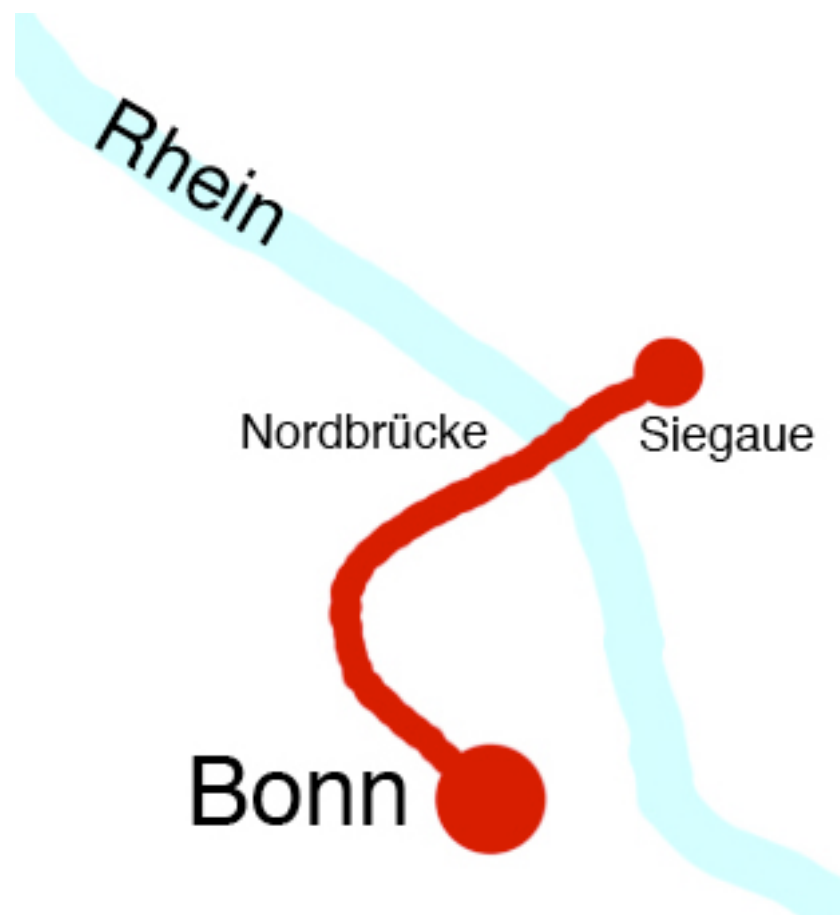


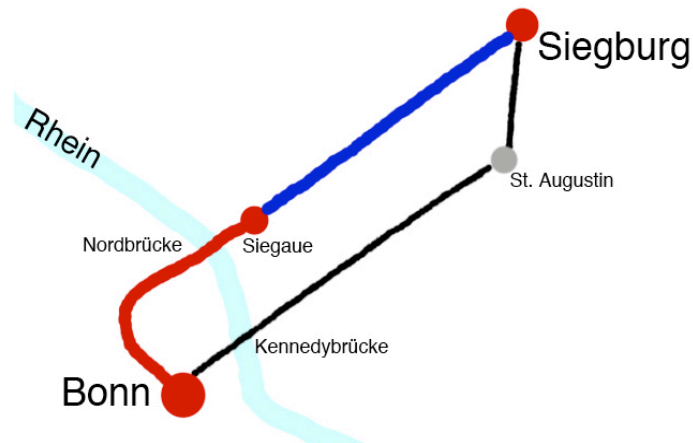
Bonn

Rheinquerung mit Perspektive



Oktober 2015

Die Verbindung Bonn – Siegburg



Bisher: Stadtbahnlinie 66; 11,5 Km, 25 Minuten

Über die Verbindung der UN- und Bundesstadt Bonn mit ihren Arbeitsplatzzentren an das Eisenbahn- Hochgeschwindigkeitsnetz sind schon viele Überlegungen angestellt worden.

Von Siegfried Wohlfahrt . Viele empfinden die Stadtbahnlinie 66 zwischen Siegburg und Bonn Hauptbahnhof deutlich zu langsam, besonders die Reisenden, die von der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Frankfurt nach Bonn möchten.

Zunächst ein Vergleich: Während alle, im folgenden genannten Fahrtziele vom ICE-Bahnhof Siegburg mit dem Auto in etwa zwanzig Minuten (17' bis 23') erreicht werden, benötigt man mit ÖPNV zum Hauptbahnhof Bonn 25 Minuten, zur Olof-Palme-Allee 34 Minuten, zum Hochkreuz 45 Minuten, zum Posttower 40-45 Minuten, zur Haltestelle Nordwache (Hardtberg) 53 Minuten, zur Haltestelle Probsthof Nord 34 Minuten. Um Fahrzeiten vergleichbar darzustellen, wurden Routenplaner aus dem Internet und „VRS-Info“ hinzugezogen.

Die Stadtbahnlinie 66 benötigt für die 11,5 Kilometer lange Fahrstrecke etwa 25 Minuten. Können einige ihrer Eigenschaften im Sinne der Fernreisegäste verändert werden? Diese Stadtbahnlinie zwischen Siegburg und Bonn Hauptbahnhof ist mit ihren vielen Haltepunkten ein wichtiges Glied im ÖPNV. Eine Möglichkeit, verkürzte Fahrzeiten von etwa 18 Minuten anzubieten, ist der Einsatz von Sprinterzügen, die

nur an wenigen Stationen halten. Dafür müssen die Streckensicherung, z.B. für Bahnübergänge und Signale, auf die veränderte Zugfolge und die veränderten Geschwindigkeiten angepasst werden. Eine eigene Stecke, also kein Mischverkehr mit Auto- Fahrrad- und Fußgängerverkehr und die konsequente Vorrangschaltung an Ampeln, sind ebenfalls notwendig. Durch die Sprinterzüge erhöht sich natürlich die Anzahl der Bahnen, die über die Strecke fahren. Kommen noch weitere Stadtbahnen, wie beispielsweise die der Rechtsrheinischen Rheinuferbahn plus die ihrer Streckenäste von Troisdorf oder dem Flughafen hinzu, werden die Bahnen in einem dichten Takt durch Beuel rollen. Auch wenn einige von ihnen nicht über die Kennedybrücke zum Hauptbahnhof, sondern auch in andere Richtungen, zum Beispiel nach Oberkassel weiterfahren, wird der Stadtbahnverkehr so dicht sein, dass die Vorrangschaltung nicht immer gewährleistet werden kann. Auf der linken Rheinseite könnte sogar ein Stadtbahntunnel ab der Kennedybrücke bis zum Anschluß an den bestehenden Stadtbahntunnel am Stadthaus nötig werden.

Steckenführungen, die den Rhein im Bereich der Nordbrücke queren:

Für den Bereich Siegburg werden zwei Varianten diskutiert: Die direkte Verbindung zur Siegtaleisenbahnstrecke mit einer Verbindungskurve auf die rechtsrheinische Eisenbahnstrecke nach Beuel und ein Streckenanfang mit Kopfbahnhof in Siegburg.

Eisenbahnstrecke mit Verbindungskurve:

Befürworter der Verbindungskurve stellen eine komfortable umsteigefreie Verbindung aus dem Siegtal nach Bonn in den Vordergrund. Es gab sie tatsächlich einmal, allerdings wurde sie nur wenig genutzt und beim Bau der ICE- Stecke im Jahre 2002 aufgegeben. Seitdem sind Straßen und Schienen in diesem Bereich vollkommen neu geordnet. Die Wiederherstellung einer direkten Verbindungskurve ist nur mittels Überwurfbauwerk möglich, aufgrund der schwierigen Geländesituation mit Aggerquerung aber sehr aufwändig, schwierig und überproportional teuer. Im weiteren Verlauf stehen die nächsten Großbauwerke an: Ein Überwurfbauwerk, um auf die rechtsrheinische Eisenbahnstrecke, bzw. die Gleise der S13 zu gelangen, kurz hinter Menden noch einmal das gleiche, um diesen Schienenstang wieder zu verlassen. Die Strecke wird unter dem Autobahnkreuzes Bonn Nord-Ost hindurchgeführt, in Höhe der Kreuzung der L 269 mit der L 16 wird die Station „Siegaue“ erreicht. Hier vereinigt sich die Siegburger Strecke mit der der system-

gleichen Rechtsrheinischen Rheinuferbahn, evtl. auch einem Streckenast der S13. Die Streckenlänge beträgt knapp 17 Kilometer.

Eisenbahnstrecke mit Kopfbahnhof in Siegburg:

Knapp 15 Kilometer Streckenlänge hat die Trasse, die „stumpf“ am Siegburger Bahnhof beginnt, über die Felder zwischen Mülldorf und Menden führt und dann, betrieblich getrennt, neben der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke verläuft.

Die Rheinquerung: Ab hier gibt es zwei Möglichkeiten: Im Tunnel oder über eine Brücke. Linksrheinisch, im Bonner Norden, beschreibt die Autobahn auch den für die Eisenbahn günstigsten Streckenverlauf. Im Rahmen einer Sanierung soll die Autobahn sechsstreifig ausgebaut werden. Den dafür zusätzlichen Platz möchte man mit dem Abriss einiger Gebäude schaffen, eine Eisenbahntrasse wird nicht mehr daneben passen. Allerdings prüft man, ob die Autobahn wie bisher auf Dämmen und Brücken, oder alternativ in Troglage bzw. Tunneln geführt werden sollte. Einer Eisenbahnstrecke bliebe dann das Gegenstück – als Hochbahn oder im Tunnel. Mit der Haltestelle „Innenministerium“ entsteht eine Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahnlinie 61. Die Strecke wird im Bereich des Güterbahnhofes in die linksrheinische Eisenbahnstrecke eingefädelt. Alleine durch diese Bahnen entsteht eine Zugfolge von 10 Minuten, oder kürzer. Im Bahnhof selber kann man das vielleicht bewältigen, aber die dann notwendige Weiterfahrt der Bahnen in Richtung Bad Godesberg, Mehlem und Remagen würde die weitere, zweigleisige Strecke überlasten, auf der ja auch noch Fernreise- und Güterzüge fahren. Der seit vielen Jahren geforderte Ausbau mit einem dritten, wenn nicht sogar einem vierten Gleis wird gerade jetzt durch die Errichtung der Station „UN Campus“ zugebaut.

Stadtbahnvariante: Wenn nicht vorgesehen ist, dass Fernreise- oder Güterzüge die Strecke Siegburg-Bonn befahren, kann auch eine Stadtbahn als Schnellbahn eingerichtet werden. Sie startet in der Bahnhofshalle neben der Stadtbahnlinie 66. Der Streckenverlauf ist dann ähnlich der oben beschriebenen „Eisenbahnlinie mit Kopfbahnhof“, Die zulaufenden Bahnen, z. B. die Rechtsrheinische Rheinuferbahn, sind systemgleiche Stadtbahnen. Im Bereich Bonn West ist die Einfädung in das Stadtbahnnetz.

Die Monorail startet ebenfalls am ICE- Bahnhof in Siegburg und quert die Felder zwischen Mülldorf und Menden. Am Bahnhof Menden ist der erste Haltepunkt. Im weiteren Verlauf folgt sie der Autobahn 59 und der rechtsrheinischen

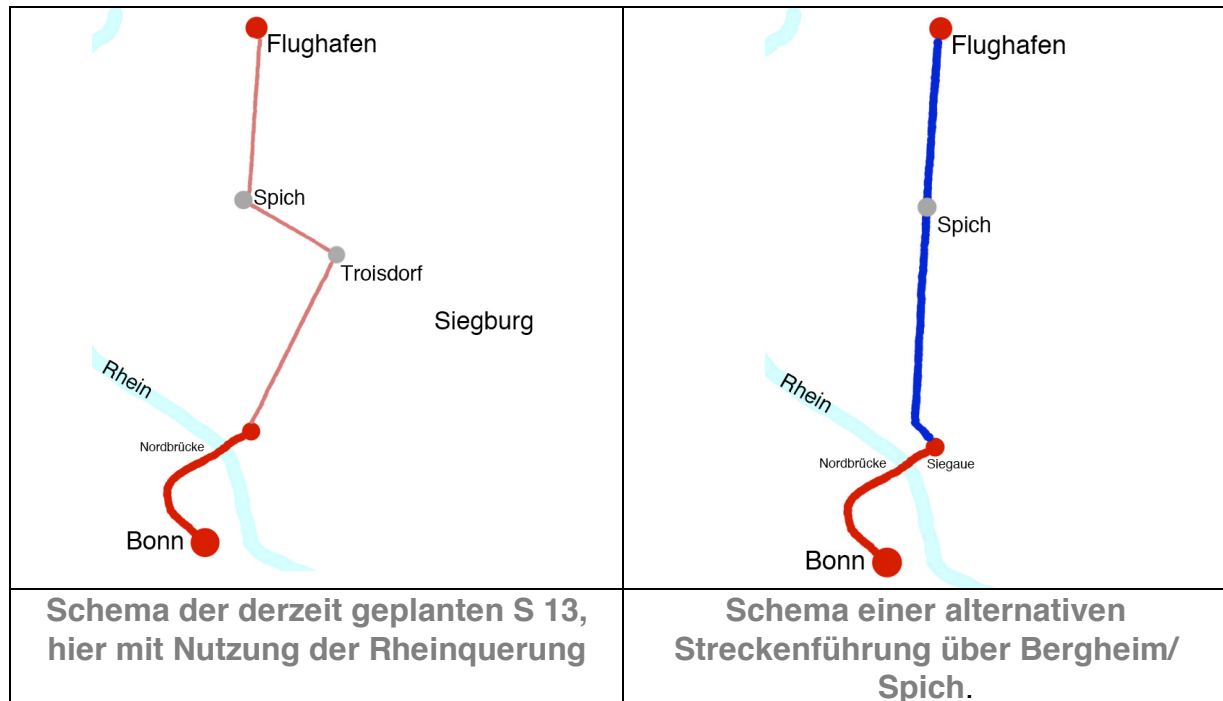
Eisenbahnstrecke. Die Monorail überquert das Autobahnkreuz Bonn Ost, am Haltepunkt „Siegau“ kommen die Monorails der Rechtsrheinischen Rheinuferbahn und die der Flughafenbahn mit ihrem Streckenast von Troisdorf hinzu. Monorails können Schrägseilbrücken nutzen. So braucht die Friedrich-Ebert-Brücke (Nordbrücke) zur Rheinquerung für den Monorailbetrieb lediglich mit zwei Monorailgleisen versehen und entsprechend verstärkt zu werden. Linksrheinisch entsteht an der Haltestelle „Innenministerium“ eine Umsteigemöglichkeit mit der Straßenbahnlinie 61. Ihr Weg folgt weiter der Autobahn und schwenkt über dem Güterbahnhof in Richtung Hauptbahnhof. Dort Ankunft über den Gleisen 3, 4, 5. Fahrgäste nutzen die vorhandenen, aber erweiterten Aufzüge, Treppen und Rolltreppen von und zum Monorailbahnsteig. Das begünstigt das rasche Umsteigen mit kurzen Wegen zur Eisenbahn. Auch hier müssen die Bahnen wegen fehlendem Rangier- und Umsetzraum weitergeführt werden, dadurch wird sie zudem zur StadtSchnellbahn: Über die Monorail-Station UN-Campus (+3') wird der Hindenburgplatz in etwa sechs Minuten erreicht, dort umsteigen in die Straßenbahn, vielleicht in die Seilbahn, oder direkte Weiterfahrt auf den Venusberg bis zum Jugendgästehaus; via Posttower und Südbrücke wird die Station Ramersdorf in etwa acht Minuten erreicht, der Bahnhof Oberkassel in zehn Minuten, in der anderen Richtung ist der Hardtberg ebenfalls in zehn Minuten erreicht.

Schlußbemerkung: Eine Beschleunigung der Stadtbahnlinie 66 als adäquate Direktverbindung der ICE-Strecke Frankfurt-Köln zum Hauptbahnhof der Bundes- und UN-Stadt Bonn wird sich aufgrund von Querverkehren als sehr kompliziert und wegen der sicher notwendigen Verlängerung des Stadtbahntunnels als sehr kostenintensiv herausstellen. Eine Reisezeitverkürzung von etwa zehn Minuten kann man mit einer Linienführung mit Rheinquerung an/auf der Nordbrücke erreichen. Drei Bahnen können diese Route nutzen, deshalb sind die Kosten für die Brücke oder den Tunnel zu relativieren. Mit dem System „Stadtbahn“ könnte das gelingen, mit der Eisenbahn geht es nicht mehr. Mit einer Monorail baut man eine Hochbahn, ein hier fremdes und unbekanntes System. Schon bei der Planung ist daher allerhöchste Sorgfalt gefragt. Eine Monorail kann auf dieser Strecke ihre Vorteile ausspielen, die Fahrzeiten kommen nahe an die des Autos heran. Bei Baukosten, die etwa bei denen einer Stadtbahn liegen, braucht nur die Nordbrücke verstärkt/ertüchtigt zu werden, keine Extra-Brücke, keinen Extra-Tunnel. Mit ihrem vollautomatischen

Betrieb hat man zudem die Möglichkeit, leicht zu allen Tageszeiten Fahrten anzubieten, auch nachts, sonntagmorgens, wann auch immer. Der ICE- Bahnhof, die Siegtalstrecke, Siegburg, aber auch der Flughafen, die Orte entlang der Rechtsrheinischen Rheinuferbahn hätten eine bisher unerreicht gute Anbindung mit ÖPNV. Das erhält und fördert den Wohnwert dieser Orte. Auch wenn eine Monorail bei Verkehrsplanern als „Inselssystem“ gewertet wird, kann man mit ihr hier in der Region viel erreichen, was anders nicht (mehr) möglich wäre.

Einen vorgeschlagenen Tunnel findet man unter der Nummer 343 in der Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesschienenwege – Recherchierte Kosten (2015): Straßenbahn: € 7-12 Mio/Km, Stadtbahn: € 12-15 Mio/Km, Monorail: ca. \$ 12 Mio/Km (Stadt Daegu, Süd-Korea), U Bahn: € 100 Mio/Km, Rheinbrücke: € 200 Mio. Vergleiche auch: Nachrichtenblatt 4-05 /Christian Gronek
Einen vorgeschlagenen Tunnel findet man unter der Nr. 343 in der Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesschienenwege --

Die Verbindung Bonn - Flughafen



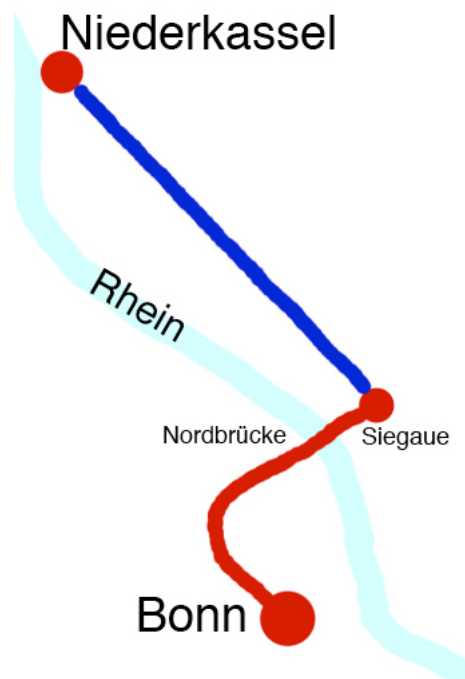
Den Konrad-Adenauer-Flughafen und Bonn-Hauptbahnhof direkt mit einer Bahn zu verbinden, ist der „Traum“ vieler Politiker und Verkehrsplaner.

Die derzeit in Planung befindliche S 13 kann ebenfalls diese Rheinquerung nutzen, wenn sie als Eisenbahnbrücke oder als Tunnel realisiert wird. Ebenfalls sinnvoll erscheint eine weitere Schienenstrecke über Bergheim – Müllekoven – Eschmar – Sieglar – Spich – Wahnheide . In diesen einwohnerstarken Orten kann eine Bahn den ÖPNV sicher noch stark verbessern. Anders als mit personalbetriebenen Bahnen, hat man mit einer vollautomatischen Monorail die Möglichkeit, rund um die Uhr Fahrten anzubieten. Der Wohnwert dieser Orte stiege beträchtlich. Auch die Erreichbarkeit des Flughafens für Fluggäste und Mitarbeiter wäre außergewöhnlich gut.

Die Verbindung

Bonn – Niederkassel

(Rechtsrheinische Rheinuferbahn)



Seit über vierzig Jahren plant man die Rechtsrheinische Rheinuferbahn. Geschehen ist in dieser Zeit allerdings nichts. Einige Bus- und Schnellbuslinien leisten zwar 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 Stadt/Schnellbahn ertüchtigt werden können, muss geprüft werden, denn es gilt auch, den Güterverkehr zu erhalten. Die anliegenden Unternehmen haben im Sommer 2015 einen vermehrten Bedarf für die kommenden Jahre angemeldet. Alternativ 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, oder in Zukunft den selbstfahrenden „Roboter-Kleinbus“ und ggfls. für WerksBus, oder in Zukunft den selbstfahrenden „Roboter-Kleinbus“ und ggfls. für Werks- und Firmenbusse einzurichten.

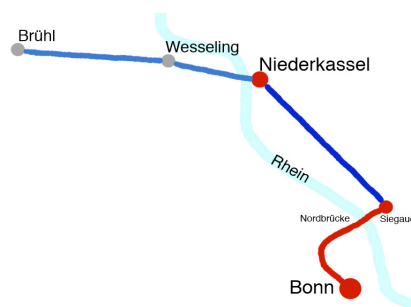
Die rechtsrheinische Rheinuferbahn durchquert das Naturschutzgebiet der Siegaue. Heute ist dort der Damm und die Brücke der L 269, eine Trasse mit drei Fahrspuren. Zwei für den normalen Verkehr und eine Busspur, ergänzt durch einen schmalen Zweirichtungs- Fahrrad- und Fußweg. Man hatte beim Bau auf der 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.

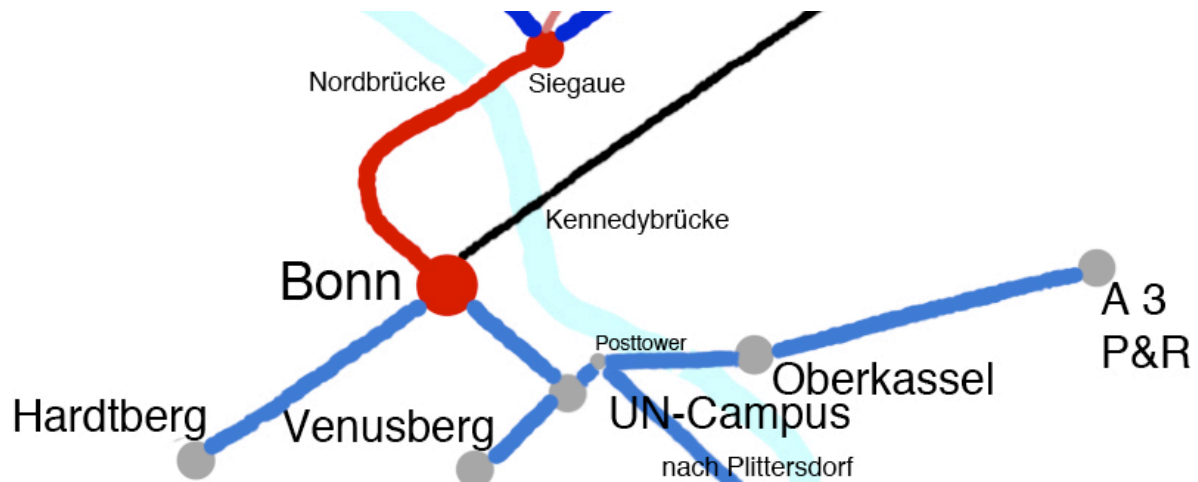
Eine Brücke von Langel nach Godorf hat bei der wirtschaftlichen Betrachtung für Straßenfahrzeuge die größten Vorteile. Nur mit „leisen“ Zügen, einer Stadtbahn oder

einer Monorail ist diese Variante vielleicht vertretbar, führt sie doch durch Naturschutzgebiete. Aber es soll auch eine Verknüpfung der A 59 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 Langelener Bogen dem Dauerlärm der Straße geopfert.

Eine Brücke in Verlängerung der L 82 zwischen Niederkassel und Lülisdorf 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. Die rechtsrheinische Rheinuferbahn eignet sich hervorragend für das Verkehrssystem der Monorail. Die Mitbenutzung vorhandener und geplanter Rheinbrücken, außerdem die relativ umweltfreundliche Querung des Naturschutzgebiets „Siegau“ sind mit anderen Schienensystemen nicht zu erreichende Pluspunkte.



Erweiterungen



Eisenbahn:

Im Bereich des Bonner Hauptbahnhofs ist es aus räumlichen Gründen kaum möglich, weitere Eisenbahnlinien enden- bzw. beginnen zu lassen. Eine Weiterführung dieser Züge in Richtung Süden ist notwendig. Endhaltepunkte können in Bonn- Bad Godesberg, in Bonn- Mehlem oder in Remagen sein.

Die bereits jetzt hohe Kapazitätsauslastung des Hauptbahnhofs und der linksrheinischen Eisenbahnstrecke werden für die Integration der Züge eine planerische Herausforderung darstellen. Durch diese Bahnen entsteht eine Zugfolge von 10 Minuten, oder kürzer. Im Bahnhof selber kann man das vielleicht bewältigen, aber die dann notwendige Weiterfahrt der Bahnen in Richtung Bad Godesberg, Mehlem und Remagen würde die weitere, zweigleisige Strecke überlasten, auf der ja auch noch Fernreise- und Güterzüge fahren. Der seit vielen Jahren geforderte Ausbau mit einem dritten, wenn nicht sogar einem vierten Gleis wird gerade jetzt durch die Errichtung der Station „UN Campus“ zugebaut.

Stadtbahn:

Stadtbahnen können im Bereich Bonn-West in den Stadtbahntunnel geleitet werden. Die Kapazität des Stadtbahntunnels sollte beachtet werden.

Monorail

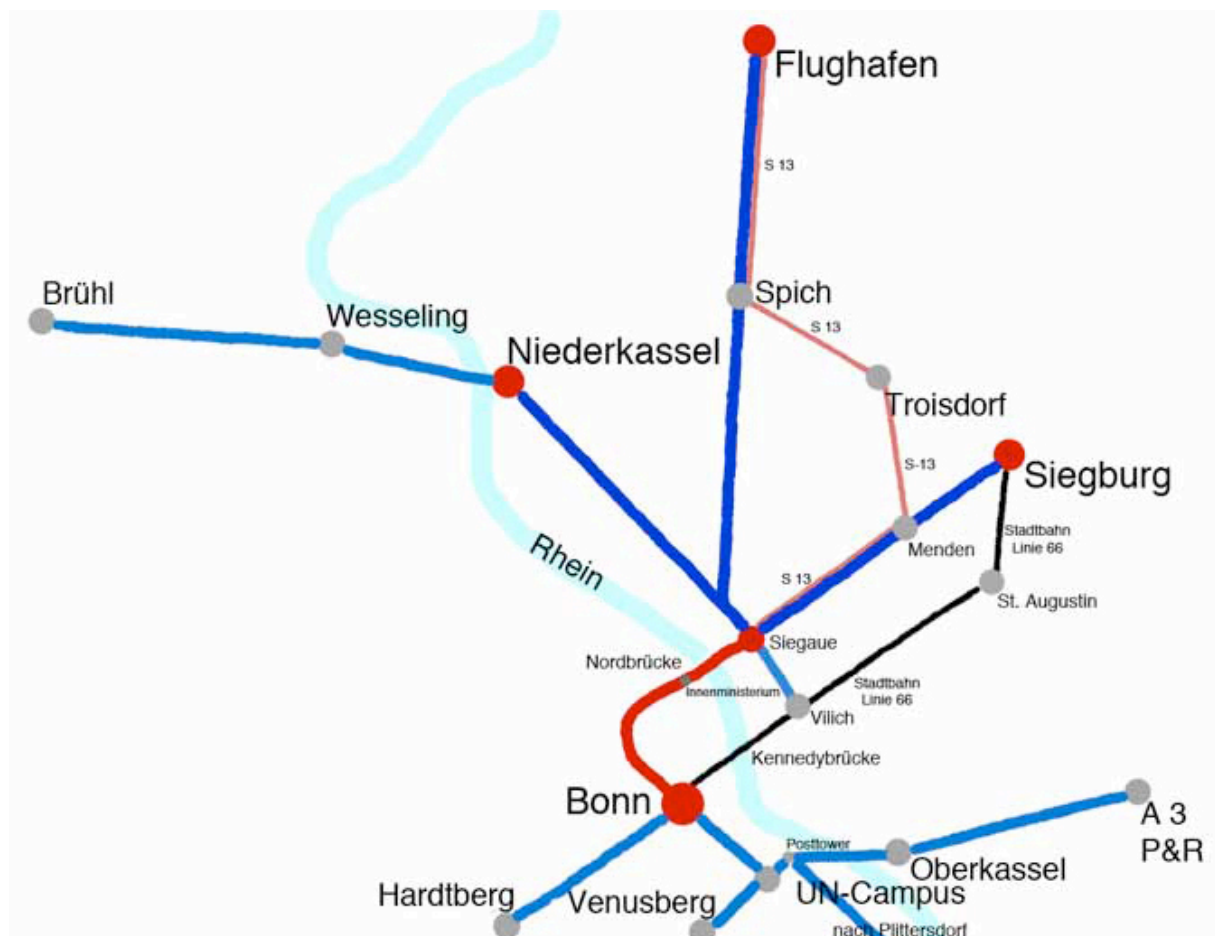
Im Bereich des Bonner Hauptbahnhofs ist es aus räumlichen Gründen kaum möglich, Monoraillinien enden- bzw. beginnen zu lassen. Eine Weiterführung dieser Züge ist notwendig.

An der Station „UN Campus“ (Monorailstation) kann ein Streckenast zum Hindenburgplatz führen. Dieser stellt eine „Schnellanbindung“ für Dottendorf und Kessenich dar. Fahrzeit 6 Minuten ab Hbf – bisher 12 Minuten. Evtl. Weiterführung auf den Venusberg bis zum Jugendgästehaus.

Ein weiterer Streckenast führt über den Trajektkreisel zum Posttower, von dort über die Südbrücke zum HP Ramersdorf (Fahrzeit ab Hbf: 09 Minuten, bisher 14), eine weitere Station im Bonner Bogen, dann am Bahnhof Oberkassel (Fahrzeit 14 Minuten ab Hbf). Zehn Kilometer weiter (+ 12Minuten), an der A 3, könnte man einen Großparkplatz anlegen...

Ein weiterer möglicher Streckenast führt ab dem Posttower über die Mittelstraße zur Hochkreuzallee (Caesar), maximal weiter bis Plittersdorf, Wurzerstraße. Während der Hauptverkehrszeit ist auf dieser Straße ständig Stau.

Auch eine Hardtbergbahn ist mit einer Monorail gut möglich.



Recherchierte Kosten (2015):

Straßenbahn: € 7-12 Mio/Km, Stadtbahn: € 12-15 Mio/Km,

Monorail: ca. \$ 18,Mio/Km, U Bahn: € 100 Mio/Km, Rheinbrücke: € 200 Mio

Siegfried Wohlfahrt, Oedinger Straße 32, 53424 Remagen, wohlfahrt-si@t-online.de