

1 Für eine bessere Mobilität und Erreichbarkeit in der Region Bonn/Rhein-Sieg

2 3 Leit Antrag für den 66. Kreisparteitag der CDU Rhein-Sieg am 27.10.2023

4
5 Die Region Bonn/Rhein-Sieg ist eine Wachstumsregion in vielerlei Hinsicht. Im Interesse der
6 sozialen Teilhabe und der künftigen Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsraums muss
7 der Ausbau der Breitband- und Mobilfunkinfrastruktur mit höchster Priorität weiter
8 vorangetrieben werden. Ebenso ist die gute Mobilität – vernetzt, barrierearm, nachhaltig
9 und sozial fair, – unverzichtbarer Motor der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen
10 Entwicklung. Sie ist wichtiger Standortfaktor – gleichgültig, ob es um die Wege zur Arbeit,
11 in die Schule, zum Ausbildungsplatz, zum Arzt oder auch um Fahrten in der Freizeit geht.
12 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in diesem Zusammenhang wesentlicher
13 Träger und Treiber zukunftsgerichteten Ausbaus. Seine Angebote erfüllen wichtige
14 Aufgaben der Daseinsvorsorge. Als Alternative vor allem zum motorisierten
15 Individualverkehr leisten sie einen hohen gesellschaftlichen und umweltschützenden
16 Beitrag.

17
18 Ausbau und Taktverdichtung der Linien, Aufbau von Schnellbusverbindungen, On-Demand-
19 Verkehr wie in Neunkirchen-Seelscheid, Verknüpfung der Verkehrsträger an den
20 Mobilstationen: Das alles sind Maßnahmen, die in den vergangenen Jahren auf wesentliche
21 Initiative der CDU im Rhein-Sieg-Kreis beschlossen und von der Verwaltung umgesetzt
22 wurden. Diese Dynamik gilt es im Einklang mit den Anliegen der Nachhaltigkeit und mit den
23 Anforderungen des Klimaschutzes kraftvoll fortzusetzen. Die damit verbundenen
24 finanziellen Herausforderungen dürfen und können nicht alleinig den öffentlichen
25 Aufgabenträgern überantwortet werden.

26
27 Um das präzise landespolitische Ziel, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu
28 verdoppeln, zu erreichen, ist eine Erhöhung der Betriebsleistung im ÖPNV um
29 durchschnittlich 60 Prozent notwendig. Dem Bedarf entsprechend, müssen Busse und
30 Bahnen in weiten Teilen des Kreises häufiger fahren, um den ÖPNV als echte Alternative
31 zum Pkw zu etablieren. In diesem Kontext wird eine Verdichtung des Fahrplanangebots
32 insbesondere auch in Tagesrandlagen sowie an den Wochenenden als erforderlich prägnant.

33
34 Als eine entscheidende Voraussetzung, um angesichts wachsender Herausforderungen die
35 guten gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklungen über bisherige Krisenverläufe
36 hinweg fortzuführen, um weitere Potenziale ausschöpfen und Wohlstand letztlich sichern
37 zu können, haben die gute Erreichbarkeit und die leistungsfähige Infrastruktur zutage
38 liegende Priorität. Sie ist angesichts öffentlicher Haushalte, die aktuell noch nicht einmal
39 die Finanzierung des jeweiligen „Status quo“ sicherstellen, zu vergegenwärtigen und
40 transparent zu begründen.

42 Die Anforderungen an die Infrastruktur steigen dabei ständig. In Verbindung mit der
43 Organisation des Verkehrs, mit der Beförderung von Mitmenschen und mit dem Transport
44 von Gütern, rückt die voranschreitende Digitalisierung immer stärker in den Fokus: mit allen
45 ihren Chancen und Herausforderungen. Vielfach lassen sich innovative Mobilitätskonzepte
46 nur realisieren, wenn sie von einer adäquaten digitalen Struktur unterstützt werden.

47

48 Ein wesentlicher Faktor bei der Gestaltung der Mobilitätswende ist die Umgewichtung im
49 „ModalSplit“ vom motorisierten Individualverkehr hin zu dem Umweltverbund aus Fuß- und
50 Radverkehr und dem Öffentlichen Personennahverkehr. Bedeutsam ist dafür namentlich
51 der Ausbau von Mobilitätsstationen und Fahrradwegen, um attraktive Alternativen
52 anbieten zu können.

53

54 Wir als CDU im Rhein-Sieg-Kreis stehen für eine effektive, bedarfsgerechte und nachhaltige
55 Fortentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Bahnstrecken werden ausgebaut.
56 Dieselstrecken werden erheblich schneller elektrifiziert. Bei Taktverdichtungen wie auf der
57 Stadtbahn zwischen Siegburg und Bonn (Linien 66/67) behalten wir die Auswirkungen auf
58 den straßengebundenen ÖPNV und auf den Individualverkehr im Blick.

59

60 Eine zukunftsfähige Gesamtverkehrskonzeption verlangt eine deutlich verbesserte
61 Zusammenarbeit zwischen der Bundesstadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis sowie eine
62 engere Abstimmung bei politischen Entscheidungen. Die Nahverkehrspläne müssen
63 fortlaufend besser aufeinander abgestimmt werden. Die gute Erreichbarkeit der Bonner
64 Innenstadt ist elementar für die Region Bonn/Rhein-Sieg: Dies gilt vornehmlich für
65 Geschäfte und Gewerbestandorte sowie für Kunden und Bürostandorte. Baustellen bei
66 Straße und Schiene müssen effektiver koordiniert und kommuniziert werden.

67

68 **Die Mitmenschen mitnehmen**

69

70 Wie im Fall der Energiewende müssen wir auch für die Verkehrswende alle Generationen
71 gewinnen und den einzelnen Bedürfnissen bestmöglich gerecht werden. Eine Umsetzung
72 „mit der Brechstange“ und/oder die einseitige Ablehnung respektive Bevorzugung eines
73 Verkehrsmittels werden nicht die erforderliche Akzeptanz mit sich bringen. Voraussetzung
74 dafür, dass sich Mitmenschen in großer Zahl an der Verkehrswende beteiligen,
75 Lebensweisen ändern und sich für die Chancen neuer Verkehrsmittel begeistern, ist eine
76 entsprechende Kommunikation und ist das Miteinander. Es geht um ein
77 gesamtgesellschaftliches Erneuerungsprojekt.

78

79 Der Erfolg der Mobilitätswende ist entscheidend für die Verringerung klimaschädlicher
80 Emissionen. Alle Verkehrsmittel/-träger sind im Blick, um mit jeweiliger Effizienzsteigerung
81 beizutragen. Der Klimaschutz muss mit den Anforderungen und Realitäten des Alltags in
82 Einklang gebracht werden. Wer beispielsweise aus beruflichen Gründen zwingend auf sein
83 Auto angewiesen ist, muss die Möglichkeit haben, dieses auch nah am Start- und Zielort

84 abzustellen. Gerade im ländlichen Raum ist der Pkw als ein Bestandteil der Verkehrswende
85 zu identifizieren: mit den Chancen der Antriebswende, mit der Entfaltung komfortabler
86 Angebote, mitgenommen zu werden. Wie die (gerade in Großstädten erfolgreiche)
87 Etablierung von „Car-Sharing“-Modellen oder von Shuttle-Dienstleistungen belegen, muss
88 es bei der Fortbewegung nicht zwingend ein eigenes Auto sein.

89

90 Der Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur muss sorgsam mit dem Umwelt- und
91 Naturschutz abgewogen werden. Das bedeutet zugleich, dass für den Neubau von Wegen
92 für die besonders umweltfreundlichen Fahrräder andere Gewichtungen vorgenommen
93 werden dürfen als beim Neubau von Straßen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz
94 (FaNaG) für Nordrhein-Westfalen, das am 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist, hebt den Fuß-
95 und Radverkehr erstmals auf eine Stufe mit Auto und Bahn.

96

97 **Die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs** 98 **muss dauerhaft gesichert werden**

99

100 Der ÖPNV – sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene – ist wesentlicher Bestandteil
101 der Daseinsvorsorge. Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe und Klimaschutz gibt es
102 nicht zum Nulltarif. Die auskömmliche Finanzierung ist eine gesamtgesellschaftliche
103 Aufgabe.

104

105 Der Öffentliche Personennahverkehr auf Straße und Schiene steht vor einer gravierenden
106 Finanzierungslücke. Defizite im Kreishaushalt wachsen weiter. Die in den letzten Jahren
107 maßgeblich von der CDU durchgesetzten deutlichen Angebotsverbesserungen haben ihren
108 Preis. Die Folgen der Corona-Pandemie wirken auf Fahrgastverhalten und Rentabilität.
109 Enorme Preissteigerungen im Energiesektor sind ebenso beschwerend wie höhere
110 Tarifabschlüsse und wie sich abzeichnende strukturelle Veränderungen in der
111 Mittelverteilung durch die Einführung des DeutschlandTickets zum Einführungspreis von
112 49,- €.

113

114 Die Investitionen in eine moderne und barrierefreie Infrastruktur sowie in moderne
115 Fahrzeuge mit emissionsärmeren Antriebstechnologien sind kostenwirksam. Der
116 Fachkräftemangel ist auf Arbeitsleistungen verteuert bezogen.

117

118 Umgekehrt führt eine deutliche Ausweitung des Leistungsangebotes zu einem sehr hohen
119 zusätzlichen Mittelbedarf. Dafür benötigen wir eine nachhaltige, verlässliche und
120 auskömmliche Finanzierung.

121

122 Die CDU Rhein-Sieg tritt für attraktive Fahrpreise ein, lehnt das dauerhafte
123 „Einzementierung“ von Fahrpreisen jedoch prinzipiell ab, weil damit selbst
124 inflationsbedingte Preiserhöhungen faktisch ausgeschlossen werden. Die weitergehende
125 Etablierung eines attraktiven Angebotes, das zum Umsteigen einlädt, ist über den Aspekt

126 des Preises hinaus an der sozialen Gewogenheit zu orientieren, der Zuverlässigkeit, der
127 Sicherheit und der Generationengerechtigkeit.

128

129 An den Leistungsgrenzen in bestehenden Finanzierungssystemen ist die massive
130 Kostenentwicklung nicht über immer höhere Fahrpreise zur Steigerung der Ticketerlöse zu
131 refinanzieren. Wenn wir bei den Mitmenschen eine höhere Akzeptanz erreichen möchten,
132 muss der Ausbau der solidarischen Finanzierung verantwortlich vorangehen.

133

134 In der Verantwortungsgemeinschaft insgesamt, mit dem Engagement des Bundes und der
135 Länder, sind die notwendigen Mittel bereitzustellen, damit angesichts der
136 Kostenentwicklung nicht die Reduzierung des Bus- und Bahnangebotes insbesondere in
137 unseren ländlichen Gebieten droht. Unsere durch andere Aufgaben bereits überlasteten
138 kommunalen Haushalte können die Defizite nicht alleine tragen.

139

140 Finanziert werden müssen hinzutretend günstigere Angebote beim DeutschlandTicket: Für
141 Schülerinnen und Schüler, für Auszubildende, Studierende sowie für Menschen, die
142 berechtigt sind, ein SozialTicket zu erwerben.

143

144 Wir fordern den Bund auf, sich dauerhaft in gleicher Höhe wie die Bundesländer an der
145 Finanzierung des DeutschlandTickets zu beteiligen. Denn der Bund hatte mit der Einführung
146 des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 die Möglichkeiten der Preisgestaltung für das im Mai
147 2023 angebotenen DeutschlandTickets massiv eingeengt: Noch heute wird der Preis für das
148 DeutschlandTicket mit dem Monatspreis von 9 Euro verglichen. Zielsetzung muss eine
149 dauerhaft gesicherte, auskömmliche Finanzierung sein. Dafür sind festgelegte
150 Sockelbeiträge von Bund, Ländern und Kommunen mit einer jährlichen Dynamisierung
151 sinnvoll.