

## Informationen zur Seilbahn auf den Venusberg

### Überblick

Für eine anstehende Beurteilung einer Seilbahn auf den Venusberg stellt die Bürgerinitiative „Bonn bleibt seilbahnfrei“ folgende Informationen und Argumente vor: Die Seilbahn...

- erhält mit der „Machbarkeitsstudie“ keine seriöse Projektkonzeption auf solider Datengrundlage, sondern offenbart eine auf vagen Prognosen und teilweise falschen Zahlen basierende, tendenziöse Irreführung durch die Seilbahn-Lobby
- ist keine Lösung von angeblichen Verkehrsproblemen, sondern sogar laut Studie mit nur 8,3% Kfz-Entlastung fast wirkungs- und nutzlos
- ist mit mindestens 2,6 Mio. Euro Betriebskosten/Jahr zu teuer und viel zu risikoreich für eine hoch verschuldete Stadt Bonn, die noch das Millionengrab WCCB verarbeiten muss
- ist ein massiver Eingriff ins Bonner Stadtbild, eine Missachtung des Naturschutzes, der Naherholungsgebiete und der Privatsphäre von hunderten von Anwohnern
- ist eine unverantwortliche ökologische Dreckschleuder. 1700 Autos sollen von der Straße geholt werden, dabei erzeugt die Seilbahn einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß wie 5000 Autofahrten.
- ist den Bonnerinnen und Bonnern nicht zumutbar angesichts dringend renovierungsbedürftiger Schulen, Schwimmbäder, Büchereien u. v. m.

### Einleitung

Einig sind sich alle Beteiligten nur in einem Punkt: Auf dem Venusberg gibt es ein Parkplatzproblem, weil die Uniklinik nach Zentralisierung und Ausbau zu wenige Parkplätze bereithält (in 2018 sogar 112 Plätze weniger als 2012; s. Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 7818-16 ELKI, Anlage 7, S. 5). Doch schon das Hauptargument für die Seilbahn, der angeblich „allmorgendliche Stau“ auf der Robert-Koch-Straße, entpuppte sich bei einer aktuellen Verkehrszählung als Luftnummer, wie die Bürgerinitiative minutiös dokumentierte – was die Befürworter nicht davon abhält, ihre „alternativen Fakten“ weiter zu wiederholen. Unterstützt werden sie von der Seilbahnindustrie, die nach dem Ausbau-Ende von Skigebieten strategisch geschickt nach neuen Absatzmärkten sucht.

Der Rat der Stadt Bonn beauftragte 2015 die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie und einen so genannten „Bürgerdialog“ zu initiieren. Die Ratsmitglieder hatten aber sicher nicht beabsichtigt, dass die Verwaltung als „neutralen Moderator“ ausgerechnet einen bekennenden Seilbahn-Lobbyisten (Prof. Monheim) und ein in Deutschland für Fehlplanungen und Gefälligkeitsgutachten bekanntes Verkehrsplanungsbüro Intraplan beauftragen würde (Intraplan, vgl. nur <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/dritte-startbahn-flughafen-gutachter-lag-regelmaessig-daneben-1.2318534>)– womit jede Chance auf eine seriöse, neutral-sachliche Projektkonzeption von vorne herein ad absurdum geführt wurde.

## **Fragwürdige Machbarkeitsstudie**

Starke Zweifel an den Ergebnissen und Schlussfolgerungen der Gutachter aus Verkehrsplanung und Seilbahn-Industrie sind also angebracht. Nur drei Beispiele:

1. Zur Veranschaulichung einer angeblich attraktiven CO<sub>2</sub>-Bilanz werden auf S. 36 fragwürdige Werte aus Österreich von 2008 eins zu eins auf Deutschland übertragen, obwohl in der Originaluntersuchung ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass diese niedrigen Werte nicht auf andere Länder übertragbar seien und Herr Isselmann vom Stadtplanungsamt 2016 schriftlich bekannt gab, dass die österreichischen Werte nicht den Bonner Fall behandeln.

2. Die Verkehrs- und Fahrgastzahlen-Prognosen für 2030 (!) beruhen auf vagen Schätzungen ohne wissenschaftliche Fundierung. Das reale Wachstum beträgt abgeleitet aus den letzten 25 Jahren 0,2% pro Jahr (siehe Vortrag Helmut Haux am 16.5.2016 sowie Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI). Stattdessen werden in der Studie 3,9% pro Jahr bis 2030 unterstellt.

3. Noch 2013 konstatierten dieselben Gutachter (VSU und intraplan) in ihrer Verkehrsuntersuchung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 781816, „dass das geplante Verkehrsangebot 2020 ausreichend für die Nachfragesteigerungen am Venusberg erscheint.“ (ELKI-Untersuchung (2013), Intraplan S. 4) und dass durch zwei geplante Kreisverkehre „die Leistungsfähigkeit erhalten oder teilweise sogar verbessert werden kann“ (ELKI-Untersuchung, VSU S. 15, Punkt 6 bis S.16, 1. Satz).

## **Nutzen der Seilbahn: nur mit der Lupe zu finden! Aber massive Eingriffe!**

Bei mindestens 42 Mio. Euro Investitions- und jährlich 2,6 Mio. Euro Betriebskosten soll die Seilbahn im besten Fall eine Reduktion des Autoverkehrs auf den Venusberg um 1.700 Fahrten pro Tag erzeugen. Denn die meisten Nutzer werden laut Studie von Bussen umsteigen, was Gutachter Baum treffend als „ÖPNV-Kannibalisierung“ bezeichnete. Am Ende sollen nur marginale 8,3 % weniger Autos auf der Robert-Koch-Straße fahren: das löst ganz sicher nicht das angebliche Verkehrsproblem und auch nicht das bestehende Parkraumproblem. Hinzu kommt der ideelle Preis für diesen Minieffekt: 15x20m große und bis 45m hohe Stützpfeiler auf Schulhöfen, im Stadtbild sowie im Landschaftsschutzgebiet.

## **Finanzierung der Seilbahn: Das Kleingedruckte nebst Risiken**

90% der Kosten sollen vom Land NRW getragen werden. Was dabei verschwiegen wird: Das Land zahlt a) nur 90% der geplanten förderfähigen Investitionskosten, nicht der tatsächlichen, und b) keine Betriebskosten - laut Studie jährlich 2,6 Mio. Euro. Jede Überschreitung muss die Stadt Bonn stemmen. Wie Baukosten explodieren können zeigt neben WCCB und SGB-Missmanagement beim „Haus der Bildung“ (8 Mio./ Landesrechnungshof) der Blick nach Wuppertal, wo die Kosten allein zwischen Studie und Kosten-Nutzen-Analyse bereits um 65% auf 82,7 Mio. Euro gestiegen sind. Durchgängig weist die Studie auf ihre eigenen Defizite und Grenzen hin - und soll doch Grundlage für eine Entscheidung sein! Gutachter Baum: „Wir konnten noch nicht alle Faktoren für eine Kostensteigerung einkalkulieren.“ Allerdings: 2015 hieß es noch, die Seilbahn koste 150-200 Mio. Euro. Nun errechnet der Gutachter lediglich 42 Mio. Euro Investitionskosten...

Insbesondere vor dem Hintergrund solch unseriöser „Planungsgrundlagen“ halten wir die vorhersehbaren Kostensteigerungen für ein nicht tragbares Risiko für die Stadt Bonn, die mit 2 Milliarden Euro überschuldet ist und schon jetzt kein Geld für die Sanierung maroder Infrastruktur von Schulen, Sportanlagen u. v. m. aufbringen kann.