

Foto: Leitner

Die Seilbahn zur Internationalen Gartenausstellung in Berlin war ein großer Erfolg. Und wie dieses Foto zeigt, sind auch Schneisen durch den Wald nicht nötig. Seilbahngegner in Bonn reden einen Kahlschlag am Venusberg herbei. Laut Planung sind Schneisen im Venusberghang jedoch gar nicht notwendig.

Abstimmung über Bonner Seilbahn im Mai

Bürgerentscheid zur Landtagswahl – Telekom & Uniklinik für das Projekt

Die Seilbahn hoch zum Venusberg und über den Rhein nach Beuel hat eine wichtige Hürde genommen. In der offiziellen Bewertung durch das Land erhielt die Seilbahn den Status förderungswürdig. Damit ist die Finanzierung gesichert. Zur Landtagswahl im Mai werden die Bonner darüber abstimmen, ob die Seilbahn auch gebaut wird.

In der Bewertung durch Land und Bund erhielt das Konzept einer den Rhein querenden Seilbahn, die wichtige Arbeitsplatzstandorte wie Bonner Bogen, Regierungsviertel und Uniklinik anfährt, eine 1,6. Dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten um den Faktor 1,6 übersteigt. Das ist für ein Verkehrsprojekt ein sehr guter Wert und ist die Voraussetzung für eine Förderung der Investitionen von bis zu 90 %. Der Rat hat daraufhin beantragt, die geplante Seilbahn in den noch gültigen ÖPNV-Bedarfsplan und den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW aufzunehmen. Anschließend kann das Projekt in das Planfeststellungsverfahren mit der genauen Festlegung der Stützen und Stationen eintreten. Der Bau selber dauert dann nur noch ca. acht Monate. Die Gegner der Seilbahn haben ein Bürgerbegehren zur Verhinderung der Seilbahn gestartet. Gleichzeitig hat der Rat beschlossen, dass die wahlberechtigten Bürger in Bonn parallel zur Landtagswahl am 15. Mai 2022 über die Seilbahn abstimmen sollen. Hierzu plant die Stadt eine Informationskampagne, damit die Bonner wissen, worüber sie abstimmen.

Busticket für die Seilbahn

Die Seilbahn ist ein einzigartiges Projekt in Deutschland, denn im Gegensatz zu touristischen Seilbahnen soll sie Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg werden. Das bedeutet: Wer ein Jobticket oder einen normalen Fahrschein hat, kann die Seilbahn nutzen wie Bus und Bahn. Deshalb wird die Seilbahn an die Knotenpunkte des ÖPNV angebunden: an die S-Bahn in Beuel, den Bahnhof UN-Campus und die U-Bahn im Bundesviertel sowie die Straßenbahn in Dottendorf. Damit entsteht neben den drei Brücken über den Rhein eine neue, leistungsfähige Verbindung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte links und rechts des Rheins.

„Eine Seilbahn wäre ein innovativer Bestandteil unseres Nahverkehrsnetzes und ein Meilenstein nachhaltiger Mobilität. Wir werden die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger von diesem Projekt überzeugen“, so Oberbürgermeisterin Katja Dörner nach dem Ratsbeschluss für die Seilbahn. Sie wäre eine wichtige, attraktive Ost-West-Achse über den Rhein hinauf auf den Venusberg, so Dörner. Zudem unterstützen große Arbeitgeber wie Uniklinik und Telekom die Seilbahn.



Foto: Ulrich Keller

Fahrradmitnahme in der Seilbahn Koblenz: Auch in der Bonner Seilbahn können Fahrräder transportiert werden.

Die Seilbahn soll vom rechtsrheinischen künftigen S-Bahn-Halt Schießbergweg in Ramersdorf über den Rhein bis hoch zum Venusberg führen. Die Strecke ist 4,3 Kilometer lang und soll fünf Haltestellen haben: Schießbergweg, Rheinaue, UN Campus, Loki-Schmidt-Platz (früher Hindenburgplatz) und Uniklinikum-West. Knapp 15.000 Fahrgäste würden nach Prognosen die Seilbahn täglich nutzen, rund 12 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr könnten vermieden werden.

Die Gesamtkosten für Seilbahntechnik, Fundamente und Haltestellen, für Kabinen sowie Planungskosten werden auf 66 Mio. Euro geschätzt. Der Eigenanteil der Stadt liegt bei elf Millionen Euro. Die Seilbahn soll von den Stadtwerken betrieben werden. Die Stadt Bonn hat das Infoportal www.bonn.de/seilbahn eingerichtet, auf dem man alle Informationen zur Seilbahn findet inklusive des Trassenverlaufs.

Axel Mörer

Marta Herford
Museum für Kunst,
Architektur, Design

Goebenstraße 2 – 10
32052 Herford
Tel 05221.99 44 30-0
www.marta-herford.de

Marta Maps
Neue Routen
durch die
Sammlung
06.03.–
29.05.22 Marta
Herford



Motiv: Patrick Tuttofuoco, Velodream (Massimiliano) © Studio Guenzani, Milano

Darum unterstützt der ADFC die Seilbahn

Initiative 2015 gestartet – Umweltverbände stehen hinter dem Projekt



Foto: Doppelmayr

Die Seilbahn in La Paz, der Hauptstadt Boliviens, verbindet die Innenstadt und die oberen Stadtviertel.

Seit 2015 setzt sich der ADFC für eine Seilbahn ein, die den Rhein quert und den Venusberg mit dem Rheintal verbinden soll. Doch was sind die Vorteile einer Seilbahn im Detail? Profitiert auch der Radverkehr? ADFC-Mitglied Johannes Frech, der das Thema Seilbahn im ADFC betreut, gibt einen Überblick.

Inzwischen unterstützen elf Verkehrs- und Umweltgruppen in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis das Projekt einer Seilbahn. Das Besondere der Bonner Seilbahn ist, dass sie als Teil des öffentlichen Nahverkehrs geplant wird. Sie soll eine leistungsfähige, neue Ost-West Verbindung werden, die die Bahn-, S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnlinien, die alle in Nord-Süd-Richtung verlaufen, staufrei verknüpft. Damit würde auch das Nadelöhr Hauptbahnhof entlastet.

Das Praktische an Seilbahnen ist, dass man keinen Fahrplan braucht, weil die Kabinen in den Hauptverkehrszeiten alle 20 bis 24 Sekunden abfahren. Man wartet nicht 10, 20 oder 30 Minuten auf den nächsten Bus oder Zug. Mit der Seilbahn kann man z.B. vom Schiessbergweg in Beuel in nur 20 Minuten zum Venusberg fahren.

Verknüpfung von Bussen und Bahn

Durch die Anschlüsse an die Bahnlinien können Pendler aus Remagen, Brühl oder Troisdorf schneller ihre Arbeitsplätze rechts und links des Rheins in Bonn erreichen. Durch das direkte Umsteigen müssen sie nicht erst mit dem Auto zu den Seilbahnstationen fahren. Das gilt auch für die vielen Besucher*innen und Mitarbeiter*innen der Uniklinik. Dadurch wird Platz auf den Straßen für alle anderen Verkehrsteilnehmer frei. Damit gibt es auch

bessere Bedingungen für den Radverkehr. Die Seilbahn wird mit Strom betrieben und hat gegenüber Elektrobussen oder Elektroautos den Vorteil, dass sie ihren Antrieb am Boden hat und nicht schwere Batterien mitschleppen muss. Natürlich kann und soll sie mit „grünem“ Strom betrieben werden. Sie ist im Betrieb leiser als alle anderen Verkehrsmittel. Also ein Beitrag zu einem nachhaltigen Verkehrskonzept!

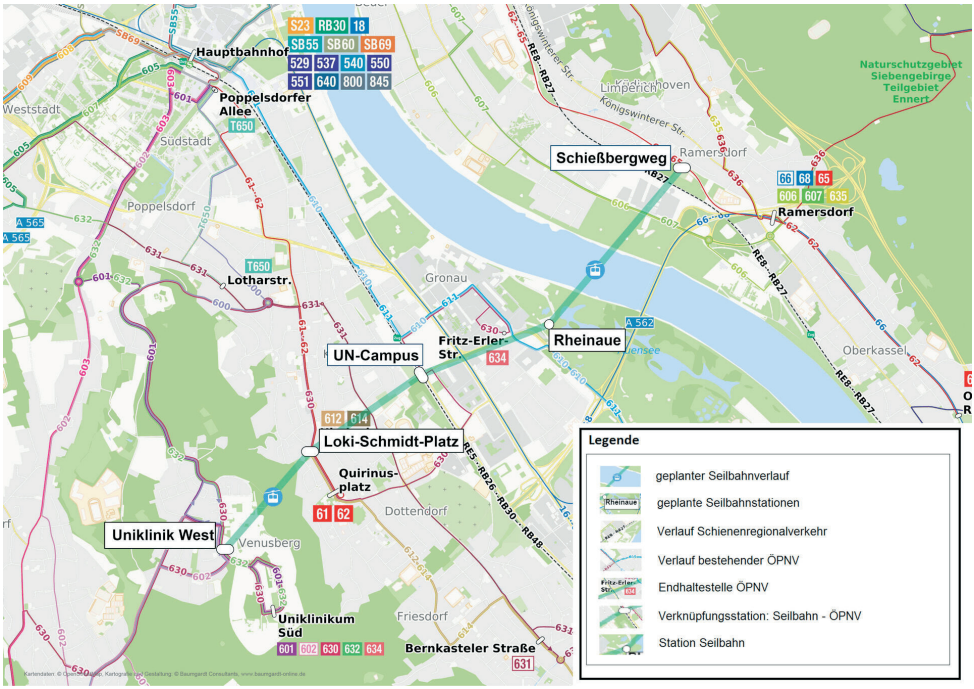
Was bringt die Seilbahn dem Radverkehr?

Die Seilbahn in Bonn wäre die erste, die bundesweit in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert sein soll und damit auch für den Radverkehr wie bisher in Bahnen und Bussen nutzbar wäre. Durch die Radmitnahme würden nicht nur der Höhenunterschied zum Venusberg und Kottenforst schwebend überwunden, sondern auch der Rhein und die oft geschlossenen Bahnschranken. An den fünf Stationen Schiessbergweg, Rheinaue/Posttower, UN-Campus, Loki-Schmidt-Platz und Uniklinik stünden auch Mietfahrräder zur Verfügung. Wer bisher mit dem Rad über die Robert-Koch-Straße zur Uniklinik hoch auf den Venusberg fuhr, weiß das zu schätzen.

Fakten gegen Behauptungen

Eine Gruppe von Bürgern, die entlang der Trasse in Dottendorf wohnen, haben ein Bürgerbegehren gestartet, um die Seilbahn zu verhindern. Allerdings verbreitet die Initiative viele Fehlinformationen. Angeblich kann das Verkehrsproblem auf der Robert-Koch-Straße zur Uniklinik laut Bürgerinitiative einfach durch zwei Kreisverkehre gelöst werden, also wieder durch eine Maßnahme zugunsten des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Die Busse bleiben aber schon vorher in Poppelsdorf im Stau stecken. Zudem wird behauptet, dass Öltropfen von den Seilen der Seilbahn zu Boden fallen – was nicht stimmt.

Es gibt Ängste, dass die Fahrgäste in Wohnungen und Gärten schauen können. Aber auch das ist mit technischen Mitteln wie sich auto-



4,3 Kilometer lang ist die Strecke der Seilbahn zwischen Venusberg und Beuel. Es soll fünf Haltestellen geben.

Grafik: openstreetmap.org/Stadt Bonn

matisch milchig einfärbenden Scheiben lösbar. Zudem könne die Seilbahn nicht gebaut werden, weil der Venusberghang rutschgefährdet sei. Es gibt aber klare Aussagen von Geologen, dass solche Probleme bautechnisch einfach gelöst werden können, zumal nur eine einzige Stütze an der oberen Hangkante geplant ist. Beim Seilbahnbau im Alpenraum gibt es weit größere Herausforderungen. Zudem muss durch den Verzicht auf Stützen im Venusberghang auch keine Schneise in den Wald geschlagen werden. Der Wald unter der Seilbahn bleibt also stehen!

Dann kommt das Bonner „Totschlag"-Argument: Die Stadt kann keine Großprojekte, siehe WCCB, Beethovenhalle, mit nicht kalkulierbaren Kosten. Aber: Die Investitionskosten und die Betriebskosten wurden bei der Nutzen-Kosten-Analyse durch Gutachten berechnet, die vom Land und Bund geprüft wurden. Haben die alle keine Ahnung?

Auch ein besseres Busangebot – so es nicht im Stau stecken bleibt – verursacht keine geringen Betriebskosten. Und die Verlängerung der „Südbrücke" als Aufstieg zum Venusberg als Tunnel mit Abzweig zur Klinik ist – wegen der sehr kurzen Höhenunterschiede – technisch nicht machbar. Zudem wird die Seilbahn durch einen fachlich versierten Seilbahnhersteller gebaut, der weltweit in Gebirgen und Millionenstädten Seilbahnen errichtet.

ADFC & Umweltgruppen planen Kampagne

Der Verbund von Verkehrs- und Umweltgruppen „Seilbahn für Bonn – JA!" ist dabei, mit möglichst vielen Unterstützern wie Uniklinik, Telekom, Post und IHK ein Netzwerk für eine Kampagne pro Seilbahn zu organisieren. Zum Beispiel könnte in Bussen und Bahnen mit Filmen der Verlauf der Seilbahn dokumentiert werden, da viele gar nicht wissen, wo und wie sie verläuft. Auf Großflächenplakaten könnte für die Seilbahn statt für die Zahl von Parkplätzen geworben werden.

Wir aktualisieren permanent unsere Interseite www.seilbahnbonn.de, wir erneuern den gemeinsamen Flyer, wir sprechen mit den anderen Unterstützern und mit Parteien. Für alle diese Aktivitäten brauchen wir auch Eure Unterstützung. Dies kann durch Gespräche mit Bekannten, durch Leserbriefe, durch Verteilen unseres Flyers oder auch durch eine Spende für unsere Aktivitäten erfolgen.

Johannes Frech

Impressum *Rückenwind*

Ausgabe	2/2022, Erscheinungstermin 10. März 2022, gültig für April bis Juni 2022 Der ***Rückenwind*** wird klimaneutral auf FSC-Papier gedruckt!
Gründungsjahr	1979
Herausgeber	ADFC Bonn/Rhein-Sieg e. V., Breite Straße 71, 53111 Bonn
Redaktion	Elke Burbach, Gert Heimbold, Carina Heuser, Ulrich Kamp, Bernhard Meier, Axel Mörer Annette Quaedvlieg, Gondula Radtke, Claudia Riepe, Verena Zintgraf
Layout	Axel Mörer, Peter Knoth, Herbert Uebel, Gert Heimbold
Anzeigen	Axel Mörer Es gilt die Anzeigenpreisliste für 2022.
Druck	DCM, Druck Center Meckenheim
Auflage	10.000
Erscheinen	vierteljährlich

Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr.
Gezeichnete Artikel müssen nicht die Meinung der Redaktion oder des ADFC wiedergeben.

Seilbahn Bonn nimmt Fahrt auf

Artikel im Fahrrad-Magazin für Bonn, Rhein-Sieg und die Region

Rückenwind

des ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Heft 2/2022

Rückenwind 02/2022 (dcm-emag.de)

Zur Verfügung gestellt für unser

Virtuelles Brückenhofmuseum Königswinter

integriert in den Raum

„Bonn“