

Verkehrspolitische Positionen der IHK Bonn/Rhein-Sieg



Inhalt

Einleitung	05
-------------------	----

Situation und Anforderungen im Überblick	06
---	----

Verkehrspolitische Positionen der IHK Bonn/Rhein-Sieg

1. Grundsätzliches	07
---------------------------	----

2. Regeln und Verhaltensweisen	10
---------------------------------------	----

3. Wirtschaftsverkehr	12
------------------------------	----

4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
--	----

5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
---	----

6. Radverkehr	19
----------------------	----

Ausblick	21
-----------------	----

Impressum	23
------------------	----



Einleitung

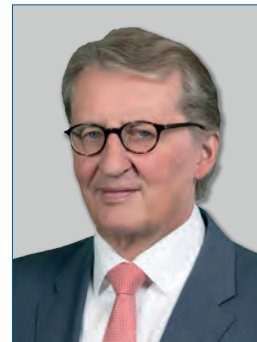
Die Region Bonn/Rhein-Sieg steht, wie auch viele andere Regionen in Deutschland, vor der Herausforderung des Personen- und Güterverkehrswachstums. Sie ist Teil einer global vernetzten Volkswirtschaft, aus der weltweit Produkte und Teile transportiert werden. Umgekehrt werden Unternehmen und Verbraucher mit Waren und Dienstleistungen versorgt. Die Anforderungen an Verkehr und Mobilität werden immer komplexer durch Lieferketten, Digitalisierung, demografischen Wandel, Klimaschutz oder begrenzte Ressourcen. Weiterhin zunehmende Pendlerströme sowie die daraus resultierende überlastete Verkehrsinfrastruktur stellen für die Kommunen im Bezirk der Industrie- und Handelskammer (IHK) Bonn/Rhein-Sieg eine große Herausforderung dar. Es ist offensichtlich, dass die Verkehrsinfrastruktur der Region eine unabdingbare Voraussetzung dafür ist, dass die ansässigen Unternehmen ihre Wertschöpfungsketten aufrechterhalten können. Bonn/Rhein-Sieg steht hier in einem internationalen Standortwettbewerb. Nur wenn die Region gut erreichbar ist – für ihre Lieferanten, Kunden und Arbeitnehmer – können die ansässigen Unternehmen auch mithalten.

Die Erwartungen an die Mobilität unterscheiden sich jedoch besonders zwischen ländlich geprägten und hoch verdichteten Räumen, wobei die verschiedenen Mobilitätsanlässe wie Belieferung, Ausbildung, Beruf, Freizeit oder Versorgung identisch sind. Mobilitätsangebote werden unter anderem vom technischen Fortschritt, gesellschaftlichem Wandel, rechtlichen Vorgaben, Trends oder auch dem politischen Willen geprägt. Sie entwickeln sich also ständig weiter, worauf Wirtschaft, Politik, Stadtplanung und Verwaltung reagieren müssen. Ziel bleibt es dabei ein leistungsfähiges Verkehrssystem zu haben. Hierfür ist jedoch noch einiges zu tun, wie an der täglichen Verkehrslage zu erkennen ist. Anstehende Brückensanierungen, Autobahnerneuerungen, Überlastungen und Staus zeigen bereits, dass es um die Verkehrsinfrastruktur in Bonn/Rhein-Sieg schlecht bestellt ist. In den vergangenen Jahrzehnten wurde hier zu wenig geleistet, der Verkehrsfluss ist zumindest gehemmt.

Die hier vorliegenden verkehrspolitischen Positionen sind Vorschläge der IHK Bonn/Rhein-Sieg zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Region. Technologieoffenheit und eine uneingeschränkte Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln stehen hierbei im Mittelpunkt. Werden diese Punkte umgesetzt, so ist die Region mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur für den künftigen globalen Wettbewerb gut aufgestellt.

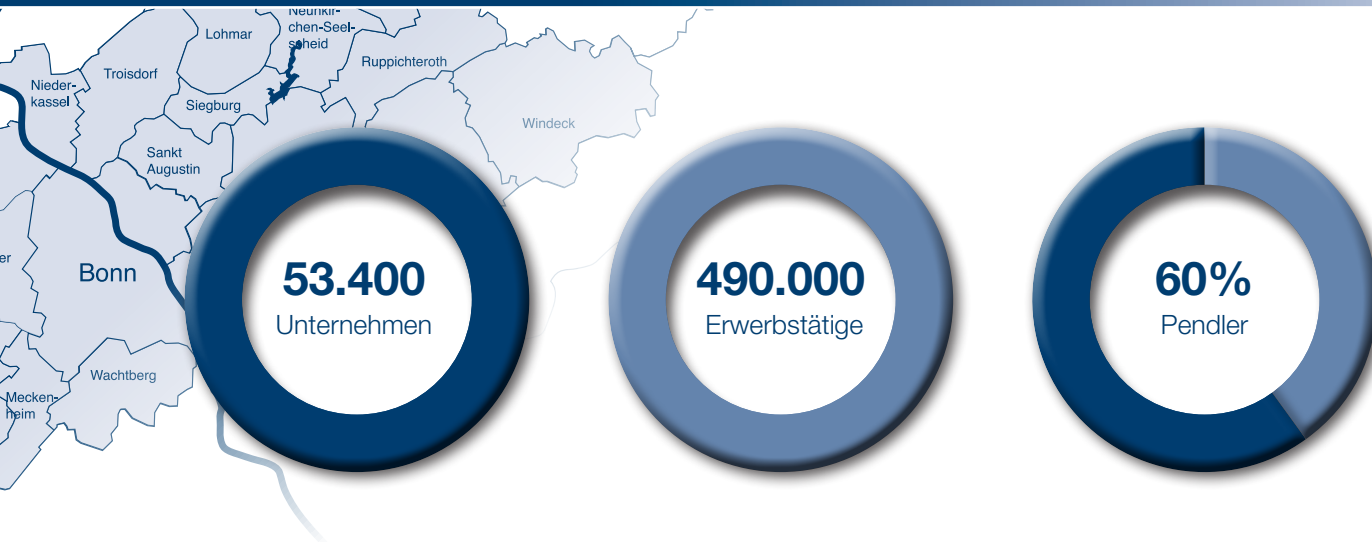


Sabine Baumann-Duvenbeck
Vizepräsidentin
der IHK/Bonn/Rhein-Sieg



Prof. Dr. Stephan Wimmers
Geschäftsführer
der IHK Bonn/Rhein-Sieg

Situation und Anforderungen im Überblick



Im Bezirk der IHK Bonn/Rhein-Sieg sind momentan 53.400 Unternehmen ansässig. Diese Unternehmen beschäftigen etwa 490.000 Erwerbstätige, wovon sich 40 Prozent innerhalb des Wohnortes zur Arbeit bewegen (Binnenpendler) und 60 Prozent ihren Arbeitsort außerhalb des Wohnortes haben.¹ Die Unternehmen der Region bilden gemeinsam ein Netzwerk von Zulieferern, Abnehmern und Dienstleistern.

Die Leistung des Wirtschaftsstandort hängt in entscheidendem Maße von der Beschaffenheit und Verfügbarkeit von Schienen und Straßen, Häfen und Flughäfen ab. Die Verkehrsinfrastruktur kann allerdings nicht schnell angepasst werden. Jedes größere Bauprojekt ist langwierig – und schafft nach Fertigstellung langfristige Fakten. Infrastruktur kann nicht kurzfristig zur Verfügung gestellt werden.

Die Schienen und Straßen, die wir heute nutzen, sind das Ergebnis von Investitionen, die teils lange zurückliegen. Der Haken hierbei: Da die Projekte häufig unter den Voraussetzungen und Annahmen früherer Zeiten entstanden sind, genügen sie vielfach nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Das betrifft ihre Kapazität, ihre Lebensdauer, aber auch ihren technischen Innovationsgrad.

Das trifft auch auf die Region Bonn/Rhein-Sieg zu und gilt hier sowohl für die Autobahnen und Brücken als auch die Schieneninfrastruktur. Die vorhandene Infrastruktur kann den Transport der Gütermengen und des Personenverkehrs, die heute über die Verkehrsnetze unterwegs sind, nur noch mit erheblichen Schwierigkeiten bewältigen. Ein Verkehrsstau zu den Hauptver-

kehrszeiten ist zur Regel geworden. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg setzt sich in diesem Zusammenhang für die Nutzung von Alternativen zum Pkw durch Pendler ein, sodass der Straßenverkehr entlastet wird und der Verkehrsfluss wieder zunehmen kann. Auch die Nutzungskonkurrenz auf den Straßen und Schienen macht es für Logistikunternehmen immer schwerer. Das Schienennetz, welches von zahlreichen Personen- und Güterzügen genutzt wird, ist ebenfalls derart stark frequentiert, dass bereits kleinste Unregelmäßigkeiten im Fahrplan zahlreiche Verzögerungen nach sich ziehen. Hier verhält es sich also ähnlich wie beim Straßenverkehr: Die Infrastruktur ist überlastet, es gibt keine Alternativen oder Bypassrouten. Dies wirkt sich besonders bei Erhaltungsmaßnahmen aus, wo Streckenabschnitte gesperrt werden oder nur eingeschränkt nutzbar sind. In diesem Zusammenhang sollten die Auswirkungen des Starkregenereignisses aus dem Juli 2021 besonders aufmerksam betrachtet werden: Teile der wichtigsten überregionalen Verkehrsverbindungen aber auch des Schienenpersonennahverkehrs wurden nachhaltig beschädigt. Aus Mangel an Alternativen konzentrierte sich der Verkehr auf die wenigen, bereits zu den Hauptverkehrszeiten überlasteten Strecken. In Folge war hier nahezu ganztägig und an den Wochenenden ein erhöhtes Stauaufkommen festzustellen. Auch in den Städten und Stadtteilen nehmen die Probleme wegen des gestiegenen Verkehrs zu. Lieferdienste benötigen immer mehr Zeit, um Aufträge abzuwickeln. Dennoch erwarten die Auftraggeber und Kunden eine pünktliche Lieferung. Ebenso betroffen sind Pendler und der Personenwirtschaftsverkehr, welche im Stau stehen. Auch hier steigen der Stress und Zeitverluste.

01

Grundsätzliches

Verkehr und Mobilität sind allgegenwärtig und werden als selbstverständlich wahrgenommen. Wie viel Aufwand hinter der dafür notwendigen Infrastruktur steht und wie lange die benötigten Bau- und Planungszeiträume sind, ist Vielen jedoch unbekannt. So wird in der Region Bonn/Rhein-Sieg teils bis zu 40 Jahre über Projekte gesprochen, ohne dass diese umgesetzt werden. Es wird offensichtlich, dass es kein Planungs- sondern ein Um-

setzungsdefizit gibt. Unternehmen und Pendler sind jedoch auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Verkehrssystem angewiesen. Hierzu ist die notwendige Infrastruktur zu erhalten und aus- bzw. neu zu bauen.

Der folgende Abschnitt umfasst aus Sicht der Wirtschaft grundsätzliche Ansprüche an den Verkehr und die zugehörige Infrastruktur.

Grundsätzliche Positionen

Verkehr muss fließen:

Eine Aufrechterhaltung und Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsmittel muss im Vordergrund des Handelns stehen. Stau oder ein geminderter Verkehrsfluss führen zu zusätzlichen Emissionen, Zeitverlusten und Stress.

Wirtschaft benötigt Verkehrsinfrastruktur:

Die betriebliche Mobilität und der Wirtschaftsverkehr benötigen Infrastruktur. Hierzu sind für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schiff und Luft entsprechende Bauwerke und Angebote vorzuhalten, bedarfsgerecht auszubauen und zu pflegen.

Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan planen und umsetzen:

Wichtige Verkehrsprojekte aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis im Bundesverkehrswegeplan müssen in den kommenden Jahren geplant und realisiert werden. Dazu zählen beispielsweise neben dem Venusbergtunnel / Ennertaufstieg (Südtangente)² auch die Rheinspange A 553 sowie die Ortsumgehung in Hennef-Uckerath.

Standortfaktor verkehrliche Erreichbarkeit:

Im regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerb ist die verkehrliche Erreichbarkeit mit verschiedenen Mitteln ein wichtiger Standortfaktor. Um die Wettbewerbsfähigkeit nicht zu gefährden, ist ein Angebot aller Verkehrsmittel zu gewährleisten. Die Standorte müssen gut erreichbar sein, ohne dass ein einzelnes Verkehrsmittel ausgeschlossen oder besonders benachteiligt wird.

Die Verkehrsinfrastruktur muss dem Bedarf entsprechend weiter ausgebaut werden:

Eine Stärkung der Ost-West-Verbindungen ist notwendig – es müssen weitere Verbindungen (aus)gebaut werden. Hierbei sind alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen, um die Mobilität zu sichern.

Verkehrsinfrastruktur in gutem Zustand halten:

Die Verkehrswege und die anhängige Infrastruktur müssen in einem guten Zustand gehalten werden, sodass es bauwerksbedingt zu keinen Einschränkungen kommt. Hierzu sind ausreichende finanzielle und personelle Mittel vorzuhalten, der Sanierungsstau ist aufzulösen.

Digitalisierung im Verkehr vorantreiben:

Die Digitalisierung kann durch entsprechende Anwendung den Verkehrsfluss verbessern und die Fahrzeug- und Streckenauslastung steigern. Durch direkte und schnellere Information lassen sich Staus vermeiden und die jeweilige Streckenplanung optimieren. Dies könnte in Form von verkehrsabhängigen Ampelschaltungen, Mitfahrzentralen oder einer Routenplanung geschehen, die auf prognostizierten Tagesdaten basiert (--> Verkehrsleitsystem).

Baustellen aufeinander abstimmen:

Die anstehenden Baumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur sind frühzeitig aufeinander abzustimmen. Ziel muss es sein, dass die Baumaßnahmen in bestimmten Verbindungskorridoren gleichmäßig über den Zeitraum verteilt werden. So können gleichzeitige Verkehrsbeeinträchtigungen auf unterschiedlichen Strecken verhindert werden.

Verkehrsprojekte umgehend planen und umsetzen:

Einzelne Verkehrsprojekte sind ein Teil des Gesamtgefüges und erzeugen Abhängigkeiten in der Folgeplanung. Die Projekte sollten daher umgehend geplant und umgesetzt werden, so dass es zu möglichst geringen Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr kommt. Planungs- und baubedingte Verzögerungen sind insbesondere zu vermeiden, wenn hierdurch Ablastungen oder Sperrungen von Strecken die Folge sind.

Alternativen für Pendler schaffen:

Der Pendelverkehr in Bonn/Rhein-Sieg sorgt zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig für eine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dies geht auch zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg spricht sich für die Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten und Mobilitätsalternativen für Pendler aus, sodass der Verkehrsfluss beschleunigt werden kann.

Handels- und Gewerbestandorte müssen gut erreichbar sein:

Eine gute Anbindung von Handels- und Gewerbestandorten an das Verkehrsnetz ist unabdingbar. Diese müssen, auch unter wirtschaftlichen Aspekten, gut erreichbar sein, ohne dass große Umwege gefahren werden müssen. Eine Benachteiligung bestimmter Verkehrsmittel darf es dabei nicht geben. Dies gilt für zukünftige Entwicklungen sowie bestehende Standorte. Das ist u. a. bei Planungen zur Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen.

Integrierte Netzplanung umsetzen:

Neben Direktverbindungen sind auch Strecken über einen Mix aus verschiedenen Mobilitätsformen zu bewältigen. Um diesen Modal Split verzögerungsfrei nutzen zu können, bedarf es einer integrierten Netzplanung, welche die unterschiedlichen Verkehrsangebote miteinander verbindet.

Wohnen und Arbeiten zusammendenken:

In Zukunft sollten Wohnen und Arbeiten immer häufiger mit kurzen Wegen erreichbar sein. Eine Stadt der kurzen Wege führt zu Verkehrsreduzierung und ermöglicht die Nutzung von Nahmobilitätsangeboten.

Alternativen schaffen, Anreize setzen:

Eine Änderung des Verkehrsmix kann nur durch ein Angebot attraktiver, verfügbarer Alternativen gelingen. Erst wenn diese Anreize erfolgreich sind, kann mindergenutzte Infrastruktur umgewidmet werden.

Innovations- und Technologieoffenheit im Verkehr:

Neue Mobilitätsformen sollte ohne Vorbehalte untersucht und sinnvoll angewendet werden. Entsprechende Förderprogramme erleichtern hier den Zugang zu neuen Technologien.

Bypässe erhalten, Stauresilienz erhöhen:

Stauanfälligkeit des nachgelagerten Verkehrsnetzes wird durch die Verkehrsberuhigung von Ausweichrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen erhöht. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg setzt sich für den Erhalt von entsprechenden Bypässen ein, um den Verkehrsfluss zu erhalten. Die Auswirkungen einer verkehrsberuhigenden Maßnahme auf das gesamte Verkehrsnetz sollten zuerst geprüft werden.

Autofreie Innenstädte vermeiden:

Handels- und Gewerbestandorte sollten mit jedem Verkehrsmittel für Kunden und Arbeitende auch weiterhin erreichbar bleiben. Ohne entsprechende Alternativen für alle Betroffenen ist eine Reduzierung des PKW-Verkehrs nicht möglich.

Gute Erreichbarkeit der Innenstädte der Region:

Der Pendelverkehr in Bonn/Rhein-Sieg sorgt zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig für eine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dies geht auch zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg spricht sich für die Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten und Mobilitätsalternativen für Pendler aus, sodass der Verkehrsfluss beschleunigt werden kann.



02

Regeln und Verhaltensweisen

In den vergangenen Jahren ist es zu entscheidenden Nutzungsänderungen auf der bereits vorhandenen Verkehrsinfrastruktur gekommen. Die entsprechenden Umgestaltungen haben ihre Ursprünge in geänderten Ansprüchen an den Verkehr, an das Freizeitverhalten, an die Umweltverträglichkeit sowie an den eigenen Lebensstil. Der Raum für die Infrastruktur sowie

die zeitlichen und finanziellen Ressourcen sind jedoch endlich, sodass es zu erheblichen Nutzungskonflikten kommt.

Die folgenden Positionen stellen einen Ansatz dar, durch dessen Umsetzung das Verkehrsvolumen reduziert bzw. effizient umverteilt werden kann und Kapazitäten für nicht zu vermeidende Verkehre geschaffen werden können.

Regelungen / Verhaltensweisen

Verhinderung von Fahrverboten wirtschaftsfreundlich umsetzen:

Die IHK lehnt Fahrverbote grundsätzlich ab, jedoch dürfen auch Ersatzmaßnahmen nicht zu Lasten von Wirtschaftsbetrieben gehen. Jede Maßnahme, wie etwa eine Pfortnerampel oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung, ist in ihrer gesamten Auswirkung zu betrachten.

Wirtschaftsverkehr bei Luftreinhalteplänen berücksichtigen:

Bei der Aufstellung und Überarbeitung von Luftreinhalteplänen oder vergleichbaren Konzepten sind die Auswirkungen auf die Wirtschaft zu berücksichtigen. Gegebenenfalls sind die Pläne bzw. Konzepte mit Ausnahmeregelungen zu versehen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement – Vielfalt nutzen:

Das betriebliche Mobilitätsmanagement wird als wichtiger Hebel betrachtet, um Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Pendler zu nehmen. Damit soll erreicht werden, dass für Pendler, Gesellschaft und Umwelt sowie Arbeitgeber bestmögliche Lösungen für die Wege von und zur Arbeitsstätte gefunden werden. Auf diesem Wege können die Verkehrsbelastungen auf noch ungenutzte Kapazitäten gelenkt werden, sodass eine Entlastung zu den Hauptverkehrszeiten eintritt. Deshalb unterstützt die IHK Bonn/Rhein-Sieg das Projekt „JOBWÄRTS“.

Abgestimmtes Homeoffice / mobiles Arbeiten etablieren:

Unternehmen und weitere Arbeitgeber in Bonn/Rhein-Sieg sollten nach Möglichkeit für jeden geeigneten Arbeitsplatz Tage für Homeoffice / mobiles Arbeiten ermöglichen und die Verteilung steuern, sodass während der Arbeitswoche täglich ein immer gleichbleibender Anteil der Arbeitnehmer von zu Hause aus arbeitet. Die Maßnahme sollte im regionalen Dialog vereinbart werden. Das führt zu einer dauerhaften Reduktion des Individualverkehrs auf der Straße, aber auch in den öffentlichen Verkehrsmitteln und verringert die Belastung der Verkehrsinfrastruktur zu den Hauptverkehrszeiten.

Parkraumbewirtschaftung – Wirtschaftsverkehr im Blick behalten:

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung darf nicht mit einem wesentlichen Verlust an Parkraum einhergehen. Gewerbebetriebe müssen auch weiterhin für Kunden, Handwerker und Dienstleister erreichbar bleiben. Eine gesonderte Ausweisung von Ladezonen und gewerblich nutzbaren Stellplätzen ist unabdingbar.

Kapazitäten (frei-)schaffen:

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist bereits zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Es sollten daher Anreize gesetzt werden, die zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel führen und den Verkehrsfluss verbessern.

Tempo-30 erst nach Auswirkungsanalyse beraten:

Tempo-30 sollte dort umgesetzt werden, wo es sinnvoll ist. Für die Planung und Umsetzung einer solchen Zone ist zuerst eine Verkehrsuntersuchung erforderlich, die die Auswirkungen auf das gesamte Netz darstellt und zudem Aussagen hinsichtlich Lärmverminderung, Verkehrsfluss, Stauanfälligkeit (auch in Nebenstraßen) und Emissionen trifft. Eine pauschale Einrichtung von flächendeckendem Tempo-30 ohne Voruntersuchung lehnt die IHK ab.

Umweltspuren erst nach Prüfung und Simulation umsetzen:

Die IHK spricht sich bedingt für Maßnahmen aus, die der Beschleunigung des ÖPNV dienen, wie etwa Umweltspuren. Die dadurch erzeugten Vorteile könnten Verkehrsteilnehmer zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Zu einer unverhältnismäßigen Benachteiligung anderer Verkehrsmittel darf es dabei aber nicht kommen. Zudem sollten auch Shuttlebusse von Unternehmen und voll besetzte Pkw auf Umweltspuren fahren dürfen.

Anreize statt Verbote:

Die IHK Bonn/Rhein-Sieg spricht sich für ein Anreizsystem aus, um Änderungen im Verhalten der Nutzer zu begünstigen. Verbote sollten allenfalls als letztes Mittel genutzt werden.

City-Maut diskutieren:

Die IHK Bonn/Rhein-Sieg spricht sich für die Untersuchung der Auswirkungen einer City-Maut aus. Hierbei sind die verkehrlichen sowie wirtschaftlichen Auswirkungen von besonderer Bedeutung.



03

Wirtschaftsverkehr

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft. Nahezu jede Branche ist auf den Verkehr angewiesen, neben dem Wirtschaftsverkehr ist hier auch die betriebliche Mobilität von besonderer Bedeutung. Der Wirtschaftsverkehr umfasst zum einen den gewerblichen Güterverkehr und zum anderen den Personenwirtschaftsverkehr. Beim Güterverkehr handelt es sich beispielsweise um den Transport von Rohmaterialien zur industriellen Verarbeitung oder die Beförderung gefertigter Produkte. Der Personenwirtschaftsverkehr wird hauptsächlich durch Handwerker, Kundendienst und Geschäftsreisende verursacht. Für den Wirtschaftsverkehr werden alle Verkehrsträger nebst entsprechender Infrastruktur genutzt. Hierzu zählen Straße, Schiene, Wasserstraßen und der Luftraum.

Ein bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt des Verkehrssystems ist daher die Basis für den Erhalt der Wirtschaftskraft und wirtschaftliches Wachstum. Ein nicht ausreichend dimensioniertes Verkehrssystem steht dem entgegen. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg setzt sich daher für die Lösung von Verkehrs- und Mobilitätsproblemen ein und fordert unter anderem den Aus- und Neubau von Verkehrswegen und logistischer Infrastruktur sowie die Verbesserung der Verkehrsverbindungen. Die folgenden Positionen stellen aus Sicht der IHK Bonn/Rhein-Sieg daher geeignete Ansätze dar, die der nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation dienen könnten.



Wirtschaftsverkehr

Westerwald-Taunus-Tunnel weiter untersuchen:

Die linksrheinische Strecke der Deutschen Bahn ist Teil des internationalen Rhein-Alpen-Korridors und überlastet, was zu Verspätungen im Güter- und Personenverkehr führt. Abhilfe könnte hier der Westerwald-Taunus-Tunnel schaffen, welcher aus Sicht der IHK Bonn/Rhein-Sieg weiter untersucht und verfolgt werden sollte.

Nachtflug am Flughafen Köln/Bonn weiterhin ermöglichen:³

Die Betriebsgenehmigung des Flughafens Köln/Bonn sieht einen uneingeschränkten Nachtflugverkehr vor. Daran ist im Interesse der Wirtschaft festzuhalten. Der Einsatz lärmarmen Flugzeuge sollte im Sinne des Lärmschutzes gefördert werden – die bestehende lärmabhängige Gebührenordnung leistet hierbei bereits einen wichtigen Beitrag.

Regionale Häfen sichern und ausbauen:

Der Bonner Hafen erfüllt eine wichtige Funktion als Gateway für den interkontinentalen Handel und muss deshalb in seinem Bestand gesichert werden. Auch sollte der Hafenstandort Niederkassel-Lülsdorf ausgebaut und trimodal angebunden werden.

Konzepte für Innenstadtlogistik entwickeln:

Die IHK spricht sich für die Entwicklung von Innenstadtlogistikkonzepten und für Konzepte für die „letzte Meile“ aus. Ein gemeinsamer Ansatz kann dazu führen, dass Routen und die Auslastung der Fahrzeuge optimiert werden, wodurch das Verkehrsvolumen reduziert werden könnte.

Hafen Niederkassel-Lülsdorf trimodal anbinden:

Der Hafen Niederkassel-Lülsdorf kann eine zusätzliche Entlastung für den Wirtschaftsverkehr bieten, wenn dieser mit einem trimodalen Containerterminal ausgestattet wird. Dies setzt voraus, dass eine leistungsfähige Anbindung des Hafens an die Schiene erfolgt.

Brücken befahrbar halten:

Brückenbauwerke sollten ständig hinsichtlich des Zustands überwacht werden, sodass eine zeitnahe Erhaltung und Sanierung durchgeführt werden kann. Nur so kann eine Ablastung von Brücken vermieden werden, die den Wirtschafts- und Schwerlastverkehr einschränken.

Schienenumschlagpunkte ausbauen:

Für den Ausbau des umwelt- und ressourcenschonenden Güterverkehrs müssen zusätzliche Schienenumschlagpunkte für Container- und Wagenladungsverkehr untersucht, planerisch festgesetzt und erschlossen werden.

Bestehende Güterverkehrsstrecken erhalten:

Die IHK Bonn/Rhein-Sieg spricht sich für den Erhalt von Güterverkehrsstrecken aus, auch wenn diese temporär nicht genutzt werden. Hierdurch wird die Resilienz des Netzes erhöht, Alternativrouten im Falle von Sperrungen oder Überlastungen bleiben erhalten.

³Diese Position wird von einem Teil der Unternehmen im IHK-Bezirk nur eingeschränkt unterstützt. Während diese den gewerblich bedingten Nachtflugverkehr für Güter befürworten, sprechen sie sich zugleich für ein Nachtflugverbot bei Passagierflugzeugen aus.



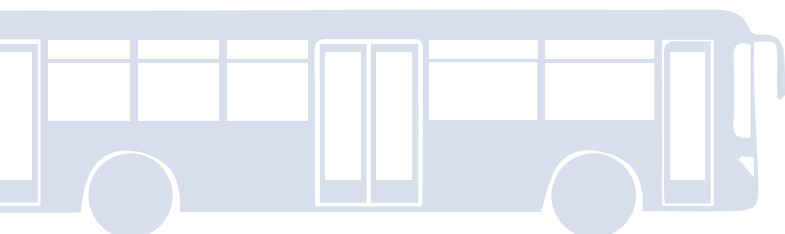
04

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine wichtige Säule der betrieblichen und privaten Mobilität. Er ist Teil der Daseinsvorsorge, eine Nutzung steht somit jedem frei und die meisten Orte sind hiermit auch erreichbar. Zunehmend wird der ÖPNV auch als maßgeblich für die politisch diskutierte „Verkehrswende“ angesehen. Zur Erfüllung der Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland wird eine Dekarbonisierung des Verkehrs als unumgänglich angesehen. Der durchschnittliche Ausstoß pro zurückgelegten Personenkilometer ist im ÖPNV geringer als bei der Nutzung eines eigenen Pkws. Daher ist es erklärtes Ziel von Politik und Verwaltung den ÖPNV attraktiver, zuverlässiger und schneller zu machen, sodass mehr Personen zum Umstieg bewogen werden. Hierzu ist jedoch neben

des ÖPNV-Ausbaus auch die Schaffung von zusätzlichen Mobilstationen und Park & Ride-Anlagen sowie Park & Bike-Anlagen im Umland notwendig. So können beispielsweise Pendler schon vor der Stadt zum Umstieg auf den Nahverkehr motiviert werden. Das erfordert wiederum erhebliche Investitionen in Infrastruktur und Betrieb, sowie Aufbau von zusätzlichem Fahrpersonal mit entsprechenden Lohnkosten.

Die folgenden Positionen geben die Forderungen und Empfehlungen der IHK Bonn/Rhein-Sieg wieder. Neben zusätzlichen Verbindungen und neuer Infrastruktur werden auch neue Verkehrsmittel wie die Bonner Seilbahn oder On-Demand-Systeme thematisiert.



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)⁴

Ticketing reformieren und vereinfachen:

Das Tarfsystem muss für den Nutzer verständlicher werden. Dabei könnte eine Berechnung des Preises beispielsweise nach zurückgelegten Luftlinienkilometern hilfreich sein. Das würde das Verständnis für das System erhöhen. Auch die Digitalisierung hilft hier sehr. Ungleichbehandlungen von neuen und bestehenden Kunden sollte es nicht geben. Deshalb sollten Schnupperangebote für Neu- und Gelegenheitskunden nur für einen sehr begrenzten Zeitraum gelten. Es sollte geprüft werden, ob das Solidarmodell für Job-Tickets abgeschafft und durch das Fakultativmodell ersetzt werden könnte.

Freiwillige Nutzerfinanzierung beibehalten:

Die Nachfrage und die Zahlungsbereitschaft für ein Produkt führen bei Unternehmen zu Anpassungen und Innovationen. Daher sollte die freiwillige Nutzerfinanzierung beibehalten werden. Zudem erhöht sie die Wertschätzung durch die Nutzer für das Produkt und ist eine Zahlungsschwelle, um Personen mit geringeren Mobilitätskosten vom Umstieg abzuhalten.

Bonner Seilbahn prüfen und ggf. umsetzen:

Die Bonner Seilbahn ist aus IHK-Sicht ein innovatives Projekt, welches zur Verkehrsentslastung beitragen kann. Das Projekt wird von der IHK unterstützt, sofern es eine Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan gibt und die Seilbahn in das bestehende ÖPNV-Netz eingebunden wird.

ÖPNV-Ausbau erfordert zusätzliche finanzielle Mittel:

Der geforderte Ausbau des ÖPNV neben einer Attraktivierung ist nur mit zusätzlichen finanziellen Mitteln umsetzbar. Diese werden für den Ausbau der Infrastruktur, emissionsarme und zusätzliche Fahrzeuge sowie weiteres Personal benötigt.

ÖPNV in der Region ausbauen:

Der ÖPNV in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis muss erweitert und attraktiver werden. Hierzu zählen etwa die Bonner Westbahn, verlängert bis Alfter-Witterschlick, die Bonner Seilbahn oder aber auch die Niederkasseler Stadtbahn. Die Tarifstrukturen, auch bei Verkehren zwischen den Verbünden im Rheinland, müssen vereinfacht und kundenfreundlicher gestaltet werden. Für Autofahrer muss ein Umstieg durch geeignete Park & Ride-Parkplätze erleichtert werden – eine interkommunale Aufgabe. Dazu gehören auch digitale Angebote für einen schnellen Überblick.

Attraktivität des ÖPNV steigern:

Aufgrund seines Potenzials zur Vermeidung von Staus sowie der Verminderung des Ausstoßes von Treibhausgasen ist der ÖPNV zu stärken. Dabei muss der ÖPNV zu einer „echten“ Alternative für möglichst viele Pkw-Nutzer werden. Die Attraktivität sollte so weit gesteigert werden, dass Autofahrer einen Anreiz zum Umsteigen haben. Dies könnte beispielsweise durch eine Haltestellen- und Taktverdichtung sowie einer Erhöhung des Nutzerkomforts geschehen. Auch ein Blick auf innovative Verkehrssprojekte in anderen Regionen könnte helfen.

⁴Die IHK Bonn/Rhein-Sieg hat sich mit der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Bonn/Rhein-Sieg intensiv auseinandergesetzt. Das Papier ist unter https://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Aktuelles/2021/IHK_Organisation_und_Finanzierung_OEPNV_in_Bonn_Rhein-Sieg.pdf abrufbar.

Mobilstationen schaffen:

Zentral gelegene Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, bedeutsame Verkehrsknoten und zentrale Orte in Gewerbe- und Wohngebieten in Bonn/Rhein-Sieg sollten zu Mobilstationen ausgebaut werden. Diese müssen über ausreichend dimensionierte Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen, sowie Mobilitätssharing-Angebote verfügen, die einen Umstieg auf andere Mobilitätsformen ermöglichen. Der langfristige Bedarf der Stellplätze muss vorab geprüft werden.

Einzelne Finanzierungsmodelle nicht im Interesse der Wirtschaft:

Nicht jede Finanzierungsoption ist gleichermaßen geeignet, um die zusätzlichen Kosten abzudecken. Ein Bürgerticket, eine Finanzierung über die Grundsteuer B oder über einen Arbeitgeberbeitrag werden durch die IHK Bonn/Rhein-Sieg abgelehnt. Befürwortet wird eine Überprüfung der Einführung eines ÖPNV-Beitrags, einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut und einer Parkraumbewirtschaftung.

Wasserbussystem untersuchen:

Ein regionales Wasserbussystem sollte hinsichtlich der Machbarkeit und Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz, aber vor allem auch der verkehrlichen Entlastung und der Wirtschaftlichkeit untersucht werden. Im Falle eines positiven Ergebnisses sollte das Projekt umgesetzt werden.

On-Demand-Systeme anwenden:

On-Demand-Angebote sollten verstärkt dort eingesetzt werden, wo ein wirtschaftlicher Linienbetrieb nicht zu leisten ist. Hierdurch kann eine Versorgung strukturschwächerer Räume mit ÖPNV-Dienstleistungen weiterhin gewährleistet werden.

Stadtbahn Niederkassel schnell umsetzen:

Die IHK spricht sich für eine schnelle Umsetzung der Stadtbahn Niederkassel aus, sodass die bestehende Infrastruktur entlastet wird.

ÖPNV-Anbindung verbessern, Projekte umsetzen:

Hierzu setzt sich die IHK u.a. für folgende Projekte ein:

- ✓ Zügige Bau- und Planungsumsetzung der Bonner Westbahn, um den Westen der Stadt besser an die Innenstadt anzubinden.
- ✓ Anbindung des WCCB/Bundesviertels an den Flughafen Köln/Bonn zwecks Erreichbarkeit ohne Zwischenstopp.
- ✓ Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten zwischen Bonn und Köln
- ✓ Durchgehend zweigleisiger Ausbau, Taktverbesserung und Elektrifizierung der S 23/RB 23.
- ✓ Zusätzliche Park & Ride-Möglichkeiten (z. B. Siegburg) schaffen.
- ✓ Konzepte für eine Schnellverbindung zwischen dem ICE-Bahnhof in Siegburg und dem Bonner Hauptbahnhof entwickeln.
- ✓ Zweigleisiger Ausbau der Siegtalstrecke – allerdings mit vollständigem Lärmschutz.⁵
- ✓ Zügige Bauumsetzung der S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel für eine Schienenanbindung Bonns zum Flughafen.
- ✓ Bessere ÖPNV-Anbindung der höher gelegenen Ortsteile von Bad Honnef und Königswinter.

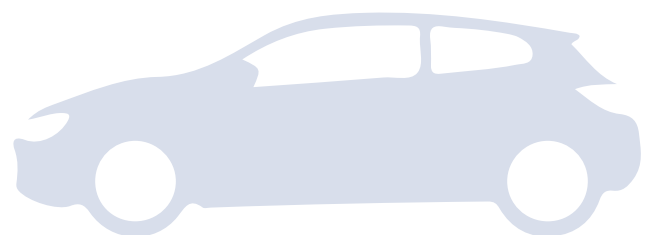
05

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat einen Anteil von bundesweit etwa 43 % am Verkehrsaufkommen, unter Zurechnung der MIV-Mitfahrer sogar von 57 %, und stellt somit das beliebteste Verkehrsmittel dar. Er ist für viele Personen und Strecken das schnellste Verkehrsmittel, teils aufgrund von fehlenden Alternativen. Zugleich ist sein Schadstoffausstoß pro zurückgelegten Personenkilometer im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ungünstiger. Die durch den MIV genutzte Straßeninfrastruktur ist in der Region Bonn/Rhein-Sieg zu den Hauptverkehrszeiten häufig überlastet. Sie wird vom MIV, aber

auch teilweise vom ÖPNV und dem Fahrrad genutzt, sodass ein Stau in der Stadt auch die Zuverlässigkeit der Bus- und Straßenbahnverbindungen beeinträchtigt. Dieser gehemmte Verkehrsfluss hat zur Folge, dass sich die Fahrzeiten verlängern und gleichzeitig noch die Emissionen pro Personenkilometer durch Stillstand erhöhen.

Die folgenden Positionen stellen aus Sicht der IHK Bonn/Rhein-Sieg einen geeigneten Ansatz dar, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte zu erhalten.



Anzahl Fahrspuren nach Tageszeit wechseln:

Die Straßenverkehrsinfrastruktur wird in Abhängigkeit von der Tageszeit unterschiedlich stark ausgenutzt. Dies gilt insbesondere für die Fahrtrichtung einzelner Verbindungen. Die IHK setzt sich für eine Prüfung des Fahrtrichtungswechsels einzelner Spuren in Abhängigkeit des erwarteten Verkehrsvolumens ein (sogenannte One-Way-/Three-Way-Lösung).

Ebenerdige Schienenüberquerungen durch Unterführungen ersetzen:

Bei bestehenden ebenerdigen Schienenüberquerungen sollten grundsätzlich überprüft werden, ob sie durch eine Unterführung ersetzt werden können. Der Tunnel muss ausreichend für den Schwerlastverkehr dimensioniert sein, zukünftige Schienenquerungen sollten grundsätzlich nicht ebenerdig angelegt werden, sodass der Verkehrsfluss nicht vermindert wird.

Untertunnelung bestehender Verbindungen prüfen:

Der Autoverkehr teilt sich die Straßeninfrastruktur mit weiteren Verkehrsmitteln, er wird teils für seine große Flächeninanspruchnahme kritisiert. Die IHK setzt sich daher für die Prüfung einer Untertunnelung bestehender Verkehrsverbindungen ein. Hierzu zählen beispielsweise die Reuterstraße oder der Bonner Cityring.

Ampelkreuzungen durch Kreisverkehre ersetzen:

Es sollten grundsätzlich alle Ampelkreuzungen überprüft werden, ob sie durch Kreisverkehre ersetzt können. Hierbei ist auf eine ausreichende Dimensionierung für den Schwerlastverkehr zu achten.

Geplante Straßenverkehrsprojekte umsetzen:

Hierzu zählen u.a.

- ✓ Der sechsstreifige Ausbau mit Standstreifen der A 565 zwischen Bonn-Hardtberg und Friedrich-Ebert-Brücke und Aufhebung der Ablastung auf max. 44 t im Streckenverlauf.
- ✓ Zügiger Abschluss der Brücken- und Rampenerneuerung an der Viktoriabrücke.
- ✓ Verbindung der A 565 mit der A 3 durch den Venusbergtunnel und den Ennertaufstieg (sogenannte Südtangente).⁶
- ✓ Zügiger sechsstreifiger Ersatzneubau des Bonner „Tausendfüßlers“ mit Standstreifen. Danach sollte auch hier die Ablastung auf max. 44 t wieder aufgehoben werden.

- ✓ Zügige Sanierung der Friedrich-Ebert-Brücke (sogenannte Nordbrücke).
- ✓ Bau der Rheinspange A 553 zwischen Bonn und Köln zur Verbindung der Autobahnen 555 und 59.
- ✓ Bau der Ortsumgehung Hennef-Uckerath.
- ✓ Bau der Ortsumgehung Swisttal-Miel.
- ✓ Bau der Ortsumgehung Much.
- ✓ Schaffung einer besseren Anbindung Eitorfs an die B 8.
- ✓ Bessere ÖPNV-Anbindung Neunkirchen-Seelscheid und Ausbau des Straßennetzes schaffen, um das Bundesautobahnnetz besser zu erreichen.
- ✓ Bau und Planung des Bonner Autobahnanschlusses „Maarstr.“ an die A59.



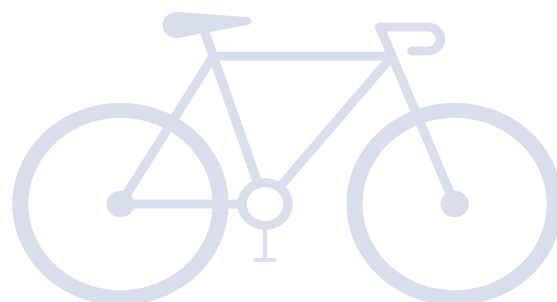
06

Radverkehr

Nicht zuletzt durch die mit dem Batterieantrieb verbundene Erhöhung von Reichweite und Geschwindigkeit hat der Radverkehr als Mobilitätsform unter anderem für den inner- und außerörtlichen Pendlerverkehr an Bedeutung gewonnen.

Betrachtet man den Trend der letzten Jahre, ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Viele Pendler nutzen inzwischen das Fahrrad, oftmals im Zusammenhang mit einem steuer- und abgabenbegünstigten Leasingmodell.

Der Radverkehr ist Teil des Individualverkehrs auf dem Verkehrsträger Straße und steht somit in Nutzungskonkurrenz zum Pkw. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg setzt sich in diesem Zusammenhang für Lösungsansätze ein, die diese Konfliktsituation entschärfen, ohne dass einer Verkehrsart Raum genommen wird. Ziel ist es, dass man einem zügigen und sicheren Vorankommen mit dem Rad und Pkw gleichermaßen gerecht wird und auch längere Strecken mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit interkommunal zurückgelegt werden können.



Entkoppeltes Radwegenetz schaffen:

In den Innenstädten sollten durchgehende Radwegenetze geschaffen werden, die von den Hauptverkehrsstraßen des motorisierten Individualverkehrs größtenteils entkoppelt sind. Diese sollen die Sicherheit der Fahrradfahrer im Straßenverkehr erhöhen, die gegenseitige Belastung der Verkehrsformen verringern und nicht zu längeren Wegen für Fahrradfahrer führen. Hierzu zählen auch Radpendler Routen zur Verbindung der Kommunen mit dem Umland.

Fahrradstraßen nicht flächendeckend umsetzen:

Die Umwidmung von Nebenstraßen zu Fahrradstraßen sollte nicht flächendeckend, sondern nur nach Abwägung der Folgen auf den gesamten Verkehrsfluss in Einzelfällen geschehen. Ziel sollte auch hier ein durchgängiges Netz abseits der Hauptverkehrsrouten sein.

Zusätzliche Rhein- und Gleisquerungen bauen:

Es sollten eine zusätzliche Rheinquerung und zusätzliche Gleisquerungen für den Rad- und Fußverkehr im Bonner Stadtgebiet entlang der Strecke der Deutschen Bahn geschaffen werden. Diese müssen in das von den Hauptverkehrsstraßen entkoppelte Radwegenetz integriert werden und attraktiv genug sein, damit ein Umstieg auf das Fahrrad erfolgt.

Fahrradsichere Kreuzungen testen:

Im Zuge des Ausbaus der Fahrradinfrastruktur setzt sich die IHK Bonn/Rhein-Sieg für den Test von fahrradsichereren Kreuzungen ein. Es sind ausreichend Best Practice-Beispiele vorhanden, welche den Stress und die Unfallgefahr der Verkehrsteilnehmer senken könnten.

Zusätzliche Abstellanlagen für Fahrräder schaffen:

Eine Zunahme des Fahrradverkehrs bedingt auch ein zusätzliches Angebot an sicheren Abstellanlagen. Diese sind zu schaffen, sodass ein Umstieg auf das Fahrrad attraktiver wird.

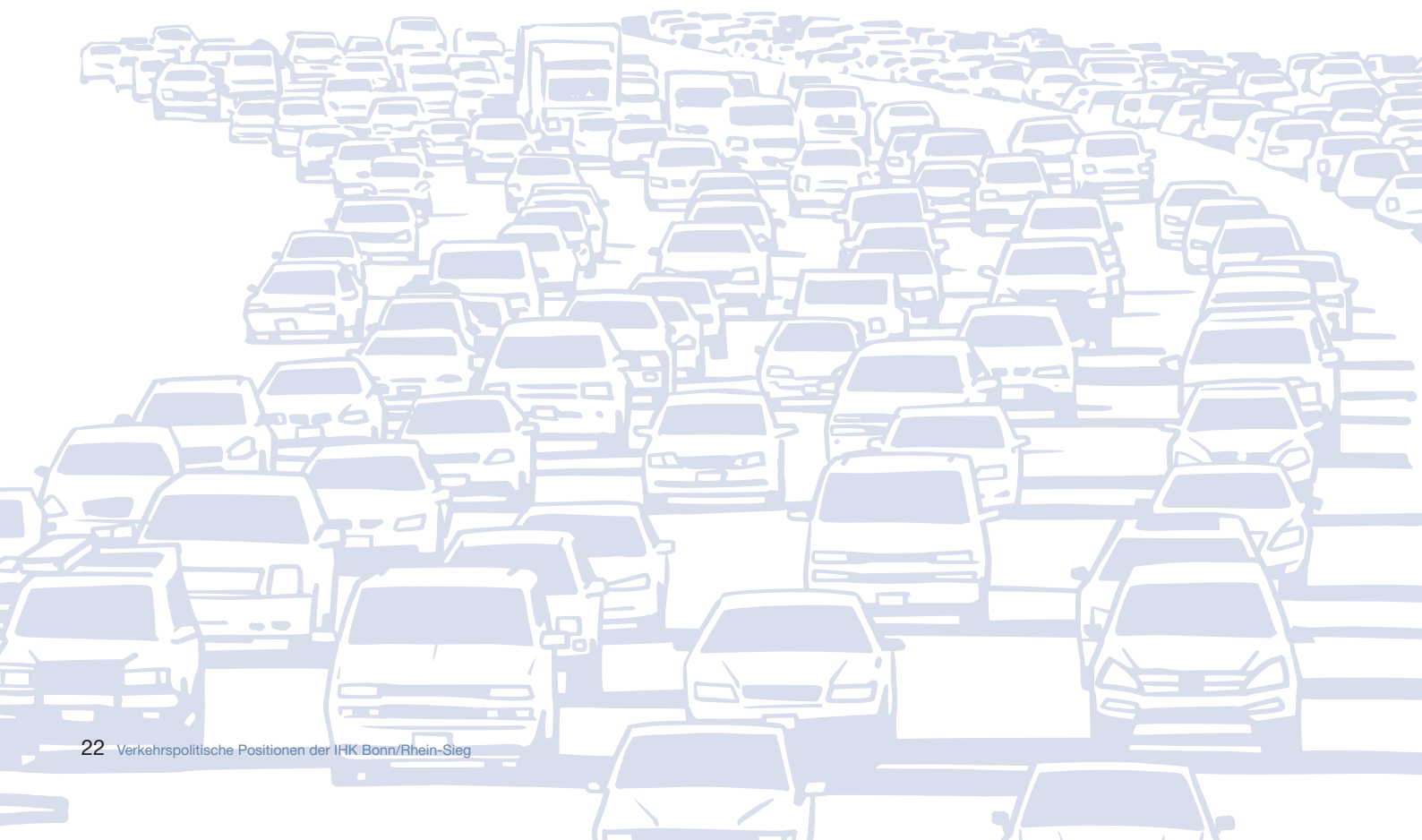


Ausblick



Im IHK-Bezirk Bonn/Rhein-Sieg sind mehr als 53.000 Unternehmen ansässig. Sie beschäftigen den überwiegenden Teil der knapp 500.000 Arbeitnehmer und sind die Basis für den Wohlstand in einer attraktiven Region. Damit dies auch weiterhin gewährleistet sein kann, muss die Verkehrsinfrastruktur ihren Anforderungen entsprechend mitwachsen bzw. sich anpassen. Hierfür sind erhebliche Investitionen notwendig – für die Attraktivierung des ÖPNV, den Erhalt, den Aus- und Neubau von Straßen und für die Stärkung des Fahrrades, nicht nur im innerstädtischen Umfeld. Hierbei ist ein Umdenken bei allen Verkehrsmitteln notwendig. Die Ideallösung für eine einzelne

Verkehrsart ist in den wenigsten Fällen mit den anderen kombinierbar. Hier muss der „Tunnelblick“ abgelegt werden, sodass eine für alle verträgliche Lösung gefunden werden kann. Bleiben diese Maßnahmen aus, könnten viele Unternehmen und Arbeitnehmer der Region „den Rücken kehren“ mit entsprechenden Folgen für Wachstum und Beschäftigung. Ein wettbewerbsfähiger Unternehmensstandort muss daher mit zeitgemäßer und leistungsfähiger Infrastruktur für ALLE Verkehrsmittel ausgestattet sein. Die kann nur durch einen technologisch und ideell offenen Ansatz geschehen. Kernziel sollte dabei die Erreichbarkeit der (Gewerbe-)Standorte mit allen Verkehrsmitteln sein.



Impressum

Herausgeber	© IHK Bonn/Rhein-Sieg Bonner Talweg 17 53113 Bonn Tel: +49 (0) 228 2284-0 E-Mail: info@bonn.ihk.de
Redaktion und Ansprechpartner	Till Bornstedt Referent Handel, Tourismus, Verkehr Prof. Dr. Stephan Wimmers Geschäftsführer Handel, Verkehr, Tourismus und Kultur
Gestaltung, Titel	Elisabeth Mantouvalou em@mantouvalou.de
Stand	Dezember 2021

Bildnachweise	Titel: redline1980/Adobe Stock, igorwink/Adobe Stock, Karolina Nichtin/unsplash Seite 4: golero/iStock Seite 7: JoHempel Seite 18/22: rob z/Adobe Stock Seite 10: freepik Seite 12: Beckstet/Wikimedia, Choco- Boy/Wikimedia Seite 14: Christian Richter/unsplash, Jonathan Kemper/unsplash Seite 17: freepik Seite 19: tsyhun/Shutterstock, Tim Russmann/unsplash Seite 20: freepik Seite 21: freepik
---------------	--





Industrie- und Handelskammer
Bonn/Rhein-Sieg