

Seilbahn trotz Mehrkosten möglich

Die Bahn lässt eine Stütze auf dem Bahnsteig zu. Die Talstation kann also nah ans Gleis rücken.

Von Katharina Rüth

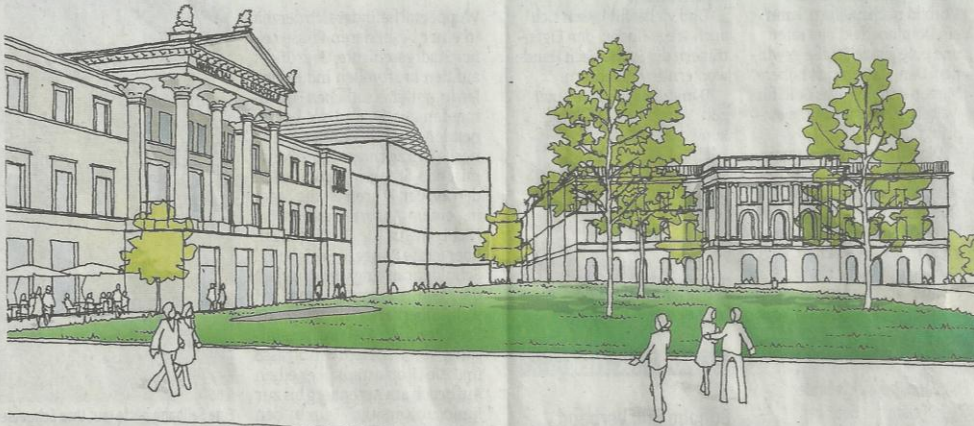
Auch wenn die Baukosten steigen, kann die Seilbahn wirtschaftlich betrieben werden. Das ist ein Ergebnis mehrerer Prüfaufträge an die Stadtverwaltung, das jetzt in den politischen Gremien vorgestellt wird. Darin geht es auch um den Preis für das Grundstück für die Talstation am Hauptbahnhof und die Integration des Gebäudes in den neu gestalteten Döppersberg.

Als der Rat im Juli 2017 den Grundsatzbeschluss zum Bau der Seilbahn fasste, legte er auch fest, dass die Baukosten mit dem Stand vom Dezember 2016 festgeschrieben sein sollen – auf 82,7 Millionen Euro. Erhöhen dürfen sie sich nur entsprechend dem Baukostenindex. Daher wurden die Kosten im dritten Quartal 2018 auf 88,9 Millionen Euro angepasst.

Grundstück für Talstation soll nach Abriss 1 Euro kosten

Das wirke sich auf die geforderte Kosten-Nutzen-Untersuchung nicht aus, heißt es in der Vorlage. Das bestätigt Ulrich Jaeger, Geschäftsführer von WSW mobil. Die Steigerung der Baukosten spielten nur eine kleine Rolle. Die Kosten-Nutzen-Analyse sei „ein standardisiertes Verfahren, das eine Vielzahl von Faktoren einbezieht“, erklärt er. „Eine volkswirtschaftliche Methode, um den Nutzen zu bewerten.“ Einbezogen würden auch Umweltaspekte wie die Energie-Reduzierung, der verringerte CO₂-Ausstoß oder der geringere Lärm. Auf der anderen Seite stiegen auch die Kosten für den Betrieb von Bussen, etwa Lohn- und Energiekosten, die durch die Seilbahn eingespart werden sollen.

Dass die Baukosten steigen, überrascht die Vertreter der



Die Skizze sieht vor, dass die Talstation in gleicher Höhe mit dem Bahnhofsgebäude liegt.

Skizze: RKW Architektur-

Initiative „Seilbahnfreies Wuppertal“ nicht. Sie fürchten allerdings durchaus, dass damit die Wirtschaftlichkeit gefährdet ist. Die Finanzierung sei „auf Kante genäht“, so Marc Genant vom Vorstand der Initiative, er fordert Transparenz der Wirtschaftlichkeitsberechnung. Jaeger widerspricht der Darstellung, dass die Finanzierung eng ist: „Wir haben viele Puffer eingebaut.“

Mehr Transparenz fordert die Initiative auch bei der Frage, wie die Kosten für das Grundstück zustande kommen, auf dem die Talstation entstehen soll. Auf Prüfung der Verfügbarkeit des Grundstücks hatte der Rat bestanden. Laut Vorlage wird das Grundstück – nach Abriss des bestehenden Gebäudes – ein Euro kosten. Ulrich Jaeger macht deutlich: „Das Gebäude loszuwerden, kostet richtig Geld.“

Die Initiative wundert der Preis dennoch, der Grund-

stückspreis an dieser Stelle dürfe bei 600 Euro pro Quadratmeter liegen. Dass bei Abzug der Abrisskosten genau ein Euro herauskomme, „erscheint merkwürdig“, findet der Vorstand. Auch hier fordert die Initiative die Offenlegung der Zahlen.

In dem Verwaltungsbericht geht es auch um die „städtetypische Integration der Talstation“. Dazu hat sich das Büro RKW Architektur + in Düsseldorf erste Gedanken gemacht. Nach dessen Skizze kann die Gebäudefassade zunächst auf gleicher Höhe mit dem Bahnhofsgebäude liegen, etwa gegenüber der Bahndirektion tritt sie weiter hervor. „Durch die Aufnahme der Gebäudekanten entsteht ein gefasster Platz“, heißt es in der Beschreibung dazu.

Die Talstation soll eine moderne Fassade haben, die die ersten drei Geschosse verbindet und „in Harmonie mit den historischen Fassaden gestal-

tet“ wird. Die eigentliche Talstation selbst mit Ein- und Ausstiegebene befindet sich darüber auf etwa 14 Metern Höhe und soll optisch abgesetzt werden. Ein Vorschlag ist, die unteren Stockwerke für Büros und Praxen zu nutzen.

Die oberen Geschosse werden über die Gleise ragen, von einer Stütze auf den Bahnsteig 2/3 getragen. Das habe die Bahn angeboten, berichtet Ulrich Jaeger. Auf diese Weise brauche das Gebäude weniger Platz Richtung Bahndirektion. Grundsätzlich sei die Bahn mit dem Bau der Talstation einverstanden: „Wir haben mit den relevanten Stellen gesprochen“, versichert Ulrich Jaeger. Vorgesehen ist auch die Möglichkeit, dass eine Brücke Talstation und Südstadt verbindet. Auf diese Weise erhielte die Südstadt eine barrierefreie Direktverbindung in die Innenstadt. Die Brücke müsste aber die Stadt bauen, betont Jaeger. Letztendlich wird es für die

BÜRGERBETEILIGUNG

VERFAHREN An der Diskussion über den Bau der Seilbahn sollen auch weiter Bürger beteiligt werden. Die Bezirksregierung hat auf die Möglichkeit einer Befragung hingewiesen, hält es aber für irreführend, eine Bindung an deren Ergebnis anzukündigen. Die Stabsstelle Bürgerbeteiligung schlägt verschiedene Formen der Befragung vor. Unabhängig davon trifft Oberbürgermeister Andreas Mucke Mitte Februar die Mitglieder der Planungszelle, die 2016 das Bürgergutachten erstellt haben, zu einem Informationsgespräch.

Talstation ebenso wie die Bergstation ein Wettbewerbsverfahren geben.

Die Bebauung über die Gleise betrachtet die Initiative ebenfalls mit Skepsis, sie hält eine solche Konstruktion für „nicht gerade einfach“. »S.16