

# Planungsstand der Seilbahn für Bonn



*London*



*Berlin*



*Tiflis*



*La Paz*



**Bonn**

# Historie

**Bergbahn Venusberg wird gebaut**  
 Aufnahme 1949 - Wied. Schützenfestschützenvereins

BR  
 01.12.1949

Einmalige Tages- und kommenden Jahres...  
 200 Meter lang und wird nach etwa 100 Metern auf der Höhe von 125 Metern auf der Höhe von 125 Metern...  
 Die Stadt Bonn möchte den in der Stadt fließenden Verkehr umweltverträglicher und nachhaltiger gestalten. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP 2020) wird ein Konzept für ein integriertes verkehrssektoralübergreifendes Handlungskonzept vorgelegt, dessen Umsetzung dazu beitragen wird, die als Umweltverbund bezeichneten Verkehrsmittel Fuß, Rad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zu fördern und zu stärken. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr weiterhin zur Funktion der Stadt beitragen können.

**Verkehrsentwicklungsplan 2020**

Die Stadt Bonn möchte den in der Stadt fließenden Verkehr umweltverträglicher und nachhaltiger gestalten. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 (VEP 2020) wird ein Konzept für ein integriertes verkehrssektoralübergreifendes Handlungskonzept vorgelegt, dessen Umsetzung dazu beitragen wird, die als Umweltverbund bezeichneten Verkehrsmittel Fuß, Rad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zu fördern und zu stärken. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr weiterhin zur Funktion der Stadt beitragen können.

**ÖPNV-Verbindung Hindenburgplatz – Venusberg**

- Standseilbahn
- Zahnradbahn oder Luftseilbahn



Investitionen	Betrieb	Nutzeneffekte
2.250 T€/Jahr	3.370 T€/Jahr	6.910 T€/Jahr

**Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten**

**Investitionsempfehlung**  
 $N \geq K$  oder  $NKV \geq 1,0$



# Planungsraum Seilbahn



# Planungsanlass

Verkehrsentwicklung in Bonn: **kontinuierliche Steigerung des Verkehrsaufkommens** seit den 1970er in Bonn und speziell im Planungsraum

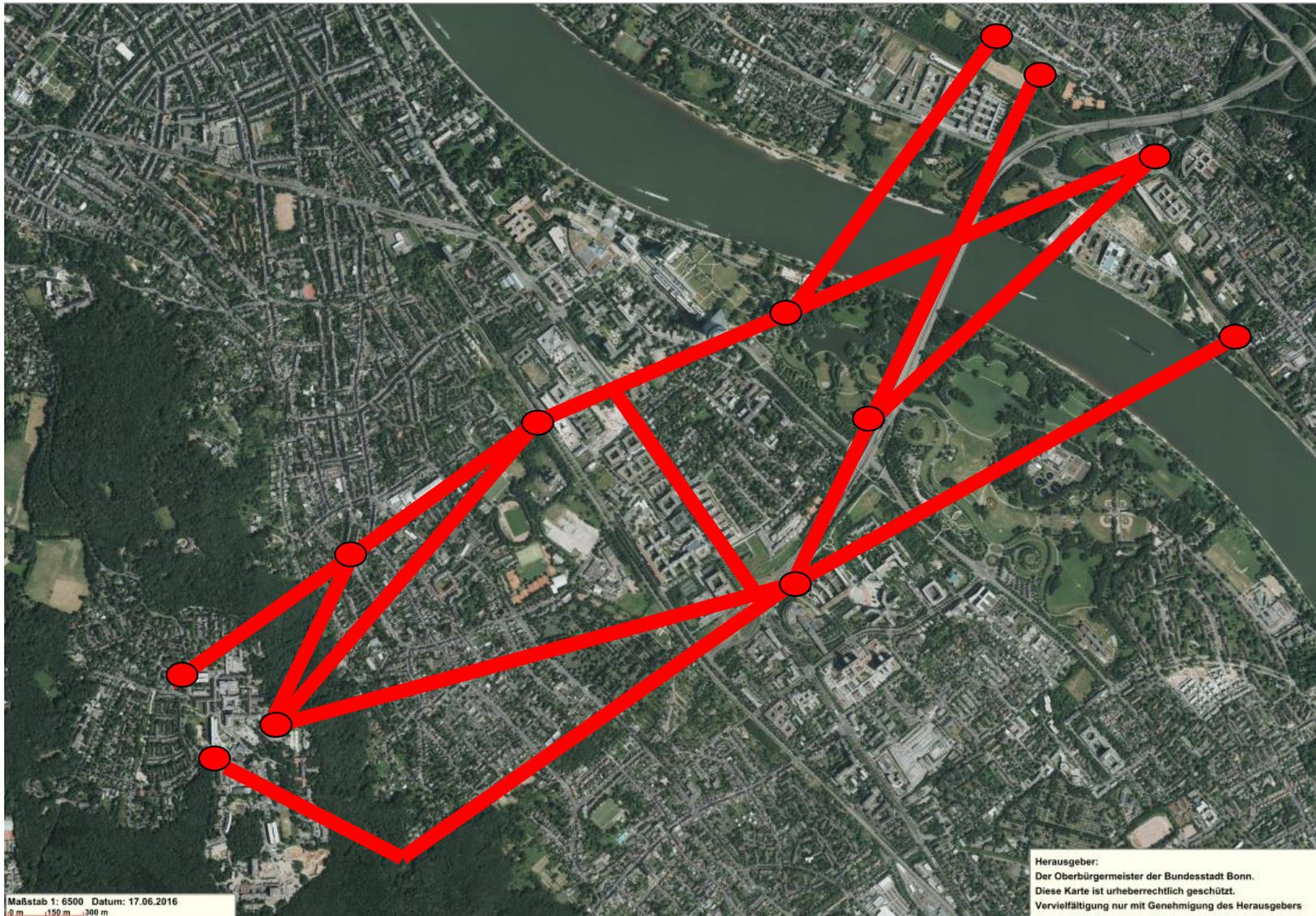
**Sondersituation Venusberg:** Möglichkeiten der Erreichbarkeiten eingeschränkt bzw. am Boden nicht mehr ausbaufähig

Weitere **Verkehrssteigerung unausweichlich**

**Planungserfordernis** zum Schutze der Anwohner/dem Wohl der Allgemeinheit

Seilbahn als einzige Lösung, Prüfung der Machbarkeit, der Trassenverläufe und der Ökonomie

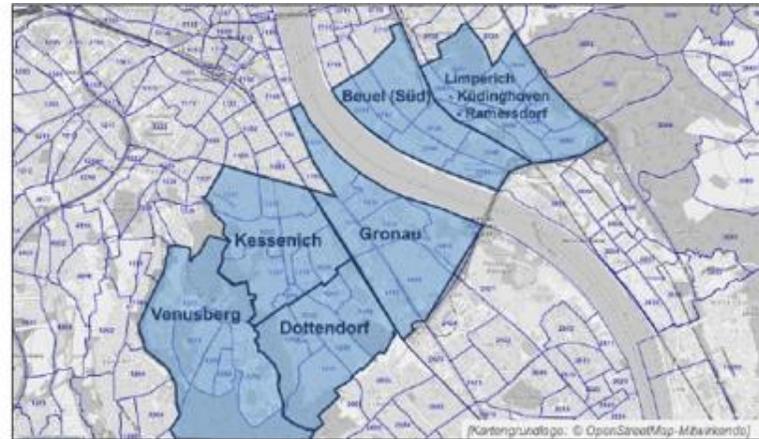
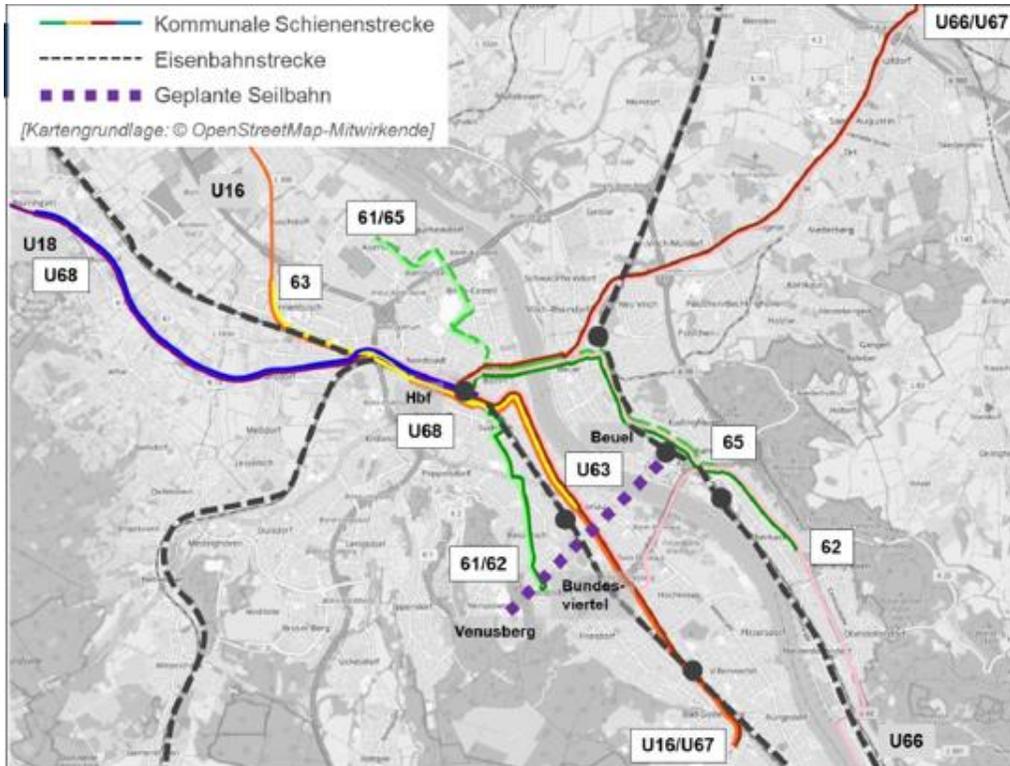
# untersuchte Trassenvarianten



# Vertieft untersuchte Trassenvarianten



# Einbindung der Seilbahn in das überregionale ÖPNV-Netz



- Strukturstarker Korridor
  - Bundesviertel und Beueler Süden mit hoher Arbeitsplatzdichte
  - Kessenich mit hoher Einwohnerdichte
  - Venusberg Universitätsklinikum mit hohen Patienten- und Besucherzahlen
- Starke ÖV-Verknüpfungen mit
  - Stadt- und Straßenbahn und
  - Schienenregionalverkehr (links- u. rechtsrhein.)

# Einbindung der Seilbahn ins ÖPNV-Netz in Bonn



# Einbettung in das zukünftige ÖPNV-Netz



# Kennndaten der Bonner Seilbahn



## • Vorhaben

- rd. 4.300 m Strecke
- 5 Stationen
- 95 Kabinen
- 2 Einseil-Umlaufbahnen / Stetigförderer
- Streckenführung orientiert sich soweit möglich an Straßenzügen
- 66 Mio. Euro Investitionen plus 30% Zuschlag aufgrund des bisherigen Planungsstands (*Preisstand 2019*)
- Bauzeit 1,5 Jahre

## • Betrieb

- 17 Std. Betriebszeit
- 10 Sitzplätze pro Kabine
- Kapazität 1500 - 1800 Pers./Std. u. Ri.

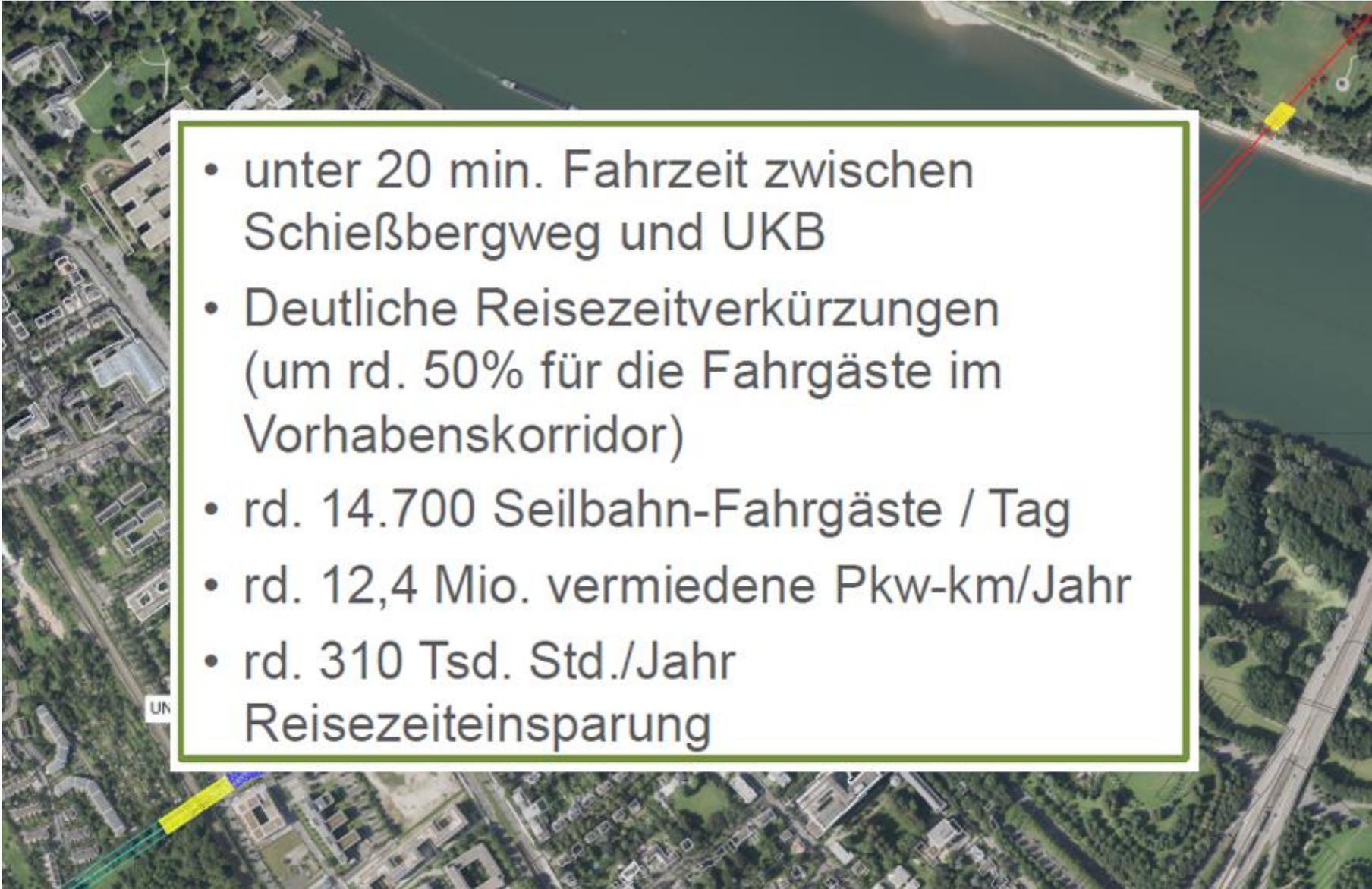
# Kennndaten der Bonner Seilbahn



- UN Campus – UKB (Kiefernweg)
  - Ohnefall: 22 Min Direktverbindung Linie 630 (neu 634)  
26 – 33 Minuten Verbindungen mit Umstieg
  - Mitfall: < 9 Minuten Seilbahn
- Schießbergweg/Ramersdorf – UKB (Kiefernweg)
  - Ohnefall: 40 – 48 Minuten (Schießbergweg)  
40 – 45 Minuten (Ramersdorf)
  - Mitfall: < 19 Minuten Seilbahn (Schießbergweg)

→ Deutliche Fahrzeitreduzierung

# Ergebnisse der Standardisierten Bewertung

- 
- unter 20 min. Fahrzeit zwischen Schießbergweg und UKB
  - Deutliche Reisezeitverkürzungen (um rd. 50% für die Fahrgäste im Vorhabenskorridor)
  - rd. 14.700 Seilbahn-Fahrgäste / Tag
  - rd. 12,4 Mio. vermiedene Pkw-km/Jahr
  - rd. 310 Tsd. Std./Jahr Reisezeiteinsparung

# Ergebnis Standardisierte Bewertung 2021



$$\text{NKV} = 1,6$$

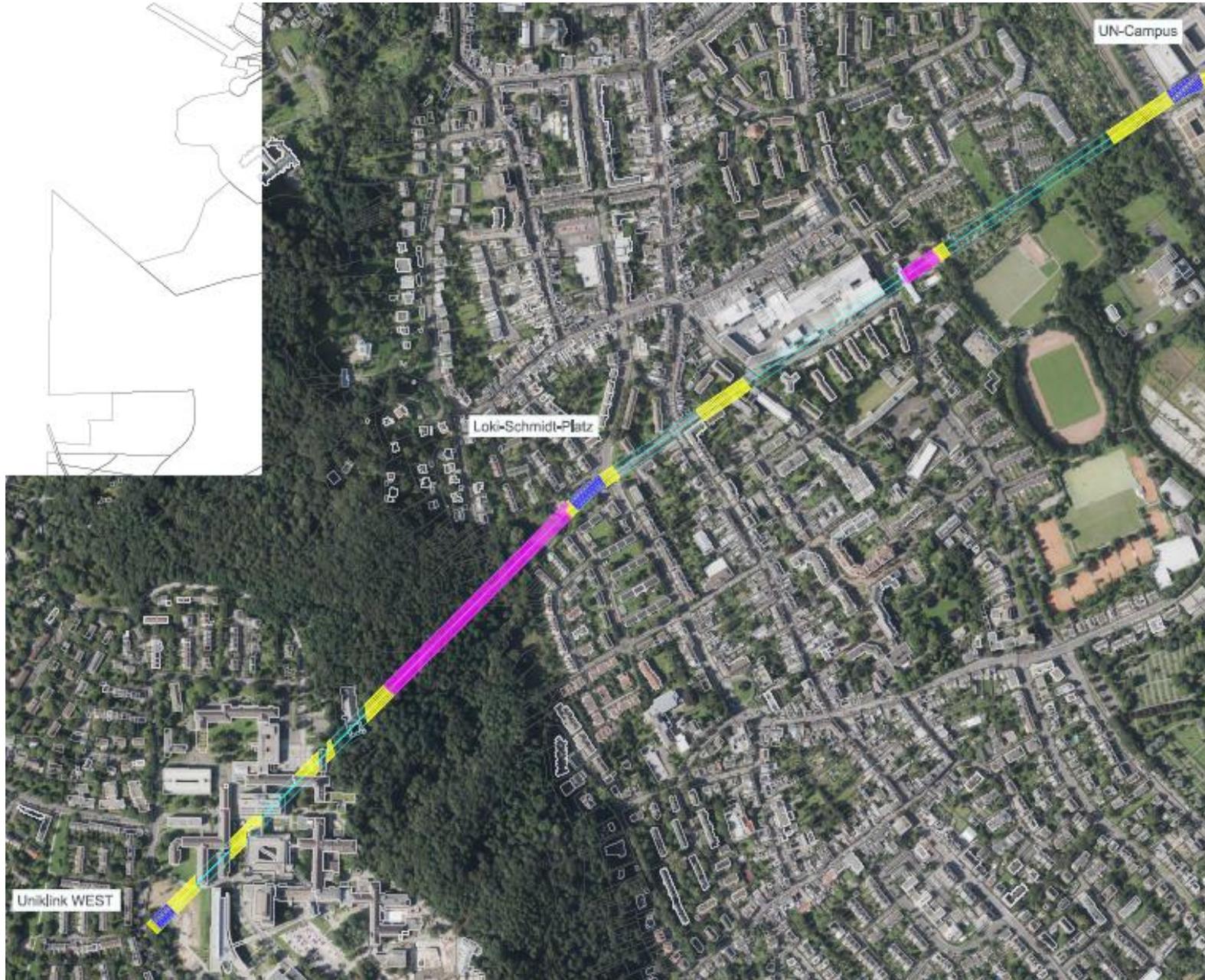
- Das Projekt ist volkswirtschaftlich rentabel
- und damit **förderwürdig**.



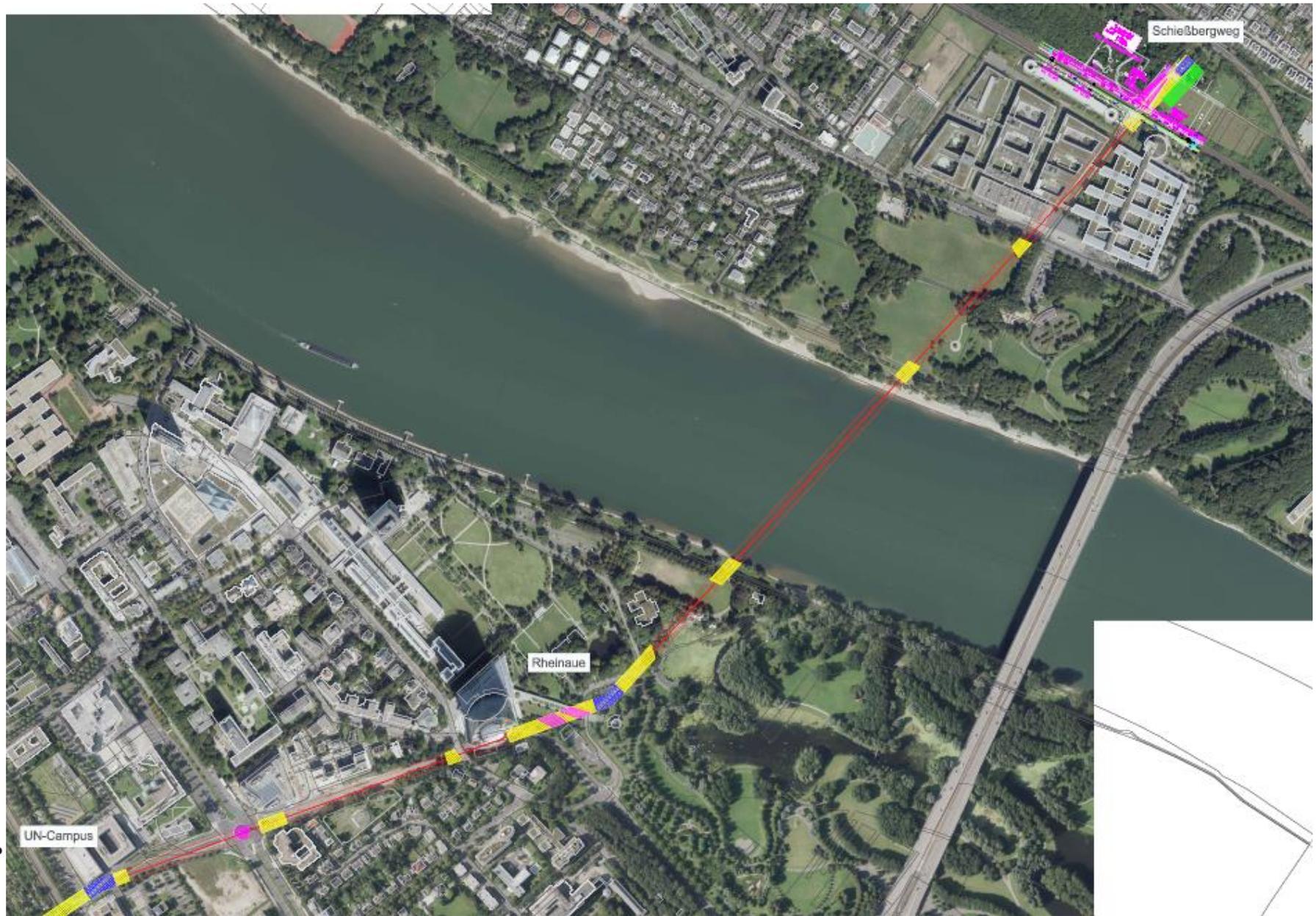
## Folgekosten

- Kurzfristig: 0,8 Mio.€/Jahr
- Mittelfristig: 1,1 Mio.€/Jahr
- Langfristig: 2,1 Mio.€/Jahr

# Trassenführung Uniklinik-West bis UN-Campus



# Trassenführung UN-Campus bis Schießbergweg



# Die weiteren Realisierungsschritte



# Die weiteren Realisierungsschritte



Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit