

Bonn, den 28.01.2017

## **Grundüberlegungen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds erstellt von ADFC in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Monheim**

### **I Problemanalyse**

Das Bahnhofsumfeld und seine städtebauliche und verkehrliche Optimierung ist eine nahezu endlose Geschichte. Alle früheren Anläufe, die in vieler Hinsicht unbefriedigende Situation zu verbessern, sind bis auf kleinste Fortschritte durch die scheinbar unlösbaren Eigentumsfragen rund um die Südüberbauung und durch die immer sehr kontroverse Behandlung der städtebaulichen und verkehrlichen Ideen blockiert worden.

Die zentralen und bislang nicht aufgelösten Konfliktlinien sind:

#### **1. Nach Bonner Loch blockiert Neubebauung die Platzgestaltung**

Durch das im Zuge der Stadtbahnplanung unter massiven Eingriffen in die hochwertige Gründerzeitbebauung geschaffene Bonner Loch entstand eine „offene Wunde“, die alle Möglichkeiten für eine ansatzweise Platzgestaltung blockierte. Es ist zwar durch kleine flankierende Sozial- und Ordnungsmaßnahmen als ehemaliger sozialer Brennpunkt entschärft worden, blieb aber ein „Unort“, der durch das Loch eine sinnvolle Raumfolge blockierte. Mit den aktuellen Baumaßnahmen "Neues Maximiliancenter" und "Urban Soul" wurde die Chance für eine grundlegende Neuorientierung verpasst.

#### **2. Autoverkehr dominiert die Planungsüberlegungen**

Als Bestandteil des City-Rings dominiert in diesem sensiblen Umfeld stark der Autoverkehr. Dieser erreicht wegen seiner Verteilungsfunktion zwischen den verschiedenen City-Zufahrten und angrenzenden dicht bebauten Gründerzeitviertel und der Universität in seiner absoluten Menge und seinem typischen Ablauf zwischen Vollbremsung und Vollgas eine eigentlich dem sensiblen Umfeld völlig unzutragliche Störwirkung, insbesondere für den im Bahnhofsumfeld sehr starken Umweltverbund aus vielen Fußverkehrsströmen, Radverkehrsströmen und einem massiven ÖPNV-Aufkommen aus Bussen und Straßenbahnen.

#### **3. ÖPNV-Belange werden zu dominant „gesetzt“**

Der City-Ring ist gleichzeitig die wichtigste ÖPNV-Achse mit dem ÖPNV-Hauptknoten für die Verknüpfung aller Buslinien (lokale und regionale), der Straßenbahnen, Stadtbahnen und dem Schienenfern- und Nahverkehr. Die dichte Folge der Busse und deren massierte Präsenz auf den Verkehrsflächen sowie die Komplexität der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Buslinien und Stadtbahn- und Straßenbahnlinien sowie dem DB-Verkehr führen zu einer ungewöhnlichen Massierung von Konflikten.

#### **4. Das Bahnhofsumfeld hat große „symbolische“ Bedeutung**

Gleichzeitig ist aber das Bahnhofsumfeld das wichtigste Tor zur Innenstadt mit markanten städtebaulichen Bezügen zu einerseits dem Bahnhof, andererseits der großen Fußgängerzone mit ihren vielfältigen kommerziellen und kulturellen Angeboten. Dieser Funktion als markanter Stadteingang wird die aktuelle Situation in keiner Weise gerecht, weder funktional noch gestalterisch.

#### **5. Brückenfunktion des Bereichs wird missachtet**

Schließlich hat der Bereich eine wichtige „Brückenfunktion“ zwischen Weststadt und Südstadt sowie Innenstadt. Diese führt zu einem hohen Aufkommen von Fuß- und Radverkehr, der auch ohne Bezug zum ÖPNV diesen Bereich tangiert oder auch durchquert. Dabei ergibt sich ein schmerzlicher Kontrast zwischen hoher Qualität am Rand (Poppelsdorfer-Allee-Kaiserplatz-Hofgarten) und miserabler Qualität im Zentralbereich rund um den Bahnhof, der allein schon aufgrund der hohen architektonischen Qualität einen ganz anderen „Auftritt“ verdient hätte.

#### **6. Belange des Fuß- und Radverkehrs ignoriert**

Die nach der Zahl der Bewegungen im Raum absolut dominierenden Fußgänger werden durchweg „schäbig“ behandelt, mit verzweifelten Versuchen einer „Kanalisierung“ auf die wenigen Überwege. Jede kurze Beobachtung zeigt, dass die Mehrzahl mehr oder weniger „wild“ über die Flächen läuft, sei es beim Umsteigen, sei es beim Queren. Dabei kommt es zu vielen kritischen Situationen, weil Auto- und Busverkehr wenig Rücksicht auf die vielen Fußgänger nehmen. Dabei würde der vielfache Rückstau und damit Stillstand aller Fahrzeuge eigentlich freie Raumnutzung erlauben, ohne Kanalisierung.

Speziell für den Radverkehr ergibt sich eine sehr unbefriedigende Situation, beginnend mit der engen Unterführung zwischen Kaiserplatz und Poppelsdorfer Alle, dem teilweisen Abstellchaos auf der Innenstadtseite rund um Gleis 1, der leider seit vielen Jahren provisorisch hin- und her vagabundierenden Radstation und der extrem beengten Führung direkt vor dem Hauptbahnhof.

## **II Lösungsstrategien**

Aus dieser stichwortartigen Problemanalyse ergibt sich ein massiver städtebaulicher und verkehrlicher Handlungsbedarf. Um dafür schrittweise Ableitungen von Lösungsansätzen zu finden, sollte man zunächst, quasi „vor der Klammer des Tüftelns an Details“ grundlegende Lösungsansätze ansprechen, die sich inzwischen in vielen internationalen Beispielfällen als tauglich erwiesen haben:

### **1. Auflösung des City-Rings**

Die immer wieder von den Umwelt- und Verkehrsverbänden geforderte und zeitweise auch im Stadtplanungsamt diskutierte Auflösung des City-Rings darf nicht länger tabu sein. Gerade weil derzeit viele Hauptachsen im Bonner Hauptverkehrs- und Autobahnnetz ohnehin vorübergehend durch Baumaßnahmen in ihrer Bedeutung modifiziert werden (Beispiel Viktoriabrücke, Tausendfüßler, B 56) und sich viele Autofahrer sowieso neu orientieren müssen, lohnt es sich, das Netz insgesamt zu optimieren. Der City-Ring ist städtebaulich und verkehrlich eine nicht weiter hinnehmbare Zäsur, die verhindert, dass Bonn wirklich zu der Fußgänger- und Fahrradstadt wird, als die es sich selber gern verkauft. In alle Richtungen endet die beachtlich große Fußgängerzone an einer harten Zäsur durch die Grauzone des City-Rings. Er wird leider sowohl vom Autoverkehr als

auch von Busverkehr mit vielfach unverträglich hohen Geschwindigkeiten befahren. Die eigentlich wünschenswerte linienhafte Überquerbarkeit für die aus allen angrenzenden Quartieren einströmenden Fußgänger ist nicht gegeben. Überall wird verzweifelt versucht, die Fußgänger durch Überwege und Signalanlagen zu kanalisieren. Die Universität und der Hofgarten und die Südstadt und Weststadt werden dadurch hart von der Innenstadt getrennt, ähnlich auch die Altstadt/Nordstadt an der Oxfordstraße und am Bertha von Suttner-Platz.

## **2. Shared Space als Gestaltungsoption für die verbleibenden „Reste“ des dann nicht mehr City Rings**

In der Schweiz, Österreich, den Niederlanden und Dänemark haben sich für solche Situationen vielfach Shared-Space Konzepte (in der Schweiz und Österreich auch als Begegnungs- oder Flanierzone benannt) bewährt. Hier wird die betr. Straße als fußgängerfreundlicher öffentlicher Raum gestaltet, bleibt aber für den KFZ-Verkehr (Autos, Busse, Lieferverkehr) gantztägig offen. Anstelle der schnellen Bewegungen der Fahrzeuge in Längsrichtung orientiert sich die Gestaltung eher am sog. Querverkehr, also an der leichten Zugänglichkeit der City für Fußgänger. Bildhaft lässt man quasi die Fußgängerzone als Teilfußgängerzone zum Rand hin weiter „auslaufen“. Mit solchen Lösungen hat Göttingen schon in den 1980er Jahren gute Erfahrungen gemacht, viele Beispiele in Friesland und in der Schweiz folgen diesem Vorbild. Natürlich muss dafür das Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden, am besten nach dem Modell des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf Tempo 20, der anders als der echte Verkehrsberuhigte Bereich mit seiner sog. Schrittgeschwindigkeit auch bei hohen KFZ-Mengen und starker ÖPNV-Belastung einsetzbar ist. Man wird also den City Ring auch nach seiner möglichen Auflösung allein schon wegen der zentralen Lage der Parkhäuser nicht autofrei machen können, aber man wird die Stör- und Trennwirkung des Autoverkehrs und ÖPNV minimieren können.

## **3. Shared Space oder Begegnungszone für das Bahnhofsumfeld**

In der Schweiz werden Begegnungszonen oder Shared Space Praktiken vorzugsweise rund um Bahnhöfe und ZOBs eingesetzt. Biel ist dafür ein schönes Beispiel, ebenso Basel. Dabei geht es um den Verzicht auf verkehrstechnische Gestaltung „wie eine Verkehrsmaschine“. Stattdessen erfolgt eine umfeldbezogene Gestaltung als öffentlicher Raum, in den dann die verschiedenen verkehrlichen Abläufe integriert werden, mit allen Flexibilitäten in alle Richtungen. Damit kann man den diffusen Laufmustern der Fußgänger zwischen den verschiedenen Bussen und Bahnen und sonstigen Quellen und Zielen am besten Rechnung tragen, ihre Wartezeiten minimieren und ein Maximum an Koexistenz erreichen. Das erfordert allerdings eine Abkehr vom starren Spurdenken (das vor dem Bahnhof ohnehin seine Grenzen findet, weil man nicht jeder Verkehrsart auskömmliche Spuren zumessen kann). Die spurbasierten Lösungen führen zu verkehrlichem und gestalterischen „Krampf“, wie man am besten am Beispiel des geplanten Zweirichtungsradweges vor dem Bahnhof sehen kann. Da wird eine unsägliche Slalomstrecke markiert, die wenig Akzeptanz finden wird, massive Konflikte mit dem querenden Fußverkehr provoziert und gestalterisch das Gegenteil von Integration bietet. Also: weg mit dem separierten Spurdenken, mit der Gestaltung als Verschnittfläche! Stattdessen ist ein integrierter Entwurf als Platzfläche gefragt, die frei begangen und befahren werden kann. Man nehme sich dafür den Petersplatz in Rom als Vorbild. Oder die vielen umgestalteten Straßen und Plätze in Kopenhagen. Dann kann der augenblickliche Kampf um die cm auch beendet werden, weil eine offene Gestaltung sehr viel Flexibilität bietet.

#### 4. Umorganisation des ZOB

Hinsichtlich der Organisation zentraler Busknoten gibt es zwei Prinzipien: das Rendezvous-Prinzip, bei dem sich die Busse verschiedener Linien an einer zentralen Haltestelle treffen oder das Linearprinzip, bei dem die Busse nacheinander eine zentrale Haltestelle anfahren. Für Klein- und Mittelstädte bis ca. 100.000 E sind Rendezvous-Haltestellen typisch (gutes Beispiel ist der Stadtbusknoten am Bahnhof Euskirchen), weil die Takte auf 30 oder 20 oder maximal 15 min eingestellt sind, so dass man versucht, eine ITF-Logik (**I**ntegraler **T**aktfahrplan) anzuwenden, nach der sich alle Busse ungefähr zur gleichen Zeit treffen, um die Umsteige-Warte-Zeiten zu minimieren. Für größere Städte sind Rendezvous-Haltestellen eher unüblich, weil dort viel dichtere Takte gefahren werden, also z.B. 5-10 min. Dann müssen sich nicht alle Busse gleichzeitig treffen. Man braucht nicht den riesigen Platz für ganz viele Bussteige sondern kann nach dem Linearprinzip eine relativ „schlanke“ Haltestellenanordnung wählen. Positive Beispiele hierfür sind die Knoten-Haltestellen auf dem Friedensplatz und in der Thomas-Mann-Straße. Beide funktionieren gut. Die Haltestelle am Friedensplatz zeigt, wie man auch dichten ÖPNV in eine Platzgestaltung integrieren kann. Im europäischen Mutterland attraktiver ÖPNV-Systeme, der Schweiz, gibt es eher wenige großflächige ZOBs, dafür viele kompakte Busbahnhöfe.

#### 5. Möglichst große Gestaltungsspielräume schaffen

Mit solchen Grundüberlegungen können sich sehr viel größere Gestaltungsspielräume ergeben. Durch die bisher immer wieder hoch gehaltenen Tabus werden solche Spielräume verbaut. Daher wäre es unbedingt an der Zeit, die nächsten Monate nochmals für eine Öffnung der Debatten zu nutzen, die Vor- und Nachteile grundlegend unterschiedlicher Lösungswege zu klären und erst dann in die Diskussionsdiskussion über cm, Streifen, Signalprogramme, Bussteigzahlen, barrierefreie Zugänge etc. einzusteigen.

Es wäre jammerschade, wenn der Möglichkeitsraum durch die vielen Tabus von vorn herein so eingengt würde, dass der bisherige Krampf durch neuen, teuren Krampf „verschlimmbösert“ würde. Man braucht eine Art „Befreiungsschlag“, der neue Perspektiven eröffnet. Dafür darf man nicht nur „mit Lupe und Zentimetermaß“ unmittelbar auf den engeren Bahnhofsbereich schauen, sondern muss die städtebaulichen und verkehrlichen Zusammenhänge auch im größeren räumlichen Umgriff bis zum Rhein, Hofgarten, der Baumschulallee und der Oxfordstraße sowie dem Berthavon-Suttner-Platz beachten.