

Wann kommt die rechtsrheinische Rheinuferbahn?

Ihre Bahn hat mittlerweile 40 Jahre Verspätung

Siegfried Wohlfahrt

Eigentlich kam die richtige Idee zur rechten Zeit. Bereits 1974 plante man eine rechtsrheinische Rheinuferbahn zwischen Lülsdorf und Bonn-Beuel. Um dieses Projekt voranzubringen, gründete man sogar die Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS). Im Laufe der Jahre stand man schon mehrmals „kurz vor dem ersten Spatenstich“ – doch daraus wurde bekanntlich nichts. Das Hauptaugenmerk lag auf dem Autoverkehr, der wurde entsprechend bevorzugt und gefördert, der ÖPNV hingegen spielte nur eine untergeordnete Rolle. Mit der Bevölkerungszahl stieg auch der Verkehr sehr stark an. Auch wenn die Leistungsfähigkeit der Straßen in den meisten Fällen bis heute gerade noch ausreicht, vermindern Lärm und Verkehrsstress bereits jetzt spürbar die Lebensqualität. Vierzig Jahre ohne konsequente und vor allem konstante Entwicklung eines adäquaten ÖPNV zeigen nun ihre Wirkung. Einige Schnellbuslinien leisten schon viel, setzen dem überproportional anwachsenden Autoverkehr nur wenig entgegen. Wäre es jetzt nicht doch an der Zeit, eine rechtsrheinische Rheinuferbahn zu bauen? Welche Ziele kann man erreichen? Eine modern konzipierte Rheinuferbahn hat eine eigene Trasse und stellt eine sichere und leistungsfähige ÖPNV-Anbindung der Orte sicher. Sie ist unabhängig vom übrigen Verkehr und deutlich schneller als der Schnellbus. Es gilt das Ziel, möglichst viele Pendler zu gewinnen, die heute noch mit dem Auto zur Arbeit fahren. Zugegebenermaßen: Manchmal haben sie ja auch fast keine andere Möglichkeit. Es sollte selbstverständlich werden, planbare und immer wiederkehrende Fahrten, z. B. die zur Arbeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen, gerne durchzuführen. Eine rechtsrheinische Rheinuferbahn ist hierfür das richtige Verkehrsmittel.

Verkehrsplaner sehen diese Bahn auf den Gleisen einer vorhandenen Industriebahn. Ob die vorhandenen Anlagen für eine Stadtschnellbahn ertüchtigt werden können, muss geprüft werden, denn es gilt auch, den Güterverkehr zu erhalten. Sollte das nicht gelingen, kann eine solche Schnellbahn am östlichen Rand der Ortschaften gebaut werden, das ist oft nur etwa 300 Meter entfernt. Eine gute Planung respektiert die Interessen der Anwohner und man hat die Möglichkeit, einen Parkplatz, eine Fahrradabstellanlage, eine Haltestelle für den örtlichen Bus und ggfls. für Werks- und Firmenbusse einzurichten.

Die rechtsrheinische Rheinuferbahn muß das Naturschutzgebiet der Siegaue durchqueren. Heute ist dort der Damm und die Brücke der L 269, eine Trasse mit drei Fahrspuren, zwei für den normalen Verkehr und eine Busspur, ergänzt durch einen schmalen Zweirichtungs- Fahrrad-

und Fußweg. Man hatte beim Bau auf der Busspur auch eine eingleisige Straßenbahn vorgesehen. Eine gute Entwicklungsgrundlage, die ignoriert wurde. Baut man heute eine Stadtbahnstrecke mit oben genannter Aufgabenstellung, bedeuten eingleisige Streckenabschnitte zumeist massive Qualitätseinbußen, wie man sie heute auf der teilweise eingleisigen Vorgebirgsbahn, der Stadtbahnlinie 18 erlebt. Verspätungen und überfüllte Bahnen, da Taktverdichtungen nicht möglich sind, gehören dort zur Tagesordnung.

Auch die Idee, die Fahrspuren „etwas enger“ zu gestalten, um zwei Gleise auf der Brücke unterzubringen ist nicht in die Zukunft gerichtet. Fußgänger und Fahrradfahrer haben hier bereits jetzt nicht genügend Platz. Mit dem Bau einer rechtsrheinischen Rheinuferbahn wird man in diesem Abschnitt zu neuen Verkehrslösungen kommen. Politiker und Verkehrsplaner sind sich einig: Die rechtsrheinische Rheinuferbahn soll mit der linksrheinischen Rheinuferbahn verknüpft werden, um eine schnelle Verbindung nach Wesseling, Godorf und dem Kölner Süden zu bieten. Über das „Wo“ wird allerdings noch diskutiert. Eine Brücke von Langel nach Godorf hat bei der wirtschaftlichen Betrachtung die größten Vorteile. Nur mit einer Stadtbahn oder einer Monorail ist diese Variante vielleicht vertretbar, führt sie doch durch Naturschutzgebiete. Aber es soll auch eine Verknüpfung der A59 mit der A 555 mit auf diese Brücke, also eine Schnellstraße. Mit dem Bau einer solchen Brücke werden der Naturschutz und die Lebensqualität der Menschen im gesamten Langelger Bogen dem Dauerlärm der Straße geopfert. Eine Brücke in Verlängerung der L 82 zwischen Niederkassel und Lülsdorf zum Südrand der Wesseling Raffinerie kann die gleichen Aufgaben erfüllen, erscheint vom Umweltaspekt aber wesentlich unproblematischer. Von hier können alle Bundes- und Landesstraßen und die Autobahn 555 erreicht werden, mit Schienenfahrzeugen die Stadtbahnstrecke und die Eisenbahnstrecke bei Sechtem.

„Ausbau vorhandener Strecken anstatt Neubau“. So lautet heute die Vorgabe der Verkehrsplaner in den Ministerien. Leider muß man hier bei fast Null beginnen. Man wird darauf setzen müssen, entgegen dieser Vorgabe, mit viel Fleiß und Überzeugungskraft diese eigentlich überfällige Stadtbahn neu zu planen, genehmigt zu bekommen und zu bauen.

Vielleicht erinnern Sie sich noch an den Artikel, in dem ich Verkehrslösungen mit der Einschienebahn vorschlug. Die rechtsrheinische Rheinuferbahn eignet sich beispielsweise hervorragend für dieses Verkehrssystem. Weiteres überlasse ich an dieser Stelle aber Ihrer eigenen Vorstellungskraft.

\*\*\*

VCD-Cartoon

Bahnfahren macht Spaß!



Cornelia Hanes

VCD Termine

Freizeittouren in die Umgebung von Bonn - die aktuellen Termine



Mechthild Hegemann (VCD)

Der VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr veranstaltet auch im Sommer jeden Monat eine Freizeittour in die nähere oder weitere Umgebung von Bonn. Dabei reisen wir immer umweltfreundlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln an und ab. Wir sprechen alle jungen und jung gebliebenen Menschen an, die Freude an umweltfreundlichen Freizeitaktivitäten haben. Zu den Touren ist keine Anmeldung erforderlich. Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr. Wir treffen uns am angegebenen Treffpunkt und entscheiden dann, welche Fahrkarten wir benötigen. Außer den Fahrtkosten verlangen wir keine Teilnahmegebühren. Die Touren finden bei jedem Wetter statt. Im Einzelfall entscheiden wir vor Ort, ob wir eine Tour verkürzen. Jeder sollte sich etwas Proviant mitbringen. Am Ende einer jeden Tour ist eine Einkehr zu Kaffee und Kuchen vorgesehen. Außerdem finden Sie alle Touren für das zweite Halbjahr 2013 auch im Internet unter: [www.vcd.org/vorort/bonn](http://www.vcd.org/vorort/bonn).

Historisches Ahr-Weinfest Durch die Ahrauen nach Heimersheim

Termin: Samstag, 17. August 2013  
Treffpunkt: 10.25 Uhr ServicePoint Bonn Hbf  
Rückkehr: ca. 19.10 Uhr, Wanderung: 7 km

Das historische Weinfest in Heimersheim ist Ziel unserer Wanderung. Wir fahren mit der Ahraltbahn bis Bad Bodendorf. Ein interessanter Rundweg führt uns dort durch den historischen Ortskern. Am Ehrenfriedhof Bad Bodendorf vorbei geht es weiter entlang der Ahr durch die Bad Bodendorfer Ahrauen bis nach Heimersheim. Dort findet an diesem Wochenende das historische Weinfest an der Ahr statt. Neben dem mittelalterlichen Markttreiben steht um 15.30 Uhr der historische Winzerumzug mit anschließendem Gelage auf dem Programm. Der Eintritt zum Weinfest kostet 6 €. Wir treten die Heimfahrt dann je nach Wetterlage und Laune gegen 18.30 Uhr an.

Oberes Mittelrheintal

Von Kamp-Bornhofen nach Kestert  
Termin: Samstag, 21. September 2013  
Treffpunkt: 8.30 Uhr, ServicePoint Bonn Hbf  
Rückkehr: ca. 20 Uhr, Wanderung: 13 km

So schaurig wie die Sage von den „feindlichen Brüdern“, so schön ist der Rheinsteig zwischen Kamp-Bornhofen und Kestert. Nach dem einzigen längeren Aufstieg erreichen wir unser erstes Ziel: die Burgen Sterrenberg und Liebenstein, die über dem Rhein thronen. Dort werden wir durch eine spektakuläre Aussicht über das Rheintal belohnt. Von dort führt ein Pfad durch den Wald bis zum Geländeplateau von Lykershausen, dem höchsten Punkt am Rheinsteig. Vorbei an der Hindenburghöhe führt uns der Weg dann wieder bergab ins Rheintal zum malerischen Weinort Kestert, wo wir zu einer Schlussrast noch einkehren können.

Das Grüne C

Der Natur- und Kulturraum rund um Bonn  
Termin: Samstag, 12. Oktober 2013  
Treffpunkt: 10 Uhr, ServicePoint Bonn Hbf  
Rückkehr: ca. 17.30 Uhr, Wanderung: 13 km

Wir starten die Tour durch das „Grüne C“ in Sankt Augustin-Mülldorf bei den „Gärten der Nationen“, einer Gartenanlage, die auch als interkultureller Begegnungsort gedacht ist. Ziel des Grünen C ist die Sicherung des Natur- und Kulturraums der Region Bonn unter anderem zur Naherholung. Durch den Generationen-Parcour mit modernen Outdoor-Fitnessgeräten geht es über die Hangelarer Heide vorbei am Flugplatz zur Siegaue. Auf dem Fischlehrpfad in Troisdorf-Bergheim kommen wir zum Fischerei Museum. An der neugestalteten Anlegestelle der Mondorfer Rheinfähre endet die Tour und es gibt einige Möglichkeiten zur Einkehr bevor uns die Fähre nach Bonn bringt.

Keine Tieferlegung der Straßenbahn am Hbf



Viele Zuhörer lauschten den Ausführungen des Podiums



Wolfgang Groß

Es wird keine Tieferlegung der Straßenbahnen vor dem Bonner Hauptbahnhof geben, so das kurze Fazit einer Veranstaltung des VCD Kreisverbandes zur Sache am 10. Juni im MIGRAPOLIS (Haus der Kulturen).

Bei der sehr gut besuchten Veranstaltung diskutierten Vertreter aller Bonner Stadtratsfraktionen sowie Stadtbaurat Wingefeld und SWB-Geschäftsführer Reining über eine mögliche Tieferlegung der Straßenbahnen.

Nach Informationen aus der Stadtverwaltung stehen dafür sogar finanzielle Mittel zur Verfügung. Dabei gaben Wilfried Reischl (CDU-Fraktion), Werner Esser (SPD-Fraktion) und Rolf Beu (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) ein klares Bekenntnis gegen eine Tieferlegung ab. Vorsichtige Zustimmung gab es dabei für die Hardtbergbahn, während Frank Thomas (FDP-Fraktion) gegen diese Planungen plädierte. Differenziert erklärten sich Johannes Schott (BBB-Fraktion) und Holger Schmidt (Linksfraktion). Stadtbaurat Wingefeld erläuterte den Stand der Planungen zur Hardtberg-

bahn, während von Geschäftsführer Reining auch Alternativen zu neuen Straßenbahnen genannt wurden, so u.a. den Elektrobuss.

Die zahlreichen Zuhörer sprachen sich auch weitgehend gegen eine Tieferlegung der Bahnen vor dem Hauptbahnhof aus. Weitere Themen waren vor allem die geplanten Führungen der Radwege im Bereich des neuen ZOB und Hbf. Mehrheitlich plädierten die Zuhörer dabei für eine Sperrung des Verkehrsbereichs vor dem Hbf für den Individualverkehr zugunsten von Radwegen und für den ÖPNV.

Die Diskussion unter der Leitung von Wolfgang Groß, Kreisvorsitzender des VCD, war sehr angeregt und die politischen Vertreter waren in der Mehrheit sehr offen für die Vorschläge aus der Zuhörerschaft. Die Teilnahme aller Parteien an der Veranstaltung war aus Sicht des VCD ein voller Erfolg, zudem wurden viele Sachfragen von Stadtbaurat Werner Wingefeld und SWB-Geschäftsführer Jürgen Reining beantwortet.

Ausführlichen Bericht von Thomas Möbius unter [www.vcd.org/bonn](http://www.vcd.org/bonn)