Die urbane Seilbahn: sinnvolle Komponente im Bonner ÖPNV-Netz oder teures nutzloses Prestigeprojekt?

Zukunftsprojekt Seilbahn

Die Planung der Bonner Seilbahn soll weitergeführt werden, aber der OB stellt den tatsächlichen Bau unter finanziellen Vorbehalt der Stadt. Entwickelt sich das Projekt tatsächlich „zunehmend zu einem Paradebeispiel für ein aus dem Ruder laufendes Prestigeprojekt", wie die Bonner Bürgerinitiative gegen die Seilbahn auf ihrer Facebook-Seite schreibt? Seit Jahren agitiert sie gegen das innovative öffentliche Verkehrsmittel, bezeichnet es als vollkommen sinnlos, höchst schädlich und extrem teuer.

Wir, das Aktionsbündnis ‚Seilbahn für Bonn: Ja!', halten die Seilbahn für unverzichtbar und fordern die Stadt auf, den Planungsprozess zu beschleunigen. Wenn für Straßen Geld vorhanden ist, dann erst recht für den ÖPNV in diesen Zeiten erster ernster Klimakrisen mit Hitzewellen, Dürren und Waldbränden!

© Doppelmayr

Enkeltaugliches * öffentliches Verkehrsmittel: die urbane Seilbahn. Gut für Bonn.

Anne Küpper-Oszvald
(Seilbahninitiative Bonn)

Eine kluge Investition

Die Standardisierte Bewertung aus dem Jahr 2022 wurde in diesem Frühjahr aktualisiert. Dabei verbesserte sich der bereits gute Nutzen-Kosten-Faktor von damals 1,6 noch einmal auf jetzt 1,79 auch aufgrund einer angepassten klimaorientierten Berechnungsmethode. Damit liegt das Projekt deutlich über dem kritischen Wert von 1,0, ist also nachgewiesen volkswirtschaftlich sinnvoll und damit förderfähig nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Aufgrund der hohen, bereits zugesagten Förderung durch Bund und Land würden von den aktuell errechneten 155 Mio. Euro Gesamtinvestition ein Eigenanteil von 17,6 Mio. Euro bei der Stadt verbleiben.

Die Betriebs- und Wartungskosten belaufen sich auf jährlich 5,2 Mio. Euro einschließlich Kapitaldienste, jedoch noch ohne den Abzug zu erwartender Fahrgeldeinnahmen, z.B. auch durch die touristische Nutzung. Noch nicht sauber durchgerechnet wurde auch die Möglichkeit der Automatisierung bzw. mindestens des teilautomatisierten Betriebs, die deutlich geringere Personalkosten bedeuten dürfte als beim heute massiven Busverkehr, für den kaum noch ausreichend Busfahrer*innen zu finden sind.

Für diese – vergleichsweise geringen – Investitionen erhält Bonn eine schnelle, kreuzungsfreie Querverbindung von Ramersdorf über den Rhein zum DB-Haltepunkt UN-Campus und hinauf auf den Venusberg. Umsteigemöglichkeiten gibt es in die Regionalbahnen, die Stadtbahnlinien 16, 62, 63, 66 und später in die S13. Nutzen kann man die Seilbahn ohne Zusatzkosten, da sie in den VRS-Tarif integriert wird, in ihr gilt auch das Deutschlandticket.

Verkehrsentlastung mit Potenzial

Die Seilbahn ist ein Stetigförderer, das heißt, sie ist fahrplanunabhängig und kann in den Pendlerzeiten morgens und abends hochfrequent betrieben werden: alle 20 Sekunden kommt eine Kabine. Dadurch entstehen auch in den Hauptverkehrszeiten keine längeren Wartezeiten.

Die gesamte Seilbahnstrecke wird 3,8 km lang sein, 5 Stationen haben und auf 22 Stützen laufen. Sie soll bis zu 15.000 Personen täglich transportieren, ca. 2/3 davon sind erwartbare Umstiege vom Auto auf den ÖPNV. Viele Fahrgäste werden Menschen mit dem Ziel UKB und Venusberg sein, denn hier ist der Druck durch Staus und lange Fahrzeiten auch der Busse hoch. Aber auch für alle, die schnell und bequem nur von einer Rheinseite auf die andere kommen wollen (z.B. demnächst zum Haltepunkt der S13), bietet sich diese Verbindung an, und entlastet als städtischer Bypass im ÖPNV-Netz den Bereich Hauptbahnhof/Zentraler Busbahnhof (ZOB).

Selbstverständlich werden in den dann folgenden Nahverkehrsplänen die Nutzerzahlen und möglichen Verlagerungen der bisherigen Buslinien überprüft, entsprechend angepasst und auf die neugeschaffenen Haltepunkte der Seilbahn optimiert. Dabei können sich auch Einsparungen ergeben, die aber nicht von vornherein Ziel der Überprüfungen sein sollten.

Maximal umweltfreundlich

Angetrieben wird die Seilbahn durch Strom der SWB, bei dem sich der Anteil des Ökostroms im Mix stetig erhöht. Es ist in einigen Jahren von einem komplett CO_2-freien Betrieb der Seilbahn auszugehen. Laut Gutachten liegen die jährlichen CO_2-Einsparungen bei 1.200 Tonnen, da täglich tausende Autofahrten wegfallen. Auch die städtischen Busse fahren heute schon überwiegend mit Strom der SWB. Allerdings müssen sie ihre Stromquellen, die Batterien, mitführen, was zu mehr Gewicht, dadurch höherem Energieverbrauch und schlechterer CO_2-Bilanz führt. Bei der Seilbahn befinden sich die Antriebe in stark schallgedämmten Gebäuden am UN-Campus. Das macht die Kabinen zu leise gleitenden, feinstaubfreien Luft-Bahnen.

Auch aus Naturschutzsicht ist die Seilbahn spitze. Im Vergleich zum Bau einer neuen Schienenverbindung (Bahntrassen) oder zum massiven Ausbau von Busspuren (neue Asphaltbänder) verbraucht die Seilbahn extrem wenig Bodenfläche – ausschließlich für die Fundamente ihrer Stützen und die Haltepunkte. Im Landschafts- und Naturschutzgebiet Venusberg sind zwei Stützen vorgesehen, eine direkt unterhalb des Auenbrugger Hauses. Die Kabinen schweben in ausreichendem Abstand über die Baumwipfel hinweg, schonen den Lebensraum der Waldbewohner. Für Bau und Betrieb der Seilbahn müssen weder Schneisen durch den Waldbereich geschlagen noch Rettungswege gebaut werden. Biotope und Frischluftschneisen werden weder verändert noch gestört.

Fazit: Die Seilbahn ist unverzichtbar, weil Bonn eine bessere ÖPNV-Verbindung zur Entlastung des Ost-West-Verkehrs dringend braucht. Jedes Straßenprojekt wäre weitaus kostenintensiver, müsste die Bahnstrecken und den Rhein aufwändig queren, wäre deutlich umwelt- und klimaschädlicher. Es gibt keine Alternative zur Seilbahn, außer … Stillstand.

*‚Enkeltauglich' bedeutet zukunftsfähig, nachhaltig und so gestaltet, dass auch nachfolgende Generationen eine intakte und lebenswerte Umwelt vorfinden.

Folgende falsche Aussagen (zitiert) finden sich auf der Internet- bzw. Facebook-Seite der Bonner Seilbahngegner.

„ Eine seriöse Kostenschätzung liegt nicht vor, gleichzeitig ist von erheblichen Zusatzausgaben im Verlauf der Realisierung auszugehen. Dies erzeugt zusätzliche Kosten in Millionenhöhe, die von den Planern verschwiegen werden. Das Seilbahn-Vorhaben birgt unkalkulierbare Risiken und keinen messbaren Nutzen.

Der finanzielle Aufwand steht in keinem Verhältnis zur Verkehrsverringerung. Die Entlastung der Zufahrtsstraße auf den Venusberg liegt bei gerade einmal 8 Prozent. Die Seilbahn, von Osten nach Westen verlaufend, wird keine Entlastung der Hauptverkehrsströme, die in Bonn von Norden nach Süden verlaufen, bewirken. Die Verkehrs- und Parkprobleme werden durch die Seilbahn nicht gelöst, sondern nur an andere Orte verlagert.

Die Seilbahn ist aufgrund ihrer erzeugten Emissionen umweltschädlich, die CO2-Bilanz und Einsparung von Energie ist negativ. Unabhängig von ihrer Auslastung wird die Seilbahn täglich ca. 18 Stunden (von 5:00 Uhr morgens bis 23:00 nachts) betrieben. Der hierfür benötigte Strom erzeugt mehr klimaschädliche Abgase als alle Autofahrten entlang der geplanten Route. Der Betrieb der Seilbahn mit Ökostrom (BonnNatur-Strom), ist reiner Etikettenschwindel. Der Strombedarf würde zu einem wesentlichen Anteil durch Braunkohleverstromung gedeckt.

Durch die Seilbahn werden Teile der Landschaftsschutzgebiete Venusberghang, Rheinaue und des Rheinufers zerstört. Der Venusberg-Osthang ist stark rutschgefährdet, sodass die Seilbahnstützen 100 m tief fundamentiert werden. Loki-Schmidt-Platz: Das Feuchtbiotop am Waldrand hinter dem Spielplatz wird ebenso mit der Seilbahnstation überbaut und somit vollständig zerstört. Für den Bau der Rettungstrasse wird eine breite Schneise durch den Wald des Venusberghanges geschlagen. Wertvoller, alter Baumbestand wird geopfert, der Stadt gehen durch die riesigen Stationen mit 50 m Länge und 30 m Höhe essenzielle Frischluftschneisen und nutzbringende Feuchtbiotope verloren. “

Kommentar:

„Flood the zone with shit", die sehr erfolgreiche Trump-Strategie, wonach permanent wiederholte Falschbehauptungen sich letztlich im Diskurs verankern und dann leider auch von vielen nicht weiter hinterfragt werden, hat scheinbar auch in unserem direkten Umfeld Anhänger gefunden. Unser Appell an die Bonner:innen: Lassen Sie sich von vermeintlichen „Umweltschützern" nicht verunsichern. Wer ‚Fake News' verbreitet, hat oft ganz eigennützige Motive. Bilden Sie sich Ihre eigene Meinung! Eine wachsame Bürgerschaft ist grundsätzlich gut. Aber Vorsicht: Die falschen Ehrlichen sind die wahren Gefährlichen! (aus: R. Mey, Sei wachsam)

Thema Seilbahn in der VHS

Vortrag über die neue urbane Seilbahn in Paris und anschließend Podiumsdiskussion mit Vertretern der Betreiberfirma Transdev, der Stadt Bonn, der SWB und des UKB sowie der Seilbahn-Initiativen über Sinn und Kosten der Bonner Seilbahn.

Mittwoch, 9. September 2026, 18:00 Uhr, VHS, Mülheimer Platz 1, Bonn.