

Giulia Pugnaghi

Eine lebenswerte Stadt für alle – die Mobilität von Morgen in Bonn

Mobilitätswende ermöglicht klimaverträgliche und platzsparende Mobilität für alle Menschen. Sie verbessert die Lebensqualität in der Stadt durch bessere Luft, weniger Lärm und mehr Platz für Grünflächen. Die Mobilitätswende ist ein großer Transformationsprozess. Für die Umsetzung braucht es eine positive Zukunftsvision und strategische Leitlinien, die gut kommuniziert werden. Es braucht mutige Entscheidungen und Durchhaltevermögen von Politik und Verwaltung.

Die Mobilitätswende in Bonn hat zum Ziel, dass Bonn eine lebenswerte Stadt für alle sein soll: mit sicheren Verkehrswegen sowie einem guten Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln – die für alle verfügbar und zugänglich sind, insbesondere auch für Kinder und ältere Menschen. Das gelingt durch eine Mobilität, die nachhaltig und klimaverträglich gestaltet ist. Durch eine gerechte Neuaufteilung der öffentlichen Räume gibt es zukünftig wieder mehr Platz in der Stadt für Begrünung und zum Verweilen und Begegnen. Die Luft in der Stadt ist sauber und es gibt weniger Lärm durch Verkehr. Die Vorteile der Mobilitätswende sind im Alltagsleben der Menschen unmittelbar positiv spürbar.

1. Was bedeutet eine Wende in der Mobilität?

Mobilitätswende bedeutet, die bisher stark am Auto orientierte Mobilität auf umweltverträgliche Alternativen zu verlagern. Das sind vor allem zu Fuß gehen, Fahrradfahren und der öffentliche Verkehr. Um den Menschen den Umstieg zu erleichtern, stärkt und fördert die Stadt diese Verkehrsarten besonders.

Der Bonner Stadtrat hat 2019 mit großer Mehrheit beschlossen, dass bis zum Jahr 2030 mindestens 75 Prozent der Wege mit umweltverträglichen und platzsparenden Mobilitätsformen zurückgelegt werden sollen. Bis dahin waren es knapp 60 Prozent der Wege. Ende 2024 werden im Rahmen der wiederkehrenden Erhebung *Mobilität in Deutschland* neue Ergebnisse erwartet.

2. Warum braucht es eine Mobilitätswende?

Klimaschutz geht nur mit einer echten Mobilitätswende

Bonn hat das Ziel bis 2035 klimaneutral zu sein. Der im Jahr 2023 beschlossene Bonner Klimaplan ist die Gesamtstrategie der Stadt Bonn zur Erreichung der Klimaneutralität. Der Verkehr macht mit mehr als einer halben Million Kilogramm CO₂ im Jahr über ein Viertel der gesamten städtischen Emissionen aus. Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, braucht es schnelle und umfangreiche Änderungen in unserem Verkehrssystem, eine echte Mobilitätswende.

Die Stadt Bonn ist eine wachsende Stadt mit begrenztem Raum, daher braucht es effiziente Verkehrsmittel

Die Stadt Bonn ist eine der am schnellsten wachsenden Städte in Nordrhein-Westfalen. Das bedeutet, dass zukünftig deutlich mehr Menschen in Bonn leben werden als heute. Die letzten Jahrzehnte wurde der Autoverkehr in deutschen Städten stark priorisiert gegenüber allen anderen Verkehrsträgern. Dadurch wurden die anderen Verkehrsteilnehmer eingeeengt. Das Ergebnis sehen wir auf vielen Straßen und Gehwegen. Um den Mobilitätsbedürfnissen aller Menschen Rechnung zu tragen, muss der begrenzte Raum in der Stadt also besser genutzt werden als heute.

Während das Auto viel Platz verbraucht – sowohl beim Fahren als auch beim Parken – nehmen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds wie Busse, Bahnen oder das Fahrrad deutlich weniger Raum ein. Diese Verkehrsmittel sind effizienter im Transport von Menschen, können also auf derselben Fläche mehr Menschen von A nach B bringen (vgl. Abb. 1 und 2).

Die Mobilitätswende schafft mehr Platz in der Stadt für andere wichtige Nutzungen

Autos stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt herum und verbrauchen dabei viel Platz im öffentlichen Straßenraum und verstärken im Sommer den Hitzestau in der Stadt.

Die Mobilitätswende hilft dabei Platz für andere Nutzungen zu schaffen, zum Beispiel für die Förderung der Klimaresilienz unserer Stadt – also die Anpassung der Stadt auf die mit dem Klimawandel einhergehenden Effekte. Ein wichtiges Instrument gegen die zunehmende Häufigkeit von Extremhitze und Starkregen ist das Schwammstadtkonzept. Damit ist gemeint, dass Regen dort gespeichert, versickern oder verdunsten soll, wo er fällt. Bei Trockenheit und Hitze wird das Wasser dann wieder abgegeben und die Stadt bleibt kühler.

Maßnahmen für eine Schwammstadt sind u.a. Entsiegelung, Begrünung und mehr Bäume. Die Stadt Bonn hat beispielsweise ein Stadtbaumkonzept entwickelt, um u.a. auch die bisher rund 500 Bonner Straßen ohne Bäume schrittweise mit Straßenbäumen auszustat-

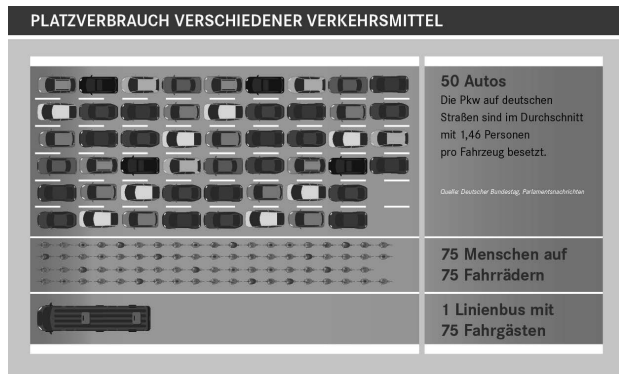


Abb. 1: Platzverbrauch verschiedener Verkehrsmittel

Quelle: Bundesstadt Bonn

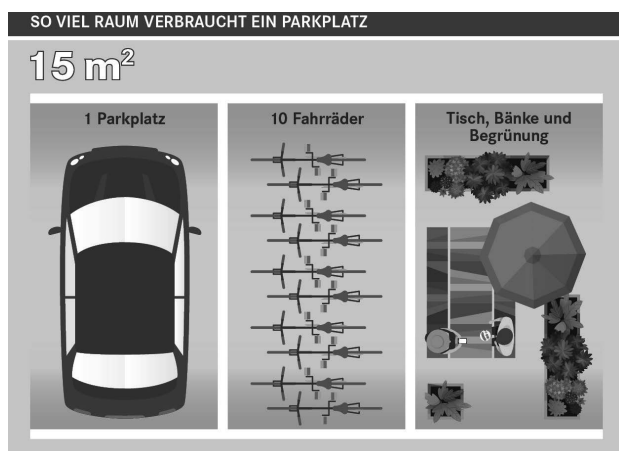


Abb. 2: So viel Raum verbraucht ein Parkplatz

Quelle: Bundesstadt Bonn

ten. Bei großen Sanierungen von Hauswand zu Hauswand werden in Bonn außerdem weniger Parkplätze und mehr Straßenbegleitgrün eingepflanzt.

Auch größere Flächen werden in Bonn als Orte mit hoher Aufenthaltsqualität neugestaltet. Im sogenannten Masterplan *Innere Stadt 2.0* soll der Bonner Stiftsplatz gegenüber der gleichnamigen Stiftskirche entsiegelt und somit vom Parkplatz zum Park umgestaltet werden (vgl. Abb. 3 und 4).

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung inklusive Planungsworkstatt begleitet das Projekt und unterstützt dabei die verschiedenen Interessen sichtbar zu machen und zu diskutieren. Denn auch unter besten Voraussetzungen, wie nahegelegene Parkmöglichkeiten im Parkhaus, laufen solche Projekte nicht ohne Widerstand einzelner Akteure.

Heute parken viele Menschen ihre Autos auf Gehwegen und im öffentlichen Raum – das ist aber nicht umsonst, sondern geht auf Kosten der Allgemeinheit. Vielen Menschen sind die Kosten, die durch (parkende) Autos entstehen, nicht bekannt, z.B. die Kosten für Bereitstellung und Instandhaltung von Parkplätzen, aber auch einfach der Wert des Raumes, der eigentlich als Gehweg oder an einigen Stellen z. B. für Begrünung, Gastronomie oder einfach Aufenthaltsfläche genutzt werden könnte. Ein Parkplatz nimmt heute mehr Fläche ein als das durchschnittliche deutsche Kinderzimmer.

Ein Ziel der Stadt Bonn ist deshalb, dass die Kosten der Parkflächen mehr durch die Nutzer*innen der Parkflächen und weniger durch die Allgemeinheit finanziert werden. Deshalb soll es eine flächendeckende Bewirtschaftung geben und ein Bewohnerparkausweis soll einen Euro am Tag kosten, also 360 Euro jährlich. Angemessene Parkgebühren helfen u.a. dabei, das Parken von der Straße in Parkhäuser und andersgenutzte Garagen zu verlagern. Da die gestiegenen Kosten für manche Haushalte eine Belastung darstellen können, wurde in Bonn bei den Kosten auf eine soziale Staffelung geachtet. Menschen mit geringem Einkommen werden zu 75 Prozent befreit von den Anwohnerparkgebühren. Gleichzeitig hat die Politik mit dem neuen Haushaltsplan 23/24 beschlossen, die Einkommensgrenze für den Bonn-Ausweis anzuheben, so dass mehr Menschen von den Leistungen profitieren.

Mobilität gerecht gestalten und für alle zu ermöglichen

Kinder und Jugendliche können nicht Auto fahren. Viele ältere Menschen wollen oder können ebenfalls nicht mehr Auto fahren. Nicht wenige Menschen können sich ein Auto nicht gut leisten. Ein Auto kostet eine Privatperson mehrere tausend Euro im Jahr. Es ist daher eine Frage der Teilhabe und Gerechtigkeit, dass wir einfachere Mobilität jenseits des Autos ermöglichen. In Bonn wird das Deutschlandticket beispielsweise sozial ausgestaltet



Abb. 3: Der Stiftsplatz in Bonn am Tag der Städtebauförderung ...

Quelle: Bundesstadt Bonn



Abb. 4: ... und wie der Stiftsplatz bis dato ansonsten aussieht

Quelle: Bundesstadt Bonn

durch ein 19 Euro Schüler*innenticket und ein 19 Euro Sozialticket. Für Kinder oder Senioren, aber auch alle anderen Menschen, die nicht Autofahren können oder wollen, ist der Umweltverbund die Voraussetzung für eigenständige und unabhängige Mobilität.

Ziel der Mobilitätswende ist daher auch eine Auflösung der Abhängigkeit vom Auto und den damit verbundenen Einschränkungen und Nachteilen. Die Mobilitätswende ist ein Motor sozialer Teilhabe für alle Bonner*innen.

3. Wie kann die kommunale Mobilitätswende umgesetzt werden?

Die Stadt Bonn möchte den Menschen und dessen Bedürfnisse nach Mobilität und Lebensqualität in der Stadt ins Zentrum ihrer Planung rücken. Auf dem Weg zur Mobilitätswende kommen dabei verschiedene Herausforderungen und Lösungsansätze zum Tragen.

Masterplan Mobilität: Die Mobilitätswende kann nur schrittweise umgesetzt werden

Die Mobilitätswende braucht verbindliche strategische Leitlinien, die Ziele für die Mobilitätswende definieren und Standards festlegen, die dann auf alle anstehenden Planungen angewendet werden können. In Bonn ist das beispielsweise die Parkraumstrategie, also die Strategie für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr (Management parkender Autos, aber auch Räder, E-Scooter und Carsharing etc.). oder der Radwegenetzplan für ein durchgängiges und sicheres Radwegenetz durch ganz Bonn. Solche Strategien und Konzepte vereinfachen dann Entscheidungen im Einzelnen, weil geschaut werden kann, an welchem Ort welche Standards angewendet werden sollten – z.B. handelt es sich um eine Radvorrangroute oder nur um eine Nebenroute? Davon hängt ab, in welcher Qualität ein Radweg gebaut sein soll.

Ein Konzept zu haben bedeutet aber nicht, zuerst mal jeden Straßenzug in einer Stadt im Detail zu beplanen, bevor mit der Umsetzung angefangen wird. Denn das würde Jahre oder gar Jahrzehnte dauern und dann wäre der Plan schon wieder veraltet bevor auch nur eine Straße erneuert wurde.

Die Mobilitätswende ist daher nur schrittweise umsetzbar. Und das passiert auch im Zusammenspiel mit Baustellen zur Sanierung von Kanälen, oder dem Ausbau von Glasfaser und Fernwärme – dadurch können Synergiepotenziale ausgenutzt werden und die Baustellen müssen nur einmal eingerichtet werden. Durch die schrittweise Umsetzung sind auch Lernprozesse möglich, sodass zukünftige Maßnahmen auf Basis bisheriger Erfahrungen optimiert werden können.

Mit der schrittweisen Umsetzung ist die Herausforderung verbunden, dass auch die positiven Auswirkungen der Mobilitätswende erst schrittweise spürbar werden. Ein Radwegenetz ist erst ein Netz, wenn es wenige oder keine Lücken aufweist. In der Übergangszeit ist also der Vorteil eines einzelnen Straßenabschnitts noch nicht für alle überzeugend wahrnehmbar. Daher ist es so wichtig, eine positive Gesamtvision vor Augen zu haben und auch kommuni-

kativ vermitteln zu können. Die Menschen müssen wissen, wo wir hinwollen, um sich auf den Weg einzulassen.

Der Platz kann nur einmal verteilt werden: Alternative Mobilität stärken heißt auch Automobilität schwächen

Der Platz in der Stadt ist eine begrenzte Ressource. Wenn neue, sichere Fahrradwege gebaut werden oder die Gehwege barrierefrei gestaltet werden sollen und der ÖPNV zuverlässig und pünktlich ist, muss dafür der notwendige Platz zur Verfügung gestellt werden.

Immer wieder wird beispielsweise die Unpünktlichkeit des ÖPNV als Grund genannt, dass der ÖPNV keine solide Alternative zum Auto darstellt. Der Hauptgrund für Verspätungen des ÖPNV sind aber (Auto)stau oder falsch parkende Autos. Die Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem Autoverkehr ist daher notwendig und kann nicht warten. Nur so werden Busse und Bahnen für alle zuverlässiger und attraktiver.

In Bonn wird derzeit u.a. ein Busbeschleunigungsprogramm umgesetzt: eine linienscharfe Untersuchung jeder einzelnen Busroute. Optimierungsvorschläge entlang der Linie werden anschließend der Politik zur Entscheidung vorgeschlagen. Das kann zum Beispiel bedeuten, dass ÖPNV an Ampeln bevorzugt werden und dass Parkplätze und Engstellen, die z. B. den ÖPNV immer wieder blockieren, beseitigt werden.

Weniger Abhängigkeit vom Auto

Wenn es darum geht, dem Umweltverbund mehr Platz auf der Straße zu geben, verweisen die Bedenkensträger*innen oft auf die Abhängigkeit bestimmter Personengruppen vom Auto als Gegenargument für eine Mobilitätswende.

Heute werden auf Bonner Stadtgebiet jeden Tag noch mehr als vier Millionen Kilometer mit dem Auto zurückgelegt. Viele dieser Kilometer werden auf kurzen Strecken durch die Stadt gefahren und könnten schon jetzt durch eine Bahn- oder Busfahrt, Fahrradfahren oder zu Fuß gehen ersetzt werden.

Einige Menschen sind aber tatsächlich heute vom Auto abhängig. Dabei ist die Mobilitätswende aber ein echter und konstruktiver Lösungsansatz für die bestehenden Probleme unseres Verkehrssystems: nicht nur für Lärm, Schmutz, Klimakrise und den begrenzten Raum, den wir nun mal haben – sondern auch für die Abhängigkeit vom Auto.

Damit das gelingt müssen wir verstehen, warum die Menschen auf ein Auto angewiesen sind, und darauf basierend dann Angebote machen, die gute Mobilität für den Einzelnen ermöglichen, die dabei aber nicht länger auf Kosten von Mensch und Umwelt geht.

Mit der Förderung alternativer Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing schafft die Stadt Bonn derzeit weitere attraktive Alternativen für umweltfreundliche Mobilität für noch mehr Menschen. Die Stadt Bonn weist in diesem Jahr z. B. stadtweit Carsharing Plätze im öffentlichen Straßenraum aus und schafft so für Menschen, die zum Beispiel nicht täglich ein Auto benötigen, eine attraktive und günstige Alternative zum eigenen Auto.

Jede vom Auto auf den Umweltverbund verlagerte Fahrt reduziert die Menge an Autos auf der Fahrbahn und es gibt weniger Staus. Diejenigen, die dann noch Auto fahren, haben mehr Platz auf der Straße und auch bei der Suche nach einem Parkplatz.

Einigkeit bei den Zielen, aber Unstimmigkeiten bei der Umsetzung: das Beispiel Radentscheid und die Radpendlerroute im Beueler Rheinauenpark

Es ist auf allen politischen Ebenen festzustellen, dass auch bei politischer Einigkeit über die Ziele, in der konkreten Umsetzung eine Polarisierung zwischen Befürwortern und Gegnern entsteht. Im Bonner Stadtrat gab es 2021 ein breites politisches Bündnis für die Ziele des sogenannten *Radentscheid Bonn*. Das mit 28.000 gesammelten Unterschriften erfolgreiche Bürgerbegehren definiert sieben Ziele zur Förderung des Radverkehrs in Bonn, u. a. ein durchgängiges und sicheres Radwegenetz für die gesamte Stadt sowie bestimmte Vorgaben für den Ausbau (u. a. 15 km Rad- und Gehwege jährlich) und die Standards neuer Rad- und Gehwege (u. a. Radwege je Richtung mindestens 2 m breit, Gehwege 1,50 m).

Ein durchgängiges Radwegenetz finden viele wichtig und richtig. Dann kann man seine Kinder guten Gewissens im Stadtverkehr allein zur Schule fahren lassen. Senior*innen, die im Urlaub in Holland noch problemlos mit dem Fahrrad fahren, aber sich das in der Stadt nicht mehr zutrauen sich zwischen den Autos herzu schlängeln, können in der Stadt weiterhin mobil bleiben.

Trotz der breiten Zustimmung zu den Zielen des Radentscheids, zeigen sich in der Umsetzung schnell Konflikte. Sicherer Radverkehr braucht Platz, wohin also mit den Radwegen? Einige Parteien haben dem Radentscheid zugestimmt, aber nicht den konkreten Maßnahmen, die die Verwaltung in Folge ihres Auftrags der Politik vorgelegt hat. Auf Hauptstraßen sei kein Platz für Radwege, da fahren die Autos. In Nebenstraßen auch nicht, da parken die Autos. Offen gelassen wurde von den Kritiker*innen bisher allerdings, wohin die Radwege stattdessen sollen.

Der Beueler Rheinauenradweg ist eine Hauptachse im städtischen und regionalen Radverkehr. Der schmale Radweg wurde 2022 saniert und auf drei Meter ausgebaut. Nachdem den Ausbauplänen in allen Gremien zugestimmt wurde, kam es kurz vor der Umsetzung zu Protesten aufgrund der für den Ausbau notwendigen Baumfällungen. Die Proteste wurden durch ein hohes mediales Echo und politische Debatten begleitet, die bis auf höchste Ebene des Landesumweltministeriums eskalierten. Die Stadt hielt an den beschlossenen Plänen fest und baute den Radweg aus. Für 23 von Fällungen betroffene Bäume wurden rund 100 Ersatzpflanzungen im Bezirk Beuel vorgenommen. Die Bezirksregierung Köln hat auf Bitten des Umweltministeriums NRW die Rechtmäßigkeit zur naturschutzrechtlichen Befreiung geprüft und bestätigt, dass der Radwegeausbau im überwiegenden öffentlichen Interesse ist.

Seit dem Ausbau haben die Menschen die Möglichkeit, komfortabel und sicher mit dem Fahrrad in der Freizeit

oder zur Arbeit zu fahren. Die ausgebauten Strecke passt sich nach wie vor harmonisch in die Landschaft ein. Beschwerden gab es seit der Umsetzung keine mehr.

Die Vorteile der Mobilitätswende zeigen sich zeitverzögert: deshalb braucht es positive Zukunftsvisionen

Gerade Veränderungen im Straßenverkehr sind häufig aber erst einmal gewöhnungsbedürftig für viele Menschen. Die Maßnahmen der Mobilitätswende, die bereits jetzt in Bonn zu sehen und zu spüren sind, gehen manchen Bürger*innen daher auch zu schnell. Eine neue Verkehrsführung oder neue Parkregelungen haben beispielsweise direkte Auswirkungen auf die täglichen Wege vieler Menschen, an die sie sich erst einmal gewöhnen müssen. Doch neue Situationen bringen oft auch neue Möglichkeiten, das eigene Verhalten anzupassen, z. B. ein Carsharing-Auto in der Nähe zu nutzen oder mit dem Fahrrad umweltfreundlicher, gesünder und oft sogar zügiger voranzukommen. Jede Veränderung bringt also auch Vorteile mit sich, die Menschen im Laufe der Zeit kennen und meist auch schätzen lernen.

Besonders in der Vergangenheit politisch und medial umstrittene und aufgeheizte Projekte hatten im Nachhinein oft eine hohe Zustimmung und werden gut angenommen: in Bonn sind das beispielsweise das autofreie Rheinufer, die große Umweltpur auf der Ost-West-Achse oder die Verbreiterung des Radweges in der Rheinaue in Bonn-Beuel. Um solche Projekte umzusetzen, braucht es eine positive Zukunftsvision, die aufzeigt, wie es mal werden kann. Und es braucht mutige Politiker*innen, eine transparente und ehrliche Kommunikation und eine standfeste Stadtspitze, die auch Widerstände aushält.

Die Mobilitätswende ist ein gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozess und fängt in den Verwaltungen an

Die Stadt Bonn arbeitet derzeit in Bonn unter Hochdruck an neuer Infrastruktur, neuen Radwegen, Umweltpuren und Mobilstationen. Aber wir wissen alle, dass die Mobilitätswende mehr ist als eine Frage der Infrastruktur. Sie ist eine Frage der Verhaltensänderung und der Gewohnheiten. Und jeder weiß, wie schwierig es ist, Gewohnheiten zu ändern. Das trifft im Übrigen nicht nur auf Individuen zu, sondern auch auf Organisationen, also auf Stadtverwaltungen: eine Stadtverwaltung kann nur eine Zukunft gestalten, die ihre Mitarbeitenden sich überhaupt vorstellen können. Wir können Städte nur anders planen, wenn wir anfangen, Städte anders zu denken. Es braucht also eine gemeinsame Zukunftsvision davon, wie es mal sein kann. Darauf aufbauend können wir dann eine Strategie entwerfen, wie wir zu diesem Zielbild hinkommen können und was das für die Stadtplanung bedeutet.

Bönnsche Viertel – Lebendige Räume für Menschen

Wenn man 30 verschiedene Person in der Verwaltung mit verschiedenen politischen Einstellungen und persönlichen Hintergründen fragt, wie sie sich ihr perfektes Wohnumfeld vorstellen, erhält man interessanterweise gar

nicht 30 verschiedene Antworten, sondern oftmals eine sehr ähnliche Beschreibung: dynamische und lebendige Nachbarschaften, eine sichere und grüne Straße, auf der die Kinder spielen können und die Menschen sich treffen und im Schatten der Bäume aufhalten können. In Bonn hat die Stadtverwaltung im Jahr 2022 einen ämter- und konzernübergreifenden Strategieprozess durchgeführt mit insgesamt über 60 Führungskräften aus Stadtverwaltung und Konzerntöchtern, in dem sie eine Vision der Mobilität von Morgen und erste Lösungsansätze auf dem Weg dorthin erarbeitet haben. Der Fokus war das Thema nachhaltige Mobilität in Wohnquartieren und herausgekommen ist das Projekt mit dem Titel: Bönnsche Viertel – Lebendige Räume für Menschen.

In diesem Jahr findet dazu in zwei ausgewählten Modellquartieren in der Stadt ein großer Mitwirkungsprozess statt – gemeinsam mit den Menschen vor Ort, direkt vor ihrer Haustür. Das Motto lautet, die Mobilitätswende erlebbar zu machen und die Menschen zu fragen: was braucht ihr, um nachhaltig mobil sein zu können?

Wie schaffen wir den Wandel?

Klar ist: Die Geschwindigkeit, mit der wir unsere Stadt in Richtung Nachhaltigkeit umbauen wollen und müssen, erfordert mehr und eine neue Art der Kommunikation – da befinden wir uns, auch als Verwaltung, gerade noch in einem Lernprozess.

Im bisher größten Mitwirkungsverfahren der Stadt *Bonn Bonn4Future – Wir fürs Klima*, haben zwischen 2021 und 2022 rund 300 Bonner*innen (zufällig ausgewählte Bürger*innen und verschiedenste Akteur*innen der Stadtgesellschaft) in vier Klimaforen gemeinsam daran gearbeitet, wie die notwendige Transformation gelingen kann. Ein wichtiges Ergebnis dieses stadtweiten Prozesses war, dass wir direkt vor Ort mit den Menschen in Kontakt treten müssen. So erreichen wir mehr Menschen und die Ideen und Diskussionen werden konkreter, Multiplikator*innen werden aktiviert und können den notwendigen Wandel unterstützen.

Kommunale Verkehrswende braucht externe Unterstützung

Die kommunale Verkehrswende ist voraussetzungs- und gelingt nicht ohne Unterstützung von Bund und Land. Nachhaltige Mobilität erfordert neue gesetzliche Rahmenbedingungen und mehr Handlungsspielräume für die Kommunen. Gegenwärtige Bestimmungen des deutschen Straßenverkehrsrechts und Straßenrechts beinhalten die einseitige Förderung des Autoverkehrs, wäh-

rend wichtige Ziele des Gemeinwohls wie der Schutz vor Lärm- und Luftverschmutzung und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums nicht ausreichend berücksichtigt sind. Die Schaffung fuß- und radverkehrsfreundlicher Infrastruktur, die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche oder die Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden durch hohe Hürden und Einschränkungen erschwert. Deshalb braucht es einen grundlegenden Paradigmenwechsel und eine umfassende Überarbeitung der rechtlichen Rahmenbestimmungen.

Auf der anderen Seite sind Fördermittel für kommunale Verkehrsprojekte oft an starre Bedingungen geknüpft und mit hohem bürokratischem Aufwand verbunden, der auf Kosten der wertvollen personellen Planungsressourcen geht. In Bonn wurde beispielsweise im Jahr 2021 eine innerörtliche Brücke fertiggestellt, bei der geplant war, dass Zufußgehende und Radfahrende sich den Gehweg teilen, während Autos auf zwei Spuren je Fahrtrichtung fahren. Der Stadtrat entschied die Spuraufteilung zu ändern, so dass Radfahrenden jetzt eine Spur zur Verfügung steht und zu Fußgehende den Gehweg sicher für sich nutzen können. Die entsprechende obere Planfeststellungsbehörde hat auch nach zwei Jahren noch nicht bestätigt, dass diese Änderung im Rahmen der Förderung möglich ist. Für eine erfolgreiche kommunale Verkehrswende müssen sich Förderprogramme an neuen Planungsstandards orientieren und für Verwaltungen flexibler handhabbar werden – gerade für Planungen von Infrastruktur, die Jahrzehnte halten soll.

4. Die Mobilitätswende ist eine große Herausforderung, aber eine noch größere Chance, das Leben aller Bonnerinnen und Bonner zu verbessern

Die kommunale Verkehrswende braucht eine positive Zukunftsvision und mutige Oberbürgermeister*innen und Politiker*innen, eine aktive Zivilgesellschaft und eine große Bereitschaft über den richtigen Weg zum Ziel zu debattieren und zu ringen – dazu gehört Kompromisse einzugehen, aber auch Widerstände auszuhalten. Verwaltungen müssen lernen, nicht nur den Status-Quo zu verwalten, sondern die Stadt zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Die Verwaltung braucht Mut auch Dinge auszuprobieren, selbstkritisch zu kommunizieren und aus Fehlern zu lernen. Die demokratisch gewählten Gremien brauchen Durchsetzungskraft und den Willen, sich für das Gemeinwohl einzusetzen und dabei Konflikte ehrlich und sachlich auszutragen. Gemeinsam können wir es schaffen, die Mobilitätswende umzusetzen.