

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Geographisches Institut

Exposé zur Bachelorarbeit

**„Vision autofreie Innenstadt - was Bonn von anderen deutschen
Städten lernen kann“**

Sommersemester 2021

Vorgelegt von
Christian Kieschnick
s6chkies@uni-bonn.de
Matr.-Nr. 3118366

Betreut durch
Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

25. Februar 2021

Relevanz des Themas

Im Vorfeld der Kommunalwahl 2020 war die Forderung nach einer autofreien Innenstadt in Bonn eines der beherrschenden Themen. Eine entsprechende Idee existierte schon länger, doch mit der Wahl von Katja Dörner zur Oberbürgermeisterin ist ihre Umsetzung in den kommenden Jahren deutlich wahrscheinlicher geworden. „Selbstverständlich befürworten wir Umweltbusspuren und alles, was dazu führt, dass der Verkehr, der in der Stadt besonders viel Dreck macht, aus der Stadt rauskommt“, so Dörner in einem Interview (BAUMANN 2020).

Waren früher vor allem die Überlastung der Infrastruktur, die Staus und lange Parkplatzsuchen und damit einhergehend ein Attraktivitätsverlust der Innenstadt die leitenden Gedanken für neue Konzepte (vgl. WEHKING & HÜNING 1992: 10), so steht die Thematik heute verstärkt auch im Zeichen des Klimawandels und der vielzitierten Verkehrswende. Drittens spielen ebenso gesundheitliche Faktoren eine Rolle, denn seit dem Leitbild der autogerechten Stadt aus den 1950er- und 1960er-Jahren haben sowohl die Schadstoffbelastung und die Lärmbelästigung (NUHN & HESSE 2006: 311 ff.) als auch auf Bewegungsmangel zurückgehende Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht lange Zeit zugenommen (SIEBERT 2020).

Einige Praxisbeispiele aus verschiedenen deutschen Städten könnten als Vorbild dienen. Wuppertal Elberfeld wird laut REUTTER et al. (2017: 4) der erste bestehende Stadtteil hierzulande sein, der systematisch die Entwicklung von einem Autostadtteil zu einem autoverkehrsreichen Stadtquartier durchläuft. Bis zum Jahr 2027 soll der Prozess abgeschlossen sein, wobei das leitende Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie einen Top-Down-Ansatz ablehnt und die Einbeziehung aller betroffenen Akteure für essenziell erachtet (JANDT 2019). Diesen Weg sparen konnte man sich in Freiburg, wo ab 1994 bzw. 1998 die neuen Stadtteile Rieselfeld und Vauban bereits von Anfang an teilweise autofrei geplant wurden, was nur funktionierte, weil man den ÖPNV stets mitdachte (SCHRÖDER-KLINGS 2011: 1). Von 2012 bis 2018 wurde in der Stadt im Breisgau schließlich im Rahmen eines städtebaulichen Großprojektes auch die Innenstadt umgestaltet, u.a. gab man mit dem Rotteckring eine vierspurige Hauptstraße auf und machte aus ihr fußgängerfreundliche Straßen und Plätze, auf denen Autos nur noch eine Nebenrolle spielen (STADT FREIBURG IM BREISGAU 2015; STADT FREIBURG IM BREISGAU o.J.).

So unterschiedlich die Hintergründe für eine autofreie Innenstadt sein können, so sehr unterscheiden sich auch mögliche Herangehensweisen. Einerseits kann es einen Ansatz darstellen, das innerstädtische Autofahren möglichst unattraktiv zu machen, beispielsweise durch eine Erhöhung der Parkgebühren, die Einführung einer City-Maut oder die Gestaltung von „Shared

Spaces“ wie in Speyer (HICKMANN 2020). Andererseits kann die Akzeptanz solcher Maßnahmen nur sichergestellt werden, wenn die Alternativen an Attraktivität gewinnen; hierzu zählen z.B. ein Ausbau des Radwegenetzes, die Verbesserung des ÖPNV-Angebots oder die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger (ebd.). Dementsprechend ist in diesem Kontext auch von einer „Push-und-Pull“-Strategie die Rede (JANDT 2019).

Zielsetzung und zentrale Fragestellungen

Vor dem Hintergrund der öffentlichen Diskussion in der Bundesstadt Bonn zum Thema autofreie Innenstadt soll sich die Bachelorarbeit mit verschiedenen Praxisbeispielen und daraus ableitbaren Ideen und Erkenntnissen befassen. Darauf aufbauend sollen Chancen, Herausforderungen und Risiken vor Ort analysiert und dargelegt werden.

Hieraus leitet sich folgende Forschungsfrage ab:

„Was kann Bonn hinsichtlich einer autofreien Innenstadt von anderen deutschen Städten lernen?“

Zur Klärung der übergeordneten Fragestellung dienen folgende untergeordnete Fragestellungen als Orientierung:

- Wie sind die Innenstadtbereiche definiert, wie groß sind sie, was decken sie ab?
- Was sagt die jeweilige Bevölkerung, wie sehen die Beteiligungsverfahren aus?
- Welche Auswirkungen haben groß angelegter Umgestaltungsprojekte wie das in Freiburg?
- Wären Maßnahmen wie die Aufgabe einer vierspurigen Hauptstraße auch in Bonn denkbar?
- Und welche Rolle kommt dem örtlichen Einzelhandel zu, auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und der generellen Verlagerung ins Internet?

Methodik

Eine vertiefende Literaturrecherche soll zunächst die Grundlagen klären, zu denen stadt- und verkehrsgeographische Begriffsdefinitionen ebenso zählen wie die historische Entwicklung städtischer Verkehrskonzepte und Hintergründe und Herangehensweisen an das Thema Autofreiheit. Nach einer Betrachtung verschiedener - in ihrer Größe mit Bonn vergleichbarer - Städte sollen anschließend exemplarisch einige dieser Beispiele hinsichtlich Planung, Umsetzung und Einbeziehung von Anwohnern und Einzelhandelsvertretern genauer untersucht werden. Hierfür stellen Experteninterviews mit Entwicklern entsprechender Konzepte zur autofreien bzw.

autoarmen Innenstadt ein geeignetes Mittel dar. Schließlich soll die Übertragbarkeit verschiedener Maßnahmen auf die Stadt Bonn diskutiert und ein Ausblick auf mögliche Chancen und Risiken gegeben werden.

Für das Exposé verwendete Literatur

BAUMANN, A. (2020): Katja Dörner: „Wir brauchen ein neues System, was die Parkgebühren angeht“. Abrufbar unter: https://ga.de/bonn/stadt-bonn/katja-doerner-wir-brauchen-ein-neues-system-was-die-parkgebuehren-angeht_aid-53063001 (letzter Abruf: 22.02.2021)

HICKMANN, M. (2020): Wie werden Innenstädte autofrei? Abrufbar unter: <https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/autofreie-innenstadt-100.html> (letzter Abruf: 23.02.2021)

JANDT, D. (2019): Autofreie Innenstädte - eine Idee für die Zukunft? Abrufbar unter: <https://www.swr.de/wissen/artikel-autofreie-innenstaedte-100.html> (letzter Abruf: 23.02.2021)

NUHN, H. & M. HESSE (2006): Verkehrsgeographie. (Schöningh) Paderborn.

REUTTER, O., KOSKA, T., REUTTER, U., RUDOLPH, F. & O. SPIKER (2017): Autofreie Innenstadt Wuppertal Elberfeld: Ein Leitbild für die Verkehrswende im Stadtteil. In: Impulse zur WachstumsWende 10. S. 1-17.

SCHRÖDER-KLINGS (2011): Wohnen ohne eigenes Auto in Freiburg. In: UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.): Nachhaltige Mobilität - Kommunen trauen sich was. Dessau-Roßlau. S. 1-2.

SIEBERT, J. (2020): Städte für Fußgänger. Abrufbar unter: <https://www.deutschland.de/de/topic/umwelt/autofreie-innenstadt-lebenswerter-und-gesuender> (letzter Abruf: 22.02.2021)

STADT FREIBURG IM BREISGAU (Hrsg.) (2015): Ring frei für den Rotteckring. Amtsblatt Februar 2015. (Freiburger Stadtkurier Verlagsgesellschaft) Freiburg.

STADT FREIBURG IM BREISGAU (Hrsg.) (o.J.): Ring frei in der neuen Innenstadt. Umgestaltung Rotteckring. Freiburg.

WEHKING, K.-H. & R. HÜNING (1992): Autofreie Innenstädte. In: Transport-, Förder- und Lagertechnik 47. S. 10-11.

Weitere denkbare Literatur

HEINEBERG, H. (2012): Stadtstrukturmodelle und die innere Gliederung der Stadt. In: GEBHARDT, H., GLASER, R., RADTKE, U. & P. REUBER (Hrsg.) (2012): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. (Springer Spektrum) Berlin/Heidelberg.

HEINEBERG, H. (2017⁵): Stadtgeographie. (Schöningh) Paderborn.

STEIN, T. (2016): Autofreies Wohnen im Bestand: Das Beispiel Berlin. IVP-Discussion Paper 2016/2. S. 1-52.