

erstellt: 09. November 2011, bearbeitet: 30.01.2019, keine inhaltliche

Änderung Nachbetrachtung / Ergänzungen meiner Arbeit:

„Die Verbindung des Konrad-Adenauer-Flughafens über das ÖPNV-Netz mit Bonn-Hauptbahnhof.“

von Siegfried Wohlfahrt

Alternative Lösungsansätze zur geplanten S 13 mit Einschienenbahn

Chronik der wichtigsten ausgeführten Bonner Verkehrsprojekte 1972 Konrad-Adenauer-Brücke

1975 Stadtbahntunnel Bonn

1979 Stadtbahn an Haltepunkt „Rheinaue“

1981 Stadtbahn an Haltepunkt „Ramersdorf“ 1994 Straßenbahn Verlängerung nach
Auerberg 1994 Stadtbahntunnel Bad Godesberg

1998 Straßentunnel Bad Godesberg

1975 Einstellung der Straßenbahnlinie 3 (GM) nach Mehlem

S 13

Fast alle Verkehrsplaner lehnen die Projektierung der S 13 bis Oberkassel, auch mit Übergang (direkte Umsteigemöglichkeit) zur Stadtbahn ab. Ein Zweisystem- Betrieb ist auch nicht besser, muss man doch die Eisenbahnstrecke und dort alle !!!

Haltepunkte für zwei Fahrzeugsysteme ausrichten.

In Bonn- Beuel werden die Menschen seit über zehn Jahren um einen Schallschutz an der Eisenbahnstrecke gebracht, weil man mit der S 13 als Neubaumaßnahme pokert. Ende eigentlich nicht in Sicht. Man sollte aber versuchen, anhand der tatsächlichen Streckenbelegung mit Güterzügen, auch in Hinblick auf den Güterzugkorridor, den Schallschutz in gewünschter Weise zu erhalten. Jonglieren mit Neubau- Fördermitteln wird ähnlichen Unmut aufwerfen, wie bei der Bonner Kennedybrücke. Die DB wird sich wegen anhängender Rechtsverfahren nur ungerne zu einem jetzigen Start der S 13 durchringen, droht doch ein großer Millionenverlust.

Straßenbahn- Streckenverlängerung von Dottendorf nach Friesdorf :

Eigentlich sehr wünschenswert. Die Dottendorfer Straße ist aber recht eng für einen zweigleisigen Straßenbahnbetrieb – wenn der überhaupt dort möglich ist.

Eisenbahn-Haltepunkt Bundesviertel:

Der Bund der Steuerzahler hat hierüber schon ein lautes und unüberhörbares Urteil abgegeben. Ein dicker Minuspunkt für die Kosten / Nutzenrechnung. Der nächste Minuspunkt: „Einschätzung der Streckenbelegung“. Dieser weitere Halt verlängert die Fahrzeit der dort haltenden Züge um zwei bis drei Minuten.

Zwischen Bonn und Remagen ist die Eisenbahnstrecke 20 Kilometer lang.

Güterzüge erreichen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80-100

Stundenkilometern, Intercity- Züge (10 / 12 Minuten) sind nur unwesentlich schneller, weil sie für den Halt in Bonn- Hauptbahnhof bremsen müssen. Der Rhein-Express RE 5 (16 Minuten) erreicht etwa 80 Stundenkilometer, die Regionalbahnen (20 Minuten) etwa 60 Stundenkilometer. Die Strecke ist so stark belegt, dass die geringste Unregelmäßigkeit, eine Verspätung, ein zusätzlicher Zug, die Streckengeschwindigkeit stark herunterbremst. Gut zu sehen an langsam fahrenden Güterzügen und dahinschleichenden Intercity- Expresszügen.

Zunächst eine kleine Überschrift, SPNV übersetzt für sonst eilige Autofahrer:

Ein dicht getakteter S-Bahnverkehr auf einer Eisenbahn- Hauptstrecke ist wie eine Traktorenkolonne auf der Autobahn, die nicht überholt werden kann.

Politiker, professionelle Verkehrsplaner und VCD wünschen noch mehr Personen-Nahverkehr auf der Schiene, eigentlich richtig und gut. Sie vergessen aber, das die vorhandenen Eisenbahnstrecken rechtsrheinisch und linksrheinisch vollkommen ausgelastet, manchmal sogar überlastet sind – oder verschweigen sie das nur ? Weitere konsequente Schritte und Lösungsansätze werden nicht einmal angedacht, nicht zugelassen. So halte ich , so wichtig er auch sein mag, den Eisenbahnhaltepunkt „Bundesviertel“ nur mit viergleisigem Streckenausbau machbar. Schon jetzt „jagt“ ein Zug den anderen, und sehr oft wird die Streckengeschwindigkeit von / bis Remagen wegen einer zu hohen Zugfolge heruntergebremst. Ein bekannter Verkehrsplaner schließt aber einen solchen Ausbau aus. Schrankenschließzeiten und Lärmbelästigung nennt er als Gründe und versucht, die Tieflage der Eisenbahn wieder ins Gespräch zu bringen. Raum / Platz ist aber gerade hier noch !!! vorhanden.

gewesen. Abgesehen von der Rheinquerung käme ein erheblicher Bauaufwand zwischen dem Bonner Bundesviertel und dem Bonner Hauptbahnhof hinzu, denn hier könnte eine zusätzliche S-Bahn-Linie nur schwerlich auf den vorhandenen beiden Gleisen der linken Rheinstrecke mit untergebracht werden. Ein viergleisiger Ausbau an der Oberfläche kann von Kennern der Gegend nur als vollkommen unrealistisch eingeschätzt werden. Zwar existiert südlich des Bonner Hauptbahnhofs stellenweise noch das Planum des ehemaligen sogenannten Trajektgleises, welches ehemals zum Eisenbahntrajekt eben in Höhe der heutigen Bonner Südbrücke führte, doch dürfte die südlich des Hauptbahnhofs heute bereits sehr strapazierte Situation hinsichtlich Lärmbelastung und Schrankenschließzeiten keinen weiteren Streckenausbau zulassen. Damit wäre die in Bonn seit langem angestrebte Tieflage der Eisenbahn wieder auf dem Tisch – und das dann gleich...Quelle: Nachrichtenblatt 4/05

Dieser Verkehrsplaner hat die Meinung, dass die S 13 bis Oberkassel nicht sinnvoll ist. Diese Meinung kann ich mit ihm teilen. Aber er pflegt auch den Gedanken einer Eisenbahnbrücke über den Rhein, nördlich von Bonn- Zentrum:

Angesichts dessen, dass es offensichtlich keine Lösung gibt, die unter Abwägung aller Aspekte voll überzeugen könnte, fällt guter Rat teuer. Wäre genügend Geld vorhanden, so wäre eine neue Rheinquerung für die Eisenbahn sicherlich das Optimum – und zwar aus Sicht des Autors dieses Artikels ganz klar eine Rheinbrücke nördlich des Bonner Zentrums, und nicht im Bereich der Bonner Südbrücke. Kann eine solche Lösung in absehbarer Zeit finanziert werden? Im Falle einer Bejahung: Wäre die Finanzierung einer solchen Lösung gerechtfertigt, oder würden dadurch andere Projekte ins Abseits gedrängt, deren volks- wirtschaftlicher Nutzen viel höher wäre? Zumindest die Antwort auf die zweite Frage ist derzeit ein klares Nein. Bei den jüngsten Überlegungen zum Knoten Köln (s. nachrichtenblatt 3/05) wurde betont, dass die beiden Großprojekte Kölner Westring und Fertigstellung der ICE-Strecke klaren Vorrang genießen – über diesen Vorrang besteht im Übrigen ein breiter Konsens. Es bleiben also nur die Alternativen, entweder die S13 wie geplant bis Oberkassel zu führen und damit ganz wesentliche Verkehrspotenziale auszugrenzen, eine Verlängerung weiter in Richtung Süden anzugehen und somit zumindest einen tragfähigen Korridor auf der rechten Rheinseite zu schaffen oder aber zugunsten der Attraktivität für potenzielle Fahrgäste die Zweisystemlösung – ggf. als Vorlauf zu einer langfristigen Perspektive einer neuen Eisenbahnbrücke – zu wagen.
Chg, Quelle: Nachrichtenblatt 4/05

Was sagt dieser Plan?

Ab Bonn-Hauptbahnhof kommt man leicht bis zur Autobahn. Von dort aus muss man sich mit der Eisenbahn über der Autobahn aufständern (die Monorail läßt grüßen) – oder ab dem Industriegebiet im Probsthof- Areal bis hin zur Rheinbrücke fallen die dort seit Jahrzehnten ansässigen Industriebetriebe und die Wohnbebauung der Eisenbahntrasse zum Opfer, das Autobahnkreuz muss stark verändert werden....Ein Tunnel unter dem Autobahnkreuz und unter dem Rhein hätte eine Länge von etwa drei Kilometern.

Eine reine Eisenbahn- Rheinbrücke ist nur mit einem sehr weiten Bogen hinter Buschdorf vielleicht noch möglich.

Mit der Idee einer Einschienenbahn gehöre zu den Menschen, die mancher Verkehrsplaner als „Städtebauautopisten“ bezeichnet.

In seinen Ausführungen hat ein Verkehrsplaner die von den „Städtebauautopisten“ angedachte Einschienenbahn als System für Aachen „aussortiert“. Sie hätte keinen nachweisbaren höheren Nutzen als andere Verkehrsträger. In den Außenbezirken wäre man aber sicher froh, einen ÖPNV auch nach 20:00 Uhr noch zu haben. Mit der automatischen Einschienenbahn wäre dieses machbar.

Guy Rollinger, gleich wenige Kilometer nebenan in Luxembourg, befürwortet eine Einschienenbahn (http://www.rollinger.lu/docs/Monorail_v15.pdf). Der hat eine tolle Präsentation gemacht, jetzt ist auch dort die Politik an der Reihe. Eine Frage der geistigen Freiheit und dem Mut, mal etwas anderes auszuprobieren – es kann ja überraschend positive Möglichkeiten geben. Eine Einschienenbahn kann beispielsweise auch bei Stecken über Land Vorteile bieten. Sie kann ohne zusätzlichen Landschaftsverbrauch über vorhandene Verkehrsträger gebaut werden. Die Kollisionsgefahr mit dem „Oberflächenverkehr“ ist nahe Null. Fahrten zu „ungünstigen Zeiten“ und ein dichter Fahrplantakt sind mit sehr geringem Aufwand möglich.

Bonn und Umgebung sind bereits sehr stark be- und zersiedelt, geeigneten Raum für Eisenbahntrassen-Erweiterungen – oder Neubauten ist nicht immer einfach zu bekommen. So bietet sich nun einmal die Einschienenbahn als Alternative an. Als „Schnellverkehrsmittel“ im Stadtbereich bietet sie die Alternative zum viergleisigen Ausbau der Eisenbahn- Hauptstrecken und der Stadtbahn für zusätzlichen S- Bahn-Verkehr.

Mit guten Städteplanern und Architekten passt die Einschienenbahn dann auch gut in das Stadtbild. Beispiele: Architekten und Stadtplaner in Sidney, vielen Städten Asiens, vielen Vergnügungsparks, haben es geschafft, die aufgeständerten Bahnen in das Gesamt-Stadtbild zu integrieren. Die S- Bahn in Berlin und die Hamburger Hochbahn (ist zwar ein anders System, aber die gleiche Problematik der aufgeständerten Bahn), gehören ja auch zum Stadtbild.

In meiner Haupt- Arbeit habe ich versucht, möglichst viele Argumente einzubauen. Für die Einschienenbahn, aber auch für die Stadtbahn, hoffentlich relativ neutral und ohne Polemik. In den Gutachten und Meinungsäußerungen anderer werden je nach Lage der Dinge Punkte ausgeblendet, die bei Projektausführung dann nachträglich böse ins Geld gehen. z. B. Landankauf für Schienenstrecken, bei Straßenbahnstrecken der neuerliche Straßenaufbau, Barrierefreiheit für Stationen, um

den Standards entsprechen, Vierschienengleise an Eisenbahnstationen bei Zweisystem-Betrieb, „beschleunigte Stadtbahn“, Fahrzeugpark.

Argumente, wie „erschwerter Übergang zu anderen Verkehrsmitteln“ kann nicht gelten, sogar in Köln (HBF) ist die normale Eisenbahn aufgeständert und man gelangt auch - sogar mit Rollstuhl vom Bahnsteig in die U- Bahn. Eine Sache sorgfältiger Planung und Umsetzung.

Warum eine Einschienenbahn für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis, warum jetzt ? -zumindest planen?

Mit einer Betriebsgröße von mehr als 30 Kilometern Streckenlänge ist sie auch als „Inselssystem“ eine absolut interessante Größe.

Man sollte eine Einschienenbahn als eine weitere Option in Betracht ziehen: — Sie ist die Alternative zum viergleisigen Streckenausbau der Eisenbahn zwischen dem Konrad- Adenauer- Flughafen und Bonn- Beuel, bzw. Bonn-

Hauptbahnhof, erschließt dabei noch vom ÖPNV bisher noch sehr schlecht erreichte Ortschaften.

- Sie ist auch die Alternative zum viergleisigen Streckenausbau der Eisenbahn zwischen Bonn und Bad Godesberg, der erst den Eisenbahnhaltepunkt „Bundesviertel“ ermöglicht. Eine dichte Zugfolge (automatische Züge, Taktdichte bei fünf bis acht Minuten, minimal drei Minuten) machen auch das Umsteigen nicht mehr zum Problem – „es kommt immer ein Zug“.
- Sie schließt den Bonner Bogen mit etwa zehn Minuten Fahrzeit an die Innenstadt Bonn an.
- Für Europa: Für Akzeptanz in gewachsenen Städten und auf dem Land werben.

Ausbauperspektiven:

Ab Ollenhauerstraße in Richtung Dottendorf*-(Venusberg via Hindenburgplatz)

Ab Post- Tower in Richtung Caesar / Stadtbahn „Hochkreuz“ (wünschenswert) bis Bad Godesberg Bahnhof)(+“Sorgenkind Heiderhof ???)

Ab Hauptbahnhof auf den Hardtberg

Ab Bergheim in Richtung Niederkassel**

Ab Spich in Richtung Troisdorf evtl. sogar bis Lohmar

Ab Bonner Bogen zur Autobahn 3, Großparkplatz / Parkhaus.***

*Ein Streckenast der Einschienenbahn kann in Richtung Dottendorf gehen. Zum Quirinusplatz zu gelangen, ist für Schienenfahrzeuge aller Art schwierig, da die Dottendorfer Straße sehr eng ist.

**Eine Schienenanbindung für Niederkassel wird es ohne Einschienenbahn nicht geben. Die KVB haben dort in ihrem Gebiet ein anderes Bahnsystem, mit dem Bonner / Rhein- Sieg nicht kompatibel. Die erhoffte gemeinsame rechtsrheinische Stadtbahn ist in unendlicher Ferne.

***Ab Bonner Bogen zur Autobahn 3, Großparkplatz / Parkhaus.

Vom Bonner Bogen bis zur Autobahn 3 sind es etwa zehn Kilometer. Eine Einschienenbahn- Alternative zur Straßenvariante ist möglich. Die Steigungen können bewältigt werden. Durch automatischen Fahrbetrieb kann die Strecke durchgehend, rund um die Uhr betrieben werden. Die Fahrzeiten ab Bahnhof „Autobahn“ liegen bei zehn bis zwölf Minuten bis Oberkassel Bf, etwa 14 Minuten bis Konrad-Zuse-Platz, 15 Minuten bis T- Mobile, 18 Minuten bis Post- Tower, 19 Minuten bis UN-Campus, 20 Minuten bis Bundeskanzlerplatz, 23 Minuten bis Bonn-Hauptbahnhof.

Voraussetzung ist eine leistungsfähige und sichere PKW-Abstellanlage an der Autobahn. Mautregelungen ab Siebengebirge für Naturschutz (Margaretenhöhe) und eine City-Maut werden dem Projekt zuträglich sein. Straßenfahrzeuge darf man, wenn man vorausschauend plant, nicht mehr als Luftverschmutzer werten, sondern als Platzfresser in der Stadt. Ob ein ausreichender Bedarf an einer solchen Linie besteht, muss allerdings noch ermittelt werden.

zum Abschluss

Sie haben sich sicher gefragt, warum macht der sich so viel Arbeit??? Und dann schlägt er ausgerechnet auch noch eine Einschienenbahn vor – die haben wir hier nun wirklich nicht.

Nun, seit fast zwanzig Jahren benutze ich die Eisenbahn zwischen Oberwinter und Bonn, dann den Bus in Richtung Venusberg, um zur Arbeit zu gelangen. Andere Strecken nutze ich natürlich gelegentlich auch. So konnte ich mir im Laufe der Jahre ein Bild des ÖPNV in Bonn machen, unabhängig von Meinungen der Politik. Eigentlich hatte es mich auch nicht näher interessiert. Von einiger Entfernung aus gesehen waren die Ideen, den SPNV zu verbessern und attraktiver zu machen ja ganz gut. Man versuchte, das vorhandene System bestmöglich auszunutzen und stets zu verbessern. Allerdings sind jetzt die Grenzen erreicht und teilweise bereits überschritten. Die negativen Folgen sind immer häufiger zu beobachten: Wieder eine Verspätung! Sehr unangenehm für den Fahrgast. Dieser Tatsache hat man bis heute allerdings keine Rechnung getragen. Weder gedanklich hatte man eine tragfähige Idee, noch mit Taten, sprich dem Neubau von Stadtbahn- und Eisenbahnstrecken.

Nüchtern betrachtet, stammt das Konzept des Bonner SPNV aus den 1970er-Jahren. Sieht man den U- Bahntunnel in Bad Godesberg als „Wegdrängen“ der Stadtbahn durch den Autoverkehr, ist seit den frühen 1980er Jahren innerstädtisch kaum Strecke hinzugekommen.

Was nicht entwickelt wurde, ist im „Flächenriesen“ Bonn ein echtes umfassendes Schnellbahnsystem. Die vorhandenen Eisenbahnstrecken mit den Regionallinien zeigen den Erfolg eines solchen Systems. Um es weiter zu entwickeln, müssten dann allerdings die vorhandenen Eisenbahn- Hauptstrecken und zum Teil auch die Stadtbahn viergleisig ausgebaut werden. Dafür ist der Platz aber nicht vorhanden. Und der, der noch vorhandenen war, bzw. ist, wurde / wird zugebaut, mehr Chancen für die Einschienenbahn! Die kann über vorhandenen Verkehrswegen fahren. Mit der richtigen Fragestellung !!! und Zielsetzung !!!, auch im Hinblick auf die große Anzahl der „Mitnahmeeffekte“ in der Streckenführung, aber auch im Fahrplan (mehr Möglichkeiten) ist die Planung einer Einschienenbahn genauso realistisch wie viele andere Planungsprojekte auch. Vielleicht ist es doch möglich, nach etwa dreissig Jahren sparsamstem SPNV ein in die Zukunft orientiertes Verkehrsmittel unterstützend hinzuzufügen.

Die Klippe: Ich wohne nicht in Bonn und nicht in NRW, bin aber sehr stark von dortigen Entscheidungen abhängig -deshalb zeige ich etwas Engagement.
...Weil ich sehr gerne Bahn fahre.

So möchte ich an dieser Stelle nochmals für das Projekt Einschienenbahn werben. Ich hoffe, die Idee ist nicht schlecht. Gerade im direkten Vergleich mit den Planungsansätzen professioneller Verkehrsplaner kann sie mit ungeahnt günstigeren Eigenschaften das Bild des SPNV verändern.

Siegfried Wohlfahrt