

## **Die Kehrseiten der Medaille „Seilbahn Wuppertal“**

Euphorisch verkünden die Vordenker des Projekts: „Unsere Väter haben die Schwebebahn gebaut – wir bauen die erste urbane Seilbahn Deutschlands“. Vom Hauptbahnhof soll sie über eine Station an der Universität zum Schulzentrum-Süd gespannt werden. Dazu wären drei Stationsgebäude in Hochlage, 6 Stützen und rund 40 Kabinen für je 35 Personen erforderlich. Die Baukosten von geschätzt 40 Mio. Euro würden, so die Hoffnung, zu 90 Prozent durchs Land gefördert werden.

### **Also neben Schwebebahn und ZOO ein neues Highlight unserer Stadt!**

Aber leider haben es alle bisherigen Vorstudien versäumt, die gesamte Verkehrssituation in Cronenberg, Küllenhahn und der Südstadt zu untersuchen und die Auswirkungen auf die Mobilität der dort angesiedelten Bürgerinnen und Bürger zu benennen. Dementsprechend ist darüber seitens der Medien und der Projektverfechter immer noch wenig zu hören. Deshalb die folgende „Aufklärung“.

Auf dem Hearing am 19.05.15 in der Uni-Mensa versicherte der WSW-Vertreter zunächst, dass der ÖPNV in den obengenannten Stadtteilen unter keinen Umständen verschlechtert werden würde. Wenig später hieß es dann, man werde den bestehenden Bus-Verkehr den dann neuen Gegebenheiten „anpassen“, indem

- die Cronenberger Linien am Schulzentrum-Süd, der Seilbahn-Bergstation enden würden und die Fahrgäste in die Seilbahn umsteigen müssten. Sie könnten aber in nur 9 Minuten bis zum Hauptbahnhof gelangen und unterwegs den täglichen Fahrzeugstau von oben beobachten ... besonders bei Eis- und Schneeglätte!

Unerwähnt blieb, dass man keine Schwebebahn-Station und auch nicht die Innenstadt ohne längere Fußwege erreichen kann. Das kostet Zeit ebenso wie das erzwungene Umsteigen zwischen Bus und Seilbahn an deren Bergstation am Busbahnhof des Schulzentrums Süd.

- Besonders schmerzlich ist das für die zahlreichen Benutzer der Schnellbuslinien CE64 und CE65, die fahrplangemäß nur 12 Minuten vom Hahnerberg – nonstop - zur Ohligsmühle benötigen. Unterm Strich wäre man also sogar schneller als die „gebrochene Verbindung“ unterwegs, sofern ehrlicherweise die genannten Zusatzzeiten berücksichtigt werden würden.
- Über die Bedienung der Bus-Haltestellen auf der Ravensberger Straße, der Cronenberger Straße und der Augustastraße/Jägerhofstraße war nichts zu hören, auch nichts darüber, wie die Schülerinnen / Schüler aus der Südstadt ins Schulzentrum gelangen können, und wie Beschäftigte, wenn ihre Wohnung und ihr Arbeitsplatz in Südstadt und Cronenberg/Küllenhahn voneinander getrennt liegen.
- Beklagenswert sind vor allem die Unbequemlichkeiten jedes Umsteigens, im vorliegenden Fall noch „über zwei verschiedene Ebenen“. Dies dürfte manch einen wieder zur Benutzung seines Autos veranlassen und damit der Feststellung, das Projekt sei umweltentlastend, konterkarieren. Ist der angestrebte Nachhaltigkeitseffekt allein durch den Wegfall der dieselbetriebenen Expressbusse zur Uni und einiger Schulbusse zu erreichen?
- Am gravierendsten sind die genannten Fahrplan-Ausdünnungen von 20 auf 40 Minuten bzw. 30 auf 60 Minuten Fahrzeugfolgezeiten, vor allem beim Umsteigen auf der Rückfahrt aus der Stadt an der Bergstation.

Wo liegen dann die Vorteile des Projekts und wer würde davon profitieren?

- All diejenigen, die im nahen Umkreis der Seilbahn-Stationen wohnen oder dort beschäftigt sind, können „ihre Station“ schnell zu Fuß erreichen. Doch nur Wenigen dürfte dieses Glück beschieden sein, weil die Wohnbebauung im Einzugsbereich der Bergstation (man rechnet üblicherweise mit unter 400 m) ausgesprochen dünn ist.

Anders liegen die Verhältnisse an der Zwischenstation „Universität“ in Höhe der Mensa, also am unteren Ende des Campus. Immerhin kann man dort von um die 10.000 potentiellen Seilbahn-Benutzer ausgehen, die den für junge Leute kurzen Fußweg zum Bahnhof scheuen. Für sie wurde seinerzeit die Fußgängerbrücke über den Südstraße extra gebaut.

- Imponierend ist der mit 30 Sekunden bezifferte Fahrzeugabstand, der in den meisten Betriebszeiten längere Wartezeiten verhindert.

Erreicht wird das, weil das gewählte System einem horizontalen Pater-Noster gleicht, denn die Kabinen kommen in den Stationen nicht zum Stehen, sondern fahren ganz langsam immer weiter. Bei der Seilbahn in Koblenz hinauf zur Festung Ehrenbreitstein funktioniert das selbst bei starkem Nutzerandrang, auch für Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Rollatoren oder Kinderwagen!

Doch sind Alltagsbenutzer ohne Beförderungsalternative mit Touristen zu vergleichen, die in Koblenz die Fahrt über den Rhein als besondere Attraktion ansehen?

- Begeistert werden die Fahrradfahrer sein, wenn sie nach rasanter Bergabfahrt auf der Sambatrasse den beschwerlich Rückweg per Seilbahn zurücklegen können.
- Die Initiatoren versprechen sich einen erheblichen Imagegewinn für unserer Stadt und darüber hinaus viele Touristen, die nicht nur von der Schwebebahn sondern dann auch von der Seilbahn angezogen werden würden. Allerdings müsste - nach Dresdener Erfahrungen – ganz schnell für Ersatz des gerade abgerissenen Café Rigi-Kulms gesorgt werden, denn an selber Stelle sollen demnächst Wohnhäuser gebaut werden.

Die Befürchtungen unmittelbar betroffener Bürgerinnen und Bürger können hier nur auszugsweise benannt, aber nicht detailliert behandelt werden:

- Sie empfinden die Nähe zu einem der 6 Masten als störend.
- Sie fühlen sich durch die ständige Überfahrt in ganz kurzen Zeitabständen in ihrer Privatsphäre beeinträchtigt.
- Sie erwarten deutliche Wertminderungen ihres Grundstücks und Mieteinnahmenverluste.

Nicht zu vergessen, auch Fördergelder resultieren aus Steuergeldern, die an anderen Stellen fehlen!

**Unter all diesen Umständen wird es den Bürgerinnen und Bürgern schwer zu vermitteln sein, dass das bestimmende Entscheidungskriterium fürs Projekt „urbane Seilbahn“ vordringlich dem Streben nach bundesweiter, ja, weltweiter Bewunderung Wuppertals dienen soll, und das zu „Lasten“ von immerhin (geschätzt) 35.000 Bewohnern Cronenbergs, Küllenhahns und der Südstadt ... noch dazu „auf Dauer“!**