



Seilbahnfreies Wuppertal e.V

Wuppertal braucht keine Seilbahn.



Die Initiative Seilbahnfreies Wuppertal e.V. hat sich im Juni 2015 aus Bürgern der Stadt Wuppertal gegründet, die eine Seilbahn über urbanem Gebiet, wie sie in Wuppertal geplant ist, ablehnen. Nach intensiver Beschäftigung mit dem Thema kristallisieren sich viele Nachteile und Fragestellungen heraus, die gegen dieses Projekt in Wuppertal sprechen. Unsere Standpunkte gegen eine Seilbahn in Wuppertal ...

... aus wirtschaftlicher Sicht:

Die vorliegende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beschränkt sich auf eine reine Materialkostenaufstellung in der Vorstudie zur technischen Machbarkeit. Planungs- und Baunebenkosten werden wenig bis gar nicht erörtert. Aussagen zu Betriebskosten fehlen, werden bei ähnlichen Projekten auf rund € 3,5 Millionen geschätzt. Diese Betriebskosten müssen durch (A) mehr Fahrgäste, (B) Buseinsparungen und (C) Ticketpreise refinanziert werden. Das notwendige Fahrgastpotential ist schlicht nicht vorhanden. Um die Betriebskosten einzuspielen, wären ca. 10 Millionen zusätzliche Fahrgäste und damit eine Vervierfachung des jetzigen Fahrgastaufkommens notwendig. Ferner setzt die WSW mobil eine Einsparung von 12 Bussen an. Dadurch müsste über die Hälfte der aktuellen Fahrleistungen auf den Südhöhen bis Sudberg zugunsten der Seilbahn eingespart werden - ein 30/60-Minuten Takt wäre überall die Folge. Schließlich ist die Finanzierung über Ticketpreise gar nicht vorgesehen: Die Seilbahnfahrt soll als ÖPNV-Ticket nach VRR-Tarif mit € 2,60 angeboten werden. Eine einfache Fahrt in Koblenz z.B. kostet beim Betreiber Doppelmayr kostendeckend € 6,50. Die Befürworter werden sagen: ÖPNV wird immer subventioniert - das ist richtig. Aufgabe des ÖPNV aber ist die Sicherstellung einer Grundversorgung an Mobilität für die Allgemeinheit. Eine Seilbahn ist kein sinnvoller Teil dieser Grundversorgung!

... aus rechtlicher Sicht (Privatsphäre, Eigentumsrechte):

Das Seilbahngesetz NRW ist keine gesetzliche Bedarfsfeststellung für Seilbahnen in NRW. Der Gesetzgeber setzt lediglich eine europäische Richtlinie um. Seilbahnen werden weder privilegiert noch sagt das Gesetz, dass Seilbahnen ohne weitere Voraussetzung im öffentlichen Interesse liegen. Dieses muss nach wie vor begründet werden. Auch wenn die Befürworter es anders sehen: Die „Informationsoffensive“ der WSW mobil hat das Niveau von Werbebotschaften nicht überschritten und ist als Planrechtfertigung vollkommen ungenügend. Realdaten zu Fahrgastzahlen (die selbst dem Stadtrat vorenthalten werden) sowie Betriebs- und Projektnebenkosten sind offenzulegen. Ohne diese Daten gibt es keine Begründung für ein öffentliches Interesse und damit keine Begründung für erzwungene Wegerechte durch Enteignung und permanente Einsichtnahme in die persönliche Lebensführung der Betroffenen. Auch Entschädigungen werden die Grundrechtsverletzungen nicht kompensieren. Wir erwarten vom anstehenden Verfahren eine Würdigung dieser Aspekte, insb. vor dem Hintergrund der Aussage von Herrn Jäger, dass es keine Enteignungen geben wird.

... aus Sicht der auf den ÖPNV angewiesenen Südstädter:

Ausgangspunkt des Seilbahnprojekts war ein Ideenwettbewerb zur Gestaltung der Lebensbedingungen in Wuppertal im Jahr 2025. Mit dem Stempel „ÖPNV“ war auch schnell die passende Rechtfertigung der Idee gefunden. Diese Vorgehensweise stellt eine seriöse Nahverkehrsplanung komplett auf den Kopf und die Lösung „Seilbahn“ vor den tatsächlichen Bedarf. Was jetzt nicht passt, wird passend gemacht: Buseinsparungen, Taktzeitverlängerungen und das Aufbrechen von durchfahrenden Linien sollen den Bedarf für die Seilbahn erzeugen. Wegzeitenverlängerungen, Umstieg auf den privaten PKW und sinkende Auslastung des ÖPNV werden die Folge sein. Die WSW mobil hat die Einsparungen im Südstadt-ÖPNV skizziert: Linie 645 wird komplett gestrichen, alle anderen Linien fahren wochentags im 30-Minuten-Takt. Diese Einsparungen werden nicht ausreichen und durch 60-Minuten-Takte abends und am Wochenende erweitert werden, um die notwendigen Einsparungen zu erreichen. Wir erwarten vom anstehenden Verfahren eine Bewertung des Seilbahnprojekts auf der Basis einer ganzheitlichen Betrachtung des Nahverkehrsbedarfs in Wuppertal.

... wie Auswärtige Wuppertal wahrnehmen:

Haben Sie vor dem Seilbahnprojekt in Wuppertal Koblenz als „Seilbahnstadt“ wahrgenommen? Fällt Ihnen spontan eine andere „Seilbahnstadt“ ein? Warum sollte dann jemand Wuppertal als „Seilbahnstadt“ wahrnehmen? Bei der Vielzahl an „Seilbahn-Abenteuern“, die gerade angestoßen werden, wäre bei erfolgreicher Umsetzung dieser Projekte die Seilbahn in Wuppertal am Ende nur eine von Vielen. Wenn die Stadt es in 100 Jahren Schwebebahn nicht geschafft hat, diese als überregionales Alleinstellungsmerkmal der Stadt zu platzieren, wird das mit der Seilbahn auch nicht gelingen.

... aus Sicht der möglichen Verminderung der Schadstoffbelastung in der Südstadt:

Die Emissionen des Busverkehrs werden bis 2025 durch E-Busse selbst reduziert - das in der Trassenführung starre Verkehrssystem Seilbahn wird dann mit den flexiblen E-Bussen konkurrieren und notwendige Investitionen blockieren. Die Schadstoffeinsparungen durch die Seilbahn werden durch den von Taktzeitverlängerungen und dem Aufbrechen von durchfahrenden Linien forcierten Umstieg auf private PKW aufgeessen. Die Seilbahn wird elektrische Energie in der Größenordnung der Schwebbahn benötigen. Die gleiche Fahrleistung wird von E-Bussen wesentlich energieeffizienter erbracht werden können. Die Seilbahn ist keine Zukunftstechnologie – E-Busse werden es sein.

... aus Sicht der möglichen Verminderung der Verkehrsbelastung der Straßen in der Südstadt

Eine Verminderung der Verkehrsbelastung wird nicht eintreten. In ganz Deutschland ist kein Fall bekannt, bei dem mehr Menschen den ÖPNV nutzen, wenn (A) der Bustakt ausgedünnt wird, (B) sich die Wegezeiten durch das Aufbrechen durchfahrender Linien verlängern und (C) durch zusätzliches Umsteigen die Attraktivität des ÖPNV abnimmt. Die Seilbahn kann nur von einem Bruchteil der Anrainer genutzt werden: Von den etwa 30.000 Bewohnern der Südstadt und Kühlenhahn wohnen etwa 1.500 in fußläufiger Entfernung zu der Mittel- und Bergstation. Für den Rest kommt die Seilbahn als Busersatz nicht in Betracht. Die Folgen: Umstieg auf den privaten PKW und Zunahme der Verkehrsbelastung.

... aus Sicht der Beschädigung des Quellgebiets des Hatzenbeck-Baches:

Umweltbelange sind beim aktuellen „Hurra!“ für die Seilbahn nur einer von vielen Aspekten, die außer Betracht gelassen wurden und dringend auf den Prüfstand gehören. Die Beschädigung der innerstädtischen Naturgebiete ist an jeder der sechs Stützen gegeben. Jeder Wuppertaler muss für sich auch die Frage nach der ästhetischen Umweltverschmutzung beantworten und ob das Stadtbild durch die bis zu 70 Meter hohen Stahlgerüsten wirklich „bereichert“ wird.

... aus Sicht der weitest gehenden Umfahrung der Cläre-Blaeser-Siedlung und des Quellgebiets des Hatzenbeck-Baches durch abweichende Trassenführung und zusätzliche Stützen:

Die Probleme wären damit nicht behoben, nur verschoben. Andere Menschen würden in ihren Privat- und Eigentumsrechten eingeschränkt und die Natur anderswo beschädigt. Von der Trassenführung unabhängig sind die wirtschaftlichen Fakten, die gegen die Seilbahn sprechen. Die WSW mobil hat sich bereits auf die kommunizierte Trassenführung als einzig wirtschaftlich darstellbare Strecke festgelegt - jede Abweichung von dieser Trasse erzeugt zusätzliche Kosten und rechnet sich nicht für die WSW mobil. Vor der Suche nach einer alternativen Trassenführung sollte grundsätzlich zuerst der Sinn, Zweck und Bedarf einer Seilbahn für Wuppertal untersucht und geklärt werden.

Die Seilbahn darf nicht nur gewollt, ihre Umsetzung muss auch durch belastbare Fakten begründet sein. Diesen Nachweis müssen die Projektinitiatoren führen. Wir danken dem Bürgerverein der Elberfelder Südstadt, dass wir unsere Standpunkte gegen eine Seilbahn darlegen durften.