

# Raus aus dem Stau

**SERIE** Verkehrsprobleme gehören in der Region Bonn/Rhein-Sieg zum Alltag. Der *General-Anzeiger* zeigt mögliche Lösungen auf – jenseits aufwendiger und teurer Straßenbauprojekte.



## VON DOMINIK PIEPER

**Idee** Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis wachsen vergleichsweise stark. Annähernd eine Million Menschen leben hier. Die Verkehrsinfrastruktur hingegen ist in den vergangenen Jahrzehnten kaum mitgewachsen. Die Folge: Stau. Verkehrsprobleme gehören zum Alltag. Kleine Unfälle und Baustellen auf Straßen und Schienenwegen führen bereits jetzt dazu, dass das ganze System immer wieder kollabiert. Die Situation wird sich in den kommenden Jahren verschärfen, weil in Bonn marode Brücken und Hochstraßen saniert oder neu gebaut werden müssen, und das an neuralgischen Punkten.

Wenn es um die Lösung dieser Probleme geht, denken städtische und regionale Verkehrspolitikern meist in großen Dimensionen. Im Fokus stehen neue Straßen oder Projekte, die in der Verantwortung des Bundes liegen, in der Bevölkerung jedoch häufig umstritten sind und erst in Jahrzehnten eine Chance auf Realisierung haben. Wenn überhaupt.

Die Redaktion des *General-Anzeigers* (Bonn) beschäftigt sich regelmäßig mit diesen Themen und bildet häufig die politischen Diskussionen ab, die letztlich jedoch immer gleich ablaufen. Vor diesem Hintergrund kam mir der Gedanke, eine Serie zu entwickeln, die diese Ebene verlässt und alternative Wege aus dem Dauerstau erörtert – jenseits aufwendiger Straßenbauprojekte.

**Konzept** Das Konzept der Serie „Mobil in der Region“ ist im Laufe von Monaten entstanden. Klar war zunächst nur, dass alle Verkehrsteilnehmer (Auto, Rad, Bahn usw.) eine Rolle spielen sollten und die Serie zukunftsgerichtet sein muss. Unter diesen Vorzeichen habe ich die Vorab-Recherchen betrieben. Dazu gehörten Hintergrundgespräche mit Experten wie Verkehrsbehörden und Unternehmensberatern, der Besuch von Diskussionsrunden und einer Fachtagung zu selbstfahrenden Autos sowie eine Dienstreise zur Verkehrsmesse Intertraffic in Amsterdam. Auf dieser Grundlage entstand das Themengerüst, das der Chefredaktion vorgestellt und später ergänzt wurde.

Durch das Konzept waren thematische und formale Leitplanken gesetzt, zudem erhielten die Autoren Basisinformationen zur Recherche. Zu den Regeln gehörte es, dass die Geschichten lebensnah und nicht akademisch sein sollten. Man kommt bei diesem Themenkomplex freilich nicht umhin, Fachleute wie Verkehrswissenschaftler oder Vordenker aus Behörden einzubinden. Dennoch sollten die Geschichten aus der Perspektive der Betroffenen erzählt werden, aus der von Pendlern und Berufskraftfahrern zum Beispiel. So begleitete ein Kollege einen Bäcker-Fahrer durch den täglichen Stau, ein anderer stellte Bahnpendler vor, die aus Frust über Verspätungen Treffen mit Politikern und Entscheidern der Bahn initiierten, um neue Konzepte

zu diskutieren. Vielfach nahmen Redakteure auch die Rolle von Testern ein: Sie berichteten von ihren Erfahrungen mit einem E-Auto oder gingen an Bahnhöfen der Frage nach, wie gut Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind.

Ein Anliegen der Serie war es, Impulse zu geben – für Pendler ebenso wie für die Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft. Es ging darum, das eigene Mobilitätsverhalten beziehungsweise die Organisation von Mobilität zu hinterfragen und Alternativen zu diskutieren. Dabei sollten missionarische Untertöne und das Bedienen bestimmter ideologischer Vorstellungen vermieden werden; bei allen Themen wurde das Für und Wider abgebildet.

**Umsetzung** Die Serie war auf zwölf Teile ausgelegt – zwölf Themenseiten, die zwischen April und Juni 2016 ein bis zwei Mal pro Woche im Lokalteil des *General-Anzeigers* erschienen. Dabei wurden die verschiedensten Mobilitätsformen beleuchtet und diskutiert. Inhaltlich folgte die Reihe einer Dramaturgie, die von einer Bestandsaufnahme in den ersten Folgen über Berichte über neue, bereits praktizierte Modelle bis hin zu Zukunftsthemen und Visionen reichte. So ging es anfangs noch um bekannte Probleme wie Stau im Alltag oder Zugverspätungen. Später wurden dann Themen wie Carsharing, Mobilitätsmanagement, Mobilstationen oder das Faltrad als Option im Pendleralltag aufgegriffen. Sie bekamen damit erstmals breiten Raum in der Zeitung. Am



Ende stand – im Sinne eines Ausblicks – ein Experteninterview zu selbstfahrenden Autos, die das Thema Mobilität in den kommenden Jahrzehnten revolutionieren werden.

In der Regel bestanden die Themenseiten aus einem Haupt- und einem Hintergrundstück, illustriert mit Grafiken und abgerundet mit Online-Specials wie Videos. Formal wurde ein breites Spektrum abgedeckt, vom Interview über die Reportage bis hin zu serviceorientierten Stücken. Eine optische Besonderheit: Das Serienlogo wurde je nach Thema variiert. Es hatte immer die Form eines Verkehrsschildes, zeigte aber immer andere Motive – die teilweise von der Grafikerin erdacht waren, weil es sie auf amtlichen Schildern gar nicht gibt (selbstfahrende Autos etc.).

**Aufwand** Die Idee habe ich erstmals im Oktober 2015 bei einer Redaktionskonferenz vorgetragen. Fortan habe ich mir das Projekt zu eigen gemacht, von den zugrunde liegenden Recherchen über das Konzept und die Besetzung der einzelnen Folgen bis hin zur Produktion der Serie.

Die Serie erschien in allen Ausgaben des *General-Anzeigers* und war jeweils im Lokalteil angesiedelt. Als Autoren waren aber auch Redakteure und Volontäre aus anderen Ressorts beteiligt. Insgesamt waren es 13 Kollegen, plus mehrere Fotografen und eine Grafikerin. Verkehr ist ein Querschnittsthema, das so ziemlich jeden betrifft. Teilweise boten die

Kollegen ihre Autorenschaft schon während der Entwicklung der Serie an, teilweise wurden sie gezielt angesprochen. Ein Beispiel: Ein Kollege, der stets mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt, wurde gebeten, ein neuartiges Faltrad zu testen. Er war sozusagen vom Fach. Andere zogen Themen vor, die unbekannter waren oder abstrakt wirkten: das Thema moderne Verkehrlenkung etwa oder Mobilitätsmanagement.

**Wirkung** Haben die Leser Impulse erhalten? Haben sie das Auto mal in der Garage stehen lassen und über Alternativen nachgedacht? Zugegeben, das lässt sich kaum überprüfen. Resonanz war jedenfalls vorhanden, besonders bei den Themen Fahrradverkehr und Bahn. Allein mit den Zuschriften zum Thema Fahrrad konnte nahezu eine ganze Leserbriefseite bestückt werden. Die Leser erzählten von eigenen Erfahrungen, die wiederum zum Ausgangspunkt für die weitere Berichterstattung wurden. Zudem öffnete die Serie im Nachgang auch redaktionsintern den Blick für neue Mobilitätsformen. So testete beispielsweise eine Lokalredaktion ein ausleihbares Lastenrad und dokumentierte dies in einem Video.

**LINK**

Zum Video: [www.tinyurl.com/za5cbvtg](http://www.tinyurl.com/za5cbvtg)

**TIPP**

Historiker zeichnen die Entwicklung des örtlichen Verkehrswesens nach – von den ersten Pferdekutschen und Straßenbahnen bis zur Gegenwart. Wie lang war man damals unterwegs?

**Dominik Pieper**



ist Leiter der Redaktion Siegburg und stellvertretender Ressortleiter beim General-Anzeiger (Bonn).

**Telefon** 02241 – 120 12 01  
**E-Mail** [d.pieper@ga-bonn.de](mailto:d.pieper@ga-bonn.de)

**MOBIL IN DER REGION** Das Fahrrad könnte für viele Pendler eine Alternative zum Auto sein – vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen stimmen. Dazu gehören sichere Wege ebenso wie Duschen und Umkleiden am Arbeitsplatz. Unterwegs mit zwei Alltags-Radlern

# Entspannt am Stau vorbei

VON MARTIN WEIN

Es ist 17 Uhr an einem Donnerstagnachmittag. Regenwolken hängen drohend über der Viktoriabrücke. Eine Blechlawine wälzt sich im Schrittempo Richtung Bonner Innenstadt. „Das ist wirklich ein tolles Gefühl“, sagt Christian Lorenz und zieht mit kräftigen Tritten in die Pedale seines neuen Trekkingrades an den genervten Autofahrern vorbei.

„Meistens bin ich mit dem Rad so schnell wieder zu Hause, dass auch die Schauer mir keine Angst machen.“ Christian Lorenz, 41, wohnt seit Kurzem in der Bonner Altstadt. Jahrelang war er im Auftrag der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit im Ausland, jetzt ist sein Arbeitsplatz im Gesundheitsministerium in Duisdorf. Nicht im Traum fiele dem Volkswirt ein, die gut fünf Kilometer Strecke mit dem Auto zurückzulegen. Lorenz hat

gar keines. „Warum sollte ich auf dem Arbeitsweg im Auto hocken? Im Büro sitze ich lange genug.“ Trotzdem ist der Radverkehr in Bonn aus Sicht des Zugezogenen keineswegs optimal. „Fast jede Woche erlebe ich eine unangenehme, wenn nicht gar gefährliche Situation“, berichtet er. So ist auf seiner Route über die Viktoriabrücke und die Endenicher Straße nach Norden der Radweg auf langer Strecke auf die Fahrbahn gemalt. „Da erlebt man häufig fast Körperkontakt mit Pkw, Lkw oder Bussen, die beim Überholen über die Markierung fahren oder beim Abbiegen den Radweg als Abkürzung überqueren.“ Manchmal ist der Radweg auch zugeparkt, mal wird er an Bushaltestellen von Wartenden blockiert. „Ich kann durchaus verstehen, wenn manchem potenziellen Radfahrer diese Situationen zu heikel sind“, sagt Lorenz. Neuerdings nimmt er längere Routen in Kauf, um sicherer zu sein. So fährt er über den Probsthof und durch das Messdorfer Feld.

Ortswechsel. Am nächsten Morgen um kurz nach 8 Uhr steigt auch Peter Kespohl aufs Rad. Er wohnt in Meindorf. 14 Kilometer Fahrtstrecke trennen den 53-Jährigen von seinem Arbeitsplatz bei der Telekom in der Gronau. Ein Pilotprojekt seines Arbeitgebers brachte ihn darauf, vom Auto auf das Fahrrad umzusatteln. Im vergangenen Jahr stellte der Konzern Mitarbeitern in einem Leasing-Modell zunächst 350 Räder als steuerbegünstigte Gehaltskomponente zur Verfügung. „Das war für mich Anlass, selbst aktiv zu werden“, erklärt Kespohl, während er am Siegedeich entlang mit viel frischem Wind in Richtung Bonn fährt. Den kürzeren Weg an der L 16 hat er verworfen. „Der ist viel zu schlecht gepflegt mit vielen ausbrechenden Wurzeln.“

Sportlichen Ehrgeiz verbindet der Meindorfer Ortsvorsteher mit dem Fahrradpendeln allerdings nicht. „Ich bin der Prototyp eines Genussfahrers“, sagt er. Genuss heißt für ihn: „Statt grimmiger Autofahrer, die noch hektisch am Telefon Geschäftliches erledigen, sehe ich gerade auf dem Rückweg am Rhein oder auf dem Siegedeich nur in glückliche Gesichter“, erzählt er, während in der Rheinaustraße die blühenden Kirschbäume vorbeiziehen. Genuss heißt aber auch: Kalkulierbarkeit. Mit dem auf 25 Stundenkilometer eingestellten Pedelec, das Kespohl sich ausgesucht hat, und auf einer Strecke mit lediglich zwei Ampeln ist seine Fahrzeit exakt berechenbar. 35 Minuten braucht er von Tür zu Tür. Wenn er mit dem Auto gut durchkommt, braucht er nur 15 Minuten. Aber: Staus auf der Nordbrücke und der Reuterstraße verzögern die Fahrt schon mal auf eine Dreiviertelstunde. „Man muss beim Auto Pufferzeit einrechnen, um keinen Termin zu verpassen.“ Rund 25 000 Menschen drängen jeden Morgen zu den großen Arbeitgebern in der Gronau. Da sei der Stau programmiert.

Für Rad fahrende Mitarbeiter stellt die Telekom ebenso wie die Deutsche Post geschützte Fahrradparkplätze sowie Umkleiden und Duschen zur Verfügung. „Und den Akku darf ich offiziell im Büro aufladen“, sagt Peter Kespohl. In diesen Wochen bietet die Telekom Mitarbeitern 2000 weitere Räder an – vom Mountainbike übers Trekkingrad bis zum E-Bike. „Das E-Bike macht Fahrrad-Pendeln auch auf Strecken von 10 bis 20 Kilometern attraktiv. Wenn wir dem Verkehrsinfarkt entgegen wollen, muss die Region die Infrastruktur dafür schaffen“, so Kespohl. 2014 scheiterte die Region mit

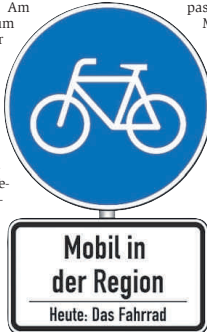
einer Bewerbung bei einem Rad-schnellwege-Wettbewerb auf Landesebene. Das Projekt, an dem Bonn und mehrere Kreis-Kommunen beteiligt waren, war schon im Vorfeld geschwächt: Sankt Augustin wollte nicht mitziehen. Viel Luft nach oben bei der Verbesserung der Bedingungen für Fahrrad-Pendler sieht auch Christian Lorenz. Sein neues Rad hat er sich ohne Zuschuss des Arbeitgebers gekauft. Zwar gibt es auf dem Ministeriums-Campus überdachte

Stellplätze, doch Duschen oder Umkleiden fehlen. „Wenn es sein muss, fahre ich deshalb gleich im Anzugsbüro.“ Dafür habe er sich eine Regen hose mit Stulpen für die Ledershose gekauft. „Aber mit der Gleitzei kann ich die meisten Regenfälle einfach abwarten.“

➤ **Welche Erfahrungen** haben Sie im Fahrradalltag? Was ist positiv, wo ist Verbesserungsbedarf? Schreiben Sie uns, schicken Sie uns Fotos an die Adresse [dialog@ga-bonn.de](mailto:dialog@ga-bonn.de).



Christian Lorenz auf dem Weg zur Arbeit: Zwischen der Bonner Altstadt und Duisdorf gibt es manches Hindernis.



Freie Fahrt am Rheinufer: Peter Kespohl radelt täglich von Meindorf zur Zentrale der Telekom in Bonn. FOTOS: MARTIN WEIN

## Die größten Schwachpunkte im Überblick

ADFC und Verbraucherzentrale nehmen die Infrastruktur des Radverkehrs unter die Lupe. An vielen Stellen hakt es

Bonn darf sich offiziell als fahrradfreundliche Stadt bezeichnen, ebenso wie Troisdorf, Lohmar und Meckenheim. Der Rhein-Sieg-Kreis strebt diesen Titel an. Doch gelegentlich hakt es im Radleralltag. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Bonn/Rhein-Sieg benennt in seinem Verkehrspolitischen Programm etliche Schwachstellen und Forderungen; diese werden auch beim ADFC-Fahrradklima-

test und bei einer Umfrage der Verbraucherzentrale NRW in Siegburg deutlich. Ein Überblick.

■ **Anschlüsse:** Viele Radwege enden unvermittelt im Nichts oder sind durch Hindernisse versperrt – etwa in der Bahnunterführung in der Poppelsdorfer Allee in Bonn. Eine unfallfreie Fahrt bei hoher Reisegeschwindigkeit ist damit nicht möglich. Auch parkende Autos oder schlecht einsehbare Übergänge vom Radweg auf die Straße zwingen laut der Siegburger Umfrage viele Radler regelmäßig zum Abbremsen. Im Bonner Fahrradklimatest 2015 bemängelten die Teilnehmer vor allem die unzureichende Verkehrsführung für Radfahrer an Baustellen und eine unzureichende Abhandlung auf Radwegen parkender Autos.

■ **Beschilderung:** vielerorts sorgt eine nicht eindeutige Beschilderung von Radwegen, Fahrradstraßen und Fahrradstreifen für Konfusion. Einheitliche Standards in der Region könnten Radfahrern die Orientierung erleichtern und die Trennung von Fußgängern besser regeln. Auch sind manche Institutionen oder Sehenswürdigkeiten schlecht ausgeschildert.

■ **Schnellwege:** Seit Jahren fordert der ADFC die Kommunen auf, Verbundstrecken als weitgehend hin-

dernisfreie Radschnellwege auszubauen. Das gilt etwa für die Strecken Bonn – Troisdorf – Siegburg, Beuel – Sankt-Augustin, Bonn – Alfter – Bornheim oder Bonn – Meckenheim und Rheinbach. Die Uferadwege links und rechts des Rheins sollten durchgehend auf vier Meter verbreitert werden, um Verkehr in beide Richtungen zu ermöglichen. Auch Nebenwege benötigen eine gute Qualität, um die Haupttrouten zu entlasten. Vor allem Aufwühlungen im Belag durch Wurzeln bergen Sturzgefahr.

■ **Vorfahrt:** Radfahrer kostet jedes Bremsmanöver Kraft und ist eine Gefahrenquelle. Dennoch haben Radler fast nie Vorfahrt, obgleich sie gleichberechtigte Verkehrsteil-

nehmer sind. Nur auf dem Bröltalbahnhof in Beuel ist die Vorfahrt an einer Stelle zu ihren Gunsten geregelt. Auch Ampelschaltungen benachteiligen Radler vielfach, so ein weiterer Kritikpunkt.

■ **Winterdienst:** Viele Radwege werden nachrangig geräumt und gestreut. Dabei ist das Unfall- und Verletzungsrisiko für Radfahrer im Herbst und Winter deutlich größer als das von Autofahrern. In diesem Punkt hat sich nach den Ergebnissen des Bonner Fahrradklimatests die Situation seit 2012 verbessert. Trotzdem war 2015 nahezu jeder zweite der 1111 Teilnehmer damit noch unzufrieden.

■ **Beleuchtung:** Viele Radwege et-

wa am Rheinufer oder entlang der Hauptstraßen sind schlecht beleuchtet. Die Beleuchtung ist oft auf den Autoverkehr ausgerichtet. Hier ergeben sich in der dunklen Jahreszeit viele Gefahrenmomente, wenn etwa Jogger, Skater oder Spaziergänger mit Hunden übersehen werden. Allerdings tragen Radler ohne adäquate eigene Beleuchtung erheblich dazu bei.

■ **Fahrradparkplätze:** Die Zahl hochwertiger Räder und Pedelecs steigt. Vor allem in den Innenstädten fehlt es jedoch an geeigneten, teils auch überwachten, Abstellmöglichkeiten. Diese wären auch in Parkhäusern und Tiefgaragen denkbar. Besonders wichtig sind sie vor Behörden, Bädern, Sportstätten und Schulen und an den frequenteren Schnittstellen des Bus- und Bahnverkehrs. Viele Radfahrer in der Siegburger Umfrage monierten den Pflegezustand der Anlagen. Unbeliebt sind auch sogenannte „Felgenkiller“, bei denen nur das Vorderrad eingeschoben und angeschlossen wird. Einesseits sind die Räder damit nicht ausreichend gegen Diebstahl geschützt. Andererseits können sie bei starken Windstößen leicht beschädigt werden. *wmr*

➤ **Mehr zum Fahrradklimatest** des ADFC in Bonn und in den Kreis-Kommunen: [www.adfc-bonn.de](http://www.adfc-bonn.de)

### Das ist geplant

Die Stadt Bonn will ihr Netz an Fahrradstraßen erweitern. Dort hat der Radverkehr Vorrang. An 22 Stellen im Stadtgebiet gibt es bereits Fahrradstraßen, die Stadt will noch etwa 70 umsetzen. Die regionale Bewerbung für den NRW-Wettbewerb „Radschnellwege“ scheiterte 2014. Bonn versucht nun mit Alfter und Bornheim eine kleinere Lösung: Der Planentwurf sieht eine schnelle Verbindung vor, die durch den Bonner Norden über Dransdorf ins Vorgebirge führt – mehr oder weniger entlang der Stadtbahn 18. Dafür müssen vorhandene Wege verbreitert werden, bei Alfter ist eine Radbrücke über die K 12 n vorgesehen. Ebenfalls wichtig: durchgehende Beleuchtung und Beschilderung. Demnach wird der Plan den politischen Gremien vorgestellt.

Außerdem will die Stadt Bonn mehr sichere Abstellanlagen schaffen, an Bahnhöfen wie auch an Stadtbahnhaltestellen. Neben 550 zusätzlichen Plätzen in der Radstation am Bonner Hauptbahnhof sind weitere Radstationen an den Bahnhöfen in Beuel und Bad Godesberg vorgesehen.

Der Rhein-Sieg-Kreis forciert seit Jahren den Radwegeausbau, auch zu touristischen Zwecken. Zwischen 2010 und 2015 stellte er dafür 8,5 Millionen Euro (inklusive Fördermittel) bereit. Aktuell bewirbt sich der Kreis für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise. Ziel: 2020 soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr im Kreis 15 Prozent betragen (neun Prozent sind es nach jüngsten Zahlen), *pd*



Vielorts ein Mangel: Radwegeschilder sind teilweise nicht mehr aktuell oder wie hier in Sankt Augustin völlig ausgeblenden. FOTO: HEINEMANN

### Die GA-Serie

Wie bewegen wir uns heute fort, wie kommen wir schneller ans Ziel, und wie sieht die Mobilität in Zukunft aus? Darum dreht sich die GA-Serie „Mobil in der Region“ – zwischen Dauerstau, Innovationen und Visionen.

- 27. April: Streifzug durch die Region
- 29. April: Im Dauerstau
- 4. Mai: Pendeln mit dem Zug
- Heute: Das Fahrrad
- 13. Mai: Bus und Bahn
- 18. Mai: Smart unterwegs
- 20. Mai: Nutzen statt besitzen
- 25. Mai: Mobilitätsstationen
- 1. Juni: E-Mobilität
- 3. Juni: Mobilitätsmanagement
- 8. Juni: Verkehrsentwicklung
- 10. Juni: Mobilität der Zukunft

Weitere Informationen zur Serie unter [www.ga-bonn.de/mobilitaet](http://www.ga-bonn.de/mobilitaet)

**MOBIL IN DER REGION** Nicht nur Pendlern, sondern auch Unternehmen machen die Verkehrsprobleme zu schaffen. Der GA begleitet Bäckerei-Fahrer Costa Kerasovitis auf seiner Route durch die Region. Umwege kalkuliert er ständig ein

# Stau macht erfinderisch

VON MARIO QUADT

Der siebtbeliebteste Tag der Woche beginnt oft sehr früh für Costa Kerasovitis. Der Montag ist gerade eine Stunde alt, da reißt der Wecker den 44-Jährigen aus allen Träumen. Um ein Uhr in der Früh ist für den Beamten die Nacht vorbei. Frisch geschudert und fröhlich pfeifend – leise, um die Kinder nicht zu wecken – schleicht er sich aus dem Haus und fährt über menschenleere, sonst dauerverstopfte Straßen von der rechten Rheinseite nach Meckenheim. An der Mühlgrabenstraße im Industriepark Kottenforst steigt ihm bereits ein betörender Duft in die Nase: frisches Backwerk, das gerade aus dem Ofen kommt. Costas Aufgabe ist, die noch warmen Waren zu den Filialen und Kunden der Stadtbrotbäckerei Rott zu chauffieren – kein leichtes Unterfangen in einer Region, die mit Dauerstau zu kämpfen hat.

„Im Moment stehen wir jeden Tag im Stau“, berichtet Domenik Rott, der in fünfter Generation das Traditionsunternehmen führt. „Die vielen Staus kosten uns viel Zeit“, sagt er, während Costa und sechs weitere Fahrer ihre Fahrzeuge beladen. Nach Berechnungen der Handwerkskammer zu Köln entstehen Betrieben im Raum Köln/Bonn jährlich Kosten in Höhe insgesamt von 240 Millionen Euro, weil ihre Fahrzeuge im Stau stehen.



Um 4.15 Uhr verlassen die ersten Lieferwagen mit frischen Back- und Konditoreiwaren die Mühlgrabenstraße. „Um diese Zeit ist kaum einer auf der Straße“, weiß Rott. 17 Filialen und 16 Lieferkunden gilt es zu beliefern. „Schwieriger wird die zweite Tour.“ Die beginnt um 8.15 Uhr. Costa fährt heute diese Route, anstatt die frühere. „Wir haben überlegt, früher mit der Produktion anzufangen“, sagt Produktionsleiterin Barbara Krziskewitz. Jedoch: Im Bäckereihandwerk ist der Faktor Frische ein wichtiges Verkaufsargument. „Wenn wir

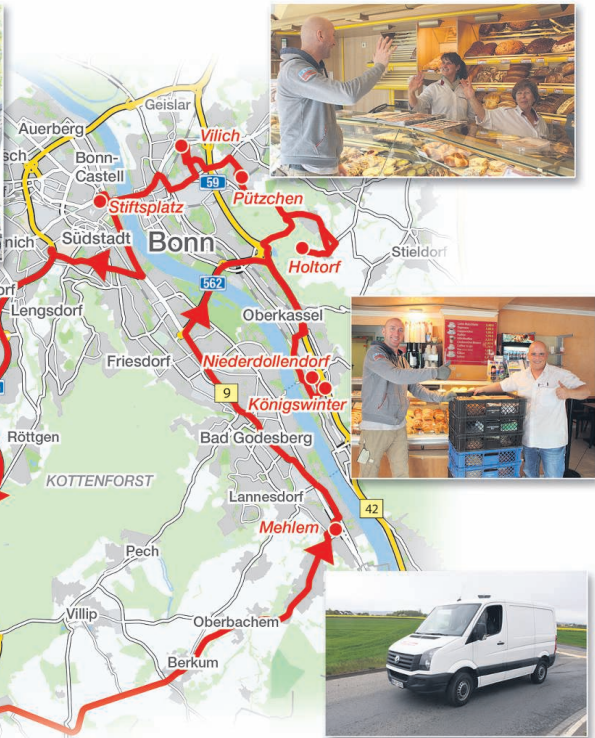
zwei Stunden früher backen, liefern wir zwei Stunden ältere Waren aus“, meint Krziskewitz. Darum müssten die Überlegungen, dem Stau durch Produktionsverlegungen ein Schnippchen zu schlagen, sorgfältig abgewogen werden, so Juniorchef Domenik Rott. Was er nicht sagt: Wenn die Mitarbeiter zu früherer Stunde arbeiten, fallen für den Arbeitgeber mehr Kosten durch Zuschläge an.

„Komm, steig ein“, ruft Costa derweil und zieht seine Handschuhe aus. Sein Wagen ist gefüllt mit frischem Erdbeerkuchen, Bienenstich sowie diversen Brötchen, Broten und anderen Leckereien. Obgleich im Radio die Staumeldungen am Montag gegen 8 Uhr nichts Gutes verheißen, lässt Costa in seinem Wagen keine schlechte Laune mitfahren. „Die Baustellen sind der Hammer“, bricht es aus ihm heraus, als das Dauerverkehrshindernis an der A 565 zwischen Tannenbusch und Lengsdorf in den Staumeldungen auftaucht. Fünf Kilometer Stillstand – Tendenz steigend. „Da wartest du 20 Minuten – immer.“

Doch Costa hat nicht nur die gleiche Frisur wie Startrainer Pep Guardiola. Der Barca- und Bremen-Fan hat eine klare Taktik: „Du musst kombinieren“, sagt Kerasovitis. „Darum fahre ich immer anders, wenn ich muss.“ Ein Navi benötigt er nicht. Wer seit fünf Jahren pünktlich Lebensmittel durch die Region fährt, weiß, wie er ausweichen muss, wenn ein Weg blockiert ist.

Stau macht erfinderisch. Sollte es mal klemmen, warnen sich die Kollegen untereinander. So geht's vom Industriepark nicht auf die nahe A 565, sondern an Burg Münchhausen bei Adendorf über Landstraßen durch das Wachtberger Ländchen. Sprints spart er sich: „Wenn es blitzt, bezahle ich die schönen Bilder.“ Was dem 44-Jährigen schier Flügel verleiht, sind die erwartungsfrohen Verkäuferinnen. „Die Arbeit macht Spaß. Ich mach mit den Frauengern Spaß.“ In Mehlem bedient Gaby.

Stau macht erfinderisch. Sollte es mal klemmen, warnen sich die Kollegen untereinander. So geht's vom Industriepark nicht auf die nahe A 565, sondern an Burg Münchhausen bei Adendorf über Landstraßen durch das Wachtberger Ländchen. Sprints spart er sich: „Wenn es blitzt, bezahle ich die schönen Bilder.“ Was dem 44-Jährigen schier Flügel verleiht, sind die erwartungsfrohen Verkäuferinnen. „Die Arbeit macht Spaß. Ich mach mit den Frauengern Spaß.“ In Mehlem bedient Gaby.



Grafik: GA Quelle: maps4news

Von Meckenheim über Bad Godesberg nach Beuel: So sieht die Tour von Costa Kerasovitis aus.

FOTOS: MARIO QUADT (4)/AXEL VOGEL

Die hält nicht viel vom Autofahren. Anstatt sich über Dauerstaus zu ärgern, fährt sie mit dem Rad zur Rott-Filiale: „Wenn nur die vielen Schlaglöcher nicht wären...“

Costa muss weiter. Es geht über die B 9 in Richtung Godesbergertunnel. Der Verkehr stockt, ein Meer roter Bremslichter zeigt: Der Tunnel ist dicht. „Das ist die Hölle“, entfährt es dem Mann am Lenkrad, der in Sekundenbruchteilen eine neue Route im Kopf hat. Über die Friedrichallee geht es zur Südbrückle. Der Rhein glänzt in der Frühlingssonne. In der Königswinterer Altstadtfiliale begrüßt ihn Martin. Während Costa sein Warenwägelchen in die Stube schiebt, analy-

sieren die beiden Männer den Bundesligaspieltag. Sigi Böhm in der Dollendorfer Zweigstelle begrüßt den lachenden Fahrer mit der Andrede „Herr Doktor“.

Eine Dreiviertelstunde später hat er auch bei „Simönchen“, wie er die Verkäuferin nennt, das Lager der Filiale in Holtorf aufgefüllt. „Tschüss Schnecke“, neckt diese zurück. „Er ist ein lieber Kerl – und er macht immer Spaß“, finden Heike und Özden aus der Filiale an der Marktstraße in Pützchen.

Zwei weitere Stoppis in Neu-Villich und Bonn stehen noch an, und nach gut dreieinhalb Stunden Tour ist die Bäckerei in Meckenheim wieder erreicht. „Nur am Tunnel

haben wir gestanden“, resümiert er. Aber die Umwege, die er bewusst in Kauf genommen hat, haben Zeit gekostet. Gut, dass er so

## Die GA-Serie

Wie bewegen wir uns heute fort, wie kommen wir schneller ans Ziel, und wie sieht die Mobilität in Zukunft aus? Darum dreht sich die GA-Serie „Mobil in der Region“ – zwischen Dauerstau, Innovationen und Visionen.

- 27. April: Streifzug durch die Region
- Heute: Im Dauerstau
- 4. Mai: Züge
- 11. Mai: Das Fahrrad

viele Endorphine mit an Bord hat: Denn über den Zeitverzug gemekckert hat heute niemand – trotz des Montags.

- 13. Mai: Bus und Bahn
- 18. Mai: Smart unterwegs
- 20. Mai: Nutzen statt besitzen
- 25. Mai: Mobilstationen
- 1. Juni: E-Mobilität
- 3. Juni: Mobilitätsmanagement
- 8. Juni: Verkehrslenkung
- 10. Juni: Mobilität der Zukunft

Weitere Informationen zur Serie unter [www.ga-bonn.de/mobilitaet](http://www.ga-bonn.de/mobilitaet)

# Bund setzt auf die Beseitigung von Engpässen

**INVESTITIONEN** Der Bundesverkehrswegeplan sieht vor allem die Verbreiterung von Autobahnen vor. Neue Verbindungen kommen vorerst nicht

VON DOMINIK PIEPER

Auf den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans, der seit März vorliegt, hat die Region mit Spannung gewartet. Er zeigt, welche Aus- und Neubauprojekte der Bund bis 2030 anpacken will. Bundesweit sollen 264 Milliarden Euro in Straßen, Schienen und Wasserstraßen investiert werden. Zwei Drittel davon werden aber allein für den Erhalt benötigt. Was in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis ansteht und was nicht kommt – ein Überblick.

## Autobahn-Ausbau

Der Bund setzt verstärkt auf die Engpassbeseitigung. Entsprechend soll die A 59 zwischen Bonn-Ost und Köln Porz auf sechs beziehungsweise acht Spuren erweitert werden. Bei der A 61 ist der dreispurige Ausbau zwischen den Kreuzen Meckenheim und Bliessheim vorgesehen. Die drei Ausbauschritte der A 59 sollen zusammen fast 385 Millionen Euro kosten. Für die A 61 kalkuliert der

Bund 100 Millionen Euro. Die Realisierung vor 2030 ist wahrscheinlich. Als weniger vordringlich sieht der Bund in seinem Entwurf den dreispurigen Ausbau der A 565 zwischen Bonn-Nordost und Hardtberg an. Er hat das Projekt (insgesamt 520 Millionen Euro) aber nur unter „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft – würde heißen: Kein Bau vor 2030. In diesem Zeitraum muss aber der Tausendfüßler bei Endenich ohnehin neu gebaut werden. Auf diese Ungereimtheit wiesen Bundestagsabgeordnete, Bonn und der Kreis hin. Der Bund deutete jüngst Entgegenkommen an, was den sechsspürigen Ausbau des Tausendfüßlers angeht. Auf die lange Bank geschoben ist der dreispurige Ausbau der A 560 zwischen dem Dreieck und der Anschlussstelle in Sankt Augustin verortet (70 Millionen Euro). Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist relativ gering.

## Ortsumgehungen

Die Umgehung Swisttal-Miel (B56), die mit dem Neubau des Anschlus-

ses an die A 61 einhergeht, ist längst in Planung – Kosten: 11,7 Millionen Euro. Bis 2030 soll der Neubau kommen. Das gilt auch für die Verlegung der B 8 bei Hennef-Uckerath, die 61 Millionen Euro kosten soll. Dort gestaltet sich die Suche nach einer umweltverträglichen Trasse schwierig. Entsprechend lange dürfte die Planung dauern.

Die Umgehungen Much und Swisttal-Ludendorf/Essig (jeweils B 56) haben dagegen schlechte Karten.

## Neue Rheinbrücke

Erst seit anderthalb Jahren konkret im Gespräch, erfreut sich die Idee einer Rheinbrücke zwischen Wesseling und Niederkassel gro-



A 565 bei Endenich: Hier knubbelt sich der Verkehr täglich. Bonn und dem Kreis ist am sechsspürigen Ausbau der Autobahn gelegen. FOTO: LANNERT

ßer politischer Unterstützung – in der Region wie auch bei der Landesregierung. Die Brücke ist Teil einer Verbindung zwischen A 553 und A 59, die Kosten liegen bei 367 Millionen Euro. Das vom Bund errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis ist herausragend gut. Der Haken: Es gibt noch keine Planung. Da Planverfahren sehr lange dauern, steht das Projekt im Bundesverkehrswegeplan nur im Mittelfeld. Demnach ist vor 2030 nicht mit dem Bau zu rechnen. Auf allen Ebenen macht die Politik Druck, um das Projekt nach vorne zu bringen. Im Gespräch ist zudem die Kombination Straße-Schiene.

## Südtangente

Sie soll Bonn und das Siebengebirge entlasten. Diese Verkehrsachse kam bereits vor 45 Jahren in die Diskussion und ist das ewige Reizthema, das die Region spaltet. Nachdem die Südtangente zwischenzeitlich nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten war, hat der Bund ihre beiden Bestandteile – Venusbergtunnel und

Ennertaufstieg – neu bewertet. Die B 56 n, so der offizielle Name, soll 683 Millionen Euro kosten; sie wäre ein Bindeglied zwischen der A 565 bei Hardtberg und der A 3 bei Birlinghoven. Nach neuesten Entwürfen würden die Neubaustrecken unterirdisch oder in Troggleise verlaufen. Das vom Bund errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis ist auf dem Papier ordentlich, doch findet das Projekt politisch nur wenige Befürworter: Es gibt lediglich einen Mehrheitsbeschluss auf Ebene des Rhein-Sieg-Kreises. Auch regionale Wirtschaftsverbände wollen die Südtangente.

## Schielenprojekte

Der Bund will die Bahnstrecke Troisdorf-Siegen durchgehend zweigleisig ausbauen. Das ist umstritten, vor allem weil CDU und Grünen mehr Güterverkehr für das Siegtal befürchten. Außerdem soll bis 2030 der Bahnknoten Köln ausgebaut werden, der aus 15 Einzelmaßnahmen besteht. Der Knoten ist überlastet, was häufig die Ursache für Verspätungen ist.

**MOBIL IN DER REGION** Statt einen Wagen zu besitzen, teilen sich beim Carsharing immer mehr Fahrer eine Fahrzeugflotte – eine Idee, die zum Trend geworden ist. Während es auf dem Land an Kunden mangelt, fehlt es in Bonn an bezahlbaren Stellflächen

# Abschied vom eigenen Auto

VON ANDREAS DYCK

**A**ls Norbert Schlüpen noch aktiver Pfarrer war, predigte er bereits den Verzicht auf das eigene Auto. Volkswirtschaftlich sei das Auto eine Sünde, zu hoch seien die Kosten für Herstellung und Verschrottung, sagt der 64-Jährige. Doch Schlüpen ist auch Pragmatiker, der mindestens einmal pro Woche Auto fährt. „Wir müssen uns schließlich fortbewegen, und diesen Widerspruch versuche ich auszuhalten“, sagt er. Der Bonner ist überzeugter Carsharer, der sich seit seiner Studienzeit das Auto mit anderen teilt. Die Idee hinter Carsharing lautet: Die Fahrer besitzen kein eigenes Auto mehr und nutzen stattdessen gemeinsame Fahrzeuge erst dann, wenn Alternativen wie Fahrrad, Fußweg, Bus und Bahn nicht infrage kommen.

Auf einem Hinterhof in der Bonner Südstadt fallen sechs rote Fahrzeuge des Bonner Unternehmens Stattauto ins Auge. Der Familientherapeut nutzt das Angebot für Fahrten zu Kunden, die außerhalb Bonns wohnen, ist aber auch schon bis nach Schweden damit gefahren. Schlüpens Wahl fällt heute auf einen Renault Kangoo. Zunächst muss Schlüpen das Fahrzeug buchen. Das kann er an seinem Computer oder Smartphone tun. Schlüpen wählt stattdessen die 24-Stunden-Hotline, denn es soll schnell gehen. Dann hält er eine Kundenkarte an den Bordcomputer des Fahrzeugs, um es zu entriegeln. Der Fahrzeugschlüssel befindet sich im Handschuhfach, die Fahrt kann beginnen.

In Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis bieten die Anbieter Cambio, Car2go, Flinkster, Drivy, Scouter und Stattauto Carsharing an. Im Kreisgebiet ist das Angebot aber noch ausgesprochen dünn ausgebautes. In Troisdorf und Siegburg bietet etwa Flinkster, ein Angebot der Deutschen Bahn, Fahrzeuge an den Bahnhöfen an. Für die Unternehmen ist das Geschäft abseits der Ballungsgebiete schwierig, weil hier die Dichte potenzieller Nutzer geringer ist, die Distanzen größer sind und der öffentliche Nahverkehr weniger gut ausgebaut ist.

In Bonn ist die Auswahl größer. Dort bietet das Bonner Unternehmen Stattauto seinen 600 Kunden 29 Autos an 14 Parkstationen an, davon jeweils eine in Siegburg und Brühl. Der Carsharer ist einer der ältesten in Deutschland, ihn gibt es seit 1992. Cambio betreibt in Bonn elf Stationen mit 30 Fahrzeugen und hat dort 830 Kunden. Scouter bietet 50 Fahrzeuge an und betreibt 21 Stationen in Bonn, hinzu kommt in der Süd- und Weststadt ein sogenanntes Carsharing-Quartier – Kunden können die Fahrzeuge innerhalb des Gebiets ohne Beschränkung auf feste Stellplätze abstellen. Free Floating heißt dieses Konzept, auf das Anbieter wie Car2go setzen. Allerdings entfällt so auch der Vorteil eines reservierten Stellplatzes und das Angebot der Freefloaters ist meist deutlich teurer. Aus der Reihe fällt die Plattform Drivy, auf der Privatleute ihre Fahrzeuge in ganz Deutschland vermieten. Andernorts, wie in Hennef, erweitern Autohändler ihr Angebot um Carsharing.

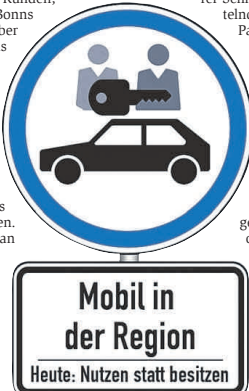
„Diese Autos stehen die meiste Zeit nur herum“, sagt Carsharer Schlüpen kopschüttelnd mit Blick auf Parkflächen in der Südstadt. Die Autos würden immer größer, die Innenstadt regelrecht verstopft.

„Mehr als die Hälfte der Autofahrer schaffen den eigenen Wagen ab oder verzichten auf einen Zweitwagen, nachdem sie Carsharing eine Weile genutzt haben“, sagt Willi Loose, Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing. Für ein Carsharing-Auto würden im Schnitt zehn Privatautos abgeschafft, und die Kunden würden öfter das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr nutzen, Carsharing sei eine Ergänzung des Angebots. Es entlaste den Stadtverkehr enorm und entschlacke die Innenstädte. „Carsharing lohnt sich, wenn jemand das Auto nicht täglich benötigt und den Hauptteil mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegt“, so Loose. Für Pendler sei es nicht sinnvoll. Alle anderen würden sich aber beim Umstieg auf Carsharing die Kosten für Anschaffung, Unterhalt, Versicherung und Reparaturen sparen. In Städten sind die Anbieter vor allem auf Parkplätze angewiesen. Private Stellflächen sind



Überzeugungstäter: Norbert Schlüpen aus Bonn nutzt Carsharing bereits seit 24 Jahren.

FOTOS: BENJAMIN WESTHOFF/FRANZISKA ANDRE (UMFRAGE)



meist teuer. Köln stellt Carsharern deshalb öffentlichen Raum zur Verfügung. Bonn tut das bislang nicht. Rechtlich sei das noch eine Grauzone, heißt es seitens der Verwaltung. Die Stadt arbeite an Konzepten für die Nordstadt, Plittersdorf und Venusberg, Platz für Carsharing werde aber frühestens Mitte 2017 eingeräumt.

„In Bonn wird das Thema noch sehr stiefmütterlich behandelt, wir haben uns sehr schwer getan, hier Fuß zu fassen“, kritisiert Tanya Bullmann von Cambio. Der Anbieter kooperiert seit 2015 mit der Uni Bonn. Das hat zusätzliche Stellflächen für Fahrzeuge eingebracht. Uni-Mitarbeiter und Studenten profitieren von einem Campusta-

rif. „Für Studenten, die in der Stadt wohnen und ein schmales Budget haben, bietet Carsharing eine gute Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln“, sagt Uni-Sprecher Andreas Archut. Politikstudentin Nora Benz nutzt das Angebot zweimal die Woche, um zum Reiten nach Wachtberg zu fahren. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei das nicht

möglich. Elf Euro bezahlt sie für die Hin- und Rückfahrt bei einer Ausleiherdauer von drei Stunden. „Billiger als ein eigenes Auto ist das auf jeden Fall, und mir ist es das wert“, sagt die 20-Jährige.

➤ **Eine Stationsübersicht** der Carsharing-Anbieter in der Region gibt es unter [www.ga-bonn.de/mobilitaet](http://www.ga-bonn.de/mobilitaet)

## Kommt für Sie Carsharing als Alternative zum eigenen Auto in Frage?



„Für mich ist Carsharing keine Alternative, weil mein Mann und ich ein Auto haben wollen, das immer sicher zur Verfügung steht. Wir haben aber unser zweites Auto abgeschafft und fahren so oft es geht mit dem Rad. Bei guter Organisation funktioniert das so.“  
**Dörte Jaenichen**, Beamtin, Bonn



„Hier in der Stadt brauche ich kein Auto, weil ich alles zu Fuß erledigen kann. Auch im Bekanntenkreis hat noch niemand Carsharing ausprobiert. Grundsätzlich finde ich, dass es eine gute Idee ist – gerade für junge Leute, die sich kein Auto leisten können.“  
**Michael Schwarz**, Rentner, Bonn



„Ich habe mich noch nicht wirklich damit beschäftigt. Ich könnte mir aber vorstellen, das mal auszuprobieren, gerade für weitere Strecken. Ich habe kein eigenes Auto und fahre jetzt meistens mit der Bahn, das geht in Bonn ja auch ohne Probleme.“  
**Laura Wippermann**, Studentin, Bonn



„Ich habe Carsharing schon mal genutzt, allerdings in Leipzig. Dort finden die Bahnen aus. Wir konnten uns direkt ein Auto leihen und kamen rechtzeitig an. Vor allem für Studenten ist es sehr praktisch, weil es so spontan ist. Das passt zur heutigen Gesellschaft.“  
**Tobias Rinnert**, Student, Bonn

## Carsharing in Deutschland

**Der Markt für Carsharing** wächst in Deutschland. Laut Bundesverband Carsharing (BCS) wuchs die Zahl der Kunden hierzulande im Vergleich zum Vorjahr um 22 000 Kunden auf 1,26 Millionen Nutzer an. Ihnen stehen 16 100 Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Im Gegensatz zur Kundenzahl stieg die Zahl der Fahrzeuge moderat um ein Prozent an. **537 Städte und Gemeinden** haben inzwischen ein Carsharing-Angebot vor Ort. Beim stationsbasierten Carsharing mit festen Stellplätzen teilen sich laut BCS durchschnittlich 45 Kunden ein Auto, bei der Free-Floating-Variante sind es 126 Fahrer pro Fahrzeug. Die Kosten für Carsharing hängen vom Anbieter, dem ausgewählten Tarif und der eigenen Nutzung ab. Meist bezahlen die Kunden einen Mix aus Grundgebühr sowie Kosten für gefahrene Kilometer und Nutzungsdauer. *dy*

# Neues Fahrradverleihsystem kommt nicht in die Gänge

Seit Jahren diskutieren die Gremien in Bonn, wie, wo und von wem Mietfahrräder angeboten werden könnten. Jetzt sollen es die Stadtwerke richten

VON CEM AKALIN

**B**onn will Fahrradhauptstadt 2020 werden. Immer noch. Fester Bestandteil des Konzepts: ein Fahrradverleihsystem. Nach jahrelangen Diskussionen in den politischen Gremien und manchen Rückschritten beschloss der Stadtrat vor einem Jahr, die Stadtwerke Bonn mit der Erstellung eines Konzeptes für ein Fahrradverleihsystem zu beauftragen.

Und wie weit sind die Stadtwerke Bonn (SWB), die die Pläne im ersten Quartal dieses Jahres vorlegen sollten? SWB-Sprecher Werner Schui hält es mit einer knappen Stellungnahme: „Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit dem Planungsamt der Bundesstadt Bonn erstellt. Es beinhaltet unter anderem die verkehrskonzeptionellen Fragestellungen, Zuschuss- und Finanzierungsmög-

lichkeiten sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen.“ Die Ergebnisse seien jetzt in den Aufsichtsgremien der Stadtwerke vorgestellt worden, eine Unterrichtung des Planungsamtes folge.

Während die Opposition befürchtet, dass die Pläne zwischen

Planungsamt und Stadtwerken zermalt werden, weil unterschiedliche Interessen vor allem finanzieller Art vorherrschen, betont Rolf Beu für die schwarz-gelbe Ratskoalition, dass alles „planungsgemäß“ laufe. Der Vorsitzende des Planungsausschusses

und Landtagsabgeordnete erläuterte, dass „gemäß der Beschlusslage der Ratsgremien“ in einer ersten Ausbaustufe mit hundert über die Stadt verteilten Standorten begonnen werden soll. Wann ist indes noch unklar. Wo die Stationen eingerichtet werden, steht indes fest: Eine Liste wurde bereits verabschiedet. „Uns war lieber ein späterer, aber vernünftiger und stadtwertiger Start, als eine halbgare, unattraktive Insellösung, die später nur schwerlich nachgebessert werden kann“, so Beu.

Klar ist mittlerweile auch, dass die Stadtwerke Bonn beziehungsweise deren Tochter Stadtwerke Bonn Verkehrsgesellschaft mbH das Fahrradverleihsystem betreiben wollen. Die erwartet aber erst einmal finanzielle Zusagen. Ab 2020 sollen die SWB nämlich mehr von ihren Überschüssen an ihre Eigentümerin, die Stadt Bonn, abtre-

ten. Neben der Konzessionsabgabe von 20 Millionen Euro im Jahr müssen sie ab 2020 auch einen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung leisten – rund fünf Millionen Euro pro Jahr. Davon wollen sie aber einen Teil behalten, um das Fahrradverleihsystem zu finanzieren.

Darüber muss jetzt in den anstehenden Haushalts- und Wirtschaftsplanberatungen entschieden werden. „Bis dahin sind alle Vorarbeiten mit der Planung der hundert Standorte möglichst zum Abschluss zu bringen“, sagt Beu und hofft, dass es irgendwann mal so schön wird wie etwa in Offenbach, wo Nextbike als Dienstleister eingesetzt ist. Die hätten das übrigens auch vor fünf Jahren schon in Bonn machen können. Das haben die Bonner damals aber verschlafen. Doch das ist eine andere Geschichte und hat mit Werbeerträgen zu tun.

## Die GA-Serie

Wie bewegen wir uns heute fort, wie kommen wir schneller ans Ziel, und wie sieht die Mobilität in Zukunft aus? Darum dreht sich die GA-Serie „Mobil in der Region“ – zwischen Dauerstau, Innovationen und Visionen.

- 27. April: Streifzug durch die Region
- 29. April: Im Dauerstau
- 4. Mai: Pendeln mit dem Zug
- 11. Mai: Das Fahrrad
- 13. Mai: Bus und Bahn
- 18. Mai: Smart unterwegs
- 20. Mai: Nutzen statt besitzen**
- 25. Mai: Mobilitätsmanagement
- 8. Juni: Verkehrslenkung
- 10. Juni: Mobilität der Zukunft

Weitere Informationen zur Serie unter [www.ga-bonn.de/mobilitaet](http://www.ga-bonn.de/mobilitaet)



Leihräder in Köln: Dort hat der Anbieter „Nextbike“ zusammen mit den Kölner Verkehrsbetrieben ein Leihsystem aufgebaut. FOTO: NEXTBIKE