

# Eine Chance für die erste innovative urbane Seilbahn in Bonn!

## Wenn Sie mehr wissen wollen:

Auf den Internetseiten unserer Initiative und der Stadt Bonn stehen Ihnen weitere Informationen zur Verfügung:

[www.seilbahnbonn.de](http://www.seilbahnbonn.de)

[www.bonn.de/seilbahn](http://www.bonn.de/seilbahn)



## Kontakt:

Karl-Heinz Rochlitz:  
[karl-heinz.rochlitz@gmx.de](mailto:karl-heinz.rochlitz@gmx.de)

Anne Küpper-Oszwald:  
[ako@siebengebirgsregion.de](mailto:ako@siebengebirgsregion.de)

## V.i.S.d.P.:

Johannes Frech, ADFC Bonn/Rhein-Sieg, Breite Straße 71,  
53111 Bonn

## Wir brauchen Ihre Spende:

Bitte überweisen Sie auf das Konto des gemeinnützigen Vereins Lebenswerte Region Bonn-Siebengebirge e.V., Stichwort Seilbahnbonn.

Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG  
IBAN DE34 3806 0186 0703 9830 14

Bei Angabe Ihrer Adresse erhalten Sie eine Spendenquittung.

Version 1, Stand 02.02.2022

# Bonn braucht die Seilbahn

Ein Plädoyer für ein neues Verkehrsmittel in unserer Stadt:  
umweltfreundlich,  
preiswert,  
attraktiv,  
zuverlässig,  
staufrei.



Eine Veröffentlichung der  
Umwelt- und Mobilitätsverbände Bonn

## Verkehrswende endlich realisieren!

Der Klimawandel schreitet schneller voran als erwartet. Das CO<sub>2</sub>-Budget zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels reicht nur noch siebeneinhalb Jahre ([www.mcc-berlin.net](http://www.mcc-berlin.net)). Wir brauchen die Verkehrswende jetzt - auch wir hier in Bonn müssen aktiv werden!

Die politisch Verantwortlichen haben die Aufgabe, die Wende voranzutreiben, sie müssen zukunftsfähige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr anbieten. Damit der Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel gelingt, müssen die Angebote attraktiv und bezahlbar sein. Was kommt da in Frage?

Der Bau weiterer U-Bahn- und Stadtbahnlagen? Sehr teuer, viel zu zeitaufwendig und in unserer engen Stadt auch schwer umsetzbar. Ausbau des Busnetzes, dichtere Takte? Weitere Verkehrsmittel auf der Straße verstärken nur den täglichen Stau.



*Unsere Stadt versinkt im Autoverkehr.*

Was würden Sie sagen, wenn es ein neues öffentliches Verkehrsmittel gäbe, das sich klimafreundlich, leise und völlig staufrei durch die Stadt bewegt, dabei viele Menschen in kurzer Zeit transportiert? Das den Bonner ÖPNV zu einem wirklichen Netz erweitern und dadurch viele städtische Verkehrsprobleme lösen würde? Und zudem recht zügig zu relativ niedrigen Baukosten realisierbar wäre? Das gibt es!

## Die Seilbahn – neues Mitglied im Verkehrsverbund

Die urbane\* Seilbahn ist auch in Europa auf dem Vormarsch, denn sie hat viele Vorteile: Sie ist schnell und komfortabel, emissionsarm und leise, verbraucht wenig Energie, und die Baukosten sind vergleichsweise niedrig. Sie konkurriert nicht mit Straße und Schiene, sondern ergänzt und entlastet diese sinnvoll. Eingebunden in bereits vorhandene Bus- und Bahn-Systeme kann sie Lücken schließen und eignet sich besonders dort, wo wie in Bonn Hindernisse zu überwinden sind: Höhenunterschiede, Flüsse und Bahnschranken.

Bonn am Rhein, eingebettet zwischen Venusberg und Ennertshöhen, ist prädestiniert für die Seilbahn: Sie verknüpft auf direktem Weg vier der fünf links- und rechtsrheinischen Bahnstrecken, schafft mit wenig Geld eine staufreie Rheinquerung und den „Geländesprung“ auf den Venusberg: Das kann kein anderes Verkehrsmittel.

### Förderung von Bund und Land

Bundes- und Landesverkehrsministerium haben die Bedeutung der Seilbahn erkannt und wollen sie als öffentliches Verkehrsmittel in Deutschland voranbringen. Deshalb werden geeignete urbane Seilbahnprojekte mit hohen Kostenbeiträgen gefördert. Voraussetzung für die Förderung ist ein positives Ergebnis der gesetzlich vorgeschriebenen „Standardisierten Bewertung“, d.h. der dort ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) muss größer als 1 sein, denn dann übersteigt der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten. Die Bonner Seilbahn schneidet bei dieser Untersuchung mit einem NKF von 1,6 sehr gut ab, ist also gesamtwirtschaftlich vorteilhaft und damit förderfähig.



*Die Seilbahn passt zur UN-Klimastadt Bonn.*

© Peter Oszwald, Bonn

\*Seilbahn als Verkehrsmittel für Städte

# Was macht die Seilbahn für Bonn so attraktiv?

Bonn ist Sitz vieler - auch großer - Unternehmen, und es sollen mehr werden. Pendler in Bonn nutzen überwiegend den Pkw. Trotz mehrerer Schienenstrecken (DB, Stadt- und Straßenbahnen), die den Verkehr parallel zum Rhein Nord-Süd führen, ist der ÖPNV für viele unattraktiv, weil Querverbindungen für ein funktionierendes Netz fehlen. Zeitraubende Umwege, vor allem über den Hauptbahnhof/ZOB, will man nicht in Kauf nehmen, da geht es mit dem Auto schneller. Die als Ost-West-Achse verlaufende Seilbahn ist ein wichtiger Lückenschluss im Bonner ÖPNV-Netz.

## 1. Zeit sparen – Verkehr entlasten!

→ Als „Stetigförderer“ transportiert die Seilbahn ihre Fahrgäste binnen weniger Minuten Fahrzeit staufrei und zuverlässig zwischen den Stationen. Die Fahrt zwischen den Endhaltepunkten Beuel-Schießbergweg und Uniklinikum dauert auf der maximalen Strecke weniger als 20 Minuten. Aufgrund der schnellen Frequenz der Kabinen (alle 20 bis 24 Sekunden) kommt es selbst in Hauptverkehrszeiten nicht zu Warteschlangen.

→ Laut Kosten-Nutzen-Untersuchung würden täglich knapp 15.000 Fahrgäste die Seilbahn nutzen, das sind rund 12 Millionen Pkw-Kilometer, die pro Jahr in Bonn vermieden würden. Welch ein Gewinn! Auch für diejenigen, die weiterhin die Straße nutzen müssen.



## 2. Umweltfreundlich!

- **Energieeffizient:** In Bonn kann die Seilbahn mit nahezu 100 % nachhaltig erzeugtem Strom betrieben werden, sie produziert also keinen Feinstaub, keine Stickoxyde und kein zusätzliches CO<sub>2</sub>. Die Kabinen müssen keine Batterien mitschleppen wie Elektrofahrzeuge.
- **Leise:** Die Kabinen selbst haben keine Motoren. Sie werden vom umlaufenden Seil gezogen, die Antriebe befinden sich schallisoliert in den Endstationen. Das Überfahren der Rollen an den Masten erfolgt inzwischen ebenfalls nahezu geräuschlos.
- **Platzsparend:** Die 4,3 km lange Strecke verbindet fünf Seilbahnstationen, die städtebaulich gut integriert werden können. Die Stützen, die das Seil auf unterschiedlicher Höhe (Ø ca. 30 m hoch) leiten, sind bei der für Bonn geplanten Ein-Seil-Umlaufbahn relativ schlank und umwelt- sowie anwohnerfreundlich platzierbar. Im Venusberghang wird es nur eine einzige Stütze geben, der Wald unterhalb der Seilbahntrasse bleibt erhalten.

## 3. Wirtschaftlich!

- **Niedrige Baukosten:** Aufgrund des guten NKf von 1,6 erhält die Stadt Bundes- und Landesmittel in Höhe von über 90 % der Infrastrukturkosten. Von den kalkulierten 66 Mio. Euro Investitionskosten (zzgl. 30%igem Verteuerungsaufschlag) werden ca. 11 Mio. Euro von der Stadt zu tragen sein. Jede Alternative mit vergleichbarem Nutzen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs würde deutlich teurer. Aber auch das Nichtstun kostet, denn das hätte für uns alle böse gesundheitliche und volkswirtschaftliche Konsequenzen.
- **Betriebskosten:** Die Standardisierte Bewertung enthält auch eine Folgekostenrechnung für 30 Jahre. Danach ergeben sich Kosten für den Seilbahnbetrieb von kurzfristig 800.000 Euro bis langfristig - einschl. Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen - 2,1 Mio. Euro pro Jahr. Auch eine Taktverdichtung bei Bus und Bahn führt zu deutlich höheren Betriebskosten, vor allem für mehr Personal und Fahrzeuge, aber auch Straßenerneuerung.

# Gut für alle Bonnerinnen und Bonner!

## Anwohnerbelastung

Eines ist klar: Ein Leben ohne Belästigungen durch Verkehr gibt es nicht in unserer mobilen Welt. Die größte Belastung für alle ist der Autoverkehr mit CO<sub>2</sub> und Feinstaub, Gefährdung anderer Menschen, Motorenlärm und zugeparkten Bürgersteigen. Was spricht dann gegen die saubere, leise Seilbahn?

Es gibt Bonner\*innen, die fürchten, man könnte ihnen aus der Seilbahn „in den Kochtopf gucken“. Diese Angst ist unreal, denn die Kabinen moderner Seilbahnen sind nach unten blickdicht, also sehr diskret konzipiert.

## Barrierefreiheit

Als „Stetigförderer“ fahren die Kabinen in kurzen Abständen in die Stationen ein und bremsen ihre Geschwindigkeit stark ab, sodass auch Menschen mit Fahrrädern, Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen über die niveaugleichen Ebenen problemlos einsteigen können – komfortabler als an vielen Bus- oder Bahnhaltestellen. Die Sitze der Kabinen, die für 10 Personen zugelassen sind, können hochgeklappt werden.

## Bedeutung für den Freizeitverkehr

Auch touristisch kann die Seilbahn ein Gewinn werden, denn eine Fahrt mit ihr über den Rhein mit Blick auf Bonn und das Siebengebirge wird für viele Besucher hochattraktiv sein, und das wiederum ist gut für die Kulturangebote und das Gastgewerbe in unserer Region.

Die Seilbahn ist auch ein großer Gewinn für Spaziergänger, Wanderer, Jogger und Radler, die besonders an Wochenenden und Feiertagen die Parkplätze am Kottenforst überfluten. Die Waldau mit Kinderspielplatz und Ausflugslokal wäre ein viel schöneres und klimafreundlicheres Wanderziel. Und alles täglich im Minutenrhythmus von 5:30 Uhr bis 21:00 Uhr erreichbar.

„Casselsruhe gegen Siebengebirge“, entnommen mit freundlicher Genehmigung des Verfassers Josef Niesen aus „Historisches Siebengebirge. Alte Schwarzweiß- und Farbansichten rund um den Drachenfels“, BonnBuchVerlag 2019

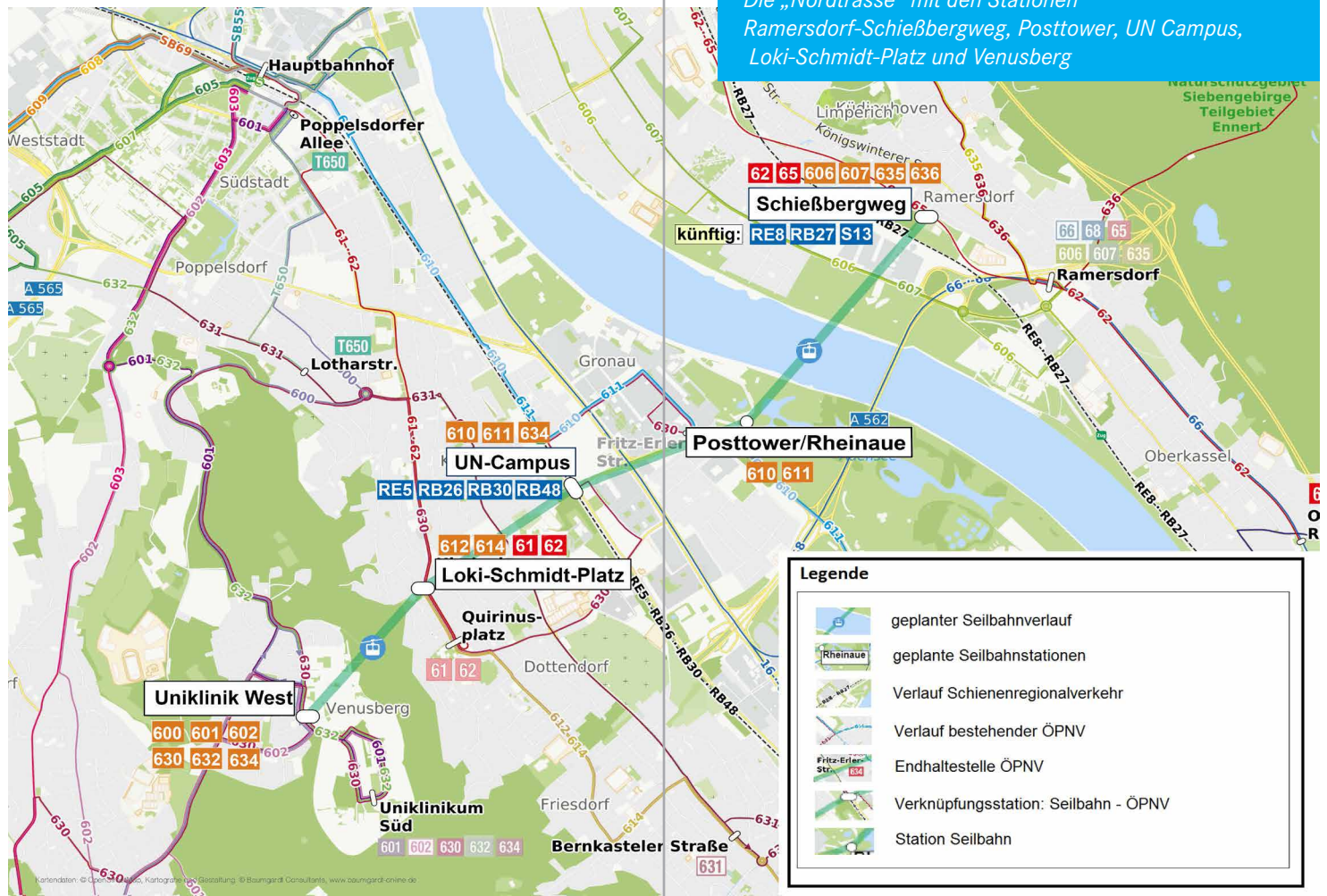


## Wo führt die Seilbahn entlang?

In der Machbarkeitsstudie 2019 wurden Trassenvarianten untersucht: Dabei stellte sich die „Nordtrasse“ als die sinnvollste heraus. Für sie ergaben sich die höchsten prognostizierten Nutzerzahlen bei einer sehr anliegerfreundlichen Streckenführung.

Bis auf einige Firmengebäude werden keine privaten Immobilien überschwebt. Die fünf Stationen liegen an zentraler Stelle im Uniklinikgelände, am Loki-Schmidt-Platz (Hindenburgplatz) in Dottendorf, am DB-Haltepunkt UN-Campus, nahe dem Posttower sowie rechtsrheinisch am künftigen Haltepunkt Ramersdorf-Schießbergweg der S 13 sowie der Straßenbahn 62.

Die Stationen bieten die Möglichkeit eines direkten Umstiegs in die Seilbahn innerhalb des Verkehrsverbundes **mit nur einem Ticket**. Damit wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch für Autofahrer attraktiver. An den Stationen sind keine Park&Ride-Plätze vorgesehen, denn Pkws sollen möglichst gar nicht erst in die Stadt. Unerwünschter Autoverkehr wird zudem durch die Bewirtschaftung des Parkraums (Anwohnerparken) im Umfeld der Stationen vermieden.



## Ein besseres Angebot wird es nicht geben.

Bonn hat die Chance, als erste Stadt in Deutschland eine voll urbane Seilbahn zu bauen. Als „UN-Klimahauptstadt“ brauchen wir eine solche Innovation, und uns Bonner\*innen würde es guttun, wieder mit Stolz auf einen großen Entwicklungsschritt unserer Stadt verweisen zu können.

Schiefgehen kann eigentlich nichts, denn Detailplanung und Bau werden in den Händen eines der großen, erfahrenen Seilbahnhersteller liegen. Die Technik ist ausgereift und wegen vieler Anlagen in den Gebirgen und Millionenstädten weltweit bestens erprobt. Die Seilbahn wird eine Erfolgsgeschichte.



### Deshalb wollen wir die Seilbahn für Bonn:

- ✓ Weil sie eine echte Alternative für den Autoverkehr ist.
- ✓ Weil sie Schiene und Bus ideal ergänzt.
- ✓ Weil sie Klima und Natur schont.
- ✓ Weil sie sich leise und dezent bewegt.
- ✓ Weil sie kostengünstig und schnell gebaut ist.
- ✓ Weil sie zu uns und zur Klimastadt Bonn passt.

## Die Unterstützer

Die unterzeichnenden Verbände fordern die Verkehrswende und sind von der Seilbahn in Bonn überzeugt. Wir fordern die Stadt Bonn auf, die weiteren Schritte pro Seilbahn möglichst rasch und mit Nachdruck zu vollziehen.

Gleichzeitig muss die Seilbahn in einen parallel zu erarbeitenden „Masterplan Verkehrswende“ eingebunden werden, der vor allem den Fußgänger- und Radverkehr sowie den Umstieg auf Busse, Bahnen und Seilbahn fördert.

Auch in anderen Stadtteilen sind Innovationen notwendig!



Anwohner-Initiative Venusberg (AIV)