

# „Warum dauert das so lange?“

Befürworter einer Seilbahn für Bonn drängen auf eine rasche Umsetzung des umstrittenen Projekts

**Bonn (we).** Viele Gruppen wünschen sich die Seilbahn für Bonn. Neun Verbände, allesamt zum Kreis der Befürworter des angedachten Bauwerks zählend, trafen sich zur Bekräftigung ihrer Argumente im Kessenicher „Lindenhof“. Sie fordern eine zügige Umsetzung der Seilbahn. Ihr Sprecher Johannes Frech: „Warum dauert das so lange? Im Moment wird die Kosten-/Nutzenrechnung erstellt. Das soll laut Stadtbaurat Helmut Wiesner bis Ende 2018 dauern. Dann, bei positivem Ausgang, erfolgt erst das Planungsverfahren. Mit all den zu erwartenden Einsprüchen wird das auch noch mal einige Jahre dauern. Wann soll die Bahn denn fertig sein, wenn Bonn heute schon am Autoverkehr erstickt?“

Die Befürworter hatten sich mit Franziska Müller-Rech, MdL, und Ulrich Kelber, MdB, prominente Unterstützung für ihre Position geholt. Es ging im Wesentlichen darum, mit Argumenten die Forderung der Unterstützer auf zügige Umsetzung des Projekts zu stützen. Da nahm es nicht Wunder, dass die Vorteile einer Seilbahn aus Sicht der Befürworter nochmals auf den Tisch kamen.

Das sind im Wesentlichen die Gewissheit, dass der Autoverkehr heutigen Ausmaßes die Gesundheit der Menschen in



Argumentieren nach vorn: Die Befürworter der Seilbahn.

FOTO: WE

Bonn beeinträchtigt. Zudem seien die Straßen derart verstopft, dass kein Durchkommen mehr sei. Hinzu kämen die zu erwartenden Baustellen im Straßenbau. „Es geht nicht darum, im laufenden System von Individualverkehr und öPNV Änderungen vorzunehmen, nein, es geht um eine völlige Abkehr und Neuorientierung des Verkehrs“. Das war und blieb das Hauptargument der Befürworter. „Man kauft sich ja kein Verkehrsmittel wie etwa ein Auto. Das ist gar nicht mehr zeitgemäß. Man will aber die Mobilität der Bürger erhalten, damit sie von A nach B kommen. Wo-

mit, ist dabei sekundär.“ Die Seilbahn verkehre staufrei und sicher. Sie kann im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsmitteln die heute verstopften Strecken überwinden. Durch die möglichen Direktverbindungen spare man ganz erheblich Zeit auf dem Weg zur Arbeit. Das heutige Verkehrschaos auf dem Venusberg werde verhindert. Die Seilbahn greife weniger in die Umwelt ein als das eventuelle andere Maßnahmen täten, etwa zusätzlicher Straßenbau, falls denn der überhaupt möglich sei. Die Seilbahn schließlich sei relativ umweltfreundlich im Vergleich etwa zum Autover-

kehr. „Wir brauchen Ersatzlösungen, weil sonst der Verkehrskollaps in Bonn vorprogrammiert ist“, so der Tenor der Aussagen der Befürworter.

Man beschäftigte sich an diesem Abend auch mit den Argumenten der Seilbahngegner. Deren Sicht der Dinge wurde nach Meinung der Befürworter entkräftet. Es gehe den Gegnern immer darum, an den heutigen Systemen herumzudoktern. Dabei müsse es mit der Seilbahn nicht um Flickschusterei an bestehenden, sondern um ein völlig neues Verkehrssystem gehen. Und die Kosten? Natürlich

sei auch eine Seilbahn wie auch sonst der öffentliche Nahverkehr zu subventionieren. Doch sowohl Bau- als auch Betriebskosten seien gering im Vergleich zu den Maßnahmen, die ansonsten zu ergreifen seien, um die Staus zu beherrschen. Ein zusätzlicher Ennertaufstieg etwa koste allein an Planungskosten soviel wie gleich zwei Seilbahnen. Natürlich gebe es Eingriffe in die Natur, doch die seien gegenüber anderen ansonsten auch ohne Seilbahn zu ergreifenden Maßnahmen gering.

Die Forderung gegenüber der Stadt ist und bleibt also, Gas zu geben bei der Verwirklichung der Seilbahn.

Selbstverständlich bleiben die Gegner bei ihrer Sicht der Dinge. Darum ging es zwar an diesem Abend der Befürworter nicht. Dennoch: Das Hauptargument der Gegner ist, dass die vorliegende Machbarkeitsstudie, die einen etwaigen Bau einer Seilbahn positiv beurteilt, lücken- und fehlerhaft sei. Eine Seilbahn sei weder umweltfreundlich noch entlaste sie den Verkehr. Sie sei nur teuer und beeinträchtige die Lebensqualität der Anwohner.

Wann könnte nun die Seilbahn fahren? Die Befürworter hoffen, dass das bis 2020 der Fall sein wird. Finanziert übrigens überwiegend mit Landesmitteln.