



Fazit der Machbarkeitsstudie zur Seilbahn: Ein Bau ist »grundsätzlich technisch machbar« und führt »grundsätzlich zu einer Verkehrsentlastung«

gen, zum anderen und vor allem aber soll sie den Straßenverkehr insbesondere um die Unikliniken herum (insbesondere Robert-Koch-Straße) entlasten, wo die zahlreichen Berufspendler und Klinikbesucher regelmäßig im Dauerstau stehen. Diese Staus werden, prognostizieren Experten, mit der Erweiterung des Klinikums (und also mehr Klinikmitarbeitern und -besuchern) sowie durch Zuzug ins Gebiet noch zunehmen. Doch Straßen zu verbreitern, ist mit hohen Kosten, Aufwand und Zeit verbunden. Also was tun?

Eine Seilbahn sei, so die Argumentation, weniger teuer und deutlich umweltfreundlicher und effizient: Ihre Gondeln stehen nie im Stau, bringen viele Menschen auf schnellem Wege ans Ziel – und holen *up and away* die Autos von der Straße. So argumentieren Klinikleitung und viele Politiker im Bonner Rat, Umwelt- und Verkehrsverbände wie ADFC und VCD. Sie befürworten das Projekt, seit es 2015 konkret in Rede steht.

Die Machbarkeitsstudie zur Seilbahn Venusberg, 2016 in Auftrag gegeben von der Stadt, ausgeführt von ua der VSU GmbH (Herzogenrath) und der Intraplan Consult GmbH (München), kommt

zum Ergebnis, ein Bau sei »grundsätzlich technisch machbar« und führe »grundsätzlich zu einer Verkehrsentlastung«; die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse stehen noch aus – und werden, sobald sie vorliegen, die Debatten um das Millionenprojekt zweifellos weiter befeuern. Denn – das wurde bereits während der durchgeführten Bürgerbeteiligung (bonn-macht-mit) deutlich – die Seilbahn hat keineswegs nur Befürworter.

Ganz und gar nicht überzeugt von dem Projekt sind die Mitglieder der Bürgerinitiative »Bonn bleibt seilbahnfrei«. Seit geraumer Zeit bringen sie ihre Argumente in die öffentliche Diskussion ein, federführend wirkt dabei Gundolf Reichert mit, seines Zeichens Diplom-Physiker. Er ist, wie seine Mitstreiter, den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie gegenüber höchst skeptisch, hält sie für »in fahrlässiger Weise geraten und geschätzt«, wie es auch im Flyer und auf der Website der Initiative heißt.

Baukosten? Viel zu niedrig angesetzt. *Betriebs- und Personalkosten?* Kleingerechnet. Kleingerechnet auch die *Emissionen*, die durch den Betrieb der Seilbahn in den die erforderliche Energie liefernden Kraftwerken entstehen, kleingerechnet die *Lärmmissionen*, die eine Seilbahn verursacht. Gänzlich unrealistisch sind Reicherts Recherchen zufolge auch die in der Studie angeführten Berechnungen bzw. Prognosen bezüglich der *Windgeschwindigkeiten*, die »entscheidend sind für den Betrieb von Seilbahnen«, unrealistisch auch die Prognosen zur *Auslastung* der Seilbahn – und damit auch zum Grad der *Verkehrsentlastung*.

Reichert hat akribisch aufgelistet und belegt, in welchen Punkten die Machbarkeitsstudie »Fehler und Ungereimtheiten« aufweist, seine Recherchen stehen in ihrem Umfang dem der 138 Seiten starken Machbarkeitsstudie in nichts nach – nur kommen sie eben zu gänzlich anderen Ergebnissen und zu einem gänzlich anderen Fazit: Die Seilbahn ist ein Millionenprojekt, dessen Nutzen so begrenzt ist wie seine Risiken hoch.

Auf der Website bonn-bleibt-seilbahnfrei.de ist ausführlich dargestellt, was die Seilbahngegner gegen das Projekt vorbringen, mit samstäglichem

Info-Ständen werben sie seit Kurzem bei den Bonner Bürgern um Aufmerksamkeit – sehen sie ihre Argumente doch seitens der kommunalen Politiker, der Verantwortlichen im Baudezernat der Stadt wie auch seitens der Veranstaltungsleitung des Bürgerdialogs Seilbahn zu wenig ernst und zur Kenntnis genommen. Insbesondere vermissen sie triftig begründete Entgegnungen auf ihre triftig begründeten Einwände.

Doch auch manche der interessierten Passanten reagieren, berichtet Reichert, eher ablehnend auf das Anliegen, das die Seilbahngegner am samstäglichem Infostand so leidenschaftlich vorbringen. »Irgendwer ist immer dagegen, wenn es in Bonn mal was Neues geben soll«, heißt es da gelegentlich, oder auch, dass da doch bloß »Eigentümer in der Südstadt in Sorge um den Wert ihrer Grundstück« seien.

In der Tat sind viele Dottendorfer Anwohner wenig begeistert von der Vorstellung, dass ein Teil ihres Viertels »umgeflügelt« werden soll, private Interessen sind da durchaus im Spiel. Die Station der Seilbahn ist für den Hindenburgplatz in Dottendorf geplant, ein Wohngebiet, in dem sich indes (noch) durchaus nicht nur die einkommensstarken Familien eine Bleibe leisten können. Der Hindenburgplatz erführe mit dem Bau erhebliche Veränderungen, kaum verwunderlich also, dass die murren, in deren Wohngegend ein Trumm von Seilbahn-Station gesetzt werden soll.

– Dass dafür das Gelände eines unlängst erst fertiggestellten Spielplatzes zur Baustelle wird, macht die Akzeptanz nicht eben größer. Und dass auf dem Gelände der Erich-Kästner-Schule eine der Seilbahnstützen installiert werden soll, stößt bei Schulleitung und Elternschaft auf Kritik.

Das als bloße »Partikularinteressen« abzutun, erscheint als Gegenargumentation doch etwas mager – im Übrigen sind der Einwände gegen die Seilbahn ja noch einige weitere, allen voran die Sorge, hier könnte für Bonn eine »neue Millionenfalle« entstehen.

In Kürze wird das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse erwartet. Dann wird weiter gestritten. Und wir werden weiter berichten. [GITTA LIST]



Wie so viele andere Städte platzt Bonn, was den Autoverkehr angeht, aus allen Nähten.