



Eine Seilbahn soll Teil des Bonner ÖPNV werden – in komfortablen Kabinen könnten die Fahrgäste am Posttower vorbei über den Rhein oder auf den Venusberg schweben.

Bitte alle einsteigen

Bund und Land geben die Zusage zur Finanzierung einer Seilbahn im Nahverkehr der Stadt Bonn. Jetzt muss die Stadtpolitik das innovative Verkehrsprojekt zügig vorantreiben.

DIE SEILBAHN wollen eigentlich alle. Die großen, in Bonn ansässigen internationalen Konzerne Telekom und Deutsche Post mit mehreren Zehntausend Beschäftigten, das Uniklinikum als weiterer großer Arbeitgeber und auch die Industrie- und Handelskammer IHK, die das örtliche Gewerbe und Unternehmen vertritt – alle sprechen sich offensiv für einen Seilbahnbau quer über die staugeplagte ehemalige Bundeshauptstadt aus. Bonns Straßen sind überlastet; ein Ausbau der Straßeninfrastruktur ist nicht gewollt und schon allein aus Platzgründen nicht möglich. Von dem neuen Verkehrsmittel erhoffen sich die Unternehmen, dass ihre Beschäftigten im Berufsverkehr schneller vorankommen.

Im Rat der Stadt sieht es ähnlich aus. Die von Oberbürgermeisterin Katja Dörner (Grüne) angeführte Koalition möchte die Seilbahn in das Netz des städtischen ÖPNV einbinden und hat dabei selbst die Oppositionsfraktionen aus CDU und FDP hinter sich. Auch die engagierte Zivilgesellschaft befürwortet die urbanen Seilbahnpläne: Elf Umwelt- und Verkehrsverbände – vom ADFC, BUND über Nabu und VCD bis zum AstA der Universität – sprechen sich in einem Bündnis pro Seilbahn aus.

In einer Musterkabine konnten die Bonnerinnen und Bonner schon mal Platz nehmen. Die Stadt hatte an den ersten beiden Apriltagen auf dem zentralen Münsterplatz zum Infomarkt eingela-

den. Alle Bürger*innen sollten erfahren, was das neue Verkehrsmittel ihnen bringt. „Die Seilbahn ist ein Meilenstein für die Verkehrswende“, sagte die Oberbürgermeisterin bei der Eröffnung der Veranstaltung und zählte die Vorteile auf: 12 Millionen Autokilometer könnte die Seilbahn jährlich einsparen, Lärm und Feinstaubbelastungen reduzieren, die Lebensqualität erhöhen und der Stadt helfen, die Klimaziele zu erreichen.

Schon vor etlichen Jahren hatten die Verkehrsplaner der Stadt begonnen, in öffentlichen Versammlungen und Bürgerdialogen die Machbarkeitsstudie und mögliche Trassen mit der Bevölkerung zu diskutieren. In den Stadtteilen, über die die Seilbahn schweben soll, hatte

sich Widerstand formiert. Auch deshalb hatte die Stadt geplant, die Bonner*innen in einem Ratsbürgerentscheid über die Seilbahn abstimmen zu lassen. Diesen Schritt hat die Kölner Bezirksregierung aus juristischen Gründen kürzlich untersagt. Jetzt muss die Stadt selbst entscheiden und setzt auf Information und Dialog. Auf dem Infomarkt waren alle mit Ständen vertreten: Neben den vielen Befürwortern trommelt auch die Initiative „Bonn bleibt seilbahnfrei“ laut – tatsächlich ist sie aber eine Minderheit.

„Eigentlich dürfte nichts schiefgehen. Die Akzeptanz in der Stadt ist groß und die Politik ist sich bei diesem zukunftsweisenden Infrastrukturprojekt einig wie selten“, sagt Karl-Heinz Rochlitz, VCD-Aktiver und Sprecher des Pro-Seilbahn-Bündnisses der Umweltverbände. „Jetzt muss die Stadt engagiert und zügig vorangehen. Sie braucht eine Person, die für das Projekt brennt, die mit den Bürger*innen spricht, Bedenken ausräumt und die Planung federführend in die Hand nimmt.“

Das ist der Plan

Die Stadt möchte eine Seilbahnlinie von der rechten Rheinseite im Osten nach Westen über den Fluss auf den linksrheinischen Venusberg zur Uniklinik bauen. Die Strecke ist 4,3 Kilometer lang und die Fahrtzeit soll 19 Minuten betragen. Die Gondeln für jeweils zehn Personen verbinden optimal vier der fünf Schienenstrecken, die in Nord-Süd-Richtung durch Bonn führen.

An fünf Stationen sollen die Fahrgäste von Straßenbahnen und Zügen zu- oder umsteigen oder direkt vor der Tür ihres Arbeitsplatzes landen, zum Beispiel am Posttower oder am neuen UN-Campus. Fahrräder rollen in die Kabinen barrierefrei hinein, genauso wie Kinderwagen und Menschen mit Rollstühlen. Die Seilbahn überwindet Geländesprünge, überspannt Hindernisse und beansprucht kaum Platz. Sie ist in Betrieb leise, sehr sicher und verbraucht kein Benzin; die Stadt kann sie mit klimafreundlichem Strom betreiben. Die Passagiere benötigen lediglich ein Bus- oder Bahnticket – und schon kann eine

Fahrt mit wunderbarer Aussicht losgehen. Einen Fahrplan brauchen sie sich nicht zu merken, weil die 95 Kabinen auf dem Seil hintereinander durchgehend fahren. Neben den Vorteilen für den Berufsverkehr wäre es eine Attraktion für Einheimische und Besucher*innen, am Wochenende über das schöne Rheintal zu schweben oder zum Wandern hinauf in den Kottenforst zu gondeln.

Selbstverständlich müssen auch die Einwände der Bürger*innen in den unter der Seilbahn liegenden Straßen ernst genommen und von der Stadt moderiert werden. Die Bewohner*innen befürchten, dass Seilbahnmasten ihnen die Aussicht verstellen oder Schatten werfen. Sie haben Sorge, dass man ihnen aus den Kabinen in die Gärten schauen könnte oder dass die beständig über ihre Köpfe huschenden Gondeln ihren Frieden stören. Es sind nur wenige Häuser direkt betroffen, aber auch eine Schule und ein Spielplatz. Hier muss die Stadt Lösungen finden. Naturschutzprobleme für den Venusberghang scheinen unbegründet, müssen aber geprüft werden. Sie werden aber ebenso vehement vorgetragen wie die in den Augen der Seilbahngegner nicht vertretbaren Kosten und Risiken des späteren Betriebs.

Technisch möglich – volkswirtschaftlich sinnvoll

Die Stadt als Befürworterin der Seilbahn hat für den Betrieb und die verkehrliche Auslastung eine solide Kosten-Nutzen-Analyse erstellen lassen. Weil eine Seilbahn weniger bauliche Eingriffe erfordert als jedes andere Verkehrsmittel am Boden oder im Untergrund, kostet sie nur einen Bruchteil konkurrierender Lösungen und wäre – nach Abschluss des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens – in einem bis anderthalb Jahren aufgestellt und fahrbereit. Aufgrund der sehr positiv ausgefallenen Wirtschaftlichkeitsanalyse hat das Verkehrsministerium NRW den Seilbahnbau in Bonn in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen und am 9. März 2022 ohne Gegenstimmen durchgewinkt. Damit ist der Weg für Fördermittel frei. Bund und Land haben in Aussicht gestellt, 95 Prozent

der Investitionskosten zu übernehmen. Diese beziffert die Stadt mit 60 bis 70 Millionen Euro. Bei reibungslosem Verlauf der Planungs- und Bauprozesse könnte die Seilbahn 2026 in Betrieb gehen.

„Wir begrüßen ausdrücklich den Plan, in Bonn eine Seilbahn zu bauen“, sagt Rainer Bohnet, VCD-Vorsitzender für Bonn, Rhein-Sieg und Ahr. „Jetzt muss die Stadt schnellstens das erforderliche Planfeststellungsverfahren beschließen und die Maßnahmen einleiten. „Entscheidend wird sein, wie der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern verläuft“, sagt Bohnet. Der VCD hofft, dass nicht endlose Klagen den Seilbahnbau verzögern. „Wir können der Stadt nur raten, dass sie die Einwände möglichst frühzeitig bespricht und den Bürger*innen, die sich Sorgen um den Wertverlust ihrer Häuser machen, entgegenkommt.“

Wird es Bonn gelingen, den Weg frei zu machen für die erste urbane Seilbahn in Deutschland, die in ein ÖPNV-Netz eingebunden ist? Der Stadt mit den vielen internationalen Organisationen und Unternehmen wird oft Provinzialität nachgesagt – hier könnte sie Trendsetterin sein. Ein Blick ins Ausland zeigt: Urbane Seilbahnen fahren mit großem Erfolg in Bogota oder La Paz. In Paris baut die Firma Doppelmayr eine Seilbahn, die im Jahr 2025 in Betrieb gehen wird, Reisezeiten verkürzt und Lücken zwischen Metro, Straßenbahn und Bus schließen wird. Wollen wir weg vom Öl, weniger Autos in der Stadt und mehr Platz für Menschen haben, brauchen wir die Verkehrswende. Sie wird das Bild unserer Städte verändern. Seilbahnen könnten dazugehören.

UTA LINNERT

Informationen

Die Stadt:

www.bonn.de/seilbahn

Die Initiativen Pro Seilbahn:

www.seilbahnbonn.de

Der Protest:

www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de