

Interview mit Diplom-Geograph und Stadtplaner Thomas J. Mager

Kollisionsfrei durch die Innenstadt

Bonn will mit der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs endlich nach vielen Planungsalternativen zur Umsetzung kommen. Doch für die vom Stadtrat im Dezember letzten Jahres verabschiedete Planvariante besteht nach Ansicht der Umwelt- und Verkehrsverbände noch Verbesserungsbedarf.

Dies bewog die BUZ-Redaktion ein Interview mit einem unabhängigen Experten für Stadt- und Raumplanung zu führen. Wir danken Herrn Mager für die Beantwortung der Fragen.

Von Hause aus ist Herr Mager Diplom-Geograph. Er hat in Bonn studiert und kennt sich bestens mit den Bonner Gegebenheiten aus. Zudem ist er Mitglied der Architektenkammer NRW sowie in der SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (2007-2013 Mitglied des Bundesvorstands und die letzten 3 Jahre Vorsitzender) und einer der fast 2000 Experten dieses Berufsverbands von Personen, die in der räumlichen Planung tätig sind und mit dieser Tätigkeit eine gesellschaftliche Verantwortung verbinden. Die Beratung zur Umsetzung städtebaulicher Projekte, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur, ist das Tagesgeschäft von Herrn Mager.

BUZ: Welche Elemente sind von besonderer Bedeutung für ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept der Kommunen?

Thomas J. Mager:

Zurzeit wird Mobilität in erster Linie durch den motorisierten Individualverkehr dominiert, frei nach dem Motto: „Freie Fahrt für freie Bürger“. Nicht weniger unterwegs sein, sondern intelligenter, das ist die Herausforderung der Zukunft – wir werden spontaner entscheiden, wann und wo wir mobil sein möchten und auch mit welchem Verkehrsmittel.

Nach der Energiewende ist nun die Zeit gekommen, auch eine Verkehrs- bzw. Mobilitätswende einzuläuten. Alternative Mobilitätskonzepte müssen forciert werden, vor allem bezüglich der Verkehrsmittelwahl spricht der kombinierten Nutzung der ganzen Palette der Mobilitätsangebote.

Individuelle Mobilität darf in Zukunft nicht mehr allein durch das eigene Auto gekennzeichnet sein, sondern soll durch „geteilte Mobilität“ mit öffentlichen Bahn-, Bus-, Auto- und Fahrradflotten und gegebenenfalls Seilbahnen, und nicht zu vergessen durch das zu Fuß gehen geprägt sein. Mobilität wird in der Zukunft verkehrsmittelneutral gedacht und nachgefragt, die Fixierung auf bestimmte Verkehrsmittel oder Fortbewegungsarten wird stark rückläufig sein, was zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel führt. Schon heute kann bei den unter 30-Jährigen der zunehmende Trend zur kombinierten Mobilität nachgewiesen werden – weg vom Auto-Besitzen hin zur intelligenten Nutzung des gesamten Mobilitätsangebotes.

In Zukunft wird die Veränderung der technischen Hintergrundsysteme zu weitreichenden Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrsverhalten führen. Ausgehend von der „Karte für alles“ wird die Mobilität von morgen eine nutzungsorientierte „Stand-by-Mobilität de luxe“ sein, die die Synergien zwischen allen Verkehrsmitteln optimal miteinander kombiniert und mit weiteren Nutzungen (zum Beispiel soziale Netzwerke) verknüpft. In 20 Jahren werden wir über einen elektronischen Mobilitätskompass eines weiterentwickelten vernetzten Handy-Internetmediums – sozusagen eine Art „Face-Mobil“ verfügen, das uns zielsicher von Tür zu Tür bringt. Hierzu werden ganz neue Ge-



Attraktive ÖPNV Infrastruktur als Voraussetzung für mehr Mobilität
Foto: T. Mager

schaftsmodelle entstehen und es wird attraktive nutzungsorientierte Angebote im wieder wachsenden Mobilitätsmarkt geben. Das Problem der „letzten Meile“, wie man es aus der Diskussion um die Anbindung von ländlichen Regionen an die Ballungsräume kennt, ist in diesem Umfeld jedoch noch weithin eine Herausforderung.

BUZ: Gibt es grundlegende Regeln, um den Zugang zur Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer kollisionsfrei zu gestalten?

Thomas J. Mager:

Grundlegend für einen nachhaltigen und einen kollisionsfreien Zugang zur Innenstadt ist es vorrangig den Umweltverbund sprich den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr zu fördern und den Motorisierten Individualverkehr möglichst zu vermeiden. Beim Fußverkehr ist auf kurze und barrierefreie Wege zu achten, die zum Zufußgehen einladen. Der Radverkehr benötigt eine bessere Infrastruktur und das bezieht sowohl die regionalen Radwegernetze als auch die lokalen Radwege inklusive Fahrradabstellanlagen mit ein.



BikeSharing Angebote müssen zum Regelangebot in unseren Städten werden
Foto: T. Mager

Ferner muss ein intensiver Ausbau von öffentlichen Fahrradverleihsystemen (BikeSharing) mit konventionellem oder elektrischem Antrieb erfolgen. Die Mittlerrolle zwischen Fuß-, Radverkehr und Bike- und CarSharing Systemen kann und sollte der ÖPNV übernehmen. Beim ÖPNV ist es vor allem wichtig eine bessere Angebotsausgestaltung, z.B. die optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel, wie z.B. U-Bahn, Tram, Stadt- und Regionalbus, S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress bzw. auch des Fernverkehrs zu erreichen. Das Verkehrsangebot muss stimmig sein, d.h., die Linien müssen im Tagesverkehr vertaktet sein (in Ballungsräumen im 15- bis



Benutzen statt Besitzen: Elektro-Carsharing in Brüssel
Foto: T. Mager

30-Minuten-Grundtakt bzw. in deren Zentren in einem 10- bzw. 5-Minuten-Takt ggf. durch Überlagerung von mehreren Linien). Wichtig je nach Örtlichkeit natürlich darüber hinaus auch einen Abend-, Nacht- und Wochenendlinienverkehr. Größtes Zugangshemmnis zum ÖPNV ist die unzureichende Informiertheit der Verkehrsteilnehmer über das Angebot des ÖPNV. Die Folge ist, dass die Nutzung des PKW Vorrang vor dem öffentlichen Verkehrsmittel erhält. In diesem Zusammenhang muss die wachsende gesellschaftspolitische Bedeutung des ÖPNV stärker in das Bewusstsein der (potenziellen) Fahrgäste rücken, sprich, es muss gelingen, den ÖPNV nachhaltig als attraktive Alternative und Ergänzung zum Auto zu etablieren.

BUZ: Gibt es in der Bundesrepublik Beispiele für eine gelungene Einbindung des ÖPNV-Knoten an den Innenstadtbereich und was zeichnet sie aus?

Thomas J. Mager:

Hier fallen mir beispielsweise die Verkehrsdrehscheiben einiger Städte wie Bremen, Hannover, Freiburg und Mainz ein – hier gibt es in den meisten Fällen eine gut funktionierende Verknüpfung aller Verkehrsträger, die man für eine attraktive Innenstadt und insbesondere für eine Stadt der kurzen Wege braucht. Die räumliche und bauliche Verknüpfung von Bahn, Tram, Bus, Car- und BikeSharing mittels kurzer Fußwege sowie vor allem auch durch eine geschlossene Informations- und Vertriebskette ermöglicht eine optimale Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger und zwar nicht nur in Zeiten des Berufsverkehrs, sondern vor allem im sogenannten Freizeitverkehr. Sicher gibt es auch in diesen Städten noch Optimierungsmöglichkeiten, insbesondere im Bezug auf die Stadt-Umlandverkehre, die zumeist den guten Modal Split der Innenstädte nachteilig beeinflussen, daher kann nur durch einen flächendeckenden Ausbau des Umweltverbundes langfristig ein attraktiver städtischer Lebensraum geschaffen werden.

BUZ: In Bonn ist insbesondere vor dem Hauptbahnhofsgebäude Fläche für alle Verkehrsteilnehmer wie Bus/Bahn, Radfahrer, Fußgänger und Taxi nicht ausreichend vorhanden, damit der Verkehr kollisionsfrei fließt. Die neue Umgestaltung sieht sogar einen Zweirichtungsweg vor dem Hauptbahnhofsgebäude vor.

In Bonn fordern die Umwelt- und Verkehrsverbände die Unterbrechung des Cityrings für den motorisierten Individualverkehr.

Wie könnte man aus Ihrer Sicht den MIV staufrei an den HBF heranführen ohne den Engpass vor dem HBF-Gebäude zu queren?



Diplom-Geograph / Stadtplaner Thomas J. Mager

Thomas J. Mager:

Die Situation vor dem Bonner Hauptbahnhof war bis in die 70er Jahre hinein ein gutes Beispiel für eine funktionierende Verkehrsdrehscheibe, da die Fläche für alle Verkehrsteilnehmer wie Bus/Bahn, Radfahrer, Fußgänger und Taxi ausreichend dimensioniert war und der Verkehr in seinem damaligen Aufkommen kollisionsfrei fließen konnte. Die Umgestaltung im Nachgang zur Tieferlegung der Stadtbahn führte zu einer starken Verengung des Straßenraums wie auch die Zunahme des Autoverkehrs führte dazu, dass der Verkehr nicht mehr kollisionsfrei läuft, insbesondere zum Nachteil des Fuß- und Radverkehrs. Es gab zwar in den letzten 30 Jahren zahlreiche Planungsvorschläge zur Neuordnung des Areals vor dem Bonner Hauptbahnhof, wobei die Bürger in der Mehrheit die Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes forderten, den es jedoch an dieser Stelle so nie gab. Die Stadt Bonn dagegen favorisierte seit jeher eine weitgehende Überbauung aller Baufelder bis hin zur Aufgabe des Busbahnhofs. Das Bonner Loch gaukelt zwar auf den ersten Blick eine Platzsituation vor aber die sogenannte Südüberbauung auf der anderen Seite ist jedoch im Vergleich zur der vorher hier stehenden gründerzeitlichen Straßenrandbebauung um mehrere Meter in Richtung Bahnhof vorgezogen worden und schafft somit eine Art Flaschenhals.

Die von den Bonner Umwelt- und Verkehrsverbänden geforderte Unterbrechung des Cityrings für den motorisierten Individualverkehr erscheint aus meinem Blickwinkel für durchaus realisierbar, was jedoch eine umfangreiche Neuordnung der Verkehrsströme voraussetzen würde. Hierzu zählen Erschließungsschleifen, um auch mit dem PKW den Hauptbahnhof aus allen Richtungen zu erreichen, jedoch die reine Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof zu unterbinden. Nur wenn der politische Mut aufgebracht wird den Cityring vor dem Hauptbahnhof für den Autoverkehr zu kappen und die Straßenflucht durch Rückbau der sogenannten Südüberbauung annähernd wieder auf das alte Maß von knapp 30 Meter zu erweitern, würde hier die Einrichtung einer, ich nenne es mal "Umweltverbund- bzw. Begegnungszone" ermöglichen, die für Fuß- und Radverkehr (Bike- und CarSharing) den ÖPNV und Taxis zur Verfügung steht. Es bestünde die einmalige Chance vor dem Hauptbahnhof die seit 40 Jahren überfällige städtebauliche und verkehrliche Neugestaltung bzw. Stadtreparatur durchzuführen mit dem Ziel das Tor zur Stadt als Lebensraum zurück zu gewinnen und gleichzeitig die Inszenierung der Ankunft in unsere Stadt Bonn neu zu fassen.

Es ist möglich und erlauben Sie mir an dieser Stelle einen vielsagenden Vergleich: Als Bonn und viele andere Städte die ersten Fußgängerzonen einrichten wollten war der Widerstand groß, weil befürchtet wurde ohne Autos in der Innenstadt würde die Stadt veröden – die Geschichte hat gezeigt es kam ganz anders.

Kontaktadresse:
tjm-consulting mobilitätsmanagement
Diplom-Geograph/Stadtplaner (AK NW/SRL)
Thomas J. Mager
Hansaring 61
D-50670 Köln
Telefon +49 (0) 221 / 33 05 03 - 0
info@tjm-consulting.de; www.tjm-consulting.de

reise & stadträder
in einzelfertigung

annaberger str. 237
53175 bonn-friesdorf
info@natuerlichrad.de

öffnungszeiten:
mo-fr 10.00 - 12.00 Uhr
14.00 - 18.30 Uhr

sa 09.00 - 13.00 Uhr
u. nach telefonischer vereinbarung

☎ 0228 931 95 75

natürlichRAD 
www.natuerlichrad.de