

Kosten und Nutzen einer Seilbahn für Bonn

Entlastung durch die Seilbahn:

Laut Gutachter läge die Entlastung der Zufahrtsstraße zum Venusberg durch die Seilbahn bei gerade einmal 8 % die Seilbahn wäre damit völlig unwirtschaftlich. Dafür will man ein Projekt dieser Größenordnung realisieren?. Außerdem stellt sich die Frage, wie viele der Autofahrer überhaupt zum Umstieg bereit oder in der Lage wären.

Keine Zeitersparnis:

O-Ton des Initiators und Seilbahn-Befürworters Prof. Heiner Monheim zum Streckenabschnitt UN-Campus - Hindenburgplatz: „In 2 Minuten sind Sie oben“.

Tatsächlich beträgt die Fahrtzeit in der Gondel 10 Minuten zuzüglich 5 Minuten für Wege, Treppensteigen oder Aufzugsfahrten in den Seilbahnstationen. In Stoßzeiten addieren sich noch Wartezeiten vor Fahrstühlen und Gondeln und schnell kommen 30 Minuten zusammen. Vom Bahnhof UN-Campus zur Seilbahnstation fallen zusätzlich 3 Minuten Fußweg an, im Venusberg Klinikum müssten Fußwege bis 600 m bewältigt werden, das ergibt weitere bis 10 Minuten. Insgesamt braucht man in Stoßzeiten 23 – 40 Minuten mit der Seilbahn.

Vergleich: Der Bus braucht für diese Strecke je nach Verkehr 11-15 Min. bei 6 Haltestellen im Klinikgelände.

Grundsätzlich ist das Umsteigen von Stetigförderern (Seilbahn) auf Massenbeförderer (Bus, Bahn) und umgekehrt immer mit Zeitverlusten verbunden, die mit höherem Passagieraufkommen noch massiv ansteigen. Genau das ist schädlich in Stoßzeiten.

Beispiel: 50 Buspassagiere wollen auf die Seilbahn umsteigen, nur 10 passen in die Gondel. Daher muss der Rest auf die nächsten 4 Gondeln warten, vorausgesetzt, sie sind leer. Andernfalls ist noch längeres Warten nötig.

Da fragt man sich natürlich: Ist die Seilbahn für Stoßzeiten überhaupt ein geeignetes Verkehrsmittel? Auch

konkurriert sie mit den Bussen zum Venusberg, was keinen Vorteil bringt, aber mehr Abgase erzeugt. Und nach Ramersdorf führt schon die U-Bahn-Trasse über den Rhein. Zwei Systeme parallel machen keinen Sinn!

Außerhalb der Stoßzeiten bis nachts 24 Uhr kreisen fast leere Gondeln bei konstantem Stromverbrauch und stetig anfallendem Personalbedarf. Damit wird kein Problem gelöst, sondern ein Problem erzeugt: Kosten.

Die Seilbahn erfordert lange Fußwege im Klinikgelände. Prof. Holzgreve schlägt Shuttle-Busse vor, die 18 Stunden lang unentwegt im Klinikgelände kreisen müssten. Das wäre eine Zumutung für die Patienten. Dem ökologischen Anspruch des Projekts läuft auch das zuwider. Und auch hier ist die Kostenfrage nicht geklärt.

Investitionskosten / Baukosten

Nach Angaben des Gutachters belaufen sich die Investitionskosten auf ca. 42 Mio. €. Wie die Erfahrungen beim WCCB, der Beethovenhalle, dem Haus der Bildung u.a. zeigten, werden diese wohl auch hier überschritten. So stiegen bei der geplanten Seilbahn in Wuppertal die Baukosten von ursprünglich 50 Mio. € (Ratsbeschluss) schon während der Planung auf nahezu das Doppelte. Zwar werden 90% vom Land übernommen, aber das sind vom Bürger bezahlte Steuergelder, die woanders fehlen.

Betriebskosten

Zuerst sollte die Seilbahn keinerlei Kosten verursachen. Der Gutachter Dr. Baum bezifferte schließlich in der Machbarkeitsstudie die Kosten auf ca. 1,4 Mio. € jährlich. Die Bürgerinitiative hat errechnet, dass für Betrieb, Personal, Wartungen, Rücklagen, Reinigungskosten, Versicherungen etc. mindestens 7 Mio. € jährlich anfallen. Über die Stadtwerke würde dies letztlich zu einer weiteren Belastung des bereits hoffnungslos überschuldeten städtischen Haushalts führen. Fazit:

Die Zeche zahlen immer die Bonner Bürger/innen!

Umweltaspekte

Laut Gutachter sollen durch die Seilbahn täglich 1700 PKW-Fahrten eingespart werden. Gleichzeitig würden bei der Stromerzeugung für den Betrieb der Seilbahn Abgase wie von mehr als 7000 Autofahrten entstehen.

Die Seilbahn im ÖPNV müsste kontinuierlich 19 Stunden am Tag in Betrieb sein: Lärm, CO₂-Emissionen und Lichtverschmutzung belasten Menschen, Tiere und Atmosphäre und zerstören Rheintal und Siebengebirge.

Für die Anlage einer Rettungsstrasse müsste eine breite Schneise durch den Wald des Venusberghanges hinaufgeführt werden. Dafür müsste wertvoller, geschützter Baumbestand geopfert werden. Schließlich würde für den Bau der Seilbahn der Schutz wichtiger naturnaher Lebensräume (Landschaftsschutzgebiete Venusberghang und Rheinufer) außer Kraft gesetzt.

Auswirkung für die Bonner Bürgerinnen und Bürger

Zwecks besserer Auslastung der Seilbahn ist eine Ausdünnung der Buslinien zum Venusberg bereits geplant. Der ÖPNV würde für die Anwohner/innen der Strecke unattraktiver und so würde wieder vermehrt das Auto genutzt, was ja die Seilbahn gerade verhindern sollte.

Bei der vorgesehenen 1-S-Seilbahn würde auf dem Schulhof der Erich-Kästner-Schule eine 32 m hohe Stütze mit riesigen Rollenbatterien errichtet (sie ist fast so hoch wie der Turm der Quirinuskirche mit 34 m). Der Schulhof, der ein geschützter Raum sein sollte, wäre aus den Gondeln heraus lückenlos einsehbar.

Mitten in der Urstadtstraße würde eine 35 m Stütze errichtet und die Straße abgebunden.

Am Hindenburgplatz würden der neue Spielplatz und die Wiese einer 15 m hohen Seilbahnstation geopfert.

Die Stützen vor und hinter der Station und die Umlenkstütze am Waldrand hätten Höhen von 15 m bzw. 40 m

und Rollenbatterien von bis zu 10 m Breite und 20 m Länge. Diese riesigen Beton- und Stahlkolosse direkt am Naherholungsgebiet würden der Stadt und den Quartieren eine weithin sichtbare grundlegend veränderte Atmosphäre aufzwingen. Bonn würde seinen besonderen Charakter und Charme verlieren.

Die Seilbahn

- ist unsinnig, da die angeführten Verkehrsprobleme zum Venusberg in der beschriebenen Form nicht existieren.
- bewirkt eine Verlagerung der Parkprobleme vom Venusberg in die Stadtteile Kessenich, Dottendorf und Gronau.
- ist als urbanes Verkehrsmittel höchst umstritten. Außer als touristische Seilbahn wurde sie bisher nirgendwo in Deutschland erprobt. Alle Vorhersagen zu Akzeptanz und Nutzen urbaner Seilbahnen sind mit hohen Unsicherheiten behaftet.
- ist ein Stetigförderer und daher ungeeignet, um in Stoßzeiten große Menschenmengen zu befördern.
- ist nachweislich ökologisch unverantwortlich. Hoher Stromverbrauch 365 Tage im Jahr und 19 Stunden am Tag erzeugt gigantische Emissionen.
- ist ein massiver Eingriff ins Bonner Stadtbild und eine Missachtung der Privatsphäre der Anwohner.
- ist eine massive Steuerverschwendung und wird zum Millionengrab werden ähnlich dem WCCB.
- ist vor allem ein neues Geschäftsmodell der Seilbahnindustrie, die gerade Umsatzrückgänge im alpinen und touristischen Bereich verzeichnet.

**Informieren Sie sich – engagieren Sie sich!
Kämpfen Sie mit uns gegen diese Fehlplanung!**

www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de



Die Bürgerinitiative „Bonn bleibt seilbahnfrei“

- schafft Öffentlichkeit durch Veranstaltungen für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger
- hinterfragt die Interessen der Seilbahn-Befürworter
- bekämpft Lobbyarbeit in der Lokalpolitik
- beobachtet kritisch die Abläufe in Verwaltung und Politik und die Seilschaften für die Seilbahn
- kämpft für umweltverträgliche und bürgernahe Lösungen der städtischen Verkehrsprobleme
- widerlegt durch eigene Verkehrszählungen die angebliche extrem hohe Verkehrsbelastung auf der Robert-Koch-Straße zum Venusberg
- bezweifelt die Verkehrsprognosen der städtischen Planer, die 19 mal höher (!) angesetzt sind als die hier gemessenen Werte von 1988 bis 2013 sowie die Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr
- fordert weiterhin die vom Gutachter Dr. Baum in der El-Ki-Studie vorgeschlagene (und von der Politik verhinderte) Kreisellösung zur Erleichterung des Verkehrsflusses zum Venusberg

Die Bürgerinitiative „**Bonn bleibt seilbahnfrei**“ agiert aus gemeinnützigem Bürgerinteresse. Sie verfolgt keine wirtschaftlichen Ziele und ist an keine politische Richtung, Partei oder Interessengruppe gebunden.

Verantwortlich:

Gundolf Reichert, Vorsitzender
c/o Hittorfstr. 26 | 53129 Bonn
E-Mail: kontakt@bonn-bleibt-seilbahnfrei.de
Tel: 0228 222444

„Bonn bleibt seilbahnfrei“:
Konto: DE53 3806 0186 1804 3720 12
bei der Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG



Bürgerinitiative

„Bonn bleibt seilbahnfrei“

Unsere Argumente

Dialogveranstaltung des General-Anzeigers

am

15. Mai 2018

Beginn 19:00 Uhr

**im Ortsteilzentrum Dottendorf
Dottendorfer Straße 43**