

erstellt: 24.06.2011, bearbeitet: 30.01.2019, inhaltlich nicht verändert

## **Verbindung des Konrad-Adenauer- Flughafens über das ÖPNV-Netz mit Bonn- Hauptbahnhof.**

Alternative Lösungsansätze zur geplanten S 13 mit  
Einschienenbahn

(ÖPNV, mittleres Geschwindigkeitssegment )

\*

„Die Bahn zum Flughafen kann eine Visitenkarte für Bonn und die Region werden. Vielgereiste internationale Kongressbesucher erwarten eine hochmoderne Zubringerlösung, die regional und global ökonomisch und ökologisch wegweisend ist. Bonn könnte sich weltweit ins Gedächtnis zurückrufen lassen, indem es eine innovative Transportlösung präsentiert, die die Kongressbesucher begeistert und die sie nicht vergessen werden.“

\*

Mein Name ist Siegfried Wohlfahrt. Als langjähriger Fahrgast im Bonner ÖPNV möchte ich das Thema S 13 und dessen Umfeld aus der Sicht des Fahrgastes aufarbeiten und mit der Option „Einschienenbahn“ erweitern.

Für Deutschland und Europa sehr ungewöhnlich und gewagt. Vielleicht findet diese Idee auch hier Freunde.

\*\*\*

Übersichtsseite: [http://www.wohlfahrt-a-s.de/mora\\_010.html](http://www.wohlfahrt-a-s.de/mora_010.html)

Seit sehr vielen Jahren plant man die S 13 als das wichtigste Schienenprojekt in der Region. Es wurden Gutachten geschrieben und mit viel Herzblut Ideen eingebracht, um auch mit geringen finanziellen Mitteln einen Start dieses Vorhabens zu ermöglichen. Aber die Verwirklichung scheint nicht in Sicht....

Bis vor einigen Jahren war es ja auch richtig, diese S – Bahn auf der vorhandenen Eisenbahnstrecke zu planen. Spätestens seit der Einführung der LKW- Maut fahren dort aber erheblich mehr Güterzüge. Die Eisenbahnstrecke ist jetzt so stark ausgelastet, dass ein zuverlässiger, dichter S – Bahn-Betrieb dort kaum noch möglich ist – auch mit einem dritten Gleis nicht. Wenn die S- Bahn im Bahnhof nicht den vorrangigen Fernverkehr abwarten und vorbeilassen soll, bleibt eigentlich nur der viergleisige Ausbau, also ein eigener Gleiskörper für diese S-Bahn-Strecke. (Stichwort: Entflechten, Nachrichtenblatt 4-05, C. Groneck). Allerdings fehlen auch Grundstücke parallel entlang der Strecke, um die zusätzlichen Gleise bauen zu können. Aber ein solcher Neubau muss ja nicht auf oder direkt neben einer Strecke mit bereits bestehender Eisenbahnversorgung ( RB 27 / RE 8 ) erfolgen, die zudem nicht das nötige Fahrgastpotential aufweist.

Auch der bisher geplante Endbahnhof liegt im „Abseits des Geschehens“ (so wird man Beuel und Oberkassel aus einiger Entfernung höflich beurteilen).

Damit diese S-Bahn überhaupt genügend Fahrgäste „sammeln“ kann, ist es notwendig, die Station „Bonn-Hauptbahnhof“ zu erreichen. Das geht nur mit einer Rheinquerung, die nochmals mit erhebliche Kosten hinzu kommt. Christoph Groneck beschrieb im Nachrichtenblatt 4-05 das „Wunschziel“, die Maximallösung, eine Eisenbahn-Rheinbrücke . Im Kontext war dieser Gedanke gut. Diese sehr kostenintensive Lösung wäre auch eine der besten Lösungen: Die rechtsrheinischen Strecken, Troisdorf und Siegen sind dann ab Bonn-Hauptbahnhof mit der Eisenbahn zu erreichen. Schnell, sicher, einheitlich.

Da hier aber kein Güterverkehr durchgeführt werden soll, kann man mit „leichteren“ Schienenwegen planen (Stadtbahn / Einschienenbahn).

Bis vor einigen Jahren war es richtig, diese S – Bahn auf vorhandenen Eisenbahnstrecken zu planen.

Aber die Vorzeichen haben sich sehr stark verändert .Spätestens seit der Einführung der LKW- Maut fahren erheblich mehr Güterzüge. Die Eisenbahnstrecken sind jetzt viel stärker, ja fast vollkommen ausgelastet ( rechtsrheinisch und linksrheinisch ). Mehr Eisenbahnverkehr geht hier kaum. Erst vor kurzer Zeit hat die Deutsche Bahn Gleise entlang der Strecke ( Beispiel in Menden ) abmontiert und angeblich auch die Grundstücke verkauft. Das macht die Sache nicht leichter.

Zusätzliche Gesichtspunkte:

Es soll ein europäischer Gütezugkorridor ausgewiesen werden.

Die Gesetze zum Lärmschutz werden immer strenger. Landschaftsverbrauch und Umweltschutz sind wichtige Kriterien. Barrierefreiheit wird gefordert.

Die deutsche Bahn wird mit Investitionen im Streckenbau auf lange Zeit sehr zurückhaltend sein, da sie in Stuttgart ihre Investitionen bündelt...

Bisher gepl. Strecke ca. 450 Mio*	Komplettausbau für den entflochtenen Betrieb (Gleis 3+4) +X€	Weiterführung bis Bonn- Hauptbahnhof . +X€	Fahrzeugpark . . +X€
--------------------------------------	--	--	----------------------------

Es besteht ein berechtigter Wunsch, die Stadt Bonn und den Flughafen mit einer schienengeführten Bahn zu verbinden.

Nun hat auch die Politik eine kleine, aber entscheidende Zwickmühle eingebaut: Die Regierungspräsidentin kann die bisher geplante S 13 nicht genehmigen – mangels ausreichendem Fahrgastpotential.

Beuel bekommt keinen guten Lärmschutz – ohne die bisher geplante S 13 als Neubaumaßnahme.

So donnern die vielen Güterzüge weiterhin ohne ausreichenden Schallschutz durch Beuel.

Diese Zwickmühle sollte durchbrochen werden:

Allein aufgrund des stark erhöhten Güterzugaufkommens sollte Bonn-Beuel einen guten Lärmschutz erhalten.

Eine Schienenverbindung – auch über eine alternative Strecke, sollte genehmigt werden. Die Zielsetzungen bleiben dennoch erhalten:

-Bonn mit dem Konrad – Adenauer – Flughafen zu verbinden,

-Bonn an das rechtsrheinische S - Bahnnetz anzuschließen,

-Bonn – Beuel Süd ( Bonner Bogen ) entscheidend zu fördern.

-Bahnhöfe in Oberkassel und Beuel werden nicht verändert ( da fährt ja die DB mit RB 8 und RE 27 )

-der Loksuppen in Beuel bleibt erhalten.

Ein verbessertes Fahrgastpotential gegenüber der bisher geplanten Strecke sollte gewährleistet sein.

## **EINE LEISTUNGSFÄHIGE NAHVERKEHRSLINIE IST MEHR WERT, ALS EINE S-BAHN, DIE AM BEDARF VORBEIFÄHRT.**

Ein Bild der S 13 bis Oberkassel (bisherige Planung):

Bitte versetzen Sie sich in die Lage eines Reisenden aus Übersee. „Wo ist Oberkassel?“

Wie komme ich da weiter ....

An diesen Zügen steht „Oberkassel“, nicht „Bonn-Zentrum“ oder „Bonn – Hauptbahnhof“.

Als „Fremder“ weiß man nicht, wohin die Reise geht.

\*\*\*

## **Warum eine Einschienenbahn? Eine Stadtbahn ist doch auch gut.**

### **Stadtbahn**

Baut man eine Stadtbahn, kann man Teile der vorhandenen Schieneninfrastruktur nutzen. Ein bisher bewährtes System, mit dem man auch den Konrad- Adenauer- Flughafen in geeigneter Weise erreichen kann. Viele fehlende Grundstücke und viele bauliche Hindernisse z. B. Autobahnen, Eisenbahnstrecken werden die Planung und Ausführung nicht einfach machen. Die schnelle Anbindung des Bundesviertels in drei bis fünf Minuten und des Bonner Bogens in acht bis zehn Minuten an Bonn City, ist fast nicht machbar, außer man „bohrt“ die vorhandenen U-Bahntunnel an und baut zusätzlich die entsprechenden Tunnel-Strecken. Die derzeitige Fahrzeit liegt bei mindestens 20 Minuten ( Bus oder Stadtbahn ), hinzu kommen meist noch lange Fußwege.

### **Einschienenbahn**

Im Stadtbereich Bonn wird sie sich auf ihrer Strecke vom Hauptbahnhof über die Kennedy-Brücke und durch Beuel sicherlich gut und ohne all zu große Störungen für die Anwohner im Stadtbild einfügen lassen.

Im weiteren Verlauf erhalten die Ortschaften entlang der Strecke eine zukunftsorientierte sichere Bahnverbindung. Eine einvernehmliche Streckenplanung wird eine gute Lösung herbeiführen. Ab Spich wird man wahrscheinlich über Eisenbahnanlagen und über Autobahnen „schweben“ um dann am Flughafengebäude „anzudocken“. Der südliche Teil wird stadtplanerisch schon etwas anspruchsvoller, eröffnet aber auch große, von anderen Verkehrsträgern kaum zu erreichende Möglichkeiten.

Da an der bisher geplanten Strecke das ausreichende Fahrgastpotential nicht erreicht wird, gibt es eine interessante Alternative, über bisher nur sehr schwach vom ÖPNV bediente Ortschaften zu fahren. Hier mit dem Streckenverlauf auf einer „Nordroute“, die

## **KONRAD-ADENAUER-EINSCHIENENBAHN BONN**

### **Der nördliche Teil der Strecke:**

Bonn - Hauptbahnhof - Berta-von-Suttner-Platz – Konrad-Adenauer-Platz – Bergheim – Müllekofen – Eschmar – Sieglar – Spich – Wahnheide – Konrad-Adenauer-Flughafen

### **Abzweigmöglichkeiten:**

nach Beuel Bahnhof , nach Mondorf – Rheidt – Niederkassel, nach Troisdorf- Zentrum.

### **Der südliche Teil der Strecke:**

Bonn-Hauptbahnhof - Bundeskanzlerplatz / Bonn-Center - UN-Campus / WCCB - Post-Tower , die Weiterfahrt über die Konrad -Adenauer-Brücke zu etwa drei Halten im Bonner Bogen.

### **Abzweigmöglichkeiten:**

ab Bundeskanzlerplatz zur Ollenhauerstraße - Dottendorf (Hindenburgplatz) - (Venusberg)

ab Post-Tower über Petra-Kelly-Allee und Ludwig-Erhard-Allee in Richtung Plittersdorf/ Hochkreuz – (Bad Godesberg Bf)

### **Potential**

Müllekofen mit etwa 1800 Einwohnern, Bergheim mit etwa 5800 Einwohnern, Eschmar mit etwa 3200 Einwohnern, Sieglar mit etwa 8800 Einwohnern, Oberlahr mit etwa 6000 Einwohnern und Wahnheide mit 7600 Einwohnern (Einwohnerzahlen Quelle: Wikipedia) plus Beschäftigte des Flughafens, plus Fluggäste, die mit Schienenverkehr anreisen können: (aus Bonn Stadt, aus Süden ab Koblenz, aus Norden ab Brühl / Wesseling, aus Westen ab Euskirchen / Rheinbach )

Beschäftigte, Bewohner und Gäste im Bundesviertel , Bonner Bogen und Oberkassel, jeweils ca. 400 bis 500 Meter im Umkreis der Stationen.

Besonderheiten der Einschienenbahn-Strecke:

### **Hauptbahnhof**

Eine Integration in das neu zu errichtende Bahnhofsvorplatzgebäude sähe toll aus, die Infrastruktur ist ja dann vorhanden.

### **Kaiserstraße**

Der einzige, von der Bevölkerung wahrscheinlich nur schwierig angenommene Streckenabschnitt.

Hier hilft es, soweit wie möglich über den Gleisen der DB zu fahren, weit weg von den Häusern. Das Tragwerk ist entsprechend zu gestalten. Die meisten Fenster der Wohngebäude sind recht neu, sie spiegeln nach außen – Einblicke in die Wohnungen sind fast nicht möglich. Es gibt bei den Einschienenbahnfahrzeugen neuerdings sich elektronisch vernebelnde Scheiben.

### **Ollenhauerstraße**

Wird die Einbindung der Eisenbahn-Station „Bundesviertel“ zu schwierig oder zu kostspielig, kann man über ein Stichgleis der Einschienenbahn diskutieren. Sie fährt fast genauso schnell in die Innenstadt, aber öfter. Eine Frage der Abwägung.

Von dort aus ist auch eine Verbindung nach Dottendorf möglich.

### **Bertha-von- Suttner-Platz :**

hier kann man sogar über ein Stichgleis zur Oper nachdenken...

### **Fahrzeiten / Wegezeiten**

Mit etwa zehn Halten wird die Fahrzeit zwischen Bonn-Hauptbahnhof und dem Konrad-Adenauer-Flughafen bei 30 Minuten liegen. (Stadtbahn / Einschienenbahn) Bundesviertel bisher:

- U- Bahn: Haltepunkt Heussallee Fahrzeit ca. 5 Minuten ab Hauptbahnhof, dann z. B. Fußweg bis zu 500 Meter zum „Langen Eugen“ (nach Google).

– Buslinien 610 und 611 , Fahrzeit ca. 10 Minuten ab Hauptbahnhof, fahren in das Bundesviertel hinein. Trotz längerer Fahrzeit beliebt, weil häufig näher am Zielort.

- geplant: Regionalbahn: Haltepunkt „Ollenhauerstraße“, Fahrzeit 2 Minuten ab Hauptbahnhof. Hohes Fahrgastpotential im Umkreis von 500 Metern.

Einschienenbahn: Ab Hauptbahnhof zum Bundeskanzlerplatz in 3 Minuten, zum UN – Campus / WCCB in 4 Minuten, zum Post-Tower in 5 Minuten.

Konrad -Adenauer – Brücke: Mit der Einschienenbahn eigenen Möglichkeiten der Streckenführung ist das Überfahren und das Verlassen der Brücke einfach, aber auch spektakulär.

Bonner Bogen: Um nahe zu sein, sollte man hier drei bis vier Stationen einrichten. Sie verbindet die Vorteile der Bahn (kurze Fahrzeit), mit denen des Busses (dichter Halt am Zielort) besonders auf diesem Streckenabschnitt. Derzeit liegt die Fahrzeit ab Bonn Hauptbahnhof etwa bei 20 Minuten (Stadtbahn oder Bus), die S 13 benötigt ca. 36 Minuten ab Flughafen, RE 8 : 19 Minuten

Die S Bahn hält derzeit 550 Meter vom Zentrum des Bonner Bogens.

Der Haltepunkt der Stadtbahn ist 900 Meter entfernt.

Ein Bus (Linie 606) fährt in diesen Bereich. (Haltestelle: Konrad-Zuse-Straße)

### **Fahrzeit Einschienenbahn:**

8 - 10 Minuten ab Hauptbahnhof , 40 Minuten ab Flughafen, dann aber viel dichter ans Ziel als S- und U- Bahn.

Eine Verknüpfung des Bundesviertels mit dem Bonner Bogen ist mit normalen Schienenfahrzeugen derzeit baulich fast nicht möglich. Eine Fahrt zwischen Post-Tower und Ramersdorf (Stadtbahn) dauert mit Umsteigen 16 bis 23 Minuten. Eine Einschienenbahn leistet das in vorbildlicher Weise, mit traumhaften Fahrzeiten (etwa vier Minuten ) .

## **Keine Angst vor einem neuen System**

Die Frage nach einem „Inselsystem“ ist relativ: Bonn und Rhein-Sieg haben nach Wikipedia 95,84 km Stadtbahn und 29,5 km Straßenbahn. Nach Google maps hat die Einschienenbahn auf der Strecke Bonn-Hauptbahnhof- Flughafen 25,7 km, hinzu kommt die Strecke Bundesviertel - Bonner Bogen, evtl. je ein Streckenast nach Troisdorf-Zentrum, nach Niederkassel, nach Beuel-Bahnhof, nach Ollenhauerstraße, (ggf. nach Hardtberg und ggf. Lohmar).

Warum ein völlig neues System, wenn das bisherige doch gut funktioniert?

Die Einschienenbahn übernimmt den städtischen Schnellverkehr, ähnlich der Regionalbahnen, hat aber die Möglichkeit, ohne kostspielige Tunnel- und oberirdische Gleisanlagen - Schneisen, weitere Ziele zu erreichen. Auf der Strecke zum Flughafen müssten für die SPNV-Strecke sowieso vollkommen neue Gleise gebaut werden. Gleiches steht für den Eisenbahnhaltepunkt im Bundesviertel an (viergleisig zwischen Bonn und Bad Godesberg?)

Auch das bisherige System der Straßenbahnen/Stadtbahnen funktioniert nur von Ferne gesehen gut:

-In der Stadt versucht man, aufwändige Verkehrssteuerungssysteme / Vorrangschaltungen einzusetzen, damit die Züge im oberirdischen Betrieb eine akzeptable Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen. In den Vororten sind es die Bahnübergänge, die gesichert / geschaltet werden müssen.

Ein automatischer Betrieb ist ausgeschlossen.

Weitere Punkte: Radwege werden als „Sturzsicherung“ verlangt, Parkplätze fallen fort. - Normale Eisenbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnen haben hier in der Region zwar die gleiche Spurweite, können aber häufig nicht auf den Gleisen des anderen Systems fahren. Das Stadtbahnen, bzw. Zweisystembahnen, auf normalen Eisenbahnstrecken fahren, ist nur mit großem technischen Aufwand möglich.

-Die „Verwandten“, Straßenbahn und Stadtbahn, haben untereinander Unterschiede in Kurvenradien und Lichtraumprofil, spätestens bei den Bahnsteighöhen- und Abständen, wenn diese auch noch behindertenfreundlich sein sollen, gibt es ein Problem.

Man hilft sich damit, für jede Strecke den richtigen Fahrzeugtyp einzusetzen.

Die Fahrzeuge verbleiben meist für ihr „Leben“ dort.

Hier in der Region gibt es derzeit 3 Schienensysteme : Die Eisenbahn mit drei Einstiegshöhen (hoch-gleich-runter) die Stadtbahn (Hochflur) und die Straßenbahn (Niederflur), die untereinander kaum kompatibel sind.

In Dortmund ist man anscheinend mit der H-Bahn recht zufrieden, sie wurde sogar noch erweitert. Hier hatte man keine Angst vor einem anderen System.

Warum nicht das Wagnis eingehen, eine Einschienenbahn zu bauen?

Die Kosten sind gleich, der Nutzen ist aber viel höher.

Baut man eine Einschienenbahn, hat man ein innovatives Pilotprojekt für Deutschland (vielleicht wagt man sich sonst noch nicht einmal, laut an so etwas zu denken..., würde es aber ganz gerne einmal ausprobieren.....).

- In der Stadt ist sie ideal über größeren Straßen einsetzbar. Auf der „Wunschstrecke“ , Flughafen - Bonn Hauptbahnhof – Bundesviertel – Rheinbogen fügt sie sich sogar gut in das Stadtbild ein. In der ländlichen Region folgt sie Landstraßen, Bahntassen u.s.w. Der



Landschaftsverbrauch ist entsprechend gering. ein durchgängiges viergleisiges Schienenmonster ist nicht nötig. Ein Ankauf von Grundstücken kann öfters entfallen.

– Grünflächen, Biotope, Bäche, kleine Flüsse, kleine Schluchten werden in einer gewissen Höhe überfahren, Waldgebiete werden „umweltfreundlich“ durchfahren. Querungen von anderen Verkehrswegen (Eisenbahnen, Straßen, Autobahnen, Wasserwege...) sind viel einfacher, als mit anderen Systemen.

– Die Geräuschentwicklung ist gering.

– Stationen sind immer barrierefrei. Die Züge fahren automatisch, ohne Fahrer, wie bei diesen modernen Systemen üblich, so kann man lange Betriebszeiten und einen dichten Fahrplankontakt anbieten.

- Im Stadtgebiet übernimmt sie zudem die Funktion der „beschleunigten Stadtbahn“, die Verlängerung / Ergänzung der S-Bahn, um echte Fahrzeiterparnisse zu ermöglichen. Sie unterstützt die anderen Bahnen, wo ein nötiges drittes und viertes Gleis aus räumlichen Gründen nicht zu realisieren ist (z.B. im U- Bahntunnel). Als bundesweites Pilotprojekt kann diese Bahn zeigen, ob sie für den allgemeinen ÖPNV ein förderliches Instrument ist.

- kurze Bauzeit

## **Aussichten / Gedanken**

Die Region und die Stadt Bonn werden hoffentlich in absehbarer Zeit wieder zu Geld kommen. Sauber durchgeplante Projekte sind dann besser, als die halben Sachen, bei denen, schneller als erwartet, neue Kosten anfallen. Beispiele: Nicht-Komplettausbau“ der S 13, siehe Tabelle oben, oder eine „Geisterbahn“ nach Oberkassel, die eigentlich nie eine genügende Anzahl an Fahrgästen haben wird - und bei der Nachrüstung zur Barrierefreiheit der vorhandenen Stationen...).

Die jetzigen Bahnstrecken sind vollkommen ausgelastet, neue, leistungsstarke und zuverlässige Schienenverkehre sind nur auf neuen, zusätzlich gebauten Strecken in wünschenswerter Weise durchzuführen. Das schmälert den Wert der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht, trotz teilweise parallelem Verlauf. Vielmehr wird der Wert stabilisiert, da die Strecken, trotz sehr guter bis hoher Auslastung, einen zuverlässigen und pünktlichen Güter- und Personen-Schienenverkehr noch ermöglichen. Attraktive Fahrzeiten fördern außerdem den Umsteigewillen, vom Auto zum ÖPNV .

Der ÖPNV wird in den nächsten Jahren stark anwachsen. Für den Schienenverkehr ist die räumliche Ausdehnung begrenzt, Tunnelbauten sind sehr teuer. Mit der vorgeschlagenen Einschienenbahn erhält man eine, ausreichend große (> 30 Kilometer) Referenzstrecke, die auch aufgrund ihrer politischen Vorgeschichte für Aufsehen und Beachtung sorgen wird. Man wird sehen, in welcher Weise die Einschienenbahn als „Bahn“ angenommen wird und den anderen Bahnverkehr unterstützt – ein „bezahlbares“ Modell auch für Deutschland?

Vielleicht kann man die jetzige „geldlose“ Zeit nutzen, um dieses bedeutende Projekt auch einmal mit den hinzugefügten Gesichtspunkten neu zu betrachten.

Siegfried Wohlfahrt

\*\*\*

## Status

### Eisenbahnverbindung

von Beuel über Troisdorf zum Flughafen, dann bis nach Köln ( RE 8 + RB 27 )

Haltepunkte:

Beuel – Menden – Friedrich-Wilhelmshütte - Troisdorf - Spich – Wahn - Flughafen  
( teilweise nur RB - Haltepunkte )

Stadtbahnverbindung nach Siegburg. Mit vielen Haltestellen (Linie 66)

Es gibt keine Schienenverbindung über die „Nordroute“

Haltepunkte:

Hauptbahnhof - Berta-von-Suttner-Platz – Konrad-Adenauer-Platz – Bergheim –  
Mülleken – Eschmar – Sieglar – Spich – Wahnheide – Flughafen  
Abzweigmöglichkeiten:  
Direktabzweig Beuel Bahnhof + Mondorf – Rheidt – Niederkassel + Troisdorf-Zentrum

## Zielgruppen

Bundesviertel / Bonner Bogen

Geht man von „normalen Büroangestellten“ aus, die eine gewisse Kleiderordnung haben, sollte man Entfernungen über 400 bis 500 Meter Gehweg nicht überschreiten, man möchte ja ordentlich im Büro erscheinen (Hitze, Regen, Sturm, Schnee...).

Möchte man viele Menschen vom Autofahren abbringen !!!, sollte man sich einiges einfallen lassen. Das Potential ist recht groß.

Eine weitere Gruppe: Allwetter-Fahrradfahrer. Diese könnten sich an ihrem Arbeitsplatz entsprechend einrichten. (Dusche, Kleiderschrank..)

Zweissystembahn:

Wahrscheinlich nicht barrierefrei. Fahrzeuge sind schmaler als DB-Norm, Bahnsteighöhen?

## Arbeitsblatt 1

Anbindung des Bundesviertels / des Bonner Bogens ab Hauptbahnhof

### Status:

U Bahn bis Heussallee , (Fahrzeit ca. 5 Minuten), dann Fußweg bis zu 500 Meter bis zum „Langen Eugen“ (nach Google).

Buslinien 610 und 611 , (Fahrzeit ca. 10 Minuten), fahren in das Bundesviertel hinein.

### Analysen

#### Bus:

Eigentlich ideal, hält dicht am Arbeitsplatz, deshalb auch trotz längerer Fahrzeit beliebt.

#### U Bahn:

Bisher zeigt die U Bahn die kürzeste Fahrzeit. Aber die zu gehenden Wege sind häufig noch zu lang, um gerne auf das Auto zu verzichten. Eine Abhilfe könnten Laufbänder in Röhren unter, auf Straßenniveau sein. Gut gestaltet, sind sie sicherlich eine gute Möglichkeit, die U Bahn aufzuwerten.

Haltepunkt der Regionalbahn „Ollenhauerstraße“ (Bundesviertel) Hohes Fahrgastpotential im Umkreis von 500 Metern (z. B. Eine Schule, Banken, Organisationen, Telekom-Hauptzentrale)

Sollen hier die Züge der Voreifelbahn hier enden, muss noch eine Abstellanlage für die Bahn errichtet werden. (außer sie fahren bis Bad Godesberg , bzw. Mehlem weiter). Es ist aber auch genügend Raum für ein drittes und häufig auch ein viertes Gleis vorhanden.

Wird die Einbindung der Eisenbahn-Station „Ollenhauerstraße“ zu schwierig oder zu kostspielig, kann man über ein Stichgleis der Einschienenbahn diskutieren. Sie fährt fast genauso schnell in die Innenstadt, dafür aber öfter. Eine Frage der Abwägung.

Von dort kann auch eine „Brücke“ nach Dottendorf geschlagen werden. Von Süden nach Dottendorf hinein kommt man mit Schienenfahrzeugen nur sehr schwer. Die Straße ist dort zu eng. Raum für Tunnelrampen fehlt.

#### H-Bahn

Sie ist eine geeignete Alternative zum Bus. Sie „zirkuliert“ im gesamten Regierungsviertel. Ab Hauptbahnhof über Trajektgleis direkt an alle gewünschten Orte, evtl. zum Bonner Bogen.

Einschienebahn:

Sie verbindet die Vorteile der Bahn (kurze Fahrzeit) mit denen des Busses (dichter Halt am Arbeitsplatz) besonders auf diesem Streckenabschnitt. Die Fahrhöhe dürfte hier kein Hindernis sein, im Bundesviertel und im Bonner Bogen wäre sie sogar eine Aufwertung der modernen Architektur.

Die Strecke:

Haltepunkt : Hauptbahnhof (dann über Trajektgleis / Kaiserstraße oder oberhalb der DB-Gleise) – Bundeskanzlerplatz,

Haltepunkt am Bonn-Center, Haltepunkt für : WCCB / Plenarsaal, Abgeordneten-Hochhaus (UN-Campus) Deutsche Welle“

Haltepunkt : Post-Tower. Fahrzeit: 5 Minuten bis zum Post-Tower, ab Hauptbahnhof. Von hier aus kann man in einem kühnen Bogen auf die Konrad-Adenauer- Brücke und über einen weiteren Schwenk zu etwa drei

Haltepunkten im Bonner Bogen weiterbauen –

Die absolut kurze Fahrzeit ab Bonn Hauptbahnhof von acht bis zehn Minuten und die genialen Verbindungsmöglichkeiten vor Ort sind Vorteile einer Einschienebahn, die von anderen Verkehrsträgern kaum erreicht werden können und eine unschlagbare Attraktivität darstellen. Hier kann man T – Mobile anbinden, die vielen neuen Firmen und das große Hotel . Die kurze Fahrzeit fördert die DIREKTE Einbeziehung dieses neuen Stadtteils in das gesellschaftliche Leben Bonns . Die viel zu engen Straßen, auch dort im „Neubaugebiet“, werden durch ein attraktives Verkehrsmittel, das nicht auch im Stau oder vor anderen Hindernissen stehen muss, spürbar entlastet.

Derzeit liegt die Fahrzeit ab Bonn Hauptbahnhof etwa bei 20 Minuten (Stadtbahn oder Bus), die S 13 benötigt ca. 38 Minuten ab Flughafen.

- Die S Bahn hält derzeit 550 Meter vom Zentrum des Bonner Bogens.
- Der Haltepunkt der Stadtbahn ist 900 Meter entfernt.
- Ein Bus (Linie 606) fährt in diesen Bereich.

( zum Vergleich: Die Poppelsdorfer Allee ( Südstadtseite ) ist ca. 700 m lang ).

- Einschienebahn: 8 - 10 Minuten ab Hauptbahnhof , 40 Minuten ab Flughafen, dann aber viel dichter ans Ziel .

- Eine Verknüpfung des ehemaligen Regierungsviertels mit dem Bonner Bogen ist mit normalen Schienenfahrzeugen derzeit baulich auch fast nicht möglich, außer man bohrt die U-Bahntunnel an, um entsprechende Linienführungen zu erreichen. Eine Fahrt ab Post-Tower nach Ramersdorf (Stadtbahn ) dauert mit Umsteigen 16-23 Minuten. Eine Einschienenbahn leistet das in vorbildlicher Weise, mit traumhaften Fahrzeiten (etwa vier Minuten ) . Dann kommt noch die Weiterfahrt oder der Gehweg bis zum Ziel.

## Arbeitsblatt 2

Schienenverbindung auf den Hardtberg (eine Straßenbahn war geplant).

ZOB- über/unter DB - Gleise, Herwarthstraße, Endericher Straße, Hermann- Wandersleb-Ring, Provinzialstraße, Schieffelingsweg, Julius-Leber-Straße, Brüser Damm.

Am Telekom Dome sind Streckengabelungen möglich:

in Richtung Hardtbergbad, Malteser Krankenhaus, Duisdorf Bf.

in Richtung Ückesdorf - Röttgen - Merl.

## Arbeitsblatt 3

Schienenverbindung auf den Venusberg

Der Bus ist ganz gut, aber sehr häufig überfüllt.

Eine Straßenbahn entsprechend der bisherigen Route der Buslinie 601 hätte zumindest im Winter Vorteile. Am steilsten Abschnitt „Am Wingert“ hat man sogar Platz für eine gesonderte Bahntrasse.

Aber: Straßenbahnen dürfen in den Steilstrecken nur langsam fahren.

Langjährige Fahrgäste erinnern sich an Probleme mit vereisten Fahrdrähten beim O-Bus.

Mit einer Einschienenbahn hat man die „Klippe“ Südstadt ! Da geht nichts! Die Route, abbiegend am Bonn-Center, bzw. Bundesviertel - Hindenburgplatz kann man diskutieren, da gibt es die wenigsten Hindernisse.

Für alle Verkehrsträger gilt:

Eine Waldquerung Nervenklinik - Jugendgästehaus wäre sinnvoll, evtl. eine Weiterführung nach Ippendorf, Ferdinandstraße / Röttgener Straße.

Eine Einschienenbahn zum Flughafen über die „Nordroute“ erfüllt die meisten der geforderten Kriterien:

kurze Fahrzeit,

genügend Fahrgastpotential,

Station Bonn-Hauptbahnhof,

beste Anbindung des Bundesviertels in ca. 5 Minuten und des

Bonner Bogens in ca. 8 Minuten, (bisher 20 Minuten).

Eine weitere Strecke, auf der die Einschienenbahn Vorteile vor anderen Verkehrsträgern hat, ist die auf den Brüser Berg / Hardtberg. Zum Venusberg hinauf ist sie eine Alternative, der Bus hat hier aber die meisten Pluspunkte.

\*\*\*