

# Besser mobil in Bonn

*Vorschläge der Bonner LINKEN für eine Verkehrswende in unserer Stadt.*

## **Weniger Autos, mehr Lebensqualität**

Die Mobilität ist trotz anderslautender Bekenntnisse in Bonn bislang auf den PKW fixiert, nahezu jede Weiterentwicklung wird noch vom Auto hergedacht. Viele reden heute von der Verkehrswende und wollen doch nur 46 Millionen herkömmliche PKW in Deutschland durch eine ebenso große Fahrzeugflotte mit Elektroantrieb ersetzen. Das ist nicht unser Ansatz, denn der motorisierte Individualverkehr in jeglicher Form bindet gewaltige Ressourcen und führt zu einem Umweltverbrauch, den sich die Menschheit auf Dauer nicht leisten kann.

Wir denken Verkehr nicht als Business im Sinne der Autokonzerne, sondern als Grundbedürfnis nach Mobilität. Wir streiten für eine Verkehrswende, hin zu sozialen, klima- und umweltfreundlichen sowie öffentlichen Verkehrssystemen. Der motorisierte Individualverkehr soll in der nahen Zukunft auf ein notwendiges Maß beschränkt werden. Wir wollen den öffentlichen Nahverkehr so radikal verbessern, dass er gegenüber dem PKW das attraktivere Verkehrsmittel wird. Wir akzeptieren das Auto nicht als Garantie für individuelle Mobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss jetzt gehandelt werden: Der Radverkehr muss viel stärker gefördert, Bus und Bahn aufwerten werden, damit diese überhaupt in der Lage sind, ein weiter steigendes Fahrgastaufkommen zu bewältigen. In einem zweiten Schritt wird es notwendig sein, Fahrspuren Schritt für Schritt zu Bus-, Funktions- und Fahrradspuren umzuwidmen, um damit die Stadt den Bedürfnissen dieser neuen Mobilität anzupassen.

Parkhäuser als Relikte der Autogesellschaft können dann am Ende dieses Prozesses für Fahrräder umgebaut, der City Ring dauerhaft für Autos gesperrt werden. Flächen, auf denen heute noch Autos parken, können für die Begrünung der Stadt genutzt werden. Mit diesem Umbau wollen wir jetzt beginnen. Die folgenden siebzehn Vorschläge verstehen wir als erste Schritte auf diesem Weg.

## **Sicher, bequem und fahrscheinfrei – mit Bus und Bahn in Bonn**

### **1. Ein öffentlicher Nahverkehr, den sich alle leisten können**

Der Öffentliche Nahverkehr in Bonn ist zu teuer. Eine Monatskarte für das Stadtgebiet kostet selbst im Abonnement noch mehr als 80 Euro. Auch das 365-Euro-Jahresticket, im Rahmen des Lead City Programms, schafft hier keine Abhilfe, da es nur für Neukunden gilt und für die Dauer des Programms. Es muss dauerhaft und allen Bonner Bürger\*innen angeboten werden. Für alle Bonn-Ausweis-Berechtigten verlangen wir die Einführung eines stadtweit geltenden Monatssozialtickets für maximal 15 Euro. Langfristig fordern wir einen steuerfinanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV.

### **2. Niemand soll länger als 7 Minuten auf den Bus warten**

Busse und Bahnen sind in Bonn erheblich überlastet. Nicht nur in den Hauptverkehrszeiten geschieht es immer wieder, dass Eltern mit einem Kinderwagen oder Rentner\*innen mit einem Rollator, keinen Platz im Bus finden. Gelegentlich, insbesondere während des Schulverkehrs, sind viele Buslinien gar dermaßen überfüllt, dass man sich nicht einmal mehr

mit Gewalt hineinquetschen kann. DIE LINKE Bonn streitet daher für eine deutliche Verdichtung des Taktes. Die Hauptlinien (600-615) sollen generell mindestens alle 15 Minuten fahren, sodass zumindest auf den Hauptstrecken mit zwei sich abwechselnden Linien niemand länger als 7 Minuten auf den Bus warten muss. Auf einigen Linien ist in den Hauptverkehrszeiten ein noch engerer Takt erforderlich.

### **3. Busse, nicht nur über den Hauptbahnhof**

Das Bonner Liniennetz ist weitgehend auf den Hauptbahnhof und in Bad Godesberg auf die dortige Innenstadt ausgerichtet. Wer von einem in den anderen Stadtteil möchte, muss meist am Hauptbahnhof umsteigen und fährt damit häufig große Umwege. Ringlinien, die um das Zentrum herum Stadtteile direkt miteinander verbinden, können dieses Problem lösen. Auf diesen Ringlinien muss die bisherige Frequenz erhöht und mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

### **4. Vorrang für den Bus**

Bonn hat mehr Staus als die meisten anderen deutschen Städte. Es ist deshalb kein Wunder, dass auch Busse ständig verspätet sind, wenn sie auf denselben Straßen fahren wie der motorisierte Individualverkehr. Bonner\*innen verlieren täglich wertvolle Lebenszeit in völlig verstopften Straßen. Damit die Bonner\*innen mit dem Bus zukünftig schneller und pünktlicher vorankommen, bedarf es jetzt dringend Busspuren und Ampelanlagen, die auf die Busse abgestimmt sind.

### **5. O-Bus 4.0**

Seit 2015 testen die Stadtwerke Bonn Elektrobusse. 2018 werden erstmalig 7 Fahrzeuge bestellt, die dauerhaft im Einsatz bleiben sollen. Diese Technik ist aber noch nicht ausgereift und hat zwei große Probleme: Die geringe Kapazität der Akkus und ein hoher Verbrauch von Ressourcen bei ihrer Herstellung. Auf die Dauer ökonomischer und ökologischer ist daher der Wiederaufbau eines Oberleitungsnetzes auf den Hauptstrecken in Zentrumsnähe. Dort könnten moderne Oberleitungsbusse fahren. Auf ihren weiten Wegen außerhalb der Innenstadt können sie durch kleine Akkus mit Strom versorgt werden, die sich automatisch wieder an der Oberleitung aufladen, wenn der Bus sich in Gegenrichtung der Innenstadt nähert.

### **6. Faire Gehälter bei den Bonner Verkehrsbetrieben**

Um diese Maßnahmen zu realisieren, bedarf es nicht nur finanzieller Mittel, sondern auch zusätzlichen Personals. Schon jetzt haben die Stadtwerke Probleme, ausreichend Fahrpersonal zu finden. Es ist auch nicht verwunderlich, dass sich nur wenige Menschen auf so einen harten Job, bei so einer schlechten Bezahlung einlassen. Für mehr Fahrpersonal und fairen Lohn muss sich die Bezahlung deutlich verbessern.

### **7. Mehr Strecken – das Straßenbahnnetz in Bonn**

Langfristig wollen wir auf stark frequentierten Strecken einen konsequenten Ausbau der Straßenbahn. Die Linie 61/62 sollte bis Friesdorf und auf der anderen Seite bis Buschdorf verlängert werden. Seit Jahrzehnten immer wieder diskutiert und immer wieder an leeren Kassen und egoistischen Einzelinteressen gescheitert - die Hardtbergbahn. Um den Hardtberg und den Uni-Campus Poppelsdorf besser und zuverlässiger anzubinden, muss sie nun zügig geplant und gebaut werden. Die Strecke muss auf einem Gleiskörper geführt werden, der möglichst weitgehend vom übrigen Verkehr unabhängig ist. So lassen sich Verspätungen durch Staus und Wartezeit vor roten Ampeln vermeiden.

## **8. Mit der Seilbahn über den Rhein auf den Venusberg**

In immer mehr Großstädten kommt ein neues Verkehrsmittel hinzu: Die Seilbahn. Gegenüber anderen Verkehrsmitteln hat sie viele Vorteile. Durch eine komplett eigene Trasse kommt sie nie zu spät, der Bau ist nicht so aufwendig wie der einer U-Bahn und durch eine sehr dichte Taktung gibt es kaum Wartezeiten. Besonders für Bonn ist Seilbahn geeignet, da sie geografische Hindernisse wie einen Berg oder einen Fluss ohne Probleme überqueren kann. Das macht die Seilbahn besonders für die Strecke zwischen Ramersdorf/Oberkassel und dem Venusberg interessant. Durch die Seilbahn kommen Pendler\*innen von Troisdorf, Sankt Augustin, Beuel, Königswinter, Bad Honnef, Linz, Bad Godesberg deutlich einfacher, schneller und bequemer an ihr Ziel. Aber auch als neue Querverbindung von Kessenich und Friesdorf auf den Venusberg bzw. auf die rechtsrheinische Seite ist die Seilbahn sinnvoll.

## **9. Bonn und Umgebung vernetzt – besser auf der Schiene**

Um die 40.000 Bonner\*innen fahren täglich auf ihrem Weg zur Arbeit in einen anderen Kreis im Umland. Gleichzeitig pendeln ca. 100.000 Beschäftigte zur Arbeit nach Bonn. Sollen diese Menschen ihre Wege schnell und bequem mit der Bahn zurücklegen können, muss das Bonner Umland besser angebunden werden – nicht nur auf der Rheinstraße. Orte wie z.B. Niederkassel, haben keine Bahnanbindung. Eine Stadtbahnlinie wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Beuel, Niederkassel und Köln deutlich erhöhen. Sie kann helfen, den motorisierten Individualverkehr gerade in den Hauptverkehrszeiten von und nach Bonn deutlich zu reduzieren.

## **10. Park-&-Ride-Plätze**

Auch P&R-Plätze sind sinnvoll, um das Umland besser mit Bonn zu verbinden. An den P&R-Plätzen am Stadtrand können Pendler\*innen ihr Auto abstellen und mit der Bahn in die Innenstadt fahren. Somit kann der Innenstadtverkehr und die dortige Parksituation entlastet werden. Diese Parkplätze müssen allerdings für die Pendler\*innen kostenfrei sein. Gleichzeitig muss verhindert werden, dass die P&R-Plätze von anderen Autos zugestellt werden, sodass die Plätze ihrem eigentlichen Zweck nicht mehr dienen.

## **11. Ausbau der Rheinschiene**

Der Stundentakt der RE 5 wird bisher durch die RB 26 (Mittelrhein Bahn) zu einem Halbstundentakt erweitert und durch die bis zu zweimal stündlich verkehrende RB 48 (Rhein-Wupper-Bahn) ergänzt. Dieser Takt ist nicht ausreichend, die Züge sind zu fast jeder Tageszeit überfüllt und fast nie pünktlich, weil die linksrheinische Bahnstrecke zwischen Köln und Bonn überlastet ist. Fern-, Nah- und Güterverkehr teilen sich momentan die beiden Gleise. Durch die Überholung von verspäteten Fernverkehrszügen wird der gesamte Takt regelmäßig durcheinandergebracht. Für den Schienenweg zwischen Hürth-Kalscheuren und Remagen hat die Bahn im Jahr 2017 eine Überlastungserklärung abgegeben. Dies bedeutet nicht nur, dass eine Erhöhung der Kapazität unter den gegebenen Umständen unmöglich ist. Eventuell muss der bestehende Bahnverkehr wegen Überlastung der Trasse sogar eingeschränkt werden. Wir fordern daher den dringend notwendigen Ausbau der linken Rheinschiene zu einer möglichst viergleisigen Strecke.

## **Ökologisch und gesund mit dem Rad**

### **12. Mehr, breiter, besser – neue Radwege für Bonn**

Die Fixierung auf den motorisierten Individualverkehr hat auch die Radfahrer\*innen an den Straßenrand verdrängt. Besonders an Hauptstraßen fühlen sich Radfahrer\*innen auf der Fahrbahn mit Autos und Lastwagen häufig nicht sicher. Sie weichen auf Nebenstraßen und Gehwege aus. Das nervt zu Recht die Fußgänger\*innen. Für Kinder, die auch mal einen

Schlenker machen, sind die existierenden schmalen Radfahrstreifen kaum geeignet. Außerdem werden diese oft zugeparkt, sodass man sich in den schnell fahrenden Kraftverkehr einfädeln muss – was dann auch für Erwachsene gefährlich sein kann. Deshalb fordert DIE LINKE Bonn eine Weiterentwicklung hin zu „Geschützten Radfahrstreifen“, besonders an Hauptstraßen/zweispurigen Innenstadtstraßen. Diese sind durch physische Barrieren, beispielsweise durch Poller, vom motorisierten Verkehr abgetrennt und räumen dem Radverkehr gleichzeitig mehr Platz auf der Fahrbahn ein. Die Breite der neuen Radfahrstreifen muss ausreichen, dass Radfahrer\*innen einander sicher überholen können und ein Puffer zu parkenden Kfz besteht.

### **13. Schnell und sicher mit dem Rad in die Stadt**

Die vom ADFC vorgeschlagenen siebzehn „Pendler Routen“, beispielsweise von Bornheim über Alfter nach Bonn, müssen umgehend gebaut werden, um mit dem Rad schnell und sicher in die Bonner Innenstadt zu kommen. Statt diese Radwege zu bauen, hat die Stadt in den zurückliegenden Jahren viele Straßen zu Fahrradstraßen erklärt. Auf einer Fahrradstraße haben Autofahrer\*innen lediglich ein Gastrecht. Allerdings ist durch ein Schild und eine Fahrbahnmarkierung noch keine richtige Fahrradstraße geschaffen. Viele Autofahrer\*innen wissen nicht, was eine Fahrradstraße bedeutet. Darauf müsste zum einen deutlicher aufmerksam gemacht werden, zum anderen sollte die PKW-Nutzung zukünftig nur noch den Anlieger\*innen erlaubt werden. Außerdem führt es nicht weiter, einzelne Wohnstraßen zu Fahrradstraßen zu erklären. Benötigt wird ein sinnvolles Netz aus Fahrradstraßen und Radwegen.

### **14. Mehr Stellplätze**

Ein Problem ist allerdings nicht nur der Weg mit dem Fahrrad, sondern auch das Abstellen der Fahrräder. Gerade an Knotenpunkten wie dem Bonner Hauptbahnhof ist meist zu wenig Platz. Hinzu kommt, dass immer häufiger Fahrräder gestohlen werden. Die Aufklärungsquote liegt bei unter 2 Prozent. Es werden ausreichende und sichere Abstellplätze für Fahrräder benötigt. Wir schlagen vor, in den Bonner Tiefgaragen jeweils in der 1. Etage, direkt an den Ausgängen kostenfreie Stellplätze zur Verfügung zu stellen.

### **15. Fahrradverleihsystem, aber richtig**

In Bonn wurde mittlerweile ein Fahrradverleihsystem aufgebaut. Dies ist ein wichtiger Bestandteil im Nahverkehr. Mit dem Leihrad kann zum Beispiel der Weg zwischen Bahnhaltestelle und dem Ziel deutlich schneller überwunden werden. So kann durch eine sinnvolle Kombination von Leihrädern und Bus und Bahn die Reisezeit deutlich verkürzt werden. Dazu braucht es allerdings mehr Radstationen an den Bahnhaltstellen und mehr Fahrradstraßen, auch am Stadtrand an denen die Räder kostenfrei abgestellt werden können. Schließlich macht das Leihradsystem keinen Sinn, wenn man erst 10 Minuten zum nächsten Rad laufen muss. Die Ausleihe sollten für jede\*n eine halbe Stunde pro Tag kostenfrei sein.

## **Eine Stadt für Menschen, nicht für Autos**

### **16. Fußgängerzone in Bonn, noch größer und schöner**

Wir wollen, dass die Bordsteine von der Rathausgasse bis zur Maximilianstraße abgesenkt werden und die Straße für Fußgänger\*innen, Fahrräder, Busse und Anlieferverkehr freigegeben wird. So entsteht eine Straße, die ähnlich der Koblenzer Straße in Bad Godesberg funktioniert, wo alle Verkehrsteilnehmer\*innen ihren Raum haben.

Die Uni Garage soll verkleinert und die freiwerdenden Teile als kostenfreie Fahrradgarage ausgebaut werden, nachdem die rechtlichen Voraussetzungen hierfür geschaffen wurden. Anschließend werden auch Franziskaner- und Stockenstraße (zwischen Franziskanerstraße und der Zufahrt zur Marktgarage) in der gleichen Weise umgestaltet wie Rathausgasse und Maximilianstraße. Dies wird die Attraktivität des Viktoriakarrees und der gesamte Innenstadt steigern, wovon nicht zuletzt auch der Einzelhandel profitieren wird.

### **17. Kein zusätzlicher Autoverkehr durch unsere Stadt**

Wir lehnen eine Verbreiterung der A565 wie auch den Bau der Süd-Tangente mit Ennertaufstieg und Venusbergtunnel ab – weitere nur für den Autoverkehr gedachte Straßen verstärken den Auto- und LKW-Verkehr, den Lärm und die Umweltbelastung. Im Stadtbereich soll Tempo 30 zur flächendeckenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden.