



Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Geographisches Institut

Exposé zur Bachelorarbeit

Erreichbarkeit der Bonner Innenstadt - eine Analyse zum
Mobilitätsverhalten von Besucherinnen und Besuchern

Vorgelegt von: Philipp Thieme

Eingereicht am: 14.04.2020

Betreuer: Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

1. Kontext und Relevanz

Der Trend des Wachstums deutscher Großstädte hält seit mehreren Jahren an. Die innerstädtischen Quartiere weisen hierbei im Zeitraum von 2009 bis 2017 mit über 10 % die größte Wachstumsrate auf (BBSR 2020: 19). In diesem Kontext rücken Innenstädte durch die Überlagerung verschiedener Funktionen in einen besonderen Fokus. Neben dem Aspekt des Wohnens stellen sie Orte der Kommunikation und des Handels dar und bieten gleichzeitig wichtige Standorte für Dienstleistungen, kulturelle Einrichtungen und Arbeitsplätze (BBSR 2009).

Verschiedene Problemstellungen wie das Verhältnis von stationärem Einzelhandel zum Onlinehandel und ein damit potenziell einhergehender Bedeutungsverlust des klassischen Einzelhandels, ein zunehmender Leerstand in Klein- und Mittelstädten, die Konkurrenz zu großen Einkaufszentren und ein sich wandelndes Konsumentenverhalten stellen Herausforderungen dar, mit denen sich Städte und Kommunen in Bezug auf Innenstädte und den dortigen Einzelhandel schon heute, aber auch vermehrt in der Zukunft auseinandersetzen müssen. Die Zukunft der Innenstädte spielt somit in stadtplanerischen Prozessen eine bedeutende Rolle. Das Ziel, Innenstädte in Deutschland zu stärken, steht seit langer Zeit auch in der Politik im Vordergrund. So entstanden im Laufe der Jahre zahlreiche Initiativen, die sich bemühen, die Innenstadtentwicklung zu fördern und voranzutreiben. Dazu gehört die 2018 ins Leben gerufene Landesinitiative „Zukunft. Innenstadt. Nordrhein-Westfalen“, die u.a. von Bündnispartnern der Wohnungswirtschaft und der Baukultur getragen wird und sich zusammen mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen das Ziel gesetzt hat, Förderschwerpunkte zur Innenstadtentwicklung auszuarbeiten sowie Stadt- und Ortskerne zu stärken (MHKBG NRW 2018). Eine weitere Initiative stellt das Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ dar, welche die unterschiedlichen Herausforderungen, mit denen sich Innenstädte, Stadtteilzentren und Ortskerne konfrontiert sehen, aufgreift, um Probleme wie Funktionsverlust, Gebäudeleerstände und abnehmende Nutzungsintensität zu bewältigen (BMUB 2015: 5). Insbesondere wird dem stationären Einzelhandel eine schwierige Zukunft vorausgesagt.

Aufgrund des demografischen Wandels, der zunehmenden Digitalisierung und auch durch ein verändertes Konsumentenverhalten geht beispielsweise das Kölner Institut für Handelsforschung

davon aus, dass bis zum Jahre 2030 jedes fünfte Geschäft in Nordrhein-Westfalen schließen muss (IFH Köln: 2019). Auch der Handelsverband Deutschland sieht den stationären Einzelhandel stark gefährdet und fordert städtebauliche Maßnahmen bezüglich Verkehrsführung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität, um dem Kundenschwund der Innenstädte entgegenzuwirken und den Handel – als Leitfunktion der Innenstädte – zu fördern (HDE 2020).

Um die angesprochenen Probleme zu verhindern, gilt es, die Innenstädte attraktiver zu gestalten. Ein bedeutender Aspekt stellt hierbei die gute verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstädte dar. Denn diese ist ein wichtiger Standortfaktor und ausschlaggebend für die Attraktivität (IHK RHEIN-NECKAR o.J.). Dass die Erreichbarkeit mit der Ortsattraktivität zum Teil korreliert und sich beide Faktoren gegenseitig beeinflussen können, zeigt der Wandel, den Innenstädte im Laufe der Zeit durchgemacht haben. Waren die Einkaufsstandorte bis in die 1960er Jahre hauptsächlich auf die Fußläufigkeit zum Wohnort und auf den ÖPNV in das Stadtzentrum ausgerichtet, so wurde seit dieser Zeit die Anbindung des Pkw, u.a. aufgrund einer stetigen Zunahme des Wohlstandes und einer damit einhergehenden höheren Verfügbarkeit, in die Innenstadt gefördert (PEZ 2020: 158f). Der Vorstoß hin zu einer autofreundlicheren Stadt hatte jedoch auch Nachteile. Durch das hohe Verkehrsaufkommen wurden Lärm und Luftverschmutzungen verstärkt, die sich schließlich negativ auf die Aufenthaltsqualität in den Städten auswirkten und denen erst in den 1990er Jahren mit großflächiger Verkehrsentlastung entgegengewirkt wurde (PEZ 2020: 159).

Die Frage, inwieweit sich verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf die Attraktivität sowie die Erreichbarkeit von Innenstädten und damit auf den Einzelhandel auswirken, stellt ein viel diskutiertes Thema dar. Demnach stehen oftmals die Befürchtungen des Einzelhandels, dass beispielsweise durch mangelnde Parkmöglichkeiten die Pkw-Kundschaft als Basis für einen ausreichenden Umsatz ausbleibt, einem gesellschaftlichen Wandel von Lebenseinstellungen und Verhaltensweisen gegenüber (PEZ 2020: 159f). Insbesondere vor dem Hintergrund der viel diskutierten Verkehrswende und einer Aufgeschlossenheit gegenüber einem klimafreundlichen Mobilitätsverhalten stehen Städte und ihre Attraktivität durch gute Erreichbarkeit vor einer enormen Herausforderung.

2. Untersuchungsraum Bonn

Seit einiger Zeit stehen auch in der Bundesstadt Bonn verschiedene verkehrspolitische Entscheidungen im Fokus. Um den Autoverkehr in der Innenstadt zu verringern und diese zu entlasten, wurde in einer Testphase vom 01.09.2019 bis zum 31.03.2020 der sogenannte erweiterte City-Ring zunächst durch den Rat der Stadt Bonn beschlossen (BUNDESSTADT BONN o.J.). Die daraus resultierende neue Verkehrsführung verfolgte laut Ratskoalition, bestehend aus CDU, Grüne und FDP, das Ziel, den Erlebniswert eines Stadtbesuchs zu steigern und die Attraktivität der Bonner Innenstadt gegenüber Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“, dem Onlinehandel und einem wandelnden Konsumentenverhalten weiter zu stärken (CDU BONN: 2018). Dieses Vorhaben einer neuen Verkehrsführung wurde jedoch am 06.02.2020 im Bonner Stadtrat gekappt. Mit dem Beschluss gehen einige Änderungen einher, die zentral für die Verkehrsdebatte um den früheren City-Ring sind. Demnach ist der Bereich vor dem Hauptbahnhof zukünftig weder von der „Rathausgasse“ / „Am Hof“ noch vom „Kaiserplatz“ aus direkt mit dem Auto erreichbar (BUNDESSTADT BONN o.J.). Dadurch wird vor allem die Anfahrt mit dem Auto zum Hauptbahnhof aus dem Bonner Süden erschwert. Auch das neu entstehende Parkhaus in Bahnhofsnähe an der „Rabinstraße“ wird für die aus dem Süden kommenden Autofahrer lediglich über Umwege zu erreichen sein. Dies stößt vor allem bei einigen Verbänden aus der regionalen Wirtschaft auf Kritik. So wird befürchtet, dass die durch den Ratsbeschluss einhergehende verkehrspolitische Maßnahme zu starken Frequenz- und Umsatzrückgängen in vielen Einzelhandelsbetrieben und der Gastronomie führen könnte, da es u.a. für den motorisierten Individualverkehr schwieriger geworden sei, die Innenstadt zu erreichen (IHK BONN/RHEIN-SIEG 2020).

Eine weitere Initiative, die sich vor dem Hintergrund der Verkehrswende mit der Bonner Verkehrsplanung beschäftigt, ist der im vergangenen Jahr gegründete „Radentscheid Bonn“. Das Ziel, die Stadt Bonn lebenswerter, kinderfreundlicher und klimafreundlicher zu gestalten, geht mit der Forderung einher, die Infrastruktur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen entscheidend zu verbessern (RADENTSCHEID BONN o.J.).

Die anhaltende Debatte, inwiefern sich verkehrspolitische Maßnahmen auf die Erreichbarkeit der Bonner Innenstadt und damit auf den dort ansässigen Einzelhandel auswirken, bleibt bestehen und stellt die Stadt Bonn vor eine schwierige Situation, die es zu bewältigen gilt.

3. Zielsetzung und Forschungsfragen

Ziel der Arbeit ist es, die Frage nach dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten von Besucherinnen und Besuchern zu untersuchen, um somit eine Datengrundlage zu schaffen, auf dessen Basis sich in der weiteren Debatte Interessengruppen beziehen und positionieren können. Darüber hinaus soll der Fokus auf den Motiven von Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt liegen. Was stellen die Beweggründe dar, weshalb Bürgerinnen und Bürger entscheiden, die Innenstadt zu besuchen oder dieser fernzubleiben? Um die bereits angesprochenen Probleme bewältigen zu können, müssen Innenstädte attraktiv bleiben. Daher wird untersucht, inwieweit sich die wahrgenommene Attraktivität der Bonner Innenstadt auf das Mobilitätsverhalten von Besucherinnen und Besuchern auswirkt. Zudem wird der Frage nachgegangen, ob Besucherinnen und Besucher mit bestimmten Verkehrsmitteln häufiger den Einzelhandel aufsuchen. Aus diesen Punkten ergeben sich folgende Forschungsfragen:

- 1) Wie erreichen Besucherinnen und Besucher die Bonner Innenstadt?
- 2) Welche Rolle spielt das gewählte Verkehrsmittel für den Zweck, die Bonner Innenstadt zu besuchen?
- 3) Wie wirkt sich die wahrgenommene Attraktivität der Bonner Innenstadt auf das Mobilitätsverhalten von Besucherinnen und Besuchern aus?
- 4) Inwieweit beeinflusst das Mobilitätsverhalten das Einkaufsverhalten von Besucherinnen und Besuchern?

Ausgehend von den Forschungsfragen ergeben sich u.a. folgende Unterfragen, die es zu bearbeiten gilt:

- 1) Zu welchem Zweck suchen Besucherinnen und Besucher die Bonner Innenstadt auf?
- 2) Mit welchem Verkehrsmittel wird die Bonner Innenstadt von Besucherinnen und Besuchern erreicht?
- 3) Wie häufig wird die Bonner Innenstadt von Besucherinnen und Besuchern aufgesucht?
- 4) Wird ein Besuch der Bonner Innenstadt mit weiteren Aktivitäten gekoppelt?

Darüber hinaus lassen sich unter Berücksichtigung der Forschungsfragen und des Kontextes der Recherche zwei Hypothesen aufstellen, die im weiteren Verlauf der Untersuchung als Unterstützung sowie als Leitfaden des Forschungsprozesses dienen sollen.

- 1) Je mehr Besucherinnen und Besucher die Bonner Innenstadt als unattraktiv empfinden, desto weniger wird diese von ihnen aufgesucht.
- 2) Wenn Besucherinnen und Besucher die Bonner Innenstadt mit dem Auto erreichen, dann sind sie eher bereit, den Einzelhandel aufzusuchen.

4. Methodisches Vorgehen

Um eine Datengrundlage zu schaffen und Aussagen über die angesprochenen Forschungsfragen treffen zu können, sollen standardisierte Befragungen durchgeführt werden. Diese quantitative Methode eignet sich besonders gut, da die Angaben einer großen Anzahl von Probanden ein möglichst repräsentatives Bild von Entscheidungen von Konsumenten abgeben kann (SCHENK 2020: 289). Dabei wird die Befragung als Onlinebefragung stattfinden. Einen Vorteil, der sich daraus ergibt, stellt der vergleichsweise hohe Rücklauf gegenüber anderen Formen der Befragung dar. Auch der zeitliche Faktor spielt eine entscheidende Rolle. Die Befragten können den Zeitpunkt zum Ausfüllen des Fragebogens selbst entscheiden. Des Weiteren entstehen durch Onlinebefragungen keine räumlichen Beschränkungen, weshalb Menschen aus unterschiedlichen Stadtteilen und Regionen befragt werden können (SCHENK 2020: 291). Dadurch können mitunter auch Auskünfte erfolgen, weshalb sich Bürgerinnen und Bürger gegen einen Besuch der Innenstadt entschieden haben.

Die Ergebnisse der Befragungen sollen schließlich mithilfe der statistischen Analysesoftware „SPSS“ aufbereitet und dargestellt werden, um eine Datengrundlage für die weitere Debatte zu schaffen, auf die sich Interessengruppen beziehen und positionieren können.

5. Literaturverzeichnis

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (Hrsg.) (2020): Das neue Wachstum der Städte. Ist Schrumpfung jetzt abgesagt? Regionale Herausforderungen unter unklaren demografischen Entwicklungsperspektiven. Dezembertagung des DGD-Arbeitskreises „Städte und Regionen“ in Kooperation mit dem BBSR Bonn am 6. und 7. Dezember 2018 in Berlin. BBSR-Online-Publikation 01/2020, Bonn, Januar 2020. Abrufbar unter:

https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2020/bbsr-online-01-2020-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (letzter Aufruf: 02.03.2020).

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (Hrsg.) (2009): Innenstadt. Abrufbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/StadtumbauStadterneuerung/Projekte/Archiv/Innenstadt/innenstadt.html> (letzter Aufruf: 02.03.2020).

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT (BMUB) (Hrsg.) (2015): Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Zwischenevaluierung des Bund-Länder-Programms. Abrufbar unter: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/aktive-zentren-zwischenevaluierung.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (letzter Aufruf: 03.03.2020).

BUNDESSTADT BONN (Hrsg.) (o.J.): Bürgerinformation zu City-Ring und Kaiserstraße am 28. August. Abrufbar unter: <https://www.bonn-macht-mit.de/node/4321> (letzter Aufruf: 06.03.2020).

BUNDESSTADT BONN (Hrsg.) (o.J.): Geänderte Verkehrsführung in der Innenstadt ab 1. April. Abrufbar unter: <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/testphase-city-ring.php> (letzter Aufruf: 12.04.2020).

CDU-FRAKTION IM RAT DER BUNDESSTADT BONN (Hrsg.) (2018): Erreichbarkeit der Bonner Innenstadt. Abrufbar unter: <https://cduratsfraktion-bonn.de/erreichbarkeit-der-bonner-innenstadt> (letzter Aufruf: 06.03.2020).

HANDELSVERBAND DEUTSCHLAND – HDE E.V. (Hrsg.) (2020): Gute Politik für attraktive Innenstädte – 11-Punkte-Plan des HDE. Abrufbar unter: <https://einzelhandel.de/innenstadt#1-der-stationaere-handel-ist-und-bleibt-die-leitfunktion-der-innenstaedte> (letzter Aufruf: 03.03.2020).

IFH KÖLN GMBH (Hrsg.) (2019): „Jedes fünfte Geschäft in NRW wird bis 2030 schließen“. Abrufbar unter: <https://www.ifhkoeln.de/pressemitteilungen/details/ifh-koeln-jedes-fuenfte-geschaeft-in-nrw-wird-bis-2030-schliessen/> (letzter Aufruf: 03.03.2020).

IHK INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER BONN/RHEIN-SIEG (Hrsg.) (2020): Test-Versuch City-Ring irreführend. Abrufbar unter: [https://www.ihk-bonn.de/index.php?id=484&tx_ttnews\[tt_news\]=10960](https://www.ihk-bonn.de/index.php?id=484&tx_ttnews[tt_news]=10960) (letzter Aufruf: 06.03.2020).

IHK INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER RHEIN-NECKAR (Hrsg.) (o.J.): Studie: Erreichbarkeit von Innenstädten. Abrufbar unter: <https://www.rhein-neckar.ihk24.de/wirtschaftsstandort/branchen/verkehr/stadtverkehr-index/innerstaedtsche-erreichbarkeit-3974522> (letzter Aufruf: 02.04.2020).

MINISTERIUM FÜR HEIMAT, KOMMUNALES, BAU UND GLEICHSTELLUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.) (2018): „Zukunft. Innenstadt. Nordrhein-Westfalen“. Abrufbar unter: <https://www.mhkgb.nrw/themen/bau/land-und-stadt-foerdern/zukunft-innenstadt-nordrhein-westfalen> (letzter Aufruf: 03.03.2020).

PEZ, P. (2020): Verkehrsplanung. In: NEIBERGER, C. UND B. HAHN (Hrsg.): Geographische Handelsforschung. Springer Spektrum. Berlin. S. 157 – 167.

RADENTSCHIED BONN (Hrsg.) (o.J.): Ziele und Forderungen. Das wollen wir erreichen. Abrufbar unter: <https://www.radentscheid-bonn.de/ziele/> (letzter Aufruf: 06.03.2020).

SCHENK, T. (2020): Quantitative Methoden. In: NEIBERGER, C. UND B. HAHN (Hrsg.): Geographische Handelsforschung. Springer Spektrum. Berlin. S.283 – 295.