



Masterplan „Innere Stadt“ Bonn



IMPRESSUM

Auftraggeber

Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt

Konzeptionelle Bearbeitung

scheuven + wachten

Prof. Kunibert Wachten
Michael Hehenkamp
Daniela Hessing

Inga Bergmann
Thomas Figgner
Hanna Joost
Michael Kloos
Boris Mehlkopf
Hendrik Neubauer
Stephan Rach
Lech Sawicki
Jens Tempelmann

mit Unterstützung von:

Topp, Huber-Erler, Hagedorn, Darmstadt

Prof. Dipl.-Ing Carsten Hagedorn
Dominik Königshaus



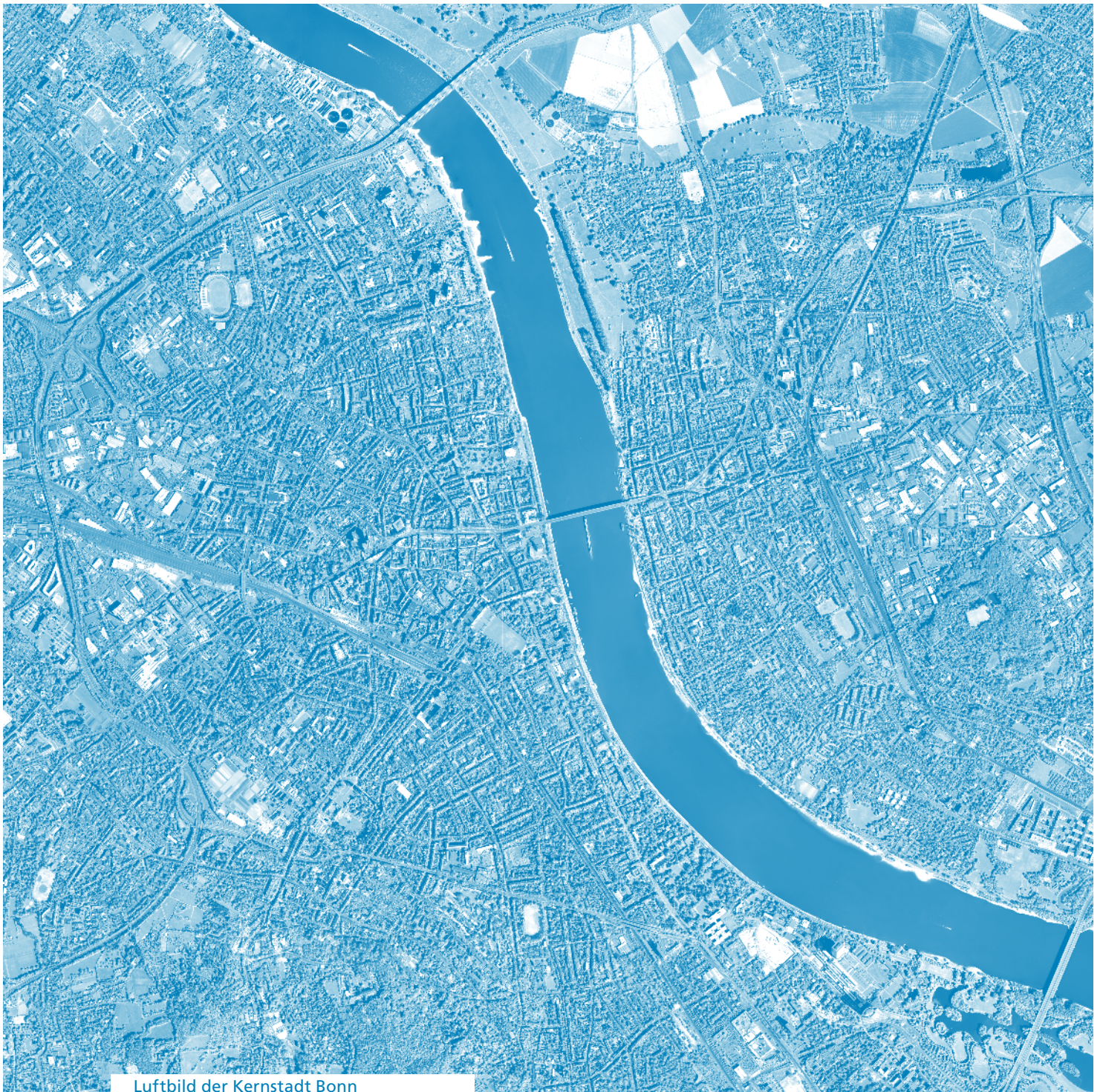
Prozessbegleitung

netzwerk
@ pt.rwth

Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle
Sarah Ginski

Bonn, Dortmund, Schwerte, im März 2012

Masterplan „Innere Stadt“ Bonn



Luftbild der Kernstadt Bonn

Inhalt

Masterplan • „Innere Stadt“ Bonn

0. Kurzfassung	S.06
1. Anlass und Aufgabe des Masterplans „Innere Stadt“ Bonn	S.10
2. Der Masterplan im Dialog	S.12
3. Ausgangslage und Zielsetzungen	S.15
• 3.1 Image und Stadtbild	
• 3.2 Demografischer Wandel	
• 3.3 Kultur, Freizeit und Tourismus	
• 3.4 Grün- und Freiräume	
• 3.5 Wohnen	
• 3.6 Öffentlicher Raum und Einzelhandel	
• 3.7 Arbeit und Wirtschaft	
• 3.8 Nachhaltige Mobilität	
• 3.9 Klima, Energie und Umwelt	
4. Handlungsfelder der Stadtentwicklung	S.26
• 4.1 „Wohnen in der Inneren Stadt stärken“	
• 4.2 „City funktional und gestalterisch stärken“	
• 4.3 „Innere Stadt zum Rhein öffnen“	
• 4.4 „Potenziale der Universität in der Stadt nutzen“	
• 4.5 „Verflechtungs- und Zugangsräume aufwerten“	
5. Erschließung der „Inneren Stadt“	S.36
• 5.1 Der Masterplan und der Verkehrsentwicklungsplan 2020	
• 5.2 Verbesserungen im Erschließungssystem	
• 5.3 Weitere Verkehrsprojekte	
6. Gesamtdarstellung des Masterplans	S.42
7. Leitmotive der Stadtentwicklung	S.44
• 7.1 „Urbanes C“	
• 7.2 „Bonner Promenaden“	
• 7.3 „Grüne Trittsteine“	
8. Planungskultur und Verfahren zur Projekt- und Standortentwicklung	S.54
9. Ausblick	S.57
I. Arbeitsgrundlagen • Bildnachweise	S.58
II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste	S.60

0. Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Kurzfassung

Bonn ist eine Stadt mit einem außerordentlich hohen Bekanntheitsgrad im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe – ein Geschenk der Geschichte. Die Stadt Bonn ist Bundesstadt, sie ist Beethovenstadt. Große Unternehmensmarken sind hier zuhause, die Universität und Museen ziehen die Menschen hierher. Bonn befindet sich mitten im Wettbewerb der Städte um Touristen, Fachkräfte, Studierende, Einwohnerinnen und Einwohner. Der Ausbau der Lebensqualität in der Stadt empfiehlt sich daher von selbst. Der Masterplan „Innere Stadt“ nimmt sich dieser zentralen Aufgabe Bonns an und versteht sich als Orientierungsrahmen für die räumliche und funktionale Entwicklung der „Inneren Stadt“ Bonns.

Ausgangslage und Zielsetzung

Die Ausgangslage ist vielschichtig und reich an Potenzialen. Das heutige Image Bonns wurde vornehmlich von der Entwicklungsgeschichte als Hauptstadt geprägt. Stadträumlich bildet es mit Beuel, Bad Godesberg und Hardtberg eine polyzentrale Struktur. Demografisch nimmt Bonn eine Ausnahmestellung ein. Die Universität bedingt die ewige Verjüngungskur. Bonn ist aber nicht nur jung, sondern wächst entgegen allen demografischen Trends. Die gute wirtschaftliche Basis sorgt weiterhin für den Zuzug von Fachkräften. Die „Innere Stadt“ ist belebt, bewohnt und bietet ein vielfältiges Angebot. Die Vorgebirgslandschaft und die Lage am Rhein stecken wichtige Eckpunkte für die Raumentwicklung ab.

Einkaufsstadt, Universitätscampus, Dienstleistungen, Kulturstandort, Verkehrsknoten und nicht zuletzt Wohnort, die Innenstadt vereint zentrale Funktionen und Einrichtungen auf sich. Das Zentrum präsentiert sich heute fast ein wenig selbstbezogen und vernachlässigt die Verknüpfungen zu den umliegenden Quartieren. Das wird durch die Führung der Verkehrsstrassen verstärkt. So kehrt

die City bis heute dem Rhein eher den Rücken zu. Die künftige „Innere Stadt“ Bonn hingegen öffnet sich und strahlt nicht nur sinnbildlich sondern vor allem funktional über ihre heutigen Grenzen hinaus. In der Konsequenz weitet der Masterplan die Perspektive auf und entwirft über das angestammte Terrain hinaus die „Innere Stadt“.

Fünf Handlungsfelder

Zentrale Herausforderungen und Aufgaben, die es im Rahmen einer zukunftsfähigen Gestaltung der „Inneren Stadt“ zu lösen gilt, werden in fünf Handlungsfeldern beschrieben.

Die Aufgabe **„Wohnen in der Inneren Stadt stärken“** zielt im Bestand sowie bei Neubauten auf die Bildung von Mischstrukturen ab. Idealerweise gesellen sich zu den Wohnnutzungen auch Büro- oder Dienstleistungsnutzungen oder auch Kulturfunktionen. Neubau-Potenziale bieten die Standorte der Poliklinik und der VHS, Zahnklinik/Finanzamt und Johanneshospital, Kurfürstenbrauerei und Viktoriabadareal sowie die Ermeikeil-Kaserne. Ein Schwerpunkt der Bestandsentwicklung bildet die Nordstadt. Gelingt es hier durch Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums die Wohnqualität zu verbessern, führt dies erfahrungsgemäß auch zu privaten Investitionen in Immobilien. Der Masterplan betont im Rahmen der Stärkung des Wohnens die Entwicklung von attraktiven Frei- und Grünräumen, sozialer Infrastruktur und Nahversorgung. So wird die „Innere Stadt“ erst attraktiv für Wohnungssuchende.

Die Aufgabe **„City funktional und gestalterisch stärken“** stellt eine der zentralen Hauptaufgaben dar. Als zentraler Funktions- und Repräsentationsraum ist die City stetigen Herausforderungen ausgesetzt. Dazu zählen immer kürzere Modernisierungszyklen der Einzelhandels- und Dienst-

leistungsflächen, Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und nicht zuletzt die Frage, welche Wege in Baukultur und in der Entwicklung des Stadtbildes eingeschlagen werden soll. Kleinteiliger Einzelhandel in vorwiegend historischen Gebäuden konzentriert sich im Norden des Zentrums um die Bereiche der Sternstraße, der Friedrichstraße und der Bonngasse. Durch Verdichtung und Verknüpfung dieser Standorte lässt sich diese Qualität des Bonner Einzelhandels weiter ausbauen. Im Zentrum bestimmen Händler mit größeren Flächen und hoher Frequenz die Nachfrage. Hier bieten sich das Bahnhofsareal, das Viktoriabad und der umgebaute Stadthaussockel für Flächen- und Branchenergänzungen an.

Die „Innere Stadt“ zeichnet sich insgesamt durch eine beachtliche baukulturelle Qualität aus, mit der jedoch nicht überall pfleglich umgegangen wird. So wird im Masterplan am Bonner Münster mit dem Martinsplatz Nachholbedarf gesehen. Hier sind verkehrliche Eingriffe angeraten, um die funktionale und räumliche Verknüpfung des Münsters mit der Kreuzkirche wie auch die Einbindung der Universität und des künftig neuen Viktoriabadareals erheblich zu verbessern. Damit erhält der Raum eine Übergangsfunktion für die Innenstadt und den Hofgarten. Das Münster selbst, wenn der Zugang zum Kreuzgang für die Öffentlichkeit verbessert ist, würde als Ort der Einkehr inmitten des städtischen Tagesgeschäfts gestärkt.

Die Aufgabe „**Innere Stadt zum Rhein öffnen**“ setzt mitten im Zentrum an. Es gilt, die Verknüpfungen so zu gestalten, dass vor allem Fußgänger- und Radverkehr barrierefrei und orientierungssicher das Rheinufer und die Rheinpromenade erreichen. Dies wird momentan vor allem von Verkehrstrassen behindert. In Ufernähe sollten Korrespondenzen und Verbindungen zum Beueler Ufer verstärkt werden. Derzeit bestehen insbesondere im Uferbereich der Beethovenhalle und der Oper Gestaltungsdefizite, so dass die Bereiche ihrer repräsentativen Funktion sowie ihrer wichtigen stadträumlichen Bedeutung nicht mehr gerecht werden.

Die Aufgabe „**Potenziale der Universität in der Stadt nutzen**“ ist mit dem Standortentwicklungskonzept auf den Weg gebracht. Die Universität will sich in Zukunft auf vier Standorte konzentrieren, von denen drei direkt innerhalb oder im Nahbereich der Inneren Stadt liegen. Nun gilt es, diese Raumansprüche auch zu decken. In der Diskussion ist das Viktoriabadareal genauso wie die Kinderklinik. Die stadtstrukturell prägende Achse der Poppelsdorfer Allee stellt in diesem Zusammenhang eine qualitätvolle Wegeverbindung zwischen dem Campus Poppelsdorf mit dem City Campus dar, aber auch hier sind Barrieren zu überwinden. Zum Campus Enderich muss eine solche komfortable Verbindung erst entwickelt

werden, die durch eine Umstrukturierung des ehemaligen Güterbahnhofareals erreicht werden kann. Die Umnutzung bietet über den Brückenschlag hinaus Flächenpotenziale für Neubauten, deren Nutzungen sich an das Thema Universität anschließen können, als auch die Möglichkeit zur Anlage von Frei- und Grünflächen, die hier neue Aufenthaltsqualitäten entstehen lassen. Mit neuen Querungen im Osten über die Bahntrasse und im Westen über die BAB 565 ließen sich darüber hinaus die angrenzenden Stadtteile besser anbinden.

Eben derartige neue Querungen werden durch die Aufgabe „**Verflechtungs- und Zugangsräume aufwerten**“ weiter beschrieben. Wesentliche Zielsetzung ist es, stärkere Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Quartieren der „Inneren Stadt“ herzustellen und die Zugänge in Richtung Innenstadt zu verbessern. Gestaltungsdefizite treten vor allem an Peripherien der Stadtteile auf. Zwischen den Quartieren fehlen vorrangig kleinräumige Verknüpfungen. Auch die Freiraumqualitäten sind auszubauen. Für die Attraktivität der Verbindungen sind Ankerpunkte mit hoher Frequenz wichtig wie zum Beispiel das Stadthaus, das durch attraktive Nutzungen und Funktionen im Erdgeschossbereich einen Entwicklungsschub auslösen kann. Ein solcher Schub kann auf weitere Standorte in der „Inneren Stadt“ übertragen werden, wo die Realisierung gemischt genutzter Quartiere zu wünschen wäre.

Der Masterplan und der Verkehrsentwicklungsplan 2020

Die räumlich-funktionale Entwicklung der „Inneren Stadt“ ist Hand in Hand mit ihrer Verkehrsentwicklung zu gestalten. Der zurzeit in der Endabstimmung befindliche Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP 2020) trifft die notwendigen Aussagen zur Verbesserung der Erschließungsqualität bei umweltverträglicher Organisation des Verkehrs für die gesamte Stadt.

Der Masterplan nimmt auf der Grundlage des VEP 2020 einen verkehrlichen Einschnitt in die Innenstadtstruktur vor, um die gewünschten Raumqualitäten und funktionalen Verknüpfungen planerisch verwirklichen zu können. Der Cityring wird zum Citybogen. Erfahrungsgemäß muss ein Verkehrsring nicht als Kreis geführt sein, um seine Funktion zu erfüllen. Konkret bedeutet dies, dass die Rathausgasse, die Straße Am Hof, der Martinsplatz, die Wesselstraße, die Straße Am Hauptbahnhof und die Maximilianstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden, nicht jedoch für den öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und den Anliefer- und Anwohnerverkehr. Im Masterplan wird beschrieben, wie sich dieser Schnitt auswirkt. Diese Eingriffe werden um weitere Maßnahmen ergänzt wie die Umgestaltung des Verkehrsraumes im Bereich des Stadthauses.

Die drei Leitmotive

Der Masterplan erfindet nichts, sondern bedient sich in der Wahl der Leitmotive in der Stadtgeschichte. In drei prägnanten, historisch vorgegebenen Leitmotiven der Bonner Stadtstruktur werden die zahlreichen Projekte der fünf Handlungsfelder zusammengeführt: Allen Motiven ist gemeinsam, dass sie am Rhein beginnen und enden und damit einen Beitrag dazu leisten, die Stadt erlebbar an das Flussufer anzuschließen.

Das „Urbane C“

Das Leitmotiv „Urbanes C“ verbindet die öffentlichen Räume – Plätze, Straßen, Gassen – entlang der historischen Wallanlage, verknüpft öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und bezieht neue Entwicklungsstandorte ein, beginnend an der Beethovenhalle über die Theater- und Kasernenstraße, das Sterntor, den Münster- und Martinsplatz, das Umfeld des Viktoriabades bis hin zum Rhein. Neue stadträumliche Chancen zur Erweiterung des Zentrums werden durch die Umgestaltung der Verkehrsräume entlang des heutigen Cityrings gesehen. Das „Urbane C“ verklammert zudem die City mit dem ehemaligen Rheinviertel, das heute wegen der starken Zäsur der Oxfordstraße nicht mehr als Teil der früheren umwallten Stadt wahrgenommen wird.

„Bonner Promenaden“

Mit den „Bonner Promenaden“ soll das im Stadtbild unverwechselbare Band der Poppelsdorfer Allee als Motiv aufgenommen werden. Es dient dazu, neue „gute Adressen“ zu entwickeln, die bisher trotz ihrer zentralen Lage peripheren Charakter haben. Ursächlich verbinden die Promenaden die vier Universitätsstandorte in der Stadt

prägnant und leicht orientierbar. Die „neue“ Nußallee nimmt die historische Idee der zweiten auf das Poppelsdorfer Schloss ausgerichteten Achse auf, denn Residenz und Hofgarten, Poppelsdorfer Schloss und Allee waren ursprünglich als Ensemble der kurfürstlichen Schlösser geplant. Die fortgesetzte Nußallee kann zum Rückgrat des Campus Poppelsdorf und Campus Enderich werden. Eine „Ergänzungsallee“ in der Lage der heutigen Immenburgstraße auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs soll späterhin Impulsgeber für städtebauliche Entwicklungen sein, die der zentralen Lage des Geländes gerecht werden. Zusammen mit der innerstädtischen Rheinpromenade entsteht so ein Promenaden-Geviert, das den Rhein innerstädtisch erschließt.

„Grüne Trittsteine“

Die „Grünen Trittsteine“ stärken die wichtigen Verbindungen zwischen den Grün- und Freiräumen und verknüpfen diese zu einem Gesamtgefüge. Darüber werden in Wohnquartieren der „Inneren Stadt“ Anziehungspunkte mit hoher Aufenthaltsqualität ausgebildet. In das Konzept fügen sich auch kleinere bisher unbeachtete Grünräume wie die rheinseitige Anlage um den Römerkran. Innerstädtische Potenziale bieten Räume wie der Chlodwigplatz. Der Masterplan zeigt ebenso die Bildung von Grünzüge auf. So soll der Rheindorfer Bach an die neuen Trittsteine angebunden werden. Im direkten Verknüpfungsbereich zwischen der Nordstadt, der Innenstadt und der Weststadt soll der Alte Friedhof als Rückzugsraum aufgewertet werden. In Kombination mit dem Viktoriadreieck ergeben sich hier ganz neue innerstädtische Freiraumqualitäten. Bei Umnutzungen wie sie in der Ermeikeilkasernen oder



Leitmotiv: URBANES C



Leitmotiv: BONNER PROMENADEN

auch der Kinderklinik möglich sind, ist darauf zu achten, dass neben den Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum ausreichend Grün- und Freiräume entstehen.

Planungskultur und Verfahren zur Projekt- und Standortentwicklung

Der vorliegende Masterplan basiert auf der guten Tradition der Bonner Planungskultur. Für die wesentlichen Entwicklungsstandorte und umzugestaltenden öffentlichen Räume werden mit dem Masterplan Verfahrenspakete vorgeschlagen, die eine gute Qualität in der künftigen Entwicklung wichtiger Projekte garantieren sollen. Das Spektrum reicht von vorbereitenden Verfahren wie „Runder Tisch“ über Wettbewerbe bis hin zu Investorenauswahlverfahren. Partizipatorische Elemente spielen weiterhin eine Rolle und führen den begonnenen Dialog zwischen der Politik, der Verwaltung, der Stadtgesellschaft, Grundeigentümern, Planern und Architekten weiter.

Fazit

Das nächste Ziel ist, den Masterplan als übergeordnetes, integriertes und durch einen Beteiligungsprozess qualifiziertes Planungskonzept in Form eines politischen Grundsatzbeschlusses zu verabschieden. Diese Grundlage kann dazu dienen, Fördermittel des Bundes und Landes für die künftige Umsetzung von Projekten und Maßnahmen zu beantragen. Neben den notwendigen politischen Beschlüssen ist im Zuge der künftigen Umsetzung des Masterplans die Mitwirkung der Stadtgesellschaft sowie die Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel weiterhin erforderlich.

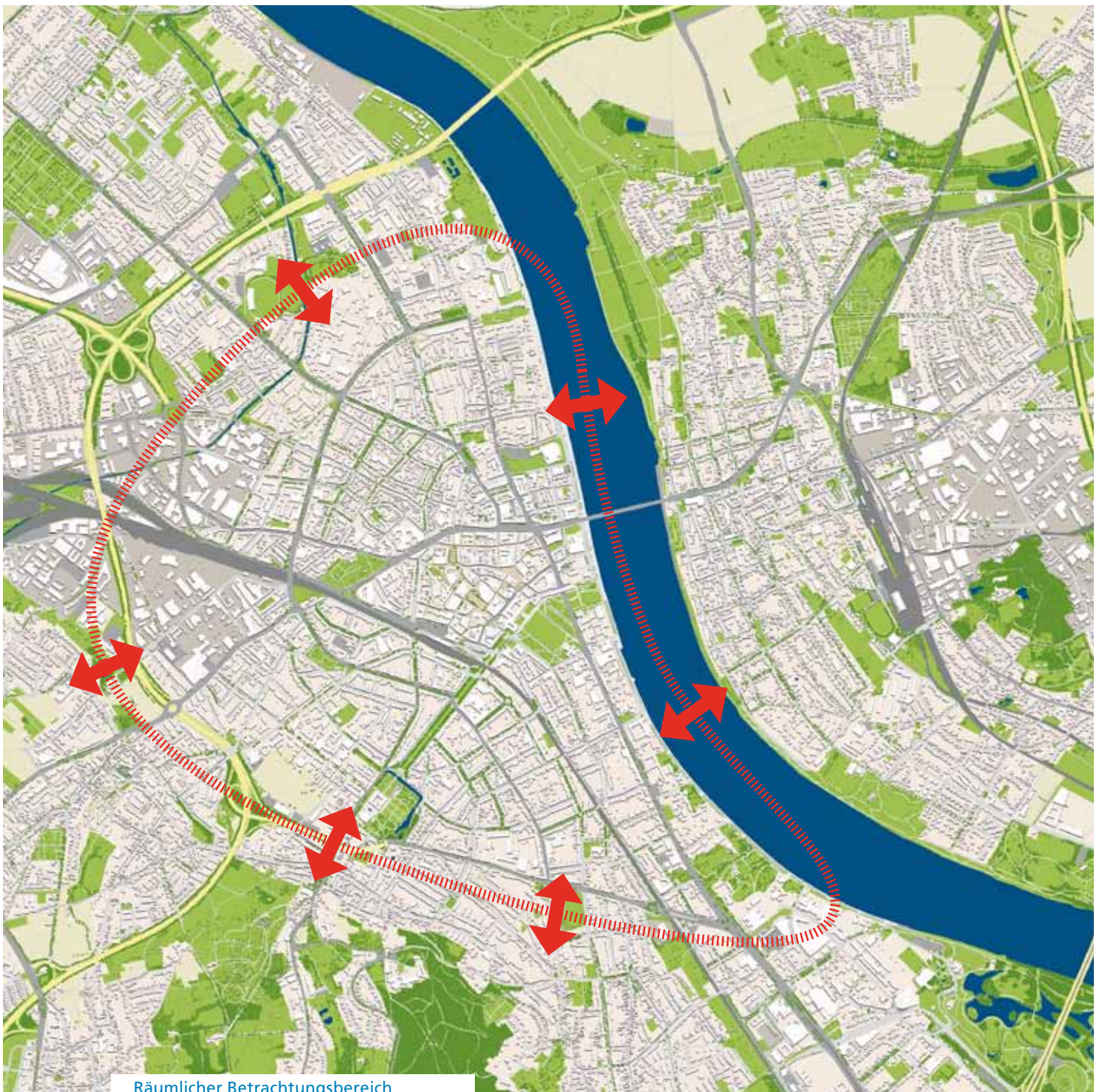


Leitmotiv: GRÜNE TRITTSTEINE



Überlagerung der Leitmotive

1. Anlass und Aufgabe des Masterplans „Innere Stadt“ Bonn



Alle Städte müssen nach Außen und Innen gleichermaßen attraktiv sein. **Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität** sicherzustellen, sind die beiden wesentlichen Aufgaben der Stadtentwicklung. Der Entwicklung der „Inneren Stadt“ kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, da insbesondere die Innenstadt zentrale Funktionen und Einrichtungen der Stadt bündelt und die Innenstadt stellvertretend für die gesamte Stadt über ihre Grenzen hinaus ausstrahlen muss. Dies gilt auch für Bonn, wenngleich Bonn's Bild überdeutlich von der besonderen Entwicklungsgeschichte als jahrzehntelange Hauptstadt geprägt ist und Bonn mit den ehemals selbständigen Städten Beuel, Bad Godesberg und Hardtberg eine polyzentrale Stadtstruktur aufweist.

Die **Stärkung der „Inneren Stadt“** genießt zudem im Zuge des gesellschaftlichen und demografischen Wandels eine hohe Priorität in der Stadtentwicklungspolitik. Der Trend der Rückwanderung aus dem Umland in die Städte führt zu einer neuen Wertschätzung urbanen Wohnens. Denn nur in der „Inneren Stadt“ lässt sich mit kurzen Wegen eine breite Palette an Versorgungsangeboten – von der täglichen und medizinischen bis hin zur schulischen und kulturellen Versorgung – erreichen, was für eine kontinuierlich älter werdende und sich in den Vorstellungen von Lebensstilen differenzierenden Gesellschaft ein wichtiges Qualitätsmerkmal ist. Und auch aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen ist die Rückkehr in die Innenstädte vorrangig zu fördern.

Als Reaktion auf diesen tief greifenden Bedeutungswandel der Innenstadt hat der Rat der Stadt Bonn die Verwaltung beauftragt, einen städtebaulichen Masterplan für das erweiterte Gebiet des Bonner Zentrums zusammen mit den angrenzenden innenstadtnahen Arealen der Nord-, West- und Südstadt erarbeiten zu lassen. Ziel ist es, eine Gesamtperspektive für die räumliche Entwicklung der „Inneren Stadt“ Bonns in den nächsten 10-20 Jahren aufzuzeigen, um die Potenziale des inneren Wachstums und Wandels auszuloten und aususchöpfen. Dies kann nur gelingen, wenn die gegenseitigen Abhängigkeiten und Befruchtungen zwischen dem Zentrum und den angrenzenden

Quartieren im Zusammenhang betrachtet werden, um zu einer nachhaltig attraktiven und leistungsfähigen „Inneren Stadt“ zu kommen.

Der Masterplan „Innere Stadt“ Bonn wurde seit Herbst 2010 im Auftrag der Stadt Bonn durch die Büros

- netzwerk. stadtforschung, beratung und kommunikation | Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle und
- scheuven+wachten | Prof. Rudolf Scheuven und Prof. Kunibert Wachten

bearbeitet. Während die konzeptionelle Bearbeitung durch „scheuven + wachten“ erfolgte, wurde die Prozessbegleitung durch „netzwerk“ gestaltet.

Der Masterplan versteht sich als **Orientierungsrahmen** für die räumliche und funktionale Entwicklung der „Inneren Stadt“ Bonns. Er bündelt bisherige Ziele, Programme und Projekte und verweist auf neue, notwendige Akzentsetzungen. Alle Projekte werden in den Kontext einer nachhaltigen Stärkung der „Inneren Stadt“ gestellt. Damit werden auch unterschiedliche zeitliche Reichweiten der konzeptionellen Vorschläge angesprochen. Manche Projekte sind konkret und können zeitnah umgesetzt werden. Andere Aussagen wiederum zeigen langfristige Entwicklungsperspektiven auf, sind aber gleichwohl wichtig, um den längerfristig angelegten Orientierungsrahmen des Masterplans nachvollziehbar zu machen.

In diesem Sinne ist der Masterplan auch eine **unverzichtbare Grundlage zukünftiger Anträge für Förderprogramme des Bundes und Landes**. Nicht minder wichtig ist aber auch das Einwerben der Mitwirkungsbereitschaft der zahlreichen privaten Akteure, die Interesse an einer attraktiven und leistungsfähigen „Inneren Stadt“ haben und sich dafür engagieren. Die Erarbeitung des Masterplanes konnte deshalb nur auf der **Grundlage eines dialogorientierten, kooperativen Prozesses** erfolgen. Von Beginn an wurde die Kooperation mit Vertreterinnen und Vertretern, Einwohnerinnen und Einwohner, der Politik, der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Kultur und der Verwaltung gesucht.

2. Der Masterplan im Dialog

Der Dialogprozess zur Erarbeitung des Masterplans „Innere Stadt“ Bonn gliedert sich in drei Etappen, in denen in unterschiedlichen Personenkreisen und mit verschiedenen Formen des Dialogs der gemeinsame Austausch über die Ausgangslage, Zielsetzungen und Projektideen stattgefunden hat.

In der ersten Etappe – der **Erkundungs- und Entdeckungsphase** – wurden zunächst Informationen gesammelt und unterschiedliche Sichtweisen zusammengetragen. Durch die Untersuchung vorliegender und laufender Programme, Konzepte, Gutachten, Planungen und Projekte wurden die funktionalen und städtebaulichen Ausgangspunkte analysiert und bewertet. Im Dialog wurde zudem erörtert, an welche Planungen und Prozesse angeknüpft werden kann und welche Fragen und Probleme besonderer Beachtung bedürfen.

In der zweiten Etappe – der **Vertiefungs- und Eckpunktephase** – wurden die Zielsetzungen für die künftigen Entwicklungen aufgestellt und fünf zentrale Handlungsfelder herausgearbeitet. Daraus wurden räumliche und thematische Konkretisierungen abgeleitet.

Ziel der dritten Etappe – der **Ergebnis- und Entscheidungsphase** – war es, alle Ergebnisse zusammenzuführen, sie im Zusammenhang darzustellen und sie schließlich im Hinblick auf ihre Bedeutung für die zukünftige baulich-räumliche Entwicklung zu gewichten.



3. Werkstatt

Um die Vielzahl der Akteure in den Prozess einzubeziehen, wurden auf der Informations-, Arbeits- und Diskussionsebene verschiedene Formen des Dialogs durchgeführt.

Die Ämter-/Plus-Runde galt dem Informationsaustausch und der Diskussion mit allen Dienststellen der Verwaltung sowie verwaltungsnahen Institutionen. So konnten alle wichtige Informationen und Projekte der einzelnen Ressorts in die Erarbeitung des Masterplans „Innere Stadt“ Eingang finden.

Um den frühzeitigen und kontinuierlichen Austausch mit der Politik sicherzustellen, wurde eine Begleitgruppe eingerichtet, in der alle Ratsfraktionen vertreten sind. Darüber hinaus wurden in regelmäßigen Abständen die politischen Gremien



Bericht von einem der fünf Spaziergänge im Rahmen des 2. Forums



Präsentation des Masterplans zur 4. Ämterrunde



Abschlussplenum im Rahmen des 4. öffentlichen Forums

der Stadt Bonn sowie der Verwaltungsvorstand über den Stand der Arbeit informiert.

Bei der Komplexität der Aufgabe galt es aber auch, den Gedanken- und Ideenaustausch mit zahlreichen weiteren Akteuren aus Wirtschaft und Gesellschaft zu suchen. Dafür wurden zu Beginn des Prozesses rund 40 Gespräche mit Schlüsselpersonen aus der Bonner Stadtgesellschaft geführt.

Diese Schlüsselpersonen und weitere im Bereich der „Inneren Stadt“ Bonn beruflich und ehrenamtlich engagierte Personen wurden zu regelmäßigen Werkstätten eingeladen, um gemeinsam über die unterschiedlichen Einschätzungen, Interessen und Perspektiven zu diskutieren, Widersprüche und Gemeinsamkeiten aufzudecken und eine Verständigung über Konzepte und Projekte anzustreben. Da einige Verbände, Initiativen und Akteursgruppen teilweise bereits konkrete Ideen entwickelt hatten, erhielten sie im Rahmen einer

Werkstatt die Möglichkeit, ihre Projekte und Konzepte in einem „Markt der Ideen“ der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Für ein breites Publikum bestand in vier öffentlichen Foren die Chance, sich über den jeweiligen Arbeitsstand des Masterplans zu informieren, Kritik zu üben und Anregungen zu geben. Im Rahmen des zweiten öffentlichen Forums wurden auch fünf Stadtpaziergänge unter dem Motto „Stadt erleben und mitreden!“ – geführt von einem Team aus ortskundigen Bürgerinnen und Bürgern und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Bonn – angeboten, die ein reges Interesse fanden. Die Routen der Stadtpaziergänge orientierten sich an den fünf erarbeiteten Handlungsfeldern.

Eine Online-Beteiligung im Frühjahr 2011 bot darüber hinaus Gelegenheit, Anregungen zu den fünf zentralen Handlungsfeldern zu geben und



Route: „Wohnen in der Inneren Stadt stärken“



Route: „Innere Stadt zum Rhein öffnen“



Route: „City funktional + gestalterisch stärken“



Route zur Erläuterung des Handlungsfeldes: „Verflechtungs- und Zugangsräume aufwerten“

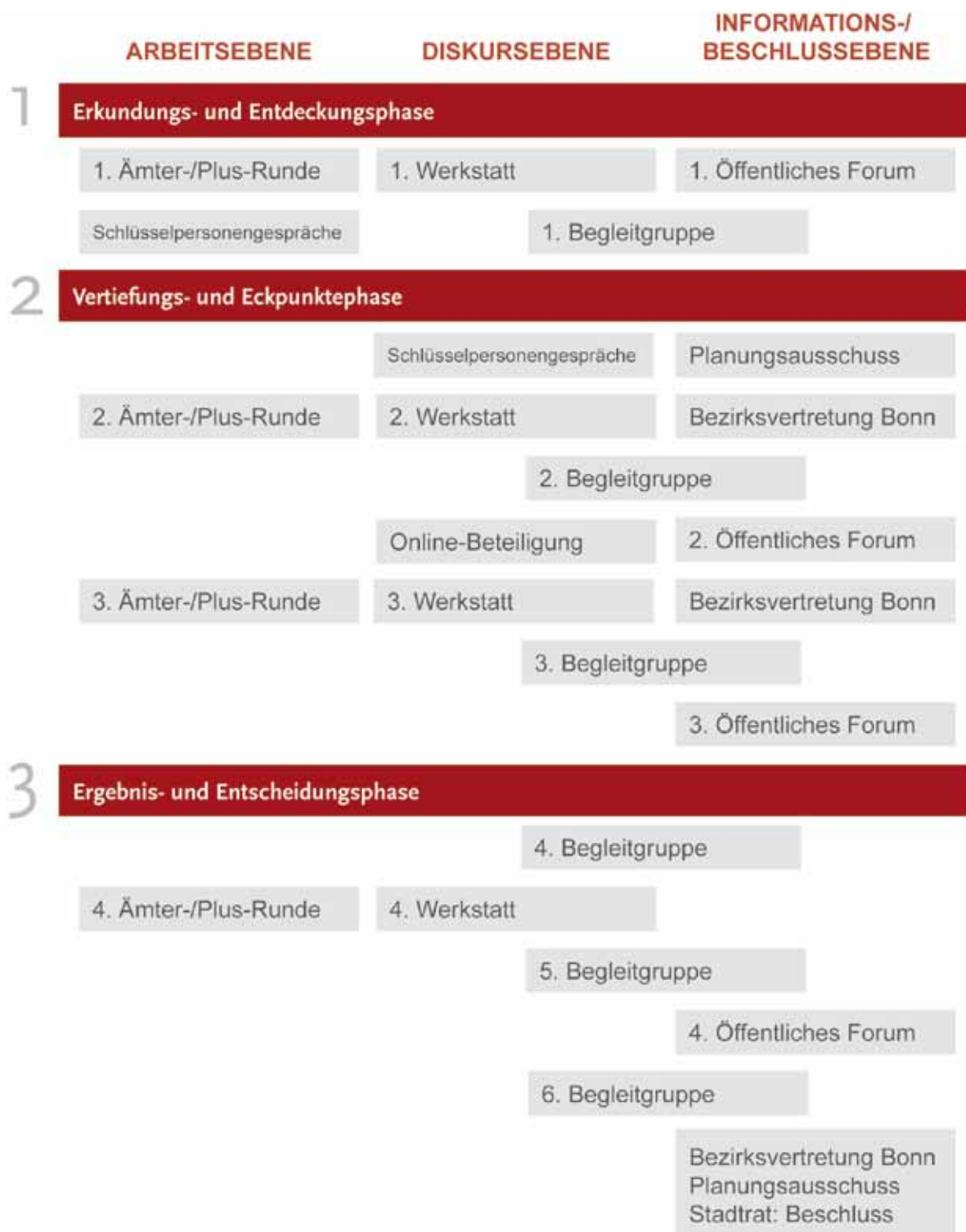


Route zur Erläuterung des Handlungsfeldes: „Potenziale der Universität in der Stadt nutzen“

Im Rahmen der Durchführung des zweiten öffentlichen Forums fand die Führung von fünf Spaziergängen jeweils zu den erarbeiteten Handlungsfeldern des Masterplanes statt.

diese zu bewerten. Hierbei gingen über 100 Anregungen ein, die entweder direkt in den Masterplan eingeflossen sind oder an die zuständigen Ämter in der Stadtverwaltung weitergegeben wurden. Zusätzlich zu dieser zeitlich befristeten Online-Aktion wurde der gesamte Planungsprozess im Internet begleitet. Alle Veranstaltungen sowie die Stadtpaziergänge und Präsentationen beim „Markt der Ideen“ wurden im Netz dokumentiert. Das Interesse an den Informationen war bislang sehr groß. Allein bis Anfang Dezember 2011 konnte die Stadt über 15.000 Aufrufe der Seite verzeichnen. Die Internetseite soll auch den weiteren Fortgang des Masterplans „Innere Stadt“ Bonn festhalten.

Mit Erstellung des Masterplans ist der Prozess aber noch längst nicht abgeschlossen. Die Umsetzung der im Plan benannten Zielsetzungen, Projekte und Maßnahmen bedarf der weiteren Verständigung und des kontinuierlichen Einwerbens von privater Mitwirkungsbereitschaft jeglicher Art, denn Stadtentwicklung ist eine **Gemeinschaftsaufgabe**. Alle profitieren von einer attraktiven und leistungsfähigen Stadt. In Zukunft wird es deshalb noch stärker als heute darauf ankommen, dass der Schulterschluss zwischen öffentlichem und privatem Engagement und Mitteleinsatz gesucht wird. Die Masterplanerarbeitung markiert somit eine Etappe eines zu verstetigenden Prozesses.



Erarbeitungsphasen und Beteiligungsformen im Rahmen der Entwicklung des Masterplans

3. Ausgangslage und Zielsetzungen

Im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist es für alle Städte und Gemeinden eine vorrangige Aufgabe, eine demografiefeste und klimagerechte Gestaltung ihrer Städte voranzutreiben. Dabei wirkt eine demografiefeste Stadtentwicklung mit ihrer Ambition, leistungsfähige Wohn-, Versorgungs- und Dienstleistungsangebote für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt in allen Lebensphasen zu erzeugen, in verschiedene Interaktionsbereiche hinein. Die Handlungsbereiche einer klimagerechten Stadtentwicklung liegen in der kommunalen Bau-, Freiraum- und Verkehrspolitik. Aber welche **Themenfelder sind insbesondere im Bereich der „Inneren Stadt“ für künftige Entwicklungsaktivitäten wesentlich?** Was sind generelle Zielsetzungen und warum konzentriert sich die Planung so sehr auf den Bereich der „Inneren Stadt“? Diesen Fragestellungen soll nachgegangen werden.

Letztlich steht die Innenstadt als Stellvertreter für die Gesamtstadt. Sie ist ein Ort der Identifikation, der lokalen Geschichte und des kulturellen Erbes. Regionale und lokale Eigenarten spiegeln sich in städtebaulichen Qualitäten, in Gebäuden, im öffentlichen Raum, aber auch in Veranstaltungen wider. Durch das Zentrum bekommt eine Stadt ihr individuelles Bild, ihr Gesicht und ihre Visitenkarte. Hier bündeln sich repräsentative und öffentliche Gebäude, identitätsstiftende Plätze, Parks und Kultureinrichtungen.

Auch wenn dies allein schon Grund genug wäre, sich verstärkt der Entwicklung der „Inneren Stadt“ zu widmen, so kommen weitere Gründe hinzu. Die vergangenen Jahrzehnte waren durch einen enormen Zuwachs von Siedlungsflächen im Umland der Städte gekennzeichnet. Auch wenn die Suburbanisierungsprozesse keinesfalls abgeschlossen sind, so zeichnet sich parallel dazu ein neuer Trend ab. Es gibt eine neue Wertschätzung für urbanes Wohnen in gemischten Strukturen. Einerseits ziehen gerade ältere Bevölkerungsgruppen aus dem Umland zurück in die Städte. Andererseits wollen jüngere Bevölkerungsgruppen (auch in der Phase der Familiengründung) die Stadt gar nicht erst verlassen. Beides führt zu neuen Nachfragergruppen städtischer Wohnformen. Der Förderung dieses Trends auf kommunaler Ebene, der immer wieder auch als **„Renaissance der Innenstädte“** bezeichnet wurde, widmen sich inzwischen auch zahlreiche Bund- und Länderprogramme, aktuell etwa das **„Weißbuch Innenstadt“** des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Strukturelle Veränderungen führten in den Städten zu funktionalen und räumlichen Neuordnungen. Der wirtschaftliche Wandel brachte innenstadtnahe, vormals unzugängliche Flächen- und Entwicklungspotenziale hervor. Darüber hinaus ermöglichen veränderte Arbeits- und Lebensweisen neue Nutzungsmischungen. Beide Entwicklungen tragen dazu bei, dass die Kernbereiche der städ-



Luftbild der Bonner Innenstadt

Warum ist eine Konzentration auf die „Innere Stadt“ wesentlich? Stadtzentren definieren in aller Regel das soziale, ökonomische und kulturelle Profil einer Stadt. Sie sind Kristallisationspunkte für alles, was Stadt bedeutet und ausmacht.

tischen Lagen seit einiger Zeit einen tiefgreifenden Bedeutungswandel erfahren, mit dem eine neue Wertschätzung einhergeht.

Auch die Stadt Bonn kann und will sich diesen Trend zunutze machen, um trotz steigender Bevölkerungszahlen zugleich nachhaltig mit Flächen zu wirtschaften und deren Neuinanspruchnahme zu begrenzen. Hierzu müssen im Kernbereich Flächenpotenziale identifiziert, bestehende Quartiere bedarfsorientiert angepasst und privat(-wirtschaftliche) Akteure aktiviert werden. Doch gerade an die Entwicklung dieser Kernbereiche werden angesichts ihrer Nutzungsdichte und herausragenden Funktionen heute komplexe und mehrdimensionale Herausforderungen gestellt. Dazu zählen:

Klimatische Veränderungen: In den Städten – vor allem in ihren Kernbereichen – besteht durch Produktion, Verkehr und Gebäude ein sehr hoher Energieverbrauch mit entsprechend hohem CO₂-Ausstoß. Es bestehen aber auch besonders hohe Energieeinsparpotenziale und das notwendige Knowhow zu deren Nutzung. Die Konsequenz für die Stadtentwicklungspolitik liegt auf der Hand: Sie muss in eine integrierte Energie-, Klima- und Umweltpolitik eingebettet sein.

Demografische Entwicklungen und sozialer Wandel: Kompakte Stadtstrukturen gelten aufgrund kurzer Wege und hoher Dichte an infrastrukturellen Einrichtungen und medizinischer Versorgung als Erfolgsmodell angesichts einer älter werdenden Gesellschaft. Die soziale Heterogenität in der „Inneren Stadt“ bringt wiederum aber auch großes Konfliktpotenzial mit sich. „Innere Städte“ sind Orte der Begegnung. Dort treffen viele verschiedene Bevölkerungsgruppen aufeinander und so sind sie auf der einen Seite Orte der Integration und der Polarisierung auf der anderen. Daraus resultiert eine große Herausforderung der Stadtentwicklung, denn die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts ist eine wichtige Zukunftsaufgabe.

Wirtschaftsstrukturelle Veränderungen: Die Zentren als Arbeitsstätten haben eine traditionelle Funktion. Jedoch dominiert dort heute nicht mehr das produzierende Gewerbe sondern die Dienstleistungen. So sind günstige Nutzungskombinationen von Einzelhandel im Erdgeschoss, Büros und Wohnungen in den Obergeschossen ein innerstädtisches Idealbild, das es zu stärken gilt. Viel zu viele Frequenzbringer in Form von großen Unternehmen, öffentlichen Einrichtungen der Verwaltung, der Bildung und der Kultur wie kommunale Dienststellen oder Universitäten wurden an den Rand der Städte verlegt und fehlen in Innenstädten als belebende Elemente. Die Idee der Stadt der kurzen Wege muss daher künftig mehr Beachtung finden. Die „Inneren Städte“ bieten in Form von Brachen und Leerständen die Chance, neue Funktionsangebote oder kreative Neu- oder Zwischennutzungen zu entwickeln und somit wieder mehr Leben

an diese Orte zu bringen. Wirtschaft, Einzelhandel und Dienstleistung haben eine Frequenz- und Agglomerationswirkung, die sich positiv auf die schon sehr alte Marktfunktion der Zentren auswirkt, die als Versorgungsfunktion eine wichtige stadtgestalterische und soziale Aufgabe der Stadt erfüllt.

Veränderungen des Einzelhandels: Die zentralen Bereiche einer Stadt waren schon seit jeher Orte des Handels. Die Vielfältigkeit unterschiedlichster Einkaufsmöglichkeiten gehört fest zu einem lebendigen Zentrum. Doch der Strukturwandel im Einzelhandel bedroht diese Vielfalt. Der Einzelhandel gehört in die Stadtzentren, die auch wieder als Investitionsstandorte gesehen werden. Dieser Trend muss fortgeführt werden.

Zielgruppenspezifische und angemessene Wohnraumversorgung: „Innere Städte“ bieten gute Voraussetzungen für das Wohnen. Die Zentralität und Vitalität der Innenstädte werden durch einen Kranz gut funktionierender urbaner Quartiere mit guter Wohnqualität in unmittelbarer Nachbarschaft unterstützt. Die bauliche Dichte, Angebotsvielfalt, umfangreiche Infrastrukturausstattung und vielfältige Bausubstanz erfüllen unterschiedlichste Ansprüche. Allerdings finden sich in den zentralen Bereichen der Städte meist eher kleine Haushalte. Der Anteil an Ein-Personen-Haushalten ist besonders groß und vor allem junge Erwachsene wohnen derzeit in den „Inneren Städten“. Das sich aus der sozialen Heterogenität ergebende Konfliktpotenzial sowie ein hohes Preisniveau hält bestimmte Bevölkerungsgruppen hingegen davon ab, in das Stadtzentrum zu ziehen. Vor allem für Familien fehlt es an ausreichend großen Wohnungen zu bezahlbaren Preisen. Für die Stärkung innerstädtischen Wohnens ist jedoch nicht allein der Wohnraum ausschlaggebend, sondern darüber hinaus Bildungs-, Kultur und sonstige Infrastruktureinrichtungen, auch Grünanlagen haben eine hohe Bedeutung. Der Trend der Reurbanisierung kann daher nur durch eine Kombination aus unterschiedlichen Wohnangeboten und einem attraktiven Wohnumfeld erfolgreich aufgegriffen werden und muss in die innenstadtnahen Quartiere gelenkt werden.

Veränderung der Mobilität, des Verkehrs und Stadtraums: In den „Inneren Städten“ treffen viele Verkehrsarten auf engem Raum aufeinander. Um die Mobilitätsvielfalt für die Stadtbewohnerinnen und -bewohner zu sichern, sind die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems und die Verkehrssicherheit von hoher Bedeutung für die zentralen Bereiche von morgen. Auch die Lärminderung und Sicherung der Luftqualität sind bedeutende Aspekte, wenn es um die Erhöhung der Attraktivität von „Inneren Städten“ geht.

Jede Stadt muss auf diese Herausforderungen ihre eigenen Antworten finden. Die Stadt Bonn geht dafür einen besonderen Weg, indem sie die übliche

Betrachtung der Innenstadt auf die „Innere Stadt“ ausweitet. Die Ausdehnung über die engere Innenstadt Bonns hinaus erweist sich als sinnvoll, da die angrenzenden Bereiche wichtige funktionale Verflechtungen mit der Innenstadt Bonns und damit wichtige Aufgaben für die Gesamtstadt übernehmen. Zumal insbesondere die Ränder der Stadtteile und die Schnittstellen zwischen den einzelnen Stadtteilen in der Vergangenheit oftmals weniger Beachtung fanden und sich innerhalb dieser Bereiche erhöhter Handlungsbedarf abzeichnet.

3.1 Image und Stadtbild

In der Vergangenheit wurde das Image der Stadt deutlich von der Hauptstadtfunktion und dem Regierungsviertel bestimmt. Identitätsträger der Innenstadt – wie das Bonner Münster, die Kreuzkirche oder das Residenzschloss – traten in den Hintergrund. Daher ist in der Bundesstadt zukünftig die „Innere Stadt“ Bonns als Identitätsträger für die Gesamtstadt zu stärken. In ihrer kleinteiligen Baustruktur ist an vielen Orten die Historie der Stadt ablesbar. Ihren besonderen Charme erhält die Bonner Innenstadt durch ihre **unverwechselbare Struktur, die Kompaktheit und Überschaubarkeit der City**. Unübersehbar gruppiert sich um den Hofgarten herum der Bildungsstandort Universität. So prägen die Studierenden auch das kulturelle und soziale Milieu. Kulturhistorisch wird Bonn als Beethovenstadt wahrgenommen, während die Bedeutung August Mackes für die Stadtgeschichte bisher brach liegt. Stadträumlich spielt zudem der Rhein für die Innenstadt eine untergeordnete Rolle, auch hier gibt es großes Potenzial für die künftige Stadtentwicklung.

damit ihre Proportionen wahren. Neue Strukturen sollten sich nur behutsam einfügen und keine historischen Zeugnisse der Baukultur verstellen. Bonner Baukultur bedeutet auch die Wertschätzung der repräsentativen Nachkriegsarchitektur des 20. Jahrhunderts. Mit der angestrebten Hinwendung zum Wasser erhält auch die Innenstadt-Silhouette vom Rhein aus eine neue Bedeutung.

Im Rahmen der Profilierung des Bonner Images gilt es, vorhandene **Potenziale wie die Universität stärker zu akzentuieren** und die Stadt wieder als Bildungsstadt im Bewusstsein zu verankern. Die Universität ist seit jeher ein wichtiger Faktor der Stadtentwicklung. Einen weiteren Schub erhält die Universität mit der jüngsten Gesamtkonzeption für die zukünftige Standortentwicklung, die auch den Campus Poppelsdorf und den Campus City mit zu ihren Kernstandorten zählt.

Städte mit einem positiven Image, einer attraktiven Innenstadt mit besonderem Flair und hohen Freiraumqualitäten besitzen eine deutlich bessere Ausgangslage im Wettbewerb mit anderen Städten. Auch Bonn buhlt um Unternehmerinnen und Unternehmer, Einwohnerinnen und Einwohner und Bürgerinnen und Bürger. Ziel zukünftiger Entwicklungsaktivitäten sollte es daher sein, die beachtliche baukulturelle Qualität, das vielfältige Angebot sozialer und kultureller Infrastruktur wie auch das Flair und die Atmosphäre öffentlicher Räume zu sichern und qualitativ weiter zu entwickeln. **Eine attraktive Wasser- und Ufernutzung** kann dabei – wie andere Städte zeigen – zu einer Visitenkarte einer Stadt und einem besonderem Image-träger werden.

3.2 Demografischer Wandel

Es gibt kaum eine Veränderung, die die Gesellschaft in Deutschland mehr beeinflussen wird als der demografische Wandel. Wir werden weniger, wir werden älter, wir werden vielfältiger. Mit diesen drei Trends werden zahlreiche Städte in Zukunft zu kämpfen haben. Die Stadt Bonn scheint hinsichtlich dieser Entwicklungen gegen den Strom zu schwimmen. Die Prognosen sagen für die Stadt Bonn zukünftig einen **weiteren Bevölkerungszuwachs** voraus. Der Alterungsprozess der Bonner Bevölkerung wird für Bonn deutlich langsamer als für andere Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen vorausgesagt, sodass die Stadt im Jahr 2025, mit 44 Jahren ein vergleichsweise geringes Durchschnittsalter vorzuweisen haben wird. Ein entscheidender Faktor dabei ist der hohe Studierendenanteil, der den Alterungsprozess deutlich hemmt. In Relation zum Bevölkerungsanteil von 52.000 Einwohnerinnen und Einwohner, die derzeit in der „Inneren Stadt“ wohnen, haben die rund 8.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ca. 27.000 Studierende der Universität Bonn einen positiven Einfluss auf die Bevölkerungsstruktur der Stadt Bonn. In Sachen Vielfalt liegt Bonn hingegen



Koblenzer Tor

Die Innenstädte sind mit ihren kulturellen Anziehungspunkten, Plätzen, Baudenkmalern, Theatern und den Kirchen Orte der Identifikation. **Es gilt, das Stadtbild als wesentlichen Imagefaktor stärker zu fördern**. Die besonders markanten Orte sind in ihren historischen Strukturen stadträumlich stärker herauszuarbeiten. Die Stadt Bonn sollte am historisch gewachsenen Maßstab festhalten und

voll im demografischen Trend. Dafür sorgen zum einen die Studierenden, zum anderen sind im Zuge des gelungenen wirtschaftlichen Umbaus zur prosperierenden Bundesstadt viele neue Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und deren Familien zugezogen.

Die erwarteten Zuwächse der Bonner Bevölkerung für die kommenden Jahre können nach den Prognosen nur dann erzielt werden, wenn die Stadt Bonn weiterhin für viele als Wohnstandort attraktiv ist und dadurch ein positives Wanderungsverhalten verzeichnet werden kann. Wie für alle Städte wird es daher auch für die Stadt Bonn entscheidend sein, in den nächsten Jahren, **Wohnraum zu erzeugen und die Wohnumfelder attraktiver zu gestalten.**

Bonn muss sich auf den Trend einrichten, dass in Zukunft mehr Menschen in der Innenstadt wohnen wollen. In erster Linie werden dies – den Prognosen nach – ältere Menschen sein. Gleichzeitig muss sich die Stadt damit auseinandersetzen, wie sie junge Menschen innerhalb der Stadtgrenzen halten oder aus anderen Städten abwerben kann. Eine Anpassung der zukünftigen Stadtentwicklung an diese beschriebene Situation bedeutet in erster Konsequenz, dass eine entsprechende **Weiterentwicklung des städtischen Wohnungsmarktes** vorzunehmen ist. Hier müssen die Angebote auf verschiedenste Anforderungen eingehen. Während dabei insbesondere für die älteren Stadtbewohnerinnen und -bewohner die Themen der Barrierefreiheit, betreutes Wohnen oder Generationen-Wohngemeinschaften eine besondere Rolle spielen, ist beispielsweise für junge Familien ein ausreichendes Maß an finanzierbarem, attraktivem und familiengerechtem Wohnraum bereitzustellen. In zweiter Konsequenz muss aber auch der Stadtraum an diese Situation angepasst werden. Sowohl ältere Menschen als auch Kinder verlangen nach einer orientierungssicheren und

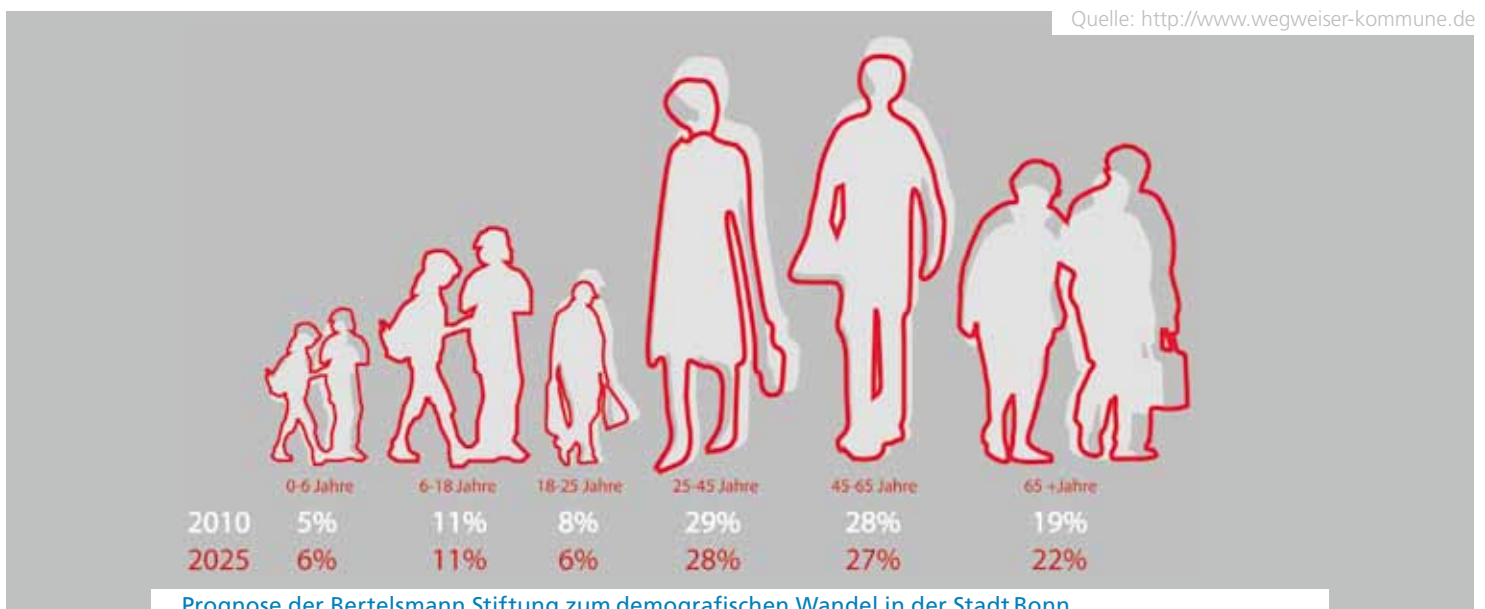
barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes. Generationenübergreifend werten die Bildungs- und Freizeitangebote das Lebensumfeld auf. Die Nahversorgung muss insgesamt stimmen. Die Lebensqualität steigt mit schwindenden Umweltbelastungen wie Abgasen und Lärm. Es gilt, ein qualitativvolles Wohnumfeld zu entwickeln, das mehrgenerationentauglich ist.



Bonner Oper und Umfeld

3.3 Kultur, Freizeit und Tourismus

Die Stadt Bonn hat mit dem **Imageträger Beethoven** ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal im Bereich der Kultur. August Macke, einer der wichtigsten Maler des Expressionismus, tritt dagegen bisher in den Hintergrund. **Das gilt auch für das Imagethema Rhein.** Mit dem Projekt „Stadt zum Rhein“ im Rahmen der Regionale 2010 wurde jedoch ein Anfang gemacht. Nun gilt es, diese Konzeption umzusetzen und die Innenstadt in Richtung Rhein zu öffnen. Öffnung ist ein gutes Stichwort. Die Universität sollte in Zukunft besser mit den bestehenden Kultur- und Bildungsangeboten kooperieren und umgekehrt. Last but not least



müssen neben der „Hochkultur“ mehr Räume für subkulturelles Leben in der Stadt entwickelt werden, um dem studentischen Leben Freiräume in der Stadt zu geben. Planerisch bedeutet dies, Bereiche der „Inneren Stadt“ offen zu halten, damit sich dort „kreative Milieus“ bilden können.

Um im nationalen und internationalen „Konzert“ der Städte konkurrieren zu können, gilt es, vorhandenes Potenzial zu nutzen, um die Bonner Kulturlandschaft noch vielfältiger zu gestalten. **Der Erhalt und die Stärkung vorhandener Kulturangebote hat dabei Vorrang vor der Entwicklung neuer Angebote.** Dazu ist eine Zusammenarbeit der verschiedenen Institutionen wie der Stadt, wirtschaftlichen Institutionen und der Universität wünschenswert.

In den Innenstädten sind neben dem Infrastrukturangebot auch kulturelle Einrichtungen zu stärken und altersübergreifende Angebote zu entwickeln, um die Innenstädte wieder zu beleben. Es bietet sich an, Partner in der Kultur- und Kreativwirtschaft für diese Entwicklung zu suchen, die leer stehende Gebäude und Brachflächen um- oder zwischennutzen. Wettbewerbe und Modellprojekte sind in diesem Zusammenhang ideale Plattformen für Kunstschaffende und Kreative. Für die Finanzierung können in geeigneten Fällen auch Fördermittel bereitgestellt werden.

Bonn ist mit seinen Nachkriegsbauten ein begehbares Museum der Zeit nach dem 2. Weltkrieg, museal abgerundet wird dies durch das Haus der Geschichte. Für Touristen ist die Stadt Bonn auch das Tor zum einzigartigen Rheintal. Diese touristischen Alleinstellungsmerkmale gilt es, noch besser zu kommunizieren.

Weitere Impulse zur Stärkung der Lebendigkeit der Innenstadt werden durch die Events im öffentlichen Raum gesetzt. In der jüngsten Vergangenheit ist jedoch vielfach zu beobachten, dass sich die Städte mit ihrer Veranstaltungsdichte überschlagen. Bei der Programmentwicklung ist künftig darauf zu achten, dass **Qualität vor Quantität steht.** Darüber hinaus sollten auch die Anwohnerinnen und Anwohner durch Angebote angesprochen werden. Über den Event hinaus wissen Bewohnerinnen und Bewohner wie Besucherinnen und Besucher öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und Freizeitangeboten zu schätzen. Will man hingegen das Nachtleben aktivieren, bietet es sich an, räumliche Nischen in der Stadt abseits von Wohnquartieren zu suchen, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

3.4 Grün- und Freiräume

Durch die Stadtumlandkooperationen im Zuge der Regionale 2010 werden die regionalen Grünzüge – wie z.B. das Grüne C – künftig zu erlebbareren Landschaftsräumen umgestaltet, die das Kultur- und

Naturerbe der Region hervorheben. Diese Potenziale gilt es, **stärker mit der Freiraumstruktur der Stadt Bonn zu verknüpfen**, wozu Bezüge in den Landschaftsraum weiter ausgebaut werden müssen. **Der Rhein hat für die Stadtentwicklung eine zentrale Bedeutung**, da er innerhalb des Stadtraums Qualitäten für Freizeit, Wohnen und Arbeiten ausbildet. Um die Erlebbarkeit der Flusslage zu stärken, ist die Zugänglichkeit des Rheins für unterschiedliche Nutzergruppen zu erhöhen und die Rheinpromenade umzugestalten, so dass höhere Aufenthaltsqualitäten angeboten werden können. Qualitätvolle Zugänge und attraktive Verbindungen an das Wasser werden momentan durch bauliche Barrieren verstellt, außerdem lässt die Gestaltung der Wegeverbindungen zu wünschen übrig: „Es gibt keine Stadt am Rhein, die so wenig am Rhein liegt wie Bonn!“ (Zitat aus dem 1. öffentlichen Forum)



Luftbild der Poppelsdorfer Allee mit dem Botanischen Garten

Die Lage am Wasser sollte künftig zu einer „neuen Adresse“ führen und kann zu einer erfolgreichen Standortentwicklung der Stadtmitte beitragen. Dem Schutz und der Profilierung der vorhandenen Freiräume am Wasser kommt daher eine wesentliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der „Inneren Stadt“ zu. Da es zudem keine oder nur wenige systematische Verbindungen zwischen den

verschiedenen Freiräumen gibt, gilt es neben dem Ausbau des bereits bestehenden innerstädtischen Freiraumsystems, Verknüpfungen zwischen den Grünräumen aufzubauen.

währt werden soll. Neben der Aufwertung vorhandener Grünanlagen ist die Entwicklung von Freiflächen ein wichtiges Ziel in diesem Themengebiet.

3.5 Wohnen

Die Stadt Bonn steht in den nächsten Jahren vor der Herausforderung einer wachsenden Bevölkerung. **Das stetige Bevölkerungswachstum führt zu einem angespannten Wohnungsmarkt**, was bereits heute festzustellen ist. Flächenpotenziale zur Neuausweisung von Wohnbauland sind – wenn vorhandene Freiraumqualitäten der „Inneren Stadt“ gesichert werden sollen – nur begrenzt vorhanden. Zudem ändern sich auch in Bonn die Ansprüche an Wohnungen. Anforderungen an Größe, Zuschnitt und Ausstattung von Wohnungen entwickeln sich weiter. Das gilt sowohl für den Neubau von Wohnungen als auch für den Wohnungsbestand. Der Status quo ist durch ein Nebeneinander unterschiedlicher Quartiere mit jeweils eigenen Qualitäten gekennzeichnet. Zum Teil liegen Stadtteile mit starkem Bevölkerungswachstum und Quartiere mit Bevölkerungsrückgang sehr dicht nebeneinander. Zwischen den nördlichen und den südlichen Wohnlagen existiert ein starkes Preisgefälle auf dem Wohnungsmarkt. Einige Quartiere der „Inneren Stadt“ sind trotz ihrer unmittelbaren Nähe durch die Hauptverkehrsstraßen von der Innenstadt abgeschnitten.

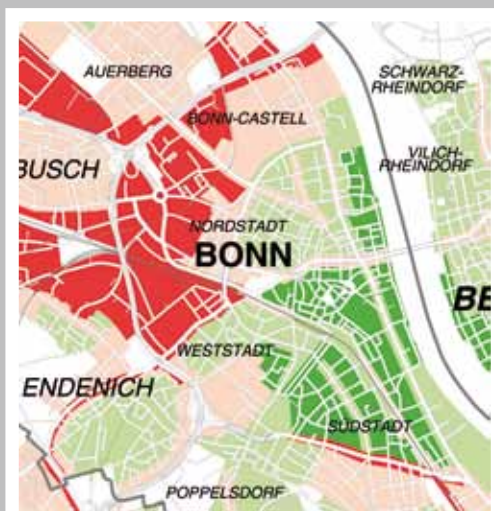
Aufgrund der dichten Besiedelung sind die Städte von einer bevölkerungsstrukturellen Entwicklung, bedingt durch den demografischen Wandel sowie die Pluralisierung (Ausdifferenzierung der Lebensstile), in besonderem Maße betroffen. Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsprojektes „Kommunale Konzepte: Wohnen“ wurde für die Entwicklung der Stadt Bonn ein dynamisches Konzept erarbeitet, mit dem Ziel, für verschiedene Standorttypen und Nachfragergruppen Handlungsempfehlungen zu geben und somit eine „nachfrageorientierte



Hofgarten

Nicht nur um Aufenthaltsqualitäten für die Besucherinnen und Besucher der Stadt Bonn anbieten zu können, sondern auch um den „Wohnstandort“ der „Inneren Stadt“ zu stärken, sind die **Weiterentwicklung der vorhandenen Grün- und Freiräume und deren Vernetzung** wichtige Zielsetzungen des Masterplans. Zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner sind eine nutzergerechte Ausgestaltung der Grünflächen und die Zugänglichkeit zu den Freiräumen im Wohnumfeld wichtige Faktoren der künftigen Stadtentwicklung. Es gilt, neue konsumfreie Räume zu erzeugen, die als ruhige, grüne „Inseln“ im Stadtraum Rückzugsmöglichkeiten bieten. Sie leisten auch einen hohen ökologischen Beitrag und haben eine besondere Bedeutung für das Stadtklima. Im Rahmen zukünftiger Entwicklungsaktivitäten gilt es, für etwaige Nutzungskonflikte frühzeitig zu klären, inwieweit der Freiraumentwicklung Vorrang vor der Nachverdichtung von Arealen ge-

Quelle: Stadt Bonn • Gutachterausschuss für Grundstückswerte



Mietlagenkarte der Stadt Bonn (Stand 01.06.2011)

Angebotspolitik“ zu betreiben. Ein Ergebnis ist, dass integrierte und gemischte Wohnkonzepte sowohl für ältere Menschen als auch für Familien mit Kindern sinnvoll erscheinen. Der Trend „Zurück in die Stadt“ wurde für die Zielgruppe der älteren Menschen mit Veränderungsbedarf und die „Empty-Nest“-Haushalte bestätigt.

Diese Nachfrage gilt es zu bedienen. Neue Wohnprojekte wie die „Wahlverwandtschaften“ oder das Wohnprojekt „Amaryllis“ im Stadtteil Beuel, haben Modellcharakter für die Bildung neuer Gemeinschaftsformen, die auch über das Bonner Stadtgebiet hinaus Wirkung zeigen. Nur mangelt es momentan an flächendeckenden Angeboten nachbarschaftlicher Wohnformen und kleinerer Wohnungen mit guter infrastruktureller Versorgung. Die Planung konzentriert sich derzeit auf die Identifikation von Flächenpotenzialen, die kurz- bis mittelfristig projektiert werden sollen.

und Verkehr sowie die soziale Infrastruktur sind auf die Wachstumszielgruppen, ältere Menschen und Familien mit Kindern, auszurichten.



Sternstraße

3.6 Öffentlicher Raum und Einzelhandel

In der Stadt Bonn besteht nicht nur auf innerstädtischer Ebene sondern ebenfalls im Vergleich zu anderen Kommunen der Region im Rhein-Sieg-Kreis mit der City ein **wirtschaftlich starkes Handelszentrum**. Mit mehr als 120.000 qm Einzelhandelsfläche weist die City annähernd ein Drittel der gesamtstädtischen Handelslagen auf. Zudem zeigt sich die Bonner Bevölkerung als sehr kaufkräftig. Was die Einzelhandelszentralität angeht, fällt die Stadt jedoch hinter seinen Nachbarn Siegburg zurück. Kurze Wege und ein vielfältiges Spektrum an Einzelhandelsangeboten sowie kulturellen und institutionellen Einrichtungen tragen zu der Attraktivität der Bonner City bei. Neben den Filialisten, die für die Anziehungskraft über die Stadtgrenzen hinaus von hoher Bedeutung sind und wesentlich auf die Stabilität der Einzelhandelsstruktur wirken, verleiht der Besatz an **inhabergeführten Geschäften** in der Innenstadt sowie die in vielen Bereichen wahrzunehmende historische Baustruktur der City ein besonderes Flair. Darüber hinaus ist für Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt die Nahversorgung gewährleistet, die zudem durch



Wohnen in der Thomas-Mann-Straße

Eine Schlüsselaufgabe für die Stärkung des innerstädtischen Wohnens stellt das Ausbalancieren zwischen der Entwicklung neuer Wohnangebote durch Nachverdichtung, Ertüchtigung des breiten Wohnungsbestandes und der Berücksichtigung vorhandener Freiraumqualitäten dar. Für die Planung und Gestaltung des Wohnraums gilt das Prinzip der **Flexibilisierung**, um auf die sich ändernden Bedürfnisse der Zielgruppen reagieren zu können. Es etablieren sich aktuell Wohnkonzepte wie generationsübergreifende Projekte, aber diese brauchen in der Weiterentwicklung Spielräume, da die Ausdifferenzierung dieser Wohnformen noch nicht abgeschlossen ist. Zu achten ist auf die Entwicklung von **preiswertem Wohnraum**, da innerstädtische Lagen in Teilbereichen den oberen Rand des Preisniveaus bilden und so die Alternative des Stadtrandhauses für viele realisierbarer erscheint. Um der Abwanderung in die Vorstadt entgegenzuwirken, sind die Gründung neuer Trägerschaften und andere Kooperationsformen zu fördern. Wie schon im Themenfeld „Demografischer Wandel“ beleuchtet, ist die Aufwertung des gesamten Wohnumfeldes von zentraler Bedeutung. Einzelhandel und Dienstleistungen, öffentlicher Raum



Geschäftslage am Münsterplatz

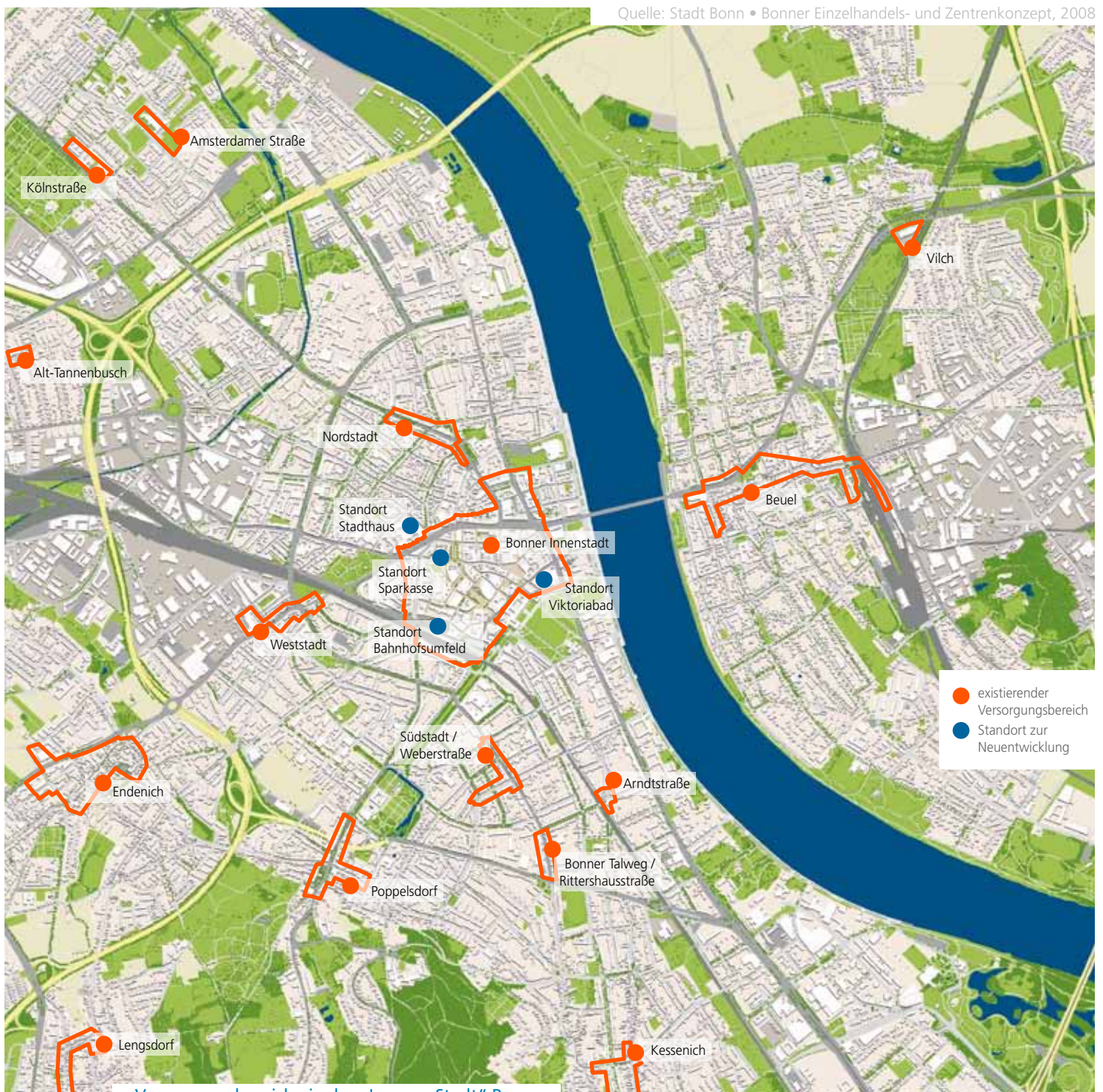
eine Reihe angrenzender Ortsteilzentren ergänzt wird. Mit Wegen geringer als 500 Metern zum nächstgelegenen Lebensmittelbetrieb ist die Nahversorgungssituation in der „Inneren Stadt“ Bonn insgesamt als gut zu bezeichnen.

Die Bonner City erhält ihre identitätsstiftende Wirkung aus der Kompaktheit der Innenstadt, aus der Vielzahl attraktiver öffentlicher Räume, den in einigen Teilbereichen wahrnehmbaren historischen Baubeständen sowie ihrer funktionalen Dichte und Vielfalt. Das umfassende Angebot und das breite Spektrum an Handelseinrichtungen machen daneben die Anziehungskraft der Bonner Innenstadt aus. Den bestehenden **Mix aus Han-**

dels-, Dienstleistungs- und Kulturangeboten gilt es weiterhin zu sichern und die oberzentrale Versorgungsfunktion der City zu stärken, um die Vorrangstellung im interkommunalen Wettbewerb nicht zu verlieren.

Neben der rein quantitativen Ausstattung der City an Einzelhandelseinrichtungen ist dies ebenfalls durch eine attraktive Nutzungsmischung an Dienstleistungs-, Gastronomie, Kultur- und Wohneinrichtungen zu stärken. Der Handelsstandort Bonn hat eine Alleinstellung aufgrund der inhabergeführten Angebote am Branchenmix, der andernorts vor allem durch die übliche Zusammensetzung aus Filialisten, Kaufhäusern und Einkaufszentren

Quelle: Stadt Bonn • Bonner Einzelhandels- und Zentrenkonzept, 2008



geprägt ist. Diese Mischung bedarf einer stetigen Beachtung in der Gestaltung der Innenstadt. Denn durch die Aufgabe großer Kaufhäuser und Fachhandelsgeschäfte kann die Gefahr bestehen, dass diese erschüttert wird.

Um die Attraktivität der Einzelhandelsangebote in Zukunft sicherzustellen, ist zu prüfen, an welcher Stelle in der Innenstadt geeignete Flächen gefunden werden können, mit denen durch die **Entwicklung neuer Handelslagen** eine gute Einbindung in die bestehende Einzelhandelsstruktur gewährleistet werden kann, so dass der Bestand sinnvoll ergänzt und Synergieeffekte erzielt werden können. Durch die Entwicklung neuer Flächenangebote soll keine Verlagerung der bestehenden Passantenströme erfolgen, sondern sie sind in die bestehenden Lagen zu integrieren. Neben den Flächen, die derzeit mit dem Neubau der Sparkassenzentrale entwickelt werden, existieren mit dem Standort des stillgelegten Viktoriabades, mit den Entwicklungsoptionen am Standort des Stadthauses sowie den Flächen im Bahnhofsumfeld weitere drei Areale für eine nennenswerte Gestaltung des Einzelhandels in der Bonner City. Über Umfang, Lage, Maßstab und Dichte möglicher Neuentwicklungen bestehen in der hiesigen Diskussion unterschiedliche Auffassungen.

Des Weiteren sollten nicht nur die „Toplagen“ der City im Fokus stehen, sondern auch die **preisgünstigeren Einzelhandelslagen** in den Randzonen miteinbezogen werden, um allzu großen Disparitäten innerhalb der City entgegenzuwirken. Dazu sind Strategien zu entwickeln, wie private Einzelhandelstreibende besser in zukünftige Entwicklungsaktivitäten einbezogen und die Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Akteuren nachhaltig gestärkt werden können. Im Rahmen der Standortentwicklung spielt für die Sicherung der Einzelhandelsstruktur ebenfalls die Erreichbarkeit und Organisation des ruhenden Verkehrs eine



Luftbild der Bonner Universität

entscheidende Rolle. Als A-Zentrum ist die Innenstadt nicht nur über den öffentlichen Verkehr gut anzubinden, ebenfalls ist die gute Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu gewährleisten.

3.7 Arbeit und Wirtschaft

Die Bonner City besitzt mit ihren zentralen Handels- und Dienstleistungslagen eine hohe Wirtschaftskraft innerhalb des gesamten Stadtgebietes, deren Funktion es weiterhin zu stärken gilt. Der **ausgebaute Dienstleistungsstandort** spielt auf dem Büroflächenmarkt eine wichtige Rolle.

Die Innenstadt erweist sich bereits heute als wichtiger Wirtschaftsstandort nicht nur für die Stadt Bonn, sondern für die gesamte Region. Die City stellt damit nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger, sondern auch für den Wirtschaftssektor einen wichtigen Repräsentationsraum dar. An ihr lässt sich stellvertretend die Leistungsfähigkeit einer Stadt ablesen. Im Rahmen künftiger Entwicklungsaktivitäten bedarf es daher der Sicherung großer Arbeitgeber in der Innenstadt, damit Arbeitsplätze



für den Bereich der Gesamtstadt Bonn



für den Bereich der „Inneren Stadt“ Bonn

- Produzierendes Gewerbe
- Handel + Gastgewerbe
- Dienstleistung + Wissenschaft
- Gesundheitswirtschaft
- Sonstige Bereiche

durch Verlagerung von Unternehmenssitzen nicht verloren gehen und Kaufkraft nicht schwindet. Zu den wichtigen Arbeitgebern der „Inneren Stadt“ zählt die **Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität**. Die Sicherung von Flächen zur Entwicklung der Universität in der „Inneren Stadt“ besitzt daher eine hohe Priorität, zumal die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Studierenden erheblich zur Vitalität der Stadt beitragen. Daneben gibt es bereits Profile, die es in Zukunft auch weiterhin zu stärken gilt. Hier sind die Bestrebungen **für den Ausbau des UNO-Standortes und zur Sicherung der Bundeseinrichtungen im Stadtgebiet** zu nennen.

Wichtig ist die Weiterentwicklung der Wirtschaftscluster aus den Bereichen der Gesundheitswirtschaft, der Informations- und Kommunikationstechnologien und der Sparte der Geoinformationsbranche. Gerade in der Bonner Wissenslandschaft sind positive Wechselwirkungen für die Entstehung neuer Unternehmensfelder zu erwarten. Darüber hinaus bietet Bonn mit seinen börsennotierten Unternehmen im Kommunikations- und Informationstechnologiesektor weitere Potenziale für die Bildung weiterer Arbeitsplätze. Die großen Arbeitgeber in der Stadt binden wiederum kleinere Dienstleistungseinrichtungen, Kanzleien, Praxen und Büros.

Wie bereits in den verwandten Themenfeldern konstatiert, spielen wachsende Ansprüche an Lebens- und Arbeitsumfeld für die Akquisition qualifizierter Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine steigende Rolle. Dazu zählen ansprechende Wohnlagen, attraktive Stadtzentren mit einem umfangreichen Angebotspektrum aus Handels-, Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie hohe Frei- und Grünraumqualitäten.

3.8 Nachhaltige Mobilität

Hauptbahnhof und Busbahnhof (ZOB) schließen die „Innere Stadt“ Bonn an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an. Allerdings fehlt es stadtgestalterisch an einem einladenden Entrée in die Stadt. Nach wie vor bildet das Zentrum in seiner Funktion als Wirtschaftsstandort ein wichtiges Ziel für den MIV und den Lieferverkehr. Den ruhenden Verkehr bedient ein dichtes Netz von Parkhäusern, Beruhigung des MIV ist und bleibt allerdings ein zentrales Thema in Bonn. Gleichzeitig gilt es, über die Fußgängerzonen und die öffentlichen Plätze in der Innenstadt die Fußläufigkeit – das schnelle Erreichen unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen in der „Inneren Stadt“ – und das Radverkehrssystem weiter zu stärken.

Bonn hat sich für das Jahr 2020 das Ziel gesetzt, **Fahrradhauptstadt** zu werden. Das erfordert ein hierarchisches System für den Alltagsverkehr. Der Radverkehrsanteil in der Stadt Bonn soll mittel- bis langfristig deutlich auf 25% gesteigert werden.



Bonner ZOB

Für die „Innere Stadt“ Bonn bedeutet dies in Zukunft ein alternatives Mobilitätskonzept zu entwickeln. Neben einem zuverlässigen öffentlichen Verkehrssystem müssen attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen treten. Gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel ist ein sicherer Fußverkehr für alle Nutzergruppen herzustellen. Für die Erreichbarkeit von Zentren wird dem motorisierten Verkehr von Seiten der Wirtschaft hohe Priorität zugesprochen. Um jedoch die „Innere Stadt“ Bonns für Besucherinnen und Besucher und für Bewohnerinnen und Bewohner lebenswert zu gestalten, bedarf es Alternativen wie der E-Mobilität und Umverteilungsprojekten wie Carsharing. Es geht aber auch um das Ausloten von Planungsspielräumen und das Infragestellen althergebrachter Verkehrsgewohnheiten. Andere deutsche Städte wagen dies über Modelle wie shared space. Dies sind Mischverkehrsräume, in denen sich MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gleichberechtigt nebeneinander bewegen.

Zudem sind **gestalterische Maßnahmen** im Bereich der Verkehrsräume zu beachten. Das schließt die Neugestaltung von Straßenräumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit ein. Es gilt, die Quartiere, die mitunter durch Verkehrsbarrieren voneinander getrennt werden, durch komfortablere Querungsmöglichkeiten miteinander zu verbinden. Im Zuge dieser Zielsetzung drängt sich das mehrfach erwähnte Handlungsfeld „Innere Stadt zum Rhein öffnen“ nach vorne. Hier soll die partielle, aber wesentliche Qualität des Stadtraumes, die Wasserlage, neu inszeniert werden.

3.9 Klima, Energie und Umwelt

Der Klimawandel und seine Folgen sind in Deutschland mittlerweile deutlich spürbar. Auch die Stadtplanung kommt nicht umhin, sich mit den klimatischen Veränderungen und ihren Auswirkungen auf die Gestaltung von Stadträumen auseinanderzusetzen. Neben den Themen Wärmeinseln, Windfeldern, Versiegelung und Schadstoffbelastung steht für die Stadt Bonn der **Hochwasserschutz** im Fokus. Spätestens seit den beiden Jahrhun-

derhochwassern von 1993 und 1995 wissen die Verantwortlichen, vor welchen großen Herausforderungen sie von Zeit zu Zeit stehen werden. Damals kam es zu Rekordpegelständen von über 10 Metern, die bis dato für die Rheinanwohnerinnen und -anwohner und städtischen Behörden unvorstellbar gewesen waren.

Im Masterplan wird eine Aufwertung und Neugestaltung des Uferbereiches der „Inneren Stadt“ empfohlen. Für diesen Bereich stellt sich die Hochwassergefahr zwar weniger kritisch dar, es gilt jedoch auch hier das Gebot der Wachsamkeit. So sollten auch an dieser Stelle, trotz eines effektiven Hochwasserschutzes von mehr als 7,5 Metern im Bereich des „Alten Zolls“, stets die drohenden Gefahren kalkuliert werden. Darüber hinaus ist zu erwägen, inwieweit das Thema Hochwasser auch gestalterisch wirksam werden kann. Beispielsweise gibt es in der Hafencity Hamburg Terrassen, die bei Hochwasser geplant geflutet werden können. Hierüber führt man „unbequeme“ Themen wie die Folgen des Klimawandels in das öffentliche Bewusstsein ein.

Durch den Klimawandel werden die ohnehin bestehenden Probleme eines Stadtklimas verschärft. Durch die von der Sonne aufgeheizten Gebäude entstehen Wärmeinseln, durch den mangelnden Luftaustausch mit dem Umland werden städtische Windfelder verursacht. Plötzliche und unerwartet starke Niederschläge überschwemmen die versiegelten Flächen und fluten die Kanalisation. In Verlängerung dieser symptomatischen Problematik muss sich die zukünftige Stadtentwicklung prä-

ventiv mit den Aufgabenfeldern des Klimaschutzes z.B. energieeffiziente Mobilität, energetische Sanierung von Gebäuden, sorgfältiger Umgang mit erneuerbaren Energien und der Ressource Boden beschäftigen.



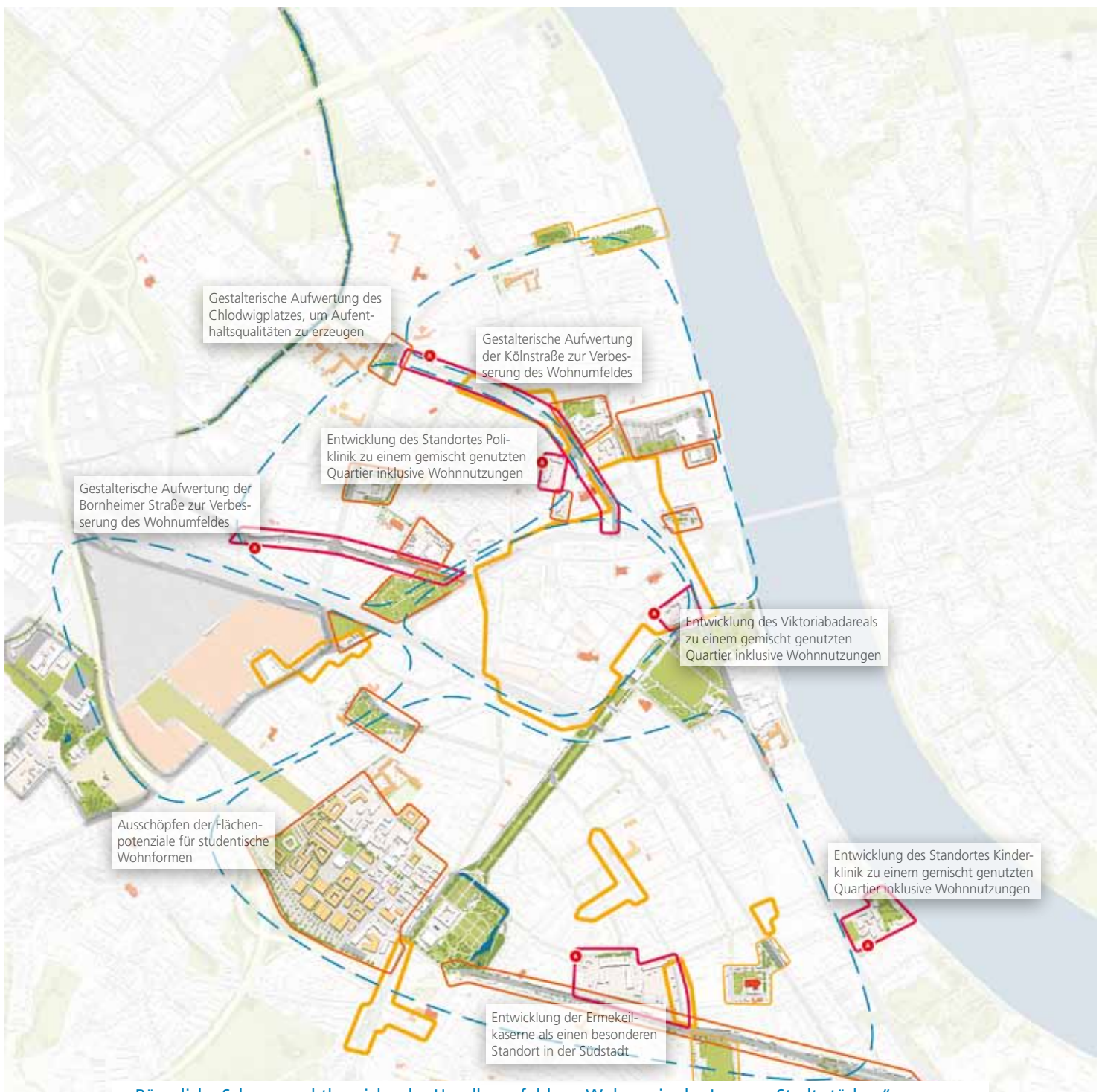
Baulücke an der Bornheimer Straße

Ressourcenorientierte Infrastrukturplanung und Eindämmung des Flächenverbrauchs sind wichtige Stichwörter in diesem Bereich. Auch die Revitalisierung innerstädtischer Brachflächen und Baulücken fördert die Innenentwicklung und reduziert die Flächeninanspruchnahme einer Stadt. Einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung gelingt es eine **ausgeglichene Flächeninanspruchnahme** zu forcieren, deren Ergebnis eine gute Balance zwischen einer strukturierten Nachverdichtung und der Entwicklung qualitativ hochwertiger Freiräume im Stadtraum ist.



Luftbild der Bonner Innenstadt

4. Handlungsfelder der Stadtentwicklung



Fünf zentrale Handlungsfelder wurden formuliert. Diese orientieren sich an den thematischen Zielsetzungen der Stadtentwicklung und repräsentieren die Ziele für die künftige Gestaltung der „Inneren Stadt“ Bonn. In der Beschreibung der Handlungsfelder werden die zentralen Herausforderungen und Aufgaben benannt, die es im Rahmen einer zukunftsfähigen Gestaltung der „Inneren Stadt“ zu lösen gilt.

4.1 „Wohnen in der Inneren Stadt stärken“

Die Aufgabe, die „Innere Stadt“ als Wohnstandort zu stärken, teilt sich in die Ertüchtigung der Wohnungsbestände als auch in die Entwicklung neuen Wohnraums. Dazu sind in der „Inneren Stadt“ fehl- oder mindergenutzte Standorte sowie innerstädtische Baulücken und Brachflächen zu betrachten. Eine Mobilisierung integrierter und brach gefallener Flächen, ein gezieltes Leerstandsmanagement spielen eine wichtige Rolle für die Identifikation neuer Wohnpotenziale. Bei allen Flächenoptionen ist die Entwicklung zu gemischt genutzten Strukturen, welche neben Wohn- auch Büro- oder Dienstleistungsnutzungen oder auch Kulturfunktionen beinhalten, wesentliche Zielsetzung des Masterplans „Innere Stadt“.

für die neuen Wohnnutzungen aber auch die schon vorhandenen angrenzenden Wohnlagen zu erzeugen.



Wohnlagen an der Bornheimer Straße

Ein Schwerpunkt im Bestand bilden die Wohnlagen an der **Kölnstraße** und ebenso an der **Bornheimer Straße**. Beide Teilbereiche weisen neben gestalterischen Defiziten in den Bestandsgebäuden eine erhebliche Verkehrsbelastung auf, so dass insbesondere in diesen Lagen bedingt durch die hohen Verkehrsströme und die Lärmemissionen vermehrt Leerstände zu verzeichnen sind. Durch Eingriffe in den Verkehr lassen sich deutliche Verbesserungen der Wohnqualität erzeugen. Durch eine attraktivere Gestaltung der öffentlichen Räume können Anreize gebildet werden, private Investitionen in die Modernisierung der Wohnbestände freizusetzen. Daher ist zu prüfen, inwieweit Verkehre aus der Bornheimer Straße und der Kölnstraße herausgenommen und andere ergänzende Maßnahmen durchgeführt werden können.



VHS Wilhelmstraße

Im nördlichen Bereich der „Inneren Stadt“ bestehen Flächenpotenziale für Neubauten. Hier sind die Standorte der **Poliklinik und der VHS an der Wilhelmstraße** als auch die Standorte **Zahnklinik / Finanzamt und das Johanneshospital** zu nennen. An der Bornheimer Straße gesellt sich das Areal der ehemaligen **Kurfürstenbrauerei** dazu. Im östlichen Bereich der Bonner Innenstadt sind im Zuge der Umstrukturierung des **Viktoriabadareals** unterschiedliche Funktionen an dem Standort zu erzeugen, wobei auch Wohnnutzungen realisiert werden sollten.

Im südlichen Bereich der „Inneren Stadt“ stellen die **Ermeikeilkasernen und die Kinderklinik** die beiden einzigen großflächigeren Flächenoptionen dar, die erkennbar eine Umgestaltung zulassen. Für beide Gebiete gilt, auch grüne Freibereiche



Blick vom Dach des Stadthauses auf den Alten Friedhof

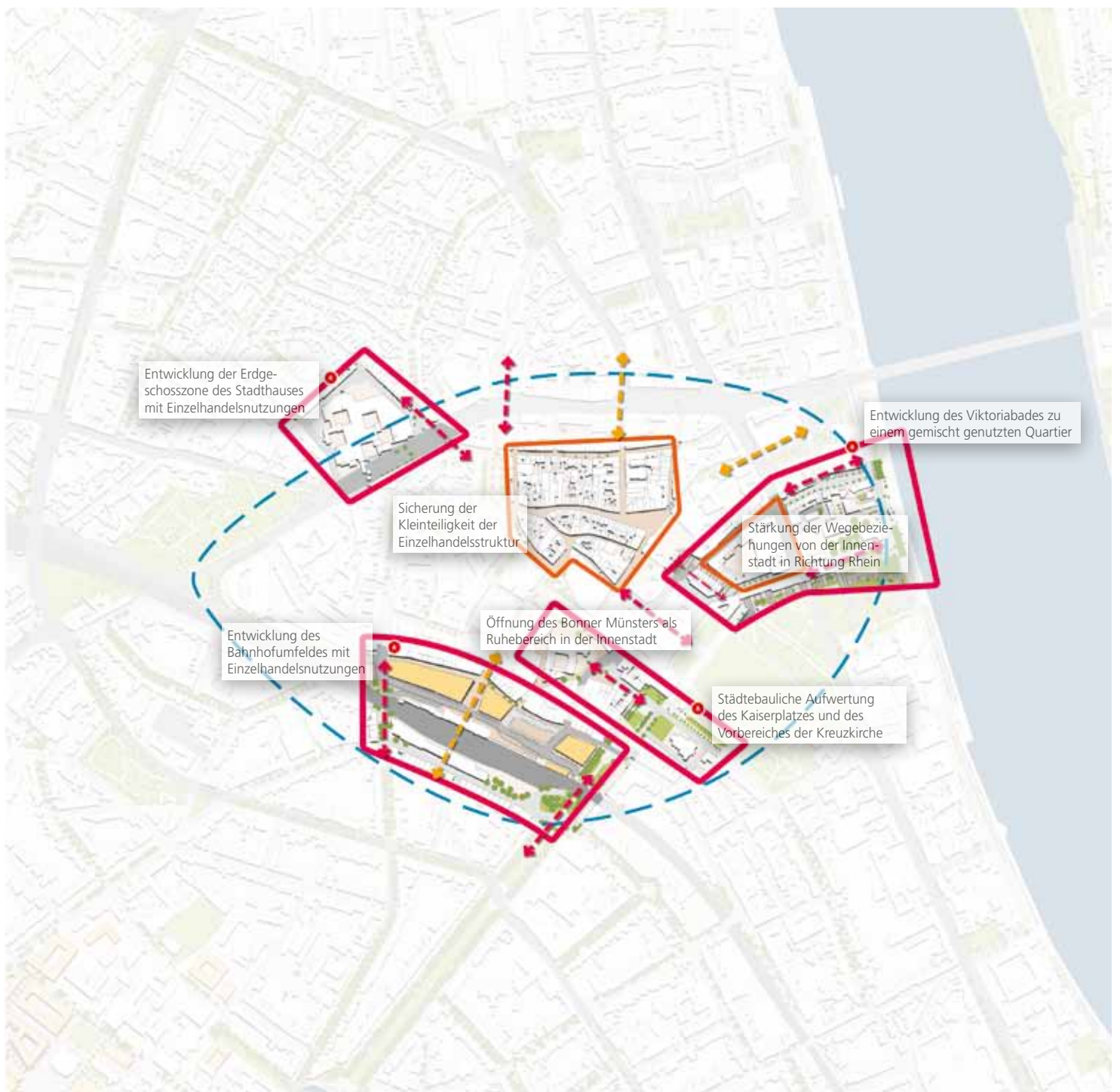
Neben der Bildung neuer Wohnangebote für unterschiedliche Nachfragegruppen ist für eine Wohnstandortwahl die Hebung der Lebens- und Wohnqualität in den verschiedenen Quartieren von entscheidender Bedeutung. Eine **ausreichende Versorgung mit attraktiven Freiräumen und Grünanlagen** in der direkten Wohnumgebung,

das Sicherstellen der wohnungsnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und auch die Nähe zu sozialer Infrastruktur sind wesentliche Rahmenbedingungen für die zukünftige Stadtentwicklung. Potenziale zur Entwicklung der Freiflächen bieten für den nördlichen und westlichen Bereich der „Inneren Stadt“ eine gestalterische Aufwertung und Weiterentwicklung der Freibereiche (unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes) in der Umgebung der Beethovenhalle, des Alten Friedhofes und des Baumschulwäldchens. Auch das Viktoriadreieck bietet die Chance zur Entwicklung einer Grünanlage. Für den südlichen Bereich der „Inneren Stadt“ bekommt die Grünfläche um die St. Elisabeth-Kirche eine neue Bedeutung, um

künftig verstärkt für angrenzende Wohnlagen als Frei- und somit als Erholungsbereich zu dienen. Auch lassen sich die Freiraumqualitäten des Sportplatzes, der südlich der Reuterstraße / Ecke Hausdorffstraße in der Nähe der Ermeikeilkaserne liegt, in Zukunft stärker einbeziehen.

4.2 „City funktional und gestalterisch stärken“

Für die zukünftige Entwicklung der „Inneren Stadt“ aber auch für die Gesamtstadt stellt die Gestaltung der City eine der wesentlichen Aufgaben der Stadtplanung dar. Dauerhafte Herausforderungen an die Entwicklung der Innenstadt werden – beispiels-



Räumliche Schwerpunktbereiche des Handlungsfeldes: „City gestalterisch und funktional stärken“

weise durch immer kürzere Modernisierungsintervalle im Einzelhandel – gestellt. Eine barrierefreie Gestaltung aufgrund demografischer Veränderungen sind in diesem Zuge nur einer von vielen Aspekten, die einen Anpassungsbedarf an die Gestaltung öffentlicher Räume wie auch an Gebäuden begründen. Im Kern aller Aktivitäten geht es darum, die Attraktivität der Innenstadt zu stärken und die Imagewirkung weiterzuentwickeln.

Einzelhandelsstrukturen, da diese wichtige Angebote mit hoher Anziehungskraft für Besucherinnen und Besucher von außerhalb darstellen und den Kaufkraftzufluss nach Bonn positiv begünstigen. Von den in der Diskussion stehenden drei Standorten in der Bonner City wird das Areal am Bahnhof für eine derartige Entwicklung favorisiert. Für den Bahnhof als Standort spricht die verkehrliche Anbindung, aber auch, dass die existierenden Lauflagen in der Innenstadt keine Veränderungen erfahren. Darüber hinaus wird mit der Ertüchtigung des Stadthausumfeldes ein weiteres Potenzial für zusätzliche Einzelhandelsangebote gesehen. Damit erfährt die gut frequentierte Auflage des Stadthauses eine zusätzliche Stärkung, die auch für die Anbindung der Nordstadt an die Bonner City einen Vorteil darstellt. Eine funktionale Neugestaltung des Stadthaussockels ergibt zusammen mit einer räumlichen Verlagerung des Verkehrs zur Erschließung der Parkgarage Chancen, aus dem Korridor ähnlichen Stadtraum entlang der Maxstraße und des weiteren Umfeldes am Stadthaus neue Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu generieren.



Kaiserplatz mit Blick auf das Bonner Münster

Kleinteilige Handelsstrukturen in vorwiegend historischen Gebäuden sind charakteristisch für das Flair der Bonner Innenstadt. Diese konzentrieren sich im Norden des Zentrums um die Bereiche der Sternstraße, der Friedrichstraße und der Bonn-gasse. Im Rahmen der Bestandssicherung und einer zukunftsfähigen Gestaltung preiswerter Handelslagen bieten sich durch eine bessere Verknüpfung dieser Standorte mit den Einzelhandelslagen der Nordstadt neue Potenziale. Soll das gelingen, muss die Barrierewirkung der Oxfordstraße und des Bertha-von-Suttner-Platzes abgebaut werden. Entwicklungspotenziale bieten sich darüber hinaus durch die Zusammenlegung einzelner Geschäfte innerhalb geschlossener Baublöcke durch eine hofseitig geführte Passage.

Neben diesen beiden Standorten befindet sich durch die Aufgabe des Viktoriabades ein weiteres Flächenpotenzial am östlichen Rand der Innenstadt. Als Entwicklung wird hier eine moderate Erweiterung von Einzelhandelsflächen als sinnvoll erachtet, wengleich sich für den Standort aufgrund der Nähe zum Hauptgebäude der Universität sowie zum Rhein zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten anbieten. Neben der Etablierung von Einzelhandels- und Gastronomieangeboten werden als zusätzliche Optionen die Entwicklung von Wohnnutzungen sowie Erweiterungsangebote für die Universität gesehen.

Neben der Förderung kleinteiliger Geschäftseinheiten, bedarf es der Bereitstellung geeigneter Flächen für eine Modernisierung **großflächiger**



Belderberg

Die beachtliche **baukulturelle Qualität**, das vielfältige Angebot sozialer und kultureller Infrastruktur wie auch das Flair und die Atmosphäre öffentlicher Räume zu sichern und qualitativ weiter zu entwickeln, sind ebenso wichtige Zielsetzungen des Handlungsfeldes. Neben der Bereitstellung von Flächen für notwendige Modernisierungen im

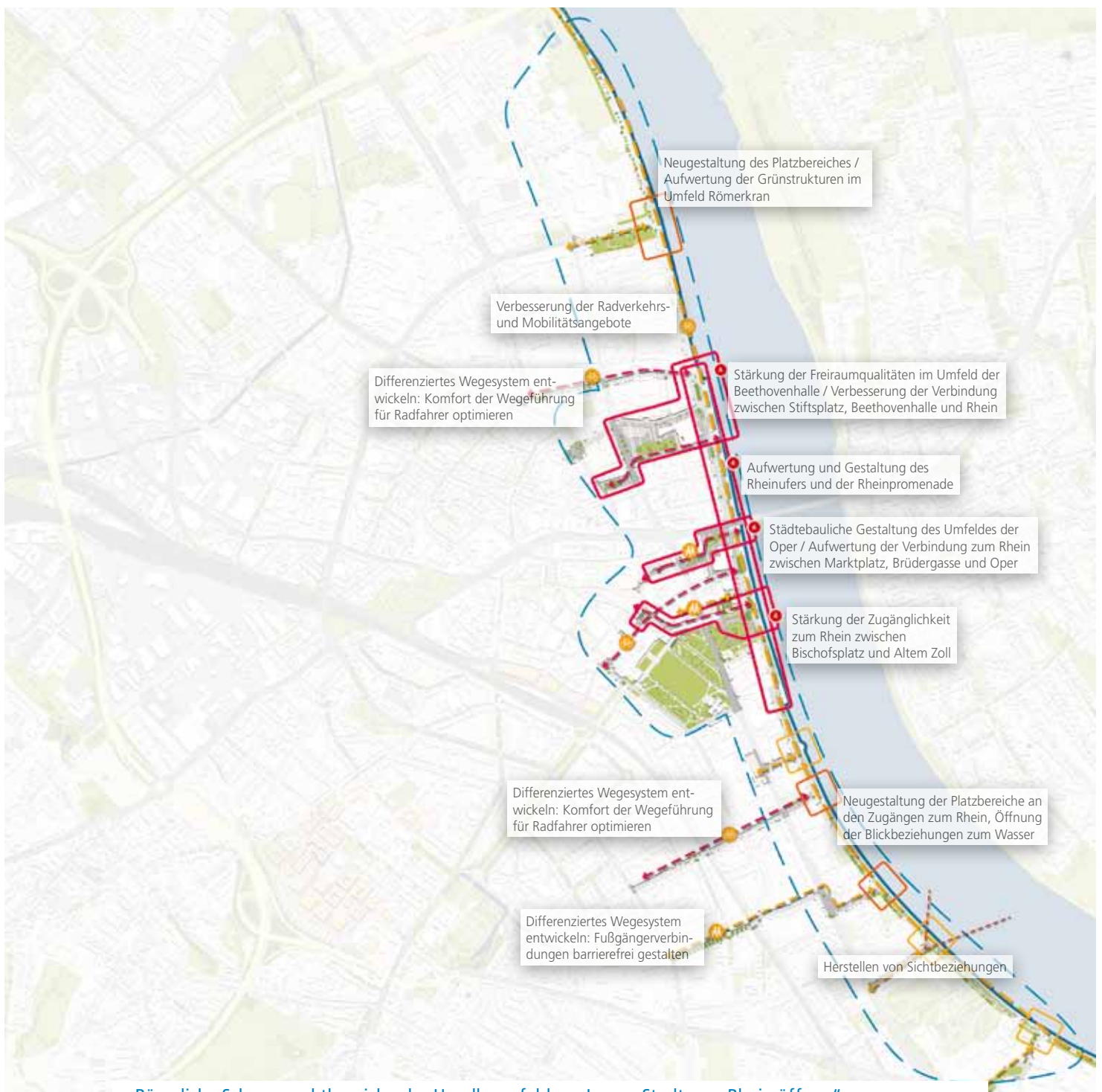


Luftbild Bahnhofsbereich

Einzelhandel kommt der Inwert-Setzung der Bonner Baukultur eine entscheidende Rolle zu, um zur Schärfung des Images der Innenstadt beizutragen. **Das Bonner Münster mit dem Martinsplatz**, Keimzelle der historischen Entwicklung, ist einer der räumlichen Impulse der künftigen Stadtentwicklung. Aktuell stellt der Bereich jedoch einen wenig qualitätvollen Teilabschnitt in der City dar. Deren Wahrnehmbarkeit wird durch die verkehrliche Abwicklung über den Martinsplatz und die Straße Am Neutor erheblich eingeschränkt. Die räumliche und visuelle Verknüpfung des Bonner Münsters mit der **Kreuzkirche** wie auch die Einbindung der Universität und des angrenzenden Viktoriabad Areals in die Innenstadt werden durch



Brüdergasse



Räumliche Schwerpunktbereiche des Handlungsfeldes: „Innere Stadt zum Rhein öffnen“

die Barrierewirkung des Cityrings erschwert. Für diesen – gerade auch wegen seiner räumlichen Enge vom Verkehr dominierten – Bereich sind Möglichkeiten zu prüfen, wie die Barrierewirkung abgebaut werden kann. Eine verkehrliche Neuordnung im Vorbereich der Kreuzkirche und des **Kaiserplatzes** bietet das Potenzial, das Bonner Münster zusammen mit der Kreuzkirche effektvoller miteinander zu verknüpfen. Damit rücken auch die Innenstadt und der Hofgarten enger aneinander, so dass die Scharnierfunktion des Kaiserplatzes innerhalb des Stadtgefüges eine höhere Bedeutung erhält. Durch die gestalterische Aufwertung können Räume mit unterschiedlichen Verweilqualitäten entwickelt werden. So bietet neben dem Kaiserplatz ein umgestalteter Martinsplatz Möglichkeiten zur Belebung der Stadt. Mit einer stärkeren Einbeziehung des Kreuzganges würde sich darüber hinaus innerhalb der Innenstadt ein introvertierter Raum anbieten, in dem man den sonstigen Trubel der Stadtkulisse hinter sich lassen kann.

4.3 „Innere Stadt zum Rhein öffnen“

Der Rhein durchquert das Stadtgebiet von Bonn und bietet als Erholungsraum mit den angrenzenden Flächen enorme Potenziale für verschiedene Nutzungen. Unterschiedlicher könnten die Rheinufer in Bonn allerdings nicht sein: Auf der rechtsrheinischen Seite ist der Uferbereich mit dem Stadtteil Beuel und den angrenzenden Wohngebieten unmittelbar vernetzt, während auf der linksrheinischen Seite die Verbindung an den Rhein nur in wenigen Bereichen erkennbar ist. Geprägt ist der Raum durch Bundesbauten, dem markanten Post-Tower und meist für Büronutzung geprägte Villen. Im nördlichen Abschnitt der Rheinpromenade bestimmen Wohnnutzungen und gastronomische Angebote den Raum. Es bestehen fast keine direkte Wegeverbindungen von der Innenstadt bis hin zum Rhein, räumliche Barrieren erschweren die Erreichbarkeit des Flusses und Gebäude und Gärten sind von der Uferpromenade nicht einsehbar. Um die Attraktivität dieser Bereiche und die Erlebbarkeit des Rheins zu verbessern, bedarf es einer **Aufwertung und Gestaltung des Rheinufers und der Rheinpromenade**. Um die Stadtsilhouette mit besonderen Akzenten deutlicher in den Vordergrund zu stellen, ist das Rheinufer als Standort für Kultur, Gastronomie und Wohnen weiterzuentwickeln. Neben öffentlichen Räumen können auch private Flächen zum Wasser geöffnet

werden, um Standortqualitäten auszubilden. Die Orientierung zwischen Rheinufer und Innenstadt ist in weiten Teilen verbesserungswürdig, da vorhandene räumliche Barrieren wie Verkehrsstrassen die Wegeverbindungen in Richtung Rhein behindern. Um eine Öffnung der „Inneren Stadt“ in Richtung Rhein zu ermöglichen, sind Beziehungen zum Rhein bereits in der City zu erzeugen. Um für unterschiedliche Nutzergruppen die Zugänglichkeit zum Rhein zu gewährleisten, gilt es, Verknüpfungen zum Wasser **barrierefrei und orientierungssicher zu gestalten**.



Vorbereich an der Oper

Auch sollten Korrespondenzen zum Beueler Ufer hergestellt werden, um Verbindungen zwischen den beiden Rheinufern auf- bzw. auszubauen. Insbesondere sind Querungspunkte wichtig, so dass die Qualität der Brückenköpfe stärker in den Fokus genommen werden muss. Platzbereiche an den Zugängen zum Rhein sind zudem neuzugestalten, so dass Blickbeziehungen zum Wasser in den unterschiedlichen Teilbereichen der „Inneren Stadt“ gestärkt werden.



Rheinpromenade - Erzberger Ufer

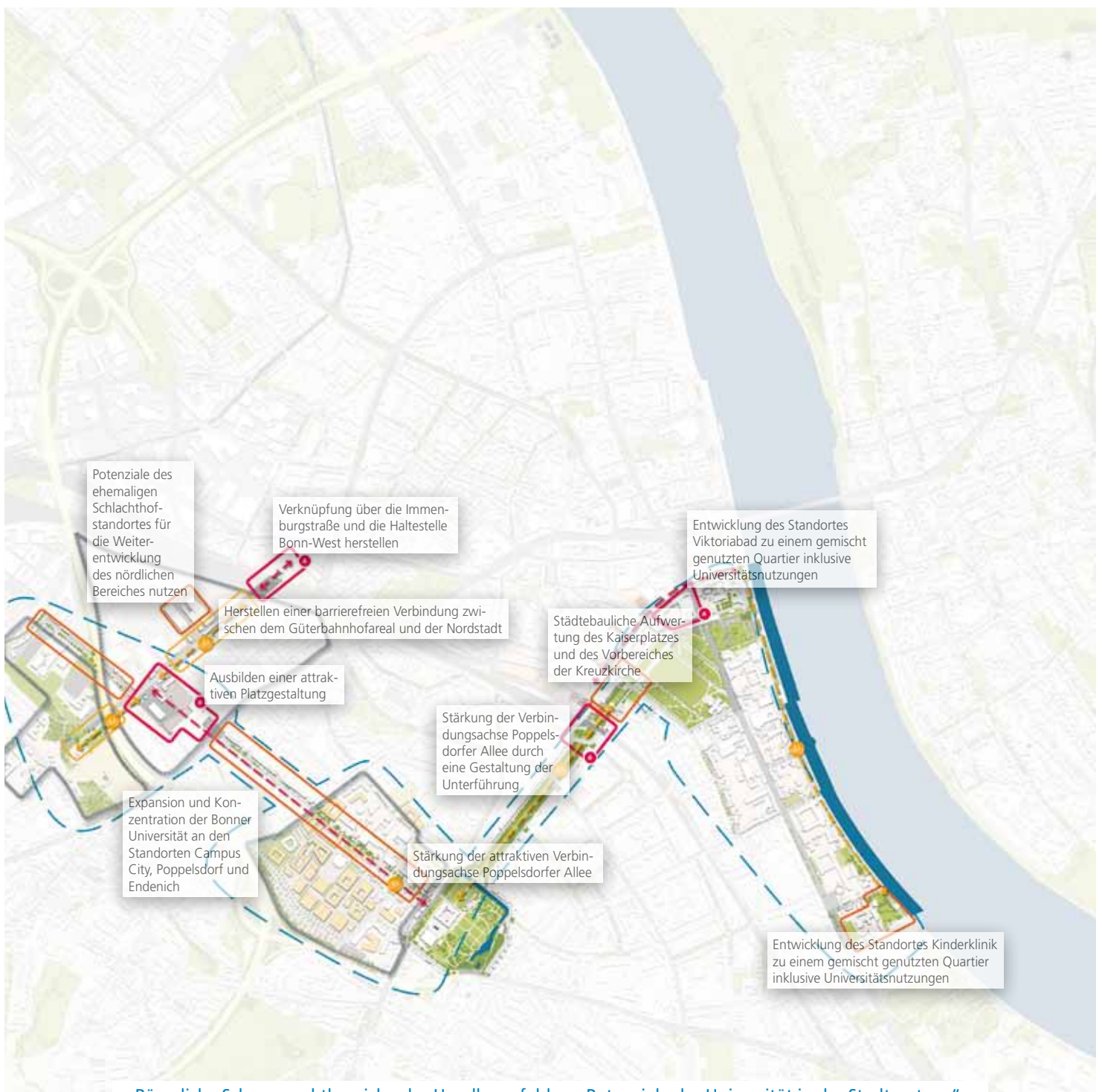
Derzeit bestehen im Uferbereich der **Beethovenhalle** Gestaltungsdefizite, so dass der Bereich seiner repräsentativen Funktion sowie seiner wichtigen stadträumlichen Bedeutung nicht mehr gerecht wird. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind die Freiraumqualitäten im Umfeld der Beethovenhalle zu stärken. Hier sind die Flächen dem denkmalwürdigen Charakter entsprechend aufzuwerten. Um die Verknüpfungswirkung zu verbessern, ist die Verbindung zwischen dem Stiftsplatz, der Beethovenhalle und dem Rhein auszubauen.

Ein weiterer Schwerpunktbereich ist neben der Beethovenhalle auch das **Umfeld der Oper**, wo Defizite in der Gestaltung bestehen. Dort ist das Umfeld neu zu strukturieren und die Verbindung zum Rhein zwischen dem Marktplatz, der Brüdergasse und der Oper aufzuwerten. Auch die **Verknüpfung zwischen dem Bischofsplatz und dem „Alten Zoll“** ist zu verbessern, um einen weiteren attraktiven Zugang zum Wasser anbieten zu können. Der „Alte Zoll“ bietet mit den Resten der historischen Befestigungsanlage und dem Zugang zum Stadtgarten einen touristischen Ankerpunkt, allerdings ist der Zugang zum Rhein in diesem Bereich besonders problematisch, da die Uferpromenade nur über eine Treppenanlage

zu erreichen ist. Auch dieser Bereich ist barrierearm und orientierungssicher zu gestalten, so dass unterschiedliche Nutzergruppen an den Rhein gelangen können.

4.4 „Potenziale der Universität in der Stadt nutzen“

Als einer der besten Wissenschaftsstandorte der Welt wird die Rheinische Friedrich-Wilhelm-Universität ihrem Ruf als traditionsbewusste Forschungsuniversität von internationalem Rang gerecht. Die Lage der Universität inmitten der Bonner City gilt es für die Profilbildung der „Inneren Stadt“ zu nutzen. Angesichts der anstehenden Entwicklungen



Räumliche Schwerpunktbereiche des Handlungsfeldes: „Potenziale der Universität in der Stadt nutzen“



Hauptgebäude der Universität



Standort der Kinderklinik

für den Ausbau der Universitätseinrichtungen besteht die Chance, diese stärker in der Stadtstruktur zu akzentuieren. Unumstritten bindet die Universität nicht nur qualifizierte Einwohnerinnen und Einwohner an die Stadt, sondern ist auch ein wichtiger Motor für den Wirtschafts- und Kulturbetrieb. Für die künftige Entwicklung der Hochschule wurde ein Standortentwicklungskonzept erarbeitet. Im Kern beinhaltet das Konzept eine **Expansion und Konzentration der Einrichtungen und Institute auf vier wesentliche Standorte**. Davon befinden sich drei Campus-Bereiche direkt innerhalb oder im Nahbereich der „Inneren Stadt“:

- der City Campus mit dem Hauptgebäude des Residenzschlosses am Hofgarten,
- der Poppelsdorfer Campus mit seinen Entwicklungspotenzialen um den Bereich nördlich der Carl-Troll-Straße und
- der Endericher Campus auf dem ehemaligen Standort der Immenburg westlich an die „Innere Stadt“ angrenzend.



Koblenzer Tor und Viktoriabad

Für eine stärkere Öffnung der Universität sind räumliche Verflechtungen von Universität und Innenstadt zu stärken. Zur langfristigen Sicherung besteht der Bedarf, erforderliche Raumansprüche für eine Entwicklung des City Campus in der In-

nenstadt vorzuhalten. Die Chancen, die sich mit der Entwicklung des **Viktoriabadareals** in unmittelbarer Nähe zum Hauptgebäude bieten, sind für Expansionsansprüche der Universität mit zu nutzen. Entlang der im Zuge der Universitätsentwicklung entstandenen Achse der Adenauer Allee stehen mit der Aufgabe des **Kinderklinikstandortes** weitere Flächenpotenziale zur Sicherung universitärer Entwicklungen bereit. Für die Bildung komfortabler Wegeverbindungen entlang dieser Achse werden mit der Neugestaltung der Uferpromenade am Rhein, der Sicherung der Freiraumqualitäten am Hofgarten sowie der Erneuerung des Stadtgartens wichtige Impulse gesetzt.

Im Zuge zunehmenden Verkehrsaufkommens zwischen den Campus-Standorten sind neue Konzepte zu entwickeln, wie das **Mobilitätsaufkommen umweltverträglich** gestaltet werden kann. Die Förderung des Radverkehrs wird hier eine zentrale Rolle einnehmen. Dafür sind jedoch Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und in Teilen auch sicherer zu gestalten. Die stadtstrukturell prägende Achse der Poppelsdorfer Allee stellt in diesem Zusammenhang eine qualitätvolle Verbindung zwischen dem Campus Poppelsdorf mit dem City Campus dar. Der Engpass an der **Bahnunterführung der Poppelsdorfer Allee** ist jedoch, durch die Anlage einer zweiten Unterführung als separate Spur für den Radverkehr zu beheben. Ebenfalls zeigt sich für eine komfortable Verbindung die heutige Gestaltung des Scharnierpunktes Kaiserplatzes mit der derzeitigen verkehrlichen Situation als unbefriedigend. Mit einer Herausnahme des Verkehrs im Querungsbereich der Maximilianstraße ebenso wie mit einer Verlagerung des ÖPNV aus der Straße Am Neutor bieten sich räumliche Gestaltungsmöglichkeiten für attraktive, komfortable und sichere Wegeverbindungen in die Innenstadt wie zum Residenzschloss.

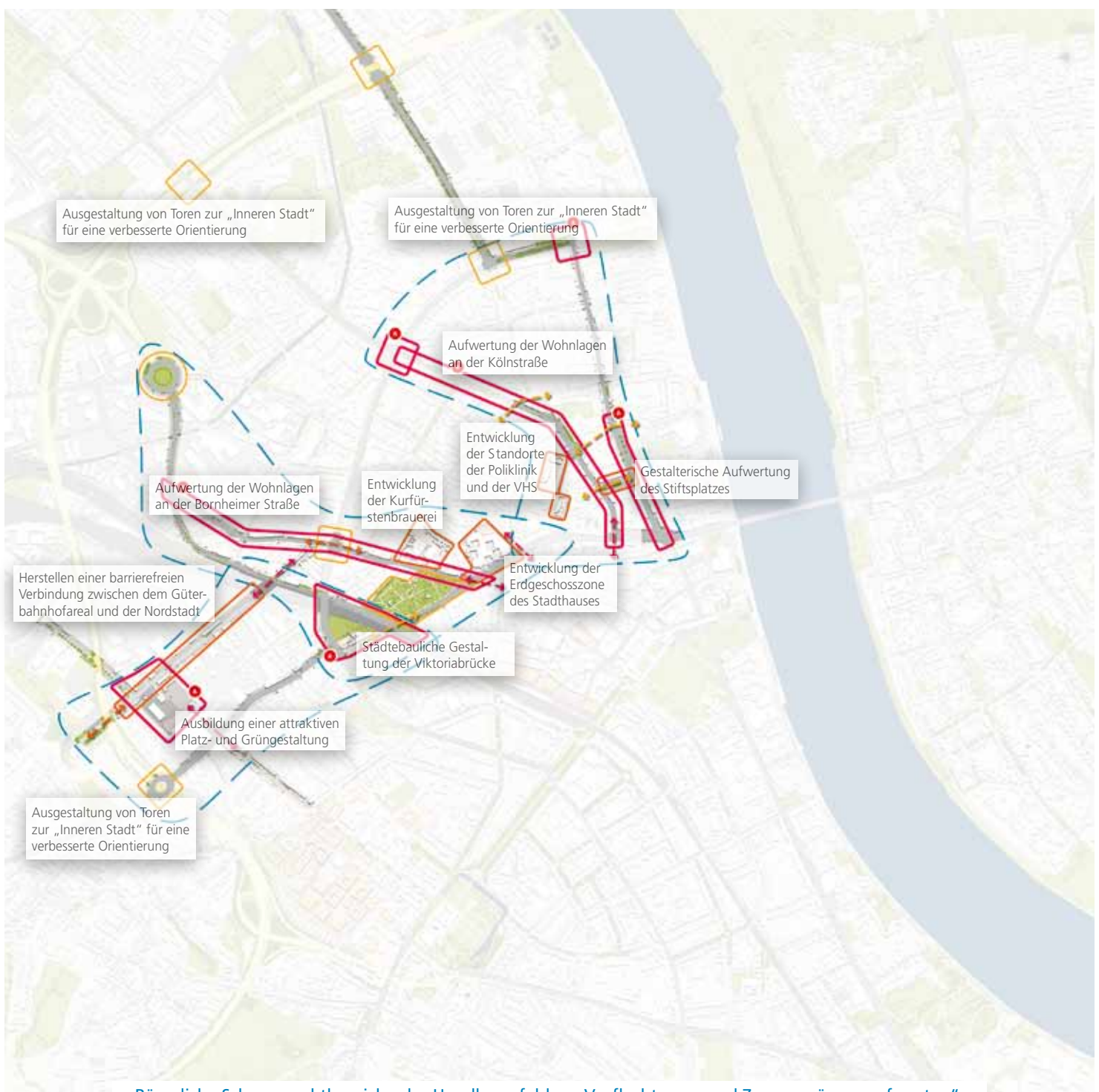
Neben der Verknüpfung dieser Standorte wird künftig entscheidend sein, wie für eine Expansion am Campus Enderich eine komfortable Verbindung für den Rad- und Fußverkehr entwickelt werden kann. Dazu bietet sich mit einer Umstruk-

turierung des **ehemaligen Güterbahnhofsareals** an der Eendenicher Straße eine Vielzahl von Potenzialen. Hintergrund der hier aufgezeigten Entwicklung stellen die historischen Konzeptionen zur Anlage zentraler Achsen dar. Ähnlich der Poppeldorfer Allee sollte eine Achse vom Poppelsdorfer Schloss zum Schloss Brühl errichtet werden, die in der heutigen Stadtstruktur die Nußallee und die Kaufmannstraße darstellen.

In langfristiger Perspektive könnte auf dem Gelände des Güterbahnhofs diese Achse bis zur Immenburgstraße fortgeführt werden. Als Pendant zum Botanischen Garten bietet die Entwicklung des Bereiches eine Aufwertung der Standortadresse des

eher untergenutzten Areal. Aufgrund der Nähe zu den universitären Einrichtungen wären weitere Effekte, neue Nutzungsmöglichkeiten für technologie- und wissensaffine Einrichtungen etablieren zu können. Mit der Bildung neuer Freianlagen wäre eine Steigerung der Umfeldqualitäten zu erzielen.

Auch besteht das Potenzial für die „kreative Szene“ Teilabschnitte offen zu lassen, damit sich dort „kreative Milieus“ bilden können. Mit neuen Querungen im Osten über die Bahntrasse und im Westen über die BAB 565 ließe sich die Standortgunst durch eine verbesserte Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere auch mit der Haltestelle Bonn-West erheblich steigern.



Räumliche Schwerpunktbereiche des Handlungsfeldes: „Verflechtungs- und Zugangsräume aufwerten“

4.5 „Verflechtungs- und Zugangsräume aufwerten“

Wesentliche Zielsetzung in diesem Handlungsfeld ist es, stärkere **Verknüpfungen** zwischen den unterschiedlichen Stadtteilen der „Inneren Stadt“ herzustellen und die Verbindungen in Richtung Innenstadt zu verbessern. Räumliche Mängel konzentrieren sich in der „Inneren Stadt“ vorrangig an den Rändern der Stadtteile, daher sind insbesondere dort Verbindungen aufzubauen und Gestaltungsdefizite im Straßenraum und im öffentlichen Raum auszugleichen. Es gilt, die Potenziale der inneren Peripherien für die Entwicklung der „Inneren Stadt“ zu nutzen. Für einen beispielhaften Umgang werden dazu in diesem Handlungsfeld die nördlichen und westlichen Bereiche der „Inneren Stadt“ näher betrachtet.

Bislang ruft die Bahnlinie zwischen der Weststadt und der Nordstadt eine deutliche Barrierewirkung hervor. Fehlende Übergänge erschweren die Verknüpfung angrenzender Bereiche der „Inneren Stadt“, weshalb neue Querungsmöglichkeiten insbesondere für den Fuß- und den Radverkehr zu entwickeln sind.

Zwischen den Quartieren fehlen vor allem **kleinräumige Verknüpfungen**. So trennt die Oxfordstraße die Innenstadt stark von der Nordstadt ab. Da nicht nur die Oxfordstraße, sondern der gesamte Cityring eine deutliche Barriere in der „Inneren Stadt“ darstellt, ist eine bessere Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt in vielen Teilabschnitten anzustreben. Die verschiedenen Quartiere müssen künftig besser über Verkehrsstrassen hinweg miteinander verknüpft werden. Im Zuge der notwendigen Sanierung der Viktoriabrücke ist es Ziel, eine Anbindung an die Thomastraße zu erzeugen, um eine Verbindung der zentralen Hauptverkehrsstraßen in Ost-West und Nord-Süd Richtung zu erhalten. Um eine verbesserte Orientierung im Straßenraum zu erzeugen, sind Knotenpunkte in der „Inneren Stadt“ auszugestalten. Hauptsächlich geht es dabei um Bereiche, die direkt an der Autobahn 565 liegen oder auch um Teilabschnitte am Hochstaden-, Kaiser-Karl- und Augustusring.

Wie bereits im Handlungsfeld Wohnen beleuchtet, sind die Wohnlagen an der Bornheimer Straße und an der Kölnstraße aufzuwerten, um dem gesamten Wohnumfeld eine neue Attraktivität zu geben. Von der Entwicklung neuer Aufenthaltsqualitäten in diesen Bereichen der In-



Wohnlagen an der Kölnstraße

neren Stadt profitieren nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch Besucherinnen und Besucher der Stadt. Beispielsweise stellt die Bornheimer Straße eine wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und kulturell wie touristisch bedeutsamen Einrichtungen wie dem August-Macke-Haus und dem Bonner Kunstverein dar.

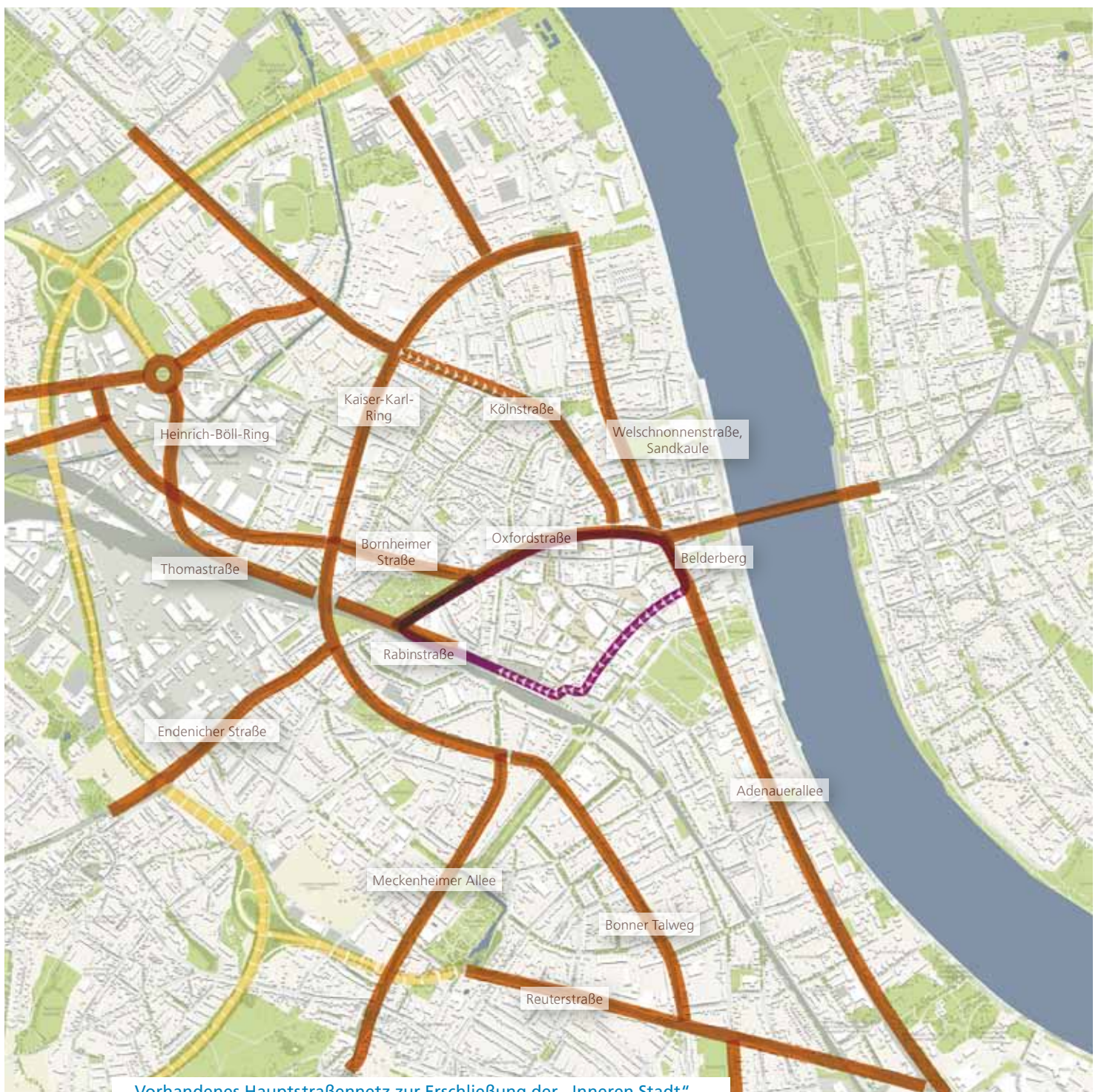
Um die Aufenthaltsqualität in der „Inneren Stadt“ deutlich zu stärken, sind neben Maßnahmen im Straßenraum oder im öffentlichen Raum auch Freiraumqualitäten auszubauen. Insgesamt bestehen in der Nordstadt nur wenig öffentlich nutzbare Parkanlagen oder auch kleinere, grüne Plätze. Einige vernachlässigte Grünräume bedürfen der intensiven Pflege wie z.B. der Alte Friedhof, welcher aufgrund seiner kunsthistorisch wertvollen Grabmäler unter Denkmalschutz steht.

Wichtiger Standort, der direkt in der Verbindung zwischen der Innenstadt und der Nordstadt liegt, ist das Stadthaus Bonn. Um die städtebauliche Situation des Stadthauses zu verbessern und eine gute Anbindung von der Innenstadt an die Nordstadt zu ermöglichen, sind attraktive Nutzungen im Erdgeschossbereich zu etablieren. Weiterhin kann in der Nordstadt die Entwicklung der Standorte der Poliklinik und der VHS durch die Realisierung gemischt genutzter Quartiere einen wesentlichen Entwicklungsschub auslösen. Durch eine Neugestaltung der Grünbereiche können hier neue Verbindungsmöglichkeiten innerhalb der Stadtquartiere entwickelt werden. Die Verbesserung der Verbindungen ist insbesondere mit einer funktionalen Stärkung neuer Entwicklungen in der „Inneren Stadt“ zu betrachten.



August-Macke-Haus an der Bornheimer Straße

5. Erschließung der „Inneren Stadt“



5.1 Der Masterplan und der Verkehrsentwicklungsplan 2020

Die räumlich-funktionale Entwicklung der „Inneren Stadt“ muss Hand in Hand mit ihrer Verkehrsentwicklung gehen. Der zurzeit in der Endabstimmung befindliche Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP 2020) trifft die notwendigen Aussagen zur Verbesserung der Erschließungsqualität bei umweltverträglicher Organisation des Verkehrs für die gesamte Stadt.

„Die Stadt Bonn möchte in Zukunft den in der Stadt fließenden Verkehr umweltverträglicher und nachhaltiger als heute bewältigen. Mit dem VEP 2020 wird ein Konzept für ein integriertes, verkehrssektorübergreifendes Handlungskonzept vorgelegt, dessen Umsetzung dazu beitragen wird, die als Umweltverbund bezeichneten Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV zu fördern und zu stärken. Gleichzeitig soll der MIV weiterhin zur Funktion der Stadt beitragen können. Die vier Verkehrsmittel werden eigenständig behandelt und aufeinander abgestimmt. Wie die vorgeschlagenen Maßnahmen zeigen, soll der ÖPNV weiter entwickelt und dem Fuß- und Radverkehr wieder mehr Gewicht gegeben werden“. (Aus der Kurzfassung des VEP 2020)

Der Masterplan „Innere Stadt“ stützt sich auf die Aussagen des VEP 2020 modifiziert, ergänzt und konkretisiert sie jedoch dort, wo durch Veränderungen des Erschließungssystems der „Inneren Stadt“ wesentliche räumliche und funktionale Qualitätsverbesserungen zu erwarten sind oder neue städtebauliche Entwicklungsperspektiven eröffnet werden können. Deshalb spielen für den Abgleich der Aussagen der beiden Planwerke vorrangig **zwei Fragen** eine zentrale Rolle:

- Wo und wie lassen sich durch Veränderungen des Verkehrsgerüsts Lagequalitäten verbessern, insbesondere zur Stärkung des innerstädtischen Wohnens und der zentralen Funktionen der City?
- Wo sind welche verkehrlichen Vorleistungen zur Verbesserung der Qualitäten im öffentlichen Raum notwendig, um insbesondere die Verbindungen und Verflechtungen zwischen der City und den umliegenden Vierteln attraktiver und komfortabler zu gestalten?

Diese zusammenhängende Auseinandersetzung mit verkehrs- und städtebaulichen Aspekten ist notwendig, wenn für die Entwicklung der „Inneren Stadt“ **wichtige Perspektiven** umgesetzt werden sollen:

- Stärkung des Wohnens in der „Inneren Stadt“, vor allem auch preisgünstiges Wohnens, wofür kleinere wie größere Flächenreserven zu aktivieren sind, die auch bislang belastete Lagen haben,
- Stärkung der City, stadträumlich und funktional, was eine bessere Verknüpfung neuer und alter Handelslagen, Einbindung zentraler kultureller Einrichtungen und Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere in den Randlagen der City bedeutet, und
- Verbesserung der Verknüpfungen der City mit den umliegenden Bereichen der Nord-, Süd- und Weststadt, des Rheinviertels, des Hofgartens sowie des Bahnhofsbereiches.

5.2 Verbesserungen im Erschließungssystem

Der Cityring erweist sich in Teilen als „**neuralgischer Punkt**“ für die attraktive und leistungsstarke Weiterentwicklung der Innenstadt. Wenn die City Ergänzungen in den Handelslagen durch eine Entwicklung des Bahnhofareals, insbesondere jedoch durch die Entwicklung des Viktoriabadareals erfährt, dann gilt es, die vorhandenen und die neuen Lagen qualitativ miteinander zu verknüpfen.

Die weitestgehende **Herausnahme des MIV** im Straßenzug Rathausgasse, Am Hof, Martinsplatz und Wesselstraße kann helfen, den Standort des Viktoriabadareals mit dem Münsterplatz und den angrenzenden Geschäftsbereichen zu verbinden. Überdies erfährt auch die Universität im Schloss eine unmittelbare Verknüpfung mit der City. Und die stadthistorisch wichtige Raumfolge von Münsterplatz, Martinsplatz, Am Neutor und Kaiserplatz lässt sich restriktions- und belastungsfrei gestalten. Der Verkehr am Martinsplatz und am Kaiserplatz kann spürbar reduziert werden, so dass im Zuge einer Neugestaltung



Straße Am Hof

der Straßenbereiche künftig die Potenziale, die der Martinsplatz in der Verbindungsfunktion zwischen den beiden Kirchen Bonner Münster und der Kreuzkirche besitzt, gestärkt werden. Diese Neugestaltung ermöglicht nicht nur das **Herausarbeiten historischer Bezüge** durch eine stärkere Einbindung des Grundrisses der ehemaligen Martinskirche in das Stadtbild, sondern auch eine **Erweiterung des fußläufigen Wegesystems** der Innenstadt zur besseren Anbindung an sowohl den Kaiserplatz als Scharnier zur Poppelsdorfer Allee als auch den Hofgarten und den Stadtgarten als Übergang zum Rhein.

Ähnliche Entwicklungsperspektiven entstehen

auch bei Herausnahme des Cityrings im Bahnhofsbereich. Der gesamte Raum wird übersichtlicher, die Verflechtungen werden erleichtert und für diesen von hohen Ein-, Aus- und Umsteigefrequenzen geprägten Raum gibt es neue, komfortablere Aufenthalts- und Bewegungsmöglichkeiten, vor allem im Bereich des ZOB. Entscheidend bei diesen Überlegungen zur teilweisen Auflösung des zusammenhängenden Cityrings ist, dass alle Parkhäuser der City leicht orientierbar erschlossen werden können, dass der Bahnhof weiterhin eine gute und schnelle Erreichbarkeit besitzt und dass der verbleibende Teil des Cityrings in der Lage ist, die notwendige, verkehrliche Funktionalität (z.B. Anlieferung City oder Busverkehr) sicherzustellen.

Die in der Karte dargestellten Indizes korrelieren mit den Projektnummern der Projekt- und Maßnahmenliste, die dem Anhang dieses Berichtes zu entnehmen ist.



Räumliche Schwerpunktbereiche für die Entwicklung des CITYBOGENS



Verkehr in der Straße Am Neutor

len. Aus diesen Erwägungen heraus ist die Idee entstanden, **den Cityring durch einen neuen „Citybogen“ zu ersetzen**. Denn erfahrungsgemäß muss ein Verkehrsring nicht vollständig sein, um seine Funktion zu erfüllen. Konkret bedeutet dies, dass die Rathausgasse, die Straße Am Hof, der Martinsplatz, die Wesselstraße, die Straße Am Hauptbahnhof und die Maximilianstraße für den MIV gesperrt werden, nicht jedoch für den ÖPNV, den Radverkehr und den Anliefer- und Anwohnerverkehr.

Die Auswirkungen dieser Verkehrsmaßnahmen auf das innerstädtische Stellplatzangebot und die Erreichbarkeit der **Parkhäuser** sind recht gering. Mit 13 Parkhäusern und rund 4000 Stellplätzen erweist sich die Parkraumsituation schon heute als gut. Für deren Erschließung ist der Cityring nicht zwingend. Unter den gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen ist einzig für die Marktplatz-Parkgarage eine Abhängigkeit gegeben. Im Zuge der verkehrlichen und stadträumlichen Auseinandersetzung hat sich gezeigt, dass mit der möglichen Errichtung einer

Tiefgarage auf dem Areal des Viktoriabades sowie im Bahnhofsumfeld das gegebene Stellplatzangebot künftig verbessert würde. Die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage unter dem Marktplatz ist neu zu organisieren, weil auch dies eine notwendige Voraussetzung für die Umsetzung des „Citybogens“ ist. Eine Möglichkeit besteht in der unterirdischen Verknüpfung mit einer künftigen Tiefgarage unter dem Viktoriabadareal, unmittelbar erschlossen vom Belderberg. Die Bahnhofsgarage kann von Norden über die Rabinstraße erschlossen werden.

Die Führung der Buslinien in Richtung ZOB muss geändert werden, um höhere Aufenthaltsqualität in der Straße Am Neutor zu entwickeln. Künftig besteht für den Busverkehr nur noch die Möglichkeit, über die Wesselstraße auf den neu zu ordnenden ZOB zu gelangen.

Für eine Reduzierung des MIV vor dem Bahnhofsbereich muss geprüft werden, ob die Südunterführung für den MIV geschlossen werden kann. Durch ein **Ausbilden von drei Erschließungsschleifen** ist das Erreichen des Bahnhofes sichergestellt:

- im östlichen Bereich des Hauptbahnhofes: Am Hofgarten, Hans-Iwand-Straße und Fritz-Tillmann-Straße,
- im südlichen Bereich des Hauptbahnhofes: Colmanstraße, Meckenheimer Allee, Quantiusstraße und Poppelsdorfer Allee sowie
- im westlichen Bereich des Hauptbahnhofes: Rabinstraße und Thomas-Mann-Straße.

Für die Umsetzung des „Citybogens“ ist eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen vom Belderberg über den Bertha-von-Suttner-Platz Richtung Westen erforderlich. Welche Möglichkeit dafür ergriffen wird, bedarf der näheren Untersuchung. Die Verkehrsbelastung der Bornheimer Straße (zwi-



bestehende Situation



künftige Situation

Lage und Erschließung der Parkhäuser



Kreuzungsbereich Belderberg mit dem Bertha-von-Suttner-Platz



Blick von der Viktoriabrücke auf die Thomastraße

schen Am Alten Friedhof, Berliner Platz und Ellerstraße) ist ein Handicap für die Stabilisierung und Entwicklung des Wohnens in der westlichen Nordstadt. Im östlichen Teil der Nordstadt, im ehemaligen Rheinviertel, führen die Belastungen auf der Kölnstraße, der Sandkaule, der Römerstraße und der Welschnonnenstraße zu einer ähnlichen Problematik, die nicht nur die Wohnqualität dämpft, sondern auch Einfluss auf die kleineren Geschäfts- und Versorgungslagen in diesem Bereich hat.

Für die Bornheimer Straße könnte der weitgehend im engen Abstand parallel verlaufende Straßenzug Heinrich-Böll-Ring und Thomastraße eine wesentliche Entlastung bringen, wenn von dort die Viktoriabrücke und damit die westlich der Bahn gelegenen Stadtteile erreichbar wären. Ein Schlüsselprojekt ist deshalb der **Bau eines Kreisverkehrs** im Bereich Thomastraße, Rabinstraße, Am Alten Friedhof mit einer von dort neben den Bahngleisen geführten Rampe auf die Viktoriabrücke. Dieses konzeptionell und technisch bereits ausgereifte Projekt kann

im Rahmen der ohnehin erforderlichen Brückensanierung (ab 2013) kurzfristig umgesetzt werden.

Unter dieser Voraussetzung lässt sich der südöstliche Abschnitt der Bornheimer Straße (zwischen Am Alten Friedhof, Berliner Platz und Hochstadenring und Viktoriabrücke) wirksam beruhigen und umgestalten. Auch im nördlichen Abschnitt (zwischen Hochstadenring, Viktoriabrücke und Ellerstraße) lässt sich die Belastung mit Ausnahme der notwendigen Gewerbeerschließung reduzieren. Dies eröffnet im Umfeld der Bornheimer Straße neue Entwicklungschancen, gegebenenfalls auch für bislang nicht aktivierte Areale wie das Gelände der ehemaligen Kurfürstenbrauerei. Der fast parallele Verlauf der unteren Kölnstraße mit dem Straßenzug Sandkaule, Welschnonnenstraße und Römerstraße bietet die Chance, gegebenenfalls durch die Einrichtung von Einbahnstraßen oder anderen verkehrslenkenden Maßnahmen zu einer Entlastung und damit zu Entwicklungsmöglichkeiten zu kommen.



Zielsetzungen der verkehrlichen Verbesserung



Maßnahmen zur Verbesserung der Doppellerschließung



Berliner Platz



Oxfordstraße

5.3 Weitere Verkehrsprojekte

Da im Bereich des **Stadthaus** die Barrierewirkung des Cityrings besonders spürbar ist, sind dort **attraktive Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und den Radverkehr** zu entwickeln. Diese Neugestaltungen des Straßenraums sind im Zusammenhang mit der generellen Umgestaltung des Umfeldes des Stadthaus zu betrachten. Nicht nur der Querungspunkt Oxfordstraße an der Verbindung Thomas-Mann-Straße und Maxstraße, sondern auch die Haltestelle Stadthaus bedarf einer Umgestaltung. Die Wegebeziehungen zwischen der City und dem Stadthaus und darüber hinaus über die Maxstraße in die Nordstadt sind hochgradig frequentiert.

Um diese Beziehung zu entlasten und die Aufenthaltsqualitäten im direkten Umfeld des Stadthaus deutlich zu steigern, ist eine **Verkehrsberuhigung in der Maxstraße** vorgesehen, was auch eine Neugestaltungschance für den Straßenraum in diesem Bereich bedeutet. Die Herausnahme des Linksabbiegers in die Maxstraße im Bereich des Berliner Platzes eröffnet ebenfalls neue Gestaltungs- und Organisationsmöglichkeiten, wenn es gelingt, die Garage unter dem Stadthaus von Westen her über eine verkehrsberuhigte Bornheimer Straße zu erschließen. Insgesamt ist dies eine Chance, bei einer Umgestaltung des heutigen Sockels des Stadthaus mit einer innerstädtischen Nutzung,

gegebenenfalls mit Einzelhandel, der Maxstraße ein neues Gesicht und der wichtigen Verbindung in die Nordstadt mehr räumliche und funktionale Qualität zu geben. Eine neue Bebauung entlang der Maxstraße anstelle des heutigen Sockels des Stadthaus sollte von einem neuen, kleinen Platz an der Ecke mit der Weiherstraße bis zum Berliner Platz die Maxstraße als Stadtraum neu fassen und sich in der Höhe an der gegenüberliegenden Bebauung orientieren.

Im Zusammenhang mit einer Aufwertung von Straßenräumen zur stärkeren Anbindung an den Rhein sind im Verlauf des **Belderbergs** attraktive Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zu entwickeln. Dabei stellt die Verknüpfung zwischen dem Marktplatz und dem Standort der Oper eine erste wichtige Verbindung an den Rhein dar. Insbesondere ist die Brüdergasse inklusive der Unterführung umzubauen und neu zu gestalten.

Eine weitere Verknüpfungen stellen die Rathausgasse, die Rheingasse und die Franziskanerstraße bzw. die Konviktstraße dar. Diese Verbindung ist ebenfalls gestalterisch aufzuwerten, stellt sie doch den direkten Bezug von der Fußgängerzone mit dem historischen Rathaus zum Rhein her. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit eine Reduzierung oder auch Herausnahme des Verkehrs in den Straßen entlang des Rheinuferes möglich ist.

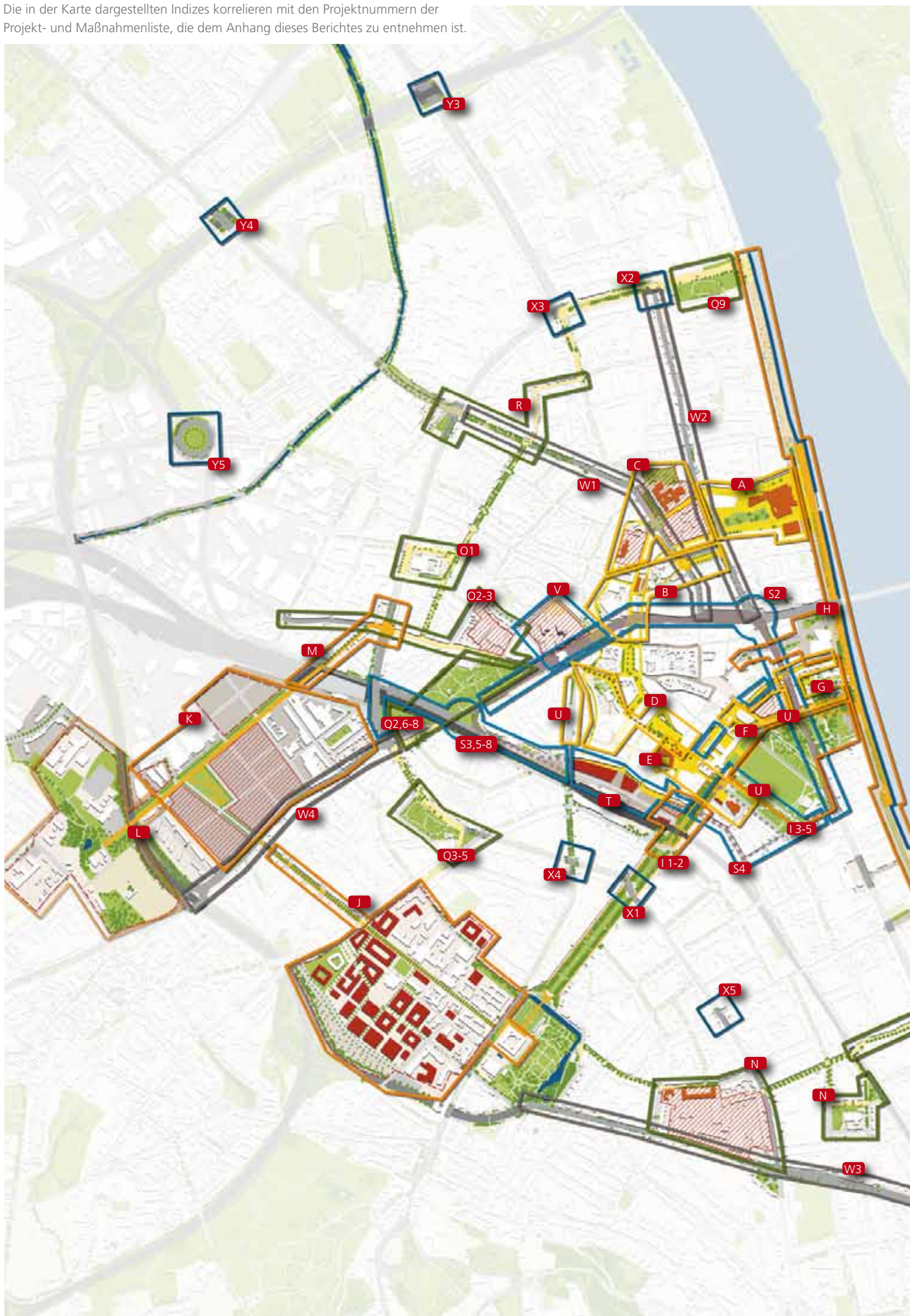


Maxstraße



Skizze zur Entwicklung der Maxstraße

Die in der Karte dargestellten Indizes korrelieren mit den Projektnummern der Projekt- und Maßnahmenliste, die dem Anhang dieses Berichtes zu entnehmen ist.





6. Gesamtdarstellung Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Zuordnung der Projektbündel

Leitmotiv „Urbanes C“

- A** Beethovenhalle und Umfeld
- B** Stiftsplatz und Verflechtungen
- C** Neues Wohnen in der Nordstadt
- D** Bonner City
- E** Verbindung Münster und Kreuzkirche
- F** Viktoriabad und Umfeld
- G** Gassen zum Rhein

Leitmotiv „Bonner Promenaden“

- H** Rheinpromenade und näheres Umfeld
- I** Achse der Poppelsdorfer Allee
- J** Achse Nußallee, Kaufmannstraße
- K** Achse Immenburgstraße
- L** Verbindung Campus Endenich
- M** Verbindung Nord- und Weststadt

Leitmotiv „Grüne Trittsteine“

- N** Ermekeilkaserne und Umfeld
- O** Macke - Viertel
- P** Kinderklinik
- Q** Das Grüne Rückgrat
- R** Verknüpfung zum Rheindorfer Bach

Citybogen

- S** Verbesserung der Erschließungsqualität
- T** Bahnhofsumfeld
- U** Ausweitung der Bonner City
- V** Stadthaus

Stadteinfahrten

- W** Stadteinfahrten
- X** Orientierungspunkte der Inneren Erschließung
- Y** Orientierungspunkte der Äußeren Erschließung

7. Die Leitmotive der Stadtentwicklung

Die in der Karte dargestellten Indizes korrelieren mit den Projektnummern der Projekt- und Maßnahmenliste, die dem Anhang dieses Berichtes zu entnehmen ist.



Räumliche Schwerpunkte für die Entwicklung des Leitmotives URBANES C



Vorbereich der Stiftskirche



Perspektive Vorbereich der Stiftskirche

Die Spuren der historischen Entwicklung Bonns sind mittlerweile an vielen Stellen in der „Inneren Stadt“ verwischt. Ein Großteil der Projekte zur Entwicklung der „Inneren Stadt“ lassen sich räumlichen Motiven zuordnen, die die historischen Prägungen wieder erinnerbar und erlebbar machen und sie weiterentwickeln sollen. Die Motive wirken wie „Klammern“, die die einzelnen Projekte in ihre räumlich-funktionalen Zusammenhänge bringen.

In drei prägnanten Leitmotiven der Bonner Stadtstruktur werden die zahlreichen Projekte der fünf Handlungsfelder zusammengeführt: Das „Urbane C“ betont den Verlauf der ehemaligen Stadtbefestigung, „Bonns Promenaden“ erweitern das stadträumlich prägnante Band der Poppelsdorfer Allee zu einem Promenaden-Geviert und „Grüne Trittsteine“ zeigt die Verknüpfungen zwischen kleinen Grünanlagen und Plätzen. Allen Motiven ist gemeinsam, dass sie am Rhein beginnen und enden und damit einen Beitrag dazu leisten, die Stadt erlebbar an den Rhein zu führen.

7.1 „Urbanes C“

Das Leitmotiv „Urbanes C“ verbindet die öffentlichen Räume – Plätze, Straßen, Gassen – entlang der ehemaligen Wallanlage, verknüpft öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und bezieht neue Entwicklungsstandorte ein, beginnend an der

Beethovenhalle über die Theater- und Kasernenstraße, das Sterntor, den Münster- und Martinsplatz, das Umfeld des Viktoriabades bis hin zum Rhein. Es verklammert auch die City mit dem ehemaligen Rheinviertel, das heute wegen der starken Zäsur der Oxfordstraße nicht mehr als Teil der früheren umwallten Stadt wahrgenommen wird. Im nördlichen Abschnitt ist die **Beethovenhalle** mit ihrem Freiraum auf dem Areal der ehemals nördlichen Bastion des Festungsringes die erste Station des Leitmotivs. Die Umgebung der Beethovenhalle zeigt erhebliche Gestaltungsdefizite. Dieser Raum wird so seiner funktionalen und stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht. Das Umfeld der Beethovenhalle ist deshalb unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes städtebaulich aufzuwerten und die Beethovenhalle funktional zu ertüchtigen.

In der Umgebung der Beethovenhalle gilt es, auch den **Stiftsplatz** und den **Wilhelmsplatz** aufzuwerten und die Verbindungen zum Rhein attraktiver zu gestalten. Diese Maßnahmen dienen nicht nur einem besseren Bild der öffentlichen Räume, sondern sollen auch die Lagequalitäten in diesem Bereich anheben. Denn es gibt hier ein erhebliches Entwicklungspotenzial an Flächen im Zuge von Umstrukturierungen. Das ehemalige St. Johanes-hospital an der Kölnstraße wird in ein ambulantes Gesundheitszentrum umgenutzt. Der dort vorhandene Grünraum sollte geöffnet und zudem



Martinsplatz / Am Neutor



Perspektive Martinsplatz / Am Neutor

aufgewertet werden. Der Standort Zahnklinik / Finanzamt kann mittelfristig in ein gemischt genutztes Quartier umgestaltet werden. Auch die Standorte der Poliklinik und der **VHS an der Wilhelmstraße** sind im Zuge einer Entwicklung der Flächen für neue Wohn-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen zu nutzen.

Ein Abbau stadträumlicher Barrierewirkungen des Cityrings wird durch eine Optimierung von Querungspunkten an der Oxfordstraße für den Fuß- und Radverkehr erreicht. Südlich des Cityrings stellen die Teilräume des Budapester Platzes und die Verbindung zwischen dem Bonner Münster und der Kreuzkirche Entwicklungsschwerpunkte dar. In Kombination mit dem Neubau der Sparkasse ist eine gestalterische Aufwertung des Grünbe-

reiches an der Budapester Straße erstrebenswert. Außerdem sollte bei Realisierung des Hauses der Bildung auch der Mülheimer Platz gestärkt werden. Entlang des ehemaligen Walls (Anna-, Florentinus- und Cassiusgraben) können mit Vorrang für die dortigen Bewohnerinnen und Bewohner Ruhe- und Erholungsbereiche ausgebildet werden.

Das **Bonner Münster** ist in seiner kulturellen Bedeutung hervorzuheben und deutlicher in das „Stadterlebnis Bonn“, in die Ruheangebote jenseits des „Trubels“ einzubeziehen. Bei Umbau des Münster-Ladens ist künftig auf direktem Wege ein neuer Zugang zum mittelalterlichen Kreuzgang der Münster-Basilika gegeben. Als Verbindungsglied zwischen der Innenstadt, der Poppelsdorfer Allee und dem Hofgarten gilt es, den Martinsplatz ne-



Entwicklungsperspektive: VHS Wilhelmstraße / Stiftsplatz



Am Hof



Perspektive Am Hof

ben dem Bonner Münster städtebaulich aufzuwerten, um auch seine historische Bedeutung stärker herauszustellen. Mit Auflösung des Cityrings ist eine Stärkung der Verbindungen und eine Umgestaltung des Platzbereiches möglich.

nicht zu beeinträchtigen. Zudem gilt es, attraktive Zugänge an den Rhein im Umfeld des Viktoriabadareals anzulegen. Eine Stärkung der Zugänglichkeit zum Rhein ist sowohl durch die Umgestaltung der Verbindung Rathaus- und Rheingasse als

Durch die Neugestaltung des **Vorbereiches der Kreuzkirche** im Zuge der Errichtung des neuen Kirchenpavillons entstehen in diesem Teilbereich neue Aufenthaltsqualitäten. Die Herausnahme des Verkehrs in der Straße Am Neutor ermöglicht, die beiden bedeutenden Kirchen – das Bonner Münster und die Kreuzkirche – wieder stärker in Beziehung zu setzen und den Raum zwischen ihnen zu gestalten. Auch das kurfürstliche Schloss profitiert von der Verkehrsberuhigung. Das Gebäude und vor allem die dort ansässige Universität erhalten einen unmittelbaren Bezug zur City und eine gewachsene Rolle als Verbindungsglied zwischen der City und dem Hofgarten und Stadtgarten.



Kaiserplatz als Verbindung zwischen City und Hofgarten

Das nah gelegene **Viktoriabadareal** bietet Potenziale, in ein Quartier mit gemischter Nutzung, mit Einzelhandel im Erdgeschoss, universitären, Wohn- und weiteren Nutzungen in den Obergeschossen umgestaltet zu werden. Die Raumkanten der neuen Bebauung sollte die historischen Konturen an der Franziskanerstraße aufnehmen und in der Höhe sollte sich die Bebauung an der unmittelbaren Umgebung orientieren, um die Stadtsilhouette

auch durch eine Umgestaltung der Verbindung Franziskaner- und Konviktstraße zu realisieren. Die Rathausgasse und die Franziskanerstraße können zukünftig die Fußgängerbereiche erweitern. Den südlichen Abschluss des „Urbanen C“ bildet der „Alte Zoll“ mit seinem Umfeld, dessen Zugänglichkeit im Umfeld barrierefrei zu gestalten ist.



Stockenstrasse



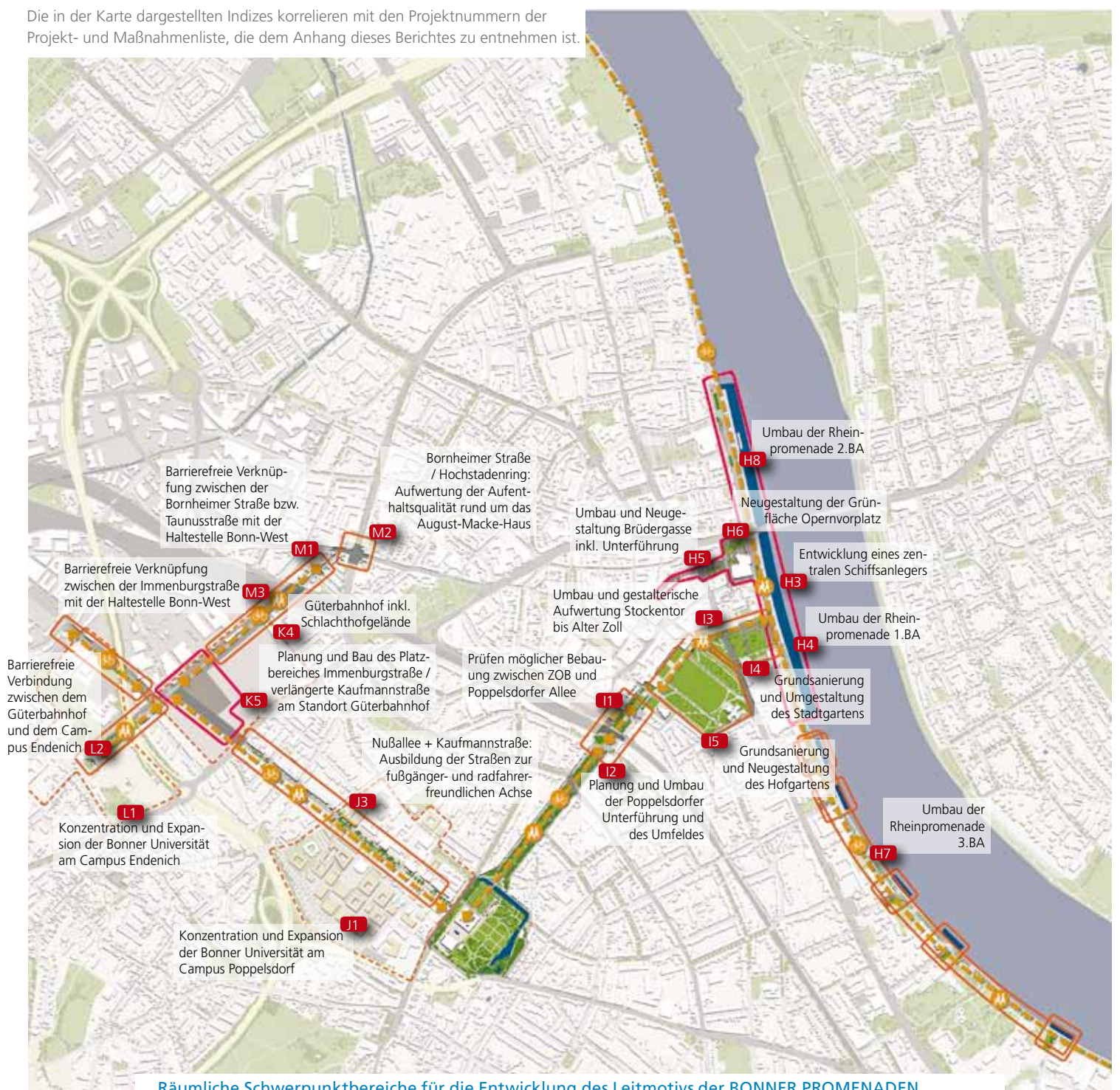
Perspektive Stockenstrasse

7.2 „Bonner Promenaden“

Mit den „Bonner Promenaden“ soll das im Stadtbild einprägsame und unverwechselbare Band der Poppelsdorfer Allee als Motiv aufgenommen und weiterentwickelt werden. Es dient dazu, neue „gute Adressen“ in den unterschiedlichen Arealen der Stadt zu entwickeln, die trotz ihrer zentralen Lage peripheren Charakter haben. Zugleich verbinden die „Bonner Promenaden“ die heutigen und künftigen Universitätsstandorte in der Stadt prägnant und leicht orientierbar. Mit der über die Endericher Straße fortgesetzten Nußallee wird die historische Idee der zweiten auf das Poppelsdorfer Schloss ausgerichteten Achse auf-

genommen. Denn Residenz und Hofgarten, Poppelsdorfer Schloss und Allee waren Teil einer über die Stadtgrenzen reichenden Gesamtkonzeption der Verbindung der historischen kurfürstlichen Schlösser. Die fortgesetzte Nußallee kann Rückgrat der Entwicklungsstandorte der Universität in Poppelsdorf und Enderich werden. Eine in späteren Entwicklungsphasen zusätzliche Allee in der Lage der heutigen Immenburgstraße auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs kann Impuls für städtebauliche Entwicklungen sein, die der zentralen Lage des Geländes gerecht werden. Zusammen mit der innerstädtischen Rheinpromenade entsteht so ein Promenaden-Geviert, das den Rhein in die Überlegungen mit einbezieht.

Die in der Karte dargestellten Indizes korrelieren mit den Projektnummern der Projekt- und Maßnahmenliste, die dem Anhang dieses Berichtes zu entnehmen ist.



Räumliche Schwerpunktbereiche für die Entwicklung des Leitmotivs der BONNER PROMENADEN



Perspektive Poppelsdorfer Unterführung



Poppelsdorfer Unterführung

Direkt am **Rhein** zeigen sich einige Defizite, da die Rheinpromenade in weiten Teilen nur unzureichend gestaltet ist. Auch fehlen attraktive Verbindungen an den Rhein, was die Zugänglichkeit für unterschiedliche Nutzergruppen deutlich erschwert. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf die Aufwertung und Gestaltung des Rheinufer und der Rheinpromenade und auf die Wege zum Rhein zu legen. Einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verknüpfung leistet die Stärkung der Zugänglichkeit des Rhein zwischen dem Bischofsplatz und dem Alten Zoll. Der Durchgang der Universität an der Stockenstraße bekommt somit eine besondere Bedeutung und kann als ein Eingangstor zur City dienen.

Am östlichen Ende des Hofgartens stand früher das kurfürstliche Zollhaus zur Erhebung des Rheinzolls, der „Alte Zoll“. Die Eckbastion der ehemaligen Stadtbefestigung bietet heute immer noch einen Blick über den Rhein und das Siebengebirge. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde der Hofgarten in Richtung „Alter Zoll“ erweitert, woran sich heute der Stadtgarten anschließt. Der Stadtgarten liegt direkt am Rhein und ist durch einen Biergarten und einen Musikpavillon ein be-

liebter Treffpunkt in der Stadt. Diese besonderen Aufenthaltsqualitäten des Hofgartens und Stadtgartens sind langfristig zu stärken.

Die Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität ist auf mehrere Standorte in der Stadt verteilt. Bedeutend ist die Verbindung zwischen der Residenz und dem Poppelsdorfer Schloss. Die Poppelsdorfer Allee ist Teil der Universitätsinfrastruktur geworden und muss auch dieser Funktion gerecht werden. Dies bedarf vor allem einer ansprechenden Gestaltung der Poppelsdorfer Unterführung für den Fuß- und insbesondere den Radverkehr. Eine Verbreiterung der Unterführung in Form getrennter Spuren für den Fuß- und Radverkehr gliedert künftig den zentralen Eingangsbereich der Poppelsdorfer Allee. Die Beruhigung der Straße Am Neutor und die Gestaltung des Kaiserplatzes verbessern zusätzlich den Auftakt dieses wichtigen Stadtraumes.

Eine Verbindung mit ähnlichem Charakter und Aufgaben wird auch in der fortgesetzten Nußallee und Kaufmannstraße zur Verknüpfung des Campus Poppelsdorf und des Campus Endenich gesehen. Im Zuge einer **Entwicklung des Gü-**



Perspektive Kaiserplatz / Kreuzkirche



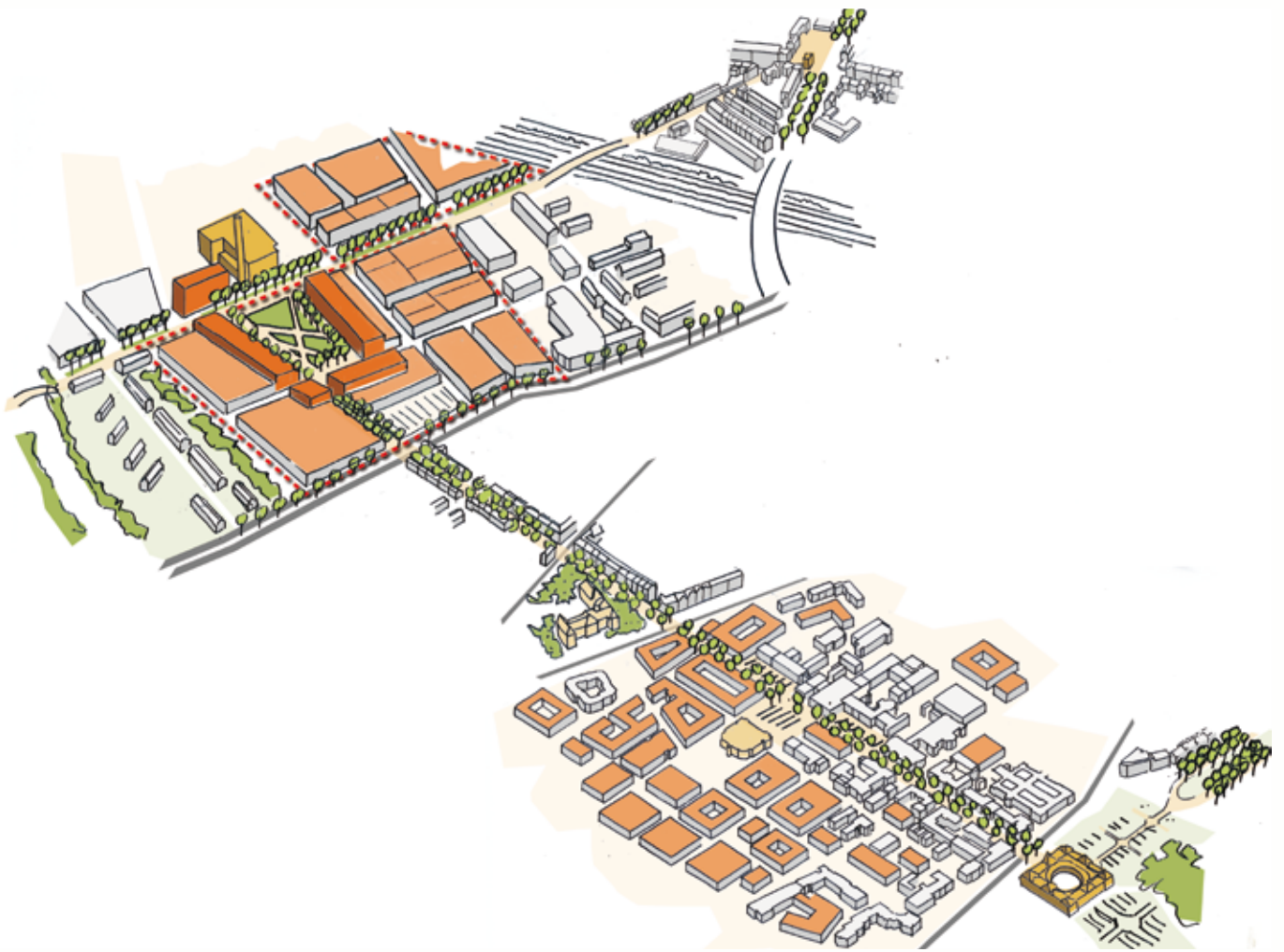
Kaiserplatz mit Blickrichtung Poppelsdorfer Allee

terbahnhofareals ist ein attraktiver Grün- und Platzbereich als Pendant zum Botanischen Garten und als Abschluss der neuen Achse zu entwickeln. Dieser Platz, dessen exakte Dimensionen in späteren Planungen noch zu bestimmen sind, soll in erster Linie eine neue, gute Adresse begründen. Dafür bedarf es künftig auch einer räumlich und gestalterisch qualitätvollen Gebäudefassung. Für eine optimale Erreichbarkeit des Campus Enderich sind barrierefreie Verbindungen zwischen dem Campus und dem Güterbahnhofareal für den Fuß- und Radverkehr zu erzeugen. Der Campus Enderich ist zu einem attraktiven Standort – ebenso wie der Campus Poppelsdorf – mit hohen Gestaltungsqualitäten zu entwickeln. Es gilt, sowohl

städtische Dichte als auch hohe Freiraumqualitäten zu realisieren, wozu ein freiraumplanerisches Gestaltungskonzept für den westlich unmittelbar an die BAB 565 angrenzenden Bereich erarbeitet werden sollte. Die „Bonner Promenaden“ stellen auf diese Weise die Standorte der Universität – den Campus City, den Campus Poppelsdorf und den Campus Enderich – in einen stadträumlichen Zusammenhang und bieten die Chance, für **Neuansiedlungen von universitätsnahen Forschungs-, Entwicklungs- und Dienstleistungseinrichtungen** „gute Adressen“ zu erzeugen. Dies kann helfen, das Bild der Stadt Bonn als Universitätsstadt deutlicher stärker im Bewusstsein der Menschen zu verankern.



Entwicklungsperspektive: Kaiserplatz



Achse Nußallee / Kaufmannstraße

Um das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs besser mit seiner Umgebung zu vernetzen und seiner zentralen Lage gerecht zu werden, ist eine räumlich prägnante und komfortable Verbindung in die Nordstadt umzusetzen. Dabei kann eine Verknüpfung über die Immenburgstraße und die Haltestelle Bonn-West hergestellt werden. Endpunkt dieser Verbindung ist der Kreuzungsbereich Hochstadtenring / Bornheimer Straße, welcher ein neu gestaltetes Umfeld des Macke-Hauses bedeutet, mit einem neuen „Durchgang“ zur Stadt von dort aus in Richtung umgestalteter Bornheimer Straße.

7.3 „Grüne Trittsteine“

Die „Grünen Trittsteine“ stärken die wichtigen Verbindungen zwischen den in der „Inneren Stadt“ Bonns vorhandenen Grün- und Freiräumen und verknüpfen diese zu einem Gesamtgefüge. Zudem sollen damit die Qualitäten in den Wohnquartieren durch Aufwertung wohnungsnaher Freiräume gesteigert werden. Es sollen Kristallisationspunkte in den Wohnquartieren ausgebildet werden, in de-

nen sich die Bewohnerinnen und Bewohner gerne aufhalten. Diese besonderen Orte des innerstädtischen Freiraumangebotes gilt es, zu einem durchgehenden Freiraumsystem zu verknüpfen und dabei auch kleinere Grünräume mit einzubeziehen. Im **nördlichen Bereich** der „Inneren Stadt“ finden die „Grünen Trittsteine“ ihren Anfang in der Grünanlage um den Römerkran, die direkt am Rhein liegt. Derzeit wird dieser Raum nur wenig wahrgenommen und genutzt. Eine gestalterische Aufwertung des Grünbereichs wird empfohlen.

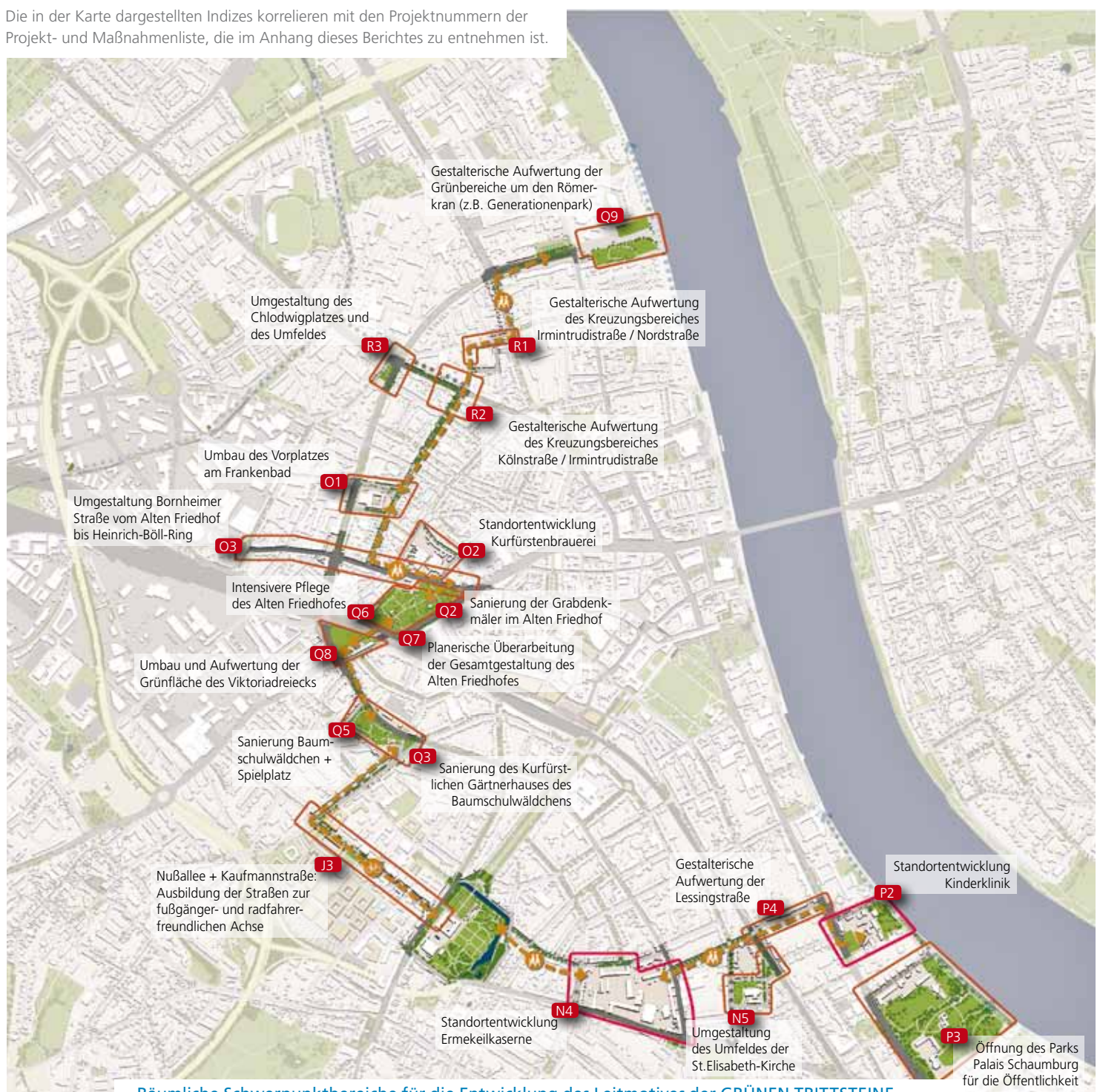
Weitere Potenziale in der Nordstadt bieten der **Chlodwigplatz und seine Umgebung** im Kreuzungsbereich Kölnstraße / Adolfstraße. Hier sind Umgestaltungen und Aufwertungen möglich. Attraktive Wegeverbindungen zum Jüdischen Friedhof sollten entwickelt werden. Der Masterplan sieht eine neue Grünverbindung beginnend am Jüdischen Friedhof in Richtung Augustusring bis zum Kreuzungsbereich an der Graurheindorfer Straße vor. An der Kreuzung wird der Weg in Richtung Süden entlang der Graurheindorfer Straße geführt und schließlich in die Nordstraße, Irmintrudisstraße

bis zum Kreuzungsbereich Kölnstraße / Adolfstraße gelenkt. Auch der Grünzug des **Rheindorfer Baches** sollte an die neuen „Trittsteine“ der Nordstadt angebunden werden, weil Wasser im Nahbereich der Wohnstandorte immer auch ein besonderes Erlebnis bietet. Im südlichen Verlauf der Adolfstraße liegt das Frankenbad, dessen Vorplatz künftig neu zu gestalten ist, so dass in diesem Bereich neue Gestalt- und Verweilqualitäten entstehen können.

Im direkten Verknüpfungsbereich zwischen der Nordstadt, der Innenstadt und der Weststadt liegt der **Alte Friedhof**, der für die Stadt Bonn

eine wichtige Bedeutung besitzt. Aufgrund seiner kunst- und gartenhistorisch wertvollen Grabanlagen steht der Alte Friedhof unter Denkmalschutz. Allerdings sind seine Qualitäten im Laufe der Jahre deutlich gesunken, weshalb der Alte Friedhof oftmals nicht mehr als Rückzugsraum in der „Inneren Stadt“ wahrgenommen wird. Deshalb gilt es, den Alten Friedhof einschließlich seiner Vorbereiche und Eingangssituationen zu sanieren. Ein Aufwertung des Alten Friedhofs in Kombination mit einer Grüngestaltung des Viktoriadreiecks kann neue Freiraumqualitäten in diesem Verknüpfungsraum erzeugen, die dazu beitragen, Weststadt, Nordstadt und City attraktiv zu verbinden.

Die in der Karte dargestellten Indizes korrelieren mit den Projektnummern der Projekt- und Maßnahmenliste, die im Anhang dieses Berichtes zu entnehmen ist.



Räumliche Schwerpunktbereiche für die Entwicklung des Leitmotives der GRÜNEN TRITTSTEINE



Alter Friedhof



Hauptgebäude der Ermeikeilkaserne

Im direkten Umfeld des Viktoriadreiecks liegt, dem Wittelsbacherring in Richtung Süden folgend, das **Baumschulwäldchen**. Auch das Baumschulwäldchen ist Teil der kurfürstlichen Gesamtanlage, dessen ursprüngliche Nutzung in der Bereitstellung von exotischen Bäumen für die kurfürstlichen Gärten und Alleen bestand. Im Zusammenhang mit den Stadterweiterungen wurde das Areal umgebaut, so dass ein kleiner Park mit einer großen Wiesenfläche erhalten geblieben ist. Für das unmittelbare Wohnumfeld vor allem aber für die gartenhistorische Bedeutung ist die Gestaltung dieser Grünanlage ein Gewinn. Die Begrünungen der wichtigen Straßenräume des Wittelsbacher Rings, der Endericher Straße und der Nußallee und Kaufmannstraße stellen ergänzende Maßnahmen dar, das „grüne Bild“ dieser Stadträume in ihrer Gestaltungswirkung zu verbessern.

Im weiteren Verlauf der „Grünen Trittsteine“ schließt sich an die Nußallee der Botanische Garten an, welcher heute Teil der Universität ist. Dieser kann als Verknüpfungsglied mit der Südstadt

dienen und Studierenden und Bewohnerinnen und Bewohner der Südstadt einen Erholungsraum in unmittelbarer Nähe bieten.

Als ein besonderes Potenzial der Bonner Südstadt ist der Standort der **Ermeikeilkaserne** zu nennen, da er im Zuge einer Entwicklung die Möglichkeit für neue Wohn-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen bietet. Auch sind kulturelle Nutzungen an dem Standort anzusiedeln, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu erzeugen und neue Grün- und Freiräume auszubilden. Für eine verbesserte Verknüpfung der unterschiedlichen Freibereiche in der Bonner Südstadt sind die Lessingstraße und auch die Arndtstraße aufzuwerten. Das Umfeld der St. Elisabeth-Kirche ist in den Kontext mit einzu beziehen. Den südlichen Abschluss der „Grünen Trittsteine“ bildet der Standort der Kinderklinik, der im Zuge einer Entwicklung zu einem gemischt genutzten Quartier mit Wohn-, Büro- und Dienstleistungs- und Universitätsnutzungen weitere, öffentlich zugängliche, attraktive Freiraumqualitäten mit Bezug zum Rhein zu bieten hat.



Vorbereich des Frankenbades



Stabsgebäude der Ermeikeilkaserne

8. Planungskultur und Verfahren zur Projekt- und Standortentwicklung

Bonn besitzt eine gute Tradition in der Planungskultur, die durch **Dialogbereitschaft, offene Verfahren** und **Wettbewerbswesen** geprägt ist. Daran gilt es, bei der Konkretisierung der wichtigen Projekte der Standortentwicklung und der Gestaltung öffentlicher Räume anzuknüpfen.

Für die Entwicklung wichtiger Standorte, ob sie kurzfristig ansteht wie beispielsweise für das Areal des Viktoriabades oder ob sie sich auf mittlere oder längere Sicht als Aufgabe stellt wie beispielsweise für die Ermeikeilkaserne oder das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes, bedarf es eines Pakets von Verfahren und Arbeitsschritten, das die Gewähr für eine gute Qualität bietet. Dies gilt in ähnlicher Weise für die Gestaltung öffentlicher Räume in der „Inneren Stadt“, die aufgrund ihrer Bedeutung im Stadtgefüge auch ein hohes Maß an Qualität verlangen. Wohlwissend, dass jeder Standort aufgrund spezifischer Akteurskonstellationen, unterschiedlicher städtebaulicher und immobilienwirtschaftlicher Rahmenbedingungen und verschiedener Entwicklungschancen sein eigenes, maßgeschneidertes Paket an Qualifizierungsverfahren und -maßnahmen braucht, werden einige generelle Hinweise gegeben.

Dialog und Konkurrenz sind nach wie vor zwei wichtige Merkmale von Qualität erzeugenden und sichernden Verfahren. Qualität entsteht nicht automatisch. Einerseits hilft dabei der Diskurs, das offene Gespräch zwischen den jeweiligen Projektbeteiligten, der Austausch von Qualitätsvorstellungen und Umsetzungserfahrungen. Andererseits bedarf es auch der Konkurrenz von Ideen, dem „Ringeln“ um die besten Lösungen für die jeweiligen Aufgabenstellungen. Unterschiedliche Lösungen offen diskutieren, auf ihre Vor- und Nachteile hin bewerten und dann eine Auswahl treffen zu können, ist aller Erfahrung nach ein wichtiger Baustein eines qualitätsorientierten Prozesses, dem der Wettbewerbs- oder Konkurrenzgedanke zugrunde liegt.

Zunächst ist es deshalb ratsam, für die einzelnen Entwicklungsstandorte jeweils maßgeschneiderte „**Runde Tische**“ mit den entsprechenden Schlüsselakteuren einzurichten, um die wesentlichen Entwicklungsperspektiven und Verfahrensschritte zu erörtern und abzustimmen. Die „Runden Tische“ sollen aber auch dazu dienen, die Grundeigentümer auf eine nachhaltige und stabile Entwicklung der „Inneren Stadt“ zu verpflichten. Denn wenn es gelingen soll, auf den wesentlichen Entwicklungsstandorten in der „Inneren Stadt“ eine Palette unterschiedlicher Nutzungen und vor allem Wohnnutzung auf einem guten städtebaulichen und architektonischen Niveau zu realisieren, dann müssen dafür auch die adäquaten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gegeben sein. Insbesondere den öffentlichen Grundeigentümern, dem Bund und dem Land, wird man Rahmenbedingungen, die eine vielfältige, stadtverträgliche und stabile Entwicklung versprechen, abverlangen müssen. Dies gilt dann beispielsweise für die Entwicklung des Standortes der Ermeikeilkaserne oder auch der Kinderklinik.

Auch wenn die Entwicklung des Areals des ehemaligen Güterbahnhofes nur auf längere Sicht und schrittweise erfolgen kann, kann auch dies ein Fall für die frühzeitige Einrichtung eines „Runden Tisches“ zur sukzessiven Weiterentwicklung sein. Hierbei geht es weniger um die Verständigung auf Umsetzungsbedingungen im Detail. Im Vordergrund steht vielmehr die Diskussion der Entwicklungsperspektiven dieses großen Areals und der zugehörigen Prozessgestaltung mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, der ansässigen Unternehmen, der Stadtwerke, der Universitätsverwaltung, weiterer Interessensvertreter sowie der Eigentümerinnen und Eigentümer, gegebenenfalls in Form von offenen Zukunftswerkstätten.

Die frühzeitige Einrichtung „Runder Tische“ mit Schlüsselakteuren, je nach Fall auch unter zusätzli-

cher Einbindung von Initiativ- und Bürgergruppen, kann eventuell auch als Modellvorhaben konzipiert werden. Denn im Rahmen des aktuellen Programms „Innovationen für Innenstädte“ als Teil der Initiative „Weißbuch Innenstadt“ der Bundesregierung werden geeignete Wege zur Mobilisierung und Entwicklung innerstädtischer Standorte gesucht.

Die Verständigung mit den Grundeigentümern setzt voraus, dass auf der Basis **immobilienwirtschaftlicher Expertisen** und **erster Testentwürfe** eine realistische Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere des Nutzungsspektrums für die jeweiligen Standorte vorliegt. Diese Ersteinschätzung soll auch verhindern helfen, dass in der Öffentlichkeit nicht einlösbare Erwartungen entstehen.

Diese immobilienwirtschaftlichen und städtebaulichen Anhaltspunkte für die Standortentwicklung sind dann auch die geeignete Grundlage für die **Auslobung konkurrierender Verfahren** jeglicher Art, sei es das Spektrum der unterschiedlichen Architektur- und Städtebauwettbewerbe oder die mittlerweile auch breite Palette verschiedener Ausschreibungsverfahren für Liegenschaften. Entscheidend ist dabei, dass die wichtigen Standorte für die Entwicklung der „Inneren Stadt“ jeweils maßgeschneiderte Verfahren erfahren, die aber allesamt eine Entscheidungsmöglichkeit zwischen Alternativen und ein gutes Maß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit garantieren sollten.

Die Erfahrung lehrt, dass konkurrierende Verfahren dann wirkungsvoll sind, wenn die Aufgabenstellungen die notwendige Präzision besitzen und durch entsprechende Beschlusslagen abgesichert sind. Wettbewerbsverfahren können aber auch dazu dienen, die Bandbreite möglicher Lösungen im Vorlauf einer zu präzisierenden Aufgabenstellung aufzuzeigen. Dann übernehmen sie die Rolle

der Testentwürfe. Dies ist dann eine geeignete Vorgehensweise, wenn es noch nicht um konkrete Realisierungen geht, sondern wenn möglichst auch im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern generelle Lösungsmöglichkeiten zur Diskussion gestellt werden sollen.

Bei **Investorenauswahlverfahren** ist erfahrungsgemäß entscheidend, dass die städtebauliche und architektonische Qualität, die Qualität der Nutzungen, das Kaufpreisangebot und weitere wirtschaftliche Konditionen gleichermaßen Kriterien der Auswahl sind. Orientierung könnte dafür beispielsweise das Verfahren des „Wettbewerblichen Dialogs“ nach EU-Vergaberecht bieten, auch wenn es einer sorgfältigen Vorbereitung bedarf und recht aufwändig ist, bei dem die Möglichkeit besteht, im Dialog mit den unterschiedlichen Bietern die jeweiligen Bebauungs- und Nutzungsvorschläge schrittweise auf ein vergleichbares Qualitätsniveau anzuheben, bevor die eigentliche Angebotsphase eröffnet wird. Investorenauswahlverfahren mit einem gewichtigen städtebaulichen Anteil könnten beispielsweise beim Viktoriabadareal, bei der Ermeiklkaserne, auch wenn der Bund dafür die Regie hat, und bei den Sockelzonen des Stadthauses Anwendung finden.

Der jeweilige Grad an präzisen Vorgaben, das Maß an Offenheit und der Umfang an öffentlichem Dialog im Verfahren sind jeweils fallbezogen zu entscheiden. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes des Stiftsplatzes kann beispielweise in einem offenen, dialogorientierten, werkstattähnlichen Wettbewerbsverfahren ermittelt werden. Die Umgestaltung der wichtigen öffentlichen Räume der City hingegen, zum Beispiel für den Kaiser- und Martinsplatz sollte Ergebnis von Wettbewerbsverfahren mit klaren Vorgaben sein. Dies muss allein schon der stadträumlichen und -historischen Bedeutung dieser öffentlichen Räume geschuldet sein.

Als weitere Bausteine der Planungskultur gilt es auch, neben den Verfahren zur Standortentwicklung und Gestaltung öffentlicher Räume über die Verfahrensorganisation zu einigen wichtigen Themen nachzudenken.

Dazu könnte gehören, ein umfassendes **Flächenmanagement** und eine **Flächenbörse** mit Beteiligung privater Liegenschaftseigentümerinnen und -eigentümer im Wohn- wie auch im gewerblichen Bereich zu etablieren, um frühzeitig brach fallende Flächen und leer stehende Gebäude zu identifizieren. Auch dies könnte ein Modellvorhaben im Rahmen des Programms „Innovationen für Innenstädte“ als Teil der Initiative „Weißbuch Innenstadt“ sein.

Zu empfehlen ist auch die Einrichtung eines „Runden Tisches“ mit der Wohnungswirtschaft im Rahmen des gesamtstädtischen Wohnkonzeptes zur Entwicklung einer Förderstrategie **innerstädtischer Wohnstandorte** mit dem Ziel der bedarfs- und marktgerechten Wohnungsangebote im Bereich der „Inneren Stadt“ Bonn.

Auch die Einrichtung eines **Verfügungsfonds** für die Etablierung kommunaler Wettbewerbe mit dem Ziel, Anreize für private Investitionen in die bestehende Gebäudesubstanz zu schaffen und beispielhafte Lösungsansätze aufzuzeigen – bei-

spielsweise die Durchführung eines Fassadenwettbewerbs für vorbildlich durchgeführte Sanierungsmaßnahmen zur energetischen Ertüchtigung von Bestandsgebäuden, ist zu überlegen.

Ebenso sollte über die Initiierung von **Immobilienstandortgemeinschaften** zur Aktivierung gemeinschaftlichen Engagements nachgedacht werden, beispielsweise für folgende Bereiche: Kölnsstraße, Mackeviertel und die überwiegend in Eigentum geführten Geschäftslagen in der Innenstadt. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass die Immobilienstandortgemeinschaften dann gut funktionieren und die notwendige Zahl an Grundeigentümern aktivierbar ist, wenn ohnehin schon eine Investitionsbereitschaft vorliegt. Dort, wo das Zusammenwirken von öffentlicher Hand und privater Wirtschaft am notwendigsten ist, laufen die Prozesse mitunter recht zäh. Auch hier ist der intensive Dialog erforderlich.

Für derartige Aktivitäten bietet das Bund-/Länderprogramm der „Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren“ und auch des „Stadtumbaus“ die entsprechende Kulisse der Städtebauförderung. Insgesamt zeigen die Bund-/Länderprogramme auf, dass für die Qualitätssteuerung der Stadtentwicklung das organisatorische und kommunikative Engagement der Städte für eine nachhaltige Stadtentwicklung ebenso bedeutsam ist wie das investive Engagement.

9. Ausblick

Mit Erstellung des Planwerkes ist der Prozess des Masterplanes längst noch nicht abgeschlossen, denn die Realisierung der im Plan benannten Ziele, Strategien, Projekte und Maßnahmen bedarf der weiteren Verständigung und Konkretisierung.

Zunächst ist es Ziel, den Masterplan als übergeordnetes, integriertes und durch einen Beteiligungsprozess qualifiziertes Planungskonzept in Form eines politischen Grundsatzbeschlusses zu verabschieden. Da nur durch die (finanzielle) Unterstützung des Bundes und des Landes eine Umsetzung der von der Stadt Bonn getragenen Projekte und Maßnahmen möglich sein wird, ist angestrebt, Städtebaufördermittel zu beantragen. Für die Realisierung des Masterplans Innere Stadt sind entsprechende Ressourcen finanzieller aber auch personeller Art sicherzustellen.

Neben den notwendigen politischen Beschlüssen ist zur Umsetzung der benannten Ziele auch die Mitwirkung der Stadtgesellschaft erforderlich. Öffentliche Akteure aus Politik und Verwaltung tragen in Ausübung ihres Auftrages Impulse zur städtebaulichen Weiterentwicklung der „Inneren Stadt“ bei, diese sind aber mit denen der Stadtgesellschaft abzugleichen. Die Umsetzung des Masterplanes ist daher an einen gemeinsamen Prozess geknüpft. Erste Ideen und Vorschläge zu Beiträgen aus der Stadtgesellschaft wurden bereits im vierten

und vorerst letzten öffentlichen Forum benannt. Der Aktivierungsprozess muss nachhaltig fortgeführt und koordiniert werden.

Denkbare Verfahren, die einer Zusammenarbeit bedürfen, könnten beispielsweise in Form von Wettbewerben, Machbarkeitsstudien oder interdisziplinären Werkstattverfahren für Schwerpunktprojekte organisiert werden. Ziel sollte es dabei sein, den Diskurs zur Stadtentwicklung unter Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit weiterzuführen. Projekte, die allein auf private Initiative und Investitionen zurückgehen, sind auf die Vereinbarkeit mit den Zielen des Masterplanes zu prüfen. Um eine dauerhafte Qualitätssicherung zu gewährleisten, könnte sich die Verstetigung und regelmäßige Einbindung der Begleitgruppe oder die Einrichtung einer Lenkungsgruppe als sinnvoll erweisen.

I. Anhang: Arbeitsgrundlagen

Die nachfolgenden Quellen beziehen sich auf die wesentlichen Unterlagen, die zur Erarbeitung des Masterplanes herangezogen wurden.

Darüber hinaus sind zahlreiche Gespräche geführt worden, aus denen sich weitere wichtige Informationen für den Masterplan ergeben haben.

Aus diesem Grund erhebt die nachfolgende Quellenübersicht keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Acocella, Dr. Donato – Stadt und Regionalentwicklung 2006: Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Bundesstadt Bonn, Entwurf. Lörrach

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2011: BBSR-Berichte KOMPAKT: Zurück in die Stadt oder: Gibt es eine neue Attraktivität der Städte? Bonn

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2011: Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin, Bonn

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2010: Werkstatt: Praxis Heft 69 – Kommunale Konzepte: Wohnen. Bonn

Bundesstadt Bonn 2001: Integriertes Handlungskonzept Bonn Innenstadt. Bonn, Dortmund

Bundesstadt Bonn 2004: Klimaschutz in Bonn (1999-2004). Bonn

Bundesstadt Bonn 2010: Fahrrad-Hauptstadt 2020: Bonn – Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs. Bonn

Die Oberbürgermeisterin der Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt 2008: Bonner Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Bonn

Die Oberbürgermeisterin der Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt, Amt für Stadtgrün 2010: Bonn: Stadt zum Rhein – Gestaltungshandbuch. Bonn

Die Oberbürgermeisterin der Bundesstadt Bonn, Planungsamt, Presseamt 2008: Gestaltungsoffensive Innenstadt – Handbuch zur Gestaltung von Fassaden, Werbeanlagen und Außengastronomie. Bonn

Deutscher Städtetag, Fachkommissionen Stadtentwicklungsplanung und Stadtplanung 2006: Strategien für den öffentlichen Raum – Ein Diskussionspapier. Köln, Berlin

koelnInstitut iPEK – Projektentwicklung, Evaluation, Kommunikation 2009: Wohnenswertes Bonn – Wer will wie wo wohnen in Bonn? Köln

Ministerium für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen, Referat Öffentlichkeitsarbeit 2009: 1. Der demografische Wandel in Nordrhein-Westfalen, Daten und Fakten. Duisburg

Netzwerk Innenstadt NRW 2010: Kurs Innenstadt NRW – Positionen, Ansprüche und Forderungen aus dem Netzwerk Innenstadt NRW. Münster

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn 2008: Hochschulentwicklungsplan. Bonn

Stadt Bonn 2011: Verkehrsentwicklungsplan Bonn – Schlussbericht. Bonn, Herzogenrath, München

Bildnachweis

Fotografien des Stadtplanungsamtes:
S.4, S. 37 unten, S.41, S.43 links, S.45 unten

Schrägluftbilder des Presseamtes der Stadt Bonn:
S.11, S.15, S.19, S.21, S.25

scheuens + wachten, Dortmund:
Alle Bilder, Grafiken und Pläne soweit nicht anders
gekennzeichnet



II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Proj.- Nr.	Name des Projektbündels / Projektname	Leitmotive		
		Urbanes C	Promenaden	Grüne Trittsteine
A	Beethovenhalle und Umfeld			
A 1	Ertüchtigung der Beethovenhalle	•		
A 2*	Entwicklung von Konzepten zur denkmalwürdigen Aufwertung der Grünflächen an der Beethovenhalle und der Verbesserung der Einbindung der Beethovenhalle in die Umgebung	•		
A 3	Aufwertung der Grünflächen rund um die Beethovenhalle unter Beachtung der denkmalrechtlichen Belange	•		
A 4	Projektentwicklung / Umgestaltung Studentenwohnheim Erzberger Ufer	•		
B	Stiftsplatz und Verflechtungen			
B 1*	Durchführung eines dialogorientierten Werkstattverfahrens zur Umgestaltung des Stiftsplatzes	•		
B 2	Umbau und Neugestaltung des Stiftsplatzes	•		
B 3	Standortentwicklung VHS Wilhelmstraße	•		
B 4	Verlagerung des Stadtmuseums und der jüdischen Gedenkstätte (z.B. VHS Wilhelmstraße oder Neubau)	•		
B 5	Umbau Fußgängerüberweg über die Oxfordstraße an der Wilhelmstraße und Kasernenstraße	•		
C	Neues Wohnen in der Nordstadt			
C 1	Standortentwicklung Johanneshospital	•		
C 2*	Durchführung eines Gutachterverfahrens zur Standortentwicklung der Poliklinik	•		
C 3	Standortentwicklung Poliklinik	•		
C 4	Umbau und Neugestaltung Wilhelmsplatz	•		
C 5	Standortentwicklung Zahnklinik	•		
C 6	Standortentwicklung Finanzamt	•		
C 7	Städtebauliche Aufwertung der Blockinnenbereiche Gymnicher Hof, Marthashof u.a.			
D	Bonner City			
D 1	Umbau des Mülheimer Platzes	•		
D 2	Sanierung des Münsterplatzes	•		
D 3	Haus der Bildung: 2. BA (Stadtmuseum und jüdische Gedenkstätte)	•		
D 4	Städtebauliche Aufwertung der Grünfläche am Windeckbunker	•		
E	Verbindung Münster und Kreuzkirche			
E 1*	Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs zur Umgestaltung der Platz- und Straßenräume Am Hof, Martinsplatz, Am Neutor, Kaiserplatz	•		
E 2	Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes Martinsplatz und Am Neutor	•		
E 3	Städtebauliche Einbindung des Vorplatzes der Kreuzkirche	•		
E 4	Grundsanierung und Umgestaltung des Kaiserplatzes	•		

* = Vorbereitende Planungsleistungen zur Qualifizierung des Projektes
 ./ = Initiierung des Projektes ist aufgrund der Trägerschaft kommunal nur bedingt beeinflussbar

Verbindungen	Bedeutung in der Umsetzung des Gesamt- konzeptes	Umsetzungszeitraum			Trägerschaft		
		kurzfristig 2013 - 17	mittelfristig 2018 - 22	langfristig 2023 - 27	Stadt Bonn	andere öffentliche Akteure	Private
	A	•			•		
		•			•		
	A	•			•		
		•			•	•	
		•			•		
		•			•		
•	A	•			•		
	A	•			•		•
		•			•		
•		•			•		
		./.				•	
					•	•	
	A	./.				•	
•				•	•		
				./.		•	
				./.		•	
	A	•			•		•
		•			•		
•	A	•			•		
•		•			•		
		•			•		
•			•		•		
		•			•		
•		•			•		
•	A	•			•		•
•	A	•			•	•	
•				•	•	•	

II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Proj.- Nr.	Name des Projektbündels / Projektname	Leitmotive		
		Urbanes C	Promenaden	Grüne Trittsteine
F	Viktoriabad und Umfeld			
F	1* Durchführung eines Investorenauswahlverfahrens als Wettbewerblicher Dialog	•		
F	2 Standortentwicklung Viktoriabad („Viktoriacarée“)	•		
F	3 Umgestaltung der Franziskanerstraße	•		
F	4 Umbau und gestalterische Aufwertung Bischofsplatz / Stockenstraße	•		
G	Gassen zum Rhein			
G	1 Umbau der Überwege Rathausgasse und Rheingasse	•		
G	2 Umgestaltung der Rheingasse	•		
G	3 Umgestaltung der Konviktstraße	•		
H	Rheinpromenade und näheres Umfeld			
H	1* Nutzungskonzept für die Rheinpromenade (Außergastronomie, Freibereiche, usw.)		•	
H	2* Verkehrskonzept für die Rheinpromenade (Änderung Verkehrsführung Uferstraßen)		•	
H	3 Entwicklung eines zentralen Schiffsanlegers		•	
H	4 Umbau der Rheinpromenade: Abschnitt Erste Fährgasse, Alter Zoll bis südlich Kennedybrücke (Bereich Innenstadt)		•	
H	5 Umbau und Neugestaltung Brüdergasse inkl. Unterführung		•	
H	6 Neugestaltung der Grünfläche Opernvorplatz bis nördliche Kapuzinerstraße		•	
H	7 Umbau der Rheinpromenade: Abschnitt Erste Fährgasse bis Dahlmannstraße (Bereich Südstadt), inklusive Neugestaltung der Platzbereiche als Zugänge zum Rhein: Schaumburg-Lippe-Straße, Tempelstraße, Zweite Fährgasse, Dahlmannstraße		•	
H	8 Umbau der Rheinpromenade: Abschnitt nördlich Kennedybrücke bis Rosental (Bereich Beethovenhalle)		•	
I	Achse der Poppelsdorfer Allee			
I	1 Prüfen möglicher Bebauung zwischen ZOB und Poppelsdorfer Allee / Ausschreibung		•	
I	2 Planung und Umbau der Poppelsdorfer Unterführung und des Umfeldes		•	
I	3 Umbau und gestalterische Aufwertung Stockentor bis Alter Zoll		•	
I	4 Grundsanie rung und Umgestaltung des Stadtgartens		•	
I	5 Grundsanie rung und Neugestaltung des Hofgartens		•	
J	Achse Nußallee, Kaufmannstraße			
J	1 Konzentration und Expansion der Bonner Universität am Campus Poppelsdorf		•	
J	2 Herstellen einer Anbindung des Campus Poppelsdorf an die BAB		•	
J	3 Nußallee + Kaufmannstraße: Planung + Umbau der Kreuzungsbereiche, Ausbildung der Straßen zur fußgänger- und radfahrerfreundlichen Achse		•	

* = Vorbereitende Planungsleistungen zur Qualifizierung des Projektes
 ./ = Initiierung des Projektes ist aufgrund der Trägerschaft kommunal nur bedingt beeinflussbar

Verbindungen	Bedeutung in der Umsetzung des Gesamt- konzeptes	Umsetzungszeitraum			Trägerschaft		
		kurzfristig 2013 - 17	mittelfristig 2018 - 22	langfristig 2023 - 27	Stadt Bonn	andere öffentliche Akteure	Private
		•			•		
	A	•			•		•
•		•			•		•
•	A	•			•		
•			•		•		
•			•		•		
•			•		•		
•		•			•		
•		•			•		
		•					•
•	A	•			•		
•		•			•		
•			•		•		
•			•		•		
•	A		•		•		
		•			•		•
•	A	•				•	
•	A		•		•		
•			•		•		
•				•	•		
	A	./.				•	
•		•			•	•	
•	A		./.		•	•	

II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Proj.- Nr.	Name des Projektbündels / Projektname	Leitmotive		
		Urbanes C	Promenaden	Grüne Trittsteine
K	Achse Immenburgstraße			
K	1* Einrichtung eines Runden Tisches zur Entwicklung des Güterbahnhof Areals und des Schlachthofgeländes		•	
K	2* Erarbeitung einer immobilienwirtschaftlichen Expertise für die Entwicklung des Güterbahnhof Areals und des Schlachthofgeländes		•	
K	3* Durchführung eines dialogorientierten Wettbewerbsverfahrens zur städtebaulichen Entwicklung des Güterbahnhof Areals und des Schlachthofgeländes		•	
K	4 Standortentwicklung Güterbahnhof inkl. Schlachthofgelände		•	
K	5 Planung und Bau des Platzbereiches Immenburgstraße / verlängerte Kaufmannstraße am Standort Güterbahnhof		•	
L	Verbindung Campus Endenich			
L	1 Konzentration und Expansion der Bonner Universität am Campus Endenich		•	
L	2 Entwicklung einer barrierefreien Verbindung zwischen dem Standort Güterbahnhof und dem Campus Endenich		•	
M	Verbindung Nord- und Weststadt			
M	1 Planung und Bau einer barrierefreien Verknüpfung zwischen der Bornheimer Straße bzw. Taunusstraße mit der Haltestelle Bonn-West		•	
M	2 Bornheimer Straße / Hochstadenring: Planung + Umbau des Kreuzungsbereiches, Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum rund um das August-Macke-Haus		•	
M	3 Planung und Bau einer barrierefreien Verknüpfung zwischen der Immenburgstraße mit der Haltestelle Bonn-West		•	
N	Ermekeilkaserne und Umfeld			
N	1* Einrichtung eines Runden Tisches zur Entwicklung des Areals der Ernekeilkaserne			•
N	2* Erarbeitung einer immobilienwirtschaftlichen Expertise zur Entwicklung des Areals der Ernekeilkaserne			•
N	3* Durchführung eines städte- und hochbaulichen Wettbewerbs zur Neunutzung des Standortes			•
N	4 Standortentwicklung Ernekeilkaserne			•
N	5 Umgestaltung des Umfeldes der St. Elisabeth-Kirche			•
O	Macke - Viertel			
O	1 Umbau des Vorplatzes am Frankenbad			•
O	2 Standortentwicklung Kurfürstenbrauerei			•
O	3 Umgestaltung Bornheimer Straße vom Alten Friedhof bis Heinrich-Böll-Ring			•
P	Kinderklinik			
P	1* Fortführung des Dialogs zur Entwicklung des Geländes der Kinderklinik / Organisation eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens			•
P	2 Standortentwicklung Kinderklinik			•
P	3 Öffnung des Parks Palais Schaumburg für die Öffentlichkeit			•
P	4 Gestalterische Aufwertung der Lessingstraße			•

* = Vorbereitende Planungsleistungen zur Qualifizierung des Projektes
 ./ = Initiierung des Projektes ist aufgrund der Trägerschaft kommunal nur bedingt beeinflussbar

Verbindungen	Bedeutung in der Umsetzung des Gesamt- konzeptes	Umsetzungszeitraum			Trägerschaft		
		kurzfristig 2013 - 17	mittelfristig 2018 - 22	langfristig 2023 - 27	Stadt Bonn	andere öffentliche Akteure	Private
		•			•	•	•
		•			•	•	•
			•		•	•	•
	A		•		•	•	•
•	A		•		•		•
	A	./.				•	
•			•		•	•	
•		•			•	•	
•	A	•			•		
•	A			•	•	•	
		•			•	•	
		•				•	
		•			•	•	
	A	./.				•	
		./.				•	•
	A	•			•		
		./.					•
•	A	•			•		
			•		•	•	•
	A		./.			•	
•		./.				•	
•			•		•		

II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Proj.- Nr.	Name des Projektbündels / Projektname	Leitmotive		
		Urbanes C	Promenaden	Grüne Trittsteine
Q	Das Grüne Rückgrat			
Q 1	Stärkung der Grünverbindungen durch geeignete Maßnahmen, Planung und Ausgestaltung			●
Q 2	Sanierung der Grabdenkmäler im Alten Friedhof			●
Q 3	Sanierung des Kurfürstlichen Gärtnerhauses des Baumschulwäldchens			●
Q 4*	Wettbewerb zur Umgestaltung und Sanierung des Baumschulwäldchens + Spielplatz			●
Q 5	Sanierung Baumschulwäldchen + Spielplatz			●
Q 6	Intensivere Pflege des Alten Friedhofes			●
Q 7	Planerische Überarbeitung der Gesamtgestaltung des Alten Friedhofes einschließlich der Vorbereiche und Eingangssituationen, Überarbeitung Pflegegesamtkonzeption			●
Q 8	Umbau und Aufwertung der Grünfläche des Viktoriadreiecks			●
Q 9	Gestalterische Aufwertung der Grünbereiche um den Römerkran (z.B. Generationenpark)			●
R	Verknüpfung zum Rheindorfer Bach			
R 1	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Irmtrudistraße / Nordstraße			●
R 2	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Kölnstraße / Irmtrudistraße			●
R 3	Umgestaltung des Chlodwigplatzes und des Umfeldes			●
S	Verbesserung der Erschließungsqualität			
S 1*	Verkehrsuntersuchung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der City (City-Bogen, Abbiegefunktion Belderberg, Bertha-von-Suttner-Platz, Verkehre am Rhein, Verkehrsführung rund um den Bahnhof, Schließung der Nord-Unterführung für MIV, Umfahrt Südunterführung, Sperrung Maximilianstraße, Schleifenbildung Ost und West)			
S 2	Berliner Freiheit / Belderberg: Verkehrstechnische Verbesserung des Kreuzungsbereiches, Einrichten von Linksabbiegemöglichkeiten am Kreuzungsbereiches Berliner Freiheit / Belderberg			
S 3	Neuordnung der Verkehrsführung um den Bahnhof: Schließen der Nordunterführung für den MIV, Umgang Südunterführung, Sperrung der Maximilianstraße			
S 4	Schleifenbildung Ost: Ausbilden einer Umfahrt im östlichen Bereich des Bahnhofs			
S 5	Schleifenbildung West: Ausbilden einer Umfahrt im westlichen Bereich des Bahnhofs			
S 6	Umgestaltung der Rabinstraße			
S 7	Sanierung der Viktoriabücke und Neubau einer Rampe			
S 8	Anlage eines Kreisverkehrs an der Rabinstraße / Thomastraße / Am Alten Friedhof			

* = Vorbereitende Planungsleistungen zur Qualifizierung des Projektes
 ./ = Initiierung des Projektes ist aufgrund der Trägerschaft kommunal nur bedingt beeinflussbar

Verbindungen	Bedeutung in der Umsetzung des Gesamt- konzeptes	Umsetzungszeitraum			Trägerschaft		
		kurzfristig 2013 - 17	mittelfristig 2018 - 22	langfristig 2023 - 27	Stadt Bonn	andere öffentliche Akteure	Private
•		•			•		
		•			•		•
		•			•		•
		•			•		
	A	•			•		
			•		•		
•			•		•		
•			•		•		
•				•	•		
•			•		•		
•			•		•		
•			•		•		
•		•			•		
•	A	•			•		
•		•			•		
•		•			•		
•		•			•		
•	A	•			•		
•	A	•			•		
•	A	•			•		

II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Proj.- Nr.	Name des Projektbündels / Projektname	Leitmotive		
		Urbanes C	Promenaden	Grüne Trittsteine
T	Bahnhofsumfeld			
T 1	Entwicklung des Bahnhofsumfeldes: Ausschreibung der Baufelder, Bebauung			
T 2	Umbau und Neugestaltung des Platzbereichs zwischen Baufeldern am Hauptbahnhof in Verlängerung der Poststraße			
T 3	Umbau und Neugestaltung der Maximilianstraße (Thomas-Mann-Straße bis Kaiserplatz)			
T 4	Umbau und Umgestaltung des ZOB, inkl. der Straße Am Hauptbahnhof bis Thomas-Mann-Straße			
U	Ausweitung der Bonner City			
U 1	Umbau und Neugestaltung der Straßenräume Budapester Straße, westlicher Teil der Sternstraße			
U 2	Umgestaltung der Straßenräume Rathausgasse, Am Hof, Martinsplatz, Wesselstraße			
U 3	Neugestaltung der Thomas-Mann-Straße			
V	Stadthaus			
V 1	Umbau der Haltestelle Stadthaus			
V 2	Kreuzung Oxfordstraße / Thomas-Mann-Straße / Maxstraße: Umbau und Optimierung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer			
V 3	Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Maxstraße			
V 4	Sanierung des Stadthauses und Umgestaltung des Umfeldes			
W	Stadteinfahrten			
W 1	Umbau der Kölnstraße und gestalterische Aufwertung			
W 2	Umbau der Sandkaule, Welschnonnenstraße und gestalterische Aufwertung			
W 3	Umgestaltung Reuterstraße			
W 4	Gestalterische Aufwertung der Endericher Straße			
X	Orientierungspunkte der Inneren Erschließung			
X 1	Planung und Umbau des Kreuzungsbereiches Poppelsdorfer Allee / Bonner Talweg			
X 2	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Römerstraße / Augustusring			
X 3	Gestalterische Aufwertung der Kreuzung Kaiser-Karl-Ring / Graurheindorfer Straße			
X 4	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Meckenheimer Allee / Baumschulallee			
X 5	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Bonner Talweg / Weberstraße			

* = Vorbereitende Planungsleistungen zur Qualifizierung des Projektes
 ./ = Initiierung des Projektes ist aufgrund der Trägerschaft kommunal nur bedingt beeinflussbar

Verbindungen	Bedeutung in der Umsetzung des Gesamt- konzeptes	Umsetzungszeitraum			Trägerschaft		
		kurzfristig 2013 - 17	mittelfristig 2018 - 22	langfristig 2023 - 27	Stadt Bonn	andere öffentliche Akteure	Private
•	A	•			•		•
•	A	•			•		
•	A	•			•		
•	A	•			•		
•		•			•		
•	A	•			•		
•			•		•		
•		•			•		
•	A	•			•		
•	A		•		•		
•	A		•		•		
•		•			•		
•		•			•		
•		•			•		
•			•		•		
•				•	•		
•				•	•		
•				•	•		
•				•	•		
•				•	•		

II. Anhang: Projekt- und Maßnahmenliste Masterplan „Innere Stadt“ Bonn

Proj.- Nr.	Name des Projektbündels / Projektname	Leitmotive		
		Urbanes C	Promenaden	Grüne Trittsteine
Y	Orientierungspunkte der Äußeren Erschließung			
Y 1	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Reuterstraße / Oskar-Walzel-Straße			
Y 2	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Reuterstraße / Adenauerallee			
Y 3	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Graurheindorfer Straße / BAB			
Y 4	Gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereiches Kölnstraße / BAB			
Y 5	Gestalterische Aufwertung des Potsdamer Platzes			
AA	Aktivierung privater Investitionen			
AA 1	Ausbau eines umfassenden Flächenmanagements und einer Flächenbörse für den gesamten Betrachtungsraum			
AA 2	Etablierung eines Verfügungsfonds für die Initiierung kommunaler Wettbewerbe zur energetischen Ertüchtigung des Gebäudebestandes			
AA 3	Einrichtung einer Informationsreihe zum energetischen und klimagerechten Umbau der Stadtstruktur			
AA 4	Förderung der Bildung von Immobilienstandortgemeinschaften - Grenzziehung bedarf der Konkretisierung (z.B. Kölnstraße, Mackeviertel oder Sternstraße)			
BB	Förderung der Stadtbaukultur			
BB 1	Qualitätssicherung der Umsetzung des Masterplans "Innere Stadt"			
BB 2	Einrichtung eines Runden Tisches mit Vertreterinnen und Vertretern der Wohnungswirtschaft zur Verbesserung des Wohnstandortes und Entwicklung von preiswerten Wohnraum für Familien			
BB 3	Verstetigung einer Diskussionsplattform zur Bonner Baukultur			
BB 4*	Erstellung eines Konzeptes zur Sicherung der Kleinigkeit der Einzelhandelsstruktur			
BB 5	Erarbeitung eines Lichtleitplans			

* = Vorbereitende Planungsleistungen zur Qualifizierung des Projektes
 ./ = Initiierung des Projektes ist aufgrund der Trägerschaft kommunal nur bedingt beeinflussbar

Verbindungen	Bedeutung in der Umsetzung des Gesamt- konzeptes	Umsetzungszeitraum			Trägerschaft		
		kurzfristig 2013 - 17	mittelfristig 2018 - 22	langfristig 2023 - 27	Stadt Bonn	andere öffentliche Akteure	Private
•				•	•		
•				•	•		
•				•	•	•	
•				•	•	•	
•				•	•		
	A	•			•		
	A	•			•		
	A	•			•		
	A	./.				•	•
	A	•			•		
	A	•			•	•	•
	A	•			•	•	•
			•		•	•	
			•		•		

