

Ergebnisbericht

Mitwirkungsprozess „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

Im Auftrag der Stabsstelle Bürgerbeteiligung der
Bundesstadt Bonn

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Bönnsche Viertel – Ziele und Veranstaltungen..... | 2 |
| 1.1 | Auftaktveranstaltung | 2 |
| 1.2 | Online-Konsultation und Call-for-Ideas – bonn-macht-mit.de | 5 |
| 1.3 | Workshop „Zukunftsfähige Wirtschaftsverkehre in den Bönnschen Vierteln“ | 6 |
| 1.4 | Tage der Bönnschen Viertel..... | 8 |
| 1.5 | Bönnscher Mobilitätssommer..... | 14 |
| 1.6 | Befragung und Testwoche | 15 |
| 2. | Ergebnisse | 16 |
| 2.1 | Mitwirkungsprozess..... | 16 |
| 2.2 | Befragung und Testwochen | 18 |
| 3. | Anhang..... | 19 |
| | Impressum..... | 57 |

1. Bönnsche Viertel – Ziele und Veranstaltungen

Wie sieht umweltschonende Mobilität in den Wohnquartieren aus und wie kann sie die Bonner Stadtteile verändern? Das sollen die beiden Modellviertel Innere Nordstadt und Combahnviertel zeigen. Damit diese Veränderung gelingt, bezieht die Stadt Bonn in den jeweiligen Vierteln die Expert*innen mit ein – die Bewohner*innen der Nordstadt und des Combahnviertels. ifok hat die Bundesstadt Bonn dabei unterstützt, diesen Mitwirkungsprozess zu konzipieren und umzusetzen. Dieser bezieht die Menschen bei der Gestaltung der Mobilitätswende vor ihrer Haustür ein und fördert so Verständnis, Akzeptanz und Begeisterung für den Wandel.

Ziel war es, einen Transformationsprozess in Gang zu bringen, in dessen Rahmen die Menschen vor Ort ihr ganz konkretes Mobilitätsverhalten wahrnehmen, dessen Wirkung reflektieren, neue Formen der Mobilität und der Nutzung des öffentlichen Raums erleben können und langfristig ihre Mobilitätsgewohnheiten und die Nutzung des öffentlichen Raums verändern.

Zu den geplanten Outputs gehörte es, neue Ideen der Akteur*innen und Initiativen vor Ort und konkrete Hinweise für bereits beschlossene Maßnahmen zu erhalten. Die unterschiedlichen Akteur*innen sollten besser miteinander vernetzt und zu einem Austausch über gemeinsame Visionen eingeladen werden. Als Outcome sollte dies dazu führen, dass Eigeninitiativen der Akteure aus dem Viertel fortgeführt und unterstützt sowie Testläufe von ad-hoc-Maßnahmen angestoßen werden. Die Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses fließen umfassend in ein abgestimmtes Konzept für das jeweilige Bönnsche Viertel ein.

1.1 Auftaktveranstaltung

Beim Auftaktfest am 1. April 2023 für beide Bönnsche Viertel – die Innere Nordstadt und das Combahnviertel – standen unterschiedliche Fachbereiche der Stadtverwaltung zum direkten Austausch im Foyer der Oper bereit. Mehr als zehn Bonner Initiativen aus unterschiedlichen Themenbereichen wie Mobilität, Klima- und Umweltschutz stellten erste Ideen vor und luden zu Mitmachaktionen für Groß und Klein ein. Oberbürgermeisterin Katja Dörner begrüßte alle Anwesenden und lud zur aktiven Mitarbeit an der Gestaltung des eigenen Wohnviertels ein. Die Besuchenden des Auftaktfestes brachten in einer Ideenwerkstatt kreativ Vorschläge für eine aktive, sichere und barrierefreie Mobilität in ihrem Viertel ein.

Engagiert dabei waren unter anderem diese Initiativen:

- Der „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club“ (ADFC) mit seinem Radparcours („Rabo“).
- Der „Radentscheid“ stellte das Manifest der freien Straße vor und bot ein Planspiel für die Verkehrsberuhigung von Wohnvierteln an.
- Bonner Schüler*innen stellten zusammen mit Radentscheid-Aktiven ihre Aktion „Car-Frei-Tag“ vor.
- Die Initiative Bolle Bonn kam mit ihrer Lastenradflotte zum Ausprobieren.

Das Auftaktfest diente als öffentlichkeitwirksamer Startschuss für das Mitmachverfahren unter der Federführung der Stadt Bonn und ifok.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“



Abb. 1: Auftaktveranstaltung – Innere Nordstadt und Combahnviertel

Drei wesentliche Ziele wurden mit dem Auftaktfest verfolgt:

- Teilnehmende informieren – über die Mobilitätswende in Bonn, die Maßnahmen der Stadt, die Bönnschen Viertel und den Mitwirkungsprozess – und dabei die unterschiedlichen Perspektiven des Themas in den Vierteln vermitteln.
- Mobilitätswende erlebbar machen – durch Mitmachaktionen und Stände der Initiativen.
- In den Dialog eintreten – mit der Verwaltung, den Initiativen, mit den Bürger*innen untereinander – und sich auseinandersetzen mit Ängsten und Vorbehalten, Anmerkungen und Ideen sowie konkreten Vorschlägen in den beiden Modellvierteln.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Uhrzeit | Programm | Ort |
|-----------|---|---------------------------|
| 11.00 Uhr | Ankommen und Kennenlernen der Aktionen und Formate, | |
| 11.30 Uhr | Offizielle Begrüßung der Oberbürgermeisterin Katja Dörner <i>Thema: Zielstellung und Leitplanken der Bönnschen Viertel</i> | Hauptbühne, 1. OG |
| 12.00 Uhr | Moderiertes Stadtverwaltungsgespräch <i>Thema: Konzepte in der Umsetzung mit anschließender Fragerunde</i> | Verwaltungsecke, 1. OG |
| 12.30 Uhr | Start der Ideenwerkstatt <i>Thema: Gestaltung öffentlicher Räume, Mobilitätsverhalten</i> | Bar 65, 1. OG |
| 13.30 Uhr | Abschluss mit kurzer Zusammenfassung <i>Thema: Rückblick auf die heutige Veranstaltung</i> | Hauptbühne, 1. OG |
| 13.35 Uhr | Musikalischer Ausklang mit „Marion & Sobo Band“ | Hauptbühne, 1. OG |
| 14.00 Uhr | Ende der Veranstaltung | |

Tabelle 2: Programmstruktur des Auftaktfestes am 01.04.2023

Am **Stand der Verwaltung** wurden aktuelle Maßnahmen und Beschlüsse sowie Ziele und Leitplanken vorgestellt. Teilnehmende konnten mit Mitarbeitenden vom Stadtplanungsamt und vom Amt für Umwelt und Stadtgrün ins Gespräch kommen und auf einer Moderationswand Feedback hinterlassen zu den Themen „Ihre Frage an die Verwaltung“ und „Das wünsche ich mir von der Verwaltung“.

Im Foyer der Oper Bonn war eine **Feedbackinsel** aufgebaut, mit deren Hilfe die möglichen Anregungen der Teilnehmenden systematisch erfasst werden konnten. Die Moderationswände spiegelten die Fragen der Online-Konsultation wider, welche zum Veranstaltungstag online geschaltet war und live an einem Laptop an der Feedbackinsel befüllt werden konnte. Darüber hinaus wurden Fragebögen zur Erfassung von Mobilitätsbedürfnissen und zur Bewerbung der Testwochen ausgeteilt (siehe unten).

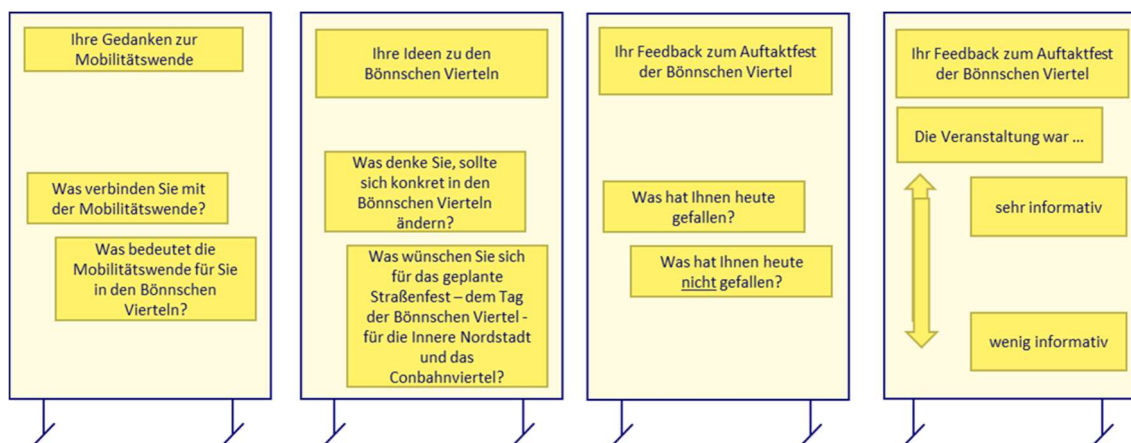


Abb. 3: Konzeption Moderationswände Feedbackstand

In einem separaten Raum wurde parallel zu den übrigen Ständen eine **Ideenwerkstatt** durchgeführt. An insgesamt fünf Tischen konnten Teilnehmende, angeleitet und begleitet durch eine Moderation sowie fachlich unterstützt durch Mitarbeitende der Verwaltung, sich thematisch und inhaltlich mit den jeweiligen Modellvierteln auseinandersetzen. Unterschieden wurde thematisch zwischen Mobilitätsverhalten und öffentlichen Räumen. Die Diskussion erfolgte anhand von Leitfragen. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Ergebnisse entweder auf den vorbereiteten Moderationswänden festzuhalten oder auf einer Tischkarte des jeweiligen Bönnschen Viertels zu lokalisieren.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

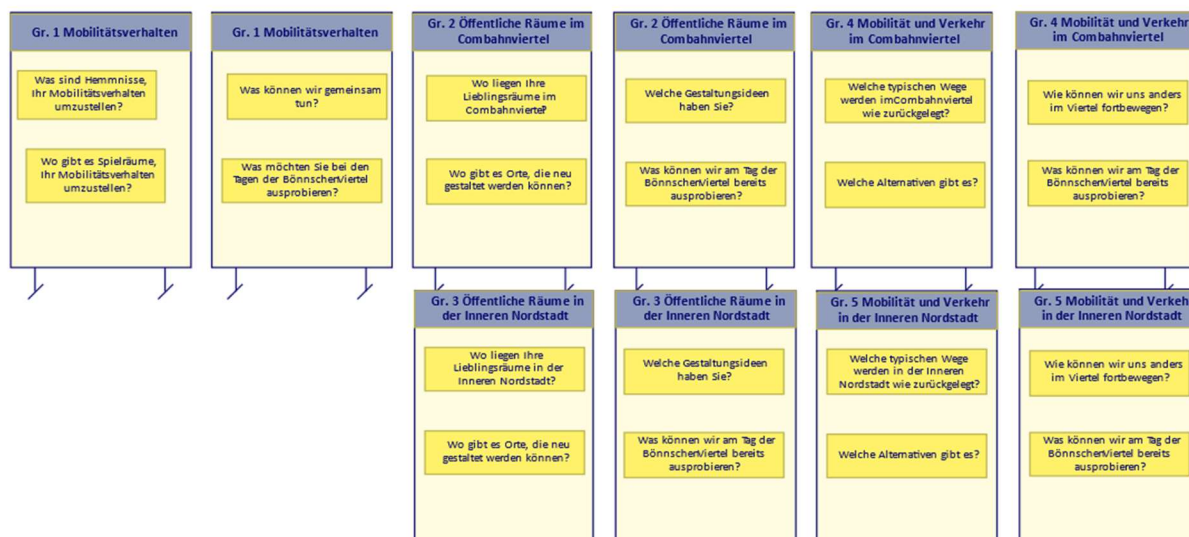


Abb. 4: Konzeption Moderationswände Ideenwerkstatt

Für die Zielgruppe **Kinder und Jugendliche** führte Amt 51-03 eine Beteiligung durch.

Alle Rückmeldungen, Ideen, Anregungen und Kommentare flossen in die Gesamtbewertung ein und waren Grundlage der Diskussion in den Modellquartieren zum Tag der Bönnschen Viertel.

1.2 Online-Konsultation und Call-for-Ideas – bonn-macht-mit.de

Die Auftaktveranstaltung war ein erster Schritt, um auf den Mitwirkungsprozess Bönnsche Viertel aufmerksam zu machen – sowohl in den Vierteln als auch stadtweit. Um eine weitere Breitenwirkung zu erzielen, wurde im Zeitraum vom 1. bis 29. April 2023 eine Online-Konsultation durchgeführt. Bereits während des Auftaktfestes konnten sich Teilnehmende am Feedbackstand live auf [bonn-macht-mit.de](https://www.bonn-macht-mit.de) einwählen und ihre Rückmeldungen online hinterlegen. Zielstellung war es, Anregungen und Vorschläge in der Breite aufzunehmen, konkrete Mobilitätsbedürfnisse abzufragen und im Rahmen eines Call-for-Ideas Ideen und Initiativen für die Tage der Bönnschen Viertel im Comhahnviertel und der Inneren Nordstadt zu sammeln.

Konkret wurde auf das Konzept des Feedbackstands beim Auftaktfest aufgebaut:

- **Allgemeines Feedback zur Mobilitätswende** – Ziele und Themen der Mobilitätswende, Fragen zur Mobilitätswende in Bonn
- **Abfrage von konkreten Ideen und Anregungen für die Bönnschen Viertel** – konkrete Ideen für die Umsetzung, Vorschläge für Aktionen für die Tage der Bönnschen Viertel
- **Abfrage von Mobilitätsbedürfnissen** anhand eines Fragebogens (siehe Anhang 2)

Insgesamt gab es 55 Anmerkungen und Ideen für die ersten beiden Kategorien. Die Ergebnisse sind in die Gesamtauswertung eingeflossen (siehe unten).

1.3 Workshop „Zukunftsfähige Wirtschaftsverkehre in den Bönnschen Vierteln“

Innovative Konzepte für Wirtschafts- und Logistikverkehre spielen eine wichtige Rolle für die Mobilitätswende. Wie lassen sich Lieferverkehre in der Stadt nachhaltiger und gleichzeitig wirtschaftlich effizient gestalten? Darüber diskutierten Vertretende von Logistikunternehmen wie etwa der Deutschen Post, Wirtschaftsverbänden sowie von Einzelhandel und Initiativen aus Bonn beim Workshop „Zukunftsfähige Wirtschaftsverkehre in den Bönnschen Vierteln“ am 25. April 2023.



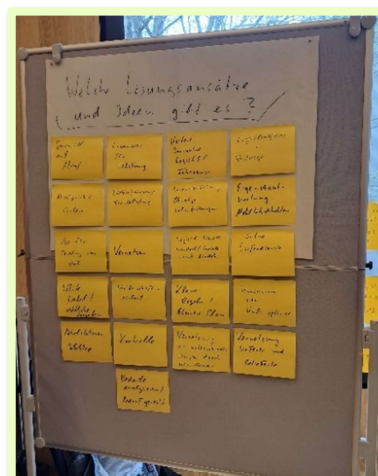
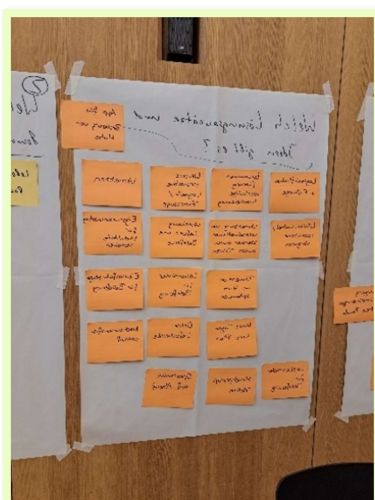
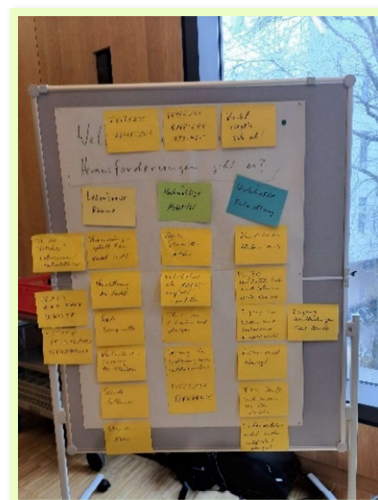
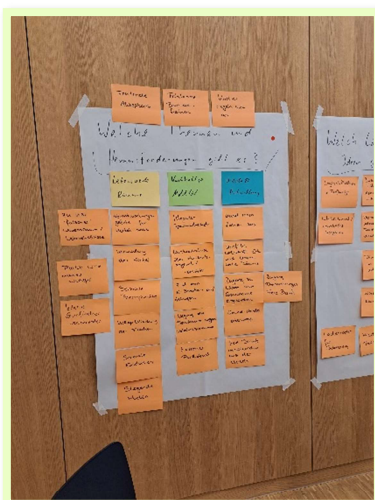
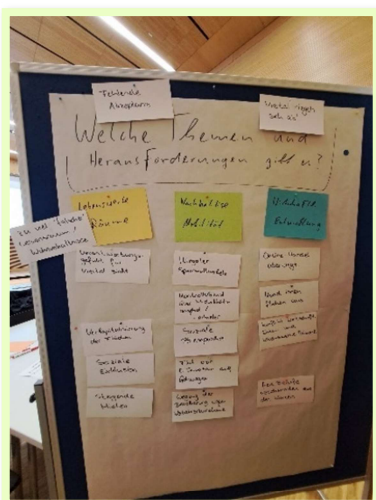
Abb. 5: Teilnehmende und Gäste des Workshops „Zukunftsfähige Wirtschaftsverkehre in den Bönnschen Vierteln“

Ziel des Workshops war es, Informationen zu den Bönnschen Vierteln und politischen Beschlüssen sowie die Leitplanken für den Mitwirkungsprozess vorzustellen. Darüber hinaus war es Anliegen der Stadt, die Teilnehmenden für das Thema Mobilität in den Bönnschen Vierteln zu sensibilisieren und zu möglichen Lösungen und Handlungsansätzen miteinander in den Austausch zu bringen.

Der Workshop startete am Stadthaus mit einem gemeinsamen, einstündigen Spaziergang, bei dem die Gruppe direkt vor Ort in der Inneren Nordstadt über die aktuellen Mobilitätsbedingungen und ihre Bedarfe ins Gespräch kommen konnte. Im Anschluss erfuhren die Teilnehmenden mehr über das Projekt „Bönnsche Viertel“ und die Ziele des Vorhabens. In Kleingruppen besprachen die Teilnehmenden zentrale Themen und Herausforderungen für Wirtschaftsverkehre in den Bönnschen Vierteln und erarbeiteten Handlungsansätze (siehe Programmablauf unten). Ein reger Austausch mit vielfältigen Lösungsvorschlägen entstand: Beispielsweise wurden eine vermehrte Nutzung von Elektrofahrzeugen und Lastenrädern, der Ausbau von Hubs oder eine stärkere Vernetzung der unterschiedlichen Dienste untereinander sowie zwischen Liefernden und Belieferten diskutiert. Die Ergebnisse des Workshops sind in eine Gesamtauswertung des Mitwirkungsprozesses in den Bönnschen Vierteln eingeflossen (siehe Kapitel 2.1).

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Uhrzeit | Inhalt |
|---------------|--|
| 10:00 – 11:00 | Stadtspaziergang |
| 11:10 – 11:20 | Begrüßung und Einführung <i>Victoria Appelbe, Dr. André Schaffrin</i> |
| 11:20 – 11:40 | Vorstellung Bönnsche Viertel <i>Frank Jankowiak & Philipp Grashorn</i> |
| 11:40 – 12:00 | Arbeitsphase I: Kopfstandmethode |
| 12:00 – 12:20 | Pause |
| 12:20 – 12:50 | Input Hannover und Best-Practices <i>Tim Gerstenberger, Urbane Logistik Hannover</i> |
| 12:50 – 14:00 | Arbeitsphase II: Potenziale und Ideen Wirtschaftsverkehre Bönnsche Viertel |
| 14:00 – 14:20 | Reflexion & Feedback |
| 14:20 – 14:25 | Verabschiedung und Ausblick <i>Victoria Appelbe, Dr. André Schaffrin</i> |



Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“



Abb. 7: Ergebnisse des Workshops Wirtschaftsverkehr

1.4 Tage der Bönnschen Viertel

Die Tage der Bönnschen Viertel im Combahnhofviertel und in der Inneren Nordstadt hatten das Ziel, öffentliche Räume erlebbar zu machen und Ideen zu sammeln, wie nachhaltige Mobilität in den Wohnvierteln funktionieren kann. Gleichzeitig folgte das Konzept dem Prinzip der aufsuchenden Beteiligung –die Verwaltung kommt direkt zu den Bürger*innen ins Viertel.

Hierfür wurde im Vorfeld bei der Auftaktveranstaltung in der Oper Bonn, über Multiplikator*innennetzwerke, die Webseite und die Presse informiert. Gleichzeitig erhielten alle Anwohnenden und Gewerbetreibenden Informationsflyer zur Veranstaltung mit der Einladung, eine eigene Aktion beizusteuern. Die Anmeldung erfolgte entweder über ein Portal auf der Webseite oder ganz spontan, indem Anwohnende einen Tisch mit Stühlen auf den verfügbaren Flächen platzierten und bspw. die eigene Spielesammlung aufbauten. Alle angemeldeten Initiativen, Parteien und Einzelpersonen konnten sich zudem bei einem virtuellen Briefing-Termin über die eigenen Ideen austauschen.

In beiden Bönnschen Vierteln waren ein Feedbackstand und ein Pavillon der Verwaltung aufgebaut, bei dem die Teilnehmenden mit der Verwaltung und ifok ins Gespräch kommen konnten. Gezeigt wurden Pläne und Vorhaben der Stadt genauso wie alle bisherigen Ergebnisse aus dem Mitwirkungsprozess. Aber nicht nur hier, sondern im gesamten Veranstaltungsgebiet lagen Feedbackbögen und Ideenzettel aus. So konnten die Bürger*innen spontane Eingebungen und Diskussionspunkte auch an anderen Ständen festhalten und in dafür aufgestellte Urnen einwerfen.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

Feedback zum Thema...

Öffentlicher Raum Radverkehr
 Lebenswerteres Viertel Fußverkehr
 Parken ÖPNV
 Autoverkehr

Name:

Mail:

Thema:

Beschreibung:

Unverbindliche Anmeldung einer Aktion für den Bönnschen Sommer

Name:

Mail:

Telefon:

Kultur Austausch Spiel & Spaß

Titel:

Beschreibung:

Schwarzes Brett

Suche Biete

Name:

Mail:

Telefon:

Titel:

Beschreibung:

Abb. 6: Feedbackbögen und Ideenzettel für die Tage der Bönnschen Viertel

Combahnviertel

Am Samstag, den 13. Mai 2023, fand im Combahnviertel in Beuel der „Tag der Bönnschen Viertel“ statt. Von 11.00 bis 18.00 Uhr wurde im Modellquartier Raum geschaffen für neue Ideen und Vorschläge der Bonner Bürger*innen.



Abb. 7: Bürger*innenbeteiligung im Combahnviertel

Es wurde gezeigt, wie eine nachhaltige Mobilität aussehen und das Viertel dadurch noch lebenswerter werden kann. Aus diesem Grund wurden an dem Tag mehrere Straßen vom Verkehr freigehalten. Insgesamt 14 Initiativen und Aktionen der Verwaltungen füllten diese Räume aus. Dazu zählten Nachbarschaftsaktionen, Workshops, Musik, Spieleparcours und vieles mehr. Neben musikalischen Initiativen gab es eine Spielstraße und Quartiersspaziergänge.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“



Abb. 8: Settingplan “Tag der Bönnschen Viertel” im Combahnviertel

| Zeit | Programmpunkt | Wo? |
|---------------|--|---------------------------------|
| 11.00 - 18.00 | Fortlaufende dezentrale Aktionen und Inhalte | |
| 11.30 - 12.15 | Freebox Mobil <i>feat. brasilianische Straßenmusik</i> | Combahnstraße 18a |
| 12.15 - 18.00 | Soundbike <i>DJ Jounce & DJ Multipolar</i> | Combahnstraße 18a |
| 12.30 - 13.15 | Freebox Mobil | Prof.-Neu-Allee 34 |
| 13.00 - 14.00 | Quartiersspaziergang: „Potentiale der Freiraumplanung im bebauten Bereich“ | Infopoint Combahnstraße |
| 13.30 - 14.15 | Freebox Mobil | Von-Sandt-Straße 30 |
| 14.00 - 15.30 | Combahncamp – Austausch über eure Themen rund um das Combahnviertel | Combahnstraße |
| 14.15 - 15.45 | Dance Walking | Treffpunkt: Bröhltalbahndenkmal |
| 18.00 | Ende der Veranstaltung | |

Abb. 91: Programmstruktur des “Tags der Bönnschen Viertel” im Combahnviertel

Bei der Feedbackinsel und dem Stand der Verwaltung konnten die Teilnehmenden sich Ergebnisse aus dem vorlaufenden Mitwirkungsprozess anschauen und mit der Stadtverwaltung und ifok ins Gespräch kommen. Die Wände waren so gestaltet, dass neue Anmerkungen und Kommentare thematisch direkt zugeordnet werden konnten.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“



Abb. 102: Feedback der Bürger*innen zum diversen Leitfragen

Innere Nordstadt

Am 17. Juni folgte der „Tag der Bönnschen Viertel“ in der Inneren Nordstadt und machte erlebbar, wie sich das Viertel in Zukunft anfühlen könnte. Die Besuchenden entwickelten Ideen für ihr Viertel und genossen die autofreien Straßen. Insgesamt 28 Initiativen und Stände luden zum Verweilen und Diskutieren ein.

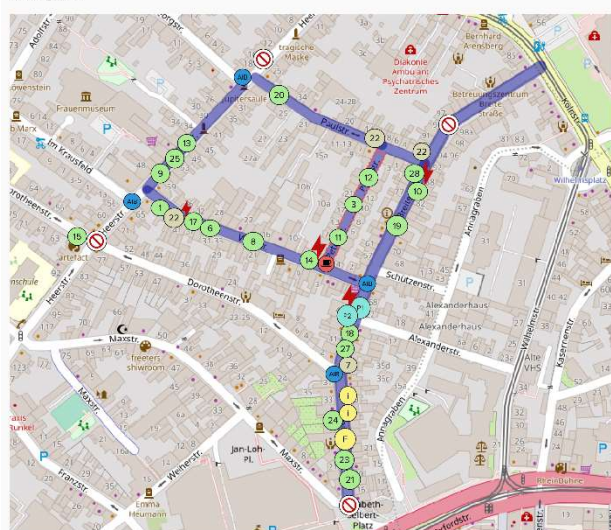
Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“



Abb. 113: Bürger*innen am "Tag der Bönnschen Viertel" in der Inneren Nordstadt

Für den Zeitraum eines Samstages wurden mehrere Straßenzüge für den Auto- und Parkverkehr gesperrt und die Aktivitäten und Initiativen im entstandenen Freiraum verteilt.

Tag der Bönnschen Viertel - Innere Nordstadt (Altstadt), 17. Juni 2023
Settingplan



| | | | |
|----|---|----|--|
| 1 | Atelier & Friends | 16 | Jugendkunstschule im arte fact - Kunstbarre |
| 3 | Jugendberatung | 17 | Soundbake |
| 4 | Rheinrauen - Sing along Session Chor | 18 | Frau Halle |
| 5 | Literaturhaus - Literarischer Spaziergang Treffpunkt | 19 | ADFC & Radenscheid |
| 6 | Freibox Mobil | 20 | SWB |
| 7 | Samba Parade Start Breitestraße/Dorotheenstr. | 21 | Aktion Baumwäldchen |
| 8 | Lanz - Stadtmöbel für Biodiversität | 22 | Hochschule Niederrhein (Rundgang: 1. Pavillon: Höhe MC Kiosk, 2. Pavillon: 12, 3. Heerstr. 52, 4. Soundbake) |
| 9 | Bolle Bohn | 23 | Love Your Local Conceptstore |
| 10 | Young Caritas - Platz für Toleranz | 24 | Parents 4 Future |
| 11 | Spektralab | 25 | DRK - Quartiersmanagement Mackeviertel |
| 12 | ADFC Fahrrad Parkour für Kinder | 27 | FreiLufAxler für Groß und Klein |
| 13 | Cambio Carsharing | 28 | Sleazy Sound & Balla Bar Bonn |
| 14 | PAPPERLALUPP - Kindertheater | P1 | Bund-690/Die Grünen Bonn |
| 15 | Jugendkunstschule im arte fact - Beteiligung zur Stadt der Kinder | P2 | CDU Stadtbezirk Bonn |

Abb. 124: Settingplan - "Tag der Bönnschen Viertel" in der Inneren Nordstadt

Zum Programm gehörten neben einem Literarischen Spaziergang unter anderem zwei Rundgänge mit Mitarbeitenden des Amtes für Umwelt und Stadtgrün. Die Hochschule Niederrhein hatte zu einer Tour durchs Viertel unter der Leitfrage „Wem gehört das Viertel? Dir!“ eingeladen. Auch der Arbeitskreis Mobilität hatte

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

eine Gesprächsrunde sowie einen Rundgang organisiert. Bei einem Barcamp wurden schließlich viele Ideen und Standpunkte ausgetauscht. Kinder konnten Blumentöpfe bemalen und sich beim Theater Papperlapupp austauschen, wie sie sich den Straßenraum wünschen. Das Fest endete mit einer bunten Samba-Parade durch die Altstadt.

| Zeit | Programmpunkt | Treffpunkt |
|---------------|--|--|
| 11.00 - 18.00 | Fortlaufende dezentrale Aktionen und Inhalte | |
| 11.00 - 12.30 | Literarischer Spaziergang | Bottlerplatz 1 |
| 12.30 - 13.30 | Rundgang Amt für Umwelt und Stadtgrün | Breitestraße 44, Infostand der Verwaltung |
| 13.30 - 14.30 | Rundgang Hochschule Niederrhein: "Wem gehört das Viertel? Dir" | Paulstraße 12 |
| 14.00 - 16.00 | Blumentöpfe bemalen | Heerstraße 53 Quartiersbüro Macke-Viertel |
| 14.30 - 15.30 | Rundgang Amt für Umwelt und Stadtgrün | Breitestraße 44, Infostand der Verwaltung |
| 15.00 - 16.30 | Barcamp Innere Nordstadt | Breitestraße 38, Feedbackwand |
| 15.30 - 16.30 | Papperlapupp - Kinderpuppentheater | Wolfstraße/Peterstraße |
| 16.00 - 17.00 | Führung zu literarischen Stätten in der Bonner Altstadt | Wolfstraße 5, Bonner Verlags-Comptoir |
| 16.30 - 17.30 | Sambaparade | Breitestraße/Dorotheenstraße |
| 16.30 - 18.00 | Gesprächsrunde Arbeitskreis Mobilität und Rundgang | Heerstraße 53 Quartiersbüro Macke-Viertel |
| ab 17.30 | Rundgang mit Nachtbürgermeisterin durchs Viertel" - „Lebenswertes Viertel auch bei Nacht?! | Breitestraße 44, Infostand der Verwaltung |

Abb. 135: Programmstruktur "Tag der Bönnschen Viertel" - Innere Nordstadt

Am Feedbackstand konnten Teilnehmende die Ergebnisse aus dem bisherigen Mitwirkungsprozess nachvollziehen, mit der Stadt und ifok ins Gespräch kommen und eigene Anmerkungen und Ideen hinterlassen.

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“



Abb. 146: Antworten der Bürger*innen auf Leitfragen zur nachhaltigen Mobilität in der Inneren Nordstadt

1.5 Bönnscher Mobilitätssommer

Der Bönnsche Mobilitätssommer diente sowohl als weiterer Impulsgeber als auch der Verstärkung des Mitwirkungsprozesses. Waren bei der Auftaktveranstaltung und den Tagen der Bönnschen Viertel noch die Stadtverwaltung und ifok federführend in der Umsetzung, entfalteten sich beim Bönnschen Mobilitätssommer Aktionen von Organisationen aus den Vierteln. Dadurch entstand eine Streuwirkung der Erfahrungen aus den Bönnschen Vierteln hinaus in andere Stadtteile, aber auch eine Vertiefung der Ideen und Vorschläge aufseiten der Verwaltung und in den beiden Versuchsquartieren.

Während des „Bönnschen Mobilitätssommers“ vom 17. Juli bis 23. September 2023 haben folgende Veranstaltungen und Aktionen stattgefunden:

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

- 20. 05. und 24.05. Jugendworkshop Sensorik Feinstaubmessung
- Juni – September: Beteiligungsaktion „Kunstkarre“ der Jugendkunstschule
- 11.08. „New Placing“ mit dem Freebox-Mobil und dem Soundbike im Combahnviertel
- 15.08. Quartiersgespräch im Macke-Viertel
- September: Eröffnung 4telbar Kunstgalerie - Vernissage, Ausstellung, Live-Musik und performative Kunstaktion in der Wolfstraße
- 02.09. Flohmarkt im Combahnviertel
- 04.09. und 14.09. Nachbarschaftstreffpunkt in der Heerstraße und der Breiten Straße
- 07.09. bis 26.10. Ausstellung „Die Straße der Zukunft neu gedacht“ in der VHS Bad Godesberg
- 07.09. und 08.09. Bönnsche Mobilitätsgespräche in Bad Godesberg und Duisdorf
- 09.09. Informationsveranstaltungen Fahrradstraßen
- 23.09. Aktionstag „Bönnsche Stadtstraßen“
- 23.09. Mobilitätstag auf dem Münsterplatz

1.6 Befragung und Testwoche

Dieser Baustein legte den Fokus auf das individuelle Mobilitätsverhalten. Ziel war es, Menschen darin zu unterstützen, ihr Mobilitätsverhalten zu reflektieren und ihnen die Möglichkeiten zu geben, alternative Mobilitätsformen für ihre spezifische Lebenssituation auszuprobieren. In Zusammenarbeit mit dem ADFC konnte vom 1. April bis 18. Juni eine explorative Befragung zum Mobilitätsverhalten im Rahmen des Auftaktfestes, der Online-Konsultation und der Tage der Bönnschen Viertel durchgeführt werden (siehe Anhang 2-5). Die Befragung diente dazu, unterschiedliche Personen einzuordnen in das Gesamtbild – nämlich den Mobilitätsmustern, die in den Modellvierteln vorherrschen. Insgesamt konnten 49 Fragebögen ausgewertet werden. Anschließend fand unmittelbar nach den Sommerferien eine Testwoche von KW32-KW36 statt.

Insgesamt haben sechs Haushalte aus den Bönnschen Vierteln an der Testwoche teilgenommen. Dabei wurde ihnen ein Deutschlandticket sowie die Nutzung von Sharing-Angeboten kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Testwoche beinhaltete auch eine individuelle Beratung durch den ADFC zu Mobilitätsgewohnheiten. Am Ende der Woche fanden Abschlussgespräche und ein Erfahrungsaustausch aller Teilnehmenden mit der Stadtverwaltung, dem Projektpartner ADFC und den Stadtwerken statt. Die Teilnehmenden konnten anhand ihrer Angaben in der Befragung vorab in drei Gruppen hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelnutzung eingeteilt werden (siehe Steckbriefe in Anhang 3). Die Testwoche wurde medial begleitet.

| Gruppe A: keine Autonutzung | Gruppe B: gelegentliche Autonutzung | Gruppe C: häufige Autonutzung |
|------------------------------------|--|---|
| Rad + ÖPNV-Nutzung | Multimodales Verkehrsverhalten im Alltag; Autonutzung für Einkaufswege | Autonutzung für Weg zur Arbeit, aber auch Fahrrad und Motorrad, bevorzugt Individualverkehr |

Tabelle 4: Mobilitätsgruppen der Befragung

2. Ergebnisse

2.1 Mitwirkungsprozess

Die Ergebnisse aus allen Formaten des Mitwirkungsprozesses – Auftaktfest, Online-Konsultation, Workshop Wirtschaftsverkehre in den Bönnschen Vierteln und Tage der Bönnschen Viertel – haben wir kontinuierlich erfasst und in einem Arbeitsdokument zusammengetragen. Nach jeder Veranstaltung wurden die einzelnen Beiträge ausgewertet und zusammengefasst. Ergebnisse sind dann in aufbereiteter Form erneut den Teilnehmenden weiterer Veranstaltungen zur Verfügung gestellt worden. Dies gewährleistete, dass neue Kommentare direkt bereits aufgenommenen Beiträgen und Themen zugeordnet werden konnte.

Am Anhang 1 sind alle geclusterten Ergebnisse aufgelistet. Tabelle 3 gibt einen Überblick zu den wesentlichen Ergebnissen nochmal zusammengefasst wieder. Alle konkreten Hinweise zu speziellen Kreuzungen, Plätzen, Straßenzügen und Projektvorschlägen liegen der Stadtverwaltung vor.

| Ergebnis-Cluster | Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|--|---|---|
| Öffentliche Räume neu gestalten - es gibt einen großen Bedarf nach mehr Freiraum und Entfaltung in den Stadtvierteln, bedingt durch mehr Begrünung und Verweilmöglichkeiten. | Hier gibt es Vorschläge, welche die Präsenz von Autos und Parkplätzen verringern, wie z.B. breitere Gehwege, weniger Parkplätze und einige Auto-freie Straßen. | Hier drehen sich die Vorschläge rund um ein grüneres Bonn in Form von Pflanzen und Grünflächen, sowie urbane Vergnügungsangebote wie Kletterwände, Foodmarkets, Freiluftkino, Tischtennisplatten oder Wochenmärkte und andere Aufwertungsmaßnahmen wie Wasserfontänen oder verschönerte Häuserfassaden. | Für das Combahnviertel gibt es ebenfalls Wünsche zu Vergrünung und Aufwertungsmaßnahmen wie Wasserfontänen. |
| Was die Viertel lebenswert macht - dazu gehört Sauberkeit und gegenseitige Rücksichtnahme genauso wie freie und gepflegte Flächen und Gelegenheiten, wo Begegnungen im | Es werden mehr Freiflächen und bessere Kommunikation der Maßnahmen vorgeschlagen. | Es wird mehr Bürger*innenbeteiligung gefordert, ebenso wie Maßnahmen zur Müllverringerung generell, zur Festigung des Zusammenhalts innerhalb des Viertels, durch Aktivitäten wie Straßenfeste o. ä., und zu einer verbesserten Lebensqualität durch beispielsweise frei | Es werden öffentliche Aktivitäten wie Straßenmärkte oder Straßenfeste vorgeschlagen. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| Viertel stattfinden können. | | zugängliche Toiletten und Grünflächen. | |
| ÖPNV/Infrastruktur – viele grundsätzliche Hinweise, die den städtischen ÖPNV insgesamt verbessern können. | Für die Mobilitätswende wird eine Verbesserung des ÖPNV hinsichtlich der Ticketpreise, der generellen Infrastruktur des Bahnnetzes (z.B. die Verbindung von Stadtteilen, ohne über den Hauptbahnhof fahren zu müssen) und Themen wie Sicherheit, Lautstärke oder Klimaanlageverfügbarkeit vorgeschlagen. | Es wird häufiger Stau kritisiert, der zu Verspätungen des ÖPNV führt. | |
| Radverkehrsinfrastruktur – Fahrradstraßen, Fahrradsicherheit und Stellplätze sind das Thema. | Mehr Fahrradständer und die Sicherheit und weitere Vernetzung von Radspuren auf autobefahrenen Straßen werden vorgeschlagen, die auch von Gehwegen abgetrennt sind. | Es werden ebenfalls mehr Radständer vorgeschlagen. | Spezifische Orte für Fahrradstraßen werden vorgeschlagen, wie beispielsweise die Combahnstraße, Prof. Neu-Allee, Schwarzrheindorf, sowie Stellplätze für E-Bikes und abschließbare Fahrradboxen. |
| Parken – speziell für Anwohnende und Bedürftige Parksituation verbessern, gleichzeitig Parken von Außerhalb stark einschränken. | Es werden häufig mehr Parkplätze und Park&Rides vorgeschlagen (insbesondere an Orten wie vor Gesundheitseinrichtungen oder außerhalb der Viertelgrenzen mit guter Erreichbarkeit), manchmal allerdings auch weniger, ebenso wie widersprüchliche Vorschläge zu teureren und günstigeren Parkgebühren oder Einzelvorschlägen zu Kurzzeitparkplätzen für Handwerker*innen, | Forderungen beziehen sich öfter auf den Ersatz von Parkplätzen durch beispielsweise Grünflächen, ebenso wie diverse Parkhäuser und Garagen als Anwohnenden-Parkhaus. | Mehr Anwohnenden-Parkplätze, sowie die bessere Nutzung, Vermittlung und Bepreisung von Garagen werden befürwortet. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | Angestellte und Patient*innen im Gesundheitsbereich. | | |
| Mobilität und Verkehr – Geschwindigkeitsbegrenzungen, Ladesäulen, konkrete Kreuzungen verbessern. | Es wird mehr Carsharing gefordert, ebenso wie mehr Einbahnstraßen, die Priorisierung von anderen Verkehrsteilnehmenden gegenüber Autos im Straßenverkehr, mehr E-Fahrzeuge wie Busse, Scooter, Autos und Verkehrsberuhigung durch die Verringerung von Durchgangsverkehr und Einhaltung von Tempolimits. | Vorgeschlagen wird die Geschwindigkeitsbegrenzung durch beispielsweise Blitzer oder Kontrollen, ebenso wie die Verkehrsverringerng durch ein (begrenztes) Autoverbot, Einbahnstraßen, o.Ä. und mehr Carsharing-Angebote. | Es gibt Vorschläge zu Tempolimits und allgemeinen Geschwindigkeits- und Verkehrsverringerng durch beispielsweise Blitzer, Poller, oder Einbahnstraßen. |
| Rad- und Fußverkehr – mehr Platz und mehr Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger*innen. | Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrende werden genannt, wie beispielsweise veränderte Ampelschaltung, kindersichere und breitere Geh- und Radwege und die bessere Trennung von Geh- und Radwegen. | Kürzere Rotphasen und sichere Wege werden gefordert. | |
| Kommunikation | Es wird mehr Aufklärung über Fahrradrechte und die Erstellung einer Mobilitäts-Zukunftsvision vorgeschlagen. | | |

Tabelle 15: Zusammenfassung der Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses

2.2 Befragung und Testwochen

Die Befragung gibt Einblick in die sozio-demografische Zusammensetzung und das Mobilitätsverhalten in den Bönnschen Vierteln. Es gibt Hinweise darauf, wie der Mobilitätsbedarf der sechs Testpersonen einzuschätzen ist und zeigt Möglichkeiten auf, welche Änderungen möglich sind. Umweltfreundlichkeit ist beispielweise für viele bereits ein Faktor bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Aber auch das Wetter beeinflusst für viele

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

Befragte die Verkehrsmittelwahl, weswegen ein wetterresilienter Ausbau der Infrastruktur etwa durch wettergeschützte ÖPNV-Stationen und Fahrradabstellanlagen dabei helfen kann, umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Für die Testwoche sollten alternative Mobilitätslösungen für beide Fahrtzwecke – längere Wege zur Arbeit und kürzere Wege zum Einkaufen – gefunden werden.

Die Teilnehmenden der Testwoche empfanden die Angebote als sehr zielführend. Trotzdem gab es viele Rückmeldungen zu konkreten Details, bspw. Hindernisse bei der Anmeldung bei bestimmten Mobilitätsangeboten. Außerdem konnten die Teilnehmenden wertvolle Erfahrungen nicht nur mit den Angeboten, sondern auch mit der Bonner Infrastruktur selbst – zu schmale Radwege, Angsträume am Bahnhof etc. – machen. Alle Teilnehmenden gaben an, dass sie sich eine Umstellung ihrer Mobilität auf den Umweltverbund nun besser vorstellen können. Auch wären sie ohne die Testwoche eher nicht auf die Angebote und Möglichkeiten aufmerksam geworden. Insgesamt bewerten sie die Testwoche als eine gelungene Aktion mit viel Wertschätzung für die Teilnehmenden.

3. Anhang

Anhang 1: Ergebnisse Mitwirkungsprozess Bönnsche Viertel

Ergebniscluster – Öffentliche Räume neu gestalten

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|---|-------------------------------------|
| Gehwege breiter gestalten | Baumscheiben vergrößern zulasten der Parkplätze | Obstbäume pflanzen |
| Mehr Flächen entsiegeln | Mögliche neue Baumscheiben/Begrünungen müssen gepflegt werden | Grünflächen und Gemüsebeete anlegen |
| Boule Bahn anstatt Parkplatz | Spielplatz am Frankenbadplatz schöner gestalten Bonn-Orange funktioniert gut in der Altstadt | Wasserspielplätze |
| Straßen ohne Autos für Sicherheit im Straßenverkehr | Rewe-Spielplatz von Scherben befreien und auf dem Maxspielplatz die Wasserpumpe aktivieren | |
| Temporäre Spielstraßen | Wenn Stadtmöbel aufgebaut werden sollen, muss auf nächtlichen Lärmschutz geachtet werden! Zusätzlich auf Müllproblem achten | |
| | Stadtgarten und Nutzpflanzen im Viertel | |
| | Tischtennisplatte am Frankenplatz installieren | |
| | Wochenmarkt am Parkplatz von Getränke Velten | |
| | Mehr Grün bei Gebäuden (Temperatursenkung) | |
| | Kunstaussstellungen auf den Straßen (Fotos, Skulpturen) | |
| | Kletterwand | |
| | Fußballplatz | |
| | Insektenfreundliche Pflanzen | |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|----------------------------------|--|--|
| | Spielplätze mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen | |
| | Wasserspielplätze | |
| | Wasserspender für den Sommer | |
| | Öffentliche Toiletten/Duschen | |
| | Grüne Ruheoasen | |
| | Mehr Pflanzen | |
| | Bänke zum Verweilen, Konzerte, etc | |
| | Urbane Gärten | |
| | Große Fassaden künstlerisch aufwerten | |
| | Hintere Heerstraße & Bornheimer Straße aufwerten | |
| | Weihnachtsbeleuchtung wie in der Friedrichstraße | |
| | Solarparketts, Sitzmöbel mit PV-Anlage (Verweilen und Laden) | |
| | Wasserfontänen und Wasserspiele als Straßensperre | |
| | Wasserbrunnen | |
| | Leerstand begegnen, Wohnraum schaffen und Mieten senken | |
| | Spielzeug und Ausleihstationen | |
| | Sitzmöglichkeiten an Bäumen | |
| | Stadtgarten und Nutzpflanzen im Viertel | |
| | Bücher & Pflanzen & Lebensmittelschränke zum Tauschen | |
| | Foodmarkt | |
| | Grünbete mit Wildblumen wo Bäume nicht möglich sind | |
| | Raum für legales Graffiti | |
| | Freiluftkino und Konzerte | |

Ergebniscluster – Was die Viertel lebenswert macht (i)

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|-------------------------------------|--|--|
| Bessere Kommunikation der Maßnahmen | Neues Postareal auch öffentlich zugänglich machen | Kleine Straßenfeste 1x im Monat |
| Mehr Freiflächen für Anwohnende | Mehr Bürgerbeteiligung z.B. Quartiersbüro | Märkte am Abend mit Streetfood und Getränken |
| | Bürger beteiligen, nicht Interessenverbände | |
| | Aschenbecher an Straßenlaternen | |
| | Veranstaltungen mehr bewerben | |
| | Pfandringe an den Mülleimern | |
| | Vermüllung vor den Kneipen vermeiden | |
| | Mehr Mülleimer, größere Mülleimer | |
| | Quartiersmanagement v.A. Kindern mit Migrationshintergrund -> kostenlose Angebote, soziale Aspekte | |
| | Treffpunkte für Newcomer und Geflüchtete | |
| | Kein Partyviertel -> Wohnviertel | |
| | Wöchentlicher Markt | |
| | Mehr Straßenfeste | |
| | Öffentliche Toiletten | |
| | Bänke, Toiletten und Wickelmöglichkeiten | |
| | Permanente Ansprechpartner für das Viertel einrichten | |
| | Repair-Café / Bonn Orange | |
| | Hinterhöfe entsiegeln | |
| | Generationenrat für die Altstadt | |
| | Müll vor den Häusern beseitigen | |
| | Mehr Rasenflächen am Rhein, Zugang zum Wasser | |
| | Neuer Sand auf dem Spielplatz Frankenbadplatz | |
| | Mehr Platz für die Bürger/Anwohner-Aktivitäten | |
| | Alkoholverbot (Frankenbadplatz) | |
| | Kein Alkoholverbot/Stigmatisierung | |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

Ergebniscluster – ÖPNV/Infrastruktur

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|--|-----------------------------------|
| Leisere Straßenbahn (Bremsen) | ÖPNV Anzeigetafel am Stadthaus wie am Konrad-Adenauer Platz | |
| Bonner Stadtteile besser miteinander verbinden (nicht nur über Innenstadt und Hauptbahnhof) | Bus durch die Altstadt ist sehr wichtig. Leider stehen die Busse oft im Stau | |
| Anfahrt von Außerhalb günstiger machen | | |
| Ticket= Preis auch innerstädtisch | | |
| Sicherheit im ÖPNV auch nachts erhöhen für Queers, POCs etc. | | |
| E-scooter-Verfügbarkeit mit ÖPNV verzahnen und planbar machen | | |
| Klimaanlagen im ÖPNV, v.A. in der Straßenbahn | | |
| ÖPNV nicht nur auf Innenstadtbereich konzentrieren | | |
| Kopplung 49 Euro Ticket und Stadtrad | | |
| Günstiger und zuverlässiger ÖPNV muss gewährleistet werden um auf das Auto zu verzichten | | |
| Hemmnis: Einzelfahrkarten zu teuer | | |
| Hemmnis: ÖPNV unzuverlässig, höhere Taktung | | |
| SPNV stärken - Linie 17, Westbahn, Verlängerung der 63 / 61 Bischdorf/Hersel mit Nachdruck vorantreiben | | |
| Bessere Querverbindungen, die nicht immer über den HBF gehen, z.B. Frankenbad runter zum Rhein oder über Viktoriabrücke | | |

Ergebniscluster – Radverkehrsinfrastruktur

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|---------------------------------------|--|
| Mehr Fahrradständer und Abstellflächen außerhalb der Gehwege | Radständer in der Kölnstraße bei REWE | Combahnstraße zur Fahrradstraße machen |
| Eigene Radspur auf Straßen | | Fahrradstraße Prof. Neu-Allee einrichten |
| Parkplätze für Lastenräder | | Combahnviertel zur Fahrradstraße machen |
| Fahrradparkboxen | | Abschließbare Fahrradboxen aufstellen |
| Mehrstöckige Fahrradparkhäuser | | Fahrradparkplätze bei Neubauten verpflichtend umsetzen |
| Fahrradstraßen optisch hervorheben | | Überdachte Fahrradparkplätze |
| Abgegrenzte Radwege durch Bodenschwellen | | Parkplätze für E-Bikes einrichten |
| Absenkung von Bordsteinen an Straßenübergängen | | Fahrradweg aus Schwarzrheindorf als Fahrradstraße fortsetzen |
| Durchgängiges Radwegenetz, Protected Bikelanes | | |
| Mehr und sichere Radwege | | |
| Optische Trennung von Geh- und Radwegen | | |
| Hemmnis: Sicherheit Radwege für Frauen | | |
| Alternative Radwegeroute für linksrheinische Rheinstrecke; Busspur auch für Radverkehr öffnen | | |
| Mangelhafte Infrastruktur - Radwege, Abstellplätze etc. - Radentscheid endlich umsetzen | | |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

Ergebniscluster - Parken

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|--|---|--|
| Park&Ride für Touristen | Stiftplatz Parkplatz nicht mehr zeitgemäß-> Platz für Grünflächen, Spielplatz, Cafés schaffen | Parkplätze nur für Anwohner und mehr |
| ÖPNV-Anfahrt für Park&Ride Parkplätze außerhalb des Viertels | Statt Parkplätze: Pflanzenkübel & Gemeinschaftsblumenkästen | "Parktourismus" im Combahnviertel angehen: Schaffung von Anwohnerparkplätzen |
| Parkplätze vor Krankenhäusern & Arztpraxen | Stadthausgarage für Anwohner | Prof. Neu Allee: Parkplätze mit Markierung umranden |
| Mehr Parkplätze | Anwohner in Nebenstraße mitdenken, Umgehungsverkehre vermeiden | Anwohnerparkhaus zu Anwohnerpreisen |
| Parken außerhalb & Shuttlemöglichkeiten (kostenlose/günstige direkte Taxis) | Parkhaus Stadthaus exklusiv für Mitarbeiter der Verwaltung und Anwohnende der Altstadt. Zusätzlich Radabstellboxen am Stadthaus | Garagen im Viertel werden als Keller genutzt und dennoch sind Einfahrten freizuhalten – prüfen |
| Wenn Parkhäuser gebaut werden sollen, dann mit Begrünung und Spielplatz auf dem Dach | Vergünstigung für Dauerparkplätze in umliegenden Parkhäusern für Altstadtanwohner | Unterstützung bei der Garagenvermittlung |
| Parkplätze vor Krankenhäusern und Arztpraxen | Quartiersgaragen, Leihstationen mit Reparaturservice -> Stadthausgarage | Tiefgarage am Brückenforum als Parkraum für Anwohner nutzen und Platz in den Straßen gewinnen |
| Mobility Hubs | Supermarktparkplatz als Anwohnerparkplatz | Einbahnstraßensystem einführen und Gehwegparken vermeiden |
| Ausgleich für Berufspendler vor kein ÖPNV zumutbar ist | | |
| Günstigeres Anwohnerparken | | |
| Erhöhung von Parkkosten ohne Alternative führt zu Gentrifizierung | | |
| Attraktive Parkplätze für Anwohner außerhalb der Viertel aber trotzdem nah | | |
| Anwohnerparken teurer machen | | |
| Stellplatznachweis für Autofahrende | | |
| Parken auf Gehwegen verbieten | | |
| Weniger Parkplätze | | |
| bezahlbare Kundenparkplätze | | |
| Parkplätze für Lastenräder | | |
| Parken in der zweitern Reihe stärker kontrollieren | | |
| kostenloses Parken für Handwerkerbetriebe mit E-Fahrzeugen | | |
| Handwerkerparkausweis auch für kürzere Zeiträume | | |
| Parkplätze außerhalb des Wohngebiets | | |
| Sportgeräte statt Parkplatz | | |
| Parkgebühren einführen | | |
| Öffentliche Parkplätze zu günstig im Vergleich zu Garagen | | |
| Genügend Parkraum für Anwohner direkt fußläufig erhalten, auch für ältere Anwohner | | |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|--|--|
| Garagenausfahrten, die nicht zur Verfügung stehen sollten auch kostenpflichtig sein | | |
| Weniger Flächen für Parkplätze bereitstellen | | |
| E-Autos parken häufig auf dem Gehweg oder quer, weil das Ladekabel zu kurz ist | | |
| Falschparker abschleppen | | |
| Weniger Parkplätze, mehr Fahrradständer | | |
| Einbahnstraßensystem einführen -> Weniger Durchgangsverkehr | | |
| separate Kurzzeitparkplätze für Patienten, Ärzte, Physio, Osteopathie etc. | | |

Ergebniscluster – Mobilität und Verkehr

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|--|--|---|
| Carsharing deutlich mehr anbieten | Modellversuch Blitzer in der Altstadt | Combahnstraße zur Einbahnstraße machen |
| Carsharing muss zugänglich sein auf der Straße | Geschwindigkeit in der Altstadt begrenzen und kontrollieren (Verkehrsberuhigung oder Spielstraße) | Blitzer auf Kennedybrücke |
| Carsharing mehr bewerben und Vorteile hervorheben | Umkehr der Einbahnstraßenrichtung in der Peterstraße zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs | Tempo 30 im Combahnviertel |
| Verkehrsberuhigung durch weniger Durchgangsverkehr | Komplettspernung der Adolfstraße vor dem Frankenbad->Begrünung, Spielplätze.. | Temposchwellen für die Combahnstraße |
| Einbahnstraßensystem einführen und Durchsetzen (Abkürzer fahren gegen Einbahnstraße) | Autofreie Innenstadt mit Berücksichtigung derer, die auf ihr Auto angewiesen sind | Kreuzungsbereiche freihalten und kontrollieren |
| Intelligente Verkehrsführung in den Vierteln. Grünstreifen etc. | Die Petersstraße wird als Durchfahrt von der Wolfstraße genutzt obwohl es eine Spielstraße ist. -> Einbahnstraßenrichtung würde helfen | Rheinaustraße mit Pollern und Blitzern zur Geschwindigkeitsbegrenzung ausrüsten |
| Rechts-vor-Links statt Ampeln | Tempo-30 Schild stadtauswärts (Kölnstraße/Rosenthal) nicht einsehbar. Gefährlich da Schulen und Kindergärten in der Umgebung sind | |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|---|--|
| Mehr Straßen für Autos sperren, Straßen für Menschen schaffen | Bönnsche Viertel als Superblock wie in Barcelona (Verkehrsversuch) | |
| Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer, Radverkehr wird zurzeit priorisiert. | Keine Ladesäulen | |
| Zufahrtsbeschränkung durch elektrisch versenkbare Poller (Transponder für Anwohnende) | Mehr Ladesäulen in der Altstadt | |
| Stellflächen für Nextbike und E-Scooter ausweiten | Carsharing ohne feste Rückgabebereiche (aktuell nur Südviertel) | |
| Den Bereich vor der Brücke neu gestalten. Für Fuß- und Radverkehr ist es dort sehr gefährlich und unübersichtlich | Durchfahrt von schweren Gewerbefahrzeugen durch das Viertel beschränken | |
| E-Busse nutzen um Lärm zu senken | In jeder Straße der Altstadt mindestens 1 Carsharing-Parkplatz | |
| Regelmäßige Radarkontrollen im Combahnviertel zur Einhaltung von Tempo 30 | | |
| Carsharing für mehrtägige Besuche nicht so gut geeignet | | |
| Kiezblocks einrichten | | |
| E-Autos als Carsharing im Viertel | | |

Ergebniscluster – Rad- und Fußverkehr

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|--|--|--|
| Gorilla&Co in Fußgängerzonen verbieten | Kürzere Rotphase an der Kreuzung Heerstraße/Kölnstraße | |
| Längere Grünphasen für Fußgänger | Schulwege zur Marienschule sicher machen | |
| Kein Gehwegparken mehr für Autos | | |
| Breitere Gehwege & Fußgängerzonen | | |
| Gehwege auch für Sehbehinderte sicher machen (Stolperfallen) | | |
| E-Scooter nicht auf Gehwegen abstellen | | |
| Straßenbepflasterung nicht ausweiten, da nicht gut mit Rad befahrbar und Glättegefahr bei Nässe -> Ausbessern! | | |
| bessere Radwegführung auch an Ampeln (Linksabbiegen) | | |
| Bessere Übergänge von Fahrradwegen zu Straßen ohne Radwegen | | |
| Breitere Radwege | | |
| Fahrradboxen in den Straßen | | |
| Mehr Sicherheit für Fahrräder an Straßenbahnschienen | | |
| Öffentliche Fahrradpumpen | | |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|--|--|
| Ampeln für Radverkehr schalten und nicht für Autos | | |
| Schilder an Kreuzungen, um auf Fahrradfahrende aufmerksam zu machen | | |
| Durchgängige und kindersichere Radwege / Radnetz | | |
| Sichere Radwegführung über den Berthavon-Suttner-Platz Richtung Kennedybrücke | | |
| Sicherheit für Fußgänger ggü. dem Radverkehr herstellen | | |
| Breitere Gehwege für Kinderwagen & Rollstuhl | | |
| Gehwege freihalten | | |
| Mehr Platz für Kinder zum Spielen auf Straßen und sicherem Radfahren | | |
| Autos werden immer größer und nehmen den Platz auf dem Gehweg | | |
| Kreuzung Prof. Neu Allee für Fußgänger sicher gestalten. Kein Radverkehr auf Gehwegen | | |
| Rücksicht im Radverkehr fördern | | |
| bestehende Regeln kontrollieren und erziehungswirksam sanktionieren (Eckenparken) | | |
| Auch Radfahrer:Innen müssen sich an Regeln halten | | |
| Spielstraßen-Niveau Straßen | | |
| Sichere Radverbindung von Beuel nach Godesberg, auch abends/nachts für Frauen | | |

Ergebniscluster – Kommunikation

| Mobilitätswende allgemein | Vorschläge für die Innere Nordstadt | Vorschläge für das Combahnviertel |
|---|--|--|
| Kampagne zur Erklärung von Fahrradstraßen auf Augenhöhe von Autofahrenden | | |
| Aufklärung über Fahrradrechte StVO | | |
| Es braucht eine positive Zukunftsvision: Potenziale & Wert autofreier Quartiere aufzeigen | | |

Anhang 2: Fragebogen Umfrage und Anmeldung Testwoche

Fragebogen im Rahmen des Mitwirkungsprozesses „Bönnsche Viertel – Lebendige Räume für Menschen“

Da es um Mobilität in Ihrem Quartier geht, würden wir zunächst gerne wissen, welche Verkehrsmittel Sie zur Verfügung haben.

1. Folgende Mobilitätsoptionen stehen mir zur Verfügung:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Eigenes Auto (ohne E-Auto / Hybrid) | <input type="checkbox"/> ÖPNV-Zeitkarte (Abo, Semesterticket) |
| <input type="checkbox"/> Eigenes E-Auto / Hybrid | <input type="checkbox"/> Carsharing-Mitgliedschaft |
| <input type="checkbox"/> Motorroller / Motorrad | <input type="checkbox"/> Bikesharing-Mitgliedschaft |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad (ohne E-Bike und ohne Lastenrad) | <input type="checkbox"/> E-Scooter-Sharing-Mitgliedschaft |
| <input type="checkbox"/> E-Bike / Pedelec | <input type="checkbox"/> Sonstige: _____ [Textfeld] |
| <input type="checkbox"/> Lastenrad | <input type="checkbox"/> Keine |
| <input type="checkbox"/> Tretroller (ohne E-Roller) | <input type="checkbox"/> Keine Angabe |
| <input type="checkbox"/> E-Roller | |

2. Ich habe einen PKW-Führerschein

- Ja
- Nein
- Keine Angabe

Jetzt wüssten wir gerne, wie Sie in einer typischen Woche verschiedene Wege zurücklegen. Orientieren Sie sich beispielsweise an Ihrer Mobilität in der letzten Woche.

Zuerst interessieren uns die Wege zur Arbeit/ zur Schule/zur Ausbildung

1.1 Welche Distanz hat Ihr typischer Weg zur Arbeit/ zur Schule/zur Ausbildung?

Geschätzte Distanz für den Hinweg: _____ km

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

1.2 Kreuzen Sie bitte jeweils **alle Verkehrsmittel** an, die Sie in einer typischen Woche benutzen und geben Sie an, an wie vielen **Tagen pro Woche** Sie das Verkehrsmittel auf dem **Weg zur Arbeit/ zur Schule/zur Ausbildung** nutzen:

| Verkehrsmittel: | Nutzung an: |
|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Zu Fuß | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Lastenrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Tretroller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Roller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Fahrer/Fahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/Mitfahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Carsharing | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Motorroller/Motorrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Bus | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Stadtbahn | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Zug | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Keine Angabe | |

1.3 Wovon hängt es ab, welches Verkehrsmittel Sie auf dem Weg zur Arbeit/ zur Schule/zur Ausbildung nutzen?
(Mehrfachantworten möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen/ Parkplätzen |
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Transport von Gepäck, Material etc. |
| <input type="checkbox"/> Komfort | <input type="checkbox"/> Mitnahme von Personen |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Alternativen | <input type="checkbox"/> Barrierefreier Zugang |
| <input type="checkbox"/> Sinnvolle Nutzung der Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Bewegung/ Fitness |
| <input type="checkbox"/> Wetter | <input type="checkbox"/> Fahrerlebnis |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit | <input type="checkbox"/> Umweltfreundlichkeit |
| <input type="checkbox"/> Zuverlässigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ [Textfeld] |
| <input type="checkbox"/> Flexible Nutzung | <input type="checkbox"/> Keine Angabe |
| <input type="checkbox"/> Privatheit/ ungestört sein | |

2. Dann interessieren uns die Wege zum Einkaufen

2.1 Welche Distanz hat Ihr typischer Weg zum Einkaufen?

Geschätzte Distanz für den Hinweg: _____ km

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

2.2 Kreuzen Sie bitte jeweils **alle Verkehrsmittel** an, die Sie in einer typischen Woche benutzen und geben Sie an, an wie vielen **Tagen pro Woche** Sie das Verkehrsmittel auf dem **Weg zum Einkaufen** nutzen:

| Verkehrsmittel: | Nutzung an: |
|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Zu Fuß | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Lastenrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Tretroller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Roller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Fahrer/Fahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/Mitfahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Carsharing | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Motorroller/Motorrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Bus | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Stadtbahn | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Zug | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Keine Angabe | |

2.3 Wovon hängt es ab, welches Verkehrsmittel Sie auf dem Weg zum Einkaufen nutzen? (Mehrfachantworten möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen/ Parkplätzen |
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Transport von Gepäck, Material etc. |
| <input type="checkbox"/> Komfort | <input type="checkbox"/> Mitnahme von Personen |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Alternativen | <input type="checkbox"/> Barrierefreier Zugang |
| <input type="checkbox"/> Sinnvolle Nutzung der Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Bewegung/ Fitness |
| <input type="checkbox"/> Wetter | <input type="checkbox"/> Fahrerlebnis |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit | <input type="checkbox"/> Umweltfreundlichkeit |
| <input type="checkbox"/> Zuverlässigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ [Textfeld] |
| <input type="checkbox"/> Flexible Nutzung | <input type="checkbox"/> Keine Angabe |
| <input type="checkbox"/> Privatheit/ ungestört sein | |

3. Dann interessieren uns die Wege in der Freizeit. Denken Sie beispielsweise an Wege zum Sport, Hobby, zur Erholung oder um Freunde zu treffen.

3.1 Welche Distanz hat Ihr typischer Freizeitweg?

Geschätzte Distanz für den Hinweg: _____ km

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

3.2 Kreuzen Sie bitte jeweils **alle Verkehrsmittel** an, die Sie in einer typischen Woche benutzen und geben Sie an, an wie vielen **Tagen pro Woche** Sie das Verkehrsmittel für **Wege in der Freizeit** nutzen:

| Verkehrsmittel: | Nutzung an: |
|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Zu Fuß | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Lastenrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Tretroller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Roller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Fahrer/Fahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/Mitfahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Carsharing | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Motorroller/Motorrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Bus | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Stadtbahn | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Zug | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Keine Angabe | |

3.3 Wovon hängt es ab, welches Verkehrsmittel Sie für Wege in der Freizeit nutzen?
(Mehrfachantworten möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen/ Parkplätzen |
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Transport von Gepäck, Material etc. |
| <input type="checkbox"/> Komfort | <input type="checkbox"/> Mitnahme von Personen |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Alternativen | <input type="checkbox"/> Barrierefreier Zugang |
| <input type="checkbox"/> Sinnvolle Nutzung der Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Bewegung/ Fitness |
| <input type="checkbox"/> Wetter | <input type="checkbox"/> Fahrerlebnis |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit | <input type="checkbox"/> Umweltfreundlichkeit |
| <input type="checkbox"/> Zuverlässigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ [Textfeld] |
| <input type="checkbox"/> Flexible Nutzung | <input type="checkbox"/> Keine Angabe |
| <input type="checkbox"/> Privatheit/ ungestört sein | |

4. Dann interessieren uns die Wege für private Erledigungen. Denken Sie beispielsweise an Wege zum Ehrenamt, Wege zur Pflege von Angehörigen, Wege zur Bank oder Wege zur ärztlichen Praxis.

4.1 Welche Distanz hat Ihr typischer Weg für eine private Erledigung?

Geschätzte Distanz für den Hinweg: _____ km

4.2 Kreuzen Sie bitte jeweils **alle Verkehrsmittel** an, die Sie in einer typischen Woche benutzen und geben Sie an, an wie vielen **Tagen pro Woche** Sie das Verkehrsmittel für **Wege für private Erledigungen** nutzen:

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| Verkehrsmittel: | Nutzung an: |
|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Zu Fuß | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Lastenrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Tretroller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Roller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Fahrer/Fahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/Mitfahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Carsharing | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Motorroller/Motorrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Bus | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Stadtbahn | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Zug | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Keine Angabe | |

4.3 Wovon hängt es ab, welches Verkehrsmittel Sie für Wege für private Erledigungen nutzen?
(Mehrfachantworten möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen/ Parkplätzen |
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Transport von Gepäck, Material etc. |
| <input type="checkbox"/> Komfort | <input type="checkbox"/> Mitnahme von Personen |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Alternativen | <input type="checkbox"/> Barrierefreier Zugang |
| <input type="checkbox"/> Sinnvolle Nutzung der Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Bewegung/ Fitness |
| <input type="checkbox"/> Wetter | <input type="checkbox"/> Fahrerlebnis |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit | <input type="checkbox"/> Umweltfreundlichkeit |
| <input type="checkbox"/> Zuverlässigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ [Textfeld] |
| <input type="checkbox"/> Flexible Nutzung | <input type="checkbox"/> Keine Angabe |
| <input type="checkbox"/> Privatheit/ ungestört sein | |

5. Und schließlich interessieren uns die Wege zum Bringen/Abholen von Personen (Kinder, Angehörige)

5.1 Welche Distanz hat Ihr typischer Weg zum Bringen/Abholen von Personen?

Geschätzte Distanz für den Hinweg: _____ km

5.2 Kreuzen Sie bitte jeweils **alle Verkehrsmittel** an, die Sie in einer typischen Woche benutzen und geben Sie an, an wie vielen **Tagen pro Woche** Sie das Verkehrsmittel für **Wege zum Bringen/Abholen von Personen** nutzen:

| Verkehrsmittel: | Nutzung an: |
|---------------------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Zu Fuß | _____ Tagen pro Woche |

Ergebnisbericht „Bönnsche Viertel - Lebendige Räume für Menschen“

| | |
|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Fahrrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Lastenrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Tretroller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> E-Roller | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Fahrer/Fahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Auto (Mitfahrer/Mitfahrerin) | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Carsharing | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Motorroller/Motorrad | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Bus | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Stadtbahn | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Zug | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | _____ Tagen pro Woche |
| <input type="checkbox"/> Keine Angabe | |

5.3 Wovon hängt es ab, welches Verkehrsmittel Sie für Wege zum Bringen/Abholen von Personen nutzen (Kinder, Angehörige)? (Mehrfachantworten möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen/ Parkplätzen |
| <input type="checkbox"/> Kosten | <input type="checkbox"/> Transport von Gepäck, Material etc. |
| <input type="checkbox"/> Komfort | <input type="checkbox"/> Mitnahme von Personen |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Alternativen | <input type="checkbox"/> Barrierefreier Zugang |
| <input type="checkbox"/> Sinnvolle Nutzung der Fahrzeit | <input type="checkbox"/> Bewegung/ Fitness |
| <input type="checkbox"/> Wetter | <input type="checkbox"/> Fahrerlebnis |
| <input type="checkbox"/> Sicherheit | <input type="checkbox"/> Umweltfreundlichkeit |
| <input type="checkbox"/> Zuverlässigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ [Textfeld] |
| <input type="checkbox"/> Flexible Nutzung | <input type="checkbox"/> Keine Angabe |
| <input type="checkbox"/> Privatheit/ ungestört sein | |

Jetzt wüssten wir gerne noch, inwieweit Sie einigen Aussagen zur Klimakrise und zur Mobilitätswende zustimmen (oder nicht).

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu:

1. Die Veränderung der Mobilität hin zu mehr Fuß- und Radverkehr, mehr Nutzung von Bussen und Bahnen und weniger Nutzung des privaten Autos halte ich für wünschenswert.

- Stimme vollkommen zu
- Stimme eher zu
- Unentschieden, teils/teils
- Stimme eher nicht zu
- Stimme überhaupt nicht zu
- Keine Angabe

3. Die Überwindung der Klimakrise ist vor allem Aufgabe von Staat und Unternehmen. Individuelle Verhaltensänderungen sollten nicht im Vordergrund stehen.

- Stimme vollkommen zu
- Stimme eher zu
- Unentschieden, teils/teils
- Stimme eher nicht zu
- Stimme überhaupt nicht zu
- Keine Angabe

4. Zur Überwindung der Klimakrise sind Individuelle Verhaltensänderungen erforderlich.

- Stimme vollkommen zu
- Stimme eher zu
- Unentschieden, teils/teils
- Stimme eher nicht zu
- Stimme überhaupt nicht zu
- Keine Angabe

Jetzt haben Sie es fast geschafft. Noch ein paar Fragen zur statistischen Einordnung.

1. Wo wohnen Sie?

- Combahnviertel
- Innere Nordstadt
- Anderes Viertel

2. Wie alt sind Sie?

_____ Jahre

3. Welches Geschlecht haben Sie?

- Divers
- Weiblich
- Männlich
- Keine Angabe

4. Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

- Ja
- Nein
- Keine Angabe

5. Wie viele Menschen leben in Ihrem Haushalt? (Sie mitgerechnet)

6. Mit wie vielen Kindern (0-17 Jahre) leben Sie zusammen im Haushalt?

- Ohne Kinder
- Mit 1 Kind
- Mit 2 Kindern
- Mit 3 Kindern oder mehr
- Keine Angabe

7. Ihr höchster Bildungsabschluss

- kein Schulabschluss
- Grundschule
- Haupt-/Mittelschule
- Realschule
- Fach- oder allgemeine Hochschulreife
- Universitätsabschluss
- Keine Angabe

8. Ihr aktueller Beschäftigungsstatus:

- Arbeitssuchend
- In Ausbildung
- Studium
- Angestellte*r
- Beamte*r
- Selbstständig
- Ruhestand/Pension/Rente
- Hausfrau/-mann
- Sonstiges
- Keine Angabe

Im Projekt „Bönnsche Viertel“ ist eine einmalige Aktion geplant. Wir beraten bis zu zehn Haushalte, wie sie ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern können. Hierfür stellen wir Ihnen eine*n Mobilitätsberater*in eine Woche lang zur Seite. Gemeinsam können Sie die für Sie passenden Mobilitätsangebote zusammenstellen und für eine Woche lang kostenfrei ausprobieren.

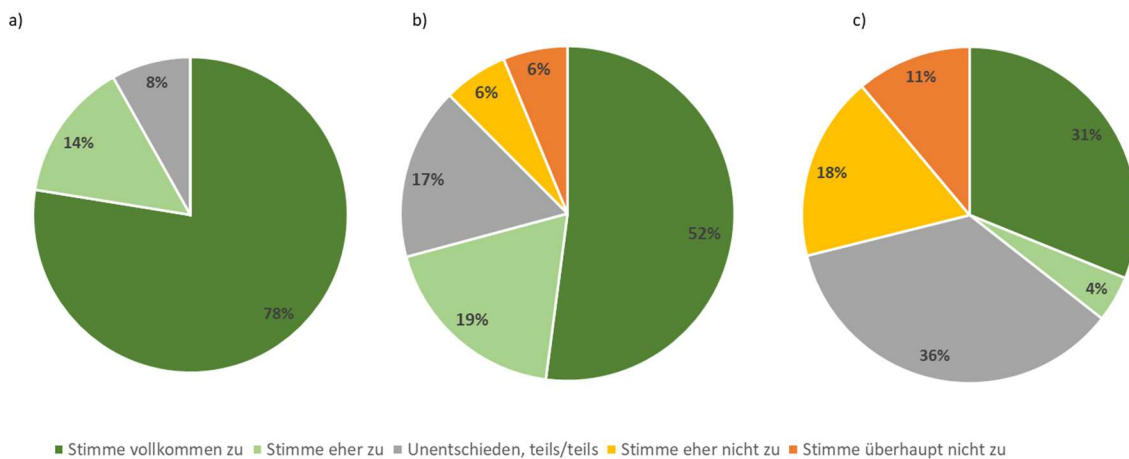
Wenn Sie Interesse daran haben, an der Testaktion teilzunehmen, dann bewerben Sie sich jetzt! Tragen Sie bitte Ihre Kontaktdaten in das untenstehende Textfeld ein. Mit der Nennung Ihrer Kontaktdaten stimmen Sie zu, im Rahmen der Testaktion kontaktiert zu werden. Eine darüberhinausgehende Nutzung Ihrer Daten findet selbstredend nicht statt.

_____ [Textfeld]

Anhang 3: Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Befragung

Von den 49 Teilnehmenden waren 23 Frauen und 25 Männer sowie eine Person, die keine Angabe zu ihrem Geschlecht gemacht hat. Das Durchschnittsalter der Befragten liegt bei 50,2 Jahren. Die meisten von ihnen wohnen in der Inneren Nordstadt (Anzahl: 21). 17 Befragte wohnen im Combahnviertel und weitere 11 wohnen außerhalb der „Bönnschen Viertel“. 39 Personen (also 80% der Teilnehmenden der Befragung) gaben an, einen Universitätsabschluss zu haben. Damit ist das Bildungsniveau dieser Stichprobe überdurchschnittlich hoch. Außerdem ist auffällig, dass keine der befragten Personen angab, Mobilitätseinschränkungen (bspw. durch eine Behinderung) zu haben. Für die Aussagekraft der Ergebnisse ist daher festzuhalten, dass sie sich nicht verallgemeinern lassen, dass gewisse Gruppen nicht repräsentiert sind und dass es insbesondere hinsichtlich des Bildungsniveaus eine deutliche Verzerrung gibt.

Die Befragten zeigten mit eindeutiger Mehrheit Zustimmung zur Mobilitätswende, weg vom privaten Pkw hin zum Umweltverbund (Frage a). Auch bei der Frage, inwieweit individuelle Verhaltensänderungen wichtig zur Überwindung der Klimakrise sind (Frage b), herrschte bei den Teilnehmenden der Befragung überwiegende Zustimmung. Frage c) zeigt, dass die Rolle von Staat und Unternehmen als Hauptverantwortliche zur Überwindung der Klimakrise unterschiedlich bewertet wird. 29% der Befragten stimmen dieser Aussage nicht zu, 36% sind unentschieden und 34% stimmen der Aussage zu.



Frage a) Die Veränderung der Mobilität hin zu mehr Fuß- und Radverkehr, mehr Nutzung von Bussen und Bahnen und weniger Nutzung des privaten Autos halte ich für wünschenswert.

Frage b) Zur Überwindung der Klimakrise sind Individuelle Verhaltensänderungen erforderlich.

Frage c) Die Überwindung der Klimakrise ist vor allem Aufgabe von Staat und Unternehmen. Individuelle Verhaltensänderungen sollten nicht im Vordergrund stehen.

Abb. 167: Auswertung der Befragungsergebnisse

Neben diesen Einstellungen wurde auch die übliche Verkehrsmittelwahl auf den verschiedenen Wegen abgefragt. Hierbei wurde unterschieden zwischen Arbeitswegen, Einkaufswegen, Freizeitwegen, Wegen für private Erledigungen und Wegen zum Bringen/ Abholen von Personen unterschieden. Zu beachten ist, dass die Befragten mehrere Verkehrsmittel angeben konnten, um auch Multimodalität zu berücksichtigen. Die Balken der Grafik zeigen also die Anzahl der Personen, die eine Nutzung des Verkehrsmittels angegeben haben.

Die Auswertung der Arbeitswege zeigt, dass hier weite Distanzen überwunden werden müssen (durchschnittlich 22,8km). Der Median von 4,5 km zeigt aber, dass die weiten Distanzen nicht für alle zutreffen, die meisten Arbeitswege sind demnach unter 5km lang. Die meisten Befragten sind auf Arbeitswegen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs – einige auch mit dem ÖPNV. 10 Personen nutzen auch den Pkw.

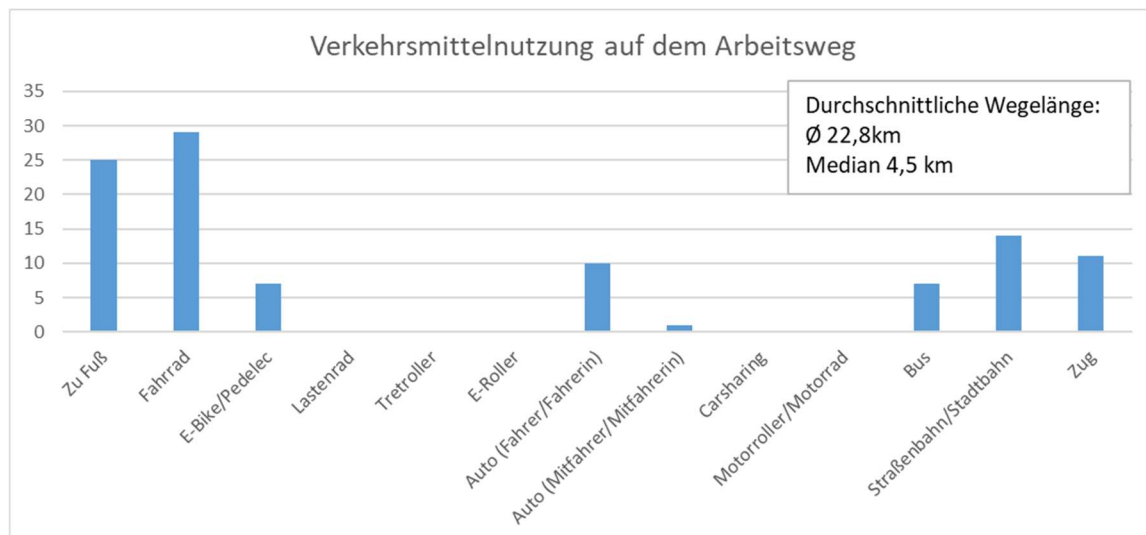


Abb. 178: Ergebnisse der Befragung “Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg”

Einkaufswegen legen die Befragten in einem kleinen Radius zurück, denn die durchschnittliche Weglänge beträgt 1,6km. Einkaufswegen werden von den Befragten zum überwiegenden Teil zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

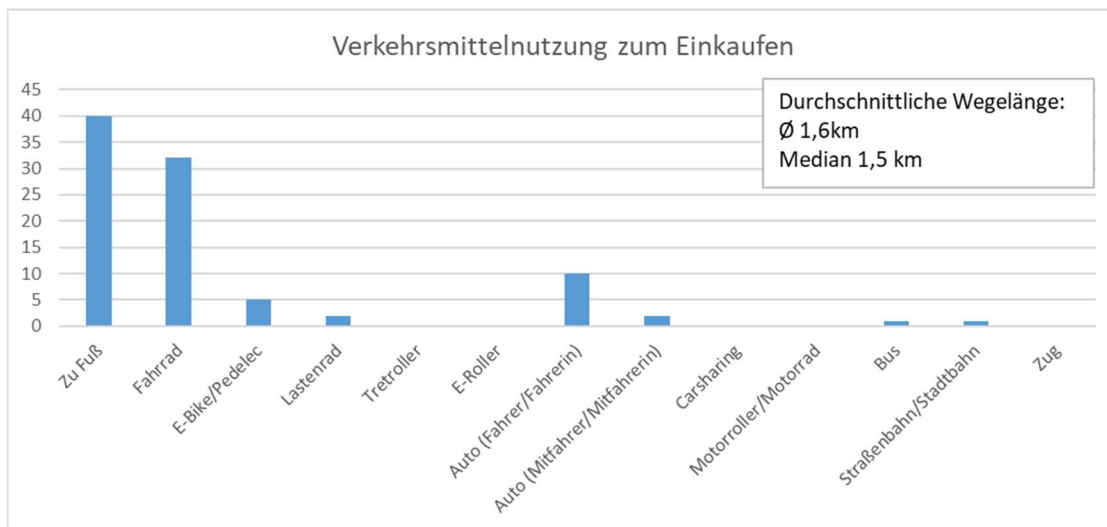


Abb. 189: Ergebnisse der Befragung "Verkehrsmittelnutzung zum Einkaufen"

Freizeitwege sind bei den Befragten durchschnittlich 7,8km lang und die Verkehrsmittelnutzung ist ähnlich wie auf Arbeitswegen: die meisten Personen nutzen das Rad oder gehen zu Fuß, einige nutzen auch den ÖPNV oder das Auto – davon aber auch ein paar als Mitfahrende.

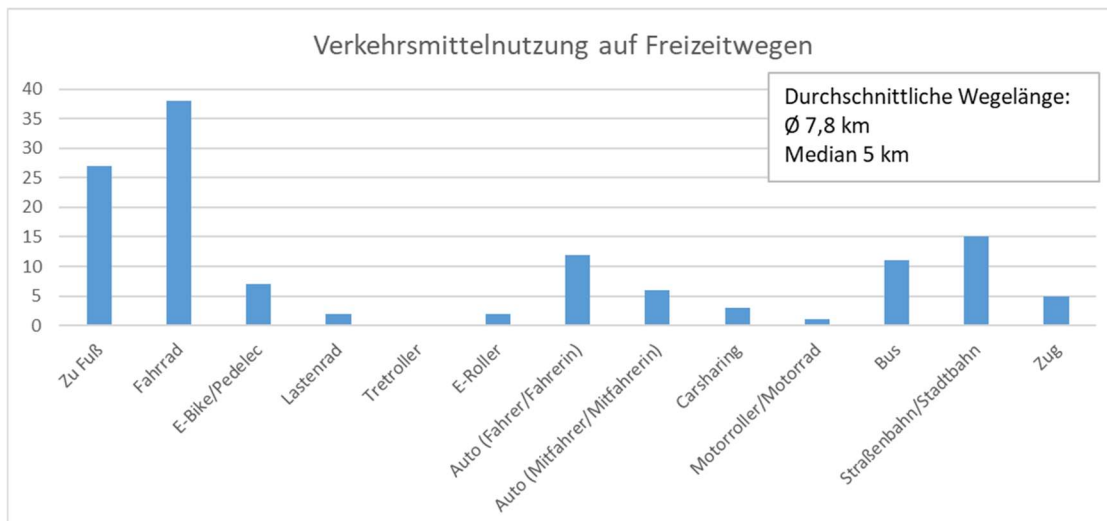


Abb. 190: Ergebnisse der Befragung "Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitwegen"

Ein ähnliches Bild ergeben auch die Wege für private Erledigungen in der Verkehrsmittelnutzung. Diese Wege sind durchschnittlich 4,8km lang.



Abb. 21: Ergebnisse der Befragung "Verkehrsmittelnutzung für private Erledigungen"

Die Wege zum Holen und Bringen von Personen zeigen ein etwas anderes Bild: Zwar sind sie mit durchschnittlich 2,4km recht kurz, dennoch lässt sich hier eine verstärkte Nutzung des Pkw feststellen.

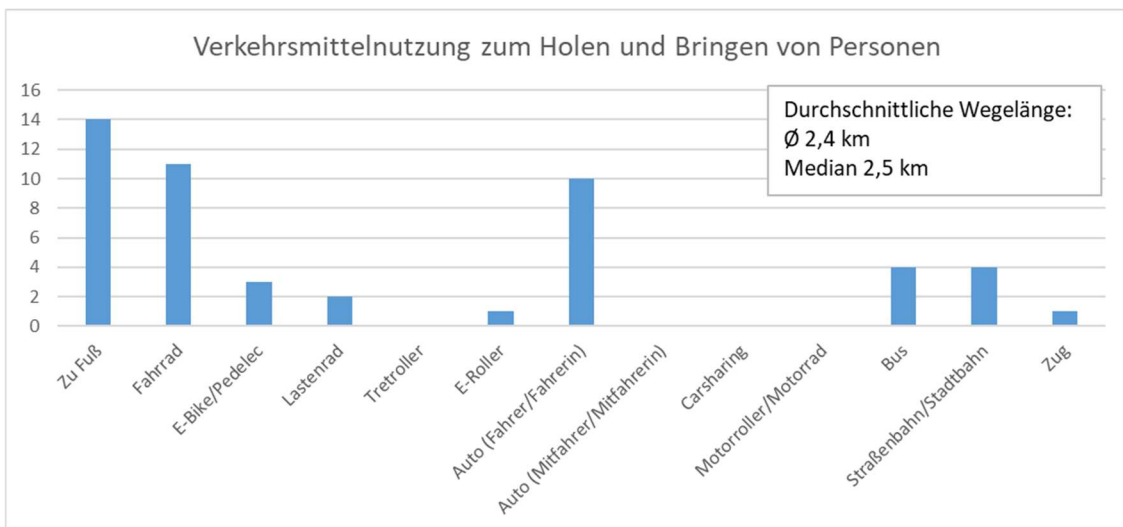


Abb. 22: Ergebnisse zur Befragung "Verkehrsmittelnutzung zum Holen und Bringen von Personen"

Außerdem wurde gefragt, welche Gründe für sie bei der Verkehrsmittelwahl entscheidend sind. Das Bild ist überraschend einheitlich. Die Gründe Fahrzeit, Umweltfreundlichkeit und Wetter wurden bei fast allen Wegezwecken als relevanteste Gründe genannt. Eine Ausnahme bilden die Wegezwecke Einkauf und Bringen/Abholen von Personen: Hier sind die Gründe Transport von Gepäck, Material bzw. Mitnahme von Personen am häufigsten als Gründe für die Verkehrsmittelwahl genannt. Dies ist nicht verwunderlich, da diese Anforderung ja implizit bereits im Wegezweck benannt ist.

| Wegezzweck | Gründe für Verkehrsmittelwahl | | |
|---|-------------------------------------|----------------------|----------|
| | Rang 1 | Rang 2 | Rang 3 |
| Arbeit | Fahrzeit | Umweltfreundlichkeit | Wetter |
| Einkauf | Transport von Gepäck, Material etc. | Umweltfreundlichkeit | Fahrzeit |
| Freizeit | Fahrzeit | Umweltfreundlichkeit | Wetter |
| Private Erledigungen | Fahrzeit | Umweltfreundlichkeit | Wetter |
| Bringen/Abholen von Personen (Kinder, Angehörige) | Mitnahme von Personen | Fahrzeit | Wetter |

Tabelle 4: Gründe für Verkehrsmittelwahl je nach Wegezzweck

Aus der Abfrage der Gründe der Verkehrsmittelwahl lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

Umweltfreundlichkeit ist für viele bereits ein Grund bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Eine gute Infrastruktur für den Umweltverbund ermöglicht effiziente Fahrzeiten. Schließlich beeinflusst das Wetter für viele Befragten die Verkehrsmittelwahl, weswegen ein wetterresilienter Ausbau der Infrastruktur wie wettergeschützte ÖPNV-Stationen und Fahrradabstellanlagen dabei helfen können, umweltfreundliche Mobilität zu fördern.

Für die Testwoche sollten alternative Mobilitätslösungen für beide Fahrtzwecke – längere Wege zur Arbeit und kürzere Wege zum Einkaufen – gefunden werden.

Anhang 4: Dokumentation Testwochen

Innere Nordstadt

Bürgerin 1 – Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|---|
| Geschlecht | Bürgerin 1 ist weiblich . |
| Alter | Bürgerin 1 ist 32 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürgerin 1 hat einen Universitätsabschluss und arbeitet als Angestellte . Sie lebt in einem zweiköpfigen Haushalt ohne Kinder . |
| Klimabezogene Einstellungen | Bürgerin 1 findet, dass die Hauptverantwortung zur Bekämpfung der Klimakrise bei Staat und Unternehmen liegt. Bezüglich der Erforderlichkeit individueller Verhaltensänderungen ist sie unentschlossen . |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürgerin 1 befürwortet die Mobilitätswende stark . |
| Mobilität | Bürgerin 1 verfügt über ein Fahrrad , eine Karte für den ÖPNV , eine Mitgliedschaft beim Carsharing und einen Führerschein . In ihrem Alltag fährt sie mit dem Fahrrad , der Straßenbahn oder dem Zug und geht zu Fuß . Eine besondere Rolle in ihrer Alltagsmobilität kommt dem Rad- und Fußverkehr zu. Bei der Entscheidung für eine Mobilitätsform ist für Bürgerin 1 insbesondere die Umweltfreundlichkeit (bei vier Weg-Arten genannt) relevant . Andere Gründe für sie sind die Fitness (bei drei Weg-Arten genannt) sowie eine Flexible Nutzung , das Fahrerlebnis und der Komfort (jeweils bei zwei Weg-Arten genannt). |

Bürgerin 1 - Vorgespräch/Mobilitätsberatung

| | |
|----------------------------|---|
| Motivation zur Teilnahme | Sie nutzt schon einige Mobilitätsangebote und möchte ergänzend dazu neue kennenlernen. |
| Typische Wege im Alltag | Zur Arbeit fährt sie an drei Tagen nach Köln mit dem ÖPNV und macht ansonsten Home-Office. Ansonsten liegen ihre meisten Ziele in fußläufiger Entfernung oder in Fahrraddistanz. Für Familienbesuche nutzt sie den ÖPNV und gelegentlich Car-Sharing. Ihr Partner fährt mit dem Fahrrad und dem ÖPNV zur Arbeit. Ansonsten hat er ein ähnliches Mobilitätsverhalten wie Bürgerin 1. |
| Optionen für die Testwoche | eLastenrad für Transporte und Deutschlandticket als Ersatz für Car-Sharing. |

Bürgerin 1 - Zwischengespräch und Ergebnisse der täglichen Dokumentation

| | |
|--|--|
| Erfahrungen mit den Testangeboten | <p>Die Buchung des eLastenrades hat gut geklappt. Das Handling des eLastenrades fand sie zunächst gewöhnungsbedürftig. Die Unterstützung war durch den vorherigen Ausleiher zu stark eingestellt, dadurch beschleunigte das eLastenrad stark. Man sollte eine Testfahrt machen, dann funktioniert die Beherrschung des eLastenrades gut. Sie fand ein eLastenrad in der Nähe ihrer Wohnung. Die Nextbike-App bietet eine gute Benutzerführung. Gut gefiel ihr, dass man das Deutschlandticket für vergünstigte Fahrten in der App hinterlegen konnte. Sie wünscht sich eine abschließbare Ladebox.</p> <p>Clara hätte sie gerne getestet. Als sie es ausprobieren wollte, war aber kein Roller verfügbar und die nächste Station zu weit entfernt. Insgesamt war die Zeit zu kurz, um das Angebot umfassender zu testen. Beim ÖPNV wünscht sie sich eine höhere Zuverlässigkeit.</p> |
| Fahrten mit dem eigenen Auto und die Gründe dafür. | Keine. |

Bürgerin 1 - Abschlussgespräch

| | |
|---|--|
| Erfahrungen insgesamt | Die Clara eRoller konnte sie aus zeitlichen Gründen nur bei der Einführung durch die SWB ausprobieren. Das Handling gefiel ihr, ebenso die Einführung durch die SWB. Da die Transportbox mit zwei Helmen belegt war, fehlte ihr eine Möglichkeit, ihre persönlichen Gegenstände zu transportieren. Eine Handyhalterung für die Nutzung von Navigationssoftware wäre wünschenswert. |
| Wurde ihr Mobilitätsspektrum erweitert und welche Angebote werden Sie zukünftig nutzen? | Ja, sowohl Clara als auch die eLastenräder waren neu für sie. Beide kommen für eine zukünftige Nutzung in Betracht. |
| Können Sie sich einen vollständigen Wechsel auf den Umweltverbund vorstellen? | Definitiv. |
| Wie bewerten Sie die Testaktion insgesamt? | Insgesamt sehr gut. Sie hätte nur länger sein müssen. Krankheitsbedingt konnte sie nicht an allen Tagen Angebote testen. |
| Anmerkungen | Die Abschlussveranstaltung hat ihr aufgrund des Austauschs mit den anderen Teilnehmenden und den Mobilitätsanbietern gut gefallen. |

Bürger 2 – Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|---|
| Geschlecht | Bürger 2 ist männlich . |
| Alter | Bürger 2 ist 29 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürger 2 hat einen Universitätsabschluss und arbeitet als Angestellter . Er lebt in einem zweiköpfigen Haushalt ohne Kinder . |
| Klimabezogene Einstellungen | Bürger 2 findet, dass die Hauptverantwortung zur Bekämpfung der Klimakrise bei Staat und Unternehmen liegt. Er ist der Meinung, dass individuelle Verhaltensänderungen hingegen eher nicht erforderlich sind. |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürger 2 befürwortet die Mobilitätswende stark . |
| Mobilität | Bürger 2 verfügt über ein Fahrrad , eine Karte für den ÖPNV , eine Mitgliedschaft beim Carsharing und einen Führerschein . In seinem Alltag fährt er mit dem Fahrrad , dem Zug oder dem Auto und geht zu Fuß . Das Auto nutzt er lediglich einmal in der Woche zum Bringen bzw. Abholen von Personen. Der Arbeitsweg ist die einzige Strecke , für die er manchmal den Zug nutzt. Teilweise fährt er jedoch auch mit dem Rad zur Arbeit, möglicherweise abhängig von Wetter und Zeit (siehe angegebene Gründe). Bei der Entscheidung für eine Mobilitätsform steht für ihn die Fahrzeit im Vordergrund (bei vier Weg-Arten genannt). Des Weiteren sind für ihn das Wetter und eine flexible Nutzbarkeit einflussreiche Entscheidungsfaktoren (jeweils bei drei Weg-Arten genannt). Auch Fitness und Zuverlässigkeit spielen eine Rolle (jeweils bei zwei Weg-Arten genannt). Der Komfort beeinflusst seine Entscheidung lediglich beim Bringen bzw. Abholen von Personen . |

Bürger 2 - Vorgespräch/Mobilitätsberatung

| | |
|----------------------------|---|
| Motivation zur Teilnahme | Bürger 2 hatte beim Auftaktfest an der Oper von der Aktion gehört und wurde neugierig. Er interessierte sich insbesondere für Alternativen zum Fahrrad. |
| Typische Wege im Alltag | Für seinen Arbeitsweg (10km) nutzt er an vier von fünf Tagen sein Fahrrad und sonst den ÖPNV. Die Wege zum Sport und zum Ehrenamt bestreitet er zu Fuß und manchmal mit einem Nextbike, wenn es schnell gehen muss. Besuche in NRW macht er mit dem ÖPNV, Besuche in Bonn zu Fuß. Ca. zweimal im Monat nutzt er den Sharing-Anbieter Miles für Transporte oder wenn es schnell gehen muss. Seine Partnerin nutzt ausschließlich das Rad und den ÖPNV und ist ansonsten zu Fuß unterwegs. Ihre Wege sind ähnlichen denen von Bürger 2. |
| Optionen für die Testwoche | eLastenrad für Transporte, Clara für Ausflüge, CarSharing |

Bürger 2 - Zwischengespräch und Ergebnisse der täglichen Dokumentation

| | |
|--|--|
| Erfahrungen mit den Testangeboten | <p>Die Registrierung, Buchung und Nutzung von Cambio funktionierten problemlos. In der Nähe zu seinem Wohnort stand ein Fahrzeug zur Verfügung. Die Preise erscheinen ihm zu hoch.</p> <p>Die Registrierung bei Clara funktionierte, nur die Validierung ließ lange auf sich warten. Die Nutzung der eRoller fiel ihm leicht und die Clara-App bot eine gute Benutzerführung. Es sollten mehr Stationen eingerichtet werden.</p> <p>In der linksrheinischen Rheinaue sind ihm die Radwege zu schmal und in schlechtem Zustand. Am Hauptbahnhof fehlen ihm Fahrradstellplätze. Er bemängelte die langen Wartezeiten für Zufußgehende an der Kreuzung vor dem Stadthaus. Die Angsträume rund um den Hauptbahnhof sollten beseitigt werden.</p> |
| Fahrten mit dem eigenen Auto und die Gründe dafür. | Zur Mitnahme von Familienmitgliedern bei Fahrten außerhalb von Bonn ist er bisweilen auf ein Auto angewiesen. |

Bürger 2 - Abschlussgespräch

| | |
|---|---|
| Erfahrungen insgesamt | <p>Das Angebot alternativer Mobilitätsangebote und die Radwege sollten ausgebaut werden. Für den ÖPNV wünscht er sich eine höhere Taktung. Die Fahrt mit dem Clara eRoller hat Spaß gemacht, er sieht jedoch kaum Anwendungsfälle. Ein Grund dafür ist, dass sie stationsgebunden sind und nicht free-floating. Außerdem müssten sie günstiger werden. Für den Test eines eLastenrades fehlte ihm die Zeit. Ihm fiel jedoch auf, dass die Ladeboxen sich nicht abschließen lassen. Das hält er für unpraktisch. Für seine Partnerin war das Deutschlandticket ein Gewinn.</p> |
| Wurde ihr Mobilitätsspektrum erweitert und welche Angebote werden Sie zukünftig nutzen? | <p>Ja, Cambio-CarSharing. Es bietet für ihn ein besseres Angebot als der Konkurrent Miles, insbesondere bei den Preisen. Für seine Partnerin könnte CarSharing eine Möglichkeit sein, ihre Fahrpraxis mit dem Auto aufrechtzuerhalten. Sonst fährt sie fast nie mit dem Auto. Dabei ist es von Vorteil, dass bei Cambio auch Mitfahrer das Autofahren dürfen, wenn die buchende Person mit dabei ist.</p> <p>Das Deutschlandticket kommt zukünftig für beide in Betracht.</p> |
| Können Sie sich einen vollständigen Wechsel auf den Umweltverbund vorstellen? | Ja |
| Wie bewerten Sie die Testaktion insgesamt? | Es war eine gute Gelegenheit, neue Angebote kennenzulernen. Auf anderem Wege hätte er sie sonst nicht ausprobiert. Eine Woche war ausreichend lang. Er hatte den Eindruck, dass das Teilnehmendenfeld recht homogen war. |
| Anmerkungen | Die Abschlussveranstaltung gefiel ihm sehr gut. Dass sie unter Anwesenheit der Oberbürgermeisterin stattfand, nahm er als sehr wertschätzend wahr. |

Bürger 3 – Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|---|
| Geschlecht | Bürger 3 ist männlich . |
| Alter | Bürger 3 ist 46 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürger 3 hat einen Universitätsabschluss und ist selbstständig . Er lebt in einem zweiköpfigen Haushalt ohne Kinder . |
| Klimabezogene Einstellungen | Bürger 3 ist sich sowohl bei der Bewertung der Rolle von Staat und Unternehmen als auch bei der Bewertung der Rolle individuellen Verhaltens unschlüssig . |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürger 3 befürwortet die Mobilitätswende eher . |
| Mobilität | <p>Bürger 3 verfügt über eine Vielzahl von Mobilitätsmöglichkeiten: Er besitzt ein eigenes Auto, ein Motorrad/Motorroller, ein Fahrrad, ein Tretroller und ein Skateboard. Zudem hat er Mitgliedschaften für Car-Bike- und E-Roller-Sharing.</p> <p>Seine Mobilität ist stark individualisiert: Im Alltag bewegt er sich zu Fuß, mit dem (Lasten-)Rad oder mit dem Skateboard fort und fährt Auto oder Motorrad/Motorroller. Den Öffentlichen Verkehr nutzt er nicht. Von besonderer Wichtigkeit für seine Mobilität scheint sein Auto zu sein. Lediglich auf dem Arbeitsweg benutzt er dieses nie, wahrscheinlich aufgrund dessen geringer Länge (1 km).</p> <p>Bürger 3 gibt viele Gründe für seine Mobilitätsentscheidungen an. Am wichtigsten sind jedoch die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels sowie die Möglichkeit des Transports von Gepäck und Material. Diese Punkte werden für alle Weg-Arten angegeben. Umweltfreundlichkeit spielt in seiner Entscheidung keine Rolle.</p> |

Bürger 3 - Vorgespräch/Mobilitätsberatung

| | |
|----------------------------|--|
| Motivation zur Teilnahme | Bürger 3 interessierte sich für das aktuelle Angebot an Alternativen zum eigenen Auto. Bereits in der Vergangenheit hat er sich bei Beteiligungen eingebracht. |
| Typische Wege im Alltag | <p>Zur Arbeit geht er zu Fuß oder fährt er mit dem Skateboard. Private Einkäufe erledigt er mit dem eigenen Auto. Dasselbe nutzt er auch, um seine Partnerin zum Bahnhof Siegburg zu bringen. Die ÖPNV-Verbindung dorthin ist für sie nicht zuverlässig genug. Auch für Fahrten zur Uniklinik auf dem Venusberg nutzt er das Auto, ebenso für Familienbesuche außerhalb Bonns.</p> <p>Für seine geschäftlichen Aktivitäten (Warenabholungen, überwiegend in der Region aber auch bundesweit) nutzt er einen Transporter oder die Angebote von Speditionen. Für den Warentransport von seinem Lager ins Geschäft verwendet er sein dreispuriges Lastenrad, bei größeren Mengen einen Transporter. Für Freizeitaktivitäten nutzt er das Rad oder ein Motorrad. Reisen macht er mit dem Auto oder zum Teil mit dem Zug.</p> |
| Optionen für die Testwoche | eLastenrad für Transporte, Clara für Ausflüge, eBike, Deutschlandticket bei Bedarf |

Bürger 3 - Zwischengespräch und Ergebnisse der täglichen Dokumentation

| | |
|--|--|
| Erfahrungen mit den Testangeboten | <p>Die Einrichtung der Nextbike-App scheiterte zunächst. Er konnte kein Zahlungsmittel hinterlegen. Den Support von Nextbike empfand er als mangelhaft. Vom offiziellen Nextbike-Support hat er bis heute keine Rückmeldung erhalten. Stattdessen half die SWB aus. Nextbike-Fahrräder waren häufig nicht an den in der App angegebenen Stellen vorhanden. Die Fahrräder sind für große Menschen zu klein. Er wünscht sich XXL-Varianten. Bei den eLastenrädern vermisst er eine abschließbare Ladebox. Erst sie ermöglichen Wegeketten, da Einkäufe dann diebstahlgeschützt aufbewahrt werden können. Alternativ könnten in der Nähe von Geschäften sichere Aufbewahrungsmöglichkeiten geschaffen werden.</p> <p>Die Registrierung und Buchung eines Clara-Rollers haben sehr gut funktioniert. Die Clara-App ist ausgesprochen benutzerfreundlich. Einzig das Auftauchen des Namens des Softwareherstellers (Mogo) verwirrt bisweilen. Die Helme wirkten auf ihn billig und durch das fehlende Visier stört der Fahrtwind. Aufgrund des zweiten Helms in der Transportbox können keine Dinge transportiert werden. Er wünscht sich Aufbewahrungsmöglichkeiten an den Clara-Stationen. Technisch sind die Roller gut, bremsen aber sehr hart. Um die Geschwindigkeiten besser halten zu können, wünscht er sich haptisches Feedback bei Tempo 30 im Lenkergriff. Die Preise sind ihm zu hoch, es gibt zu wenig Fahrzeuge und free-floating wäre besser als stationsgebunden. Er fragt sich, wie ökologisch die Nutzung insgesamt ist (woher kommt z.B. der Ladestrom?).</p> <p>Die Taktung des ÖPNV-Angebots (alle 10 Minuten) hält er für ausreichend.</p> |
| Fahrten mit dem eigenen Auto und die Gründe dafür. | <p>Waren sind im Lastenrad nicht ausreichend vor Nässe geschützt. Unzuverlässiger ÖPNV mit viel höheren Fahrtzeiten als mit dem eigenen Auto. Zum Teil ist man zu Fuß schneller am Ziel.</p> |

Bürger 3 - Abschlussgespräch

| | |
|-----------------------|---|
| Erfahrungen insgesamt | <p>Ihm fehlen im gesamten Stadtgebiet sichere Fahrradstellplätze. Grundsätzlich wünscht er sich ein Punkt zu Punkt Angebot für spontane Transporte. Das bieten die eLastenräder von Nextbike bisher nicht. Weitere Punkte siehe oben.</p> <p>Insgesamt muss das Angebot drastisch ausgeweitet werden. Erst so wird im Alltag eine ausreichende Zuverlässigkeit der Alternativen erreicht. Die Standortgenauigkeit bei Nextbike muss verbessert werden, sonst ist der Service nicht zuverlässig nutzbar.</p> <p>Er wünscht sich eine App, in der alle Mobilitätsangebote anbieterübergreifend gebucht werden können.</p> |
|-----------------------|---|

| | |
|---|---|
| Wurde ihr Mobilitätsspektrum erweitert und welche Angebote werden Sie zukünftig nutzen? | Ja, allerdings kommt eine zukünftige Nutzung für ihn nur dann in Betracht, wenn es nicht so sehr auf Zuverlässigkeit und Fahrtzeiten ankommt. Das gilt insbesondere für den ÖPNV. Er würde Nextbike weiter nutzen, wenn es Räder in seiner Größe gibt. eLastenräder kommen in Betracht, wenn die Ladeboxen abschließbar sind. CarSharing kann er sich in anderen Städten vorstellen, wo er über kein eigenes Auto verfügt. |
| Können Sie sich einen vollständigen Wechsel auf den Umweltverbund vorstellen? | Nein, aus den oben genannten Gründen. Zudem hat er als Unternehmer spezielle Anforderung an Transporte, die das vorgestellte Angebot nicht abdecken konnten. |
| Wie bewerten Sie die Testaktion insgesamt? | Die Durchführung und die Intention, neue Angebote kennenzulernen, waren gut. Viele Schwachstellen konnte er so identifizieren. Die Testaktion hätte länger sein sollen. Die Mobilitätsberatung war gut. Bei einer Wiederholung der Aktion sollten neue Angebote und Services die oben genannten Lücken schließen. Gegebenenfalls auch durch den Einsatz von Personal. Zudem sollten dann Akteure wie EHV/City-Marketing und IHK beteiligt werden. |
| Anmerkungen | Es gab viel zu entdecken, er hat gerne mitgemacht und freute sich, Input geben zu können. |

Bürger 4 - Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|--|
| Geschlecht | Bürger 4 ist männlich . |
| Alter | Bürger 4 ist 27 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürger 4 hat einen Universitätsabschluss und arbeitet als Angestellter . Er lebt in einem zweiköpfigen Haushalt ohne Kinder . |
| Klimabezogene Einstellungen | Bürger 4 findet, dass die Bekämpfung der Klimakrise eher Aufgabe von Staat und Unternehmen ist. Gleichzeitig ist er der Meinung, dass auch individuelle Verhaltensänderungen eher erforderlich sind. |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürger 4 befürwortet die Mobilitätswende stark . |
| Mobilität | Bürger 4 verfügt über viele Mobilitätsoptionen : Er hat ein eigenes Auto und einen Führerschein , ein Fahrrad , eine ÖPNV-Zeitkarte und ein Longboard . Er ist vor allem mit dem Rad oder auch zu Fuß unterwegs. Das Auto nutzt er lediglich für den Einkauf , möglicherweise damit er seine Einkäufe nach Hause transportieren kann (bei Einkauf wurde u.a. Transport von Gepäck als Entscheidungsgrundlage angegeben). Bei der Wahl einer Mobilitätsform sind für Bürger 4 Umweltfreundlichkeit und Bewegung am relevantesten . Diese Gründe hat er für alle von ihm aufgeführten Weg-Arten genannt. Zudem sind die Fahrzeit und das Wetter wichtige Entscheidungsgrundlagen für ihn (bei drei von vier angegebenen Weg-Arten). |

Bürgerin 5 – Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|--|
| Geschlecht | Bürgerin 5 ist weiblich . |
| Alter | Bürgerin 5 ist 26 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürgerin 5 hat einen Universitätsabschluss und arbeitet als Beamtin . Sie lebt in einem zweiköpfigen Haushalt ohne Kinder . |
| Klimabezogene Einstellungen | Bürgerin 5 ist sich bezüglich der Verantwortung von Staat und Unternehmen , die Klimakrise zu überwinden, unschlüssig . Sie findet, dass individuelles Verhalten eher wichtig zur Überwindung der Klimakrise ist. |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürgerin 5 befürwortet die Mobilitätswende stark . |
| Mobilität | Bürgerin 5 hat viele Mobilitätsoptionen: Sie verfügt über einen Führerschein und besitzt ein Auto sowie einen Motorroller/ein Motorrad . Außerdem hat sie ein Fahrrad und eine ÖPNV-Zeitkarte . Während sie in ihrer Freizeit und für private Erledigungen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist, nutzt sie auf dem Weg zur Arbeit und zum Einkaufen zusätzlich auch das Auto – wenn auch eher selten (Arbeit: einer von fünf Tagen, Einkauf: einer von sechs Tagen). Die wichtigsten Entscheidungskriterien für Bürgerin 5 sind Verkehrsmittelwahl sind die Fahrzeit und das Wetter . |

Bürger 4/Bürgerin 5 - Vorgespräch/Mobilitätsberatung

| | |
|----------------------------|---|
| Motivation zur Teilnahme | Sie hatten beim Fest der Bönnschen Viertel in der Altstadt von der Testaktion erfahren und wollten neue Mobilitätsformen ausprobieren. Gerade vor dem Hintergrund, die Fahrten mit dem eigenen Auto zu reduzieren. |
| Typische Wege im Alltag | Bürgerin 5 fährt 3,5km mit dem Rad zur Arbeit. Bei schlechtem Wetter oder wenn Dinge transportiert werden müssen, nutzt sie auch mal ihr eigenes Auto. Zu Familienbesuchen in Bonn und zum Sport geht sie zu Fuß. Für Ziele außerhalb von Bonn nutzt sie das Auto, hauptsächlich aus zeitlichen Gründen und wegen mangelnder Erreichbarkeit mit dem ÖPNV auf dem Land. Bürger 4 fährt mit dem Rad zur Arbeit und arbeitet ansonsten im Home-Office. Für Familienbesuche nutzt er das Auto, der ÖPNV erscheint ihm im Vergleich zu teuer (obwohl ihm die versteckten Kosten des eigenen Autos bewusst sind). Zum Sport und zum Einkaufen geht er zu Fuß. Größere Einkäufe erledigt er mit dem Auto. Für die Nutzung ihres Wohnwagens sind beide auf ihr eigenes Auto angewiesen. |
| Optionen für die Testwoche | eLastenrad für Transporte, Interesse an Clara |

Bürger 4/Bürgerin 5 - Zwischengespräch und Ergebnisse der täglichen Dokumentation

| | |
|--|--|
| Erfahrungen mit den Testangeboten | Sie haben ihren Monateinkauf mit dem eLastenrad erledigt. Da die Wege länger waren als zum Stellplatz des eigenen Autos, dauerte das etwas länger als direkt das Auto zu nehmen. Gut gefiel ihnen, dass sie sich an der frischen Luft bewegten. Der Sattel war nicht richtig montiert und drehte sich immer wieder weg. Für Bürgerin 5 war das eLastenrad zu groß. Das Handling erfordert einiges an Konzentration, funktionierte ansonsten aber gut. Die Nextbike-App lässt sich einfach bedienen. Der Anmeldeprozess bei der Grünen Flotte hat sehr gut funktioniert. Bei Cambio gab es Probleme bei der Registrierung. Grund war eine Fehlinformation von Cambio im Rahmen der Testaktion (fehlendes Kommentarfeld für die Reduzierung der Anmeldegebühr auf null). Die Anmeldung bei Clara war problemlos. |
| Fahrten mit dem eigenen Auto und die Gründe dafür. | Krankheitsbedingt griff Bürgerin 5 einmal auf ihr eigenes Auto zurück. |

Bürger 4/Bürgerin 5 - Abschlussgespräch

| | |
|---|--|
| Erfahrungen insgesamt | Das Angebot an eLastenrädern sollte ausgeweitet werden, um kürzere Wege zur Nutzung zu haben und die Verfügbarkeit zu erhöhen. Zudem wünschen sie sich eine längere Reservierungszeit für die Räder. In der Stadt fehlen Bäume zur Beschattung, das macht das Zufußgehen bei heißen Temperaturen unangenehm. Das Radwegenetz sollte ausgebaut werden und die Einhaltung der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen durch die Polizei stärker kontrolliert werden. Parkverstöße sollten besser kontrolliert werden. Als besonders störend empfinden sie die zum Teil nicht vorhandene Baustellenführung für Radfahrende. |
| Wurde ihr Mobilitätsspektrum erweitert und welche Angebote werden Sie zukünftig nutzen? | Ja, durch die eLastenräder. Wenn ein eigenes Auto verfügbar ist und direkt an der Wohnung steht, ist die Verführung jedoch sehr groß, es direkt zu nutzen. Dennoch kommt eine Nutzung der eLastenräder zukünftig für sie in Betracht. Die Clara Roller wollen sie gegebenenfalls noch mal testen. CarSharing ist aufgrund des eigenen Autos nicht angedacht. |
| Können Sie sich einen vollständigen Wechsel auf den Umweltverbund vorstellen? | Nein. Allein aufgrund ihres Wohnwagens sind sie auf ein eigenes Auto angewiesen. Aber abseits der Urlaubsfahrten ist ein vollständiger Wechsel ihr Ziel. |
| Wie bewerten Sie die Testaktion insgesamt? | Die Testaktion hätte länger laufen sollen und sollte zukünftig wiederholt werden. Die Mobilitätsberatung war gut, ebenso die Abschlussveranstaltung und die Anwesenheit der |

| | |
|-------------|---|
| | Oberbürgermeisterin. Das Feld der Teilnehmenden wirkte recht homogen auf sie. |
| Anmerkungen | Beim Fest der Bönnschen Viertel in der Altstadt konnte die städtischen Mitarbeitenden viele ihrer Fragen zu konkreten Planungen nicht beantworten. Die Beratung durch IFOK fanden sie gut. Der Prozess rund um die Bönnschen Viertel sollte kontinuierliche weiterlaufen und keinen festen Endpunkt haben. |

Combahnviertel

Bürger 6 – Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|--|
| Geschlecht | Bürger 6 ist männlich . |
| Alter | Bürger 6 ist 45 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürger 6 hat einen Universitätsabschluss und arbeitet als Angestellter . Er lebt in einem zweiköpfigen Haushalt ohne Kinder . |
| Klimabezogene Einstellungen | Für Bürger 6 sind individuelle Verhaltensänderung essenziell zur Bekämpfung der Klimakrise. Bezüglich der Hauptverantwortung von Staat und Unternehmen zur Bekämpfung der Klimakrise ist er unentschlossen . |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürger 6 befürwortet die Mobilitätswende stark . |
| Mobilität | Bürger 6 verfügt über einen Führerschein und ein Auto , ein Fahrrad und eine Karte für den ÖPNV . Sein Auto scheint er aber im alltäglichen Leben nicht zu benutzen . Stattdessen läuft er zu Fuß und fährt mit dem Rad , dem Bus oder der Straßenbahn . Die wichtigste Entscheidungsgrundlage für Bürger 6's Verkehrsmittelwahl sind das Wetter und die Möglichkeit , Materialien etc. zu transportieren . Selbst wenn er sich sehr umweltfreundlich fortbewegt und die Rolle von Individuen bei der Bekämpfung der Klimakrise als essenziell ansieht, gehört die Umweltfreundlichkeit nicht zu seinen Entscheidungskriterien . |

Bürger 6 - Vorgespräch/Mobilitätsberatung

| | |
|----------------------------|--|
| Motivation zur Teilnahme | Bürger 6 hat großes Interesse an der Mobilitätswende und sieht ihre Umsetzung als dringend geboten an. Zudem möchte er zur Verbesserung der Radwege beitragen. |
| Typische Wege im Alltag | Zur Arbeit fährt er grundsätzlich mit dem Fahrrad. Seitdem sein Hund mit ins Büro kommt, nutzt er häufig den ÖPNV. Alle weiteren Wege macht er hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Ein im Haus geteiltes Auto nutzt er für Familienbesuche außerhalb Bonns, für größere Transporte und teilweise bei schlechtem Wetter oder aus Zeitgründen. Beim zweiten Haushaltsmitglied zeigt sich ein ähnliches Mobilitätsverhalten. |
| Optionen für die Testwoche | Bisherige Autofahrten für Transporte mit dem eLastenrad durchführen. CarSharing für weite Fahrten, Clara eRoller eventuell für Ausflüge auf den Venusberg. |

Bürger 6 - Zwischengespräch und Ergebnisse der täglichen Dokumentation

| | |
|--|--|
| Erfahrungen mit den Testangeboten | Die Registrierung bei Cambio hat nicht funktioniert. Grund dafür war eine falsche Information von Cambio und Probleme bei der Verifizierung (letztere ist nur von Montag bis Freitag bis 18:00 Uhr möglich). Hinzu kamen technische Schwierigkeiten durch verschwindende Eingabefelder bei der Registrierung per Browser. Die Registrierung bei Nextbike funktionierte problemlos. Die Nutzung der Nextbike-App war einfach. Mit dem Fahren des eLastenrads hatte er Schwierigkeiten. Es war ihm zu schwerfällig, gerade wenn es bergauf ging (z.B. Ennertaufstieg). Das Lenken und das Halten des Gleichgewichtes fielen ihm trotz vorhandener Erfahrung mit Lastenrädern schwer. Dadurch war es ihm nicht möglich, Handzeichen beim Abbiegen zu geben. Er sieht daher gerade beim Queren von Straßenbahnschienen Gefahrenpotentiale. Die Clara eRoller hat er nicht getestet, da er damit seinen Hund nicht mitnehmen kann. Zudem fehlten ihm Stationen in Wohnortnähe. Den ÖPNV nutzte er wie gewohnt über das Deutschlandticket. |
| Fahrten mit dem eigenen Auto und die Gründe dafür. | Er musste zweimal auf sein eigenes Auto zurückgreifen, weil die Registrierung bei Cambio nicht funktionierte (siehe oben). Für spontane Erstfahrten eignet sich das System aus seiner Sicht daher nicht. |

Bürger 6 - Abschlussgespräch

| | |
|---|---|
| Erfahrungen insgesamt | Ergänzend zu den oben genannten Punkten merkte er an, dass der ÖPNV an Kreuzungen Vorrangschaltungen bekommen sollte. Die Anzahl der Clara eRoller sollte erweitert werden, im Combahnviertel gab es während der Testaktion keine Clara-Station. Bei den eLastenrädern wäre eine bessere Abdeckung des Laderaumes wünschenswert. Aktuell sammelt sich bei Regen das Wasser darauf. Zudem wäre es gut, wenn die Boxen der eLastenräder abschließbar wären, um Einkäufe sicher unterzubringen. Der Registrierungsprozess bei Cambio sollte vereinfacht werden. |
| Wurde ihr Mobilitätsspektrum erweitert und welche Angebote werden Sie zukünftig nutzen? | Grundsätzlich findet er eLastenräder praktikabel und würde sie gerne auch zukünftig nutzen. Gerade für größere Einkäufe können sie für ihn einer Alternative zum Auto sein. Car-Sharing kommt zukünftig auch für ihn in Frage. Er wird dieses Angebot erneut testen. |
| Können Sie sich einen vollständigen Wechsel auf den Umweltverbund vorstellen? | Unter Umständen kann er sich das vorstellen. Dazu müssten die oben beschriebenen Verbesserungen umgesetzt werden. Dann würde er beim nächsten großen Defekt seines Autos zumindest probeweise auf einen Neukauf verzichten. |
| Wie bewerten Sie die Testaktion insgesamt? | Insgesamt gut. Gemessen an seinen bisherigen Erfahrungen mit Bürgerbeteiligungen lief die zu den Bönnschen Vierteln sehr gut. Er fühlte sich stets gut informiert. Die Testaktion war ihm zu kurz, ein Monat wäre optimal gewesen. Der gemeinsame Austausch mit den Teilnehmenden am Ende der Testaktion gefiel ihm gut, ebenso die Anwesenheit der Oberbürgermeisterin. Er hätte sich jedoch etwas mehr Moderation gewünscht, um noch besser in den Austausch zu kommen. |
| Anmerkungen | Keine |

Bürgerin 7 – Ausgangssteckbrief

| | |
|-----------------------------------|--|
| Geschlecht | Bürgerin 7 ist weiblich . |
| Alter | Bürgerin 7 ist 42 Jahre alt. |
| Hintergrund | Bürgerin 7 hat einen Universitätsabschluss und arbeitet als Angestellte . Sie lebt in einem dreiköpfigen Haushalt mit einem Kind . |
| Klimabezogene Einstellungen | Bürgerin 7 ist sich sowohl bei der Bewertung der Rolle von Staat und Unternehmen als auch bei der Bewertung der Rolle individuellen Verhaltens unschlüssig . |
| Einstellungen zur Mobilitätswende | Bürgerin 7 befürwortet die Mobilitätswende stark . |
| Mobilität | Bürgerin 7 verfügt über einen Führerschein und hat ein eigenes Auto sowie ein Fahrrad . In ihrem Alltag bewegt sie sich mit dem Rad oder dem Auto und zu Fuß fort. Obwohl sie das Auto für alle Weg-Arten nutzt (Arbeitsweg, Einkauf, etc.), scheint sie zu versuchen, das Autofahren zu reduzieren : |

| | |
|--|--|
| | <p>Sie nutzt das Auto für alle Weg-Arten nur einmal in der Woche, ihre anderen Mobilitätsoption meist öfter. Bürgerin 7 nutzt keine Öffentlichen Verkehrsmittel, ihr Verkehrsverhalten zeichnet sich durch Individualverkehr aus.</p> <p>Bei ihrer Entscheidung für ein Verkehrsmittel sind ihr das Wetter und die Möglichkeit, Materialien etc. zu transportieren (jeweils bei allen Weg-Arten), sowie die Umweltfreundlichkeit und die Möglichkeit zur Mitnahme von Personen (jeweils bei vier Weg-Arten) besonders wichtig.</p> |
|--|--|

Bürgerin 7 - Vorgespräch/Mobilitätsberatung

| | |
|----------------------------|--|
| Motivation zur Teilnahme | Bürgerin 7 will den Mobilitätswandel aktiv unterstützen, freut sich, teilnehmen zu können und erhofft sich mehr Informationen zu alternativen Mobilitätsformen. |
| Typische Wege im Alltag | 3-5 mal in der Woche mit dem Rad zur Arbeit (10,5km pro Weg), restliche Tage mit dem Auto. Für Fahrten zum Sport oder Familienbesuche nimmt sie immer das Fahrrad. Ihr Auto nutzt sie für große Einkäufe oder den Transport größerer Gegenstände. Ihr Kind nutzt für alle Wege überwiegend das Fahrrad oder geht zu Fuß. In Ausnahmefällen wird es mit dem Auto gefahren. Ihr Partner benutzt überwiegend den Umweltverbund. Für den Transport größerer Gegenstände oder Besuche außerhalb von Bonn auch mal das Auto. |
| Optionen für die Testwoche | Bisherige Autofahrten mit dem eLastenrad durchführen. D-Ticket für Familienbesuche nutzen, Clara Roller eventuelle für Ausflug, CarSharing will sie nicht testen. |

Bürgerin 7 - Zwischengespräch und Ergebnisse der täglichen Dokumentation

| | |
|--|---|
| Erfahrungen mit den Testangeboten | <p>Registrierung bei Nextbike hat nicht funktioniert, da die Freischaltung für die kostenlose Nutzung nicht erfolgt ist. Sie war auf die Nutzung einer eigenen Bezahlmöglichkeit angewiesen (PayPal).</p> <p>Das Handling des eLastenrads war für sie sehr gewöhnungsbedürftig (Lenker zu schmal, Handzeichen dadurch fast unmöglich, Lenkung zu direkt), man muss und sollte es vor der ersten Fahrt abseits des Straßenverkehrs üben.</p> <p>Der Laderaum des eLastenrads war ihr zu klein. Die Abstellflächen für die eLastenräder sollten besser gekennzeichnet sein (in ihrem Fall blockierten Roller das Abstellen des eLastenrads am Ende der Fahrt). Ansonsten bisher keine weiteren Angebote getestet.</p> |
| Fahrten mit dem eigenen Auto und die Gründe dafür. | Konzert in Köln (mit dem ÖPNV zu aufwendig) Großeinkauf der nicht ins Lastenrad passte, Mitnahme einer Person, Fahrt zum Kindergeburtstag, Transport von Sportgeräten |

Bürgerin 7 - Abschlussgespräch

| | |
|---|---|
| Erfahrungen insgesamt | Aufgrund der Kürze der Woche hat sie lediglich das eLastenrad testen können. Ihre Erfahrung damit siehe oben. |
| Wurde ihr Mobilitätsspektrum erweitert und welche Angebote werden Sie zukünftig nutzen? | Ja, die Nutzung von eLastenrädern kann sie sich auch zukünftig vorstellen. Voraussetzung dafür wäre eine Ausweitung des Angebotes in Form von Stellplätzen und Zahl der verfügbaren eLastenräder. Ein gemeinschaftliche mit der Nachbarschaft genutztes Lastenrad wäre eine Alternative zu Nextbike, da der Weg zur Station dann entfällt. Clara eRoller kommen für sie nicht in Betracht. CarSharing wäre eine Option zum eigenen Auto, wenn die Zahl der verfügbaren Autos erhöht wird und auf ein FreeFloating-Modell umgestellt wird. |
| Können Sie sich einen vollständigen Wechsel auf den Umweltverbund vorstellen? | Mit dem aktuellen Angebot nur zu 80%. Es bleiben Fahrten, die bisher nicht mit dem eLastenrad gemacht werden können, wie z.B. Großeinkäufe. Dafür ist der Laderaum im eLastenrad zu klein. |
| Wie bewerten Sie die Testaktion insgesamt? | Gut, sie hat viel Neues erfahren und Denkanstöße in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten erhalten. Eine Woche war ihr zu kurz, um alle Angebote testen zu können, mindestens vier Wochen wäre besser gewesen. Die Betreuung durch den Mobilitätsberater war sehr gut. Die Kommunikation mit Nextbike/SWB war schwierig. |
| Anmerkungen | Sie wünscht sich eine Kampagne für mehr gegenseitige Rücksicht auf von Radfahrenden und Zufußgehenden gemeinsam genutzten Wegen. Die städtische Kommunikation zu den Bönnschen Vierteln hätte besser sein können. Insbesondere fehlten ihr Informationen zum Programm beim Auftaktfest und dem Fest im Combahnviertel. |

Impressum

Auftraggeberin

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

Bundesstadt Bonn
Dezernat der Oberbürgermeisterin
Geschäftsbereich Strategische Programmsteuerung
Stabsstelle Bürgerbeteiligung
Berliner Platz 2, 53111 Bonn

Auftragnehmerin

ifok.
A CADMUS COMPANY

ifok GmbH
Holzstr. 2
40221 Düsseldorf