

Schon viermal begraben

Hardtbergbahn auferstanden?

Der Busverkehr zwischen dem Hardtberg und der Bonner Innenstadt erreicht trotz hoher Taktichte oft seine Kapazitätsgrenze. Zudem stehen die Busse zusammen mit den Autos öfters im Stau. Jetzt soll es eine Straßenbahn richten.

Siegfried Wohlfahrt

Mit dem Bau einer Straßenbahn möchte man die Fahrgastkapazität auf dieser Strecke erhöhen und damit einen guten Komfort und eine hohe Zuverlässigkeit im ÖPNV anbieten. Wann immer möglich, soll die Bahn auf einer gesonderten Trasse fahren. Die Streckenlänge liegt bei etwa acht Kilometern, geringe Unterschiede ergeben sich durch verschiedene Varianten. Die Stellungnahme der Verwaltung, Drucksachennummer 1811058ST2 vom 11.05.2018, bietet einen guten Überblick und findet Eingang in diesem Artikel.

Variante A: Hier wird die Südunterführung zur Unterquerung der Eisenbahn genutzt. Die Straßenbahnstrecke führt durch die Quantiusstraße und die Colmantstraße, überquert die Baumschulallee und fährt weiter über den Beethovenplatz in die Endenicher Allee. Für eine zweigleisige Straßenbahntrasse bedarf es in der Quantiusstraße lediglich einiger Umbauten, in der Colmantstraße werden die Parkplätze für Autos im Straßenraum fortfallen. Die Endenicher Allee bietet genügend Raum, um eine Straßenbahn mit Gleisen in der Straße aufzunehmen. Für einen eigenen Gleiskörper in Straßenmitte müßten Vorgärten der Häuser verkleinert werden, um Raum für die dann breitere Straße zu gewinnen. Die weitere Strecke geht über den Wesselbahnweg und die Endlicher Straße zum Endenicher Ei.

Variante B: Die Strecke soll die gleiche Linienführung, wie die Busse zum Hardtberg bekommen und die Nordunterführung zur Querung der Eisenbahn nutzen. Das erscheint bei näherer Betrachtung unmöglich. Straßenbahnfahrzeuge sind bei Weitem nicht so „gelenkig“ wie Busse. Die engen Kurven, Gefälle und Steigungen in der Kombination, wie sie hier vorgefunden wird, wird einen Straßenbahnbetrieb kaum ermöglichen. Ein Umbau, beziehungsweise der vollständige Neubau der Unterführung könnte das Problem lösen. Die Bahn fährt weiter über die Herwarthstraße und biegt in die Endenicher Straße ab. Hier ist die Kreuzungssituation Endenicher Straße/Baumschulallee zu beachten. Da durchschnittlich alle vier bis fünf Minuten eine Bahn über diese Kreuzung zweier innerstädtischer Verkehrsachsen fährt, ist eine Vorrangschaltung für die Straßenbahn nicht ganz einfach. Im weiteren Verlauf ist der Straßenraum mit Bürgersteigen und mindestens vier Fahrstreifen bereits vollkommen belegt. Entweder werden dem Autoverkehr Fahrspuren weggenommen, oder die Bahn fährt dort (noch) unterirdisch. Die Autobahnquerung ist ebenfalls über das Endenicher Ei vorgesehen. Bei Variante B hat man ebenfalls die Idee einer Achse zwischen dem Bonner Westen und Beuel. Damit beinhaltet der Linienweg auch eine Wendeschleife im ZOB. Diese wird nötig, um diese Bahn, ähnlich der Buslinien, auch nach Beuel weiterzuführen. Sehr starke Kurven, wie hier für eine Wendeschleife nötig sind, bedeuten hohen Verschleiß an Gleisen und Fahrzeugen.

Variante C: Diese Strecke biegt von der Thomas-Mann-Straße in die Rabinstraße ab und unterquert in einer eigenen Unterführung beziehungsweise in einem eigenen Tunnel die Eisenbahn in Richtung Endlicher Straße. Wenn der Verlust an Straßenfläche auf der Endenicher Straße gering gehalten werden soll, wird die Rampe aus dem Tunnel heraus erst kurz vor dem Endlicher Ei sein. Für Pendler, die die Eisenbahn zur Weiterfahrt nutzen möchten, ist diese Variante nicht interessant.

Variante D: Ein eingleisiger Streckenast nutzt die Nordunterführung zur Querung der Eisenbahn. Im weiteren Verlauf folgt sie der Bachstraße bis zum Beethovenplatz. Ein zweiter eingleisiger Streckenast folgt der Quantiusstraße und der Colmantstraße zum Beethovenplatz. Ab hier wird die Strecke in Richtung Endenich zweigleisig. Da eingleisige Gleisabschnitte mit Gegenverkehrssituationen in der Stadt ungünstig sind, kann Variante „D“ als Wendeschleife um den Hauptbahnhof herum gesehen werden. In

der Quantiusstraße und der Colmantstraße könnte der Plan funktionieren. Die Nordunterführung ist der „Knackpunkt“ in diesem Steckplan, siehe Variante „B“. Eine Alternativstrecke über Poppelsdorfer Allee/Baumschulallee wäre möglich, ist aber nicht stausicher. Nach der Überquerung der Autobahn am Endenicher Ei kann die Bahn auf dem Wittelsbacher Ring in der Straßenmitte auf einem eigenen Gleiskörper geführt werden.

Von der Provinzialstraße bis zum Kirchbüchel ergeben sich zwei Möglichkeiten für die Weiterführung der Strecke: Parallel zur Autobahn, oder über Schieffelingsweg und Julius-Leber-Straße. Hier ist es möglich, die Schienen in die Straße zu legen. Soll die Bahn wegen der Staugefahr möglichst unabhängig vom Autoverkehr sein, kann ein eigenes Gleisbett in der Mitte der Straße angelegt werden. Vorgärten und andere Flächen vor den Häusern müßten dann in den Straßenraum integriert werden.

Ab Kirchbüchel nimmt die Steigung stark zu. Ab hier ist es günstig, mit der Unterquerung des Konrad-Adenauer-Damms zu beginnen. Damit umgeht man komplizierte Vorrangschaltungen auf dem Konrad-Adenauer-Damm. Auch die Streckenvariante seitlich der Autobahn sollte u.a. aus den oben genannten Gründen in diesem Bereich unterirdisch bis zum Brüser Damm geführt werden. Weiter folgen alle Planungsvarianten in der Mittellage des Brüser Damms bis zur Endhaltestelle an der Südweste.

Als Autor dieses Artikels möchte ich an dieser Stelle auch die Prüfung einer Einschienenbahn empfehlen: Die Monorail startet über den Gleisen 3, 4, 5 im Bonner Hauptbahnhof. Sie fährt entlang der Herwarthstraße und biegt in die Endenicher Straße ein. Eine Begrünung der Stützen und eine entsprechende Baumpflanzung binden die Bahn gut in das Straßenbild ein. Alternativ fährt sie in einem Bogen über die Rampe der Victoriabrücke in die Endenicher Straße ein. Dort fährt sie in der Mittellage über der Straße. Bei einem Säulenabstand zwischen 25 und 40 Metern dürften alle fast Funktionen dieser wichtigen Straße erhalten bleiben. Die Stationen sind von beiden Straßenseiten erreichbar. Um noch eine Bahn zu bekommen, ist es nicht nötig, die Straße zu überqueren. Die Strecke führt weiter über den Wittelsbacher Ring, einer Trasse entlang der Autobahn und über den Brüser Damm bis zur Endhaltestelle. Eine Streckenführung über den Schieffelingsweg, Fontainegraben und Julius-Leber-Straße ist aufgrund der großzügigen Straßen- und Raumverhältnisse ebenso denkbar, hier ist aber auf ein besonders sorgfältiges Einfügen der Bahn und einzelntem Sichtschutz bereits ab der Präsentation zu achten.

Eine Einschienenbahn ist in Bonn ein fast „unbekanntes“ Verkehrsmittel. Mit ihr könnte weiterhin in idealer Weise eine Schnellbahn zum ICE-Bahnhof in Siegburg, die rechtsrheinische Rheinuferbahn und eine direkte Bahn zum Flughafen realisiert werden, mit südlichen Streckenästen nach Dottendorf, zum Posttower, nach Ramersdorf. Es wäre ein Einstieg in den digital gesteuerten, fahrerlosen Bahnbetrieb. Besondere Vorteile sind eine hohe Sicherheit in den Stationen und die Möglichkeit, ohne großen Aufwand einen dichten Takt und lange Betriebszeiten anzubieten.

In diesem Artikel wurden einige Varianten einer schienengebundenen ÖPNV-Verbindung in den Bonner Westen vorgestellt und etwas näher betrachtet.

Vorteile, wie ein vergrößertes Platzangebot, Zuverlässigkeit und Komfort und Nachteile, wie den Verlust von Fahrspuren und Parkplätzen oder Staugefahr, bei Verbreiterung von Straßen den Verlust von Vorgärten, oder mögliche Störung von Privatsphäre bei der Einschienenbahn, sind vor dem Hintergrund der „Lead City“ Bonn, dem immer stärker wachsenden Verkehr und der politisch gewünschten Verkehrswende zu bewerten. Hoffentlich wird das Projekt Hardtbergbahn nicht wieder totgeredet.

VCD TERMINE

FREIZEITTOUREN im Juli und August 2018



Auf unseren Touren reisen wir wie immer umweltfreundlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln an und ab. Wir laden Jung und Alt ein und alle, die Freude an umweltfreundlicher Freizeitgestaltung haben.

Es ist keine Anmeldung erforderlich; die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr. Wir treffen uns an den angegebenen Treffpunkten und entscheiden vor Beginn der Tour, welche Fahrkarte benötigt wird. Die Ausflüge finden bei jedem Wetter statt. Im Einzelfall entscheiden wir vor Ort, ob wir eine Tour verkürzen. Zur Versorgung empfehlen wir die Mitnahme von Proviant; in der Regel machen wir am Ende eine Einkehr. Für weitere Informationen E-Mail an bonn@vcd.org.

Das Stadt Land Fluss-Team: Mechthild Hegemann, Thomas Möbius und weitere Tourleiter*innen

**Breisiger Ländchen
Rundtour zum Rhein Burgen Weg**
Termin: Samstag, 15. September 2018
Treffpunkt: 8.35 Uhr, Information Bonn Hbf
Rückkehr: ca. 19 Uhr, Wanderung: ca. 17 km

Am Anfang steht der Schweiß, denn wir haben ca. 200 Höhenmeter vor uns. Dabei erfahren wir mehr über Geographie und Natur, aber auch die Kultur kommt nicht zu kurz. Uns erwartet ein abwechslungsreicher Weg durch Felder, Wiesen und Wälder über die Rheinhöhen des „Breisiger Ländchens“, der uns die Schönheit der Voreifel erschließt.

Auch das Rheintal und die zahlreichen Burgen der Region ziehen unseren Blick auf sich und wir werden mehr über Kelten und Römer erfahren. Durch ein kleines Wildgehege und das Heiligental geht es zur Mönchsheide. Dort können wir in dem Gutshof neben dem Segelflugplatz einkehren bevor es bergab nach Bad Breisig zurückgeht.

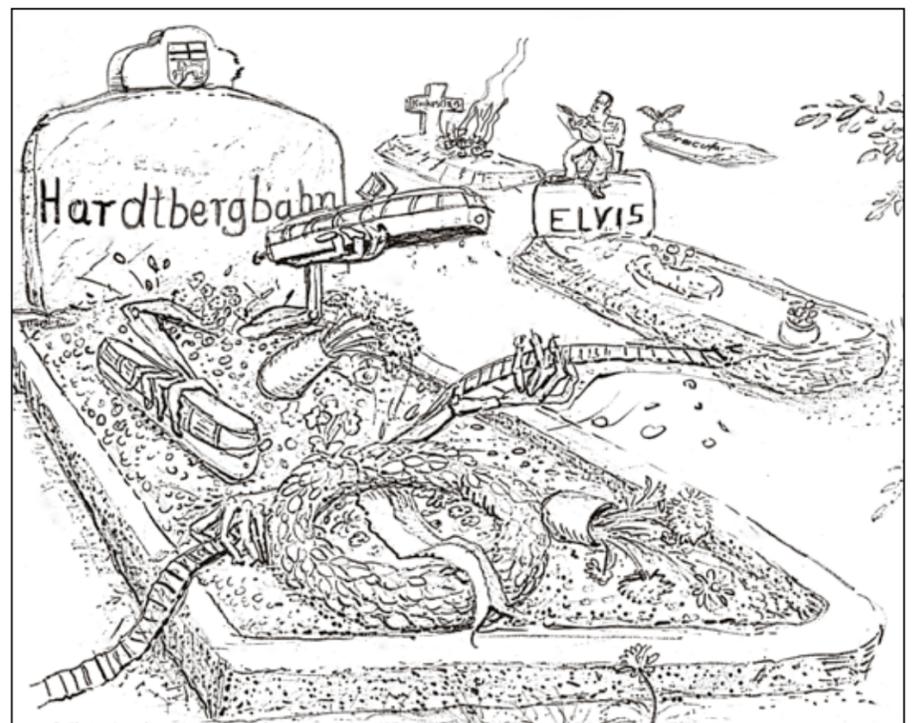
**Rotweinstadt Ingelheim
Kaiserpfalz und der Wein**
Termin: Samstag, 13. Oktober 2018
Treffpunkt: 8 Uhr, Information Bonn Hbf
Rückkehr: zwischen 20 u. 21 Uhr, Wanderung: ca. 6 km

Nach der Ankunft begeben wir uns zur Kaiserpfalz in Nieder-Ingelheim. Im Informationszentrum verfolgen wir die Geschichte der Pfalz, die bis in die Zeit der Karolinger reicht. Wir haben anschließend Gelegenheit, das Gelände zu erkunden.

Anschließend wandern wir entlang von Weinbergen nach Ober-Ingelheim. Ein historischer Rundweg erschließt die Wehranlagen der Burgkirche. Er führt aber auch zu bedeutsamen Plätzen und erzählt die Geschichten der ehemaligen prächtigen Adelshöfe der einstigen freien Reichsstadt. Vorbei am Rathaus im Zentrum Ober-Ingelheims geht es zurück. Einkehrmöglichkeiten haben wir in Ober-Ingelheim und im Bahnhofsviertel. Bad Breisig zurückgeht. Anschließend wandern wir entlang von Weinbergen nach Ober-Ingelheim. Ein historischer Rundweg

VCD CARTOON

Auf dem Friedhof der Untoten



Zeichnung: Cornelia Harss

Der VCD-Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr

trifft sich jeden ersten Donnerstag im Monat um 19 Uhr in der

Kneipe „Der Südbahnhof“

Ermekeilstraße 32, 53113 Bonn

zum „Runden Tisch zur Verkehrspolitik“

Nur 5 min. Fußweg von der Straßenbahnhaltestelle „Weberstraße“ der Linien 61 und 62