BUZ November/Dezember 2016

Verkehrsclub
Deutschland

SEITE 13

Seilbahn

?

Siegfried Wohlfahrt

Die aktuelle Idee, eine Seilbahn auf den Venusberg zu bauen, ist etwa sechs Jahre alt. Derzeit unterstützen neun Umweltverbände diese Idee, möchte man mit einem guten und attraktiven Verkehrsmittel, das zudem gute Anschlüsse zu Stadtbahn und Eisenbahn bietet, den täglichen Auto-Pendlerstom zu den Universitätskliniken vermindern. Sie sei einmalig effizient, könne sie doch fünf Schienenstrecken im Rheintal verbinden. Mehrere Unterwegstationen sind technisch machbar, ebenerdig konzipiert, sollen sie eine einfache Erreichbarkeit gewährleisten., Richtungsänderungen können mit Umlenkmasten oder durch Abschnitte mit Spurführungen auf Tragwerkgestellen eingerichtet werden. Eine entsprechende Veröffentlichung des Verkehrsplaners Dr. Christian Muschwitz die man auf "bonn-macht-mit.de" findet, diente auf den ersten Informationsveranstaltungen als Grundlage zur Diskussion. Deren Verlauf lässt aber Fragezeichen aufkommen: So könnte die ideale, nutzerfreundliche Seilbahn auf dem Venusberg zwei oder gar drei Stationen haben, damit die Fußwege von oder zur Seilbahn nicht zu lang werden. Heute plant und diskutiert man, nur eine Station im Klinikgelände einzurichten. Damit ergeben sich Fußwege bis zu 600 Metern. Das entspricht etwa neun Minuten Gehzeit....?

Eine alternative Fahrstrecke über die freigehaltene Autobahntrasse zum Venusberg wird ebenfalls diskutiert. Diese geht ab UN-Campus entlang der Eisenbahnstrecke (+ 1 Km k), dann mit 90° Umlenkung hinauf zum Venusberg, Ankunft im südlichen Bereich des Klinikgeländes. Eine Weiterfahrt in das weitere Klinikgelände ist wegen des Landeplatzes für Rettungshubschrauber nur über ein Fahrgerüst möglich....?

Am Hindenburgplatz ist die Seilbahnstation für Kessenich und Dottendorf. Hier ist die Umsteigemöglichkeit zu den Straßenbahnlinien 61 und 62. Auf längere Sicht soll eine Straßenbahn über Friesdorf nach Bad Godesberg weiter-

fahren, also ein guter Zubringer aus dem südlichen Stadtgebiet. Aus Gründen der Geschwindigkeit und einer eventuell anderen Trasse, wird darüber diskutiert, diesen Haltepunkt nicht zu berücksichtigen....?

Die Station UN-Campus wird als die wichtigste Station für die Seilbahn angesehen, sollen hier auch alle Regionalbahnen der linksrheinischen Eisenbahnstrecke halten. Aber wie schafft man die Verbindung zwischen Eisenbahn und Stadtbahn, deren Stationen etwa 600 Meter auseinander liegen? Die Seilbahnstation genau dazwischen einzurichten, ist keine gute Lösung, verbleiben dann immer noch etwa 300 Meter, entsprechend vier bis fünf Minuten Gehzeit....?

Auf der rechten Rheinseite kann die Stadtbahnstation Ramersdorf gut mit der Seilbahn erreicht werden. Nur von hier aus ist es möglich, ohne Hindernisse nach Niederholtorf weiterzuschweben. Auch hier wird es nicht einfach, Seilbahn, Stadtbahn und Eisenbahn zu verbinden....?

An dieser Stelle wurden nur Streckenführungen, die nicht über Wohnhäuser führen, die Verknüpfungsfähigkeit und die allgemeine Erreichbarkeit im Sinne auf eine gute Benutzerfreundlichkeit betrachtet. Über die Auslastung liegt bereits eine Prognose vor, die von einer Nutzung von etwa 30 % aller möglichen Nutzer ausgeht. In Bonn liegt dieser Anteil derzeit bei etwa 21 %....?

Aussagen über den Energieverbrauch liegen weit auseinander: Von "energiesparend" bis einem Energieverbrauch, der einer Fahrt mit einem SUV gleichkommt....?

Bei weiteren Themen, z. B. ob Stationen, wie in den Veranstaltungen favorisiert, ebenerdig eingerichtet werden können, ist eine Diskussion erst nach dem Festlegen einer Trasse sinnvoll.

rnesdon nach bad Godesberg weiter- erst nach dem restiegen einer frasse sinn

Seilbahn Bonn im Vergleich zur Seilbahn Wuppertal

Karl-Heinz Rochlitz

Aufgrund der Vorstellung von Prof. Marc Gennat erscheint das Seilbahnprojekt Wuppertal als weniger sinnvoll, weil das gute Busangebot, z.T. mit Schnellbus (Cronenberg – Stadtzentrum), Vorteile gegenüber einer Seilbahn mit reduziertem Busangebot bietet. Darüber hinaus würden zahlreiche Wohngebiete überschwebt, wodurch das Projekt als schwer durchsetzbar erscheint. Letztlich erscheint das Seilbahnprojekt in Wuppertal nicht als notwendig im Hinblick auf die Lösung von Verkehrsproblemen, sondern ist eher ein "Leuchtturmprojekt" im Rahmen von "Wuppertal 2025". Das gilt insbesondere auch für die Lage der Berg-Endstation in Küllenhahn.

Die Situation in Bonn stellt sich demgegenüber als deutlich positiver für die Seilbahn dar:
• Das Verkehrsaufkommen für den Venusberg

- Das verkenrsaurkommen für den venusoer ist deutlich größer.
 Insgesamt kann in Ronn die Zahl seilbahr
- Insgesamt kann in Bonn die Zahl "seilbahnbetroffener Anwohner" bei guter Trassenwahl erheblich reduziert werden.
- Der Venusberg ist durch nur zwei bislang zweispurige und kaum ausbaubare Straßen erschlossen. Genannt wird die Zahl von 30.000 Pkw-Fahrten pro Tag auf den Venusberg, welche die Zufahrtsstraßen und die Straßen auf dem Venusberg überfordern. Ein attraktives ÖPNV-Angebot mit dem Anspruch "Verkehrswende" ist auf den beiden Zufahrtsstraßen praktisch nicht zu realisieren.
- Kürzere Fahrzeiten mit Zubringer plus Seilbahn sind zwar nur auf ausgewählten Relationen zu realisieren, aber die Fahrt zum Venusberg wäre durch spurgebundene Verkehrsmittel (bis Haltepunkt UN-Campus, U-Bahn-Haltestelle Museumsmeile/Heussallee) plus Seilbahn attraktiv und weitgehend

- stauunanfällig. Nachteile wie das Umsteigen und längere Fußwege auf dem Venusberg würden dadurch kompensiert.
- Andererseits kann kaum von einer nennenswerten Verringerung gleich Kosteneinsparung des bestehenden Busangebotes, vor allem auf der Achse Hauptbahnhof Marienhospital Venusberg, ausgegangen werden: Ein wichtiges wirtschaftliches Argument pro Seilbahn fällt damit weg. Ziel ist es andererseits aber auch nicht, Busfahrgäste in die Seilbahn (plus Schienenanbindung) zu verlagern, sondern durch ein insgesamt verbessertes ÖPNV-Angebot Autofahrten und Parkplatzdruck zu verringern.
- Eine Seilbahn wäre also ein Qualitätssprung im Sinne einer Verkehrswende. Sie stände auch der "UN-Welthauptstadt des Klimawandels" gut zu Gesicht.

Erforderlich ist eine weitere Trassendiskussion: Ob eine Zwischenstation "Hindenburgplatz" sinnvoll ist, muss geklärt werden. Will man sie realisieren, dürften die Anwohnerprobleme größer sein. Die Verknüpfungsfunktion zur Straßenbahn 61/62 ist sicher nicht so wichtig wie an den Haltepunkten UN-Campus/Museumsmeile. Ohne die Station könnte die Seilbahn flexibler (höher?) geführt werden und schneller sein.

Eine Verbindung auf die andere Rheinseite erscheint zumindest in einem ersten Schritt als unrealistisch und ist allenfalls mit Anbindung auch des Ennert-Hinterlandes sinnvoll.

Weiterhin sehr wichtig und derzeit im Ergebnis schwer abzuschätzen sind die Kostenthematik und die Problematik des Energieverbrauchs. Ob eine Seilbahn tatsächlich energetisch so problematisch ist, wie von Prof. Gennat auf der Besprechung dargestellt, ist zu klären.

VCD Termine

Freizeittouren in die Umgebung von Bonn die aktuellen Termine



Mechthild Hegemann (VCD)

Auch in der kalten Jahreszeit veranstaltet der VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr 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. Mehr Touren auch im Internet unter: www.vcd.org/vorort/bonn

Martinsmarkt in Adendorf Durch den Kottenforst zum Töpferort

Termin: Samstag, 12. November 2016 Treffpunkt: 11.50 Uhr, Information Bonn Hbf Rückkehr: ca. 19 Uhr, Wanderung: ca. 9 km

Unsere Tour beginnen wir am Bahnhof Kottenforst einem Kleinod deutscher Zimmermannskunst. Quer durch den Naturpark führt unser Weg vorbei an der Kaisereiche und dem Jägerhäuschen zu dem malerischen Töpferort Adendorf.

An diesem Wochenende findet dort zum 9. Mal der Martinsmarkt statt. Rund um den Dorfplatz am Kasseler Langofen gegenüber der Adendorfer Pfarrkirche St. Margaretha, erwarten uns über 45 Stände mit abwechslungsreichem Angebot an Handwerkskunst, Dekoration und kulinarischen Köstlichkeiten. Auch können wir noch einen Abstecher zur Burg Adendorf machen. Nach der Stärkung treten wir mit Bus und Bahn über Mehlem die Rückfahrt an.

Köln links und rechts vom Rhein Von Niehl zum Triangle Panorama

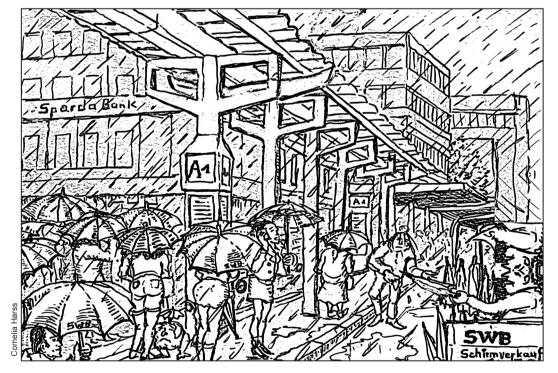
Termin: Samstag, 17. Dezember 2016 Treffpunkt: 9.30 Uhr, Information Bonn Hbf Rückkehr: ca. 19 Uhr, Wanderung: ca. 10 km

Die Tour in der Vorweihnachtszeit beginnt in dem ursprünglichen Fischerdorf Niehl mit der Kirche Alt-St. Katharina, auch Niehler Dömchen genannt. Über ein Stück des Kölnpfads geht es vorbei am Niehler Hafen in das Cranachwäldchen und über die Mülheimer Brücke zum rechten Rheinufer.

Dort führt uns die Tour durch den Rheinpark nach Deutz. Der Kölntriangle, das zweithöchste Hochhaus im rechtsrheinischen Teil Kölns, ist unser nächstes Ziel. In über 100 Meter Höhe haben wir einen atemberaubenden Blick auf Köln und das Umland. Auf der anderen Seite der Hochzollerbrücke erreichen wir die Kölner Innenstadt mit ihren Weihnachtsmärkten, die zum Bummeln einladen.

VCD - CARTOON

Die neuen Überdachungen am ZOB in Bonn



Funktionalität nicht gegeben. Schirme werden bei Regen nicht von der SWB gestellt sondern sind selbst zu besorgen.

Der VCD-Kreisverband BonnRhein-Sieg/Ahr triftt sich jeden ersten Donnerstag im Monat um 18.30 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

.....