

Geradewegs vorbei

Die geplante Bonner Flughafen-S-Bahn wird ein kostspieliges Kuriosum. Ihr größter Makel: Sie führt nicht nach Bonn.

Am verwitterten Gemäuer des Bahnhofs Bonn-Oberkassel hängt noch das Zeichen der Deutschen Bundesbahn, die so seit 18 Jahren nicht mehr heißt. Die Uhr am Bahnsteig steht still, das Büro der Fahrdienstleitung ist geschlossen.

Alle 30 Minuten halten hier Regionalzüge. Der Siedlungsraum, den sie bedienen, hat nur 7000 Einwohner, ist gleichwohl aber Ziel einer der bedeutendsten Neubaustrecken im Nahverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen: Hier soll in gut sechs Jahren die S-Bahn-Linie 13 enden und die rechtsrheinischen Stadtteile Bonns über Troisdorf mit dem Flughafen Köln/Bonn verbinden. Die ehemalige Bundeshauptstadt bekommt damit eine ungewöhnliche Airport-Metro. Sie führt immerhin zum Flughafen, nicht aber ins Zentrum der Stadt.

Dass hier etwas schief läuft, blieb auch den örtlichen Verkehrsexperten nicht verborgen. Die Bonner Stadtwerke räumten bereits vor sechs Jahren ein, die neue S-Bahn könne ihrer Aufgabe „nur unzureichend Rechnung tragen“. Der Bund der Steuerzahler setzte das Bauvorhaben ins Schwarzbuch der Steuergeldverschwendungen 2010. Der neue Schienekorridor von Troisdorf nach Oberkassel wird knapp 14 Kilometer lang sein und nach aktueller Prognose 369 Millionen Euro kosten. Preistreibend wirkt unter anderem der Umstand, dass ein Großteil des geplanten Fahrwegs durch teures Bauland führt.

Politisch verantwortlich und einer der Urheber des Projekts ist das Landesverkehrsministerium Nordrhein-Westfalens in Düsseldorf. Dort erläutert Ministerialdirigentin Karin Paulsmeyer, zuständig für „Grundsatzfragen der Mobilität“, worin sie die Sinnhaftigkeit der Strecke sieht. Paulsmeyer ist eine höfliche, eloquente Dame; die Delikatesse der Angelegenheit mag sie nicht leugnen. Sicherlich sei es „keinesfalls ideal“, dass die S13 geradewegs an Bonn vorbeifahren werde, sagt sie und lässt die inzwischen 18-jährige Historie des Vorgangs von zwei Referenten erläutern.

Die Verlängerung der S13 ist eine Frucht des 1994 verabschiedeten Berlin/



S-13-Gegner Kalf, Güterbahnhof Bonn-Beuel

CHRISTOPH PAPSCH / DER SPIEGEL

Bonn-Gesetzes, mit dem das Städtchen am Rhein für den Verlust des Regierungssitzes entschädigt werden sollte. Für insgesamt knapp 1,5 Milliarden Euro bekamen Bonn und die Region Geschenke vom Staat, unter ihnen das Kreativhaus Königswinter und die Digitalisierung des Beethoven-Archivs.

Zu den größeren Versprechen zählte eine Flughafen-S-Bahn; die Planer machten sich ans Werk, erkannten jedoch bald ein Hindernis: den Rhein. Der Flughafen liegt östlich davon, das Stadtzentrum westlich.

Die Brücken, über die die Linie führen könnte, sind jedoch baulich nur geeignet, Straßenbahnen zu tragen, eine S-Bahn wäre zu schwer. So entstand die Notlösung, die Strecke in die rechtsrheinischen Stadtteile zu legen. Die haben zwar wenig von dem Geschenk, denn von dort fahren längst Regionalzüge zum Flughafen. Aber es ist eben ein Geschenk; die Zeche zahlt im Wesentlichen der Bund.

Paulsmeyer rechnet mit einem Baubeginn im kommenden Jahr. Die Planfeststellung ist fast vollzogen; nur drei Klagen sind noch anhängig: Zwei Grund-

stückseigner wollen nicht weichen, und die Naturschützer des BUND orteten sensible Ökosysteme im Verlauf der geplanten Trasse.

Eine kunstreiche Form von Widerstand leistete der am Streckenrand ansässige Kaufmann Florian Kalf. Er nutzt den alten Güterbahnhof Bonn-Beuel als Ersatzteillager für VW-Oldtimer und setzte die Anerkennung desselben zum bahnhistorischen Baudenkmal durch. Die Lagerhalle muss zwar weichen, wenn das neue Gleis kommt, wird aber in einigen Metern Entfernung Stein für Stein wiedererrichtet.

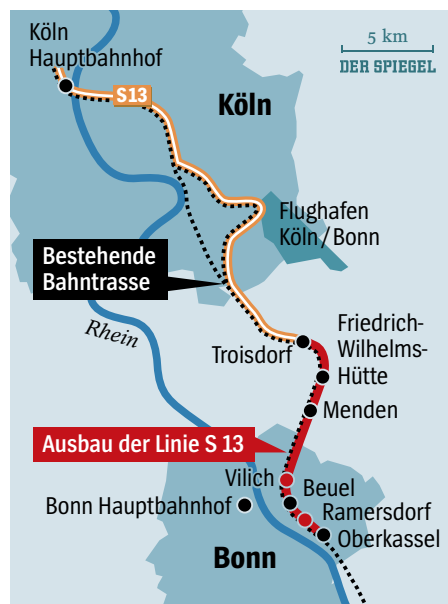
Die erzwungene und durchaus kosten-trächtige „Translozierung“ wird Kalf allenfalls als bitteren Triumph erleben. Das Gebäude verliert dadurch seinen logistischen Trumpf: den Gleisanschluss.

Der Unternehmer plädiert für eine Alternative zur S13, die auch das Ministerium zwischenzeitlich erwog: Sie besteht darin, die Bonner Stadtbahn mit Zwei-System-Zügen auszurüsten, die auch die Infrastruktur der Deutschen Bahn nutzen und somit direkt vom Stadtzentrum über den Rhein zum Flughafen fahren könnten. Das wäre mit den bestehenden Brücken möglich.

Doch dieser Vorschlag, erklärt Ministerialdirigentin Paulsmeyer, fiel durch. Als Begründung nennen ihre Referenten „zu hohe Kosten für die Anschaffung einer neuen Fahrzeugflotte“. Vor allem aber hätte es dann ganz neuer Finanzierungsverhandlungen mit Bund und Bahn bedurft. Und die wollte in der Landesregierung keiner.

Das Bundesverkehrsministerium forderte lediglich eine erneute Kosten-Nutzen-Untersuchung nach den langen Verzögerungen.

Eine entsprechende Expertise forderte die Landesregierung umgehend vom Düsseldorfer Ingenieurbüro Spiekermann an. Fazit der Gutachter: „Die Durchführung des Vorhabens ist aus gesamt-beziehungswirtschaftlicher Sicht zu befürworten.“



CHRISTIAN WÜST