



## Regionaler Nahverkehr 2017:

# Was kommt, und was muss noch kommen?

2017 ist Erntezeit bei ÖPNV und Fahrrad – die politischen Aktivitäten vieler Organisationen der vergangenen Jahre haben sich gelohnt. Viel Nachholbedarf besteht aber noch weiter.

Rainer Bohnet und Susanne Gura

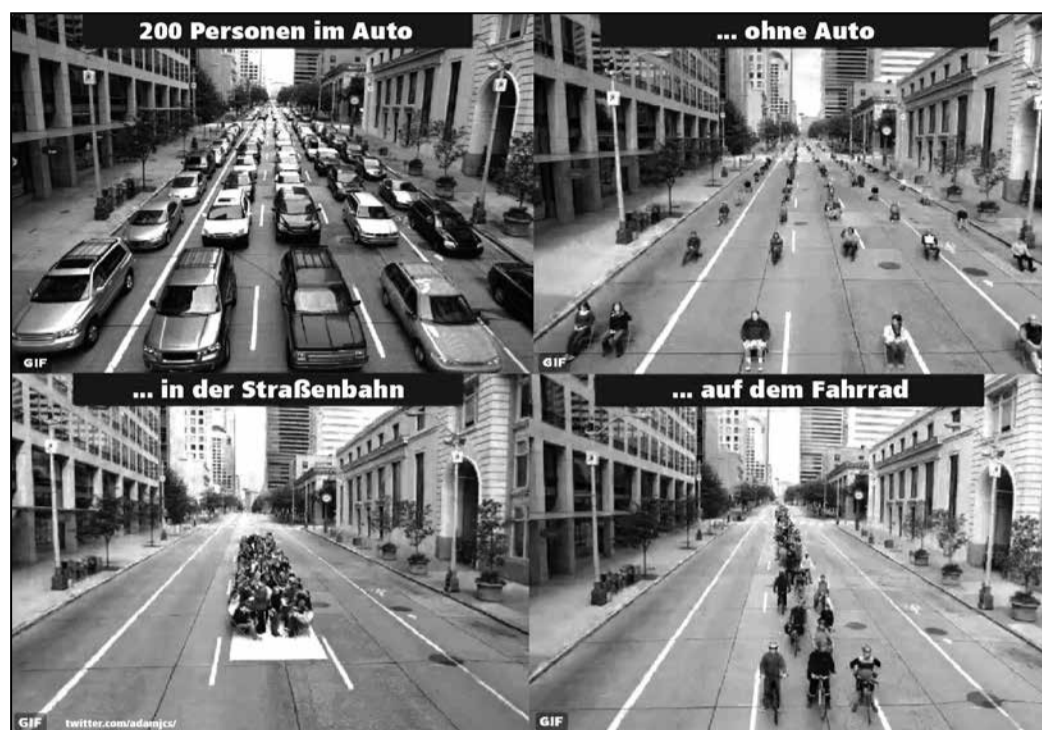
Die Reparaturen und Erweiterungen von Bonner Autobahnen verursachen Ängste schon bevor sie begonnen haben. Staus auf den Straßen bauschte die Lokalpresse in den vergangenen Jahren nahezu täglich auf. Die harten Fakten gingen dabei unter. Wer hat schon wahrgenommen, dass der wichtigste Verkehrsdatenanbieter INRIX im Frühjahr 2016 die Bonner Staus 2015 auf 38 Stunden pro Jahr ermittelt hat? Das ist genau der bundesweite Durchschnitt. Mancher glaubt noch immer das Märchen der IHK, Bonn sei Deutschlands Stau-Stadt Nummer 1. Richtig ist, Köln und Stuttgart wechselten sich mit über 70 Stunden jährlich an der deutschen Spitze ab, etwa doppelt so viel Staus wie in Bonn. Jammern ist zwar erlaubt, aber man sollte wenigstens wissen, worüber man jammert!

Welche ÖPNV- und Fahrradprojekte werden 2017 umgesetzt, geprüft, oder warten auf Prüfung? Und was ließe sich ganz ohne lange Verwaltungsverfahren realisieren?

Der Bad Godesberger Bahnhof wird derzeit barrierefrei umgebaut. Auch die Arbeiten am Bonner Hauptbahnhof haben begonnen: Dach und Bahnsteige werden renoviert, und ein neues Fahrgastinformationssystem eingerichtet. Ein neuer Haltepunkt wird im Bundesviertel/UN-Campus gebaut und soll Ende 2017 fertig sein. Dort werden der Regionalexpress 5 sowie die Regionalbahnen 26 und 48 halten. Die Forderung des VCD, dass die S23 bis Bad Godesberg und Mehlem weiterfährt, wäre dann nur noch ein kleiner Schritt. Die Machbarkeitsstudie über die Elektrifizierung der S23 ist schon fertig. Mit elektrisch betriebenen Zügen lässt sich schneller beschleunigen, und das ermöglicht einen dichteren Takt. Die hohe Nachfrage auf der S23 hatte die Planer völlig überrascht.

Linksrheinisch wird mit der ersten Stufe des RRX zwischen Bonn und Dortmund weiter der Schienenverkehr verbessert. Der RRX soll den RE5 durch neue Technik mit 20 Minuten-Takt-Takt ersetzen. Er wird 2018 in Betrieb genommen und künftig weiter ausgebaut. Eine neue linksrheinische S-Bahn-Linie zwischen Bonn Bad-Godesberg und Köln prüft derzeit der Nahverkehr Rheinland (NVR).

Bereits begonnen hat auch der Bau der rechtsrheinischen S13, sie soll 2029 in Betrieb genommen werden. Damit verbunden ist zum einen ein neuer Bahnhof in Vilich, zum anderen der Umbau des Beueler Bahnhofs. Dort wird ein neuer Busbahnhof eingerichtet werden. Außerdem ist für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW die rechtsrheinische Rheinufer-S-Bahn



ÖPNV, Fahrrad und Füße sind die Zukunft: Auch Elektroautos brauchen zuviel Platz und Energie (Quelle: Twitter)

zwischen Bonn, Niederkassel und Köln angemeldet. Die Anmeldung beinhaltet auch die S-Bahn-Verbindung über die im Bundesverkehrswegeplan hoch priorisierte Rheinbrücke bei Wesseling.

Eine langjährige Forderung unseres Vereins ist, mithilfe von zwei Ergänzungen in Beuel und in Ramersdorf einen Schienen-Ringverkehr zu realisieren. So würden neue Möglichkeiten eröffnet, zwischen Niederflur- und Hochflurlinien zu wechseln. Bisher ist das nur am Bertha-von-Suttnerplatz oder am Konrad-Adenauer-Platz möglich. Ein Ringverkehr würde Stadtbahnfahrten erheblich beschleunigen und häufigere Fahrten zulassen, aber: Die Beueler Verbindung zwischen den Linien 66 (Adelheidsstraße) und 62 (Bahnhof Beuel) wurde trotz Anmeldung durch unseren Verein zusammen mit dem Bonner Verkehrsforum nicht in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW aufgenommen. Der Verlauf der neuen S13 zwischen Troisdorf und Oberkassel erlaubt einen Übergang auf die Linie 66 im neuen Bahnhof Vilich. Damit rückt ein Ringverkehr in weite Ferne. Die zweite Ergänzung zum Ringverkehr, die Kurve zwischen der Südbrücke in Richtung Beuel, fehlt ebenfalls weiterhin. Bisher wird die Südbrücke nur Richtung Bad Honnef verbunden. Der ÖPNV-Bedarfsplan NRW wird in ca. einem Jahr – in jedem Fall nach der Landtagswahl – vom Landtag in Düsseldorf beschlossen.

Kurzfristig und ohne große Verwaltungswege könnte die Linie 66 beschleunigt werden, indem sie per Ampelschaltung in Beuel Priorität über den Autoverkehr erhält. Die Bonner Auto-Politik hat das bisher verhindert, entgegen den Wünschen der Verkehrsplanung aus dem Rhein-Sieg-Kreis.

Die Seilbahn auf den Venusberg unterstützt der Verein Lebenswerte Siebengebirgsregion seit langem und hofft, dass sie über den Rhein bis weit in den Rhein-Sieg-Kreis geführt werden kann. Wichtig dabei sind gute rechtsrheinische Busverbindungen zur Seilbahn und ein Verzicht auf eine Schnellstraßenverbindung zur A3. 2017 wird die Seilbahn voraussichtlich einige Schritte weiter und geeignete Lösungen für betroffene BürgerInnen bringen. Nach Jahrzehnten Ablehnung ist nun die Zeit reif und die nötige Unterstützung von fast allen Seiten scheint vorhanden.

Während in Bonn schon längst die Umstellung auf Elektrobusse beschlossen und begonnen wurde, tut sich der Rhein-Sieg-Kreis damit schwer. Er hat erst einmal eine „Expertenrunde Elektromobilität“ eingerichtet. Pedelecs könnten, wenn man sie sicher abstellen kann, die Nutzung der Busse in den Höhenlagen der Region erheblich verbessern. Vielleicht kommt 2017 ein Durchbruch, so dass es den KreisbürgerInnen leichter fällt, nicht nur in die Bahn, sondern auch in die Busse umzusteigen. Der Busfahrplan im Raum Königswinter wurde schon seit Dezember 2016 verbessert, nachdem

eine Fahrgastbefragung 2015 Bedarf festgestellt hatte. Auch unser Verein hatte sich mit entsprechenden Vorschlägen beteiligt.

Allerdings bleibt das enorme Verbesserungspotenzial – das größte im ganzen Rhein-Sieg-Kreis – weitgehend ungenutzt. Von zehn im RSK-Nahverkehrsplan aufgezählten Möglichkeiten hat Königswinter nur eine verwirklicht. Die Buslinie 541 fährt nunmehr nicht mehr stündlich, sondern alle halbe Stunde zwischen Oberpleis und Königswinter Bahnhof über Bockeroth, Rauschendorf, Vinxel, Oberkassel (Anschluss Linie 66) und Niederdollendorf. Leider bleibt der Abend- und Wochenendfahrplan beim Taxibus-Angebot. Bei der Buslinie 521 Oberpleis-Ittenbach-Königswinter gibt es als kleine Verbesserung einen morgendlichen Halbstundentakt.

Der Bürgerverein Rauschendorf-Scheuren hatte die Taktverdichtung der 541 beantragt. Ein schönes Beispiel dafür, dass Engagement sich manchmal lohnt.

2017 soll in Wachtberg der ÖPNV nach drei Jahrzehnten Untätigkeit revolutioniert werden. Drei Buslinien sollen auf Halbstundentakt verdichtet werden. Damit könnten Staus auf der L158, der Pecher Landstraße, verringert werden.

Das Trauerspiel „Fahrradstadt“ müsste 2017 eine gute Wendung nehmen. Zumindest wird das Fahrradverleihsystem endlich umgesetzt. Die Radstation am Hauptbahnhof könnte mit mehr politischem Druck verbessert werden. Weitere Radstationen sind an den Bahnhöfen Bad Godesberg und Beuel geplant. Der Beschluss über einen Radschnellweg Bornheim-Alfter-Bonn ist gefasst. Da keimt sogar Hoffnung auf, dass auch der Radschnellweg Bonn-Siegburg-Sankt Augustin eine neue Chance bekommt.

Die Angst vor den Reparatur-Jahren auf den Bonner Autobahnen und die neue Aufgeschlossenheit für ÖPNV samt Seilbahn und Fahrrad, die die LokalpolitikerInnen zeigen, könnte vielleicht das Konzept des Mobilitätsmanagements bei großen Bonner Unternehmen und Behörden befördern. Einfach nur das Jobticket anzubieten, genügt nämlich nicht. Es müssen in vielen Einzelgesprächen Gründe für die Nichtnutzung gefunden und abgestellt werden.

Unser Verein wird sich auch 2017 für die Verbesserung des Nahverkehrs in der Region engagieren und nimmt Vorschläge von Bürger\*innen gerne auf.

Hier erfahren Sie mehr:  
[www.siebengebirgsregion.de](http://www.siebengebirgsregion.de)  
[www.ennertaufstieg.de](http://www.ennertaufstieg.de)

## Die Südtangente ist im Bundesverkehrswegeplan

Der Bundestag hat Anfang Dezember den Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen, wie befürchtet inklusive Planungsrecht für die Südtangente. In den bis dahin gültigen BVWP 2003 war die Südtangente nicht gelangt – damals hat die rot/grüne Bundesregierung dies verhindert. In der aktuellen Bundes-GROKO konnte sich die SPD nicht durchsetzen. Für die Planung sind derzeit – bis zur Einrichtung der Bundesfernstraßengesellschaft – noch die Bundesländer zuständig. Die NRW-Landtagswahl im Mai ist entscheidend. Kommt die CDU ans Ruder, will sie die Südtangente planen. Die Bonner CDU hat auf ihrer Mitgliederversammlung Ende November mit knapper Mehrheit die Forderung der Südtangentenplanung beschlossen. Besonders enttäuschend für viele CDU-Wähler: Claudia Lücking-Michel hatte sich 2013 als Gegnerin der Südtangente in den Bundestag wählen lassen, nun will auch sie die Südtangente planen. „Damit wir wissen, wovon wir reden“, lautet ihre Begründung. Für Bildung sind Fernstraßen-Planungsmittel jedoch nicht gedacht. Die Erstattung durch den Bund bekommt das Land nur, wenn auch gebaut wird, sonst wären die Mittel in den Wind geschossen. Das ist schon einmal passiert:

2001 ist ein Linienbestimmungsverfahren durchgeführt worden und gescheitert.

Diesmal würde die Planung laut Projektdatenbank des Bundesverkehrsministeriums 100 Millionen Euro kosten und einen Großteil der Planungsressourcen des zuständigen NRW Landesbetrieb Straßen auffressen. Davon könnte das Land zwei Seilbahnen bauen. Die Baukosten insgesamt liegen derzeit bei 680 Millionen und frühestens 2035 könnte die Südtangente fertig sein. Damit das nicht passiert, wird der Widerstand wachsen. Wer will noch mehr Bonner Naherholungsgebiete opfern? Wer will mehr Lärm und Feinstaub im hoch belasteten Bonner Becken? Wer will den zusätzlichen Verkehr, vor allem Güterverkehr, durch das Bonner Stadtgebiet und über die Bonner Autobahnbrücken, den die Südtangente laut Projektdatenbank PRINS des Bundesverkehrsministeriums verursachen würde? Gern stellen CDU und FDP in Aussicht, den Güterverkehr auf der Südtangente zu verbieten. Das geht aber auf Fernstraßen nicht, und es wäre widersinnig, eine hohe Wirtschaftlichkeit mit LKWs zu begründen, die man aber gar nicht fahren lassen will.