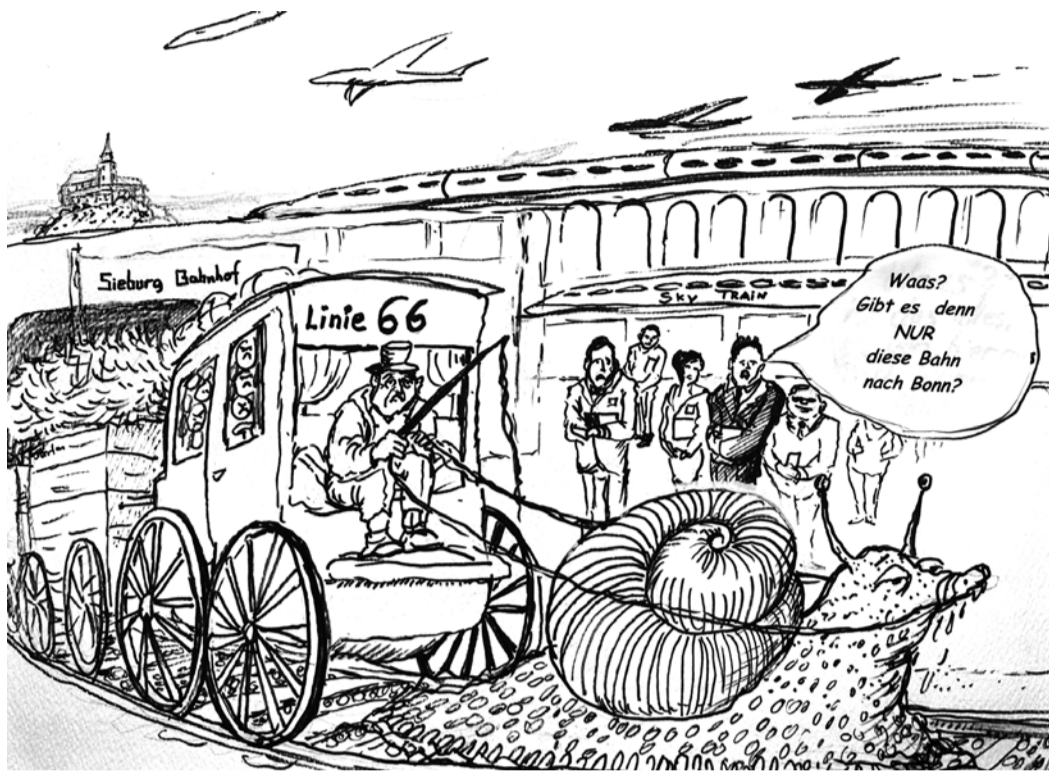


## Im Schneckentempo von Siegburg nach Bonn.



Cartoon von Cornelia Harss

Bonn abgehängt vom internationalen Businessverkehr Frankfurt - Köln? - Wir reisen noch wie früher!

### Siegfried Wohlfahrt

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

**Streckenführungen, 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- Strecke 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 systemgleichen 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 Güterbahnhofs 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 Stadt-

## VCD Termine

### Freizeittouren in die Umgebung von Bonn - die aktuellen Termine

Mechthild Hegemann (VCD)

Bei den Freizeittouren reisen wir immer umweltfreundlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln an und ab. 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.

Das Programm für die Touren im 2. Halbjahr 2016 gibt es im Internet unter: [www.vcd.org/vorort/bonn](http://www.vcd.org/vorort/bonn)

#### Die kleine Eifel-Zeitreise

##### Von Koblenz-Bassenheim zum Goloring

Termin: Samstag, 16. Juli 2016

Treffpunkt: 8.30 Uhr, Information Bonn Hbf

Rückkehr: ca. 19 Uhr, Wanderung: ca. 11 km

Nach der Anfahrt mit Bahn und Bus besichtigen wir die Pfarrkirche am Walpotplatz, in der sich „der Bassenheimer Reiter“ aus dem Jahr 1239 befindet. Nach kurzem Blick auf den Schlosspark und dem Kirchdorfplatz von Bassenheim wandern wir durch eine mehrere hundert Jahre alte Baumallee zum Karmelberg. Dort erreichen wir die Marienkapelle

bahnlinie 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 „Siegaue“ 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 Reisezeitver-



und haben einen schönen Platz, um zu rasten. Weiter führt uns die Tour zum Goloring, einer der bedeutendsten keltischen Kultstätte auf dem europäischen Festland. Bevor wir unsere Rückfahrt antreten, kann man kostenlos am Mineralbrunnen seinen Durst löschen und es bestehen dann noch genug Möglichkeiten zur Einkehr.

#### Das Siegtal rund um Herchen

##### Kultur, Natur und das Hühnerwunder

Termin: Samstag, 27. August 2016

Treffpunkt: 8.25 Uhr, Information Bonn Hbf

Rückkehr: ca. 19 Uhr, Wanderung: ca. 16 km

Herchen, im Siegtal zwischen Westerwald und Bergischem Land gelegen, war im 19. Jahrhundert kulturell weit über die Region hinaus bekannt. Wir wandern erst parallel zur Sieg auf halber Höhe durch Mischwald, queren dann den Fluss und rasten in einem lichten Eichenhain, bevor wir gemütlich die Höhe erwandern um von dort die Aussicht zu genießen.

Nun geht es auf schmalen Pfad durch Laubwald nach Herchen zurück. Dort wartet der letzte Höhepunkt vor unserer Schlussrast: In der Pfarrkirche St. Peter befinden sich gut erhaltene mittelalterliche Wandmalereien. Diese stellen die Jakobuslegende des Galgen- und Hühnerwunders von Santo Domingo de la Calzada dar.

kürzung 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, sonntags, wann auch immer. Der ICE- Bahnhof, die Siegtalstrecke, Siegburg, aber auch der Flughafen, die Orte entlang der Rechtsrheinischen Rheinuferbahn hätten eine bisher unerreichte 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.

### Achtung!

Ab dem 7. Juli 2016 treffen wir uns zum "Runden Tisch zur Verkehrspolitik" jeden ersten Donnerstag im Monat um 18.30 Uhr im

**DelikArt Restaurant** (im Rhein. Landesmuseum) **Colmantstraße 14 - 16, 53115 Bonn.**

Das DelikArt liegt direkt hinter dem Bonner Hbf.