

Vortrag bei VCD-Bundeskongress am 7.11.2026

von Karl-Heinz Rochlitz

Übersicht

1. Warum überhaupt eine „urbane Seilbahn“?
2. Wann ist eine urbane Seilbahn sinnvoll?
3. Warum ist eine Seilbahn gerade in Bonn sinnvoll?
4. „Seilbahn für Bonn: JA!“ – wichtige Schritte zur Seilbahn
5. Aktueller Verfahrensstand
6. Bewertung – Wie geht es weiter?

1. Warum überhaupt eine „urbane Seilbahn“? (1)

Eine Seilbahn ist sozusagen eine „Straßenbahn in der Luft“ (1S) oder eine „Stadtbahn in der Luft“ (3S).

Als „urbane Seilbahn“ ist sie voll in den ÖPNV integiert. Man kann sie ohne Aufpreis mit den üblichen ÖPNV-Tickets, auch mit dem Deutschland-Ticket, nutzen.



Foto: fairkehr/Volker Lannert

Die ÖPNV-Integration ist Voraussetzung für die Förderung der Seilbahn-Infrastruktur

- durch den Bund mit bis zu 70%;
- durch das Land mit bis zu 25%.

Seilbahn für Bonn JA!

1. Warum überhaupt eine „urbane Seilbahn“? (2)

Eine Seilbahn ist sozusagen eine „Straßenbahn in der Luft“ (1S) oder eine „Stadtbahn in der Luft“ (3S).

Vorteil: Sie überfährt Hindernisse wie Flüsse, Schienenstrecken und breite Straßen und kann Höhenunterschiede überwinden – immer auf direktem Weg.



Foto: fairkehr/Volker Lannert

Sie fährt zwar relativ langsam (in Bonn geplant max. 6 m/sec), das aber bis auf die Stationen kontinuierlich, „staufrei“.

Nachteil des „Oben-drüber-Fahrens“ in „Ebene +2“: Am Boden, im Straßenverkehr, muss sich für eine Verkehrswende nichts ändern.

Seilbahn für Bonn JA!

1. Warum überhaupt eine „urbane Seilbahn“? (3)

Vorteile beim Bau:

- Verkehrstechnisch ist eine Seilbahn einfacher zu realisieren als kommunale Schienenverkehrsstrecken:
  - Geringerer Platzbedarf, nur für Stationen und Masten;
  - keine Querung anderer Verkehrswege (keine Abbiegeverkehre, keine Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern) und von Versorgungs-Infrastrukturen.
- Kostengünstiger und schneller zu errichten;
- ideales E-Verkehrsmittel ohne Akkus mit „Strom aus der Steckdose“;
- weniger Personal, stressfreiere Arbeitsplätze.

2. Wann ist eine urbane Seilbahn sinnvoll?

Der Bau einer urbanen, voll in den kommunalen ÖPNV eingebundenen Seilbahn ist nur in folgenden Fällen sinnvoll:

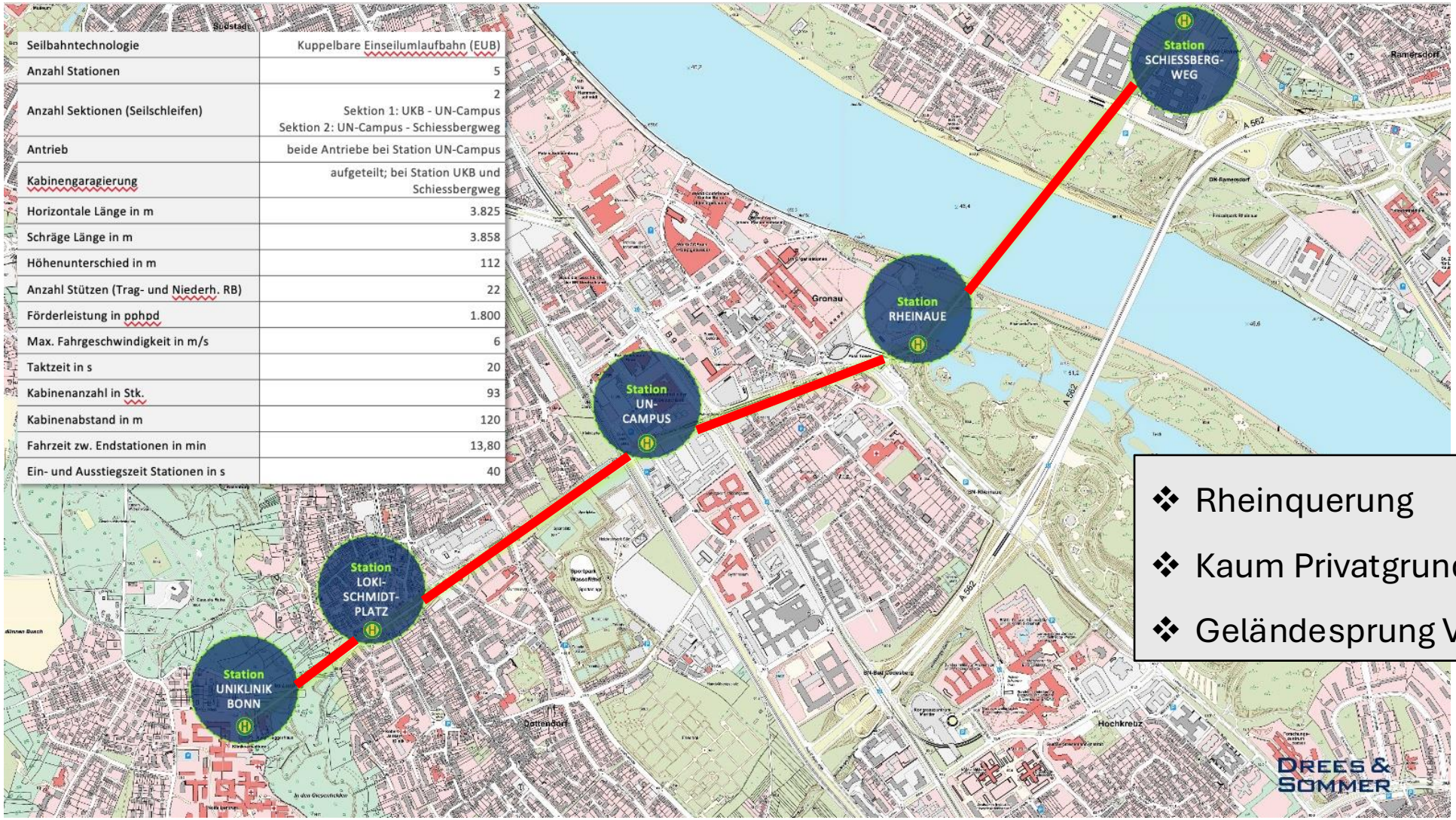
- ✓ Relativ kurze Strecken, denn sie fährt nicht schnell (max. 21,6 km/h);
- ✓ relativ wenige Stationen (jede Auskupplung = Verzögerung);
- ✓ sehr hohes, kontinuierliches Fahrgastaufkommen an jeder Station;
- ✓ „Überschweben“ von Hindernissen als Vorteil;
- ✓ möglichst keine Windanfälligkeit (3S besser als 1S);
- ✓ noch ungeklärte Betroffenheitsproblematik (Überschweben von Privatgrundstücken, Einblicke).

Eine Seilbahn braucht speziell geeignete Trassen!

Seilbahn für Bonn JA!

Bonns ideale Seilbahntrasse (1)

Seilbahntechnologie	Kuppelbare Einseilumlaufbahn (EUB)
Anzahl Stationen	5
Anzahl Sektionen (Seilschleifen)	2 Sektion 1: UKB - UN-Campus Sektion 2: UN-Campus - Schiessbergweg
Antrieb	beide Antriebe bei Station UN-Campus
Kabinengaragierung	aufgeteilt; bei Station UKB und Schiessbergweg
Horizontale Länge in m	3.825
Schräge Länge in m	3.858
Höhenunterschied in m	112
Anzahl Stützen (Trag- und Niederh. RB)	22
Förderleistung in pphpd	1.800
Max. Fahrgeschwindigkeit in m/s	6
Taktzeit in s	20
Kabinenanzahl in Stk.	93
Kabinenabstand in m	120
Fahrzeit zw. Endstationen in min	13,80
Ein- und Ausstiegszeit Stationen in s	40



- Rheinquerung
- Kaum Privatgrundstücke
- Geländesprung Venusberg

Seilbahn für Bonn JA!

Bonns ideale Seilbahntrasse (2)



Günstiger als eine Brücke



Abriß an der Nordbrücke 2026

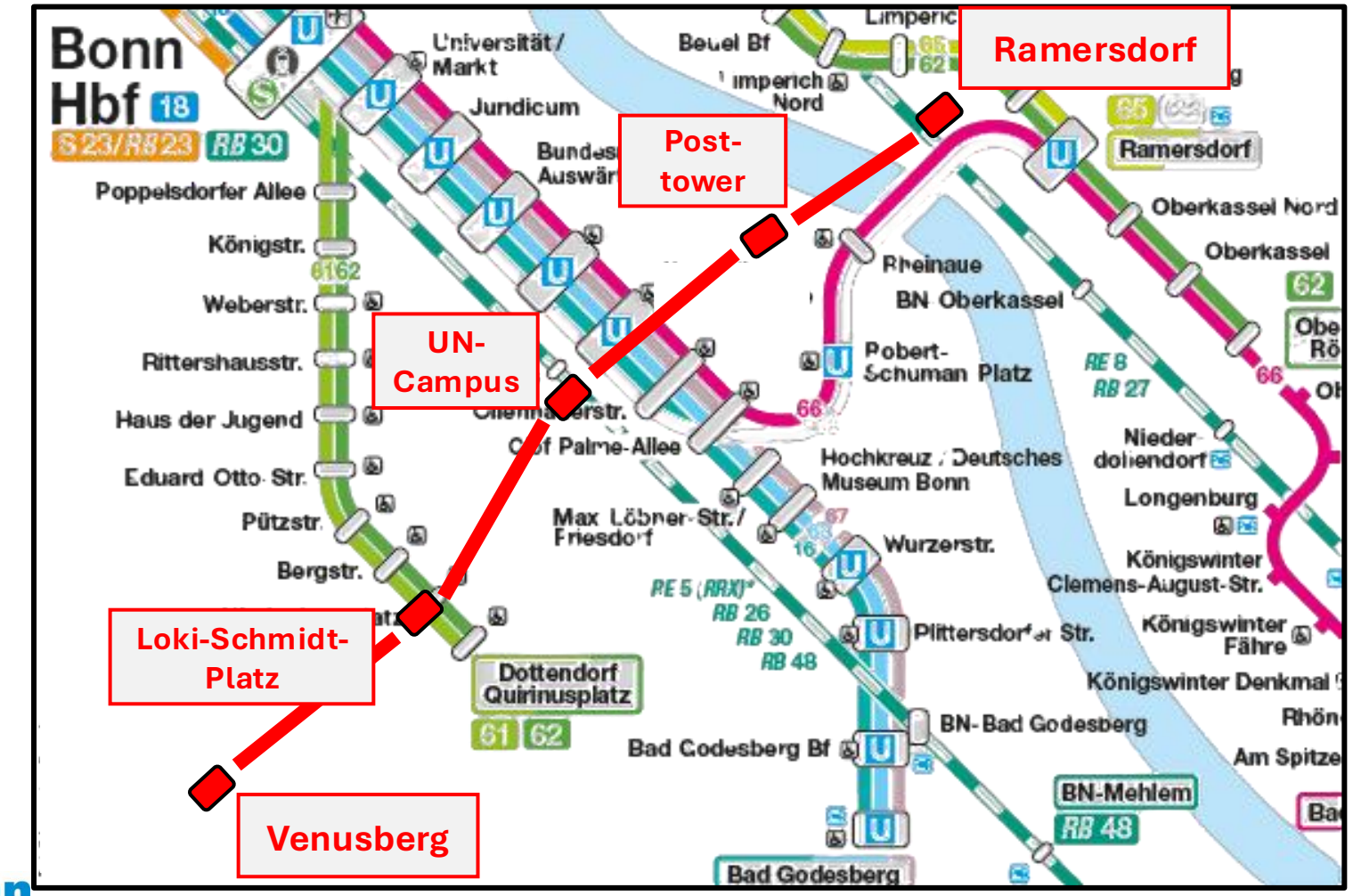
Bonns ideale Seilbahntrasse (3)





Seilbahn für Bonn JA!

Bonns ideale Seilbahntrasse (4)



Optimale Verknüpfung von vier Schienen-strecken:

- RB27, später S13
- Strab 62
- RE5, RB26, RB30, RB48
- Strab 61/62
- Stadtbahn 16/63/66 suboptimal

+ Bypass zu Hbf/ZOB

Seilbahn für Bonn JA!

Seilbahn für Bonn: JA! (1)

Gemeinsame Initiative von inzwischen zwölf Umweltverbänden und –gruppierungen

Nahezu die gesamte Umweltszene **FÜR** ein Infrastrukturprojekt!

adfc Bonn/Rhein-Sieg
BUB Bürgeraktion Umweltschutz Bonn
AStA Universität Bonn
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND FRIENDS OF THE EARTH GERMANY
PARENTS 4 FUTURE BONN
VCD Mobilität für Menschen.
Lebenswerte Region Bonn|Siebengebirge e.V.
VF VERKEHRS FORUM Bonner Bürgerinitiativen
NABU
HEALTH FOR BONN FUTURE
Anwohner-Initiative Venusberg (AIV)





Seilbahn für Bonn JA!

Seilbahn für Bonn: JA! (2)

GENERAL-ANZEIGER V-VI-VII BONN Samstag/Sonntag, 28./29. Oktober 2017

Okt. 2017

Seilbahn-Befürworter drücken aufs Tempo

Neun Verbände und Initiativen fordern Bau der Trasse zwischen Venusberg und Ramersdorf bis 2020

VON STEFAN KNOPP

BONN. Im Oktober wurde der Bonner Planungsausschuss mit einer Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau einer Seilbahn zwischen Venusberg und Ramersdorf beauftragt. Mit einem Ergebnis rechne man aber frühestens Ende 2018, bemängelte Johannes Frech vom ADFC bei einem Pressegespräch zum Thema am Donnerstag im Kessenicher Lindenhof. „Wir wollen, dass alles ein bisschen schneller geht." Er koordiniert neun Verbände und Initiativen, die das Projekt Seilbahn unterstützen, um den Autoverkehr in Bonn zu verringern. Sie fordern eine Umsetzung innerhalb der nächsten drei Jahre.

Denn von dem Ergebnis der Analyse hängt wesentlich ab, ob man überhaupt in eine Planung übergehen kann. Die Befürworter sehen jedenfalls nur Vorteile: Die Seilbahn sei ökologisch sinnvoll und motiviere durch die Anbindung an die beiden Nord-Süd-Bahnverbindungen auf beiden Rheinseiten auswärtige Pendler, vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr zu wechseln. An der S13-Haltestelle Ramersdorf und am Bahnhalt UN-Campus könnten sie bequem in die Seilbahn umsteigen.

Weiterhin werde der ÖPNV auf den Venusberg entlastet – Karl-Heinz Rochlitz vom VCD machte aber klar, dass man keine Reduzierung der Busverbindungen zum Universitätsklinikum auf dem Venusberg erreichen wolle. Es gehe darum, mit einem innovativen Konzept den Autoverkehr zu reduzieren, wofür zum Beispiel mit Park-and-Ride-Parkplätzen und einem passenden ÖPNV-Netz auch die Rahmenbedingungen stimmen müssten. Das, sagte Annette Quadflieg vom ADFC, erreiche man nicht mit mehr Kreisverkehren, wie es die Seilbahngegner fordern. Deren Argumente zu CO_2-Ausstoß, angeblich geschönten Zahlen und unpassenden Richtwerten in der bereits erstellten Machbarkeitsstudie hielten die Befürworter für aus der Luft gegriffen.

Gundolf Reichelt von der Bürgerinitiative „Bonn bleibt Seilbahnfrei" war auch zum Termin gekommen und diskutierte vorher eifrig mit dem Bundestagsabgeordneten Ulrich Kelber. Der unterstützt das Seilbahnprojekt als Mittel gegen „Bonns großes Problem": „Die Verkehrsinfrastruktur hat nicht mit der Bevölkerungsentwicklung Schritt gehalten." Er sehe auch eine Weiterführung den Ennert hinauf nach Roleber zum neuen Wohngebiet auf dem Gelände der ehemaligen Landwirtschaftskammer.

Eine Verlängerung Richtung Röttgen, um den Pendlerverkehr von der Autobahn aufzufangen, sei zunächst nicht vorgesehen, sagte Rochlitz. „Es ist erst mal wichtig, dass wir den Fuß in die Tür kriegen." Gemeint war, dass man für den Bau Landesmittel beantragen will - ohne die wird es laut der FDP-Landtagsabgeordneten Franziska Müller-Rech keine Seilbahn geben, Bonn hat das Geld dafür nicht. Auch sie unterstützt das Projekt. Die Seilbahn könne ein neues Wahrzeichen für Bonn werden, sagte sie. Warum sollte in Bonn ein Verkehrskonzept erfolgreich sein, das in vielen anderen Städten gefloppt ist? „In Europa gibt es bisher keine Seilbahn, die in den öffentlichen Personennahverkehr integriert ist", erklärte Quadflieg. Das gelte sowohl für die Anbindung an das Nord-Süd-Schienennetz rechts- und linksrheinisch als auch für die Nutzung mit dem VRS-Ticket.



„Ja zur Seilbahn für Bonn" fordern Sprecher von neun Verbänden und Initiativen sowie der Bundestagsabgeordnete Ulrich Kelber (hinten). FOTO: WESTHOFF

Seilbahn-Befürworter

Neun Bonner Verbände und Initiativen sind dafür, dass eine Seilbahn zwischen dem Venusberg und dem rechtsrheinischen Ramersdorf entsteht, um die Verkehrssituation auf den Straßen zu verbessern:

- ADFC Bonn/Rhein-Sieg;
- Verkehrsclub Deutschland Bonn/Rhein-Sieg/Ahr (VCD);
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Kreisgruppe Bonn;
- Verkehrsforum Bonner Bürgerinitiativen;
- Anwohnerinitiative Venusberg (AIV);
- Lebenswerte Region Bonn-Siebengebirge e.V;.
- Allgemeiner Studierenden Ausschuss der Uni Bonn (AStA);
- Bürgeraktion Umweltschutz Bonn;
- Naturschutzbund Deutschland Kreisgruppe Bonn (Nabu). *kpo*

Ziel unserer Pro-Seilbahn-Initiative:

- Raschestmögliche Realisierung des Seilbahnprojekts;
- Unterstützung der Stadtpolitiker und Stadtverwaltung, aber auch kritische Diskussionsbegleitung;
- Koordination mit anderen Stakeholdern: UKB, sogar IHK;
- mehrere öffentliche „Bürgerdialoge" 2016/17 führen 2017 zur **positiven Machbarkeitsstudie**.

Seilbahn für Bonn JA!

Seilbahn für Bonn: JA! (3)

Herausforderung 2021/22: Ein Ratsbürgerentscheid

- Solche Bürgerentscheide gingen damals meist negativ aus. Untersagung durch die Bezirksregierung Köln wegen Planfeststellung.

Infomarkt Seilbahn auf dem Münsterplatz am 1./2. April 2022,

- unter Beteiligung aller Gruppen, auch einer gegen die Seilbahn.



Bürgerdialog zur Seilbahn.

Dokumentation: Infomarkt zur Seilbahn Bonn

Seilbahn für Bonn: JA! (4)

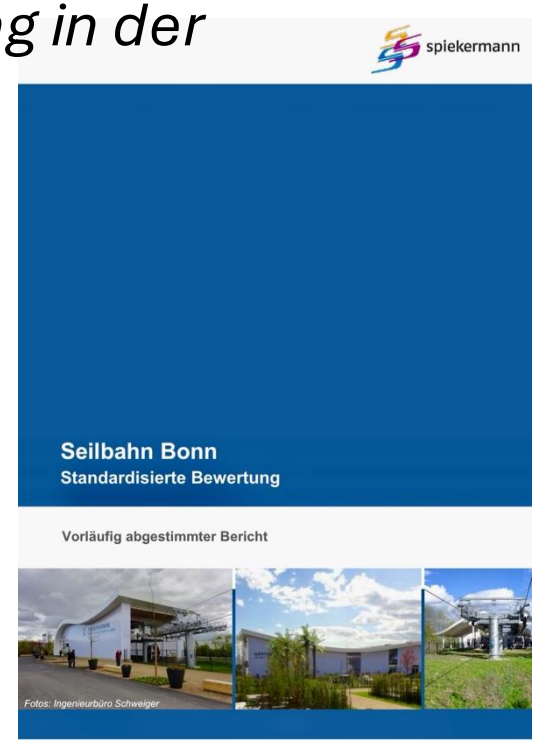
Prinzipiell positiv: relativ viel Bürgerbeteiligung (Aktionen auch 2024 und 2026)

- ❖ Unsererseits relativ regelmäßige Inforunden mit der Stadtverwaltung, *aber ohne wichtige Erkenntnisse zur konkreten (internen) Planung in der Stadtverwaltung*
- ❖ Schleppender Verlauf: Start 2015 – erst nach über sechs Jahren nächster entscheidender Schritt:

„Standardisierte Bewertung – vorläufiger Bericht“

durch das Büro Spiekermann am 25.1.2022:

Kosten-Nutzen-Indikator 2,1 (1,6 bei 30% Verteuerung)



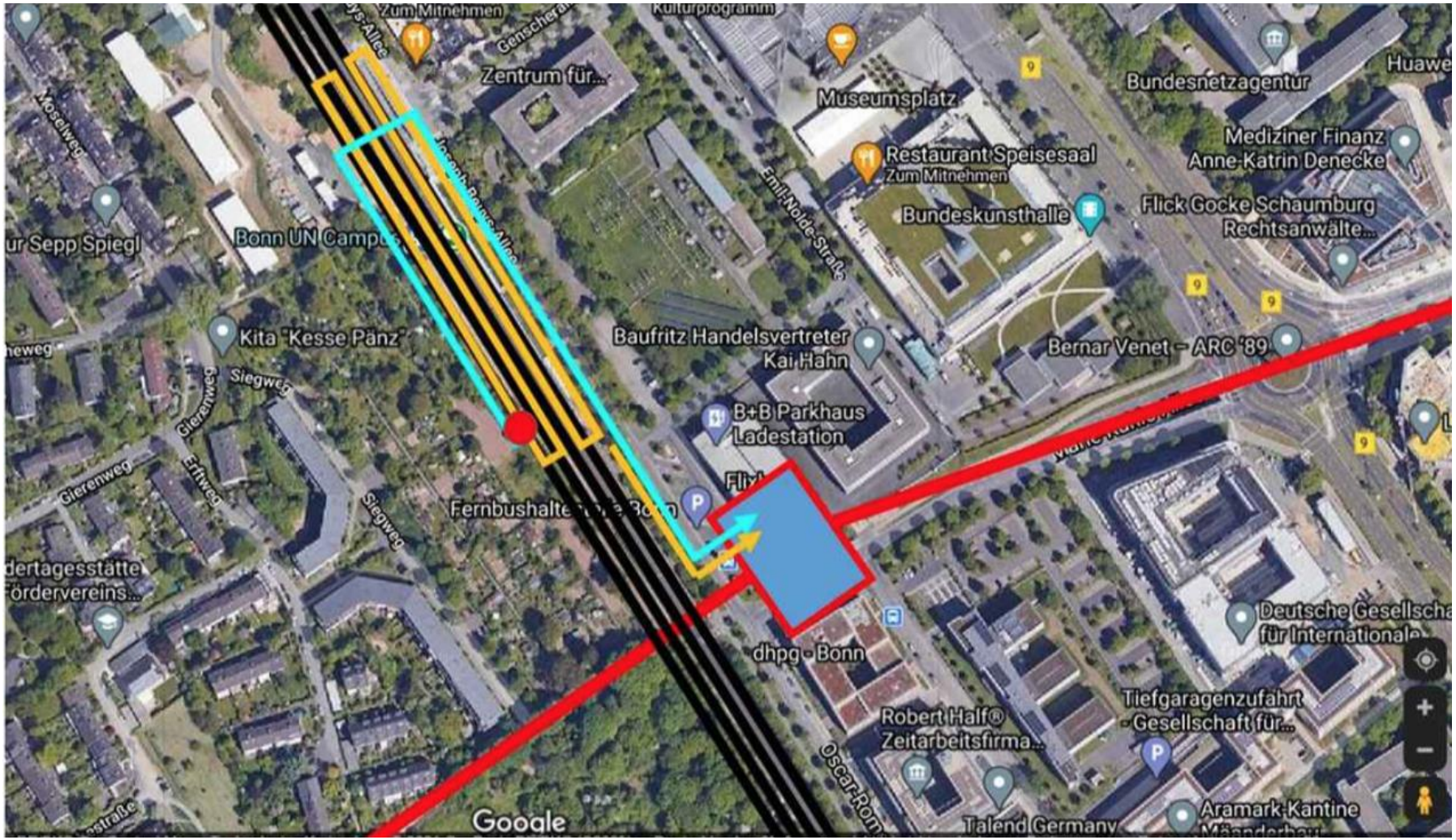
Seilbahn für Bonn: JA! (5)

Arbeit seit Jahren – Probleme ansprechen:

- ❖ Primär bessere Umsteigesituationen, vor allem an der zentralen Haltestelle „UN Campus“ (Rampenlösung)
- ❖ Ramersdorf-West (rechtsrh.): Endpunkt der Seilbahn ist nicht ideal, Verlängerung bis Ramersdorf-Stadtbahn wäre besser
- ❖ Station auf dem Venusberg/am Universitätsklinikum erfordert Ringbus-System (autonom?)
- ❖ Station „Loki-Schmidt-Platz“ erfordert wie „Posttower“ eine attraktive, ins Umfeld integrierte Gestaltung
- ➢ Bisher wenig Akzeptanz/Verständnis bei Stadtverwaltung

Seilbahn für Bonn JA!

Seilbahn für Bonn: JA! (6)



An der Station „UN Campus“ braucht es eine Rampen-lösung, von den Bahnsteigen hinauf zur Seilbahn!

Aktueller Verfahrensstand (1)

Häufig Wechsel der Planungszuständig-keiten in der Stadtverwaltung.

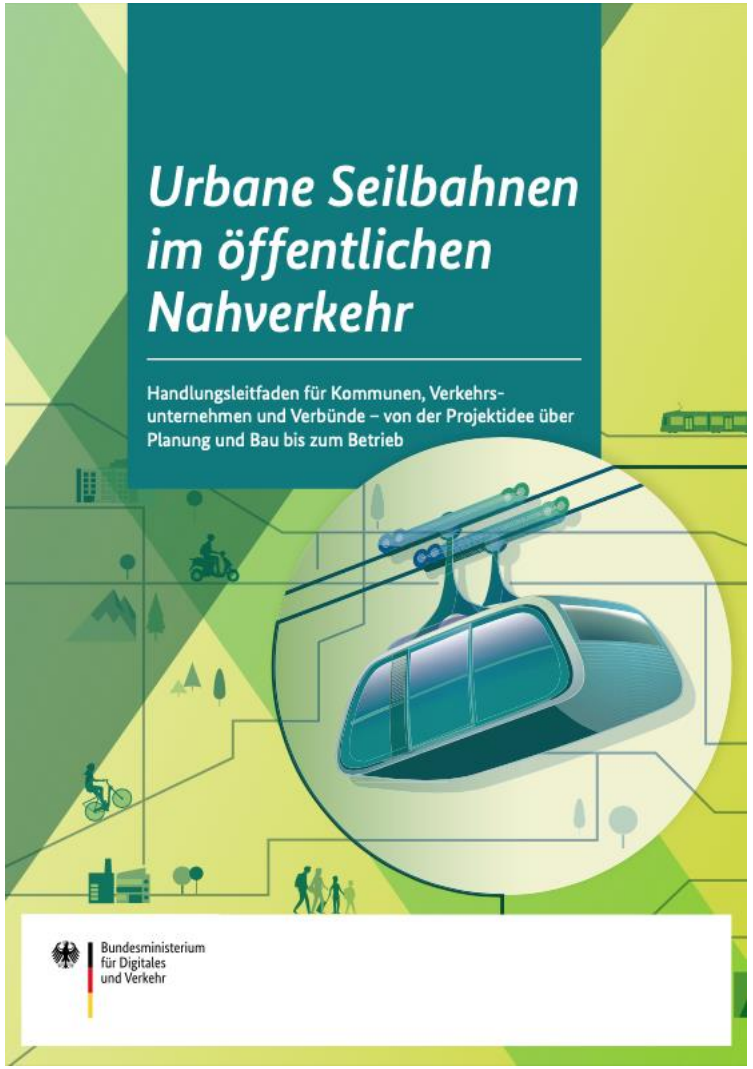
Wohl angesichts schlechter Erfahrungen mit dem Großprojekt „Beethovenhalle“ beauftragt die Stadt im Juni 2025 einen

„Projektsteuerer“:

Drees & Sommer

Erste Ergebnisse im März 2026:

- Drastische Verteuerung
- Verzögerung um zwei bis drei Jahre



Seilbahn für Bonn JA!

Aktueller Verfahrensstand (2)

AKTUELLER PROJEKTSTAND

Ausgangssituation und Optimierung Trassenverlauf

WESENTLICHE OPTIMIERUNGEN

- Optimierung Stationsstandort im Bereich Schießbergweg: Keine Überquerung vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI)
- Optimierung Stationsstandort im Bereich Rheinaue: Verschiebung der Station in süd-östliche Richtung
- Optimierung Stationsstandort im Bereich UKB: Verlegung der Station auf den Bereich der nord-östlich gelegenen Parkfläche
- Verschiebung der Trasse in südliche Richtung entlang Franz-Josef-Strauß-Allee für optimierte Stützenstandorte
- Die Garagierung wird aufgeteilt auf zwei Stationen (UKB & Schießbergweg)

WESENTLICHE POTENZIALE UND VORTEILE

- Die Betroffenheit der Armaturenstation (Gasleitung) im Bereich Rheinaue wird reduziert (geringerer Umfang zur Umverlegung)
- Entfall von Stützen u.a. im Bereich Rheinaue, im Gewässer und im Bereich DHL-Tower
- Ggf. geringerer Rodungsbedarf im Bereich Rheinaue
- Überflug der Klinikgebäude nicht mehr erforderlich (mit Ausnahme Auenbrugger Haus). Betroffenheiten (insb. Lärm) werden reduziert.
- Beiden Sektionen (UKB bis UN-Campus und UN-Campus bis SBW) können wegen der geteilten Garagierung unabhängig voneinander betrieben werden (bspw. wenn eine Sektion witterungsbedingt außer Betrieb gehen muss)
- Teilweise Verbesserung bzw. Reduzierung der Schallemissionen und des Brandrisikos (z.B. UKB)

BESTEHENDE HERAUSFORDERUNGEN

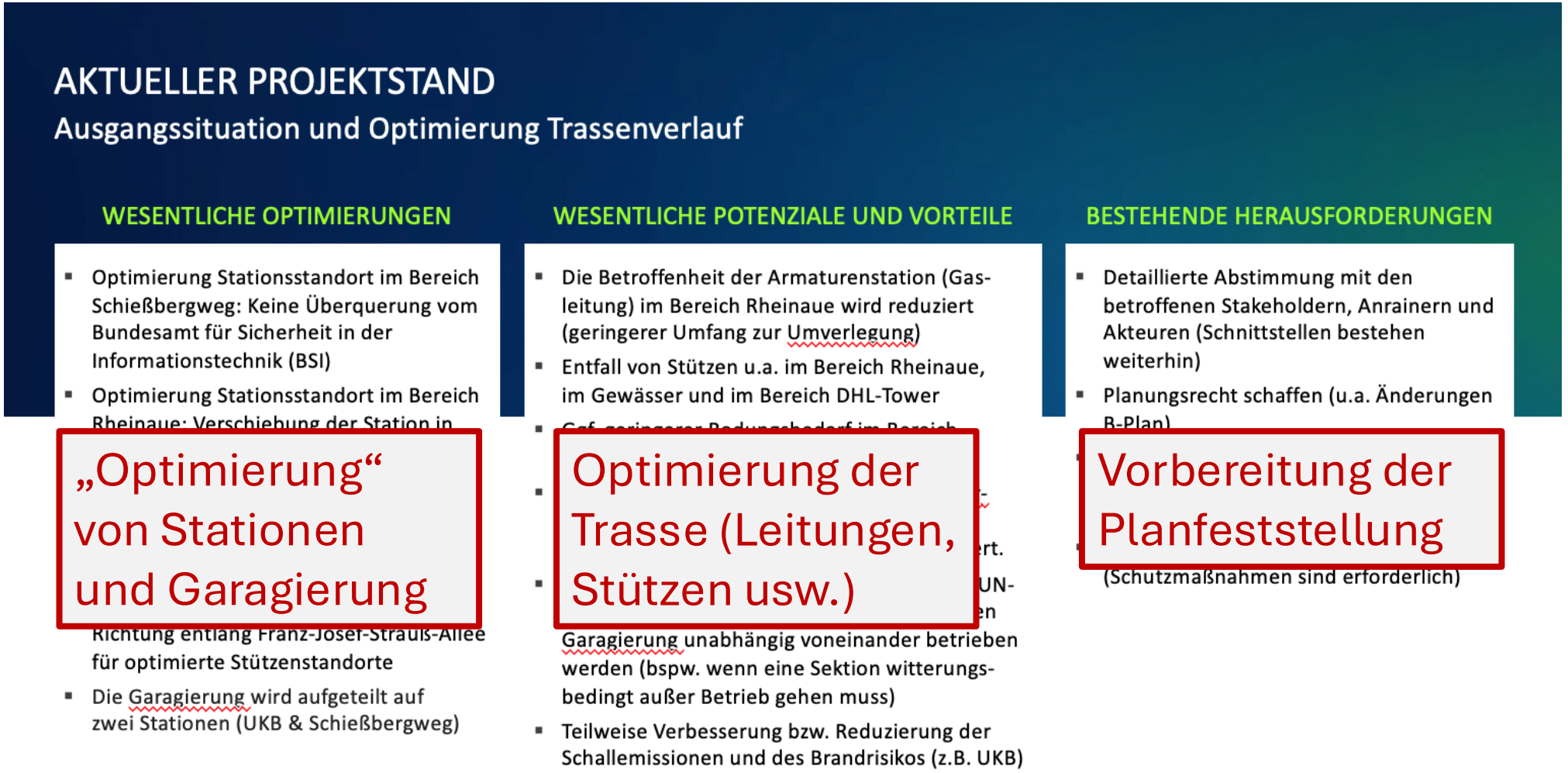
- Detaillierte Abstimmung mit den betroffenen Stakeholdern, Anrainern und Akteuren (Schnittstellen bestehen weiterhin)
- Planungsrecht schaffen (u.a. Änderungen B-Plan)
- Auswirkungen auf Landschaftsschutzgebiete sind nicht auszuschließen (ein Ausgleich ist zu schaffen)
- Schallemissionen sind zu berücksichtigen (Schutzmaßnahmen sind erforderlich)

Seilbahn für Bonn JA!

DREES & SOMMER

Vortrag bei VCD-Bundeskongress am 7.11.2026 von Karl-Heinz Rochlitz

Aktueller Verfahrensstand (2)



Bewertung – Wie geht es weiter? (1)

Vorläufiges Fazit:

- Das gesamte Verfahren dauert bereits gut 10 Jahre! Die Inbetriebnahme der Seilbahn soll erst ca. 2032/33 erfolgen.
- Viele Probleme sind nicht gelöst (vor allem unbefriedigende Umsteige-situationen).
- Nach wie vor fehlen herausragende Promoter des Projekts – in Stadtpolitik und Stadtverwaltung.
- In der Stadtgesellschaft ist das Seilbahnprojekt nicht richtig präsent.
- Wie es mit Planungen und Planfeststellung weitergeht, ist angesichts der Haushaltslage und der personellen Situation in der Stadtverwaltung aktuell unklar.

Seilbahn für Bonn JA!

Bewertung – Wie geht es weiter? (2)

Die Seilbahninitiative bleibt aktiv – trotz aller Frustrationen.

Das UKB fordert nach wie vor die Seilbahn; Unterstützung durch den Leiter.

Eigene Veranstaltungen – wie am 9.9.2026 – geplant.

VCD-Seilbahnkampagne 2027 – Kernaufgaben:

- Seit 32 Jahren Stillstand beim kommunalen Schienennetz-Ausbau – die Seilbahn ist die kostengünstigste Maßnahme.
- Mehr Interesse in der Stadtgesellschaft wecken – u.a. durch eine gute Animation und mehr Öffentlichkeitsarbeit.

Ausblick



Seilbahn darf auch Spaß versprechen …



Seilbahn für Bonn JA!