

SEILBAHN Die Schüler Sophie Vinciprova, Leslie Stracke und Tom Ediger vom Gymnasium Vohwinkel haben sich mit einem Wuppertaler Reizthema befasst



Sophie Vinciprova, Leslie Stracke und Tom Ediger (v.l.) haben ein Praktikum in der Lokalredaktion gemacht.
Foto: Stefan Fries

Wir sind die Praktikanten

Bei unserem zweiwöchigen Schülerbetriebspraktikum bei der WZ haben wir, Leslie Stracke (14), Tom Ediger (15) und Sophie Vinciprova (15), alle drei Schüler der neunten Klasse des Gymnasiums Vohwinkel, uns hauptsächlich mit dem Thema „Seilbahn in Wuppertal“ beschäftigt.

Um die nötigen Informationen zu erhalten, haben wir uns telefonisch und persönlich mit verschiedenen Experten dieses Bereiches auseinandergesetzt und eine Umfrage an der Bergischen Universität und am Otto-Hausmann-Ring durchgeführt.

Nach intensiver Recherche durften wir schließlich unsere eigene Seite dazu anfertigen, bei der wir an jedem Artikel zusammengearbeitet haben.

Mit viel Unterstützung der immer hilfsbereiten Mitarbeiter und großer Motivation konnten wir die Zeit unseres Praktikums sinnvoll nutzen.

Insgesamt hat uns allen das Praktikum bei der WZ, gerade durch dieses selbstständig erarbeitete Projekt, sehr gut gefallen und erste Einblicke in die Berufswelt gegeben. *ls/sv/te*

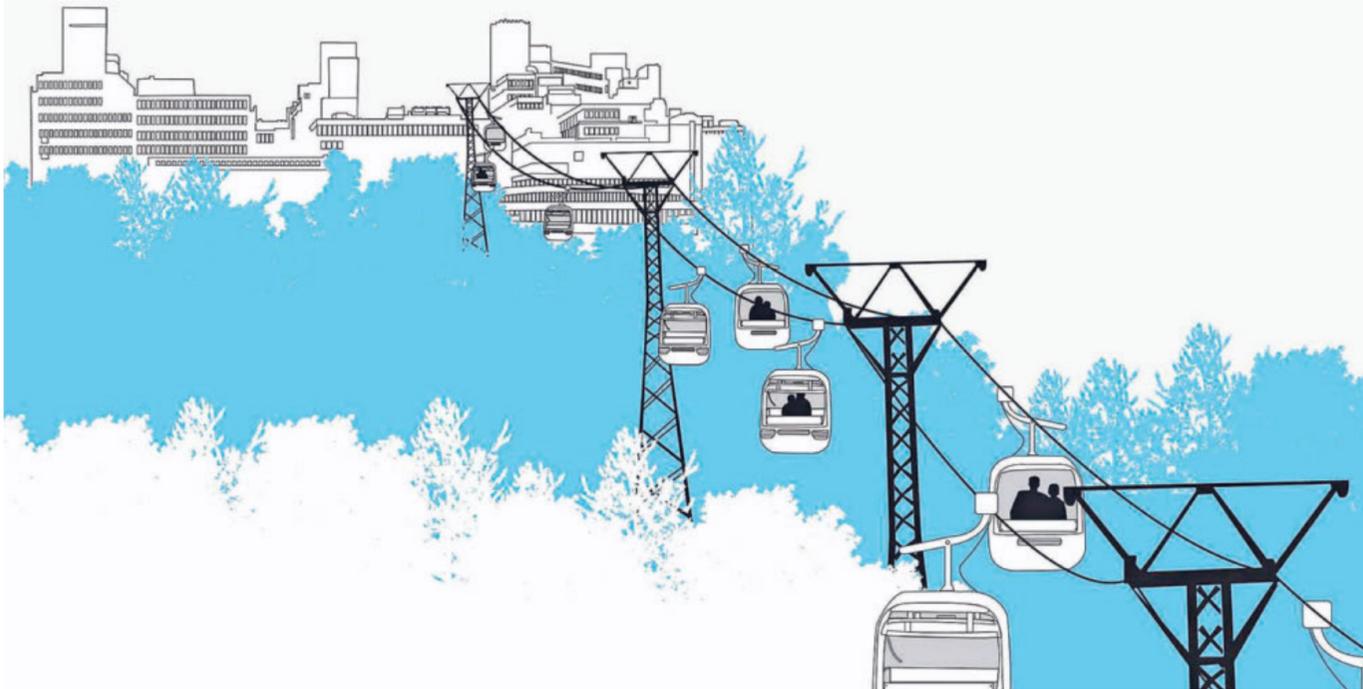
Eine Seilbahn für Wuppertal – das Projekt

Das Projekt von „Wuppertal 2025“, das sich auf die Seilbahn bezieht, entstand im Rahmen eines öffentlichen Ideenwettbewerbs der Stadtverwaltung zur Gestaltung der Lebensbedingungen in Wuppertal.

Die Seilbahn soll durch geringere Antriebsenergie eine umweltfreundliche Alternative zu Autos und Bussen sein. Auch weniger Lärm soll sie verursachen.

Die Streckenlänge der Seilbahn soll etwa 2800 Meter betragen. Auf dieser Strecke sollen 45 Kabinen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 22 Stundenkilometern bis zu 3500 Personen pro Stunde transportieren. Auch Rollstühle, Fahrräder und Elektro-Scooter können mitgenommen werden. Auf der Strecke sollen sechs Stützen und drei Stationen gebaut werden. Die Stationen sollen sich voraussichtlich am Hauptbahnhof, an der Universität und auf Küllenhahn befinden. Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) leiten das Projekt Seilbahn.

Das Projekt soll 54 Millionen Euro kosten, davon wollen die WSW 5,4 Millionen Euro tragen. Die restlichen Kosten sollen vom Staat gefördert werden – falls der Bau der Seilbahn stattfindet. *ls/sv/te*



Das Projekt: Die Seilbahn soll vom Döppersberg über die Zwischenstation Universität zum Schulzentrum Süd führen.

Illustration: Roemer und Höhmann

Braucht Wuppertal eine Seilbahn?

Schüler, Studenten und Wuppertaler Bürger sagen ihre Meinung.

Von Tom Ediger, Sophie Vinciprova und Leslie Stracke

Eine Seilbahn – ja oder nein? Mit dieser umstrittenen Frage haben wir uns in unserem zweiwöchigen Schülerbetriebspraktikum beschäftigt. Eine Umfrage, bei der wir rund 100 Schüler, Studenten und Einwohner Wuppertals befragt haben, zeigt die gespaltenen Meinungen zu dem Projekt.

Die Ansichten der Betroffenen haben uns besonders interessiert, weshalb wir Studenten der Universität Wuppertal dazu befragt haben und folgende Ergebnisse erhielten. Viele Studenten berichten von den schlechten Bedingungen, unter denen sie zur Uni fahren: Zu volle Busse am Morgen, lange Wartezeiten und Verspätungen.

Diese Umstände überzeugen die meisten Studenten von einem Bau der Seilbahn, schon allein, um die Verkehrsmöglichkeiten zu verbessern. Auch

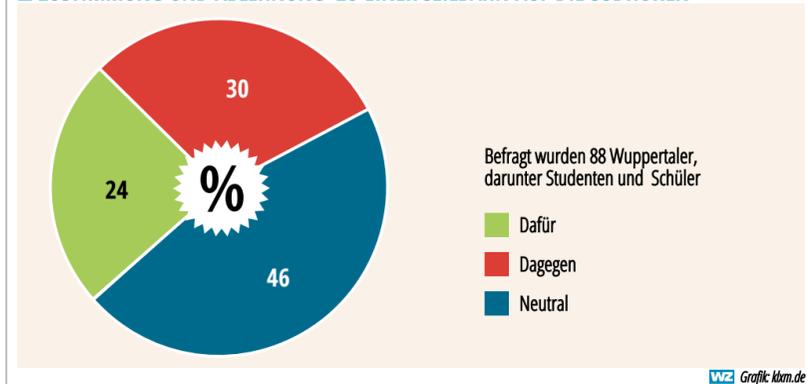
auf die Umweltbedingungen weisen viele hin.

Einige von ihnen denken jedoch auch an die betroffenen Einwohner, die unter einer Seilbahn zu leiden hätten. Es wird befürchtet, dass Notumzüge stattfinden und vielleicht komplette Häuser abgerissen werden müssten. Außerdem könnte durch die alle 30 Sekunden vorbeifahrenden Gondeln die Privatsphäre der Anwohner gestört werden. Denn die Seilbahn würde direkt über Häusern und Gärten fahren – teilweise nur neun Meter über dem Boden. Trotzdem stimmen viele Studenten für den Bau einer Seilbahn.

Jüngere Schüler sind begeistert

Die Meinungen der Schüler sind breit gefächert. „Eine Seilbahn bringt Touristengelder ein“, sagt Silvan, Schüler der neunten Klasse des Gymnasiums Vohwinkel. „Das wäre sinnlos, man sollte das Geld

ZUSTIMMUNG UND ABLEHNUNG ZU EINER SEILBAHN AUF DIE SÜDHÖHEN



besser für wichtigere Dinge einsetzen, zum Beispiel in die Schulbildung oder in die Unterstützung der Flüchtlinge“, sagt hingegen Florian vom Gymnasium Vohwinkel.

Vor allem jüngere Schüler waren von der Idee begeistert. Sie sehen die Seilbahn eher als Spaßattraktion, unabhängig von anderen Auswirkungen. Schüler höherer Altersgruppen fühlten sich kaum angesprochen. „Die Busverbindun-

gen Wuppertals sind gut, wir können so gut wie jedes Ziel ohne eine Seilbahn schnell erreichen“, ist der Tenor. Viele interessierten sich kaum für das umstrittene Thema. Das zeigt, dass hauptsächlich Schüler des Schulzentrums Süd oder Professoren und Studenten der Universität Wuppertal betroffen sind.

Die Anteilnahme am Projekt durch Wuppertaler Bürger war unterschiedlich, einige inte-

ressierten sich sehr und begründeten ihre Meinung mit überzeugenden Argumenten: „Man sollte sich lieber wieder mehr um ältere Projekte wie die Sambatrasse kümmern, statt eine teure Seilbahn zu bauen“, sagte ein Bürger. Trotzdem fanden sich auch positive Ansichten zu den Vorteilen einer Seilbahn: „Eine Seilbahn würde Wuppertals Image als schwebende Stadt noch mehr verstärken“, hieß es.

„Erfolgreiches Projekt, mehr Touristen“

Koblenz macht es vor: Dort ist eine Seilbahn bereits in Betrieb.

„Ein erfolgreiches Projekt und ansteigende Touristenzahlen.“ So fasst Bastian Helderemann aus der Geschäftsstelle, die für die Koblenzer Seilbahn zuständig ist, das Projekt zusammen. Seit Juni 2010 ist die Seilbahn dort erfolgreich im Einsatz und transportiert jährlich rund 650 000 Menschen über den Rhein. Neben praktischen Aspekten wie der Schnelligkeit sei sie zudem ein umweltfreundliches Übergangsmittel.

Das Investitionsvolumen betrug in Koblenz rund 13 Millionen Euro, gebaut wurde 14 Monate lang. In Koblenz beläuft sich der Höhenunterschied auf rund 112 Meter.

Obwohl die Koblenzer Seilbahn ein gutes Beispiel für Wuppertal sei, könne man die beiden Projekte eigentlich nicht vergleichen, sagt Helderemann. In Koblenz dient die Seilbahn als notwendiges Transportmittel, welches hauptsächlich für Touristen erbaut wurde. Hingegen würde die Wuppertaler Seilbahn nur als Alternative für normale Verkehrsmittel eingesetzt werden und sei somit nicht notwendig. *sv, ls, te*



Die Koblenzer Gondel fährt über dem Rhein. Archivfoto: Andreas Fischer

Einsatz für eine Idee

Bürger der Initiative „Pro Seilbahn Wuppertal“ setzen sich für Bau ein.



Peter Vorsteher (Mitte) ist für die Seilbahn.

Archivfoto: Stefan Fries

„Wer die Schwebebahn mag, wird die Seilbahn lieben“, so lautet das Motto der Bürgerinitiative „Pro Seilbahn Wuppertal.“ Im Gespräch mit Peter Vorsteher, Kommunalpolitiker der Grünen, und Axel Sindram, „Pro Bahn“-Mitglied, haben wir uns über die Initiative informiert.

Das Projekt „Pro Seilbahn“ wurde ursprünglich von „Pro Bahn“-Mitgliedern ins Leben gerufen. Zuerst bildeten sich die Facebook-Initiativen „Pro Seilbahn Wuppertal“ und „Ja zur Seilbahn Wuppertal“. Im Juni 2015 entstand die Initiative „Pro Seilbahn Wuppertal“, bei der drei Kommunalpolitiker (Ursula Abé, SPD, Thomas Gaffkus-Müller, CDU, und Peter Vorsteher, Grüne) sowie Axel Sindram (Fahrgastverband Pro Bahn) den Vorstand bilden.

Eine Seilbahn wäre preisgünstiger als eine U-Bahn

Der Anstieg der Studenten von 13 000 auf aktuell mehr als 21 000 hatte erhebliche Folgen: „Der Nahverkehr ist überlastet. Zudem tragen die 15 000 Fahrzeuge, die täglich auf der Cronenberger Straße fahren, zu einer großen Schadstoffbelastung bei“, sagt Peter Vorsteher.

Da in den vergangenen zehn Jahren das Seilbahnsystem weltweit immer mehr in den Nahverkehr integriert wurde, bietet sich eine Seilbahn als Alternative an. „Heutzutage sind Seilbahnen auf alle Situationen anpassbar. Gondelanzahlen lassen sich je nach Bedarf variieren und sind somit vorteilhaft, was Kosten, Wartungen und Ähnliches betrifft“, sagt Vorsteher.

Auch die Kosten seien tragbar: Mit einer Summe von 54 Millionen sei eine Seilbahn deutlich günstiger als beispielsweise eine U-Bahn, bei der 1,8 Kilometer Strecke mit zwei Bahnhöfen rund 800 Mil-

lionen Euro kosten können. Besonders die umweltfreundliche Nutzung spiele eine große Rolle. Eine Seilbahn sei nahezu geräuschlos, abgasfrei und würde das Straßennetz von PKW- und Busverkehr entlasten. „Auch bei schlechten Wetterbedingungen hält eine Seilbahn besser Stand als beispielsweise Busse“, sagt Axel Sindram. Zudem würde der Tourismus gefördert werden. Die heute rund 400 Unterstützer erwarten gespannt das Ergebnis des gerade vom Rat in Auftrag gegebenen Bewertungsverfahrens. *sv/ls/te*

www.pro-seilbahn-wuppertal.de

Wuppertaler gegen die Gondeln

Eine Bürgerinitiative kämpft gegen das Projekt.

Die Idee der Seilbahn trifft nicht nur auf Zustimmung. Im Gegenteil, es gibt mittlerweile sogar eine Bürgerinitiative dagegen: Seilbahnfreies Wuppertal. Um nähere Informationen zu bekommen, haben wir den Vorsitzenden der Initiative Antonino Zeidler interviewt.

Die Gründung fand im Juni 2015 statt. Nach einer Infoveranstaltung über das Seilbahnprojekt der WSW gab es bereits viele Beschwerden seitens der Anwohner. Sie sahen den Eingriff in die Privatsphäre sowie die gestrichenen Buslinien als ausschlaggebende Argumente.

Nach Versammlungen mit Personen ähnlicher Ansichten wurde beschlossen, die oben genannte Organisation ins Leben zu rufen. Hauptgedanke dabei war, eine rechtliche Grundlage zu schaffen.

Mittlerweile hat die Initiative rund 100 Mitglieder

Bei den wöchentlichen Treffen kamen schnell 50 Mitglieder zusammen. Diese Zahl ist heute auf 100 gestiegen, wovon sich etwa 30 aktiv beteiligen. Der Verein lebt größtenteils von Spenden und einem jährlichen Mitgliedsbeitrag.

Bereits getroffene Maßnahmen sind Infoveranstaltungen, mehr als 10 000 verteilte Flyer,



Antonino Zeidler (links) stellte die Initiative vor. Archivfoto: Andreas Boller

das Erstellen einer Website und viel Pressearbeit.

Ebenfalls brachte die Initiative eine eigene Zeitschrift heraus, in der alle wichtigen Informationen nachlesbar sind.

Auf die Frage, wie Antonino Zeidler die Chancen auf einen Erfolg einschätzen würde, sagte er, dies sei tagesabhängig: „Man könnte das Ganze mit David und Goliath vergleichen.“ Schließlich seien die WSW ein ziemlich großer Gegner. Dennoch ist er zuversichtlich. Er geht davon aus, dass sie spätestens vor Gericht Erfolg haben werden. *sv/ls/te*

Einen ersten Schritt in diese

Richtung machte die Initiative mit einem Rechtsgutachten, das sie am 11. Februar vorstellte. Mit dem Gutachten beauftragte sie Anwalt Jochen Heide. Dieser hat schon vorher Städte in ähnlichen Fällen erfolgreich vertreten – zum Beispiel als es um den Bau einer Kohlenmonoxid-Pipeline ging.

Für das Rechtsgutachten war ein fünfstelliger Betrag nötig, der durch Spenden finanziert wurde. Dies zeigt das große Engagement der Bürgerinitiative „Seilbahnfreies Wuppertal“. *sv/ls/te*

www.seilbahnfreies-wuppertal.de