

Die bessere S13



Bürgergespräch in Bonn-Bad Godesberg
01. Februar 2007

Streckenverlauf



Vision

- Die Erreichbarkeit des Flughafens Köln/Bonn komfortabel, schnell und zuverlässig aus dem Zentrum Bonns sicherstellen!



Quelle: www.urban-rail.net



Quelle: www.dw-world.de

Zielsetzungen

- Hauptziele:
 - Reduzierung von Ausgaben
 - Erhöhung der Attraktivität der Verbindung durch Führung entlang der Siedlungs- und vor allem Arbeitsplatzschwerpunkte in Bonn
- Zusatzziel:
 - Erhalt des letzten Güterbahnhofes in Bonn-Beuel

Ausgangslage

- Es existieren folgende Verbindungen zum Flughafen:
 - Buslinie 670:
 - Fahrweg: Bonn Hbf-Mozartstraße-Innenministerium
->rechtsrheinisch zum Flughafen
 - Fahrzeit: 26 min
 - Taktzeit: HVZ: 20 min, NVZ: 30 min, SVZ: 60 min
 - RE 8:
 - Fahrweg: Bonn-Beuel – Menden – Troisdorf -
Flughafen
 - Fahrzeit: 18 min
 - Taktzeit: HVZ/NVZ: 60 min, SVZ: gar nicht

Die Planfeststellung

- Planfeststellungsbeschluss steht kurz bevor
- S13 vom Flughafen kommend über Vilich (neuer Umsteigepunkt zur Linie 66, „Turmhaltestelle“), Bonn-Beuel nach Oberkassel



Die Planfeststellung

- Geschätzte Kosten der S13 von Vilich bis Oberkassel:
38,325 Mio. EUR
- Vorteile:
 - Passiver Lärmschutz (Schallschutzwände)
 - Städtebauliche Aufwertung des Umfeldes des Beueler Bahnhofes (Busbahnhof, Geschäfte, Unterführung)
- Nachteile:
 - Keine Erschließung der linksrheinischen Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte von Bonn (Innenstadt, Bundesviertel, Bad Godesberg)
 - Turmhaltestelle Vilich->Sicherheitsgefühl in den Abendstunden
 - Bonn und die Region verlieren ihren letzten aktiven Güterbahnhof in Beuel

Warum „Die bessere S13“?

- Potenzialanalyse „Regionomica“ stellte im April 2005 fest: **„Eine attraktivere Verknüpfung der Kernstadt Bonn mit ihren hauptsächlichlichen Bundesstadtfunktionen und den neuen Verkehrsknotenpunkten Flughafen Köln/Bonn bzw. ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn stellt sich als eine vorrangige Aufgabe dar.“**
- Im linksrheinischen Bonn inkl. Bad Godesberg und Hardtberg wohnen rund drei Viertel der Bonnerinnen und Bonner
- Ein Großteil des überregionalen Verkehrs spielt sich rechtsrheinisch ab (Flughafen und ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn)

Mögliche Optionen

- „Karlsruher Modell“ in Vilich
- „Karlsruher Modell“ in Ramersdorf

„Karlsruher Modell“ in Vilich

- Eingleisige Verbindungskurve zur Linie 66
- Gemeinsamer Umsteigepunkt zur Linie 66 in Höhe der jetzigen Stadtbahnüberführung zur besseren Erschließung von „Neu-Vilich“



„Karlsruher Modell“ in Vilich

- Geschätzte Kosten: 11,825 Mio. EUR

Pos.	Beschreibung	Anzahl	Einheit	EP	Summe
	1 Strecke, eingleisig	500	m	1.000,00 €	500.000,00 €
	2 Fahrdraht, eingleisig	500	m	250,00 €	125.000,00 €
	3 Schallschutzwände	1000	m	500,00 €	500.000,00 €
	4 Kunstbauwerke	2	Stk.	500.000,00 €	1.000.000,00 €
	5 Grunderwerb, Abriss	5000	m ²	300,00 €	1.500.000,00 €
	6 Landespflege etc.	1	psch.	200.000,00 €	200.000,00 €
	7 Planung, Bauüberwachung	1	psch.	500.000,00 €	500.000,00 €
	8 Zusatzausrüstung Stadtbahnwagen	15	Stk.	500.000,00 €	7.500.000,00 €
					<u>11.825.000,00 €</u>

eigene Schätzung
Dipl.-Ing. J. Kielhorn, 28.07.05

„Karlsruher Modell“ in Vilich

■ Kostenvergleich mit der projektierten Planfeststellung

1) entbehrliche Ausgaben durch Verzicht auf Abschnitt Vilich-Oberkassel

Pos.	Beschreibung	Anzahl	Einheit	EP	Summe
1	Strecke, zweigleisig	3600	m	2.000,00 €	7.200.000,00 €
2	Fahrdraht, zweigleisig	3600	m	500,00 €	1.800.000,00 €
3	Strecke, eingleisig	1900	m	1.000,00 €	1.900.000,00 €
4	Fahrdraht, eingleisig	1900	m	250,00 €	475.000,00 €
5	Schallschutzwände	8200	m	500,00 €	4.100.000,00 €
6	Kunstbauwerke	16	Stk.	500.000,00 €	8.000.000,00 €
7	Bahnübergänge	3	Stk.	250.000,00 €	750.000,00 €
8	Grunderwerb, Abriss	45500	m ²	200,00 €	9.100.000,00 €
9	Landespflege etc.	1	psch.	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
10	Planung, Bauüberwachung	1	psch.	3.500.000,00 €	3.500.000,00 €
					<u>38.325.000,00 €</u>

2) Zusatzkosten durch Karlsruher Modell (Verbindungskurve und Fahrzeuge)

Pos.	Beschreibung	Anzahl	Einheit	EP	Summe
1	Strecke, eingleisig	500	m	1.000,00 €	500.000,00 €
2	Fahrdraht, eingleisig	500	m	250,00 €	125.000,00 €
3	Schallschutzwände	1000	m	500,00 €	500.000,00 €
4	Kunstbauwerke	2	Stk.	500.000,00 €	1.000.000,00 €
5	Grunderwerb, Abriss	5000	m ²	300,00 €	1.500.000,00 €
6	Landespflege etc.	1	psch.	200.000,00 €	200.000,00 €
7	Planung, Bauüberwachung	1	psch.	500.000,00 €	500.000,00 €
8	Zusatzausrüstung Stadtbahnwagen	15	Stk.	500.000,00 €	7.500.000,00 €
					<u>11.825.000,00 €</u>

Ersparnis für den Steuerzahler:

26.500.000,00 €

eigene Schätzung
Dipl.-Ing. J. Kielhorn, 28.07.05

„Karlsruher Modell“ in Vilich

- Vorteile:
 - Großer Fahrzeitgewinn auf dem Weg aus der City zum Flughafen
 - Umsteigefreie Direktverbindungen mit modernen und komfortablen Zwei-System-Stadtbahnen
 - Enorme Kostenersparnis
 - Wenige Konfliktpunkte mit Anwohnern und Anliegern

„Karlsruher Modell“ in Ramersdorf

- Umlegung der bisher projektierten S13 von Oberkassel auf die Südbrücke Richtung Bundesviertel und Bonn Hbf aufgrund der verwendeten Fahrzeuge (zu schwer) nicht möglich
- Daher: eingleisige Verbindungskurve von der DB-Strecke zur Linie 66



„Karlsruher Modell“ in Ramersdorf

■ Geschätzte Kosten:	32,150 Mio. €
■ Grunderwerb:	0,650 Mio €
■ Fahrweg:	2,000 Mio €
■ Ingenieurbauwerke:	25,000 Mio €
■ Betriebstechnik:	4,500 Mio €

Quelle: Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP), 2005

„Karlsruher Modell“ in Ramersdorf

- Nachteile:
 - Sehr schlechter Kosten-Nutzen-Faktor laut IGVP: 0,71!
 - Lange Fahrzeiten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen.

Zusammenfassung „Bessere S13“

- Verbesserung der Erschließung der Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte von Bonn (Innenstadt, Beuel, Bundesviertel, Bad Godesberg)
- Verringerte Kosten
- Erhalt des Beueler Güterbahnhofes

Kartengrundlage für Zeichnungen: <http://stadtplan.bonn.de>