



Wenn der Verkehr
nicht fließt



Bonn steht vor dem Verkehrskollaps, befürchten die einen. „Eine Welt ohne Staus ist möglich“, versprechen andere. Tatsache ist: Die Zahl der Pendler und die Güterverkehrsströme in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis nehmen zu, während die Verkehrsinfrastruktur unter der enormen Belastung ihre Grenzen längst erreicht hat. Brücken sind marode, große Sanierungsmaßnahmen belasten den Verkehrsfluss in den nächsten Jahren zusätzlich. „Die Wirtschaft“ erläutert, wie der Verkehr weiter fließen kann und welche Alternativen für die Mobilität möglich sind.

Wenn Stefan Düren wissen will, wie stark der Verkehr auf der Landstraße zwischen Wachtberg, wo der Unternehmer mit seiner Familie wohnt, und Bad Godesberg ist, schaut er morgens auf seiner Stau-App, wie es auf der A565 aussieht. „Wenn ich zwischen Endericher Ei und Nordbrücke einen roten Strich sehe, dann kann ich mich hier auf etwas gefasst machen“, sagt der Geschäftsführer des Logistikunternehmens Mathias Düren GmbH & Co. KG mit Sitz in Bad Godesberg.

Das kann er im Grunde jeden Tag, denn die L158 ist neben der A565 eine der ganz wenigen nennenswerten Verkehrsverbindungen von der A61 hinunter nach Bonn und wahlweise links- und rechtsrheinisch weiter in Richtung Köln. Sie muss, schätzt der Spediteur, regelmäßig die dreifache Menge des Verkehrs bewältigen, für die sie eigentlich ausgelegt ist. Entsprechend oft staut sich dort der Verkehr.

Düren kennt die Verkehrssituation in und um Bonn aus vier Perspektiven. Als Pendler. Als Unternehmer, der

sich mit den zusätzlichen Kosten und Unwägbarkeiten befassen muss, die sich daraus ergeben, dass jeder seiner Lkws täglich im Schnitt eine Stunde im Stau steht. Als Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Bonn/Rhein-Sieg, dessen Mitglieder sich ehrenamtlich für den Wirtschaftsstandort einsetzen und in dessen Sitzungen die vernachlässigte Verkehrsinfrastruktur permanentes Thema sind. Und außerdem als Mitglied des Dialogforums, von dem noch die Rede sein wird.

Immer mehr Verkehr in einem überlasteten Straßennetz

In Bonn sind mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen Pendler. Auf 105.000 innergemeindliche Pendler kommt die Bundesstadt, 136.000 Menschen pendeln täglich aus dem Rhein-Sieg-Kreis und dem weiteren Umland nach Bonn, über 55.000 verlassen die Stadt täglich zum Arbeiten. Die Einpendlerquote von 56,5 Prozent

„Wenn ich zwischen Endericher Ei und Nordbrücke einen roten Strich sehe, dann kann ich mich hier auf etwas gefasst machen.“



Stefan Düren,
Geschäftsführer des Logistikunternehmens
Mathias Düren GmbH & Co. KG





„Zielsetzung ist die Vermeidung zeitgleicher Ausführung von verkehrstechnisch unverträglichen Maßnahmen.“

Helmut Wiesner,
Stadtbaurat

ist eine der höchsten in Nordrhein-Westfalens. Zum Vergleich: In Köln sind es fast zwölf Prozent weniger. Bonn liegt damit im Trend: Während Arbeitsstätten vermehrt in Ballungszentren entstehen, ziehen immer mehr Menschen ins Umland, wo die Wohnkosten niedriger sind. Nach Alfter zum Beispiel. Die Gemeinde im westlichen Rhein-Sieg-Kreis belegt in der jüngsten NRW-Pendlerstatistik ebenfalls einen Spitzenplatz: Mit 83,7 Prozent hat Alfter die dritthöchste Auspendlerquote von ganz NRW. Köln verlassen täglich nur 27,5 Prozent.

Doch nicht nur der Berufsverkehr nimmt zu. Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird bis 2030 um rund 40 Prozent steigen, haben die Industrie- und Handelskammern im Rheinland für ihr „Verkehrsleitbild Rheinland“ ermittelt. Nur durch solche Transporte ist es möglich, den Handel, das Gastgewerbe und zahlreiche Dienstleistungsunternehmen sowie letztlich die Verbraucher mit den benötigten Waren zu erreichen.

Laut Landesbetrieb Straßenbau NRW gehören die Autobahnen in der Region Köln/Bonn zu den meist befahrenen Fernstraßen Europas. Schon heute sind die Verkehrsmengen gewaltig. Die A59 zwischen den Autobahndreiecken Bonn-Nordost und Sankt Augustin-West, wo Ost-West- und Nord-Süd-Verkehre aufeinandertreffen, wird täglich von 120.000 Fahrzeugen passiert, die Nordbrücke von rund 100.000 Fahrzeugen.

Doch ist NRW noch in anderer Hinsicht Spitze: In keinem anderen Bundesland stehen die Autofahrer so häufig und lange im Stau wie hier. Denn der wachsende Verkehr trifft auf eine Verkehrsinfrastruktur, die zu lange nicht ertüchtigt wurde und vielerorts weder der heutigen Anzahl von Fahrzeugen, noch der von ihnen verursachten Belastung standhält.

Seit über vier Jahren ist beispielsweise die Leverkusener Autobahnbrücke für mehr als 3,5 Tonnen schwere Fahrzeuge gesperrt. Sie muss abgerissen und neu gebaut werden. Im Rhein-Sieg-Kreis muss die Drachenbrücke bei Königswinter, Teil der B42,

kurzfristig verstärkt und saniert werden. 27.000 Fahrzeuge nutzen sie täglich. Und in Bonn stehen die Nordbrücke, die A565 zwischen Tannenbusch und Enderich – „Tausendfüßler“ – sowie die Südbrücke vor umfangreichen Sanierungsmaßnahmen, um nur die drei größten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu nennen. Ebenso leidet der inner-städtische Verkehr, etwa durch die Kappung des Bonner City-Rings. Diese wirkt sich extrem nachteilig auf den Bonner Einzelhandel aus, wie jüngst eine Umfrage der IHK Bonn/Rhein-Sieg ergab (siehe auch Artikel Seite 18).

„Das alles zusammengenommen ist eine deprimierende Situation“, sagt Professor Dr. Stephan Wimmers, bei der IHK Geschäftsführer für Industrie, Handel, Verkehr, Tourismus und Kultur. „Die Wirtschaft leidet, und die gesamte Bevölkerung leidet – Wohlstand und Wachstum benötigen eine funktionierende Infrastruktur!“

Kurzfristige Verbesserungen durch ein konsequentes Baustellenmanagement

Zunehmender Verkehr sorgt für Staus und lässt die Straßen schneller altern – und die notwendigen Baustellen verschlimmern die Verkehrsprobleme kurz- und mittelfristig, bevor sie langfristig Entlastung schaffen. Ein Teufelskreis? „Scheinbar ja, doch es gibt Stellschrauben, die – in die richtige Richtung gedreht – zumindest helfen, Schlimmeres zu verhindern“, betont Wimmers. Was die IHK anmahnt, ist ein konsequentes Baustellenmanagement.

Das Tiefbauamt der Stadt Bonn betreibt seit 1999 ein Baustellenmanagement, um verkehrliche und betriebliche Abläufe von Baumaßnahmen zu koordinieren und zu optimieren. „Zielsetzung ist die Vermeidung zeitgleicher Ausführung von verkehrstechnisch unverträglichen Maßnahmen“, erklärt Stadtbaurat Helmut Wiesner. Die Jahresplanung der städtischen Baustellen stellt das Tiefbauamt in einem so genannten Masterplan dar. „Die Liste, die monatlich fortgeschrieben und aktualisiert wird, umfasst alle wesentlichen Baumaßnahmen in öffentlicher Fläche, egal ob eigene Projekte oder die von Privatleuten, Versorgern oder anderen“, berichtet Wiesner. Der Masterplan ist öffentlich, er wird an einen breiten Verteiler, darunter auch Unternehmen und Verbände, gesendet.

Auch der Rhein-Sieg-Kreis versucht so weit wie möglich, die Maßnahmen zu koordinieren. Allerdings ist er direkt nur für die Baumaßnahmen der acht Gemeinden zuständig; die elf kreisangehörigen Städte hingegen sind selbst für ihre Baustellen verantwortlich. „Wir stehen aber in ständigem Austausch miteinander“, betont der Leiter des Straßenverkehrsamtes beim Rhein-Sieg-Kreis, Harald Pütz. Außerdem tauschen sich der Kreis und die Stadt Bonn regelmäßig aus. „Wir



TITELTHEMA

haben einen guten Draht zum Tiefbauamt der Stadt Bonn“, erzählt Pütz, „wir arbeiten seit vielen Jahren eng zusammen und treffen uns regelmäßig.“

Einer der Gründe: die Interessen der Region an einer möglichst wenig verkehrsbelastenden Abwicklung der Baumaßnahmen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen – kurz: Straßen.NRW – und anderen zu bündeln. Straßen.NRW plant, baut und betreibt alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen im bevölkerungsreichsten Bundesland. „Selbst kleinste Eingriffe von Straßen.NRW in den Autobahnverkehr bedeuten oft erhebliche Probleme“, weiß Stadtbaurat Wiesner. „Daher ist es tendenziell so, dass sich die Baustellenplanung der Stadt – sofern Termine nicht zwingend sind – eher an die Planung von Straßen.NRW anpasst.“

Das gilt auch für den Rhein-Sieg-Kreis. „Die Bündelung unserer Interessen führt immer wieder zu wichtigen Erfolgen“, sagt Harald Pütz. Als Beispiel nennt er die Sanierung der Fahrbahnübergänge der Nordbrücke 2014. „Wir haben uns frühzeitig abgestimmt, gemeinsam Vorschläge erarbeitet und gegenüber Straßen.NRW mit einer Stimme gesprochen“, betont der Amtsleiter und ergänzt: „Diese Stimme ist gehört worden, wir konnten erreichen, dass die Öffentlichkeit frühzeitig und umfassend informiert wurde und sich die Beeinträchtigungen in Grenzen hielten.“

„Dialogforum“: IHK und Wirtschaft fordern mehr Koordination und Information

Weil solche Projekte jenseits der Verantwortung von Stadt oder Kreis liegen, diese aber immens betreffen, tagt mehrmals im Jahr eine Arbeitsgruppe bei der Bezirksregierung Köln. Dort werden Bauvorhaben im



„Die Bündelung unserer Interessen führt immer wieder zu wichtigen Erfolgen.“

Harald Pütz, Leiter des Straßenverkehrsamtes des Rhein-Sieg-Kreises (links im Bild)



überregionalen und regionalen Hauptverkehrsnetz vorgestellt und über aktuelle Bauzustände und Besonderheiten berichtet. An diesen Arbeitsgruppen nehmen die Baulastträger – das sind die kreisfreien Städte, Kreise, das Land NRW und die Deutsche Bahn – sowie die Verkehrsbetriebe, Versorger, Interessenvertreter und große Unternehmen teil. Die Ergebnisse werden zweimal jährlich in einer Besprechung mit der Regierungspräsidentin und dem Verkehrsministerium erörtert.

Ein weiteres wichtiges Instrument, zumal große Maßnahmen auf den Autobahnen unmittelbar bevorstehen, insbesondere dem Neubau des

Bauen mit System

Schnell, wirtschaftlich
und nachhaltig.



„Wir haben ein großes Interesse an innovativen Möglichkeiten und Zukunftslösungen zur weiteren Entlastung des Berufsverkehrs.“

Cornelia Große, Abteilungsleiterin Inhouse Management der Deutsche Post DHL Group

„Tausendfüßlers“, ist das sogenannte „Dialogforum“ des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, kurz: Straßen.NRW. Im Dialogforum bringen sich die Stadt Bonn, der Rhein-Sieg-Kreis, IHK und Handwerkskammer, weitere Verbände und Institutionen sowie große Arbeitgeber wie Deutsche Post DHL, Telekom und das Universitätsklinikum Bonn ein.

Die Wirtschaft, koordiniert von der IHK Bonn/Rhein-Sieg, brachte zum Auftakt einen Katalog mit Anforderungen an die Planung und Durchführung der Arbeiten an der Nordbrücke, am „Tausendfüßler“ und der Südbrücke ein. Einige Beispiele aus der 28 Punkte umfassenden Liste:

- Parallel zu den Bauvorhaben dürfen keine weiteren gravierenden Straßenbaumaßnahmen im Bonner Verkehrsnetz durchgeführt werden.
- Die geplanten Baumaßnahmen der Deutschen Bahn und ihre Auswirkungen müssen untersucht werden.
- Es muss prognostiziert werden, auf welchen Land- und Nebenstraßen es zu Verkehrsbehinderungen durch „Schleichwege“-Nutzung kommt.
- Baumaßnahmen müssen „minimalinvasiv“ ausgeführt werden, also unter Beibehaltung der größtmöglichen Anzahl an Fahrspuren.
- Während der Bauphasen muss auf alle weiteren Maßnahmen, insbesondere Verkehrsberuhigungen verzichtet werden, damit das Netz die Belastungen verkraften kann.

Seitdem wurde in den bisherigen Dialogforen und zwischendurch viel diskutiert. Straßen.NRW, die Stadt

und der Kreis haben schriftlich und mündlich Stellung genommen. „Es gibt Übereinstimmungen, aber auch unterschiedliche Auffassungen“, betont Unternehmer Stefan Düren, der im Dialogforum mitwirkt, „wichtig ist jedoch, dass wir im Gespräch sind und die Anliegen der Wirtschaft gehört werden. Vor 20 Jahren hätte es eine solche institutionalisierte Form des Austauschs nicht gegeben.“

Mitte April fand das 4. Dialogforum statt. IHK-Verkehrsexperte Wimmers vermisst nach wie vor eine umfassende Koordination. „Außerdem fehlt uns eine echte Perspektive für den Verkehr in unserer Region“, betont er. Die geplanten Großmaßnahmen werden sich über viele Jahre erstrecken und teilweise mit mehrjährigen Baustellen verbunden sein. „Wenn alles gut geht, ist danach der Zustand der Straßen und Brücken wieder in Ordnung“, sagt Wimmers, „aber in derselben Zeit nimmt die Bevölkerung in unserer Boom-Region weiter zu, entstehen in der Stadt viele neue Büros und Arbeitsplätze und wachsen die Pendler- und Güterverkehrsströme. Das wird immer noch zu wenig bedacht.“

Die großen Bonner Arbeitgeber engagieren sich im „Dialogforum“

Im Dialogforum sind die größten Arbeitgeber mit an Bord. Zum Beispiel die Deutsche Post DHL Group. Der Konzern zählt allein in Bonn rund 8.000 Beschäftigte. Die verteilen sich derzeit noch neben dem Post-Tower auf mehrere kleine Gebäude in der Stadt. Das Unternehmen plant zwei neue Bürogebäude im Bundesviertel mit mehr als 3.000 Arbeitsplätzen. „Ziel der Maßnahmen ist es, die Zusammenarbeit durch die räumliche Neuaufstellung weiter zu verbessern und den Angestellten modernere Arbeitsplatzkonzepte bereitzustellen“, erläutert Cornelia Große, Abteilungsleiterin Inhouse Management. Die gute Erreichbarkeit des Post-Towers und der künftigen



Bündnis für Mobilität

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat ein „Bündnis für Mobilität“ ins Leben gerufen. In ihm schließen sich Akteure aus den unterschiedlichsten Bereichen zusammen. Gemeinsam setzen sich die Bündnispartner für eine leistungsfähige Infrastruktur ein und wollen Möglichkeiten der Digitalisierung im Sinne einer intelligenten und vernetzten Mobilität ausloten. Mehr als 60 Partner unterzeichneten bei der Auftaktveranstaltung Mitte Februar ein Memorandum, das als Basis für die weitere Arbeit dient. Auch IHK NRW, die Vereinigung der 16 nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern – darunter die IHK Bonn/Rhein-Sieg – trat dem Bündnis bei. www.buendnis-fuer-mobilitaet.nrw.de

Mobilitätskonferenz der Metropolregion Rheinland

Die IHK-Initiative Rheinland, zu der auch die IHK Bonn/Rhein-Sieg gehört, wird zusammen mit der Metropolregion Rheinland und den drei Verkehrsverbänden AVV, VRS und VRR eine Mobilitätskonferenz veranstalten. Im Mittelpunkt steht „Die Zukunft des ÖPNV in der Metropolregion Rheinland“. Neben Chancen und Risiken für die städtebauliche Entwicklung und den Ausbau des Netzes werden auch autonome Fahrkonzepte diskutiert.

27. Juni 2018, 10 - 13 Uhr, IHK Köln, Börsensaal. Anmeldung unter mobilitaetskonferenz@vrsinfor.de



„Dazu kommen die Tausende von Besuchern und die Anwohner des Venusberges, die alle unter der völlig unzureichenden Kapazität der nur einspurigen Zubringerstraße leiden.“

Prof. Dr. Wolfgang Holzgreve, UKB-Vorstandschef



Standorte sind ein Grund, weshalb sich Große für die Deutsche Post DHL Group im Dialogforum engagiert. Ein anderer: „Wir haben ein großes Interesse an innovativen Möglichkeiten und Zukunftslösungen zur weiteren Entlastung des Berufsverkehrs“, sagt die Managerin, „deshalb schließen wir uns dem Forderungskatalog der Wirtschaft zu den anstehenden Straßen- und Brückensanierungen vollumfänglich an.“

Auch das Universitätsklinikum Bonn (UKB) ist im Dialogforum aktiv – aus einem sehr vitalen Interesse. „Wir haben nicht nur über 8.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Funktionieren des UKB an 365 Tagen jeweils für 24 Stunden sicherstellen müssen, sondern diese tun das für über 350.000 ambulante sowie über 45.000 stationäre Patientinnen und Patienten sowie rund 30.000 Notfälle pro Jahr“, erklärt UKB-Vorstandschef Prof. Dr. Wolfgang Holzgreve. „Dazu kommen die Tausende von Besuchern und die Anwohner

des Venusberges, die alle unter der völlig unzureichenden Kapazität der nur einspurigen Zubringerstraße leiden, und nach allen uns vorliegenden Wachstumsdaten wird dieses Problem in Zukunft sogar noch einmal deutlich verstärkt sein.“

Deshalb wirbt Holzgreve auch vehement für die viel diskutierte Seilbahn, die, ginge es nach ihren Befürwortern, schon in wenigen Jahren Bonn-Ramersdorf und das Bundesviertel mit dem Venusberg verbände und zur Entlastung des Straßenverkehrs beitrüge. Auch die Telekom setzt sich für die Seilbahn ein..

Auch das Universitätsklinikum Bonn (UKB) ist im Dialogforum aktiv.

Was tun?

Ideen für eine veränderte Mobilität

„Machen wir uns nichts vor“, kommentiert IHK-Verkehrsexperte Wimmers das Geschehen, „in den nächsten zehn bis 15 Jahren wird die Verkehrssituation

Ausgezeichnete Steuerberatung

Steuern? Mit Sicherheit.

Fühlen Sie sich als gewerblich, freiberuflich oder unternehmerisch tätiger Mandant bei dem Gedanken an Ihre steuerlichen oder betriebswirtschaftlichen Belange auf dem richtigen Kurs?

Oder fehlt Ihnen neben den klassischen Beratungsleistungen die individuelle Beratung?

Mit uns gelangen Sie sicher in den Steuerhafen!

Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu dürfen, in diesem Jahr gleich zweifach ausgezeichnet worden zu sein!

Lernen Sie uns kennen und vereinbaren ein kostenloses Kennenlerngespräch!



HERMANN'S

Dipl.-Finanzwirtin
Ute Hermanns
Steuerberaterin
Humperdinckstr. 26
53773 Hennef
www.stb-hermanns.de
info@stb-hermanns.de
02242 - 913 80 0





U-Bahn-Haltestelle im Bonner Hauptbahnhof.

nicht besser werden." Zyniker könnten nun sagen: „Doch, nämlich wenn die viel diskutierten Fahrverbote kommen...“ Die wünscht sich allerdings kaum jemand. Wenn der motorisierte Individualverkehr allerdings immer weiter anwächst, wird Wimmers Recht behalten.

Wenn aber jeder Einzelne Alternativen prüfen und die Kommunen, ÖPNV-Anbieter und Unternehmen ihnen den Umstieg durch innovative, durchdachte Mobilitätskonzepte schmackhaft machen würde, dann könnte sich die Situation verbessern. „Verbote sind der falsche Weg, aber durch die richtigen Anreize könnte viel gewonnen werden“, glaubt Wimmers.

Der bekannte Kölner Volkswirtschaftsprofessor Axel Ockenfels veröffentlichte mit zwei Kollegen im Februar in der „Süddeutschen Zeitung“ den Essay „Eine Welt ohne Staus ist möglich“. „Verkehr ist ein allgegenwärtiges Problem, weil Autofahrer keinen Anreiz besitzen, die Kosten zu berücksichtigen, die sie allen anderen durch ihren Beitrag zum Stau auferlegen. Man steht nicht nur im Stau, man ist auch Teil des Staus“, schreiben die Wissenschaftler. Ihr Vorschlag: Wenn der Straßennutzung ein Preis gegeben werde, der diese Kosten für alle richtig abbildet. Dann könne die knappe Verkehrsinfrastruktur bestmöglich genutzt, Staus könnten vollständig eliminiert werden. Dank der fortschreitenden Digitalisierung sei es heute möglich, die Straßennutzung präzise zu messen.

Das sieht auch der Logistikunternehmer Stefan Düren so. „Eine Maut – wie es sie für Lkws ja längst gibt – ist ein unpopuläres, schwieriges Thema, aber um den Verkehr zu entzerren, sollte man in Zeiten der Digitalisierung in der Tat über ‚road pricing‘ nachdenken.“ Das könne man wiederum mit positiven Anreizen koppeln. „Wer Fahrgemeinschaften bildet, könnte begünstigt werden“, findet Düren.

Um die Verkehrssituation mit Blick auf die enorme Feinstaubbelastung zu verbessern, hat die Stadt Bonn als von der Bundesregierung im Rahmen des „Sofortprogramms saubere Luft“ bestimmte „Lead City“ ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet. Ihr Ansatz ist „die kurzfristige Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Kombination mit neuen, innovativen Tarifangeboten und der Ausbau der Fahrradinfrastruktur einschließlich optimaler intermodaler Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“, heißt es in der Präambel. „Insgesamt kommt der Maßnahmenkatalog einer Utopie gleich“, sagt Professor Wimmers, „aber

viele einzelne Vorschläge sind begrüßenswert.“

In Medien und Öffentlichkeit wurden die Ideen viel diskutiert. Dabei wurde der häufige Widerspruch von Wünschenswertem und Machbarem deutlich. Beispiel ÖPNV: Taktverdichtungen oder längere Züge könnten viele Menschen animieren, ihr Auto stehen zu lassen. Aber das geht kurzfristig gar nicht. Die Stadtwerke Bonn (SWB) vergrößern beispielsweise in der Tat ihre Flotte. „Im vergangenen Sommer wurde im Rat der Stadt Bonn die Neubeschaffung der Fahrzeuge beschlossen“, erläutert SWB-Pressesprecher Werner Schui. Die Rede ist von 26 Niederflurbahnen, zwei mehr als heute im Einsatz. Zudem wird die Ausschreibung eine Kaufoption auf weitere neun Fahrzeuge enthalten. „Die Auslieferung der ersten neuen Straßenbahnen für Bonn“, sagt Schui, „wird ab 2020 erwartet.“ Drei Jahre also vom Beschluss über die Ausschreibung bis zur Lieferung der ersten Fahrzeuge. Kurzfristig sieht anders aus.

Dr. André Berbuir leitet beim Rhein-Sieg-Kreis den Fachbereich Verkehr und Mobilität. „Wer Taktverdichtungen wünscht, hat nicht nur das Problem der Fahrzeugbeschaffung“, sagt er, „sondern das Fahrtenangebot muss mit öffentlichen Geldern subventioniert werden. Auch die Effekte von häufigeren Schrankenschließungen gilt es zu bewerten, denn die Schließzeiten sind schon heute an neuralgischen Punkten ein Problem.“ Würde man Züge verlängern wollen, gibt er zu bedenken, müssten auch Bahnsteige verlängert werden. Auch das ist kurzfristig nicht zu haben.

Die Möglichkeiten für schnelle Maßnahmen sind begrenzt. „Wir können aber sehr wohl die Koordination von Baumaßnahmen weiter optimieren“, betont Berbuir, „und wir können in der Bevölkerung und bei Unternehmen für Alternativen werben.“ Chancen böte hier ein umfassendes Betriebliches Mobilitätsmanagement. Berbuir denkt dabei unter anderem an einen Mix aus ÖPNV-Ausweitung, mehr Fahrgemeinschaften, verstärkter Fahrrad-Nutzung, aber auch weiterer Flexibilisierungen der Arbeitszeiten inklusive Home-Office-Angeboten, damit mehr Menschen außerhalb der Stoßzeiten pendeln können. Aber: „Ganz entscheidend wird es sein“, unterstreicht Berbuir, „dass Veränderungen von Alltagsroutinen nicht als Verzicht wahrgenommen werden.“

Wie Arbeitgeber in Bonn die Alltagsroutinen ihrer Beschäftigten verändern, lesen Sie auf Seite 16.

Lothar Schmitz, freier Journalist, Bonn

