

Zehn Minuten brauchen Autofahrer vergangenen Montagnachmittag für gut drei Kilometer. Immer wieder staut sich der Verkehr. Nichts geht mehr – jedenfalls auf der Autospur. Neben an, auf der Fahradspur, liegt unberührter Asphalt, bis sich irgendwann ein Radler nähert. Sehnsüchtig schauen ihm die Autofahrer hinterher. Doch auf der leeren Spur dürfen sie nicht fahren. In einem Verkehrsversuch reserviert die Stadt Bonn die Hälfte der Spuren für Radler – und das auf der zentralen Nord-Süd-Achse, der Adenauerallee.

VON TILL-REIMER STOLDT

Was geht Pkw-Nutzern in solchen Momenten durch den Kopf? Die Frage ist entscheidend für die Verkehrswende, wie sie in Deutschlands Städten vorangetrieben wird. Werden sie des Autos überdrüssig und auf ÖPNV oder Rad umsteigen? Oder bleiben sie hinterm Steuer sitzen – trotz Staus, Umwegen, Tempo 30, Radarfallen, Parkplatzmangel und hohen Parkgebühren?

Unter günstigsten Bedingungen wird dieses Experiment in Bonn durchgeführt. Dort setzt die Stadt das grüne Credo um, man müsse Autofahrern nur die Daumenschrauben anziehen, um den Abschied vom Auto zu erzwingen. Die grüne Oberbürgermeisterin Katja Dörner herrscht mit einer stramm linken Ratsmehrheit aus Grünen, SPD, Linke und der linken Kleinpartei Volt. Obendrein besitzt Bonn laut Studien das beste ÖPNV-Netz der Republik. Wo sonst soll die grüne Wende gelingen? Vor allem mit drei Instrumenten drängt die Stadt ihre Bürger aus den Autos: Sie streicht Spuren. Verknappt und verteuert Parkraum. Und fördert Fahrradstraßen. In Bonn ist dadurch auf den meisten Hauptverkehrsachsen die Hälfte der Autospuren weggefallen. Unter anderem auf besagter Adenauerallee.

ANZEIGE

Parkett
in seiner SCHÖNSTEN
FORM erleben Sie in unseren
EINZIGARTIGEN
PARKETTHÄUSERN

Parkett Dietrich
VERLEGEHANDWERK SEIT 1918

Doch umfahren lässt sich die Adenauerallee nicht. Die Parallelstraßen links und rechts hatte die Stadt bereits zuvor für Autos weitgehend gesperrt. Die Stadtoberen stellen Auto-Nutzer vor die Wahl: Lass den Wagen stehen oder steck im Stau fest. Und der hat es in sich: Laut Prüfung des ADAC, deren Ergebnis dieser Zeitung exklusiv vorliegt, hat sich die Fahrzeit auf der Allee immens verlängert – im März um 53 Prozent in nördlicher Richtung.

IMMER LÄNGER IM AUTO

Die Stadtführung selbst hatte erklärt, als Erfolg sähe sie es an, wenn sich die Fahrzeit um vier, maximal acht Minuten verlängerte. Aber schon dieses Szenario erklärt Stephan Wimmers, Geschäftsführer



Den Autos
nehmen, den
Radlern geben:
Auf der Adenauer-
allee in
Bonn wird der
öffentliche Raum
neu verteilt

Die Auto-Austreibung von Bonn

Die frühere Bundeshauptstadt verfügt über günstige Voraussetzungen für die radikale grüne Verkehrswende. Nur gelingt diese nicht: Die Autofahrer leiden zunehmend – und bleiben dennoch lieber hinterm Steuer sitzen

der IHK Bonn/Rhein-Sieg, für „nicht akzeptabel“. Denn: „Bei einer zweimaligen Befahrung an 220 Arbeitstagen im Jahr“ liefe das auf „einen Zeitverlust von bis zu 44 Stunden“ hinaus. Kein Wunder, dass knapp jedes zweite Unternehmen laut IHK-Umfrage glaubt, Bonns Verkehrspolitik schade seinem Geschäft oder gefährde dessen Existenz. Zumal die Staus nicht nur die zentralen Achsen betreffen. Laut Studie des Navigationsgeräte-Herstellers TomTom stiegen die durchschnittlichen Fahrzeiten in einem Fünf-Kilometer-Radius um das gesamte Zentrum an – in keiner anderen deutschen Stadt so stark wie in Bonn. Doch den von der Politik erhofften Effekt hat das nicht: Der Autoverkehr an der Adenauerallee ließ laut ADAC zunächst kaum nach.

Ein zweites Werkzeug grüner Verkehrswender ist der Parkplatzabbau: Niemand weiß exakt, wie viele Plätze bereits verloren gingen. In städtischen Erklärungen zu Platzabbau in einzelnen Vierteln ist von rund zehn Prozent aller öffentlichen Plätze die Rede, um mehr Raum etwa für „urbane Vergnügungsangebote“ zu schaffen. Zudem sollen mindestens 600 Plätze entfallen, um für Fahrradstraßen Raum zu schaffen (Werkzeug drei). Das sind ausgebaute Straßen, in denen Radler den Autos das Tempo vorgeben, sofern sie dort zugelassen sind. Rund 50 Kilometer Radstra-

ße wird Bonn demnächst besitzen zur Freude des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und vielleicht der 130.000 Bonner, die laut ADFC pro Woche radeln. CDU-Fraktionschef Guido Déus sieht aber auch die Folgen für Pkw-Nutzer: Er geht „von mehreren tausend Plätzen aus, die unter Frau Dörner weggefallen sind oder wegfallen werden“.

TÄGLICH KAMPF UMS PARKEN

Nun könnte die Stadt Quartiersgaragen bauen, um den massiven Platzmangel abzufedern. Das fordern CDU, FDP, ADAC, der Vermieterbund „Haus & Grund“ und die IHK – zumal 61 Prozent der Unternehmer klagen, die Parksituation sei unbefriedigend, Parkmöglichkeiten seien existenziell fürs Geschäft. Doch da hat es die Stadt nicht eilig. Präsentiert hat sie jüngst gerade mal acht Parkplätze für Zusteller, Handwerker, Lieferanten. Die Plätze werden aber nicht nur rar, sondern auch teuer. Inzwischen wurde der Preis für einen Anwohner-Parkausweis von gut 30 auf bis zu 360 Euro im Jahr verzehnfacht. Damit dürfen Inhaber in ihrem Wohnviertel parken, allerdings nur, wenn sie ein Plätzchen finden. Anspruch auf einen bestimmten Platz haben sie nicht.

Sukzessive werden weitere Stadtteile in solche „Anwohnerparkgebiete“ umgetauft – in denen Bewohner bis vor Kur-

zem oft kostenlos parkten, während sie nun die hohen Gebühren zahlen müssen. FDP-Verkehrsexperte Achim Schröder befürchtet, langfristig werde dies für die ganze Stadt gelten: „Da viele Menschen weiter auf ihr Auto angewiesen sind, wird der tägliche Kampf um freie Parkplätze zunehmen. Dies benachteiligt besonders sozial Schwächere, die sich keine eigene Garage oder einen Stellplatz leisten können.“

Aber sind die Auto-Bekämpfer dadurch ihrem Ziel nähergekommen? Verzichten mehr Bonner aufs Auto? Soweit erkennbar: nein. Wie das Kraftfahrt-Bundesamt mitteilte, steigt die Zahl zugelassener Pkw in Bonn. 2023 waren es 174.650, 2024 bereits 175.674. Was den ADAC-Experten Roman Suthold nicht wundert. „Ein Blick in fast alle Großstädte Europas belegt, dass Autoverkehr nicht einfach verschwindet, wenn man Autofahrern das Leben erschwert. Er mag ein wenig abnehmen, vorrangig aber verlagert oder staut er sich.“ Weshalb Industrie, Handel, Handwerk, Opposition und ADAC vorschlagen, nicht nur für Radler und ÖPNV, sondern auch für Autos müsse es gut nutzbare Verkehrswege geben. Hauptverkehrsstraßen müssten für Autos attraktiv bleiben, Nebenstraßen könnten dafür vermehrt in Fahrradstraßen verwandelt werden. „Dann aber“, sagt Déus, „bliebe das Auto

für viele anziehend. Das scheinen Grüne, SPD und Linke nicht zu wollen.“

UNBEZAHLBARER ÖPNV

Immerhin, in einem sind sich alle einig: Der ÖPNV soll attraktiver werden. Wo sollte das chancenreicher sein als in Bonn? Laut Studie der „Allianz pro Schiene“ besitzt Bonn das dichteste ÖPNV-Haltestellen-Netz der Republik: 99,95 Prozent der Bonner sind akzeptabel an Bus und Bahn angebunden. Doch selbst unter diesen Bedingungen bleibt der einladende ÖPNV ein Traum. Jüngst leistete der Stadtrat einen Offenbarungseid. Er appellierte an Land und Bund, zügig „über eine weitestgehend steuersubventionierte Finanzierung des ÖPNV zu verhandeln“. Der Stadt sei es unmöglich, den ÖPNV finanziell attraktiver zu gestalten. Die Verkehrsbetriebe sind mit rund 40 Millionen Euro verschuldet, laut interner Schätzung steuern sie auf 100 Millionen Euro zu. Und so schossen die Ticketpreise 2024 um durchschnittlich 10,4 Prozent in die Höhe. Dabei gehörte der ÖPNV Bonn-Rhein-Sieg schon zuvor zu den teuersten der Republik. Wie auch immer: Sollten Land und Bund die Finanzierung der lokalen Verkehrswende übernehmen, so hofft die CDU, könnten sie von der Stadt auch eine Gegenleistung verlangen: den Verzicht auf Autofahrer-Schikane.