

Frau  
Stadtverordnete Angelika Esch  
c/o SPD-Fraktion  
Altes Rathaus am Markt  
53111 Bonn

Bonn, den    09.1.2022  
u.Z.            Stadt Bonn-09.12.2021

Zuständig  
E-Mail            kontakt@bonn-bleibt-seilbahnfrei.de

*DruckSache – SPD Fraktion im Rat der Stadt Bonn zum Jahreswechsel*

Sehr geehrte Frau Esch,

mir liegt eine *DruckSache – SPD Fraktion im Rat der Stadt Bonn – zum Jahreswechsel* vor, die den unten zitierten Passus enthält. ich nehme an, da Ihr Bild darauf ist, dass Sie die Autorin dieser Zeilen sind. Zumindest als Fraktionsvorsitzende zeichnen Sie dafür verantwortlich.

### **Knapp ein Jahr in der Koalition – wir ziehen Bilanz und blicken auf 2022**

...

*Eine Entscheidung soll im nächsten Jahr auch darüber fallen, ob Bonn als erste Stadt in Deutschland eine Seilbahn bekommt, die in das ÖPNV-Netz integriert wird. Die Seilbahn soll von Beuel über den Rhein zum UN-Campus und schließlich auf den Venusberg führen. Klares Ziel ist es, den Verkehr, gerade auf der B9, zu reduzieren. Außerdem ist die Seilbahn ein touristisches Highlight. Von den Gondeln aus hätte man einen tollen Blick auf die Stadt, den Rhein und das Siebengebirge. Ausflugsziele wären so leichter erreichbar und die Stadt würde deutlich aufgewertet werden. Die Entscheidung zur Seilbahn sollen die Bonner Bürger:innen im Rahmen eines Ratsbürgerentscheids treffen. Wir sehen in der Seilbahn einen Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrswende und hoffen auf die Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt.*

Was ich dort nicht nachvollziehen kann, ist Ihre Argumentation:

**„Klares Ziel ist es, den Verkehr, gerade auf der B9, zu reduzieren“.**

Das höre ich zum ersten Mal. Wie soll denn die Seilbahn auf den Verkehr auf der B9, die von Bad Godesberg nach Bonn führt, einen Einfluss haben? Sie quert die B9 rechtwinklig am Trajektkreisel. Die nächste Haltestelle ist am Bötchensee in der Rheinaue und auf der anderen Seite am UN-Campus. Wie soll ein Autofahrer, der die Strecke befährt, die Seilbahn nehmen und den Verkehr reduzieren? Und wo soll er parken? Hat der Autofahrer überhaupt einen

Grund, die Seilbahn zu nehmen, wo er bequem und wettergeschützt sitzt und mit dem Auto schneller ans Ziel kommt? Sieht man einmal die mit der Seilbahn erreichbaren Ziele an, so sehe ich ohnehin keine Entlastungsmöglichkeit für die Durchgangsstraße B9.

Und auch indirekt, z.B. über eine Nutzung der Zugstrecke, ergibt sich keine Entlastung.

Werden Autofahrer ihr Auto zu Hause stehen lassen und mit Zug und Seilbahn fahren? Der Gutachter Dr. Baum hat die Anzahl auf maximal 300 geschätzt (Machbarkeitsstudie S. 27), und selbst, wenn der unwahrscheinliche Fall einträte und die Hälfte davon tatsächlich das Auto stehen ließe und Zug und Seilbahn nähme, wäre es keine signifikante Entlastung, die ein so großes Projekt mit solch gravierenden Nebenwirkungen rechtfertigen würde.

**„Außerdem ist die Seilbahn ein touristisches Highlight. Von den Gondeln aus hätte man einen tollen Blick auf die Stadt, den Rhein und das Siebengebirge.“**

Tatsächlich zerstört die Seilbahn das Rheintal, das Rheinufer und den Venusberghang, der allein aus Brandschutzgründen längs der Trasse gerodet werden müsste. Bis 50 m hohe Stützen und Bahnhöfe in der Luft sind kein Highlight und der „tolle Blick“ geht in die Gärten, Balkone und Wohnungen entlang der Trasse, selbst noch in mehreren Hundert Metern Entfernung.

Das wollen ausgerechnet Bonner Ratsmitglieder den längs der Trasse lebenden Bürgern zumuten, um ein paar Touristen einen schönen Blick zu bieten? Gleichzeitig massive Umgestaltung ihrer Umgebung, frühmorgendliche und abendliche Lichtverschmutzung und Geräuschemission, die sie um den Schlaf bringt. Ist es das wert für einen touristisch fragwürdigen Vorteil?

Mit dem Bau wird das Abholzen der Trasse am Venusberghang, das Abbinden von Straßen, der Überflug der Erich-Kästner-Schule alle 10 Sekunden und der Überflug des Biotops und des Spielplatzes am Loki-Schmidt-Platz akzeptiert.

### **Welche touristischen Ziele hat die Seilbahn?**

Das Venusberg-Klinikum ist kaum ein attraktives Ziel, auch nicht der Loki-Schmidt-Platz. Die Seilbahn führt dann über die Haribo-Fabrikation, eine Schule, Schrebergärten, den Bahnhof UN-Campus und schließlich über die B9 am Trajektkreisel. Auch diese Stationen kann man nicht als touristisch interessant einstufen. Dann in die Rheinaue zum Bötchensee, naja, ganz schön, aber ein Highlight? Dazu findet man in der Machbarkeitsstudie auf S. 97 f: „Die Station kommt damit auch direkt an den Bötchensee zu stehen und wird diesen entsprechend prägen“ – was ins Deutsche übersetzt heißt: er wird dadurch kaputt gemacht.

Über den Rhein geht es dann zur dort einzigen Station Schießbergweg, (das ist so ziemlich das Ende der Welt im Bonner Raum, da gibt es nichts außer Straßenbahn- und Zughaltstellen). Der Fußweg zur Telekom-Zentrale liegt bei 400 m, und in die andere Richtung kommt man in ein Wohngebiet mit schmucken Einfamilienhäuschen mit Garagen ohne jedes sinnvolle

Weiterkommen. Beide Orte bieten nichts Sehenswertes.

Zur Kommende, die leider völlig kommerzialisiert ist, sind es 1300 m Fußweg, teilweise entlang Straßen. Auch das ist wenig attraktiv und es bleibt nichts als der Weg zu Fuß zurück.

Und ob die Seilbahn ein „**Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrswende ist**“ lässt sich leicht widerlegen.

Die Seilbahn hat keine Feinerschließung wie z.B. Bus oder Straßenbahn. Weite Fußwege sowie an den Zwischenstationen Fahrstühle bzw. Treppen werden den Benutzern zugemutet, in Stoßzeiten reicht die Kapazität der Seilbahn nicht aus, um z.B. die ausgestiegenen Passagiere eines Zuges zügig wegzubringen, in der toten Zeit nach 16:00 Uhr dreht sich die Seilbahn voraussichtlich ohne Passagiere bis nachts und verbraucht ohne jeden Sinn Unmengen Strom. Und sie fällt bei Starkwind, Gewitter und Wartung aus – an rund 40 Tagen im Jahr. Wird das vom ÖPNV-Nutzer akzeptiert?

Die Seilbahn fährt 17 Stunden am Tag + 1 Stunde (Einrichtung/Herunterfahren) und braucht in der ganzen Zeit immer ziemlich genau die gleiche Energie, ob jemand mitfährt oder nicht. Im Kraftwerk entstehen dadurch Abgase in einer Größenordnung, die den gesamten Autoverkehr auf dieser Strecke massiv übersteigt – und das zusätzlich zum Autoverkehr. Es ist nicht anzunehmen, dass alle Autofahrer umsteigen wollen oder können. Selbst wenn es so wäre, der Beitrag zur Verkehrswende wäre in jedem Fall negativ, es gibt wesentlich mehr Emissionen als ohne Seilbahn.

Und das dann immer angeführte Argument, die **Seilbahn würden mit Ökostrom betrieben**, ist noch absurder. Wir werden die nächsten Jahrzehnte keinen wirklichen Überschuss an Ökostrom haben, da wir erst einmal den fossilen Strom vollständig durch Ökostrom ablösen wollen, derzeit sind es gerade 42%. Das ist das größte Projekt der letzten 100 Jahre und es wird in den nächsten 30 Jahren nicht gelingen. Trotz aller Klimaprotokolle und Zusagen aller beteiligten Regierungen steigt die jährliche Emission durch fossile Kraftwerke weiter rapide an, auch und besonders in Deutschland.

Jeder neue Verbraucher (die Seilbahn ist ein massiver Verbraucher) wirft uns auf dem Weg zum Ziel zurück und wird letztlich wieder aus fossilem Strom versorgt, da nicht gleichzeitig die gleiche Kapazität an grünem Strom bereitgestellt wird, die er verbraucht.

Und der in Bonn verfügbare BonnNaturstrom der SWB ist ein einziger Etikettenschwindel, der nur durch scheinbare Förderung ökologischen Stroms zertifiziert wird, in Wirklichkeit aber aus Bestandskraftwerken in Bayern oder Österreich (800 km entfernt, bis zu 100 Jahre alt) kommt und aufgrund des Bestandscharakters überhaupt kein Grüner-Strom-Label tragen dürfte. Ein Kraftwerk, das schon lange existiert und z.B. mit Wasserkraft betrieben wird, bringt keinen Vorteil, wenn man statt anderer Kunden jetzt eine Seilbahn bedient. Die anderen Kunden haben ja auch Strombedarf und der wird dann fossil gedeckt, weil nichts anderes verfügbar ist. Also zieht das Argument mit dem Ökostrom nicht!

Aus all den Gründen erscheint es mir unverständlich, dass auch Sie im Rat am 9. Dezember für die weitere Planung der Seilbahn auf Basis Ihrer Kenntnisse und einer angeblich vorliegenden Nutzen-Kosten-Analyse mit positivem Ergebnis votiert haben. Es gab nur einen Vortrag durch Frau Küppers mit unüberprüfbar Ergebnissen, die N-K-Analyse liegt bis heute nicht vor. Das hat sogar Oberbaurat Helmut Wiesner eingeräumt. In diesem Zusammenhang verweise ich auch auf das im Anhang befindliche Schreiben der Stadt Bonn vom 12. Dezember 2021.

Mich erinnert dieser Ratsentscheid an den Entscheid zum Bau des WCCB, wo niemand die „Nebenabrede“ kannte und keiner sich die Mühe machte, herauszufinden, was es damit auf sich hatte. Die Folgen sind bekannt.

Sie haben sich verpflichtet, zum Nutzen der Stadt und zur Abwendung von Schäden zu agieren. Da kann man nicht Entscheidungen treffen, ohne über die Details und Hintergründe informiert zu sein.

Gern hätte ich mit Ihnen über das Projekt Seilbahn einmal diskutiert. Bisher sind alle Versuche, auch bei Ihrer Fraktion – unbefriedigend beendet worden mit dem Satz: „warten wir erst einmal die Nutzen-Kosten-Analyse ab, dann diskutieren wir gerne mit Ihnen“.

Nun ist der Ratsentschluss bereits nach 4 Wochen gefallen, nachdem die N-K-Analyse angeblich, aber tatsächlich nicht – vorlag. Zu Diskussion mit den Ratsmitgliedern kam es bei dieser Eile natürlich nicht. Offenbar war das auch nicht gewollt.

Über Politikverdrossenheit muss sich nach derartig fragwürdigen Eilentscheidungen niemand wundern.

Mit freundlichen Grüßen

Gundolf Reichert, Vorsitzender