

Thema

SEIL ODER NICHT SEIL?

WARUM BONN EINE SEILBAHN BEKOMMEN SOLL - UND ES BÜRGER GIBT, DIE DAGEGEN SIND

TEIL 1

Morgens um sieben ist die Welt noch in Ordnung, heißt in deutscher Übersetzung der Titel eines 1965 erschienenen Romans von Eric Malpass (UK). Berühmtes Buch, tempi passati.

Wer ›die Welt noch in Ordnung‹ erleben will, muss früher aufstehen, sehr viel früher. Spätestens ab sieben Uhr beginnt der Berufsverkehr mit seinem Autolärm, alles brummt, lärmt, schwärmt aus, die Staumeldungen sind so wichtig wie der Wetterbericht. So geht das den lieben langen Tag, ab dem späten Nachmittag wieder mit Maximal-Crescendo, wenn der Autoverkehr nämlich wieder retour rollt. Beziehungsweise rollt er häufig eben nicht, sondern steht, weil der Pkws und Lkws nämlich einfach zu viele sind.

Autos sind eine Plage. Das finden die, die sich alltäglich von früh bis spät von ihrem Lärm, ihrer Überpräsenz in den Straßen, auf allen Plätzen, auf den Parkbuchten, die – bei uns in Bonn jedenfalls – häufig breiter sind als die Gehwege, die man vielerorts zugunsten von Parkraum verengt hat, selbst in jeder noch so kleinen Gasse. Das finden die, die sich (mit Kind und Kegel, ob am Stock oder Rollator) um Autos herumquetschen, vor ihnen achtgeben, ihnen Platz machen und die Vorfahrt lassen müssen. Das finden aber oft genug sogar auch die, die drin sitzen, denn Autofahren ist ja eigentlich längst nicht mehr komfortabel.

Zwar sitzt man darin bequem, quasi im rollenden Eigenheim, kann in Ruhe in der Nase bohren und die Fußgänger und Radfahrer verachten, die sich bei jedem Wetter draußen abstrampeln beziehungsweise die Hacken ablaufen müssen. Gut und zügig voran kommt man dennoch nicht, weil das ja fast alle wollen, und wo das alle wollen, kommt es zum Stau. Und der stinkt nicht nur die



Ihre Gondeln stehen nie im Stau, bringen viele Menschen auf schnellem Wege ans Ziel – und holen ›up and away‹ die Autos von der Straße.

Straßen voll, nervt Fußgänger und Radfahrer (die sich auf dem bisschen Trottoir, das man ihnen zubilligt, oft genug noch *miteinander* in die Wolle kriegen), in dem sitzen dann auch die Autofahrer selber fest und kriegen beim Nasebohren schlechte Laune.

Es gibt zu viele Autos, das ist so klar wie die Luft- und Umweltverschmutzung, die sie verursachen, groß ist. Wie so viele andere Städte platzt Bonn, was den Autoverkehr angeht, aus allen Nähten. Damit ist niemand zufrieden: nicht die Anwohner der Straßen, nicht die Fußgänger, ÖPNV-Nutzer und Radfahrer, nicht die Autofahrer.

Nicht dass das Thema neu wäre. Testet man bei Google einmal den Begriff ›Verkehrskonzepte für die Zukunft‹, kommen auf einen Schlag allein schon Zehntausende Treffer, die auf ›Positionspapiere‹ aus den siebziger, achtziger und neunziger

Fazit der Gegner:
Die Seilbahn ist ein Millionenprojekt, dessen Nutzen so begrenzt ist wie seine Risiken hoch

Jahren verweisen. Lauter Ideenpapiere im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Bund und Ländern, in den Städten und Gemeinden – da aber Papier geduldig, der Autofahrer schwach und die Autoindustrie so mächtig ist wie Verkehrspolitiker eben *nicht* unabhängig, hat sich seit vierzig (!) Jahren nichts bewegt in puncto Blechlawine.

Das Lamento, das wir gerade um Dieselskandale, Umweltzonen, Fahrverbote und CO₂-Steuer erleben, ist lächerlich, solange es nichts produziert außer Lautstärke. Dass eine »Mobilitätswende«, eine nachhaltige ›Entgiftung und Entbrutalisierung‹ des Verkehrs ohne konsequentes und flächendeckendes Ausbauen und Pflegen des öffentlichen Personennahverkehrs, ohne vermehrtes Carsharing, ohne größtmögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht zu erreichen ist, kann man in allen Positionspapieren zum Thema nachlesen, auch schon in denen aus den Siebzigern. Nur: Passiert ist so gut wie nichts. Selbst wenn man mit gutem Willen einräumen mag, dass es hier und da einzelne Maßnahmen gegeben hat – genug war das auf keinen Fall. Und die Situation verschärft sich zusehends, wie man täglich ab sieben Uhr erleben kann.

Nun soll in Bonn aber wieder einmal etwas passieren: Eine Seilbahn soll her. Zwischen Venusberg – UN-Campus – Ramersdorf soll sie laufen; zum einen soll sie touristischen Mehrwert brin-