungen das auf den Verkehrsversuch und auf eine endgültige Lösung haben wird bleibt abzuwarten.

Welche Vorstellungen hat die Verwaltung über den Einfluss dieser Situation auf die Versuchsergebnisse im Vergleich zu Lösungen nach Beendigung der dortigen Behinderungen durch die Baumaßnahmen?

<p>Für die weitere Streckenführung Richtung Norden ist dann die Kaiserstraße für den Individualverkehr MIV nur eine Befahrungsmöglichkeit Richtung Norden gegeben. Dies bedeutet, dass die Straßen zwischen Kaiserstraße und Adenauerallee allein von Süden über die Kaiserstraße erreichbar sein werden. Von Norden werden sie nur über die Adenauerallee, wenn im Einzelnen zulässig, erreichbar sein. Das bedeutet für die Einrichtung des Versuches, dass für jede dieser Straßen einzeln untersucht werden muss, wie der Anliegerverkehr, Anlieferverkehr Rettungseinsätze usw. zuverlässig gesichert werden können.</p>	<p>Hat die Verwaltung hierfür ein schlüssiges Konzept wie die Anbindung und Andienung gesichert werden soll? Sind Fragen der Erreichbarkeit von Rettungsfahrzeugen geklärt?</p>
<p>Im weiteren Bereich bis zur die Weberstraße ändert sich für den nordwärts führenden Individualverkehr MIV zunächst nicht so viel. Es bleibt aber die Frage des Verlustes aller Stellplätze für die Anwohner und Besucher auf der Fahrbahn. Zwischen der Weberstraße und der Nassestraße gibt es einige Schräg- und Längsstellplätze zwischen Kaiserstraße und Bahnstrecke, wie die Stadt damit umzugehen plant ist unklar.</p>	<p>Die Verwaltung sollte Ihre Vorstellungen für den Umgang mit derzeit vorhandenen Stellplätzen auf der Kaiserstraße darstellen und erläutern wie vollwertiger Ersatz gestellt werden soll!</p>
<p>Völlig unverständlich wird es dann im Bereich der Einmündung der Nassestraße. Das Rechts-Fahrgebot erzwingt hier das Abfahren des Individualverkehrs in die Nassestraße bis zur Lennéstraße dort weiter Richtung Norden über die Lennéstraße bis zur Fritz-Tilmann-Straße, dort auf den Cityring, über die Fritz-Tilmann-Straße und Kaiserstraße weiter Richtung Norden/Innenstadt. Hier wird es erhebliche Probleme mit den engen Straßen, dem dort starken Fußgänger- und Radverkehr geben. In dem Lennéviertel befinden sich viele Einrichtungen der Bonner Universität, wie z.B. das Juridicum, ein Studentenwohnheim, das Arithmeum, weiter die Familienbildungsstätte, Münsterschule, OGS und die Turnhalle. Alle sind durch intensiven Fußgänger- und</p>	<p>Wer war der geistige Urheber dieses wahnsinnigen Konzeptes? Ist die Verwaltung der Meinung, dass diese Vorstellung von einer Verkehrsführung in Hinblick auf die Sicherheit der Anwohner, vielen Fahrradfahrer und Fußgänger überhaupt halbwegs vertretbar ist. Sind die zusätzlich entstehenden Lärm- und Umweltstörungen den Menschen dort zumutbar? Warum hat die Verwaltung sich nicht gegen solche Beschlüsse zur Wehr gesetzt?</p>

<p>Radfahrerverkehr verbunden. Die Nassestraße ist eine ausgewiesene Fahrradstraße und eine Anliegerstraße als Einbahnstraße Richtung Lennéstraße in einer 30-km-Zone. In der Nassestraße befindet sich außerdem die Mensa mit sehr viel Rad- und Fußgängerverkehr. Soll durch Lastwagenverkehr, große Handwerkerautos und noch mehr PKWs dies alles gefährdet werden? Weiter muss ein Schleichverkehr über die Riesstraße (Auch Fahrradstraße) verhindert werden. Welche Auswirkungen das dort für die Anleger haben wird, bleibt zunächst abzuwarten.</p>	
<p>Der nächste Problemfall ist die Einmündung der Königstraße in die Kaiserstraße nach dem Bahnübergang. Die dort querenden Fahrzeuge dürfen dann nur in Richtung Norden links auf die Kaiserstraße einbiegen. Also haben wir auf der Kaiserstraße wieder Individualverkehr in Richtung Norden obwohl 30 m zuvor dieser gezwungenermaßen in die Nassestraße fahren muss. Der Individualverkehr aus der Königstraße muss sich auf der Kaiserstraße dann in den Verkehr des Cityrings über Fritz-Tilmann-Straße (Vorfahrt?) einordnen und bis mindestens zum Kaiserplatz durchfahren. Fritz-Tilmann-Straße und Hans-Iwand-Straße sind ja Einbahnstraßen in umgekehrter Richtung. Erst ab Kaiserplatz kann man sich dann entscheiden, ob man Richtung Bahnhofstraße also Norden oder über die Straße Am Hofgarten nach Süden weiter will, es sei denn die Straße Teilstück Am Hofgarten zur Adenauerallee hin (Cityring) wird Einbahnstraße. Dann bliebe vom Kaiserplatz nur der Weg nach Norden.</p> <p>Laut Aussagen der Stadt dürfen auch Anwohner nicht die Kaiserstraße von Süden kommend geradesaus fahren, sondern müssen rechts in die Nassestraße abbiegen.</p> <p>Wie die Anwohner der Kaiserstraße zwischen Nassestraße und Königsstraße überhaupt ihre Häuser erreichen sollen, ist nicht ersichtlich. Von Süden kommend ist es</p>	<p>Die Verwaltung sollte die im Versuch geplante Verkehrsführung für die Strecke auf der Kaiserstraße von Königstraße bis Kaiserplatz erklären!</p> <p>Wie sind Vorfahrtsregelungen und Streckenführungen geplant?</p> <p>Wie gedenkt die Verwaltung mit dieser „quasi-Enteignung“ umzugehen?</p>

<p>nicht mehr möglich und von Norden ebenfalls nicht.</p> <p>Die Anwohner der Kaiserstraße 36 bis 53 sowie der gegenüberliegenden Häuser können dann ihre Häuser, Wohnungen, Geschäfte und Büros nur von Westen her kommend über den Bahnübergang Königsstraße erreichen. Also Selbst wenn man aus Richtung Beuel, Sankt Augustin et. Kommt fährt man erst über die Bahn, um dann in die Kaiserstraße zu gelangen.</p> <p>Dabei ist seit ca. 1 Jahr das Abbiegen aus der Prinz-Albert-Straße in Richtung Bahnübergang verboten. Dadurch muss der gesamte Verkehr über den Bonner Talweg (am Petrus Krankenhaus vorbei) in die Goethestraße, Schumannstraße, Weberstraße, Prinz-Albert-Straße (am Elisabeth Krankenhaus vorbei) dann rechts in die Königstraße über den Bahnübergang fahren. Weit über einen Kilometer Umweg seit einem Jahr für jedes Fahrzeug.</p>	
<p>Besonders problematisch wird dann die Einmündung der Fritz-Tillmann-Straße in die Kaiserstraße, die Gesamtbreite der Straße und der einzelnen Verkehrsflächen sind so schmal, dass die Bedingungen der Regelwerke für die Anlage von Stadtstraßen nicht einzuhalten sind, insbesondere sind die Ab- und Einbiege-Radien nicht darzustellen, es wird sich ständig ein einschwenken in Gegenverkehre ergeben und damit erhebliche Gefährdungen und Behinderungen, vor allem besonders für Fahrradfahrer in beide Richtungen und auf der entgegen kommenden Umweltpur.</p>	<p>Ist der Verwaltung bewusst, dass diese Versuchsordnung für die Kaiserstraße, aber auch garnichts mit den heeren Zielen einer leistungsfähigen, sicheren, städtischen Fahrradwegführung gemein hat?</p> <p>Der Anspruch der Verbesserung des Fahrradverkehrs, bei gleichzeitiger Einfädelung einer Fahrspur eines Cityringes auf einer so engen und unübersichtlichen Einmündung passen nicht zusammen!</p> <p>Heute schon kommt es ständig beim Einbiegen von der Fritz-Tillmann-Straße in die Kaiserstraße selbst bei Pkw zum einscheren in die Gegenspur! Mit größeren Fahrzeugen wird das noch viel problematischer!</p> <p>Wie soll das gelöst werden?</p>

<p>Es stellen sich auch hier weiter die Fragen zu den Auswirkungen auf die Umweltbelastungen durch Abgase und Lärm, bei den durch die Planung bedingten Verlängerungen von Strecken und Aufenthaltsdauer des Fahrzeugverkehrs:</p> <p><u>Strecke Kaiserstraße 190 m.</u> <u>Abbiegung Nassestraße: Strecke Nassestraße (150 m), Lennéstraße (200 m), Fritz-Tilmann-Straße (150 m), also zusammen 500 m bzw. 310 m mehr.</u></p> <p><u>Die Umwegstrecke ist 310 m länger pro Auto als der direkte, gerade Weg über die Kaiserstraße. Wenn nur 3.000 Autos diese Strecke befahren, ist das Ergebnis von 310 x 3.000 Kfz = 930.000 m = 930 km, also etwa 1.000 km pro Tag, die auch in diesem kleinen Stadtteil mehr gefahren werden.</u></p>	<p>Entsprechend dem Beschluss des Rates der Stadt Bonn über den Klimanotstand, hat sich der Rat die Selbstverpflichtung zur Überprüfung seiner Beschlüsse in der Hinsicht auf Klima und Umweltverträglichkeit auferlegt!</p> <p>Beschlossen hat man eine Verlängerung der Führung von Kfz-Verkehren auf der Kaiserstraße, Nassestraße, Lennéstraße und Fritz-Tilmann-Straße in der Südstadt von 310 m Strecke!</p> <p>Mehr Aufenthaltsdauer, mehr Abgase und mehr Lärm, ohne jeden Sinn und Verstand!</p> <p>Mit Cityring und Schleife Nassestraße also insgesamt „sage und schreibe“</p> <p style="text-align: center;">4.000 km mehr pro Tag!</p> <p>Kann die Verwaltung dazu den Schadstoffausstoß mal angeben?</p> <p>Ist das die neue Umweltpolitik der Koalition, der Grünen und der Stadt Bonn?</p> <p>Und herzlichen Dank Herr Lohmeyer</p>