

# Chancen und Hemmnisse der Einrichtung einer Fahrradzone in der Inneren Nordstadt Bonn

## Eine Konstellationsanalyse

### 1. Einleitung und Relevanz des Themas

Mobilität ist eine unverzichtbare Grundlage unserer täglichen Aktivitäten. Sie prägt individuelle Teilhabemöglichkeiten und ermöglicht den Fortschritt unserer Gesellschaft. Der stetig steigende Verkehr jedoch stellt vor allem durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie seinen Flächenverbrauch eine große Belastung für Mensch und Umwelt dar (BMBF 2018, S. 2). Insbesondere in Städten, wo viele Menschen auf vergleichsweise engem Raum agieren und sich fortbewegen, sind diese Belastungen unmittelbar zu spüren. Der Flächenverbrauch von fließendem und ruhendem Verkehr verdrängt andere Nutzungen. Lärm und Schadstoffe bergen gesundheitliche Risiken und senken zudem spürbar die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Dies hat oft weitreichende Konsequenzen: Entsprechende Räume werden von Anwohnern und Besuchern gemieden und drohen zu veröden. Das Fernbleiben von Menschen bewirkt Umsatzeinbußen insbesondere bei ansässiger Gastronomie und Einzelhandel. Umgekehrt kann eine hohe Qualität der öffentlichen Räume dazu beitragen, die Erholung der Menschen zu fördern sowie Umsätze von Gastronomie und Einzelhandel zu stärken.

Aus diesen Gründen gilt es, die durch Mobilität hervorgerufenen Belastungen für Mensch und Umwelt deutlich zu reduzieren. Es müssen Lösungen gefunden werden, wie Lärm- und Schadstoffemissionen ebenso minimiert werden können wie die vom Verkehr in Anspruch genommene Fläche. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Mobilitätsangebote der gesamten Gesellschaft zugänglich sind und niemanden ausschließen oder benachteiligen. Die Teilhabe an Mobilität und somit am gesellschaftlichen Leben muss für Jeden gesichert sein. Kurzum, es gilt den Verkehr sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltig zu gestalten und den Verkehrsraum an die Bedürfnisse dieser nachhaltigen Mobilität anzupassen.

Die Stadt Bonn hat die Problemlage erkannt und bemüht sich beispielweise im Rahmen des Programms „Lead City Bonn“ um eine Verbesserung der Luftqualität. Erreicht werden soll diese Verbesserung durch eine Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund. Das entsprechende Maßnahmenpaket beinhaltet daher sowohl den Ausbau des ÖPNV-Angebots und der Fahrradinfrastruktur in der Stadt als auch die optimale intermodale Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (vgl. BUNDESSTADT BONN 2018). Im Jahr 2012 wurde zudem das ehrgeizige Ziel ausgegeben, bis zum Jahr 2020 Fahrradhauptstadt Deutschlands zu werden. Das Fahrrad als emissionsfreies und platzsparendes Verkehrsmittel ist ein wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität und als solcher unbedingt förderungswürdig. Mittlerweile sind sich Verantwortliche und Beobachter jedoch nahezu einig, dass das Erreichen des Ziels „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ als gescheitert zu betrachten ist (vgl. WEIN 2019). Ohne an dieser Stelle näher auf die Gründe des Scheiterns eingehen zu wollen, scheint es aufgrund der weiterhin bestehenden Verkehrsproblematik in Bonn wichtig, an der Erreichung des Ziels festzuhalten, wenngleich der zeitliche Horizont neu definiert werden muss. Auf dem Weg zum Ziel müssen innovative Maßnahmen umgesetzt werden, wenn sich die Situation nachhaltig bessern soll.

Eine solche innovative Maßnahme könnte die Einrichtung einer Fahrradzone sein, wie sie derzeit in Bremen in Form von Deutschlands erstem Fahrradmodellquartier umgesetzt wird. Die Einrichtung einer solchen Fahrradzone umfasst einen breiten Maßnahmenkatalog. Unter anderem muss dem fließenden und ruhenden Fahrradverkehr mehr Platz zugewiesen werden, die Straßenoberfläche muss den Bedürfnissen von Radfahrern angepasst werden, Leihrad- und Leihlastenradstationen müssen eingerichtet werden (vgl. <https://radquartier-bremen.de>). Dass dabei aufgrund der begrenzten Raumverfügbarkeit Flächenkonkurrenzen unterschiedlicher Nutzungen entstehen, liegt auf der Hand. Mit den daraus erwachsenden Herausforderungen bei der Verkehrsraumgestaltung muss so umgegangen werden, dass für alle Stakeholder eine zufriedenstellende Situation geschaffen wird.

## **2. Zielsetzung der Arbeit**

Die Arbeit soll Chancen und Hindernisse der Einrichtung einer Fahrradzone in der Inneren Nordstadt in Bonn identifizieren. Im Fokus der Betrachtungen stehen dabei die Einschätzungen von relevanten Akteuren und Stakeholdern, deren Interessenlage sowie ihre Relationen untereinander. Als Akteure werden dabei jene verstanden, die aktiv am Planungs- und Umsetzungsprozess beteiligt sind, während als Stakeholder solche bezeichnet werden, die zwar ein Interesse am Verlauf des

Projekts hegen, in dessen Planung und Umsetzung über eine Meinungsäußerung hinaus jedoch nicht involviert sind.

Um die Konstellation der zu berücksichtigenden Personengruppen und Institutionen in Bonn abbilden zu können, soll auf Erfahrungen aus Bremen zurückgegriffen werden, wo sich ein vergleichbares Projekt momentan in der Umsetzungsphase befindet. Zunächst werden daher die an der Einrichtung des Fahrradmodellquartiers in Bremen beteiligten Akteure bzw. Akteursgruppen zu Wort kommen. Es sollen deren Erfahrungen bei der Projektentwicklung und -umsetzung erhoben und der anschließenden Analyse der Situation in Bonn zugrunde gelegt werden.

Im Verlauf der Arbeit sollen also folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

- 1) *Welche Raumnutzungskonflikte galt es bei der Planung des Fahrradmodellquartiers in Bremen zu berücksichtigen und welche Interessen verfolgen die beteiligten Akteure und Stakeholder?*
- 2) *Wer sind die Akteure und Stakeholder hinsichtlich der Schaffung einer Fahrradzone in der Inneren Nordstadt Bonn und welche Interessen verfolgen Sie?*
- 3) *Welche Chancen und Hindernisse ergeben sich aus der vorherrschenden Konstellation?*

Es wird an dieser Stelle explizit darauf hingewiesen, dass im Rahmen dieser Arbeit nicht Erfolg und/oder Misserfolg des Fahrradmodellquartiers in Bremen bzw. einer möglichen Fahrradzone in Bonn bewertet werden soll. Dies könnte Gegenstand einer weiteren Arbeit sein, vorausgesetzt das Fahrradmodellquartier ist vollständig implementiert und es liegen belastbare Daten vor.

### **3. Methodisches Vorgehen**

Zur Identifizierung der in Bonn zu berücksichtigenden Akteure und Stakeholder empfiehlt sich das Interviewen von Experten, welche andernorts bereits an der Einrichtung einer Fahrradzone beteiligt waren bzw. sind und von den gemachten Erfahrungen, z.B. hinsichtlich potentieller Konfliktfelder, berichten können. Denkbar sind hier in erster Linie Forscher der Hochschule Bremen, Vertreter des

Amts für Straßen und Verkehr der Stadt Bremen und/oder des ADFC Bremen, welche allesamt an der Konzeption und Schaffung des dortigen Fahrradmodellquartiers beteiligt (gewesen) sind. Die durch diese Datenerhebung gewonnenen Erkenntnisse können dann genutzt werden, um mithilfe weiterer leitfadengestützter Experteninterviews die spezifische Interessenlage der Akteure und Stakeholder im Bereich der Inneren Nordstadt Bonn herauszustellen. Als potenzielle Interviewpartner tun sich hier beispielsweise Vertreter des Bonner Stadtplanungsamtes, der Stadtwerke Bonn, der Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, des ADFC Bonn/Rhein-Sieg und der Altstadtinitiative Bonn e.V. hervor.

Die Strukturierung und Auswertung der Interviews erfolgt softwarebasiert unter Zuhilfenahme des Programms MAXQDA. Der den Experteninterviews zugrundeliegende Interviewleitfaden wird mithilfe von Informationen aus der Fachliteratur erarbeitet und ggf. erweitert, falls im Verlauf der Datenerhebung weitere relevante Elemente in Erscheinung treten sollten, die es zu berücksichtigen gilt.

Die forschungsleitenden Fragen werden dann anschließend mithilfe der Methode der Konstellationsanalyse nach SCHÖN et al. (2004) beantwortet. Datengrundlage stellen die zuvor mittels der Experteninterviews erhobenen Informationen dar. Bei der Konstellationsanalyse handelt es sich um ein „von konkreten Forschungsgegenständen unabhängiges Brückenkonzept für interdisziplinäre Untersuchungen in der Technik-, Nachhaltigkeits- und Innovationsforschung (...). Die Kernpunkte der Konstellationsanalyse sind (1.) die Fokussierung auf die Relationen zwischen allen relevanten Faktoren, (2.) die gleichrangige Betrachtung heterogener Elemente, (3.) ein „mittlerer“ Erklärungsanspruch und (4.) die (Weiter-)Entwicklung einer geeigneten, vor allem visuell gestützten Darstellungs- und Untersuchungsmethodik“ (ebd., S. 1). Im Rahmen der Arbeit soll die Methode also zum Einsatz kommen, um die identifizierten Akteure und Elemente tiefergehend, vor allem hinsichtlich ihrer Relationen, zu untersuchen und die Gesamtkonstellation sowie eventuell auftretende Subkonstellationen zu beschreiben und graphisch darzustellen.

#### **4. Untersuchungsraum**

Die Innere Nordstadt in Bonn (im Volksmund „Altstadt“ genannt) ist ein typisches Mischquartier, welches Menschen als Wohnort dient und gleichzeitig ein vielfältiges Angebot an Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen bereithält. Das Quartier wird flankiert von wichtigen Hauptverkehrsstraßen der Stadt (Kaiser-Karl-Ring, Kölnstraße, Bornheimer Straße und Oxfordstraße/Berliner Platz). Insbesondere durch die vielen Bars, Restaurants und Geschäfte ist das Viertel beliebtes Ziel von Auswärtigen und Besuchern aus anderen Teilen des Bonner Stadtgebiets.

Die überörtliche Relevanz ist weiterhin gegeben durch stark frequentierte öffentliche Einrichtungen wie zum Beispiel dem Stadthaus als Sitz der städtischen Verwaltung. Ferner gibt es im Viertel ein Hallenbad und Schulen.

## **5. Mögliche Erkenntnisse und Hindernisse**

Die Arbeit hat das Potenzial, Chancen und Hindernisse der Einrichtung einer Fahrradzone in der Bonner Altstadt aufzudecken. Wenn es gelingt, die relevanten Elemente sowie beteiligten Akteure und deren Interessen(-skonflikte) zufriedenstellend abzubilden, kann das Ergebnis der Konstellationsanalyse eine gute Grundlage für die weitere (interdisziplinäre) Forschung zum Thema darstellen. Die gewonnenen Erkenntnisse könnten in einem weiteren Schritt in eine fundierte Machbarkeitsstudie überführt werden beziehungsweise einen späteren Planungsprozess unterstützen, indem sie zur Formulierung von Handlungsempfehlungen hinzugezogen werden.

Grundsätzlich ist der Erfolg der Arbeit abhängig von einer sinnvollen Auswahl der Interviewpartner sowie deren Bereitschaft zur Durchführung der Interviews.

## **6. Literatur und Quellen (Auswahl)**

BMBF (Hg.) 2018: Forschungsagenda Nachhaltige urbane Mobilität. (DLR) Bonn.

BUNDESSTADT BONN (2018): Lead City Bonn. Maßnahmen und Status zur Stärkung des Umweltverbunds. Abrufbar unter: [https://www.bonn.de/downloads/amt-56/luftreinhaltung/Lead\\_City\\_Bonn\\_Massnahmenliste.pdf](https://www.bonn.de/downloads/amt-56/luftreinhaltung/Lead_City_Bonn_Massnahmenliste.pdf), letzter Aufruf am 13.04.2019.

DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (Hg.) (2011): Forschung Radverkehr international. Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Abrufbar unter: [https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung\\_radverkehr/for-a-04.pdf](https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-04.pdf), letzter Aufruf am 13.04.2019.

KUTTER, E. (2005): Entwicklung innovativer Verkehrsstrategien für die mobile Gesellschaft. Aufgaben, Maßnahmenspektrum, Problemlösungen. (Erich Schmidt) Berlin.

GOSTMANN, P. (2016): Einführung in die soziologische Konstellationsanalyse. (Springer) Berlin und Wiesbaden.

[HTTPS://RADQUARTIER-BREMEN.DE](https://radquartier-bremen.de), letzter Aufruf am 14.04.2019.

MONHEIM, H. (2017): Wege zur Fahrradstadt. Analysen und Konzepte. (VAS) Bad Homburg.

OHLHORST, D., NÖLTING, B., MEISTER, M. SYLVIA KRUSE U. S. SCHÖN (2007): Handbuch Konstellationsanalyse: Ein interdisziplinäres Brückenkonzept für die Nachhaltigkeits-, Technik- und Innovationsforschung. (oekom) München.

SCHMIDT, J.A., JANSEN, H., WEHMEYER, H. U. GARDE, J. (2013): Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft. Abrufbar unter: [https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3\\_Publikationen/Neue\\_Mobilitaet\\_fuer\\_die\\_Stadt\\_der\\_Zukunft\\_Gesamtergebnisse.pdf](https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3_Publikationen/Neue_Mobilitaet_fuer_die_Stadt_der_Zukunft_Gesamtergebnisse.pdf), letzter Aufruf am 14.04.2019.

SCHÖN, S., NÖLTING, B. U. M. MEISTER (2004): Konstellationsanalyse. Ein interdisziplinäres Brückenkonzept für die Technik-, Nachhaltigkeits- und Innovationsforschung. Abrufbar unter: <http://www.ztg.tu-berlin.de/pdf/Konstellationsana.pdf>, letzter Aufruf am 12.04.2019.

TOPP, H.H. (1998): Erreichbarkeit, Parkraum und Einzelhandel der Innenstadt. In: Raumforschung und Raumordnung 56, S. 186-193. (Springer) Berlin und Wiesbaden.

WEIN, M. (2019): Fehlplanungen im Verkehr. Dezernent sieht Bonn nicht als Fahrradhauptstadt. Abrufbar unter: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/Dezernent-sieht-Bonn-nicht-als-Fahrradhauptstadt-article4017367.html>, letzter Aufruf am 14.04.2019.