

# Schiene, Straße, Schiff – Empfehlung des Klimaschutzbeirats zu Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor 2.0

(verabschiedet per Umlaufverfahren am 03.07.2022, die Abstimmung erfolgte Empfehlungs-weise).  
Redaktionelle Korrekturen am 29.8.2022

Autor:innen KSB: Ines Bresler, Dr. Jonas Reuter, Dr. Karl-Heinz Rochlitz (VCD).  
Externe Beratung: Christian Grohmann, Raphael Holland (ADFC, VCD), Martin Weißer (ADFC).

Im September 2020 hatte der Klimaschutzbeirat bereits eine Empfehlung zum Themenbereich Verkehr mit Fokus auf den motorisierten Individualverkehr abgegeben. Diese wird nun im Frühjahr 2022 ergänzt durch eine Empfehlung, die explizit den Waren- und Güterverkehr zu Wasser und zu Land in den Blick nimmt. Sonstige Aspekte des allgemeinen Rad- und sonstigen Verkehrs und der Verkehrswende in Bonn werden hier deshalb ausgeklammert. Hier findet sich ein großer und zugleich weitgehend konsensfähiger Hebel zur Verringerung des Ausstoßes von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten auf Bonner Stadtgebiet.

Eine umfassende Verkehrswende auf allen Verwaltungsebenen ist unbestreitbar Voraussetzung für eine wissenschaftsorientierte, nachhaltige Klimapolitik. Für ihr Gelingen empfiehlt es sich zunächst, den Verkehr, wo möglich, zu reduzieren. Indem die Wirtschaft vor Ort gestärkt und regionale Lieferketten gefördert werden, können Transportwege deutlich verkürzt oder gar vermieden werden.

Dort, wo Güterverkehr unumgänglich ist, empfiehlt sich die „trimodale“ Vernetzung der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Schiff. Analog zum Personenverkehr bedeutet das, den Umstieg möglichst niederschwellig zu gestalten. Dabei sollte klimafreundlichen Transportwegen stets Priorität eingeräumt und regionale sowie überregionale Zusammenarbeit anvisiert werden.

## Empfehlung 1: Verlagerung von Gütertransport auf “der letzten Meile” auf Lastenräder<sup>1</sup>

Der Klimaschutzbeirat empfiehlt der Stadt Bonn die Einrichtung von kooperativ nutzbaren Mikro-Depots / Micro-Hubs zur Verlagerung des Lastentransportes vom klassischen Zustellfahrzeug auf Lastenräder, Mikromobile oder andere geeignete und klimafreundliche Gefährte. Es sollte geprüft werden, ob die Mikro-Hubs mit den ohnehin geplanten Mobilstationen in der Stadt verknüpft werden können.

Dazu sollte ein Pilotprojekt entwickelt werden, welches sich auf ein hochverdichtetes Innenstadtquartier wie die Alt- oder Südstadt<sup>2</sup> konzentriert. In diesem Bereich ist die verstärkte Einrichtung von Lastenradstellplätzen im öffentlichen Raum zu fördern. Die Durchführung sollte in Kooperation mit den großen Paketdienstleistern, den vorhandenen Bonner Lastenradtransportunternehmen sowie den Bonner Wirtschaftsverbänden erfolgen. Um die Kosten zu reduzieren, können Förderanträge für die Einrichtung der Mikro-Depots und die Anschaffung der Lastenräder gestellt werden.

---

<sup>1</sup> Beschlossen bei einer Gegenstimme (Ehmke (IHK Bonn/Rhein-Sieg))

<sup>2</sup> Möglicherweise in Verbindung mit den Bönnschen Vierteln

Für den Einsatz in Handwerksbetrieben sollten Lastenrädern, Mikromobilen und ähnlichen Mobilitätslösungen vorab getestet werden. Hier plant die Handwerkskammer zu Köln zeitnah die Durchführung eines solchen Projektes in Absprache mit der Kommune.

Um dem Lastenradtransport insgesamt zu fördern, sollten Bonner Behörden und öffentliche Unternehmen Transportfahrten nach Möglichkeit vermehrt als Lasten-/Fahrradfahrten ausschreiben.

## Empfehlung 2: Schienenwegeausbau anstelle des Autobahnausbaus vorantreiben

### Empfehlung 2a<sup>3</sup>

Der Klimaschutzbeirat empfiehlt der Stadt Bonn, beim Bundesverkehrswegeausbau offensiv auf Bund, Land und Nahverkehr Rheinland (NVR) einzuwirken, bevorzugt und deutlich beschleunigt die linksrheinische Bahnstrecke und die rechtsrheinische Rheinuferbahn auszubauen.

### Empfehlung 2b<sup>4</sup>

Bezüglich des weiteren Autobahnausbaus sollte die Stadt Bonn offensiv mit Bund und Land verhandeln, um den im Stadtrat beschlossenen Kompromiss zur A 565 („Tausendfüßler“, Beschluss 2019/23, 20.12.2020) umzusetzen. Gleichzeitig sollte die Stadt Bonn dafür sorgen, dass auf den weiteren Ausbau der A 59 verzichtet wird.

### Empfehlung 2c<sup>5</sup>

Aus Klimaschutzgründen ist der Schienenausbau vordringlicher als der Ausbau der Autobahnen. Der Klimaschutzbeirat empfiehlt der Stadt Bonn deshalb bei von ihr selbst durchgeführten Ausbauten die Prioritäten daher zugunsten der Schiene zu setzen und auf Landes- und Bundesebene sich dafür einzusetzen, dass die Prioritäten vom Straßen- auf den Schienenausbau verschoben werden.

## Empfehlung 3: Binnenschifffahrt

### Empfehlung 3a Anreizsystem zur Schadstoffreduzierung in der Binnenschifffahrt<sup>6</sup>

Der Klimaschutzbeirat empfiehlt, die Tarifordnung<sup>7</sup> der Bonner Hafenbetriebe GmbH um Ermäßigungen für Schiffe mit „Green Award“ nach internationalem Vorbild zu ergänzen. Es eignet sich zum Beispiel die Einführung einer (gestaffelten) Ermäßigung für das Ufergeld (Umschlaggeld) unterhalb von Punkt B) 2. Alternativ sollte die Einführung eines gestaffelten Hafengelds unterhalb von Punkt C) 2. geprüft werden. Die Stadt Bonn ist über die SWB zu 49 Prozent an der Bonner Hafenbetriebe GmbH beteiligt.

---

<sup>3</sup> Beschlossen bei einer Gegenstimme (Fester (Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg))

<sup>4</sup> Beschlossen bei vier Gegenstimmen (Ehmke (IHK Bonn/Rhein-Sieg), Fesser (Handwerkskammer zu Köln), Fester (Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg), Johnen (DEHOGA))

<sup>5</sup> Beschlossen bei vier Gegenstimmen (Ehmke (IHK Bonn/Rhein-Sieg), Fesser (Handwerkskammer zu Köln), Fester (Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg), Johnen (DEHOGA))

<sup>6</sup> Einstimmig beschlossen

<sup>7</sup> BHB, 2017: [https://hafen-bonn.de/BHB\\_Hafentarif-Stand-Januar\\_2017.pdf](https://hafen-bonn.de/BHB_Hafentarif-Stand-Januar_2017.pdf)

Auch die Einrichtung einer Staffelung von Liegegeldern für Flusskreuzfahrtschiffe an den Anlegestellen auf Bonner Stadtgebiet (Erzberger Ufer, Brassertufer, Stresemannufer, Bonner Bogen) sollten geprüft und ggf. mit den Betreibern verhandelt werden.

#### Empfehlung 3b Landstrom-Infrastruktur für Flusskreuzfahrtschiffe<sup>8</sup>

Der Klimaschutzbeirat empfiehlt, eine Landstrom-Infrastruktur („Energieterminals“ o.ä.) für Flusskreuzfahrtschiffe aufzubauen, für die eine verpflichtende Nutzung während der Liegezeit gilt, um die lokalen Emissionen dieses Tourismuszweiges auf dem Stadtgebiet zu verringern. Ein Förderprogramm der Bundesregierung für Landstromanschlüsse für See- und Binnenhäfen läuft bis 2023.<sup>9</sup>

#### Empfehlung 3c Erneuerung/Ersatz der Fähren „Christophorus“ und „Konrad Adenauer“<sup>10</sup>

Der Klimaschutzbeirat empfiehlt den Eigentümern, bei notwendiger Erneuerung oder notwendigem Ersatz der Fähren „Christophorus“ und „Konrad Adenauer“ den Einsatz von Elektro-, Hybrid- oder Segel-Zusatzantrieb zu prüfen, um die lokale Kohlendioxid- und Luftschadstoff-Emissionen sowie die laufenden Kraftstoffkosten zu senken.

Die Stadt (Wirtschaftsförderung) sollte beratend zur Seite stehen, um mögliche Förderprogramme erschließen zu können. Zusätzlich sollten Synergien mit anderen Projekten in diesem Bereich genutzt werden (z. B. Klärschlammtransport).

#### Empfehlung 4: Langfristige Reaktivierung des Bonner Güterbahnhofs und Einbindung in die Citylogistik<sup>11</sup>

Die Infrastruktur des Bonner Güterbahnhofs nördlich des Hauptbahnhofs ist noch vorhanden, wird allerdings nicht mehr genutzt. Der Klimaschutzbeirat empfiehlt der Stadt, den Güterbahnhof langfristig zu reaktivieren und dafür seine Flächen in Gesprächen mit der DB zu sichern. Ein erster Schritt dazu wäre die Entwicklung eines Konzeptes zur Citylogistik, das unter anderem auch den Hafen (Empfehlung 3) und die Endverteilung über Lastenräder (Empfehlung 1) beinhaltet.

---

<sup>8</sup> Einstimmig beschlossen

<sup>9</sup> BMWI: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2020/11/20201105-bundesregierung-setzt-deutsche-haefen-unter-landstrom.html>

<sup>10</sup> Einstimmig beschlossen bei einer Enthaltung

<sup>11</sup> Beschlossen bei einer Gegenstimme (Ehmke (IHK Bonn/Rhein-Sieg))