

Dokumentation

Feedback Auftaktveranstaltung

Bönnsche Viertel

01.04.2023

Ergebniscluster

Ergebniscluster – Öffentliche Räume neu gestalten

Combahnviertel	Innere Nordstadt
Nachpflanzen von Bäumen, Hochbeete und Pflanzkübel anlegen und durch Patenschaften betreuen	Den Frankenbadplatz neu gestalten - bspw. grüner und verkehrsberuhigt mit Trinkbrunnen und freiem WLAN
Begrünung von Dachflächen, Garagenflächen und Fassaden	Nachpflanzen von Bäumen, Hochbeete und Pflanzkübel anlegen und durch Patenschaften betreuen
Garten-Sharing und gemeinsame Begrünungsaktionen fördern	Begrünung von Dachflächen, Garagenflächen und Fassaden - bspw. auf dem Plato des Stadthauses und durch Hovens Beeten
Temporäre Begrünung ungenutzter Baugrundstücke fördern	Garten-Sharing und gemeinsame Begrünungsaktionen fördern
Mehr Begegnungsstätten in Form von Sitzbänken, Gründfläche und Spielplätzen schaffen - bspw. Bolzplatz von-Sandt-Str./Bröltalbahnhof, Kreuzung Kaiser-Konrad- und Combahnstraße oder Kreuzung unterhalb Kennedybrücke	Mehr Restaurants, freie Flächen und Innenhöfe für regelmäßigen Flohmarkt oder andere gemeinnützige Veranstaltungen nutzen - bspw. Ecke Adolfstr./Dorotheenstraße
Freie Flächen für regelmäßigen Flohmarkt oder andere gemeinnützige Veranstaltungen nutzen	Pflasterung ausweiten - trägt zu besserem Stadtbild und weniger Autoverkehr bei
Beleuchtete Bürgersteige mit biologischen Leuchtmitteln, bspw. Prof.-Neu-Allee	Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche schaffen - bspw. Schulhof Marienschule, Spielstraße Petersstraße, Spielplatz Annagraben oder bei der alten VHS und Poliklinik in der Wilhelmstraße, Wasserspielplatz vor dem Eilabor oder auf dem kleinen Hügel in der Jahnstraße, Spielplatz Maxstraße
	Stadthausvorplatz aufwerten - bspw. durch Kaffeeroller oder Wasserspielplatz
	Soziale Brennpunkte und Angsträume reduzieren - "Spritzen von Drogenabhängigen", Glasscherben und Glasflaschen, zu viel Hundehaufen

Ergebniscluster – Was das Viertel lebenswerter macht

Combahnviertel	Innere Nordstadt
Mehr Sportangebote und -geräte am Rhein	Trinwasserspender einrichten und mehr Brunnen bzw. Wasseranlagen auf Spielplätzen anschaffen - bspw. zw. Heer-Adolfstraße
Mehr Mülleimer und eine Kampagne um Müll im Combahnviertel zu vermeiden, bspw. Hundbeutel Denkmal- und Klimaschutz verbinden - bspw. durch Blocklösungen für neue Heizsysteme	Öffentliche Toiletten bauen und sauber halten "Rheinnixe" soll wieder kommen - betrieben von SWB
Lokales Handwerk fördern und Reparaturwerkstätten in den Vierteln	mehr Mülleimer und Pfandring um Mülleimer - bspw. um Pfandflaschen auf der Mauer der Marienschule zu vermeiden
"Rheinnixe" soll wieder kommen - betrieben von SWB	bezahlbaren Wohnraum schaffen - bspw. durch Vermittlungsagentur Wohnen gegen Hilfe/Pflege
Wohnraum besser nutzen - bspw. durch Vermittlungsagentur Wohnen gegen Hilfe/Pflege	mehr Freeboxen - Umsonst-Schränke
Mehr personelle Mittel zum umsetzen von z.B. Hitzeaktionsplan	Lokales Handwerk fördern und Reparaturwerkstätten in den Vierteln "Fahrradleichen" häufiger entsorgen
	Maßnahmen für Klimaschutz und Umsetzung Hitzepläne

Ergebniscluster – Parken im Viertel

Combahnviertel	Innere Nordstadt
Anwohnenparken priorisieren mit fairen Preisen	Parken eingrenzen und konsequent (digital) kontrollieren - bspw. durch Kurzparker, Anwohnerparken (faire Preise)
Tiefgarage Brücke-Forum attraktiver gestalten	Quartiersgaragen einrichten - bspw. Valet Parking in der Stadthausgarage
(Digitale) Kontrollen einführen und vermehrt abschleppen	Anwohnerparkausweis ist aktuell zu teuer, zu lange Wartezeiten, ohne aktuelle Alternativen zu haben
Parkmöglichkeiten speziell für Lieferverkehre und Pflegepersonal erhalten	Schulverkehr regeln, bspw. Hol- und Bringverkehre außerhalb mit markierten "Treffpunkten"; günstige Alternativen für Lehrer:innen schaffen (Stadthaus + Angebot Lastenrad oder Bollerwagen)
Verbot vom Campern als Anwohnerparker	Parkausweise und Stellflächen für Handwerk, Lieferdienste und soziale Dienstleistungen
Kürzere Wartezeiten Anwohnendenparkausweis	Dauerbelegung der Ladezone Adolfstraße 57-'59' führt zu regelmäßigem und vermeidbarem Stau
P&R ausbauen mit guten und kostenlosen Shuttleservice (Bsp. Gent)	

Ergebniscluster – Autoverkehr im Viertel

Combahnviertel	Innere Nordstadt
Busverkehr ist sehr laut	Durchgangsverkehr reduzieren durch Beete und Grünstreifen, gesperrte und verkehrsberuhigte Straßen - bspw. Doretheenstr., Breite Straße oder Alexanderstraße
Auto- und Durchgangsverkehr insbes. aus dem Süden kommend reduzieren	Klare Vorfahrtsregelung und Sperrung von Durchfahrten, um öffentliche Räume besser zu nutzen - bspw. Kreuzung Dorotheenstraße/Adolfstraße, Platz am Johanneskreuz Durchfahrt Rosental zur Kölnstraße
Einbahnstraßen einführen und weiter verkehrsberuhigen, bspw. Prof.-Neu-Allee	Mehr Geschwindigkeitskontrollen für Autos durchführen
Zugang für Patienten und Praxisbesucher*innen ins Viertel gewährleisten - diese sind auf das Auto angewiesen	Einkaufs-Pufferlager im Stadthaus für Einkäufe und Mikrodepots für Lieferdienste einrichten
Mehr Ladestationen für E-Autos errichten	Carsharing im Viertel ausbauen - werden nur genutzt, wenn Stationen in unmittelbarer Nähe vorhanden sind
Carsharing im Viertel ausbauen - werden nur genutzt, wenn Stationen in unmittelbarer Nähe vorhanden sind	Weitere Funktionen des Autos berücksichtigen, bspw. Sicherheit, Zwischenlager für Einkäufe, Garderobe etc.
Weitere Funktionen des Autos berücksichtigen, bspw. Sicherheit, Zwischenlager für Einkäufe, Garderobe etc.	Private Selbstorganisation stärken - bspw. steuerliche Anreize für gemeinsame Nutzung von KFZ durch mehrere Firmen, Vereine oder Privatpersonen
Mehr Geschwindigkeitskontrollen für Autos durchführen	
Mikro-Depots anlegen für Lieferdienste	
Private Selbstorganisation stärken - bspw. steuerliche Anreize für gemeinsame Nutzung von KFZ durch mehrere Firmen, Vereine oder Privatpersonen	

Ergebniscluster – Sicher mit dem Rad unterwegs

Combahnviertel	Innere Nordstadt
Fahrradwege trennen von Autowegen und farblich markieren, bspw. am Rheinufer	Fahrrad- und Fußgängerbrücken über den Rhein
Mehr Fahrradstraßen - bspw. auf der Prof.-Neu-Allee	Verkehrskontrollen von Radfahrenden
Mehr Fahrradparkplätze im Combahnviertel anlegen	Mobilstationen einrichten fördern mehr Ordnung inkl. Velo-Hub und Ladestationen für E-Bikes - bspw. incentivierte Abstellzonen, kostenfreies ausleihen am ersten Tag (oder Woche) und mehr anschließbare Fahrradständer oder Fahrradboxen (Paulstraße)
Kreuzungen für Radfahrende sicherer machen - bspw. an der Kennedybrücke	Räumliche Trennung Fahrbahnen für Fahrrad und Auto
Den Radverkehr vom Deich aus auf die Rheinaustr. Umleiten	Infrastruktur soll auf Lastenräder ausgerichtet werden - auch für Handwerk interessant
Sichere Radverbindung auch abend/nachts und für Frauen, bspw. nach Bad Godesberg und linksrheinisch	Ehrenamtlicher Personentransport durch Rikscha
Mehr Verkehrskontrollen für Fahrradfahrende durchführen	
Lastenradverleih - mehr und kostenfreie Möglichkeiten anbieten	
Radentscheid endlich umsetzen	

Ergebniscluster – Sicher zu Fuß unterwegs

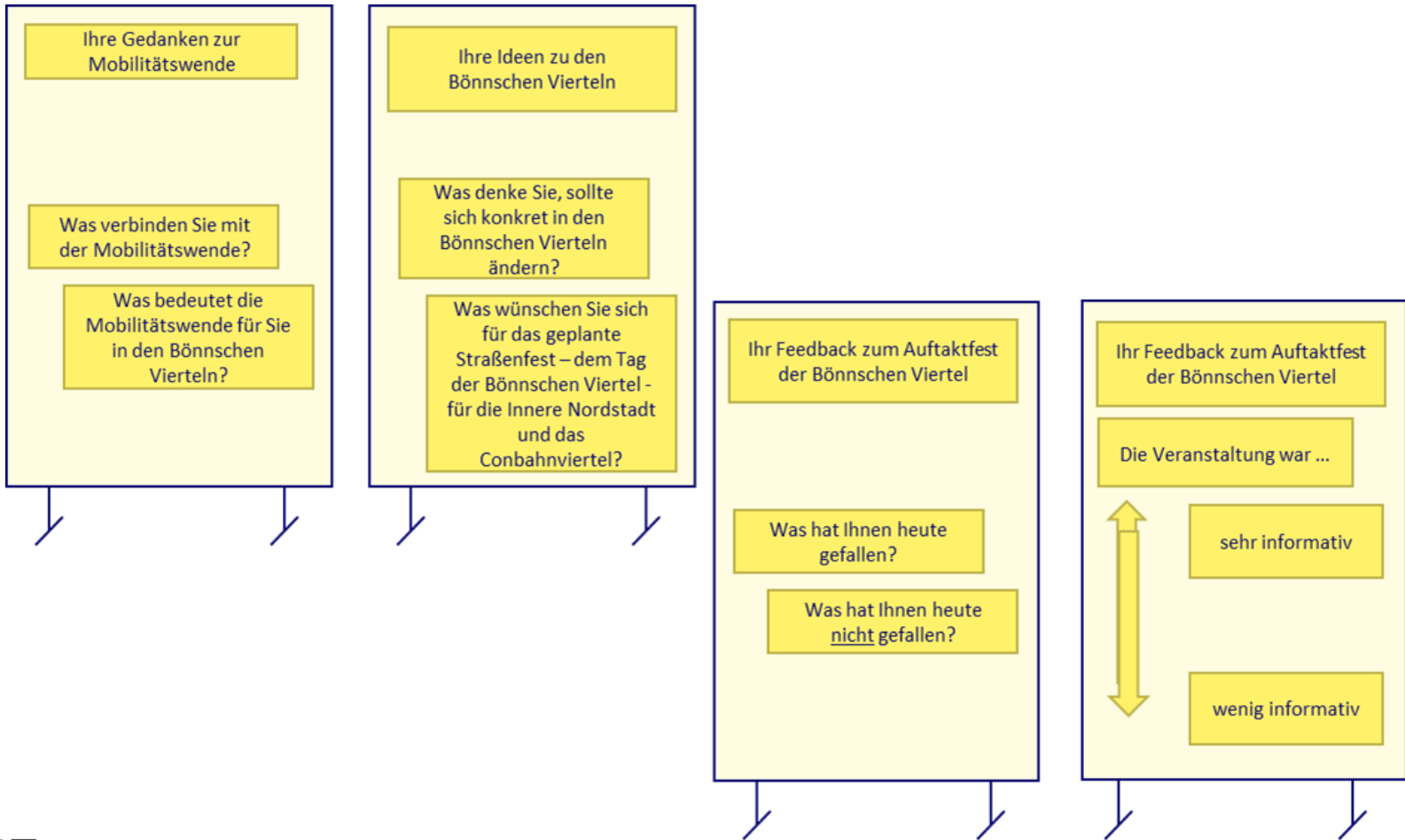
Combahnviertel	Innere Nordstadt
abgesenkte Bürgersteige an den Kreuzungsecken (Barrierefreiheit)	Geh-Sicherheit für Gehbehinderte erhöhen - bspw. Straßen und Gehwege ausbessern und mit einem Leitsystem versehen
Mehr Platz auf den Bürgersteigen (mind. 2,50m) und zwischen parkenden Autos für Fußgänger und Kinderwagen	Radwege freigeben für Skate- und Longboards
Überwege übersichtlicher gestalten, bspw. Ecke Combahnstr. & Rheinaustr. Positivbeispiel ist die Kreuzung Bröltalbahnhof/Von-Sandt-Straße	E-Scooter-Stellplätze regulieren - bspw. durch Scooter-Scouts
Zebrastreifen frei halten	Fahrrad nur auf der Straße
	breitere Fußwege, mind. 2,50m

Ergebniscluster – Bus und Bahn attraktiver machen

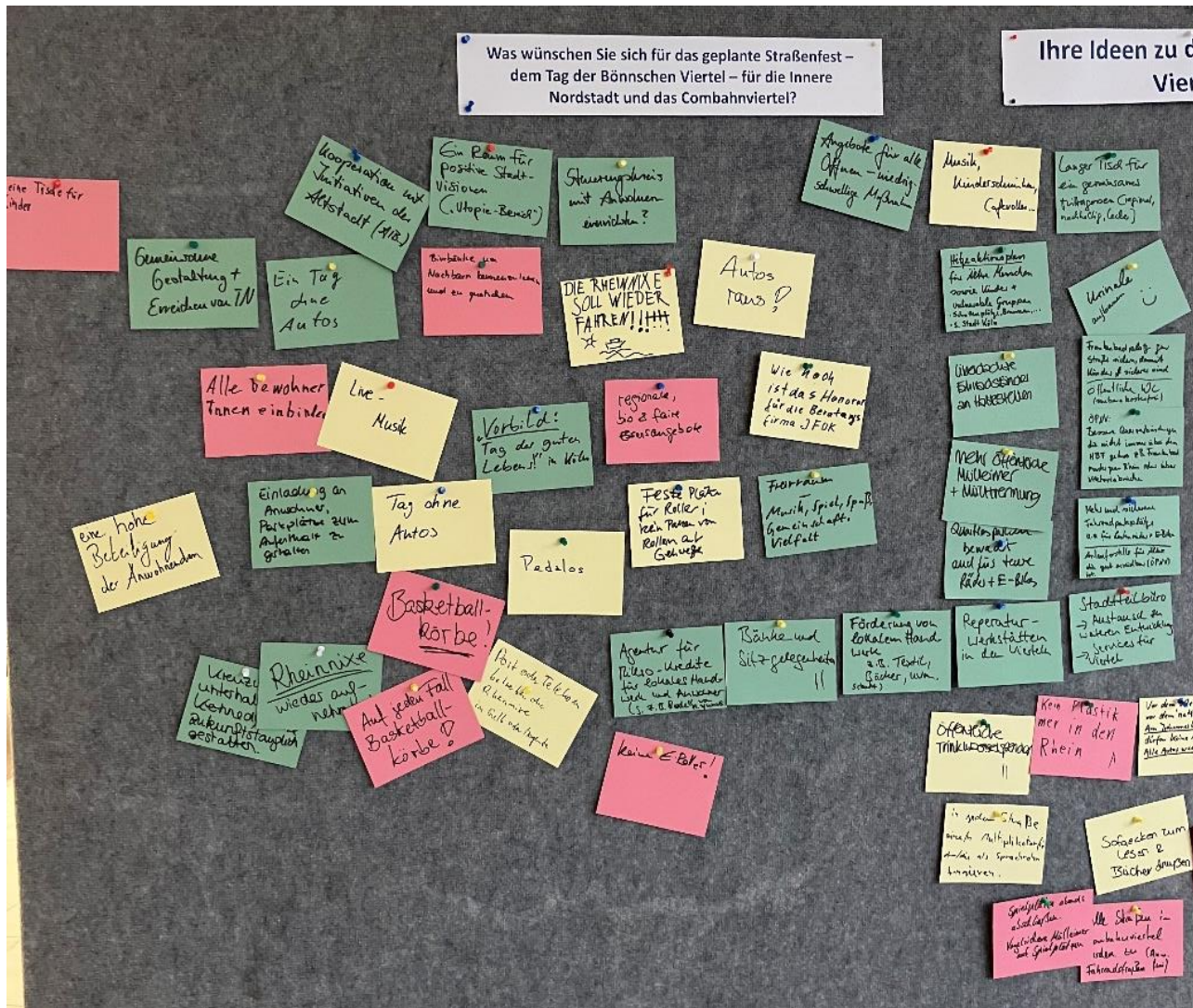
Combahnviertel	Innere Nordstadt
Einzelfahrten sind zu teuer	Je mehr Infrastruktur, umso kürzer die Wege
ÖPNV zuverlässiger machen mit höherer Taktung	Einzelfahrten sind zu teuer
SPNV stärken, bspw. Linie 17, Westbahn, Verlängerung der 63 / 61 bis Bischdorf/Hersel	ÖPNV zuverlässiger machen mit höherer Taktung
einheitliches Ticketsystem und ganztägig das Fahrrad mitnehmen in Bus, Bahn, Leihfahrrad, Fähre, (Seilbahn), etc.	digitale ÖPNV Anzeigetafeln am Stadthaus einrichten wie am Konrad-Adenauer-Platz
ÖPNV-Anlaufstelle für Ältere, die gut erreichbar ist	SPNV stärken, bspw. Linie 17, Westbahn, Verlängerung der 63 / 61 bis Bischdorf/Hersel
	einheitliches Ticketsystem und ganztägig das Fahrrad mitnehmen in Bus, Bahn, Leihfahrrad, Fähre, (Seilbahn), etc.
	ÖPNV-Anlaufstelle für Ältere, die gut erreichbar ist
	bessere Querverbindungen, die nicht immer über den HBF gehen - bspw. Frankenbad runter zum Rhein oder über Viktoriabrücke

Feedbackkonzept und Fotodokumentation

Konzept Feedbackinsel



Ergebnisse Feedbackinsel



Ihre Ideen zu den Bönnchen Vierteln

Was denke Sie, sollte sich konkret in den Bönnchen Vierteln ändern?

Was wünschen Sie sich für das geplante Straßenfest - dem Tag der Bönnchen Viertel - für die Innere Nordstadt und das Combahnviertel?

Ergebnisse Feedbackinsel

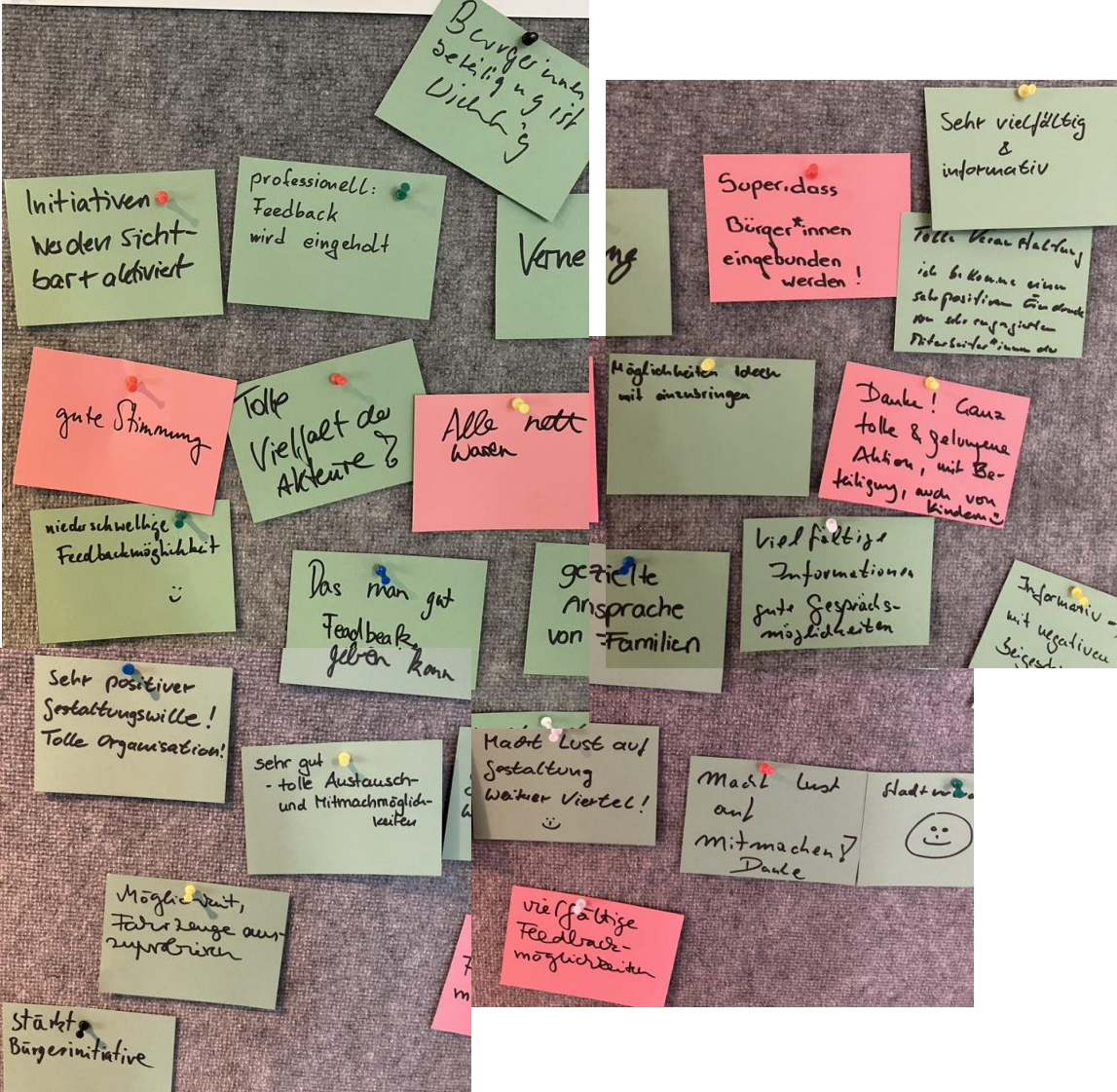


Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Was denke Sie, sollte sich konkret in den Bönnschen Vierteln ändern?

Was wünschen Sie sich für das geplante Straßenfest – dem Tag der Bönnschen Viertel – für die Innere Nordstadt und das Conbahnviertel?

Ergebnisse Feedbackinsel

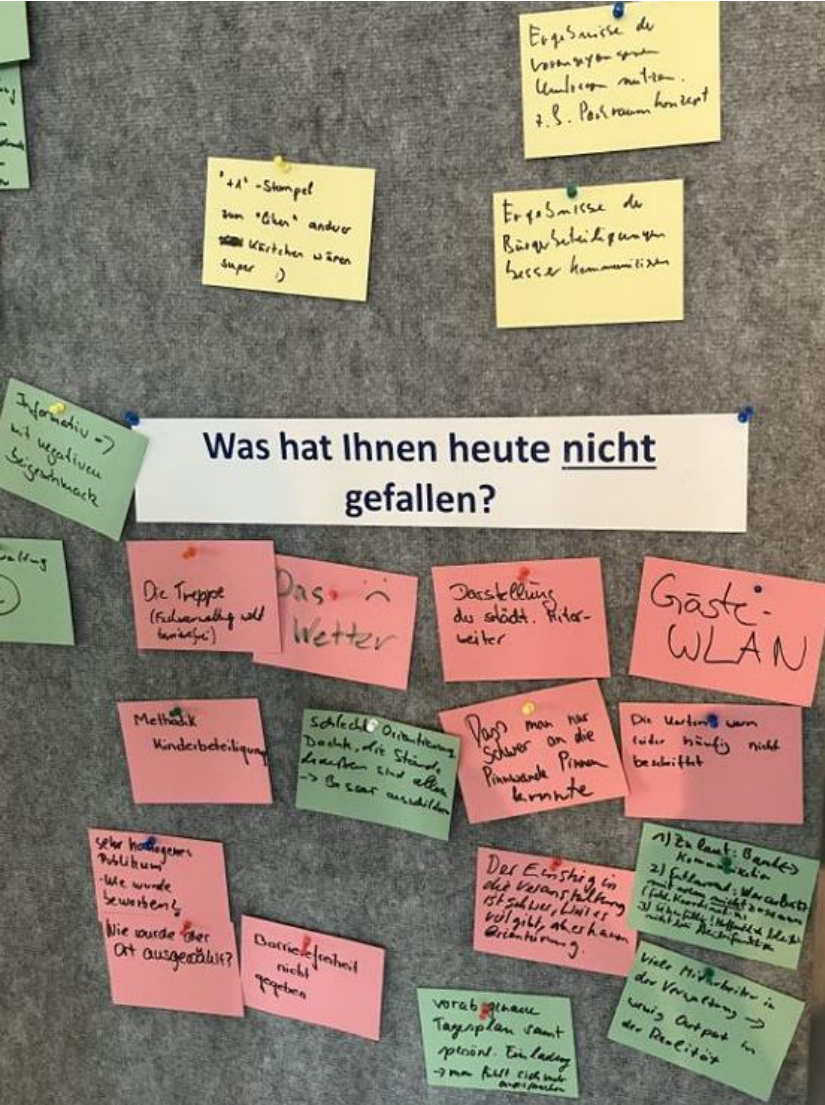


Ihr Feedback zum Auftaktfest
der Bönnschen Viertel

Was hat Ihnen heute
gefallen?

Was hat Ihnen heute
nicht gefallen?

Ergebnisse Feedbackinsel



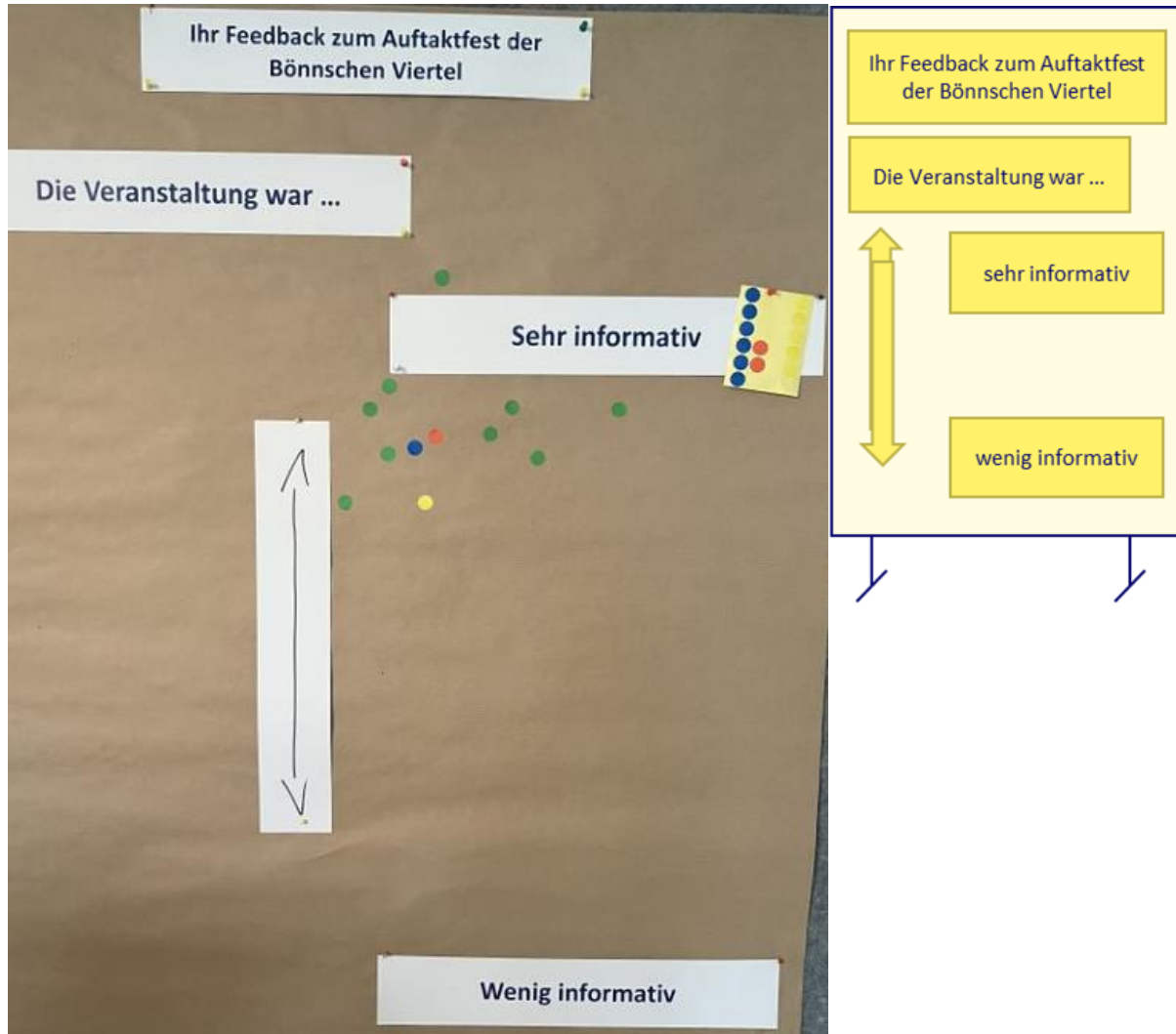
Ihr Feedback zum Auftaktfest der Bönnschen Viertel

Was hat Ihnen heute gefallen?

Was hat Ihnen heute nicht gefallen?



Ergebnisse Feedbackinsel



Konzept Online-Konsultation Bonn-macht-mit

Feedback Mobilitätswende

Moderationswände mit konkreten Fragestellungen:

- Abfrage von Zielen und Themen
- Konkrete Ideen und Anregungen für die Bönnschen Viertel
- Vorschläge Aktionen Tag d Bönnschen Viertel
- Feedback Mobilitätswende Ihre Fragen!

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (1)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Koexistenz der Verkehrsmittel	In den Vierteln wohnen Menschen aller Altersgruppen - viele von ihnen sind auf Mobilität angewiesen. Das bedeutet, dass alle Verkehrsmittel berücksichtigt werden müssen - auch Autos. Nicht jeder kann mit dem Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß zur Arbeit, Einkaufen Arzt etc. Das bedeutet auch Anwohnerparkplätze in ausreichender Zahl müssen erhalten bleiben.
Vorrang von sozialem Verkehr	In den Vierteln wohnen Menschen aller Altersgruppen - viele von ihnen sind auf sichere Wege und eine kostengünstigere Mobilität ohne eigenes Kraftfahrzeug angewiesen. Das bedeutet, dass klimaverträgliche Verkehrsmittel wie Fuss, Rad und ÖPNV alle begünstigt werden müssen - nicht mehr Autos. Gerade in Zukunft sind viele Familien, ältere Mitbürger mit höheren Mieten, bzw. geringer Rente darauf angewiesen sich günstig bewegen zu können und nicht vom Auto abhängig zu sein. Statt Anwohnerparkplätze sind bewußt barrierefrei zugängige Carsharing-Parkplätze zu verteilen im Viertel. Anwohner können die Stadthausgaragen nutzen. Die Stadt Bonn überprüft ebenfalls regelmäßig, ob die vorhandenen Garagen zum Abstellen der Privat-Pkw genutzt werden, oder die Flächen für anderes mißbraucht werden.
Gehwege frei halten	Um die umliegenden Haltestellen barrierefrei schnell erreichen zu können, sind die Gehwege auf diesen Hauptnetz-Routen mindestens 2,50 Meter aufzuweiten, dass auch Fußgängerbegegnungsverkehr möglich ist. Auch Eltern mit Kindern und kleinen Fahrrädern müssen sich hier gefahrlos bewegen können.
Radabstellanlagen	Um eine Mobilitätswende schnell und erfolgreich zu erreichen, müssen Radfahrer viel mehr Abstellanlagen vorfinden. Auch die Läden in der Inneren Nordstadt brauchen das! Dazu ist die Anzahl der Anwohner-Abstellplätze zu reduzieren, denn auf einem öffentlichen Pkw-Stellplatz können von 5-10 Fahrräder abgestellt werden!

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (2)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Parkraum- bewirtschaftung ohne Flächenfraß durch Parkscheinautomaten	Die Parkraumbewirtschaftung sieht alleine in der Inneren Nordstadt mehr als 70 Parkautomaten vor, obwohl dieser Platz viel sinnvoller (auch als Grünflächen) genutzt werden kann. Was für eine Verschwendung von Geld und zusätzliche Kosten, die erst mal erwirtschaftet werden müssen. Zukünftig werden nur noch Mobilfunk-Apps verwendet und vielleicht 2-3 Parkscheinautomaten mit Euros. Hoffentlich werden auch alle Geldkarten angenommen, sonst wäre es auch nicht "barrierefrei". Vielleicht sollten die vielen neuen Parkscheinautomaten auch nicht auf der Straße Fußgänger beim Straßenüberqueren behindern. Bitte in der Inneren Nordstadt 70 Carsharing-Stellplätze statt 70 Parkscheinautomaten!
Nordstadt exklusiv Handy-Parken	Nicht zuletzt sind Parscheinautomaten auch teuer. Sowohl in der Anschaffung, als auch in der Unterhaltung (Im Schlimmsten Fall sogar Leerung, weil Münzen akzeptiert werden) - ganz abgesehen vom hier und da auftretenden Vandalismusschaden oder Parkunfall mit stehendem Objekt. Sieht man von den Kosten ab, ist die Aufstellung von Parkautomaten außerdem wenig Umweltfreundlich (Material, Energie). Besser also man setzt gleich auf die Endgeräte der Autofahrer und weist ganze Zonen als exklusiv elektronisch zu bezahlende (oder anderweitig zu nutzende) Flächen aus. Die Stadt München macht vor, wie das Handyparken funktioniert und mit den in den Telefonen verbauten GPS-Koordinaten lässt sich das noch viel granularer umsetzen. Wer kostenpflichtig parkt startet seinen Parkvorgang auf seinem Telefon und beendet ihn auf dieselbe Art und Weise. So lassen sich sogar unterschiedliche Tarife für Kurz- Mittel und Lanzeitparkvorgänge umsetzen und die Kontrolle erfolgt einfach über das Kennzeichen des Fahrzeugs. Auch ist es in so einem System banal, Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen (Anwohner, Hebammen, Sozialdienste, ...) zu kennzeichnen und anders zu behandeln. Die durch den Verzicht auf Automaten eingesparten Gelder können in entsprechende Infrastruktur investiert werden (abgesehen von Servern und Equipment für die Kontrolle auch in Fallback-Lösungen und tatsächlich erreichbare Hilfe-Hotlines bei Ausfall des Mobiltelefons).

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (3)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Ausbau des SPNV als Pfeiler der Mobilitätswende	Als ein wichtiger Pfeiler der Mobilitätswende muss der SPNV (schienegebunder Personennahverkehr) unbedingt gestärkt werden. Neben der positiven Entwicklung bzgl. der Niederkasseler Stadtbahn (Linie 17) sollten im Bonner Stadtgebiet endlich die Projekte Westbahn und, vor allem, die Verlängerung der 63 / 61 bis Buschdorf/Hersel mit Nachdruck voran getrieben werden.
Lieferverkehr auf Rad- und Fußwegen	In Bonn tritt es immer wieder auf, dass Lieferverkehr Rad- und Fußwege blockiert. Und wenn man die Fahrer:innen darauf anspricht kommt oft die Gegenfrage, wo sie sich denn stattdessen hinstellen sollen. Und sie haben oft Recht: In Bonn gibt es gerade in der Nähe des Einzelhandels und Restaurants wenn überhaupt nur sehr wenig Entladeplätze. Wenn Rad- und Fußverkehr gefördert werden soll, muss auch dafür gesorgt werden, dass der Lieferverkehr Alternativen hat als sich an den Fahrbahnrand zu stellen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (4)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Vielfalt an Verkehrsmitteln	Mobilitätswende bedeutet für mich vor allem eine Vielfalt an Verkehrsmitteln, die relativ einfach kombiniert werden können - auch durch ein möglichst einheitliches Ticketsystem: ich würde mir wünschen, dass ich mit ein und demselben Ticket Bus, Bahn, Leihfahrrad, Fähre, (Seilbahn), etc. nutzen kann und damit möglichst schnell jede Ecke von Bonn erreichen kann.
Unkomplizierte Fahrradmitnahme	Dazu gehört auch eine unkomplizierte und einheitlich geregelte, ganztägige Fahrradmitnahme.
Nahverkehr günstiger/aktiver machen	Die Nahverkehrstickets im VRS-Gebiet sind deutlich zu teuer: Trotz der hohen Parkgebühren in der Innenstadt ist es in vielen Fällen immer noch günstiger, kurz mit dem Auto in die Stadt zu fahren als mit dem ÖPNV (wenn man nicht gerade ein Monatsticket oder zukünftig ein Deutschlandticket hat). Solange der ÖPNV teurer, unzuverlässiger und unbequemer als das Auto ist, werden viele - verständlicherweise - weiterhin das Auto nutzen! Außerdem sollte der ÖPNV unkompliziert mit anderen Verkehrsmitteln (Leihfahrräder, Carsharing, Fähren, etc.) kombinierbar sein.
Zukünftig Ergänzung Deutschlandticket um günstige Einzelticket	Ich stimme ihnen hier voll und ganz zu. Zwar wird mit dem Deutschlandticket ein wichtiger Schritt für Pendler gemacht, aber viele Menschen fahren nur drei- oder viermal im Monat in die Innenstadt. Hier wäre ein Ausbau der Park&Ride-Infrastruktur in den Aussenbereichen und eine Vergünstigung von Einzeltickets zentral um den Anreiz, mit dem Auto bis ins Zentrum zu fahren zu reduzieren.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (5)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Es geht nicht nur um Mobilität, Autos können mehr	Unabhängig von der Mobilität wird scheinbar vergessen, dass private KFZ nicht nur als Fahrzeuge genutzt werden. Sowohl in der Umgebung der Wohnung, als auch bei Einkäufen in den Vierteln oder beim Ausgehen am Abend erfüllt ein Auto eine weitere wichtige Funktion als sichere saubere Aufbewahrungsmöglichkeit. Beim Einkaufen werden die Waren zwischenzeitlich sicher im Auto eingeschlossen, bevor weitere Geschäfte oder Gastronomie/Kultur etc. angesteuert wird. Ohne entsprechende Lagermöglichkeit setzt man sich nicht mit dem Wocheneinkauf in ein Restaurant oder geht noch gemütlich weiter Einkaufsbummeln. Nutzt man am Abend das Angebot der Gastronomie, ein Kino oder Ähnliches, dient das Auto oft als Ablage für Garderobe, das zweite Paar Schuhe oder gar Wertsachen, die dort besser aufgehoben sind als an einer Garderobe, so es diese überhaupt gibt. Größere Faltkisten für Einkäufe, Kindersitze oder Zubehör wie Werkzeuge, Sportartikel etc. lagern ebenfalls oft eher im abgestellten Fahrzeug, als jedes Mal in Keller oder Wohnungen getragen werden zu müssen. Möchte man die Mobilitätswende so gestalten, dass das Auto verzichtbarer wird, müssen auch diese Aspekte der Nutzung einbezogen werden. Ob dies durch Schaffung entsprechend attraktiver sicherer Zwischenlager (Schließfachanlagen) oder durch andere Lager- und Transportmöglichkeiten (Micro-Depots, zentrale Lager mit Radlogistik, ...) erfüllt wird, dürfte unerheblich sein. Der Nachteil durch den Verzicht aufs Auto lässt sich hier jedenfalls nicht durch weniger geeignete Verkehrsmittel oder Sharing-Konzepte auflösen, denen der (hinreichend) sichere private Raum fehlt.
All die von ihnen gelisteten	All die von ihnen gelisteten zusätzlichen Vorteile von Autos wirken für mich eher wie Luxusprobleme, mit Ausnahme vielleicht des Wocheneinkaufs. Und bei diesen Problemen bin ich persönlich absolut nicht der Ansicht, dass die gewaltige Menge an Platz sowie die verringerte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, welche geparkte Autos in Anspruch nehmen, diese wert sind. Wo ich ihnen zustimme ist das zentrale, öffentlich nutzbare Zwischenlager praktisch wären, hier könnte vielleicht eine Kooperation mit der Post und ihrem System der Packstationen angestrebt werden.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (6)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Aufbewahrung...	Unsere Familie hat kein Auto und trotzdem gab es noch nie Probleme mit der Aufbewahrung. Ich finde die Argumente für Micro-Depots aber durchaus sinnvoll. Denn Autos brauchen rund 12-15 Quadratmeter öffentliche Fläche, die viele gerne gratis nutzen möchten, und das muss hinterfragt werden.
Verkehrsregeln auch für Radfahrer	Auch wenn sich das Fahrrad als präferiertes Fahrzeug der Mobilitätswende präsentiert, es wird viel zu oft regelwidrig genutzt. Fahrräder auf Gehwegen, gegen Einbahnstraßen (ohne entsprechende Ausnahme), über jede rote Ampel hinweg, frei wechselnd zwischen Verkehrsflächen für Autos, Fahrräder und Fußgänger - das Verhalten der Radfahrer gefährdet oft sie selbst, andere Radfahrer und in den meisten Fällen Fußgänger. Egal wie umweltfreundlich das Fahrrad ist, auch dieses Verkehrsmittel führt durch die konsequente Nichteinhaltung der Verkehrsregeln zur Verärgerung. Wenn das Radfahren also weiter als Lösung angepriesen werden soll, dann sollten auch die entsprechenden Voraussetzungen für ein Miteinander geschaffen werden. Entweder wird den Radfahrern ihr Verhalten explizit erlaubt, damit sich alle anderen Verkehrsteilnehmer darauf einstellen können oder die Einhaltung der Regeln für fahrende (und abgestellte) Fahrräder müssen besser durchgesetzt werden. Vielleicht helfen Kennzeichen an Fahrrädern ein wenig gegen das Gefühl der Unbelangbarkeit mancher Benutzer, vermutlich gibt es aber sicher bessere Ideen.
Problem der Infrastruktur, nicht der mangelnden Strafen.	Hier ist leider ein zentrales Problem die (trotz Radentscheid immer noch) mangelhafte Infrastruktur für den Radverkehr. An sehr vielen Stellen ist die Benutzung des Rades auf der Straße fast schon selbstmörderisch (hier seien der Bertha-Platz Richtung Rhein, die Sankt Augustiner Straße sowie der Belderberg genannt). Und auch an sicheren Abstellmöglichkeiten mangelt es massiv, so dass Fahrräder oft nur am nächsten Laternenpfahl gegen Diebstahl gesichert werden können, was sie leider auf dem Gehweg platziert. Natürlich gibt es auch rücksichtslose Radfahrer welche rote Ampeln überfahren oder keine Rücksicht auf Fußgänger nehmen, aber die große Mehrheit der Rechtsverstöße liegt an der Weigerung oder Unfähigkeit der Politik und Verwaltung den Radentscheid endlich umzusetzen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (7)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Teilhabe für lokales Gewerbe und Gründungen	Bei der Umsetzung der Verkehrswende soll sichergestellt werden, dass die entstehenden Lösungen nicht vollständig in die Hände der Marktteilnehmer fallen, die ohnehin schon eine Marktbeherrschende Stellung einnehmen. Es soll also auch für kleine und neu zu gründende kleine Unternehmen die Möglichkeit geben, sich an den Lösungen zu beteiligen und an deren Wertschöpfung teilzuhaben. Dies soll sowohl im Hinblick auf bürokratische Hürden, als auch auf Anforderungsschwellen für Ausschreibungsverfahren berücksichtigt werden. Gerade bei der Vergabe von Genehmigungen und Lizenzen (wie beispielsweise für Fahrrad-Taxi und Befahrungs-/Abstellgenehmigungen) und dem Zugang zu Ressourcen (Depots, Hubs, Lagerplätze, Stromversorgung, ...) soll eine Bevorteilung großer finanzkräftiger Bewerber gegenüber neu entstehenden kleinen Marktteilnehmern weitestgehend ausgeschlossen werden. Die Lösungen sind so zu implementieren, dass eine fair verteilte Nutzung in Abhängigkeit vom Lösungsbeitrag und nicht vom (zu erwartenden) Marktanteil abhängt - selbst dann nicht, falls eine Standardisierung angestrebt ist. Diese wäre dann durch geeignete offene Plattformen sicherzustellen, statt einzelne Anbieter zu bevorzugen. Die Verkehrswende kann nur funktionieren, wenn die Bereitschaft mitzuwirken groß genug ist. Diese Bereitschaft steigt mit der Möglichkeit für viele, ihren Lebensunterhalt in diesen neuen Geschäftsfeldern zu erwirtschaften. Sie sinkt mit der Erkenntnis, sich bestenfalls noch als Ausliefer-Radfahrer:in für die großen Gewinner des Verteilungswettbewerbs verdingen zu können.
Tempo 30 auf Hochstaden- und Kaiser-Karl-Ring	Mir scheint, beim Thema Bönnsche Viertel stehen sehr die ohnehin schon weitestgehend verkehrsberuhigten innere Bereiche, zum Beispiel der Nordstadt, im Fokus. Ich fände es wichtig, dass auch die Ringe in den Fokus genommen werden. Entlang des Hochstadenrings und des Kaiser-Karl-Rings wohnen sehr viele Menschen, sehr dicht an der Straße. Die Lärmbelästigung durch Autos ist hier enorm hoch, bis in die späten Abendstunden. Hinzu kommen gerade am Wochenende Autoposer, die einen unheimlichen Lärm machen. Als Anwohner möchte ich anregen, dass man auf diesen Straßen Tempo 30 einführt. Das sorgt für eine enorme Minderung des Lärms, ohne dass der Autoverkehr spürbar beeinträchtigt würde (siehe Reuterstraße). Ich bin selbst auf das Auto angewiesen, um damit zum Job außerhalb von Bonn zu pendeln, und muss dadurch oft durch die Stadt fahren. Ich kenne daher "beide Seiten" (Autofahrer / Anwohner), und Tempo 30 wäre ein unglaublicher Gewinn für die Anwohner, ohne dass man als Autofahrer große Einschränkungen hätte.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (8)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Teilhabe für alle	Mobilitätswende bedeutet, dass wir gemeinsam den Platz nutzen können. Dazu müssen Autos Platz abgeben damit die anderen Verkehrsteilnehmer mehr Platz bekommen. Das betrifft sowohl den ÖPNV, das Fahrrad als auch Fußgänger. Die Thematik muss auf objektive Fakten basieren und die Emotionalisierung muss aufhören. Jeder Verkehrsteilnehmer fühlt sich persönlich angegriffen und das darf nicht sein und ist so ja auch nicht gewollt. Vor dem Hintergrund der Klimakrise müssen wir eine Umverteilung des Verkehrs in der Stadt erreichen, was bedeutet, dass sich die Teilnehmer auf den ÖPNV und Fahrrad etc. umverteilen. Gerade in der Stadt gibt es viel Potential die Verkehrsteilnehmer vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzuverteilen. Das bedeutet aber nicht, dass Autofahren verboten werden soll. Aber es muss einfach sein mit den anderen Verkehrsmitteln seine Ziele in der Stadt zu erreichen. Dazu können 30er Zonen beitragen, als auch die Umverteilung des Platzes, sprich weniger Spuren für die PKW und weniger Parkplätze:
Rückgabe der Privilegien von Autofahrern an andere Verkehrsteilnehmer	Für mich bedeutet die Mobilitätswende den motorisierten Individualverkehr durch bessere Alternativen und ein unbequem machen als alltägliche Mobilitätsoption aus den Städten zu verdrängen. Insbesondere eine Rückgabe der Straßen für den Fuß und Radverkehr sowie die Gestaltung von Aufenthaltsmöglichkeiten sind hier zentral. Dies wird zum einen erreicht indem das Parken nur noch auf explizit ausgewiesenen Parkplätzen (Quartiersgaragen oder von kommerziellen Anbietern) und Privatgrundstücken erlaubt wird, statt an allen möglichen und unmöglichen Stellen auf Straßen und Gehwegen Privatbesitz abzuladen welcher diese zerstört und unübersichtlich->gefährlich macht. Zum anderen muss die Fahrt durch die Stadt auf möglichst wenige Strecken oder eine Umgehungsstraße geführt werden, durch eine Straßengestaltung die höhere Geschwindigkeiten als 10-20 Km/h unmöglich machen und sogenannte "Modalfilter" und Einbahnstraßen. Für mich bedeutet die Mobilitätswende in den Bönnschen Vierteln ebendiese Schritte umzusetzen: Das Parken insbesondere auf Gehwegen ersatzlos streichen und auch auf den Straßen nach und nach minimieren, während am Rand des Viertels eine Quartiersgarage eingerichtet wird. Außerdem auf Kreuzungen Modalfilter in Form von Blumenkübeln oder Grünflächen aufstellen sowie Einbahnstraßen ausweisen um den Durchfahrtverkehr von Autos zu minimieren.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (9)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Polemik	<p>Dem kann ich nicht zustimmen - wo sollen denn all die Quartiersgaragen, z. B. in der Nordstadt, entstehen? Sollen dafür Häuser abgerissen werden? Oder vielleicht bestehende Grünflächen versiegelt werden? Letztlich gibt es keine "Autofahrer", sondern nur Menschen, die jeweils einen Teil ihrer Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder eben mit dem Auto zurücklegen. Für alle zurückzulegenden Wege muss es gute Lösungen geben, und das bedeutet nicht, dass das Auto automatisch zu verteufeln ist. Klar macht es Sinn, innerhalb der Stadt mit dem Rad zu fahren, und das muss so attraktiv wie möglich werden. Gleichzeitig hat das Auto unschlagbare Vorteile wenn man zur Arbeit aufs Land pendeln muss, die Familie besuchen will oder sich in der Natur erholen möchte: Erreichbarkeit, Schnelligkeit, Flexibilität, Ruhe, Privatsphäre - ja, auch die letzten beiden Punkte sind für die menschliche Existenz und das Wohlbefinden wichtig, und diese findet man im ÖPNV leider fast nie. Es kann hier also nicht um eine "Verdrängung" gehen, sondern um ein sinnvolles Mit- und Nebeneinander. Und zur polemischen Aussage "Privatbesitz nicht auf öffentlichen Flächen abladen" - die zunehmende Anzahl an Lastenrädern sind auch Privatbesitz, die eine beträchtliche Größe erreichen (2-3 Lastenräder = 1 Auto). Diese sowie alle Privaträder müsste man nach dieser Logik auch aus den öffentlichen Flächen "verbannen". Was natürlich keinen Sinn macht.</p>

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (10)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Das ist kein Verdrängungswettbewerb	<p>Man gewinnt leicht den Eindruck, die Mobilitätswende sei der Rahmen, um jetzt endlich diese oder jene in die Schranken zu weisen und den einen zu nehmen, was die anderen glauben es stünde ihnen zu. Das klingt ein wenig nach Umverteilungsrufen mit einem Anhauch von "jetzt enteignen!" - fast so, als wäre jedes Auto nur angeschafft worden, um Fußgängern und Radfahrern "ihre" Straße wegzunehmen. Es lässt sich sicher nicht bestreiten, dass ein Auto mehr Raum einnimmt, als ein Fußgänger oder dass Fußgänger nicht über die Hälfte des Tages einen Platz auf dem Bürgersteig belegen. Andererseits ist der aktuelle Zustand ja nicht zufällig oder gar durch böswillige Machenschaften entstanden, sondern das Ergebnis der bisherigen Lösungen für die Probleme und Bedürfnisse vieler Menschen. Dass diese Bedürfnisse und Probleme nicht einfach verschwinden, wenn man jetzt überall Autos verbietet und verdrängt, sollte auch einleuchten. Vielleicht hilft es ja in der Diskussion, wenn man die zugrundeliegende Fragestellung aus einer anderen Perspektive betrachtet und sich mehr auf die Bedürfnisse und Probleme konzentriert, die zum ist-Zustand geführt haben und die Maßnahmen dann erst den neuen Lösungen dieser Probleme folgen lässt. Also warum z.B. wollen Handwerker Parkplätze in der Nähe der Wohnungen, in denen sie ihre Arbeit verrichten sollen? Weshalb wollen Menschen einen Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnung? Welchen Nutzen hat dieses oder jenes Verkehrsmittel außer der reinen Mobilität noch? Lassen sich die Probleme mehrerer Menschen mit weniger Ressourcen (also beispielsweise weniger, dafür gemeinsam genutzte Fahrzeuge) lösen? Welche Anforderungen gibt es für Ersatzangebote, wenn man bereit sein soll auf die bisher erreichten Verbesserungen der Lebensumstände teilweise zu verzichten? Welchen Beitrag können auch diejenigen leisten, die nicht als Autofahrer teil des Problems sind, sondern als Radfahrer oder Fußgänger zur einen Lösung und zum anderen Problem beitragen? Um eine Wende sein zu können, braucht es gemeinsame Ziele und gemeinsamen Einsatz - nicht Gewinner und Opfer.</p>
Wunderbar formuliert, volle Zustimmung	Wunderbar formuliert, volle Zustimmung!

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (11)

Ihre Gedanken zur Mobilitätswende

Titel	Beitragstext
Private Selbstorganisation stärken	Bei den Bemühungen um neue Konzepte wie etwa sharing-Angebote sollte vor allem auch die private Initiative vor Ort gefördert werden, statt sich nur auf Angebote der großen Anbieter zu verlassen. So könnte beispielsweise die gemeinsame Nutzung von KFZ durch mehrere Firmen oder Privatpersonen eine nachhaltigere Lösung sein, als Raum für bevorzugte Anbieter zu reservieren und die professionellen Car-Sharing-Angebote zu bevorteilen. Das kann bei Parkraum anfangen, der lokalen Gruppierungen zum Car-Sharing vorbehalten ist oder durch kostenfreie Anwohnerparkausweise für nachweislich ausreichend geteilt verwendete Fahrzeuge unterstützt werden. Auch denkbar ist eine Infrastruktur, um private Fahrzeuge aller Art (also auch Lastenräder, E-Bikes, Segways, etc...) leicht und ohne teure Modifikationen gemeinsam benutzen zu können - z.B. durch geeignete Schlüsseltresore an geeigneten Parkplätzen. Vielleicht lassen sich auch zur gemeinsamen Nutzung von Mobilitätslösungen gegründete Vereine direkt fördern, um etwa der Allgemeinheit kostenfrei zugängliche Lösungen zur Verwaltung geteilter Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, oder die geteilten Fahrzeuge dieser Organisationen von Steuern und Abgaben zu befreien oder dahingehend zu erleichtern.
Pflasterung im nördlichen Bereich der Altstadt	Große Teile der inneren Nordstadt haben ein attraktives Pflaster. Dieses trägt wesentlich zu einem schönen Stadtbild bei, gibt dem Viertel einen Altstädtischen Charakter und kommt Fußgängern zugute. Diese Pflasterung sollte man auf die nördlichen und westlichen Bereiche der Inneren Nordstadt (z. B. Dorotheenstraße, Adolfstraße, Im Krausfeld, Am Frankenbad etc.) ausweiten, um dem Viertel vollständig diesen schönen urbanen Charakter zu verleihen. Es entschleunigt zusätzlich den noch verbleibenden Autoverkehr und auch den Radverkehr, was den Fußgängern zugute kommt. Asphaltiert bleiben können ja die notwendigen Verbindungsstraßen Kölnstraße, Kaiser-Karl Ring, Bornheimer Straße und Thomastraße.
Positives Beispiel für Fuß-/Radverkehr	Ich möchte einmal die beste Straßenquerung Bonns für den Fuß-/Radverkehr erwähnen: die Kreuzung Bröltalbahnhof/Von-Sandt-Straße. Solche Querungen brauchen wir viel mehr in Bonn insgesamt, in den Bönnschen Vierteln sollten sie zuerst entstehen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (12)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Parkraum-bewirtschaftung Combahnviertel	Parkraumbewirtschaftung, um den Durchgangs- und Ausflugsverkehr zu reduzieren. Anwohnerparkplätze in ausreichender Anzahl und zu fairen Preisen
Wasserspielplatz	Wir würden uns mit einigen Eltern über einen Wasserspielplatz freuen, z. B. könnte der kleine Hügel auf dem Spielplatz in der Jahnstraße genutzt werden. Auch auf dem Rathausvorplatz wäre ein bisschen Wasser für die Kinder schön. Wichtig wäre natürlich, dass es irgendwie nachhaltig genutzt wird und kein Wasser verschwendet wird.
Mehr Bepflanzung mit Grünpatenschaften	Ich fände Hochbeete im Viertel toll, die in Grünpatenschaft von der Nachbarschaft gepflegt werden können. Mehr Grün allgemein wäre toll.
Aufenthaltsflächen im Combahn-Viertel	An Straßenecken und freien Flächen wären Bänke, Pflanzkübel und Spielgeräte für Kinder schön, um kleine, freundliche Aufenthaltsflächen zu schaffen. Konkrete Ecken wären z.B. Straßenkreuzungen an Kaiser-Konrad- und Combahnstraße, aber auch freie Flächen wie der verlotterte Bolzplatz an der Ecke Bröltalbahnhof/Von-Sandt-Str. Hier könnte man schöne Ecken für die Nachbarschaft zum Treffen und Draußensein schaffen, gerade auch für Familien, die keinen eigenen Garten haben.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (13)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Innere Nordstadt	Um die Infrastruktur zu erhalten und Handwerkern / Pflegediensten die Arbeit zu ermöglichen, sollten geregelte Zugänge für Autos (evtl. durch Berechtigungen) eingerichtet werden. Eine Reduzierung der Autos könnte durch Ausbau der Car-Sharing-Angebote und sichere, wettergeschützte Fahrradparkmöglichkeiten erreicht werden. Für Besucher / Anwohner wünsche ich mir ausgewiesene Bereiche in (Quartiers-)parkhäusern.
Berechtigungen reichen nicht, es fehlen die Flächen	Eine Berechtigung alleine reicht noch nicht aus. Damit Handwerker (die könnten ggf. auch anders zum Ziel kommen - z.B. durch Umladen an einem Micro-Depot/Parkplatz auf ein Lastenrad) und Pflegekräfte für akute/kurzfristige Einsätze möglichst nah ans Ziel kommen, ist es erforderlich entsprechende Flächen zu haben, um diese Nutzung für alle verträglich zu gestalten. Bereits jetzt ist es ein Problem, wenn die Ambulante Pflege, das Essen auf Rädern und Lieferverkehre in zweiter Reihe oder in Einfahrten stehen, weil es keine Ladezonen gibt oder diese durch Falschparker, Mülltonnen, Baucontainer etc. belegt sind. Kommt es in der Altstadt zu einem Rettungseinsatz, steht der Rettungswagen mangels Alternative mitten in den einspurigen Einbahnstraßen und hält für die Dauer des Einsatzes (meist länger als 30 Minuten) den kompletten Verkehr auf, weil es in der Regel keine Kollateralen gibt. Die Radfahrer weichen dann oft über die Bürgersteige aus (fahrend, nicht schiebend natürlich), bisweilen auch Mofas und Motorräder. Dies ließe sich eventuell durch besondere Liefer- und Sperrflächen lösen, die entweder durch berechnete kurzfristig genutzt oder ggf. sogar im voraus gebucht werden können, falls beispielsweise für Handwerksarbeiten, Umzüge oder Anlieferungen Platz benötigt wird. Da wiederum wird nur bei fortschreitender Digitalisierung und Selbstbedienung möglich sein - niemand möchte für eine kurzfristige Sonderparkerlaubnis Tage vorher einen Antrag stellen müssen, der dann der allgemeinen Überlastung städtischer Sachbearbeitung anheim fällt.
Verbesserung der Aufenthaltsqualität innerhalb des Viertels (Altstadt)	Erweiterung der Grünflächen durch Grünpatenschaften, mehr Sitzbänke, ausreichend Mülleimer, ein freies Trinkwasserangebot und eine öffentliche Toilette...-Je mehr entspannte Begegnungsmöglichkeiten es gibt, um so lebendiger wird das Viertel.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (14)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Valet-Parking	Gäbe es einen Service, der ein KFZ nach dem Ausladen zuhause auf einen geeigneten Parkplatz bringt und auf kurzfristige Bestellung wieder zurück zum Haus bringt, fiele ein wesentlicher Grund für Parkplätze in den Wohngebieten weg. Das Angebot kann auch nahtlos mit einem Hol- und Bringservice für ein Car-Sharing-Angebot integriert werden, da es unerheblich ist, ob es sich um ein Privatfahrzeug oder ein Mietfahrzeug handelt. Privat gehaltene KFZ können so sogar mit mehreren Parteien geteilt genutzt werden. So können Einkäufe, Angehörige (Kinder, Ältere) und andere Lasten bis direkt vor die Wohnung gefahren und dort ausgeladen werden, ohne dass jemand danach das Auto parken fahren und den Heimweg zu Fuß (oder mit anderen, nicht immer geeigneten Verkehrsmitteln) zurücklegen muss.
Nordstadt - Sicherer Schulweg	Sowohl für die Kinder aus dem Viertel von zuhause aus, als auch für einen Weg von der Schule bis zu einem geeigneten Treffpunkt/Parkplatz zum Bringen und Abholen der Kinder können sichere Schulwege Teil des Verkehrskonzepts werden. Durch besondere Markierung dieser Wege finden die Kinder die sicherste Route zur und von der Schule. Für die anderen Mitmenschen signalisiert sie einen Aufruf zu besonderer Rücksichtnahme auf Schulkinder und hält dazu an gemeinsam auf die Kinder und ihren sicheren Weg zu achten. Durch das Einbinden von Eltern-Treffpunkten/-Ladezonen kann auch der Verkehr (und Stau) der Kinder bringenden und abholenden vor der Schule an diese Treffpunkte verlegt werden, an denen das Parken/Halten sowohl für Autos, als auch für nicht weniger störende (bzw. Fußgänger gefährdende) Lastenräder möglich ist. Eine Beispielhafte (und vermutlich vorbildliche) Umsetzung aus der Comunidad de Valencia ist die Kennzeichnung des Schulwegs mit eigens dafür aufgestellten Wegweisern zu den Schulen, die sich durch ihre Pfosten in Form eines Bleistifts sofort abheben und den Sinn erkennen lassen. [Beispielfoto: https://pbs.twimg.com/media/DeDcQnKW4AYSnas.jpg] Für die Marienschule könnte der Treffpunkt beispielsweise am Parkplatz des Frankenbads oder an der Bushaltestelle in der Vorgebirgsstraße daneben sein.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (15)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Digitalisierung der Parkraumüberwachung	Um die Akzeptanz für Veränderungen in der Parkraum-Neuverteilung/Reduktion zu schaffen, ist eine umfassendere und unmittelbarer wirksame Durchsetzung der geltenden Regeln erforderlich. Viel zu oft sind Ladezonen zugeparkt, Kurzzeit-Parkplätze mit Parkscheibe oder Parkautomaten viel zu lange belegt, Anwohnerparkflächen von Falschparkern blockiert. Da es den Mitarbeiter:innen des Ordnungsamt längst nicht möglich ist, die Parksituation auch nur annähernd zeitnah zu kontrollieren, sollte die Parkraumüberwachung zeitnah digitalisiert werden. Das kann beispielsweise durch Begrenzung der Aufenthaltszeit für nicht Anwohner:innen, Handwerker etc. (Kennzeichenscanner an Zufahrts-/Ausfahrtspunkten), Belegungsmessung an Parkplätzen (Bodensensoren, Überkopf-Kameras, etc.) und durch effizientere Kontrollen (Befahren mit Kontroll-KFZ mit Kennzeichenscanner) erfolgen. Parkausweise und Ausnahmegenehmigungen sollten nicht mehr durch Papier-Ausweise im Fahrzeug, sondern durch die Hinterlegung von Kennzeichen abgebildet werden. Ist diese Zuordnung auch noch im Self-Service durch die Inhaber:innen der Genehmigungen unbürokratisch zu ändern, stellen auch Ersatzfahrzeuge, Mietwagen, Besucher etc. kein Problem mehr dar.
Nordstadt - Der Skateboard-Fahrradweg	Die gerade auch in der Nordstadt gerne genutzten Longboards und Cruiser-Skateboards sind laut StVO §24 dem Fußgängerverkehr zuzurechnen. Gerade beim Ausbau der Radwege wäre jedoch deren Nutzung zur Fortbewegung mit dem Skateboard sowohl für die Fahrer:innen, als auch für die Fußgänger nicht nur sicherer, sondern auch attraktiver. Einerseits sind die Radwege erheblich ebener als die meisten Bürgersteige, andererseits profitieren Fußgänger von der Trennung des Verkehrs, da diese selbst bei vorbildlichem Verhalten der Skateboardfahrer:innen oft nicht wissen, wie sie sich verhalten sollen. Eine offizielle Freigabe der Radwege in der Nordstadt (ggf. in ganz Bonn) für Skateboards schafft hier klare Verhältnisse und macht diese alternative Fortbewegungsart attraktiver. Immerhin kann man ein Skateboard - anders als Scooter oder Fahrräder - beim Erreichen des Zeils (oder der Fußgängerzone) einfach aufheben und tragen oder an den Rucksack schnallen. Außerdem schadet ein Wenig Californien-Feeling sicher nicht der Attraktivität der Bönnschen Viertel.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (16)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Velo-Hub	<p>Abgesehen von Abstell- und Ladezonen für Lastefahrräder in den Wohngebieten der Nordstadt sollte ein Fahrrad-Hub eingerichtet werden, an dem es möglich ist, KFZ zu parken und auf Lastenräder umzuladen. Diese können am Hub wahlweise Vermietet (Sharing), sicher abgestellt (Privatbesitz) oder als Service mit Fahrer:in (Velo-Taxi, Fahrrad-Kurier/Lieferdienst) angeboten werden. Eine Möglichkeit zur Teilhabe kleiner und kleinster Anbieter sollte gewährleistet sein. Für eine sinnvolle Nutzung sind Möglichkeiten zum Aufenthalt für Fahrer:innen und zum Wettergeschützten Umladen/Umsteigen erforderlich. Dies kann beispielsweise wie eine größere Haltestelle mit Überdachung der Fahrbahn (für Taxi/Bus-Velotaxi bzw. Lieferfahrzeug-Lastenrad) ausgestaltet sein. Ggf. lassen sich bereits vorhandene Strukturen entsprechend wiederverwenden (z.B. unter Brücken statt neuer Dächer). Es sollte ein Gastronomieangebot vorgesehen sein, um Wartezeiten für Fahrer:innen und Fahrgäste attraktiv gestalten zu können).</p>

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (17)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Begrenzung Free-Floater	<p>Nicht zuletzt durch die Car-Sharing-Firma Miles entstehen regelmäßig Probleme mit Park- und Ladeflächen in der Nordstadt. Sicherlich ist es Sache der Fahrer:innen solcher Angebote, das genutzte Fahrzeug korrekt zu parken. Allerdings machen es sich die Anbieter zu einfach, wenn sie einfach sagen man möge das Ordnungsamt rufen und das Fahrzeug abschleppen lassen. Primär dauert das nämlich erheblich zu lange, bis sowohl die Mitarbeiter:innen des Ordnungsdienstes vor Ort sind und bis dann ein Schleppfahrzeug das Problem löst. Das ohnehin schon personell angespannte Ordnungsamt verliert dann regelmäßig Zeit, um auf das Schleppunternehmen zu warten, statt weiter zu kontrollieren. Zudem ist es Teil des Geschäftsmodells einiger Anbieter (z.B. Miles) die dann entstehenden Kosten für das Abschleppen, Ordnungs- und Bußgelder durch interne Bearbeitungsgebühren in ein einträgliches Geschäft umzuwandeln. Diese profitieren also sehr von den Verstößen ihrer Mitglieder auf Kosten der Allgemeinheit. Durch falsch parkende Miles Fahrzeuge sind Ladezonen nicht für die anliegenden Geschäfte zu nutzen, die Anwohnerparkplätze stehen nicht zur Verfügung, teilweise sind Einfahrten und Feuerwehrezufahrten blockiert. Durch eine entsprechende Satzung sollten die Abstellmöglichkeiten für Free-Floater (und auch lokale Angebote) auf einige wenige Zonen limitiert werden, damit alle anderen Gebiete bereits in den Geo-Datenbeständen der Anbieter als Parkverbotszonen ausgewiesen werden und das Abstellen der Fahrzeuge auch technisch unterbunden wird. Das hilft vor allem den legitimen Benutzer der Flächen als auch den Kund:innen der Verleiher, um nicht all zu leicht (wenn auch fahrlässig selbst verschuldet) Teil dieser an Abzocke grenzenden Geschäftsmodelle zu werden. Da es den Betreibern technisch ohne größeren Aufwand möglich ist, solche Parkverbotszonen einzurichten (s. E-Scooter) ist es ihnen auch zuzumuten. Andernfalls sollten sie durch eine entsprechende Abgabe an den zusätzlichen Kosten für die Stadt bzw. die Allgemeinheit beteiligt werden - vielleicht um mehr Personal in der Parkraumüberwachung einsetzen zu können.</p>

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (18)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt – E-Scooter-Abstellzonen	In der Nordstadt sollte es einige wenige und klar gekennzeichnete Stellplätze für die E-Scooter geben, außerhalb derer das Abstellen der Fahrzeuge bereits technisch nicht legal möglich ist. An zu vielen Stellen werden die Scooter mitten in den Verkehrsflächen für Fußgänger abgestellt, oft umgeworfen und beschädigt und an schwer zugänglichen Stellen hinterlassen. Oft sind es nicht mal die Benutzer:innen, die die Fahrzeuge z.B. mitten in den Fußweg an einem Ampel-Übergang stellen, sondern bereits die Fahrer der Unternehmen beim Ausladen der Fahrzeuge nach dem Ladevorgang. Einige verteilte klar gekennzeichnete Abstellplätze sind sowohl für das schnellere Auffinden eines Rollers als auch für die Sicherheit auf den Gehwegen hilfreich. Auch dürfte sich bei der Wahl geeigneter Plätze mit etwas mehr sozialer Kontrolle die Summe der Schäden an den Fahrzeugen erheblich reduzieren.
Nordstadt - Besserer Schutz der Gehwege	Auch wenn die Gehwege eigentlich den Fußgängern, Skatern, Rollern, Kinderwägen, Rollstühlen etc. vorbehalten sind, werden sie regelmäßig mit Fahrrädern und E-Scootern befahren. Das mag vielleicht auch daran liegen, dass sich die Gehwege für Radfahrer:innen viel sicherer anfühlen, als auf den zugeparkten Straßen zu fahren (also teilweise ein Problem fehlender Radwege oder übersichtlicherer Verkehrsflächen). Häufig genug ist der Bürgersteig aber auch einfach der kürzere Weg, als die Einbahnstraße zu umfahren oder statt an der roten Ampel zu warten einfach über den Gehweg weiter zu fahren. Ohne eine bessere Strategie, um den Bürgersteig vor diesen gefährlichen Manövern zu schützen, wird es wohl deutlich mehr Kontrollen bedürfen, um wieder zu einem verständnisvollen Miteinander zu kommen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (19)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Überflüssige Ampeln entfernen	Die Ampel an der Kreuzung Dorotheenstraße/Adolfstraße sollte zugunsten einer klaren Vorfahrtsregelung entfernt werden. Da die Anlage ohnehin keine Bedarfssteuerung zu haben und schlicht einen unveränderlichen Takt durchzuschalten scheint, trägt sich nicht zur Verbesserung des Verkehrsflusses oder der Sicherheit bei. Im Gegenteil: durch das offensichtlich unnötige Warten an der Ampel genervt, überqueren viele Fußgänger die Straße ohnehin nach einem kurzen Blick ungeachtet der Rotphase. Radfahrer ignorieren die Ampel ebenfalls in den meisten Fällen. PKW in der Dorotheenstraße sind von den relativ kurzen Phasenlängen regelmäßig so überrascht, dass lautes und aggressives Hupen bei Umspringen der Ampel auf Grün an der Tagesordnung ist. Sicherlich müsste die Geschwindigkeit der KFZ ausreichend reduziert werden (vor allem beim Durchrasen Kreuzung auf der Dorotheenstraße), aber eine Kreuzung mit einer einfachen Vorfahrtregelung (also keine oder abknickende Vorfahrt links von der Adolfstraße in die Dorotheenstraße) und ggf. Zebrastreifen löste sicherlich etliche Probleme an dieser Kreuzung - noch dazu dass Kinder nicht permanent schon mit dem schlechten Vorbild der bei Rot querenden Erwachsenen konfrontiert würden. Dasselbe gilt (mehr oder weniger) auch für die Kreuzung Vorgebirgstraße/Heerstraße. Ampel weg, Zebrastreifen hin. Etwas mehr Rücksicht, etwas weniger Regelung, deutlich reduzierte Betriebskosten und (zumindest im Falle der Dorotheenstraße) weniger Hupen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (20)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Ladezone und Schutz der Sperrfläche	Ein sich regelmäßig wiederholendes Phänomen an der Kreuzung Adolfstraße/Dorotheenstraße ist ein (vollständig vermeidbarer) Stau, weil wieder irgendein Fahrzeug auf der Ecke der Dorotheenstraße 87 steht und der Linienbus nicht um die Kurve kommt. Das hat seine Ursache meistens bereits in der Dauerbelegung der Ladezone Adolfstraße 57-'59', weshalb der Lieferverkehr dann auf diese vermeintliche Notlösung ausweicht. Erster Teil der Lösung wäre also eine bessere Überwachung der Ladezone (z.B. Bodensensoren?) und ein Poller auf der Ecke, der es praktisch unmöglich macht, ein Fahrzeug auf der Ecke abzustellen. Der übliche Weg mit hinzugerufenem Ordnungsamt etc. dauert viel zu lange und der Rückstau erreicht leicht die Heerstraße, Vorgebirgstraße, teilweise sogar über das Frankenbad hinaus.
Nordstadt - Parkscheiben-Verkürzung	In einigen Bereichen der Nordstadt ist das Kurzzeitparken mit Parkscheiben erlaubt. Das ist gut - sowohl für Be- und Entladende Anwohner, Lieferanten, Hausbesuche aber auch für das lokale Gewerbe bzw. deren Kunden. Allerdings ist die Zeit von regelmäßig zwei Stunden der Anzahl insgesamt verfügbarer Plätze nicht mehr angemessen. Für einen Hausbesuch der Sozialdienste reichen meist 30 Minuten, für einen Einkauf sollte eine Stunde regelmäßig ausreichen. Jedoch nur alle zwei Stunden mal kurz die Parkscheibe weiter drehen zu müssen ist eine erträgliche Aufgabe, um einen Parkplatz ganztägig zu belegen - direkt zum Nachsehen der echten (oft auch beruflichen) Kurzparker und der umliegenden Ladengeschäfte. Mit einer Reduktion der Kurzparkzeit auf z.B. eine Stunde (effektiv durch Rundung also ca. 1,5h) stiege der Aufwand des Dauerparkens und es wären öfter mal Parkplätze für kurze Einkäufe oder Abholungen von Bestellungen frei. Bei einer Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung könnte man diese Plätze ohnehin sofort in Tarifzonen mit z.B. den ersten 90 Minuten kostenfrei umwandeln oder lokalen Geschäften die Möglichkeit geben die Parkzeit für bestimmte Kennzeichen kostenpflichtig zu verlängern, falls der Aufenthalt doch mal länger dauert (z.B. Gastronomie).

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (21)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Lieferdienst-Buchten	Da die Paketzusteller (Pizzalieferanten, etc.) auf der letzten Meile regelmäßig keine Möglichkeit zum Halten finden, stehen sie mit Warnblinker auf Fahrradstreifen, in zweiter Reihe auf der Fahrspur und in Einfahrten. Und weil sie so immer wieder den nachfolgenden Verkehr behindern, entstehen oft unnötige Staus, die sich spätestens beim Erreichen einer Ampel in ein größeres Verkehrs-Chaos weiterentwickeln. Effizienter wäre es wohl, in regelmäßigen Abständen Haltebuchten/Haltestellen für diese Verkehre einzurichten. Ggf. wäre das auch für bestehende Flächen wie Bushaltestellen möglich, wenn für die Fahrer zu erkennen ist, wann das nächste Linienfahrzeug die Haltestelle anfährt und wie viel Zeit bleibt, bis der Platz wieder frei sein muss. Dasselbe gilt übrigens auch für zukünftig steigende Anteile an Lastenrädern für die Belieferung auf der letzten Meile - auch die brauchen geordnetere Möglichkeiten zum Halten, Be- und Entladen, damit nicht alles zugestellt ist.
Nordstadt - Handwerker-Container	Handwerksbetriebe könnten durchaus ihr Werkzeug und Material mit E-Lastenfahrrädern (z.B. tricargo Lademeister) zu ihren Einsatzorten in den Wohngebieten transportieren und (bei entsprechend sicherer Bauart des Kofferaufbaus) dort auch für die Dauer der Arbeiten stehen lassen. Allerdings bindet solch ein Vorgehen jeweils eines dieser sehr teuren Lastenräder, die dann ungenutzt herumstehen. Besser wäre eine Möglichkeit, das Material in einen großen, sicher zu verschließenden Transportcontainer umzuladen (im Handwerksbetrieb oder an einem Hub/Umladeplatz) und dann nur den Container mit einem geeigneten Lastenrad aufzunehmen und in der Nähe der Baustelle abzusetzen - ähnlich wie eine Ladebrücke oder ein Container bei LKW. Um diese Container (ohne Fahrrad) in der Nähe der Baustelle abstellen zu können, sollten Flächen für genau diese Nutzung ausgewiesen werden, die dann von Betrieben für die Dauer der Arbeiten unbürokratisch online reserviert/gemietet werden können, ohne jedes Mal eine Sondergenehmigung zur Nutzung der Verkehrsflächen beantragen zu müssen. Als Flächen bieten sich ehemalige Parkplätze und freier raum auf sehr breiten Gehwegen an. Durch die Möglichkeit nur den Container abzusetzen, können Handwerker diese Möglichkeit nutzen, ohne selbst ein Lastenfahrrad anschaffen zu müssen und mit einem einigen wenigen Fahrrädern können etliche Betriebe ihr Transport- und Parkplatzproblem lösen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (22)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Straßenfest Nordstadt - Anwohner-Parken im Stadthaus	Für den Tag des Straßenfestes (ggf. auch einen Tag davor und danach) sollte es für alle Inhaber:innen eines Anwohner-Parkausweises die Möglichkeit geben ihr Fahrzeug kostenfrei in der Stadthausgarage abzustellen, um so möglichst viele Anwohner:innen dazu zu motivieren die Nordstadt für diesen Tag so frei wie möglich von parkenden Autos zu bekommen. Mit solch einem Angebot kann man einerseits das Parken im Stadhaus ausprobieren, als sich auch niedrigschwellig am Aktionstag beteiligen. Für Anwohner:innen ohne einen Parkausweis wäre das Angebot vermutlich ebenfalls Motivation, das Auto für den Tag aus den Straßen zu entfernen. Wie auch immer das umgesetzt werden könnte...
Nordstadt - Einkaufs-Pufferlager im Stadthaus	Um das Einkaufen in der Nordstadt ohne Auto attraktiver zu gestalten, wird im Stadthaus am Eingang zum Parkhaus eine Art Gepäckaufbewahrung eingerichtet, an die die Händler aus der Nordstadt die von den Kunden gekauften Waren per Lastenrad liefern lassen können. Dort können die Einkäufe von den Kund:innen abgeholt und direkt bequem ins Auto geladen werden. So entsteht quasi der Komfort des großen Supermarktes mit Parkplatz vor der Tür mit der gesamten Nordstadt als diversifiziertes Gesamterlebnis. Während man nach dem Einkauf noch weiter Schlendern geht und irgendwo ein Eis isst, sind die Einkäufe bereits auf dem Weg ins Zwischenlager im Parkhaus, um dann später bequem zusammengestellt direkt ins Auto geladen zu werden.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (23)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Scooter-Scouts	Könnte man die Betreiber der sharing E-Scooter-Betreiber dazu verpflichten, störende oder den Verkehr behindernde Scooter unverzüglich auf eigene Kosten zu entfernen/umzuparken, ergäbe sich die Möglichkeit für ein neues Geschäftsmodell. Wer als Kümmerer für die streunenden Scooter fungiert und diese nach Meldung in einer geeigneten App abholt und andernorts sinnvoll wieder abstellt (z.B. auf ausgewiesenen Sammelplätzen) könnte sich so beispielsweise Guthaben für künftige eigene Fahrten erwirtschaften, um nicht gleich einen neuen Job daraus machen zu müssen. So könnten sich prinzipiell alle daran beteiligen, die Fahrzeuge besser und sicherer abzustellen und Potentielle Nutzer:innen mit wenig Geld könnten sich so auch die ein oder andere Fahrt leisten. Es gibt sicher Wege zu verhindern, dass aus so einer Möglichkeit gleich Beschäftigungsverhältnisse oder Steuerpflichten entstehen oder die Betreiber der Scooter diese ehrenamtlichen Helfer ausbeuten. Im Endeffekt stünden weniger Scooter im Weg, mehr Scooter da, wo man sie braucht und es gibt die Möglichkeit zur Teilhabe an der Verkehrswende.
Nordstadt – Unterstellmöglichkeiten	Um sich bei Regengüssen unterstellen zu können, wären einige zusätzliche überdachte Flächen nützlich. So könnten sich auch Fußgänger und Radfahrer angenehmer unterstellen bis der Schauer vorbei ist, als sich z.B. unter das Vordach des Frankenbades oder in Hauseingänge zu drängen. Ideal wären Stellen, an denen man sich auch mit einem großen Lastenrad (z.B. der für den geschäftlichen Einsatz geeigneten tricargo Lademeister) unterstellen kann. Zudem fungierten solche Dächer als Sonnenschutz und könnten obendrein noch mit PV-Anlagen gedeckt sein, um einen Teil der Energie zu nutzen und die Stadt weniger aufzuwärmen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (24)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Frankenbadplatz - Kühlung im Sommer	Damit auch Fußgänger und Radfahrer an heißen Sommertagen nicht all zu sehr die Klimaanlage im Auto vermissen, wäre es gut an einigen stellen Zonen zum Abkühlen zu schaffen. So könnte beispielsweise der Frankenbadplatz durch mehr Begrünung und automatische Bewässerung so gestaltet werden, dass sich weniger Hitze staut bzw. durch Verdunstung auch wieder abkühlt. Der inzwischen defekte Brunnen könnte statt einer Sanierung umgestaltet werden, um mit weniger Energieaufwand eine bessere Verneblung zu erreichen. Vielleicht lassen sich auch einige Bereiche auf der versiegelten Fläche mit Sonnendächern abdecken, die entweder begrünt oder mit Solarmodulen belegt werden könnten - z.B. um die Energie für den Brunnen oder eine Verneblungsanlage an der Fassade des Frankenbades zu betreiben. Das Viertel gewinnt an Aufenthaltsqualität, die Stadt wird aktiv gekühlt und querende Fuß- und Radverkehre finden etwas abkühlung. Mit einer automatischen nächtlichen Bewässerung der Rasenfläche ließe sich auch deren Austrocknen verhindern und vielleicht sind sogar für die Anwohner die Nächte leiser, wenn täglich gegen Mitternacht der Rasen gesprengt wird. A propos Rasen: würde der nicht ganz so kurz gemäht, trüge auch das zum Feuchtigkeitserhalt und zur Kühlung bei.
Nordstadt – E-Ladesäulen auch für E-Bikes	Wenn für E-Autos Parkplätze reseviert werden und Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird, sollte das doch auch für E-Lastenräder möglich sein. Durch Nachrüsten geeigneter Anschlüsse bei ansonsten gleichem Abrechnungsmodell sollten sich diese relativ niedrigen Stromstärken doch sogar gleichzeitig mit dem Laden von E-Autos umsetzen lassen. Alternativ könnte an einem relativ zentral gelegenen E-Bike Hub ein Angebot zum Schnell-Laden oder sogar Akkutausch entstehen.

Ergebnisse Online-Konsultation Bonn-macht-mit (25)

Ihre Ideen zu den Bönnschen Vierteln

Titel	Beitragstext
Nordstadt - Lastenrad-Abstellplätze	Professionell genutzte Lastenfahrräder (wie z.B. der tricargo Lademeister) sind zu groß, um sie in den meisten bestehenden Fahrradständern oder anderen Abstellanlagen unterbringen zu können. Auch für diese Fahrzeuge sollte es die Möglichkeit geben, sie sicher und den restlichen Verkehr nicht behindernd abstellen zu können. So können diese Räder nicht nur für kurz haltenden Lieferverkehr, sondern auch für länger vor Ort beschäftigte Dienstleister wie z.B. Handwerker, Pflegedienste oder mobile Vor-Ort-Angebote attraktiver werden.
Combahnviertel: Sicherstellung von Parkraumbewirtschaftungen für Patienten der Physiotherapie- und Arztpraxen	Uns ist es wichtig darauf aufmerksam zu machen, dass auch meine seit Jahrzehnten im Combahnviertel existierende Praxis, die PraxisMalz für Physiotherapie, sowie die Orthopädiepraxis von Dr. Hartmann und die Praxis der Hausärzte am Rhein massiv von den neuen Planungen betroffen sein werden. Unsere Praxen befinden sich in der Combahnstraße 7 und zusammen behandeln wir dort circa 1/3 der Beueler Bevölkerung, aber natürlich auch Patienten aus umliegenden Stadtgebieten. Die Patienten, die von uns behandelt werden, haben häufig massive Bewegungseinschränkungen oder sind sehr alt und daher häufig darauf angewiesen, zu ihren Terminen mit dem Auto zu fahren und dieses auch praxisnah abzustellen. Es muss sichergestellt sein, dass dieser Bevölkerungsgruppe die medizinische Versorgung, die sie benötigt, nicht deutlich erschwert oder sogar unmöglich gemacht wird.

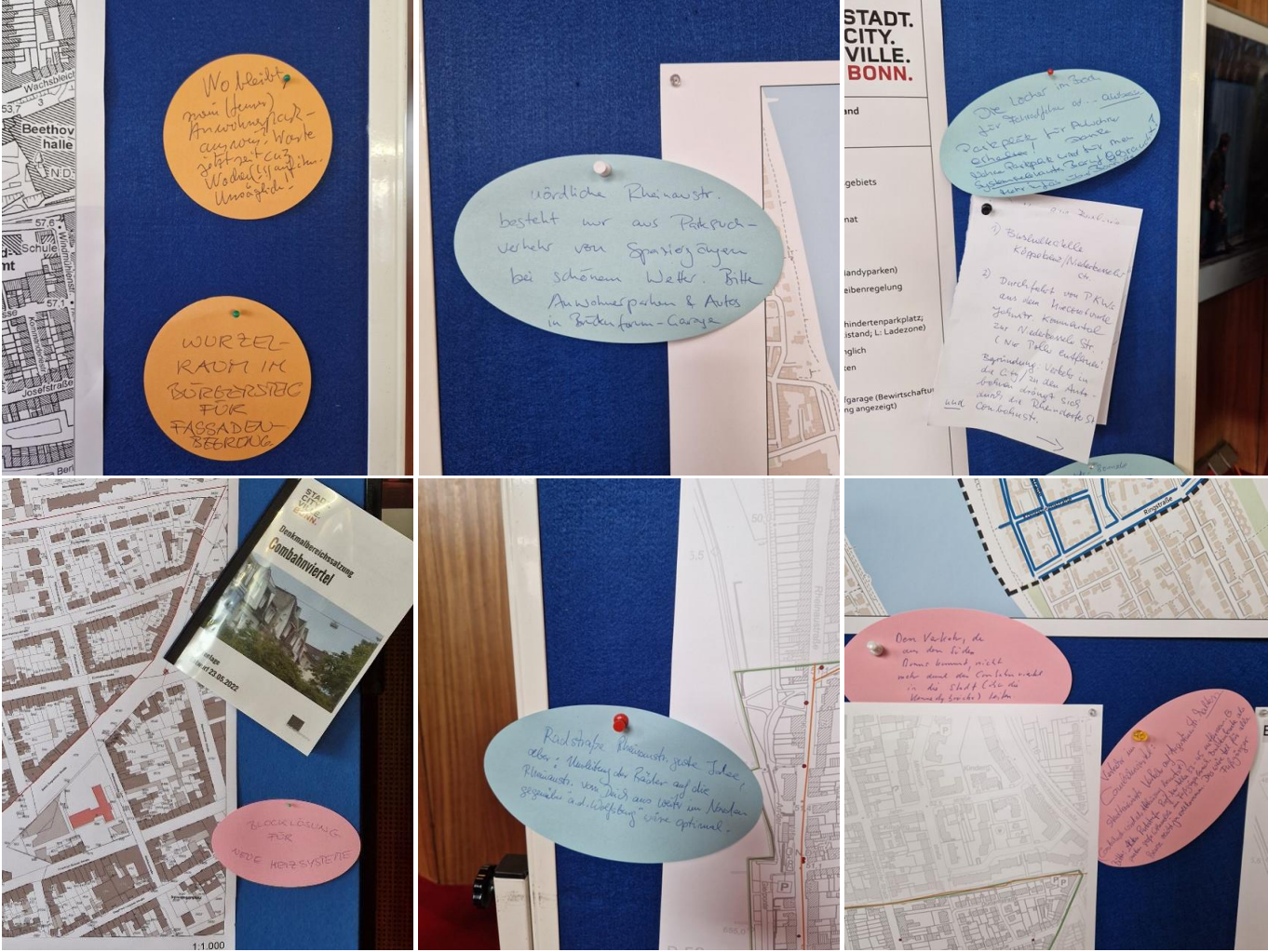
Konzept Feedback Stand der Verwaltung

The diagram shows a yellow rectangular stand with a dark blue border. At the top, the text "Ihr Feedback an die Stadtverwaltung" is written in dark blue. Below this, there are two yellow rectangular input fields. The first field contains the text "Ihre Fragen an die Verwaltung!". The second field contains the text "Das wünsche ich mir von der Verwaltung". At the bottom of the stand, there are two blue lines representing legs, each ending in a small diagonal tick mark.

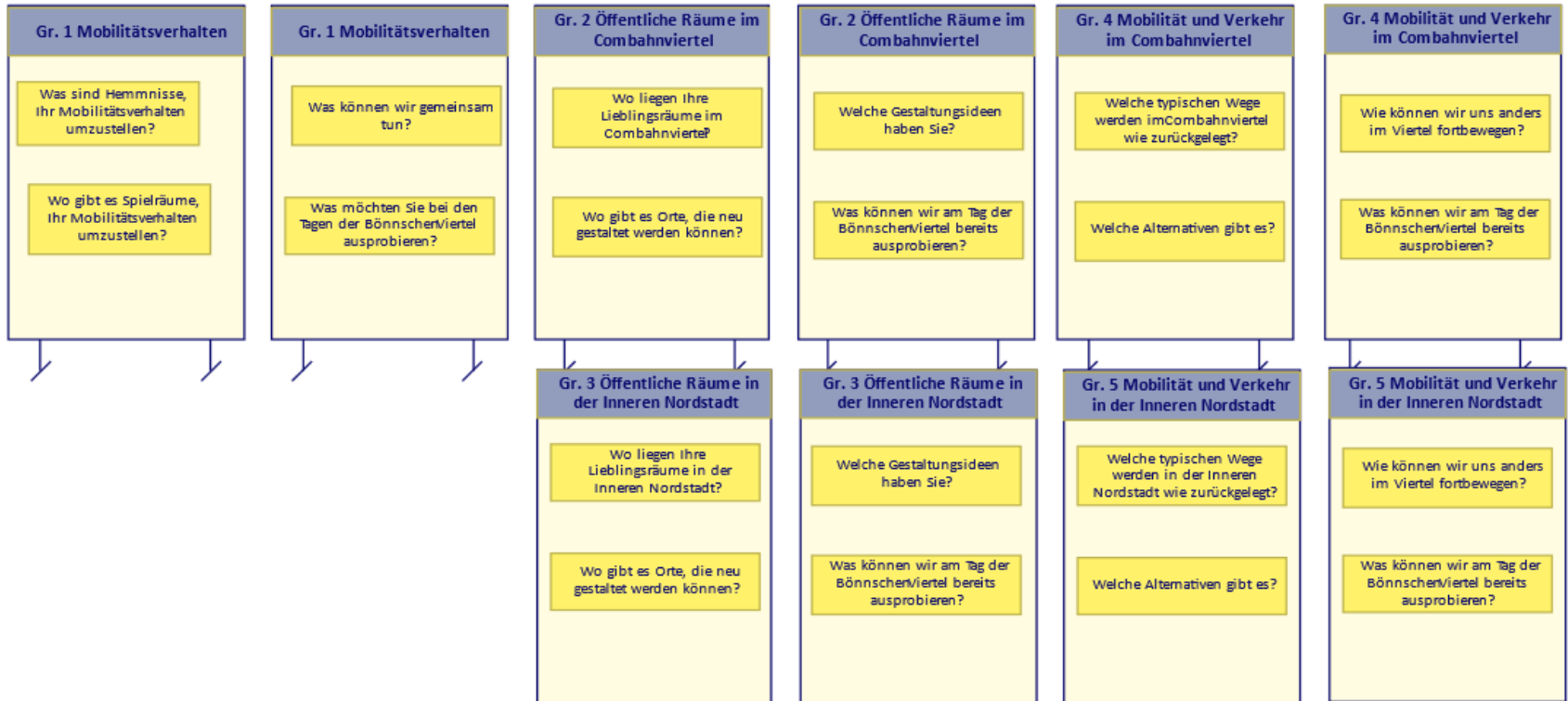
Ergebnisse Feedback Stand der Verwaltung



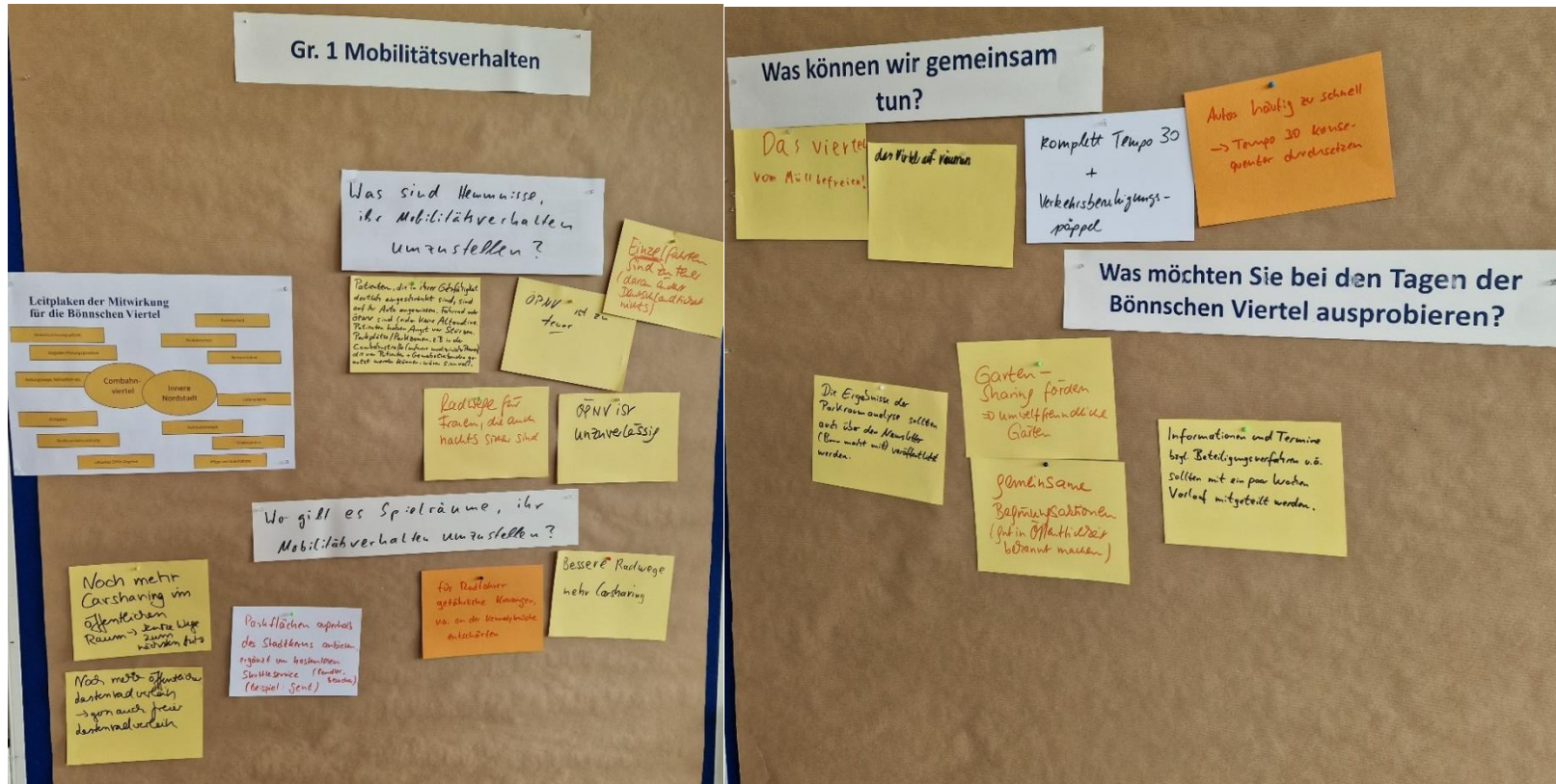
Ergebnisse Feedback Stand der Verwaltung



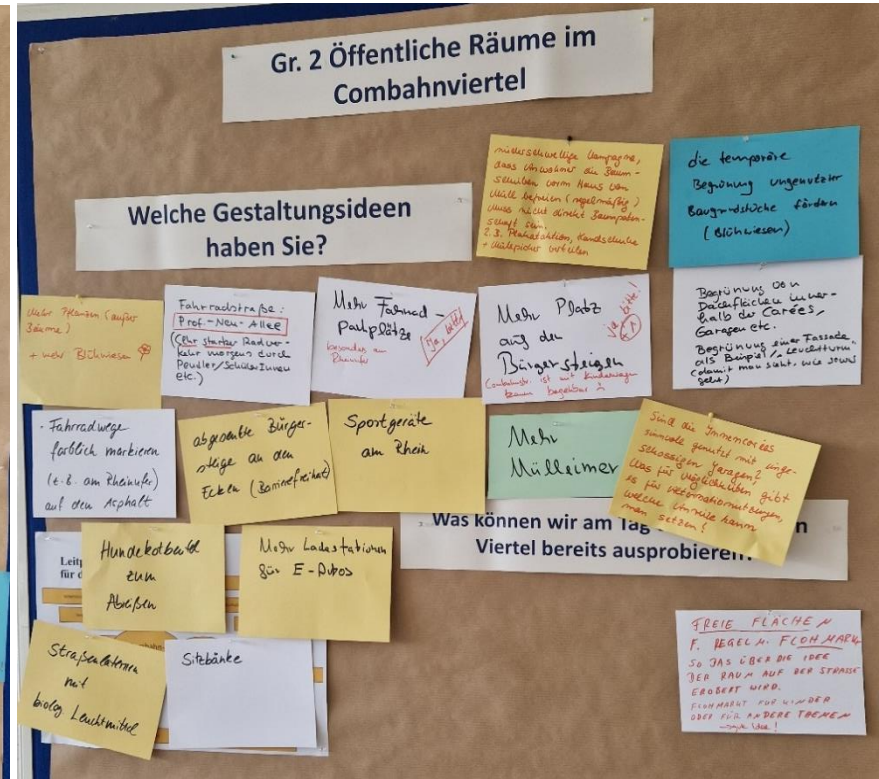
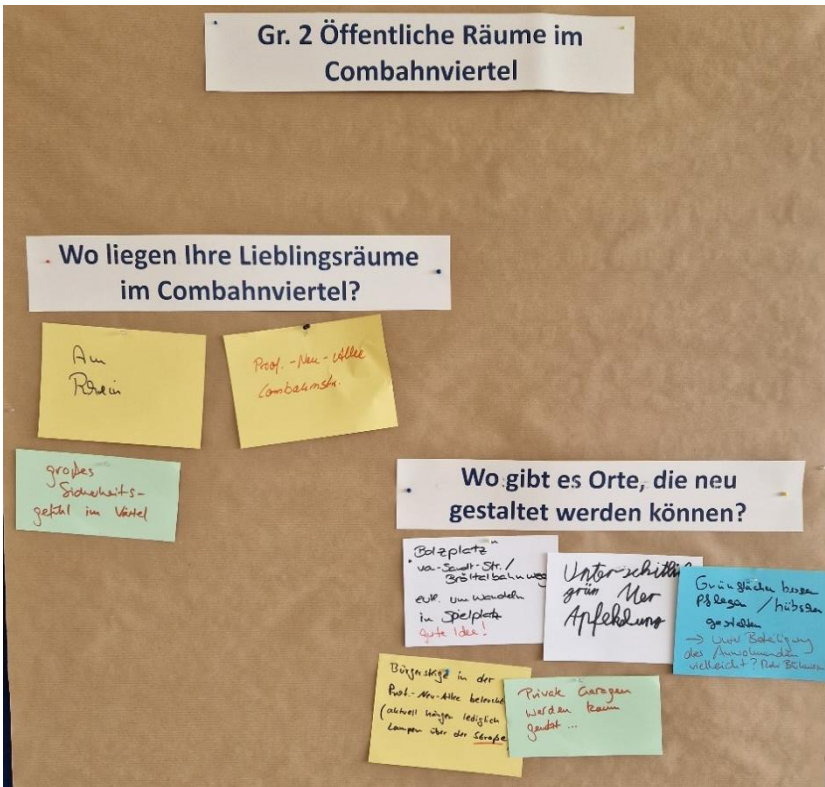
Konzept Feedback Ideenwerkstatt



Ergebnisse Ideenwerkstatt Gr. 1



Ergebnisse Ideenwerkstatt Gr. 2



Ergebnisse Ideenwerkstatt Gr. 3

Gr.3 Öffentliche Räume in der Inneren Nordstadt

Wo liegen Ihre Lieblingsräume in der Inneren Nordstadt?

Der Cafe-Koller auf dem Frankenbadplatz

Heerstraße Ecke Volkshalle

Heerstraße Ecke Josthausstraße

Heerstr. / Josthausstr. Heerstr. / Waldstr.

Fränklerbadplatz

Wo gibt es Orte, die neu gestaltet werden können?

Fränklerbadplatz → grüner & gemütlischer

alte VNS

Ein Wasserspielplatz

Petersstraße begrenzen + spielbar machen

Roggenbrot-Reinigungspläne

Die Um-Parkplätze im Annegarten hinter der ehemaligen Pflanzschule

Spielplätze Annegarten

Gr.3 Öffentliche Räume in der Inneren Nordstadt

Welche Gestaltungsideen haben Sie?

Trinkzasser

Öffentl. Toiletten

Sitzmöglichkeiten

Trinkbrunnen

Fränklerbadplatz am Spielplatz

Wartungsgärten

Mehr Grün und Spielplätze in die Altstadt

Mehr FREEBOXEN (Umsatz - Schränke)

überdachte Fahrradständer & Fahrradboxen

Stadthausvorplatz aufwerten

Urban Gardening auf dem Platz des Stadthauses

Abwaschen & abwaschen

Pflanzung am Kollerturm

Mehr ansehnliche Fahrradständer

Was können wir am Tag der Bönnschen Viertel bereits ausprobieren?

Tag des Guten Lebens

gemeinsames Wochenschaftessen

nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten

Ergebnisse Ideenwerkstatt Gr. 4

Gr. 4 Mobilität und Verkehr im Combahnviertel

Welche typischen Wege werden im Combahnviertel wie zurückgelegt?

Zur Arbeit
- Offis/
Auto/
Fahrrad

Zur F.-Bain - Jr.
zu Fuß oder
mit dem Fahrrad
zum Einkaufen

Einkaufen
- zu Fuß/
Fahrrad

Welche Alternativen gibt es?

Planung
des Auswärtigen
verkehrs / Fahrer

Anzahl von Fußgänger:
- Digitale Karte auf dem Smartphone
- Blicken auf den Auswärtigen
- keine Auswärtigen Karte

Sharingangebote

Leitplanken der Mitwirkung für die Bönnschen Viertel

Gr. 4 Mobilität und Verkehr im Combahnviertel

Wie können wir uns anders im Viertel fortbewegen?

mehr Platz für Fußgänger & Fahrradfahrer
(Weniger Parkplätze auf der Straße, Fahrradstraße, mehr Fahrradstellmöglichkeiten)

CS muss Überwegsmöglichkeiten für Fußgänger geben, nicht nur über die Straße, auch über die Straße, es ist wichtig, sie zu vermeiden, zu vermeiden, es ist wichtig, sie zu vermeiden, es ist wichtig, sie zu vermeiden.

Tiefgang Bruchform
attraktiv (hell, dunkel, geschichtet) gefaltet

mehr Parkraumwirtschaft

Ein Combahn & Rheinw. Übung für Fußgänger (z.B. Kinder) übermalt

Weniger Durchgangsverkehr im Viertel

übersichtlichere Straßengestaltung für Kinder Autos haben Abstand zum Gehweg

Weniger Autos Langstrome Busse Einbahnstraßen? Weniger Parkplätze

Wu Anleger?

Was können wir am Tag der Bönnschen Viertel bereits ausprobieren?

einen Tag autofrei Platz für den Fußverkehr, für Kinder

keine Gefahr Autos in den Straßen, um zu zeigen, wie viel Platz in den Straßen ist, wenn sie für Menschen sind und nicht für Autos. Ist Beispiel genereller Ansatz für Fußverkehr.

Ergebnisse Feedback Kinder- und Jugendbeteiligung (1)

Innere Nordstadt <i>(17 Kinder nahmen teil)</i>	
Was gefällt Dir an Deinem Wohnort/Viertel?	<ul style="list-style-type: none"> • Gemischte Bevölkerung (Kultur) • Im Viertel leben viele Kinder und Familien • Die Grundschule (Marienschule) befindet sich in unmittelbarer Nähe • Dort leben freundliche Menschen • Altstadtspielplatz
Was stört Dich an Deinem Wohnort/Viertel am meisten?	<ul style="list-style-type: none"> • Betrunkene Menschen • Kriminalität • Müll • Der Umgang zwischen den Menschen/Schüler*innen • Laute Autos • Zu viele Autos • Fehlende Fahrradständer • Zu schmale Gehwege
Was möchtest Du an Deinem Wohnort ändern?	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Grünflächen/Bäume • Verkehrsberuhigung/Spielstraßen • Mehr Restaurants • Tier-Spielgeräte • Ein Skatepark/eine Skatefläche in der Altstadt • Mehr Spielqualität • Mehr Aufenthaltsqualität (Für Familien insgesamt) • Eine Aufwertung des Frankenbadvorplatzes <p><i>Hinweise zum Platz: Eine Familie teilte mit, dass sich Eltern und Kinder am liebsten auf dem Frankenbadvorplatz aufhalten würden. Dort gäbe es regelmäßig den Kaffee-Roller und man hätte Zugang zu einer Toilette im Schwimmbad. Klasse wäre auch der Brunnen auf dem Platz, der im Sommer viele Kinder und Familien zum Verweilen anregt. Aus diesem Grund müsste der Frankenplatzvorplatz mehr Spiel- und Aufenthaltsqualität erhalten, da er von der dort lebenden Bevölkerung als Quartiersplatz erlebt und angenommen wird.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Brunnen/Wasseranlagen auf Spielplätzen • Öffentliche Toiletten • Kinderfußballplatz <p><i>Hinweise zum Bolzplatz: Der Bolzplatz an der Maxstraße wird oft nur von großen Kindern genutzt, kleinere Kinder wären diesbezüglich benachteiligt.</i></p>

Ergebnisse Feedback Kinder- und Jugendbeteiligung (2)

	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung: Keiner weiß, wo der Spielplatz an der Maxstraße ist. <i>Hinweise zum Spielplatz: An diesem Spielplatz wurde insbesondere bemängelt, dass die Wasserpumpe ständig defekt sei. So konnte die Pumpe den gesamten Sommer 2022 nicht genutzt werden. Darüber hinaus bietet der Spielplatz zu wenig Aufenthaltsqualität und wirkt ungemütlich. Die Kinder würden dort gerne spielen, Eltern wären aber nicht so gerne dort. Außerdem würden dort Toiletten fehlen. Viele Menschen im Quartier wüssten nichts von der Existenz des Spielplatzes, was schade sei. Hier würden vermutlich Hinweisschilder helfen, den Spielplatz zu finden (Quartiersinformation am Frankenbad?).</i> • Freizeitangebote auch für ältere Kinder • Das Spielmobil soll öfters kommen
<p>Wenn Du draußen spielst, wo spielst Du am liebsten?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Auf dem Schulhof der Marienschule • Auf dem Spielplatz an der Maxstraße • Spielen ist im gesamten Viertel möglich • Bolzplatz an der Maxstraße • Auf dem Spielplatz Baumschulwäldchen • Auf dem Spielplatz an der Adolfstraße • Auf dem Frankenbadvorplatz • In der Rheinaue • Auf dem Spielplatz neben „Rewe“
<p>Wenn Du draußen spielst, was stört Dich dort?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Spielmöglichkeiten auf dem Vorplatz des Frankenbades • Spritzen von Drogenabhängigen • Der Brunnen auf dem Spielplatz an der Maxstraße ist immer ausgeschaltet. • Glasscherben und Glasflaschen • Zu viele Hundehaufen • Fehlender Kinderfußballplatz (zusätzlich des bereits bestehenden Bolzplatzes an der Maxstraße)
<p>Wie kommst Du morgens zur Schule?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zu Fuß (7 Kinder) • Mit dem Rad (5 Kinder) • Mit dem Bus (1 Kind) • Mit dem Roller (1 Kind)

Ergebnisse Feedback Kinder- und Jugendbeteiligung (3)

Combahnviertel in Beuel (5 Kinder nahmen teil)	
Was gefällt Dir an Deinem Wohnort/Viertel?	<ul style="list-style-type: none"> • Man ist schnell am Rhein • Kurze Wege: Alles ist schnell erreichbar • Bolzplatz
Was stört Dich an Deinem Wohnort/Viertel am meisten?	<ul style="list-style-type: none"> • Schmale Bürgersteige • Fehlende Tischtennisplatte • Fehlende Sportangebote • Zu viel Verkehr • Autos blockieren Zebrastreifen
Was möchtest Du an Deinem Wohnort ändern?	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Anwohnerparkplätze <i>Zitat: Meine Eltern müssen ständig einen Parkplatz suchen</i> • Mehr Fahrradstellplätze • Breitere Bürgersteige • Weniger Busverkehr, zu laut • Zu viele Autos, zu viel Verkehr
Wenn Du draußen spielst, wo spielst Du am liebsten?	<ul style="list-style-type: none"> • Am Rhein • Auf den Wiesen am Rhein • Steine in den Rhein schmeißen • Auf den Hundewiesen am Rhein • Bolzplatz
Wenn Du draußen spielst, was stört Dich dort?	<ul style="list-style-type: none"> • Zu schnelle Autos • Verkehr • Laute Autos • Bolzplatz öfters geschlossen
Wie kommst Du morgens zur Schule?	<ul style="list-style-type: none"> • Zu Fuß (2 Kinder) • Mit dem Fahrrad

**DANKE.
THANK YOU.
MERCI.
BONN.**