

Verkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Zu Wasser, zu Lande und der Luft!



Glückliches Bonn, glücklicher Rhein-Sieg-Kreis: Während anderswo über schrumpfende Städte und die Folgen für die Gesellschaft diskutiert werden muss, boomt die hiesige Region. Immer mehr Menschen zieht es in die Bundesstadt und den sie umgebenden Landkreis. Die Region ist attraktiv, sie bietet Arbeitsplätze und hat einen hohen Freizeitwert. Die Kehrseite: Der Verkehr nimmt ebenfalls zu. Ob zu Lande, zu Wasser oder in der Luft, ob Personen- oder Güterverkehr: Es ist ordentlich was los auf den Verkehrswegen in Bonn und Rhein-Sieg. „Die Wirtschaft“ zeigt in dieser Titelgeschichte im Überblick, was den hiesigen Verkehrsstandort auszeichnet und welchen Herausforderungen er sich stellen muss. Drei Folgeartikel in den kommenden Ausgaben beleuchten dann genauer die Situation auf der Straße, beim Schienenpersonen- und -güterverkehr sowie auf dem Rhein und in der Luft.

Wenn Michael Jaeger morgens im Bonner Musikerviertel aufs Fahrrad steigt und zur Arbeit radelt, bekommt er viel zu sehen. Dichter Autoverkehr auf der Baumschulallee. Volle Pendlerzüge oder ein durchfahrender Güterzug am

Bonner Hauptbahnhof. Die stark befahrene B9. Die Kenneybrücke, gut gefüllt mit Autos, Radfahrern, Straßenbahnen und Bussen. Fließender, stockender oder sich stauender Berufsverkehr auf der A59. Volle Busse und Straßenbahnen Richtung Siegburger Innenstadt. Und mit Glück noch einen vollen ICE auf dem Weg nach Köln oder Frankfurt. Dann, nach 14 Kilometern, hat er das Kreishaus am Kaiser-Wilhelm-Platz in Siegburg erreicht. Von seinem Büro im zwölften Stock aus kann er sich die zurückgelegte Strecke noch mal aus der Vogelperspektive ansehen.

Für die Aufgabe, die Michael Jaeger zu bewältigen hat, ist diese Kombination aus Frosch- und Vogelperspektive, aus detaillierten Einblicken und großem Überblick ein unschätzbare Vorteil. Michael Jaeger ist nämlich Planungsdezernent des Rhein-Sieg-Kreises. Da kann es um eine kleine Straßenerweiterung ebenso gehen wie um das große Ganze, also etwa darum, gemeinsam mit der Stadt Bonn bei Land und Bund auf den Bau einer vernünftigen Straßenverbindung zwischen A3 und A562 hinzuwirken, den sogenannten „Ennert-Aufstieg“. Doch dazu später mehr.

Erst einmal zurück in den zwölften Stock des Kreishauses, in die Vogelperspektive. Hinter dem

Michaelsberg sieht man Flugzeuge im Landeanflug. Zu FuÙe des Kreishauses, auf der anderen Seite, befindet sich der ICE-Fernbahnhof Siegburg/Bonn. „Der Flughafen Köln/Bonn und der ICE-Bahnhof sind zwei ganz starke Standortfaktoren“, sagt Michael Jaeger. Dem Flughafen kommt sowohl für Passagiere als auch für Fracht eine enorme Bedeutung für die Region zu. „Doch dank dem ICE-Anschluss verfügt der Rhein-Sieg-Kreis mit Frankfurt am Main quasi über einen zweiten Hausflughafen“, schwärmt Jaeger. Die Fahrt dorthin dauert gerade einmal 40 Minuten, bei mindestens einer Verbindung pro Stunde. Rund 3.800 Menschen steigen in Siegburg/Bonn täglich in einen ICE ein oder aus – laut Jaeger deutlich mehr, als man beim Bau der Strecke prognostiziert hatte.

Zufrieden sind Michael Jaeger und sein Kollege Dr. Mehmet Sarikaya, Leiter des Planungsamtes des Rhein-Sieg-Kreises, auch mit vielen Straßen. „Wir haben im Kreis sehr leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen“, betont Sarikaya und verweist auf die A61 im Linksrheinischen und die beiden Autobahnen A3 und A59 im Rechtsrheinischen. „Die A59 wird nach dem achtspurigen Ausbau zwischen dem Dreieck Beuel und dem Dreieck Sankt Augustin, der im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben ist, noch leistungsfähiger sein!“

Auch der Bonner Stadtbaurat Werner Wingefeld zeigt sich mit dem Verkehrsstandort Bonn insgesamt zufrieden. Vor allem drei Aspekte hebt er hervor: „Bonn ist die Stadt der kurzen Wege“, betont er. Ob innerhalb der Innenstadt, zwischen Innenstadt und Wohnquartieren oder auf dem Weg zu den Erholungs- und Freizeitflächen der Stadt: Stets sei man in wenigen Minuten und mit guten Verbindungen dort, egal ob per Rad, zu Fuß, per Auto oder öffentlichem Nahverkehr. „Das ist Lebensqualität“, findet Wingefeld, „auch deshalb leben so viele Menschen gerne in Bonn.“

Zweiter Pluspunkt für Bonn: der Flughafen Köln/Bonn. Da stimmt er ganz mit seinem Siegburger Kollegen Michael Jaeger überein. „Er ist in den vergangenen Jahren als Passagier- und Frachtflughafen immer attraktiver geworden und hat eine enorm wichtige Funktion für Stadt und Region“, sagt Wingefeld.

Dritter Qualitätsfaktor aus Sicht des Stadtbaurats: der Rhein. Bonn liege an einer der wichtigsten Wasser-Verkehrsadern Europas, die Unternehmen und Menschen in der Region profitierten in erheblichem Maße von den Häfen in Bonn und Köln, so Wingefeld.

„Licht und Schatten“ sieht er hingegen beim Straßenverkehr. „Das Problem liegt bei den zuführenden Straßen.“ Damit meint der Stadtbaurat nicht nur das Autobahnnetz mit seinen Engpässen, sondern auch die Reuterstraße, die Bornheimer Straße, die Königswinterer Straße und in etwas geringerem Maße auch die Kölner Straße und die Römerstraße. Sie müssten sehr viel Verkehr in dicht bebautem Raum bewältigen. Sehr gut verteile sich hingegen der Verkehr innerhalb des prosperierenden Bundesviertels, auch die Nord-Süd-Verbindungen seien prima.

Bevölkerung und Verkehr wachsen stetig

So weit, so gut. Ein Wechsel aus der Vogel- in die Zukunftsperspektive zeigt allerdings: Das Bessere ist der Feind des Guten, wie Voltaire gesagt hat. Anders ausgedrückt: Es herrscht Wachstum allerorten, und es stellt sich zwangsläufig die Frage, ob die vorhandene Infrastruktur dem steigenden Bedarf gerecht wird oder ob das Gute dem Besseren weichen muss, sprich: ob das Netz nicht an manchen Stellen ertüchtigt werden muss, um mit der Zukunft Schritt halten zu können.



Michael Jaeger
(o.), Planungs-
dezernent und Dr.
Mehmet Sarikaya,
Leiter des Planungs-
amtes des Rhein-
Sieg-Kreises





Konkret:

Die Bundesstadt Bonn wächst seit drei Jahrzehnten kontinuierlich, und sie wächst weiter. Die Bevölkerung wird von derzeit rund 320.000 Einwohnern auf über 350.000 im Jahr 2030 zunehmen, also um beträchtliche zehn Prozent. Das Gleiche, wenn auch moderater, gilt für den Rhein-Sieg-Kreis: Ende 2010 wohnten dort rund 600.000 Menschen, 2030 werden es knapp 618.000 sein, ein Anstieg von drei Prozent. Das Problem für Bonn: Der Wohnraum wird knapp. Folglich wird die Zahl der Berufs-, Schul- und Freizeitpendler ebenfalls wachsen. Wie der Verkehrsentwicklungsplan Bonn zeigt, hat Bonn schon jetzt einen erheblichen Einpendlerüberhang, während der Rhein-Sieg-Kreis viel mehr Aus- als Einpendler hat.

Viele dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. In Bonn verfügen drei von vier Haushalten über mindestens ein Auto; 24 Prozent der Haushalte sind autofrei. Im Rhein-Sieg-Kreis kommt dagegen auf neun Pkw-Haushalte nur ein Haushalt ohne Auto, ist in der Studie „Mobilität in Deutschland 2008. Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis“ zu lesen. Über 20 Prozent in Bonn und mehr als ein Viertel der Haushalte im Rhein-Sieg-Kreis sind demzufolge sogar mehrfach motorisiert. In Bonn nutzen 41 Prozent der Personen ab 14 Jahren, einschließlich Mitfahrern, täglich ein Auto, weitere 35 Prozent wöchentlich. Im Rhein-Sieg-Kreis steigen sogar 63 Prozent täglich in ein Auto, nur vier Prozent selten oder nie.

Stautadt Bonn



Pluspunkte für Bonn: Der Rhein - einer der wichtigsten Wasser-Verkehrsadern Europas (Bild links - Bonner Hafen) und der Flughafen Köln/Bonn.

Fest steht

zudem: Der Verkehr wird weiter zunehmen. Die „Verkehrsprognose Rheinland 2025“, erstellt im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland, deren Projektleitung bei der IHK Bonn/Rhein-Sieg liegt, zeigt: Bis zum Jahr 2025 wird der Verkehr im Rheinland pro Jahr durchschnittlich um 2,4 Prozent wachsen und damit stärker als die Wirtschaft. Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird insgesamt um zwei Drittel steigen. Das Problem: „Die Straße trägt dabei die Hauptlast“, betont Kurt Schmitz-Temming, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Bonn/Rhein-Sieg und Abteilungsleiter unter anderem für Verkehr. Die Güterverkehrsleistung auf der Straße wird im Rheinland bis 2025 um 93 Prozent steigen und damit deutlich stärker als im Bundesdurchschnitt (plus 79 Prozent). Der Quell- und Zielverkehr nehmen jeweils um rund 60 Prozent zu, der Transitverkehr hingegen um 129 Prozent.

„Was für das Rheinland insgesamt gilt, gilt auch für unseren IHK-Bezirk“, unterstreicht IHK-Verkehrsexperte Schmitz-Temming, „sowohl der Individualverkehr als auch der Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und auf dem Wasser nehmen deutlich zu.“ Zu spüren ist das schon lange.

„Unsere Lkws verweilen viel zu lange in der Stadt, bis sie endlich eine Fernstraße erreicht haben“, beklagt etwa Stefan Düren. Der Geschäftsführer der Spedition Math. Düren Transport GmbH & Co. KG an der Friesdorfer Straße kennt die betriebswirtschaftlichen Folgen der vielen Staus in der Stadt, denn gerade im Logistikgeschäft ist Zeit Geld. Aber auch privat macht er täglich diese Erfahrung, wenn er mit dem Pkw von Wachtberg zu seinem Unternehmen nach Bad Godesberg fährt – auf Schleichwegen, die natürlich längst keine Schleichwege mehr sind. Er nimmt die L158, die den Bonner Süden mit Wachtberg und dem Autobahnanschluss Meckenheim-Merl mehr schlecht als recht verbindet. „Der Weg über die A565 und die Reuterstraße ist keine Alternative“, beklagt er, „auf diesen Straßen ist jeden Morgen Stau.“



„Unsere LKWs (o.) verweilen viel zu lange in der Stadt, bis sie endlich eine Fernstraße erreicht haben“, so Stefan Düren (r.), Spedition Math. Düren mit Seniorchef Mathias Düren (M.) und Thomas Düren (l.).

Das 1880

gegründete Unternehmen verfügt über 13 eigene Fahrzeuge, doch wird das Firmengelände auch von zahlreichen fremden Lkws angesteuert, die das dort ansässige Briefverteilzentrum der Post und ein Lagerhaus zum Ziel haben. „Eigentlich ist das hier kein so guter Standort für eine Spedition“, gibt Stefan Düren zu. Wenn seine Lkws zum Beispiel aus Godesberg zur A3 nach Süden müssen, dann führt die Route zunächst lange nach Norden – bis Sankt Augustin und Siegburg. „Das ist nur schwer zu akzeptieren“, sagt der Unternehmer. Und meint damit nicht nur die Kosten, die damit fürs eigene Unternehmen entstehen. „Umwege und Staus sorgen ja auch für erhebliche volkswirtschaftliche Kosten“, unterstreicht er.

Der unvollendete Autobahnring

Das Gefühl, dass es in Bonn oft nur langsam voran geht, wurde erst im vergangenen Herbst durch eine Studie bestätigt. Das Unternehmen TomTom, weltweit agierender Hersteller von Auto-Navigationssystemen, hat errechnet, in welchen europäischen Städten der Verkehr am häufigsten stockt oder zum Erliegen kommt. Wenig schmeichelhaft für die Bundesstadt: Sie steht gleich hinter der Millionenstadt München auf Platz zwei der stauträchtigsten Städte Deutschlands. Noch vor Stuttgart, Essen und Köln.

„So schön es für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis ist, dass die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze zunehmen“, verdeutlicht IHK-Experte Schmitz-Temming das Problem, „so klar ist auch, dass diese Entwicklung Konsequenzen für das tägliche Verkehrsaufkommen hat.“ Jetzt räche sich zum Beispiel, dass die vor vier Jahrzehnten eingeweihte Konrad-Adenauer-Brücke – wesentlicher Teil der wohl kürzesten Autobahn Deutschlands – nicht mit der rechtsrheinischen A3 und der linksrheinischen A565 verbunden wurde (s. Interview S: 16). Mit anderen Worten: Bonn hat keinen geschlossenen Autobahnring, der viel von dem Verkehr abfangen könnte, der sich stattdessen über innerstädtische Straßen quält oder aber durch schöne Landschaften und kleine Ortschaften wie im Siebengebirge.

„Es fehlt in Bonn und Rhein-Sieg an leistungsfähigen Ost-West-Verbindungen“, unterstreichen die Planungsspezialisten des Rhein-Sieg-Kreises, Michael Jaeger und Mehmet Sarikaya. Das Bundesviertel etwa wird immer attraktiver, sowohl hier als auch im rechtsrheinischen Bonner Süden (Ramersdorf) entstanden in den vergangenen Jahren tausende von Arbeitsplätzen, deren Inhaber aber häufig gar nicht in Bonn leben, sondern im Rhein-Sieg-Kreis. Oder auch im angrenzenden Rheinland-Pfalz, etwa im Westerwald. „Wir müssen dringend eine gemeinsame Lösung finden, um die Pendlerströme zwischen dem Kreis und der Stadt besser zu steuern“, betont Jaeger.

Der Bonner Stadtbaurat sagt dazu, er verstehe die Sorgen des Rhein-Sieg-Kreises, ohne deshalb jedoch den Problemlösungsansatz des Kreises – „Ennert-Aufstieg“ als Allheilmittel – zu teilen. „Allerdings“, fährt er fort, „sind die Verbindungen zwischen Bonn und der Region nicht optimal, und die Attraktivität der Stadt könnte durchaus in Mitleidenschaft gezogen werden, wenn die Arbeitsplätze von außerhalb nicht gut zu erreichen sind.“

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis haben deshalb einen interkommunalen Arbeitskreis Verkehr, bestehend aus Rats- und Kreistagsabgeordneten, ins Leben gerufen. Anlass ist die im vergangenen August vorgelegte „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zur Mobilitätsentwicklung in Bonn und dem südlichen Rhein-Sieg-Kreis“. Es sollen gemeinsam mögliche Maßnahmen beraten werden, denn nur mit einem abgestimmten Vorschlag hat die Region die Chance auf Aufnahme der Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan und auf Bundesförderung.



Wer wieder einmal vor den geschlossenen Schranken in Bonn steht, der kann sich zumindest damit trösten, dass er vor der wichtigsten Güterzugstrecke Europas steht. Über 700 Züge kommen hier und im rechtsrheinischen Bonn täglich durch.

Der Weg

dorthin ist noch weit. Denn bisher haben Stadt und Kreis unterschiedliche Lösungsansätze. Der Rhein-Sieg-Kreis plädiert ganz klar für den sogenannten „Ennert-Aufstieg“, also die Verbindung der A562 zwischen Bundesviertel und Ramersdorf mit der A3 über eine Schnellstraße bis zur neu zu schaffenden Anschlussstelle Birlinghoven. Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung empfiehlt diese Variante. Die Maßnahmenkombination „Bündelung Siebengebirge“ ist die zweit teuerste – sie würde knapp 200 Millionen Euro kosten. Nach Ansicht der Gutachter brächte sie aber aufgrund der Entlastungswirkungen in Sankt Augustin und in Bonn sowie in den Naturschutzgebieten in Königswinter den größten Nutzen und so auch das beste Nutzen-/Kostenverhältnis. Auch die IHK Bonn/Rhein-Sieg spricht sich für diese Variante aus.

In Bonn fürchtet man hingegen, der „Ennert-Aufstieg“ verbessere zwar den Verkehrsfluss ins Zielgebiet Bundesviertel, Sorge aber darüber hinaus für mehr Durchgangsverkehr im Bonner Süden und damit für noch größere Probleme im bestehenden Straßennetz. „Wir sehen die Not vieler Gemeinden im Siebengebirge, glauben jedoch, dass das Maßnahmenpaket ‚Bündelung Siebengebirge‘ die Wohngebiete im Bonner Süden deutlich stärker als bisher mit Durchgangsverkehr belasten würde“, skizziert Werner Wingefeld seine Position. Das Projekt stehe zudem nicht im Bundesverkehrswegeplan und würde viele Jahre bis zur Realisierung benötigen.

Den Umweltverbund stärken

Wingefeld setzt stattdessen auf die Ertüchtigung des nördlichen Autobahnbogens: auf die Verbreiterung der A565 auf sechs Spuren zwischen Poppelsdorf und Nordbrücke. Er ist überzeugt davon, dass dadurch beispielsweise die Reuterstraße entlastet würde, weil viel Verkehr aus Süden und Westen mit Ziel Bundesviertel dann bei entsprechenden Rückbaumaßnahmen an der Reuterstraße über die Autobahnen 565, 59 und 562 geführt würde anstatt mitten durch die Stadt.

„Das Autobahnprojekt steht allerdings ebenfalls nicht im Bundesverkehrswegeplan“, erklärt IHK-Infrastrukturexperte Fabian Göttlich, „und würde wegen der teils auf Stelzen verlaufenden Trasse enorm teuer.“

Zudem plädiert Wingensfeld für eine bessere Anbindung etwa des Bundesviertels an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er hofft zum einen auf die Verlängerung der S-Bahn-Linie 13 vom Flughafen Köln/Bonn nach Beuel und Oberkassel, langfristig auch ins Linksrheinische. Zum anderen verweist er auf den geplanten zusätzlichen Haltepunkt „UN-Campus“ an der linksrheinischen Bahnstrecke Bonn-Koblenz. „Wenn alles klappt, werden dort ab 2015 die Regionalzüge halten“, sagt Wingensfeld.

Immer mehr Menschen dazu zu bewegen, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad umzusteigen, ist ein wichtiges Ziel der Bonner Politik. Im Verkehrsentwicklungsplan ist es festgeschrieben, und auch im Gespräch betont Wingensfeld: „Wir wollen mehr Menschen zum Umsteigen bewegen und dafür begeistern, die verschiedenen Verkehrsmittel intelligent zu kombinieren.“

Das Echo auf diese Pläne ist vielfältig. Es reicht von klarer Ablehnung über kritisches Wohlwollen bis zu offener Sympathie. Die IHK Bonn/Rhein-Sieg beispielsweise begrüßt das Vorhaben, den sogenannten Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußwegen zu stärken. Verschiedene Maßnahmen hingegen hält sie aus Sicht der Wirtschaft für gefährlich, etwa die Absicht, wichtige Verkehrsachsen wie die Reuterstraße zurückzubauen (siehe Interview Seite 16).

Einem der größten Arbeitgeber der gesamten Region kommen die Pläne hingegen gerade recht. „Unser Ziel ist es, den Autofahreranteil deutlich zugunsten des Fahrrads und des ÖPNV zu reduzieren“, erklärt Dr. Andreas Archut. Er ist Pressesprecher der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn. Mit 500 Professoren, rund 3.700 wissenschaftlichen Mitarbeitern sowie weiteren über 5.000 Beschäftigten in Kliniken, Technik und Verwaltung und einem Jahresetat von rund 600 Millionen Euro stellt sie einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Und einen erheblichen Verkehrsfaktor.

„Mobilität ist ein zentraler Standortfaktor für unsere Universität, der wesentlich zu ihrer Attraktivität und Leistungsfähigkeit beiträgt“, verdeutlicht Archut. „Hierzu zählt neben der Anbindung an internationale und überregionale Verkehrsströme auch die gute Erreichbarkeit der Universität innerhalb der Region Bonn/Rhein-Sieg, in der ein Großteil ihrer Angehörigen wohnt.“ Wenn man bedenkt, dass die Uni rund 350 Gebäude in Bonn und Umgebung nutzt, wird zudem klar, dass ihr auch an guten Verkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Campus-Standorten in der Stadt und außerhalb (etwa in Klein-Altendorf und Hennef) gelegen sein muss.

"Die Universität Bonn will den Autofahreranteil unter Mitarbeitern und Studenten deutlich zugunsten des Fahrrades und des ÖPNV reduzieren", so Pressesprecher Dr. Andreas Archut.

Mit Blick auf den Ausbau des Campus Poppelsdorf, wo in den nächsten Jahren zahlreiche Neubauten entstehen werden, hat die Universität alle Mitarbeiter und Studierenden befragt und unter anderem herausgefunden: Die Chancen für einen Umstieg vieler Universitätsangehöriger auf Rad, Bus oder Bahn stehen gut. Jeder Vierte habe einen Weg von weniger als zwei Kilometern bis zum Arbeitsplatz oder Studienort, mehr als die Hälfte wohne in bis zu zehn Kilometern Entfernung, so Archut.

Um den Autofahreranteil zu senken, setzt die Uni nicht auf Parolen, sondern auf ganz konkrete Maßnahmen. So sollen die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verbessert werden – bis zu 2.000 zusätzliche Stellplätze sind vorgesehen. Auf dem Campus Poppelsdorf ist im neuen Hörsaalzentrum, das 2014 oder 2015 fertig werden soll, sogar eine große Fahrradtiefgarage geplant.



Fluch und Segen: Schienengüterverkehr

Da Bonn eine Stadt der kurzen Wege ist, ist es vom künftigen Campus Poppelsdorf auch nicht weit bis zur Südstadt, beispielsweise in die König-, Weber- oder Lessingstraße. Wer empfänglich für Superlative ist, den werden die häufig geschlossenen Bahnschranken nicht stören. Der kann sich vielmehr sagen: „Wow, ich stehe hier gerade an der wichtigsten Güterzugstrecke Europas!“ 700 Züge kommen hier und im rechtsrheinischen Bonn täglich durch, die Hälfte davon sind Güterzüge. Bis 2025 rechnen Experten mit über 500 Güterzügen. Der Rheinkorridor ist ein wichtiges Teilstück der Fernverbindung zwischen den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam und dem Mittelmeerhafen Genua – Abzweigungen in andere wichtige Wirtschaftsräume inklusive.

Wer sich dafür nicht begeistern kann, der hält sich die Ohren zu, blickt nervös auf die Uhr und denkt sich: „Wie gut, dass ich hier nicht wohne!“ Die linksrheinische Bahnstrecke war lange Zeit ein Segen, inzwischen ist sie Fluch und Segen zugleich. Dank der zahlreichen Nah- und Fernverkehrsverbindungen ist sie für Bonn enorm wichtig, allein das tägliche Pendleraufkommen zwischen Bonn und Köln zeigt ihre Bedeutung.

In Sachen Gütertransport ist die Strecke für Bonn längst zum Fluch geworden. Da Bonn keinen eigenen Güterbahnhof hat, handelt es sich überwiegend um Transitverkehr – und der rauscht mitten durch die Innenstadt. Das verursacht individuelle Kosten, etwa Instandsetzungskosten bei Schäden an Gebäuden oder sinkende Einnahmen bei der Vermietung oder dem Verkauf von Immobilien in direkter Bahnlage. Und volkswirtschaftliche Kosten, vor allem durch Umweltverschmutzung und Lärmentwicklung. Bonn ist die viertlauteste Großstadt Deutschlands, wie eine Studie vom Herbst 2011 zeigt – noch vor Köln und Berlin. Die Güterzüge leisten einen erheblichen Beitrag dazu.

„Es ist wirklich ein Dilemma“, sagt Kurt Schmitz-Temming von der IHK Bonn, „einerseits kann man vernünftigerweise nur für die Verlagerung von mehr Gütertransporten von der Straße auf die Schiene sein, andererseits erzeugt das gerade in unserer Region beträchtliche Belastungen und führt inzwischen zu Interessenkonflikten innerhalb der Wirtschaft, beispielsweise zwischen Verladern, Speditionen und Transportunternehmen auf der einen und der Tourismusbranche auf der anderen Seite.“ Zwei Phänomene stoßen hier aufeinander: zunehmender Schienengüterverkehr und „die Eigenart des Stadtgebiets“, wie Stadtbaurat Wingenfeld es beschreibt, „nämlich ein sich in Richtung Süden immer mehr verengender Trichter“. Wie es am Ende dieses Trichters zugeht, davon kann Andreas Stüber viel erzählen. Zuletzt hat er das vor zahlreichen Unternehmern und Experten beim „Rheinischen Schienengipfel“ in der IHK Köln getan. Veranstalter waren die Industrie- und Handelskammern im Rheinland. Stüber ist Unternehmer, ihm gehört das Rhein-Hotel Bacharach. „Wenn schwere Güterzüge vorbeidonnern, dann wackelt das Haus“, erzählt er, „es kommt zu Erschütterungen und einem Schalldruck bis 105 Dezibel.“

Damit die Gäste trotzdem ins romantische Mittelrheintal kommen und bei Stüber übernachten, hat er eine Menge getan. Klimaanlage eingebaut beispielsweise, Schallschutzlüfter und eine Vierfachverglasung. „Unser Haus ist ausgebaut wie ein Flughafenhotel...“ Das bleibt betriebswirtschaftlich natürlich nicht ohne Folgen: „Unsere Investitions- und Unterhaltungskosten sind höher als bei Häusern in anderer Lage, bei bestenfalls gleichen Erträgen“, sagt der Hotelier. Im persönlichen Gespräch ließen sich viele Gäste von den Vorzügen des Hauses überzeugen, aber das Neukundengeschäft sei schwieriger geworden. Immerhin: Drinnen, bei geschlossenen Fenstern, hört man die Züge kaum. „Aber unsere Außenterrasse, die ist etwas für Hartgesottene.“

Bacharach liegt jenseits der Grenzen des IHK-Bezirks Bonn. Doch auch in Bonn, Königswinter und Bad Honnef klagen Anwohner wie Unternehmer über die Auswirkungen dessen, wovon wir alle zugleich auch profitieren: die Auswirkungen von individueller Mobilität und zunehmendem Warentransport. Schnelle Verbindungen per ICE, zwei gut erreichbare Flughäfen, Autobahnen und ÖPNV-Verbindungen, ein dichtes Straßennetz – das sind die Vorzüge der Region Bonn/Rhein-Sieg. Wir Bonner, Siegburger und Rheinbacher kommen fast überall gut hin. Das heißt umgekehrt aber auch: Viele andere kommen ebenso gut hierhin. Oder hier durch. Und es werden immer mehr.

Lothar Schmitz, freier Journalist, Bonn