

Ideen näher betrachtet

## Hardtbergbahn

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.

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 vier Kilometern, geringe Unterschiede ergeben sich durch verschiedene Varianten. Die Stellungnahme der Verwaltung, Drucksachenummer 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 Endericher Allee.



Für eine zweigleisige Straßenbahntrasse bedarf es in der Quantiusstraße lediglich einiger kleinerer 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 müssen etwa 6,50 Meter gewonnen werden, dafür können Parkplätze wegfallen, oder Vorgärten der Häuser werden verkleinert.



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. (Abbiegen in die Bachstraße wird aber nicht möglich sein.)



Die Bahn fährt weiter über die Herwarthstraße und biegt in die Endericher Straße ab. Hier ist die Kreuzungssituation Endericher 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.





Wird der Verkehr in der Hauptverkehrszeit dichter, steht man in der Endlicher Straße im Stau, stadteinwärts und stadtauswärts. Die Autobahnquerung für die Straßenbahn ist über das Endericher 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 Endericher 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: Hier scheint mir die Intension der Verwaltungsvorlage etwas unklar, sie spricht hier von zwei eingleisigen Strecken mit eigenen Endpunkten. 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 Enderich 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 Streckenplan, siehe Variante „B“.

Eine Straßenbahnstrecke über Poppelsdorfer Allee/Baumschulallee ist im Bereich der Baumschulallee in Richtung Norden nicht staussicher. Soll die Bahn hier auf einer eigenen Trasse fahren, benötigt man den Raum der Baumreihen, Vorgärten und Parkplätze. Die Straße müßte komplett umgebaut werden.





Nach der Überquerung der Autobahn am Endenicher Ei kann die Bahn auf dem Wittelsbacher Ring in der Straßenmitte auf einem eigenen Gleiskörper geführt werden. Flächen zur Erweiterung der Straße wurden reserviert.



Von der Provinzialstraße bis zum Kirchbüchel ergeben sich zwei Möglichkeiten für die Weiterführung der Strecke:

Parallel zur Autobahn, oder über Schiefflingsweg, Fontainengraben 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 Südwestwache.



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 Endericher Straße ein. Eine Begrünung der Stützen und eine entsprechende Baumbepflanzung binden die Bahn gut in das Straßenbild ein. Alternativ fährt sie in einem Bogen über die Rampe der Victoriabrücke in die Endericher 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, Fontainengraben und Julius-Leber-Straße ist aufgrund der großzügigen Straßen- und Raumverhältnisse

ebenso denkbar, hier ist aber auf ein besonders sorgfältiges Einfügen der Bahn und ver-  
einzeltem 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 rechtsrhei-  
nische Rheinuferbahn und eine direkte Bahn zum Flughafen realisiert werden, mit südli-  
chen Streckenästen nach Dottendorf, zum Posttower, nach Ramersdorf. Es wäre ein Ein-  
stieg 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 Ein-  
schienenbahn, sind vor dem Hintergrund der "Lead City" Bonn, dem immer stärker wach-  
senden Verkehr und der politisch gewünschten Verkehrswende zu bewerten. Hoffentlich  
wird das Projekt Hardtbergbahn nicht wieder totgeredet.

Siegfried Wohlfahrt,  
VCD Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr

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



