



BÜRGERGUTACHTEN ZUM MÖGLICHEN BAU EINER SEILBAHN IN WUPPERTAL

erarbeitet von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Wuppertal
herausgegeben vom nexus Institut



BÜRGERGUTACHTEN ZUM MÖGLICHEN BAU EINER SEILBAHN IN WUPPERTAL

**erarbeitet von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Wuppertal
herausgegeben vom nexus Institut**

Abkürzungsverzeichnis

Dreiseilumlaufbahn – oder auch „**3S**“-Bahnen verfügen über zwei Trageile, die die Gondel tragen und ein Zugseil, das für die Bewegung der Gondel zuständig ist. Sie gelten als sehr windstabil. Im Gegensatz zur Pendelbahn fährt sie in einem umlaufenden Betrieb und wird an Berg- und Talstation dafür umgelenkt.

IFT – Institut für Fördertechnik und Logistik der Universität Stuttgart

MIV – motorisierter Individualverkehr (Autos, Motorräder, Roller etc.)

ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr (Busse, Bahnen etc.)

P & R – Park and Ride (Parkplatzsystem, das Autoverkehr und Nahverkehr verbindet)

INHALT

Geleitwort 4

Vorwort der Projektleitung 6

Danksagungen 8

1 Die wichtigsten Empfehlungen im Überblick 10

1.1 Das Votum der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter 10

1.2 Argumente und Empfehlungen der Befürworterinnen und Befürworter 11

1.2.1 Eine transparente und faktenbasierte Entscheidungsbasis herstellen 11

1.2.2 Die Seilbahn als zukunftsorientiertes Projekt, das den Standort Wuppertal stärkt 11

1.2.3 Die Seilbahn bereichert den bestehenden ÖPNV 12

1.2.4 Eine Seilbahn muss städtebaulich eingepasst werden und die Betroffenen müssen möglichst entlastet werden 12

1.3 Argumente und Empfehlungen der Gegnerinnen und Gegner 13

1.3.1 Die Seilbahn wird in ihrer Auswirkung überschätzt und die Kosten stehen nicht im Verhältnis zu ihrem Nutzen 13

1.3.2 Die Seilbahn führt zu einer Spaltung der Stadt und einer Verschlechterung des ÖPNV 13

1.3.3 Eine Seilbahn hat negative Auswirkungen auf das Stadtbild und für die Anliegenden 13

1.3.4 Die Seilbahn wird keine positiven wirtschaftlichen Effekte haben 13

2 Das Verfahren Bürgergutachten durch Planungszellen 14

3 Das Bürgergutachten zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal 17

3.1 Das Thema 17

3.2 Das Arbeitsprogramm 18

3.3 Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer 23

3.3.1 Geschlechter- und Altersverteilung 23

3.4 Verfahrensbewertung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer 24

4 Ergebnisse 26

4.1 Arbeitseinheit 1 – Eine Seilbahn für Wuppertal?! – Eine Einführung in das Thema und das Verfahren 27

4.2 Arbeitseinheit 2 – Trassenführung: Vorzugstrasse und diskutierte Varianten 28

4.3 Arbeitseinheiten 3 und 4: Begehung / Rundfahrt 31

4.4 Arbeitseinheit 5 – Finanzierung – Erwartbare Investitions- und Betriebskosten 32

4.5 Arbeitseinheit 6 – Wirtschaftliche Effekte für Wuppertal 34

4.6 Arbeitseinheit 7 – Einbindung in den bestehenden ÖPNV 38

4.7 Arbeitseinheit 8 – Städtebauliche Aspekte 41

4.8 Arbeitseinheit 9 – Umweltfreundliche Seilbahn?! – Zu erwartende Klima- und Umweltschutzeffekte 44

4.9 Arbeitseinheit 10 – Wie sicher ist eine Seilbahn? 48

4.10 Arbeitseinheit 11 – Auswirkungen für die Anliegenden: Schattenwürfe, Privatsphäre, Geräuschentwicklung 49

4.11 Arbeitseinheit 12 – Juristische Einschätzung: Werteverlust, Wegerechte, und Enteignungen 53

4.12 Arbeitseinheit 13 – Reflexion: Vorstellung der Ergebnisse und Plädoyers 54

4.13 Arbeitseinheit 14 – Offene Fragen 55

4.14 Arbeitseinheit 15 – Verdichtung der Empfehlungen und Votum 59

4.15 Arbeitseinheit 16 – Verfahrensbewertung und Abschluss 66

Impressum 68

GELEITWORT

Große Projekte und Vorhaben in unserer Stadt können nur gelingen, wenn wir diese gemeinsam planen. Wir, das sind die Wuppertalerinnen und Wuppertaler, die gewählten Entscheidungsträger im Stadtrat und in den Bezirksvertretungen und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung. Wir, das sind auch viele Aktive in Vereinen, Verbänden und auch in den Initiativen, die sich bereits klar für oder gegen den möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal positioniert haben.

Eine visionäre Projektidee wie eine Seilbahn in Wuppertal, die den Hauptbahnhof mit der Universität und dem Schulzentrum Süd auf Küllenhahn verbinden könnte, erfordert besonders viel Diskussion und Bürgerbeteiligung. Denn die politischen Entscheidungsträger im Stadtrat sollen sich früh und umfassend davon ein Bild machen, wie die Wuppertalerinnen und Wuppertalern über ein solches Projekt denken. Der Stadtrat hat uns als Stadtverwaltung deshalb damit beauftragt, ein sog. Bürgergutachten in Auftrag zu geben. 48 engagierte Wuppertalerinnen und Wuppertaler aus dem ganzen Stadtgebiet, unterschiedlicher Nationalitäten sowie Berufs- und Altersgruppen haben an diesem spannenden Projekt mitgewirkt. Der Auftrag lautete, nach vier intensiven Informations- und Diskussionstagen, ein Gutachten zu der Frage zu formulieren, ob die Planung des Seilbahnprojekts fortgesetzt oder beendet werden soll. Mit professioneller, kompetenter Unterstützung des nexus Instituts für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung aus Berlin haben wir eine Bürgerbeteiligung durchgeführt, die diesem Großprojekt gerecht wird.



Nun liegt uns das Gutachten vor. Wir bedanken uns herzlich bei den Wuppertalerinnen und Wuppertalern, die sich mit überaus großem Engagement vier Tage für ihre Stadt eingesetzt haben. Sie haben die Referenten und sich selbst nicht geschont, das Projekt aus allen Blickwinkeln beleuchtet und intensiv, aber stets sachlich und konstruktiv miteinander diskutiert. Der Austausch von Argumenten und die Bereitschaft, sich auf die Ansichten des Gegenübers einzulassen, sind ein wesentlicher Bestandteil unseres demokratischen Zusammenlebens. Die Gruppe der Bürgergutachter hat hierfür ein tolles Beispiel abgegeben. Dieser aktive Dialog zwischen allen Beteiligten soll auch im weiteren Verlauf des Projektes gepflegt werden.

Auch bedanken wir uns bei den Bürgerinitiativen Seilbahnfreies Wuppertal e.V. und Pro Seilbahn Wuppertal e.V., die sich sehr intensiv mit diesem Projekt beschäftigen und zur Meinungsbildung der ausgewählten Wuppertalerinnen und Wuppertaler beitragen. Ebenso haben die vielen Fachreferenten, die aus dem ganzen Bundesgebiet angereist sind, einen wertvollen Beitrag geleistet, wofür wir ihnen herzlich danken. Denn die Fachvorträge waren die Voraussetzung für viele fundierte Nachfragen und kritische, konstruktive Diskussionen.

Der Stadtrat wird nun über die Fortführung der Planung beraten. Eine begleitende, intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei diesem Großprojekt ist uns ein großes Anliegen. Das Bürgergutachten war hierfür der erste Meilenstein.

Andreas Mucke
Oberbürgermeister

Panagiotis Paschalis
Beigeordneter

VORWORT DER PROJEKTL EITUNG

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

dieses Bürgergutachten ist in mehrfacher Hinsicht einmalig und ein großer Wurf:

Erstens ist es das erste Bürgergutachten im Auftrag der Stadt Wuppertal, dem Geburtsort der Planungszellen, die hier von meinem Vater Peter Dienel und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickelt wurden und sich weltweit verbreitet haben. Über die Anerkennungsprobleme des Propheten im eigenen Land hat schon Jesus von Nazareth geklagt (Markus 6,4). Wäre Johannes Rau länger Oberbürgermeister von Wuppertal geblieben, hätte es sicher schon in den 1970er Jahren Planungszellen gegeben; die beiden waren ja gut befreundet. Ich gehe davon aus, dass alle beide, Johannes Rau und Peter Dienel, die Planungszellen über das Seilbahnprojekt in Wuppertal (oben im Himmel) mit Befriedigung zur Kenntnis genommen haben.

Die Frage nach dem Bau der Seilbahn vom Hauptbahnhof über die Universität nach Küllenhahn ist für die Bearbeitung in Planungszellen geradezu ideal geeignet. Es ist ein komplexes, durchaus konfliktuöses Thema, das nach einer vertieften mehrtägigen Diskussion aller Aspekte sowie am Ende einer klaren Empfehlung verlangt. Die im Zufall ausgewählten und daher für alle Einwohnerinnen und Einwohner sprechenden Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter haben sich dieser Aufgabe gestellt und sie mit Bravour bewältigt. Für Stadtrat und Verwaltung ist der Bürgerwille besser greifbar und erleichtert die notwendigen Entscheidungen. So kann parlamentarische und partizipative Demokratie sachorientiert zusammenwirken. Das erkennbare Gesamtinteresse, das Beste für Alle, ist hier, wie oft, für Einzelne auch mit Einschränkungen verbunden, und mit erheblichen Kosten. Es freut mich, dass in den Planungszellen gleichwohl eine deutliche Empfehlung – für die Weiterführung der Planung einer Seilbahn – erarbeitet worden ist.



Drittens hat die Stadt Wuppertal 120 Jahre nach der Planung der damals ebenfalls heiß diskutierten Schwebebahn erneut den Mut, ein neues Themenfeld im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zu eröffnen: den Einsatz von Seilbahnen als reguläres Verkehrsmittel auf Augenhöhe mit Bus- und Schienenverkehr. Die für das Selbstverständnis der Stadt prägende Schwebebahn und ihre Erfolgsgeschichte haben als Randbedingung für die Idee, eine Seilbahn entsprechend einzusetzen, sicherlich auch eine Rolle gespielt.

Viertens hat die Gründung eines eigenen Dezernats für Bürgerbeteiligung in der Stadtverwaltung, in Deutschland ebenfalls ein Novum, und die Berufung von Dezernent Paschalis den Einsatz des Verfahrens Planungszelle überhaupt erst möglich gemacht.

Einen herzlichen Dank an Herrn Oberbürgermeister Andreas Mucke, Herrn Dezernent Panagiotis Paschalis und sein Team, die vielen Experten, die Prozessbegleiter, insbesondere Herrn Nicolas Bach, und vor allem aber an die 48 Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter für Ihren engagierten, sach- und zielorientierten und erfolgreichen großen Einsatz. Dem Bürgergutachten selbst wünsche ich im Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt öffentliche Aufmerksamkeit und die Umsetzung der Empfehlung.

A handwritten signature in blue ink that reads "Hans-Liudger Diemel". The signature is written in a cursive, flowing style.

Prof. Dr. Hans-Liudger Diemel
*Geschäftsführer nexus Institut für
Kooperationsmanagement und
interdisziplinäre Forschung*

DANKSAGUNGEN

Das vorliegende Bürgergutachten ist zuallererst das Ergebnis der engagierten Diskussion und konstruktiven Mitarbeit zufällig ausgewählter Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger. Ihnen gilt besonderer Dank:

Angelika Amegah	Ayele Kuelo
Klaus-Georg Becher	Klaus Lawrenz
Imke Bellinghausen	Susanne Lenz
Tanja Blömer	Carmen Lürbke
Peter Böhme	Sonja Mehler
Ulrich-Günter Brücher	Valdet Osmani
Pia Deimel	Birgit Otto
Horst Diel	Karl-Heinz Politschke
Dr. Ute Krupp	Christopher Püls
Olivia Drees	Heike Reich
Melanie Fuscolo	Christine Rost
Bert Grabowski	Peter Schmied
Jörg Grulich	Thorsten Schulz-Kakol
Marga Grunewald	Ralf Sieck
Sonja Hallmann	Oliver Speitel
Tobias Herbold	Hans-Christian Struwe
Sebastian Hopstein	Jens Thelen
Klaus Hunsbeck	Horst Vesper
Sigrid Kämmler	Prof. Dr. Manfred Wahle
Urban Kandzia	Annegret Wallot
Angelika Kascha	Matthias Weiler
Dr. Michelle Keppel	Holger Wilhelm
Petronella Kleinbäumer	Matthias Wollenberg
Heike Kocherscheidt	Lorena Wondel

Danken möchten wir auch den Referenten und Mitgliedern der Bürgerinitiativen:

Konstantin Kühner, Universität Stuttgart, Institut für Fördertechnik und Logistik

Arno Schweiger, Ingenieurbüro Schweiger

Jochem Schnur, Seilbahnfreies Wuppertal e.V.

Peter Vorsteher, Pro Seilbahn Wuppertal e.V.

Dr. Johannes Bunsch, Bergische Universität Wuppertal

Fritz Berger, Hochschul-Sozialwerk

Horst Tüsselmann, Kleingartenverein Edelweiß e.V.

Martin Dönch, WSW

Thomas Hammann, Wirtschaftsförderung Koblenz

Dr. Rolf Volmerig, Wirtschaftsförderung Wuppertal

Dirk Schulz, PGV Köln

Mathis Günther, Stadt Wuppertal, GB1

Prof. Dr. Oscar Reutter, Wuppertal Institut

Matthias Kiechle, Landschaftsplaner

Dr. Joachim Hagmann, Baumeister Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Prof. Dr. Marc Gennat, Seilbahnfreies Wuppertal e.V.

Thomas Hahnel-Müller, Pro Seilbahn Wuppertal e.V.

Besonders zu danken ist Frau **Franziska Fischer** und **Dr. Marcel Solar** von der Stabsstelle Bürgerbeteiligung der Stadt Wuppertal, die durch ihren Einsatz, Überblick und ihre zupackende, unbürokratische Art im Vorfeld und während der Planungszellen einen sehr großen Anteil am reibungslosen Ablauf hatten.

Wir durften zu Gast sein in der **Bergischen Volkshochschule**, deren Leitung und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein herzlicher Dank gilt.

Von Seiten des nexus-Instituts haben mitgewirkt: als Projektteam **Nicolas Bach** und **Charlotte Hegel**, als Prozessbegleiter außerdem **Ilse Burgass** und **Oliver Kuklinski**, als Tagungsassistenten **Meral Budak-Fero** und **Christian Martin**.

1 DIE WICHTIGSTEN EMPFEHLUNGEN IM ÜBERBLICK

Am Bürgergutachten zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal nahmen 48 im Zufall ausgewählte Bürgerinnen und Bürger Wuppertals teil, die vier Tage lang Informationen zu verschiedenen Aspekten einer möglichen Seilbahn erhielten, sich in gemeinsamen Beratungen und Diskussionen eine eigene Meinung bildeten und Empfehlungen formulierten. Die zentralen Ergebnisse des Bürgergutachtens sind auf den folgenden Seiten zusammengefasst. Eine ausführliche Beschreibung der Ergebnisse findet sich in Kapitel 4 des Bürgergutachtens.

1.1 Das Votum der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter

Am vierten und letzten Tag hatte jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer die Möglichkeit, auf einem Fragebogen anonym ein Votum für oder gegen die Fortsetzung der Planung einer Seilbahn in Wuppertal abzugeben und diese Entscheidung zu begründen. Insgesamt sind 47 ausgefüllte Fragebögen abgegeben worden. 37 Personen sprechen sich für

die Fortsetzung der Planung einer Seilbahn aus, 10 Personen sind gegen eine Weiterführung der Planung.

Dieses eindeutige Votum für die Fortsetzung der Planung bedeutet jedoch nicht, dass alle Befürworterinnen und Befürworter zugleich für den Bau einer Seilbahn sind. Eine Zustimmung zur Weiterführung der Planungen ist nicht identisch mit einer Unterstützung des Seilbahn-Vorhabens. Vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist es wichtig, weitere Informationen zu Kosten und Konsequenzen für Mensch, Natur und Umwelt zu erhalten, um auf dieser Basis entscheiden zu können, ob der Bau einer Seilbahn sinnvoll ist oder nicht. Diese Informationen werden allerdings nur bei einer Fortsetzung der Planungen erhoben. Die Gegnerinnen und Gegner der Fortsetzung einer Planung sind der Ansicht, dass eine Seilbahn keinen Mehrwert für Wuppertal darstellt und deshalb die Ausgaben für Bau und Betrieb einer Seilbahn nicht gerechtfertigt sind. Die wichtigsten Argumente der Befürworterinnen und Befürworter sowie der Gegnerinnen und Gegner werden im Folgenden dargestellt.



Abbildung 1: Ergebnis des Votums über die Fortsetzung der Planung zum Bau einer Seilbahn in Wuppertal (Anzahl der abgegebenen Stimmen, n=47)

1.2 Argumente und Empfehlungen der Befürworterinnen und Befürworter

1.2.1 Eine transparente und faktenbasierte Entscheidungsbasis herstellen

Bei der weiteren Planung ist es unbedingt notwendig, eine umfangreiche Informationsbasis zu erarbeiten. Besonders wichtig sind den Teilnehmerinnen und Teilnehmern hierbei eine vollständige und realistische Kostenaufstellung für den Bau und den Betrieb einer Seilbahn sowie eine umfangreiche Berechnung der Ökobilanz für den Betrieb einer Seilbahn. Darüber hinaus sollen die Bürgerinnen und Bürger weiterhin in die Planung einbezogen werden. Bedingung hierfür ist eine transparente öffentliche Darstellung der Seilbahn-Planungen.

Die Kostenaufstellung muss zusätzlich zu den von der WSW vorgestellten Investitionskosten auch die Kosten für weitere Gutachten (Ökobilanz, Geräuschentwicklung, Schattenwurf etc.), die unter anderem im Planfeststellungsverfahren anfallen, Entschädigungszahlungen an die Anwohnerinnen und Anwohner, Kosten für die Bahngrundstücke der Talstation, eine vollständige Kostenaufstellung für den Bau der Stationen sowie für Parkhäuser und/oder P & R-Parkplätze in Küllenhahn sowie die gesamte hierfür benötigte Infrastruktur, wie Anfahrtswege, Fußgängerwege, Gestaltung der Grünflächen etc. umfassen (vgl. Kapitel 4.13).

Eine Ökobilanz muss transparent und detailliert die CO₂-Emissionen sowie weitere Umweltauswirkungen, die sich aus dem Bau und dem Betrieb einer Seilbahn ergeben, darstellen. Dabei ist es wichtig, dass nicht nur vom Idealfall ausgegangen wird, sondern realistische Berechnungen angestellt werden, die von unterschiedlichen Szenarien ausgehen (z.B. Nutzung mit durchschnittlichem deutschen Strommix bzw. mit unterschiedlich hohen Anteilen von grünem Strom und die Berechnung pro Einheit, hier insbesondere pro Fahrgast). Ebenso ist es wichtig die Verfügbarkeit von grünem Strom zu prüfen. Im Rahmen der Ökobilanz sollten

auch Alternativen zur Seilbahn berücksichtigt werden. Ebenso müssen die Auswirkungen des Baus und Betriebs einer Seilbahn auf die Flora und Fauna im Vorfeld gründlich ermittelt werden, um negative Effekte möglichst zu minimieren. In diesem Rahmen müssen auch Konzepte zum Schutz der betroffenen Flora und Fauna erstellt werden (vgl. Kapitel 4.8).

1.2.2 Die Seilbahn als zukunftsorientiertes Projekt, das den Standort Wuppertal stärkt

Die Seilbahn wird als ein zukunftsorientiertes Projekt gesehen, das einen Einstieg in die Verkehrswende bedeuten kann. Wuppertal kann mit dem Einsatz der Seilbahn als reguläres Verkehrsmittel im städtischen ÖPNV neue Wege beschreiten und eine Leuchtturmfunktion einnehmen, an der sich andere Städte orientieren könnten. Als Folge davon sind eine Aufwertung der Region, insbesondere in der Umgebung der Bergstation, und ein Imagegewinn für Wuppertal denkbar. Ebenso wird aufgrund der besseren Anbindung der Universität an die Innenstadt eine Stärkung des Universitätsstandortes erwartet. Langfristig können diese Effekte zu einer stärkeren Identifikation der Einwohnerinnen und Einwohner Wuppertals mit ihrer Stadt führen (vgl. Kapitel 4.13).

Des Weiteren kann eine Seilbahn möglicherweise zur Stärkung der lokalen Wirtschaft beitragen. Eine Seilbahn kann Ausgangspunkt für weitere Anschlussprojekte sein, die positive Impulse für die lokale Wirtschaft setzen. In diesem Zusammenhang wird unter anderem eine mögliche Fernbusstation in Küllenhahn genannt sowie die Stärkung der Region durch private Folgeinvestitionen und damit verbundene Arbeitsplätze. Zusätzlich hat eine Seilbahn auch touristisches Potenzial, das ebenfalls die lokale Wirtschaft stärken kann. Der Standort Küllenhahn bietet hier die Notwendigkeit zur Attraktivitätssteigerung durch ein in die Bergstation integriertes Cafe oder Museum (vgl. Kapitel 4.5 und 4.13).

1.2.3 Die Seilbahn bereichert den bestehenden ÖPNV

Die Seilbahn kann aufgrund ihrer hohen Beförderungskapazität und ihrer straßenunabhängigen Infrastruktur den Straßenverkehr entlasten und dabei helfen, das zukünftige Verkehrsaufkommen besser zu bewältigen. Sie ist ein sicheres, leises und winterfestes Verkehrsmittel, das zu einer Verringerung der Anzahl von Unfällen im Straßenverkehr beitragen kann. Aufgrund der möglichen hohen Förderquote von 90 Prozent kann die Stadt bei der Etablierung eines neuen Verkehrskonzepts finanziell entlastet werden. Sollte die Prüfung der Umweltverträglichkeit einer Seilbahn positiv ausfallen, ist sie auch aus ökologischer Sicht ein Mehrwert für den Wuppertaler Nahverkehr (vgl. Kapitel 4.6 und 4.13).

Den Befürworterinnen und Befürwortern ist es wichtig hervorzuheben, dass eine Seilbahn gut in ein Nahverkehrskonzept integriert sein muss und andere Verkehrsmittel nicht zu nachteilig behandelt werden. So werden die Ausdünnung der Buslinien entlang der Trasse und die Abkoppelung der CE-Buslinien in Küllenhahn kritisch gesehen. Neben der Seilbahn-Planung sollen auch alternative Verkehrsmittel und -konzepte geprüft werden (vgl. Kapitel 4.6).

1.2.4 Eine Seilbahn muss städtebaulich eingepasst werden und die Betroffenen müssen möglichst entlastet werden

Die Stationen und Stützen müssen in das Stadtbild eingepasst werden. Wie genau das aussehen soll, muss von Fall zu Fall entschieden werden und sollte mit einer fortlaufenden Beteiligung der Bürgerinnen und Beteiligung begleitet werden. Grundsätzlich ist es wichtig, die Anwohnerinnen und Anwohner, die vom Bau und Betrieb einer Seilbahn betroffen sind, so weit wie möglich zu entlasten. Voraussetzung für die Realisierung einer Seilbahn ist die Minimierung der störenden Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Ausarbeitung eines Entschädigungskonzepts mit entsprechenden Zahlungen für die Betroffenen. Das Seilbahn-Projekt muss eine offensive Kommunikationspolitik verfolgen, die alle Fakten transparent veröffentlicht (vgl. Kapitel 4.7 und 4.10).

1.3 Argumente und Empfehlungen der Gegnerinnen und Gegner

1.3.1 Die Seilbahn wird in ihrer Auswirkung überschätzt und die Kosten stehen nicht im Verhältnis zu ihrem Nutzen

Bei einigen Gegnerinnen und Gegnern der Seilbahnplanungen entseht der Eindruck, dass es sich bei der Seilbahn um ein Prestigeobjekt handelt, bei dem wirtschaftliche Einzelinteressen im Vordergrund stehen, und das keinen echten Bedarf abdeckt. Von einer Seilbahn profitiere nicht die Allgemeinheit sondern im Wesentlichen nur die Gruppe der Studentinnen und Studenten. Insbesondere die Auslastung der zweiten Teilstrecke von der Universität nach Küllenhahn sei fraglich. Des Weiteren ist die Finanzierung des Seilbahn-Projekts insgesamt unklar und wurde unvollständig dargestellt, so dass die Folgekosten nicht abschätzbar sind. Die Kosten für den Bau und den Betrieb werden insgesamt als so hoch eingeschätzt, dass auch zukünftige Generationen dadurch belastet werden. Deswegen sollten alternative Verkehrskonzepte geprüft und gegebenenfalls vorgezogen werden. Die Gelder sollten für wichtigere Projekte verwendet werden, wie die Stärkung von Bildungseinrichtungen und die Instandhaltung oder Renovierung des Bestands (vgl. Kapitel 4.4 und 4.14).

1.3.2 Die Seilbahn führt zu einer Spaltung der Stadt und einer Verschlechterung des ÖPNV

Die Streichung und Verringerung der Taktfrequenzen von Buslinien führt dazu, dass einzelne Randbezirke und deren Bewohnerinnen und Bewohner schlechter angebunden sind. Dies kann zu einer weiteren Trennung der Stadt beitragen. Der Bau einer Seilbahn kann zu einer höheren Verkehrsbelastung in Küllenhahn führen. Des Weiteren ist auch der Betrieb einer Seilbahn nicht komplett witterungsunabhängig, da sie bei Gewitter und Sturm nicht fahren kann. Ihre Sicherheit wird zudem zu optimistisch eingeschätzt (vgl. Kapitel 4.6 und 4.9).

Zusätzlich ist die Umweltverträglichkeit einer Seilbahn nicht nachgewiesen, da bei der Produktion des Stroms, mit dem die Seilbahn betrieben wird, ebenfalls CO₂ ausgestoßen wird (vgl. Kapitel 4.8).

1.3.3 Eine Seilbahn hat negative Auswirkungen auf das Stadtbild und für die Anliegenden

Die für eine Seilbahn notwendigen Stationen und Stützen sind große und hohe Bauten, die innerhalb des Stadtbildes negativ auffallen könnten. Sie würden auch das Gesamtbild des neuen Döppersbergs verschlechtern. Des Weiteren würden die Hatzenbecker Umgebung und der Kleingartenverein Edelweiß durch den Betrieb der Seilbahn erheblich an Erholungsqualität einbüßen. Daneben werden die Anwohnerinnen und Anwohner durch eine Seilbahn beträchtlich belastet (Schattenwürfe, Störung der Privatsphäre durch überfliegende Gondeln etc.) und in einzelnen Fällen kann es zu Enteignungen kommen. Diese Belastungen stehen aus Sicht der Gegnerinnen und Gegner nicht im Verhältnis mit dem öffentlichen Interesse an einer Seilbahn (vgl. Kapitel 4.10 und 4.14).

1.3.4 Die Seilbahn wird keine positiven wirtschaftlichen Effekte haben

Ein weiteres Gegenargument lautet, dass Wuppertal kein Ort ist, der Touristinnen und Touristen anlockt wie zum Beispiel Koblenz. Deshalb würde der Bau aus touristischer Sicht keinen Mehrwert ergeben. Es könne nicht nachgewiesen werden, dass durch den Bau einer Seilbahn neue Arbeitsplätze entstehen (vgl. Kapitel 4.5 und 4.14).



2 DAS VERFAHREN BÜRGERGUTACHTEN DURCH PLANUNGSZELLEN

Der Bürger als Souverän

Das Verfahren „Bürgergutachten durch Planungszellen“ ist ein standardisiertes Beteiligungsverfahren, dem die Idee zugrunde liegt, dass Bürgerinnen und Bürger bei politisch wichtigen Sachentscheidungen stärker einbezogen werden sollten, und die Erfahrung, dass sie das im Sinne des Gemeinwohls wollen und können. Das Verfahren ermöglicht es ihnen, Verantwortung zu übernehmen und ihrer Rolle als Souverän innerhalb der Demokratie gerecht zu werden. Zentrales Merkmal des Verfahrens ist die Einladung der Bürgerinnen und Bürger auf Grundlage einer Zufallsziehung aus dem Einwohnermelderegister. Durch diese Zufallsziehung hat prinzipiell jede Bürgerin und jeder Bürger die gleiche Chance zur Teilnahme an einer Planungszelle. Durch die Zufallsauswahl wird eine Form der Repräsentation der Bevölkerung im Beteiligungsverfahren hergestellt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beraten stellvertretend für die gesamte Bürgerschaft.

Der schweigenden Mehrheit eine Stimme geben

In Bürgerbeteiligungsverfahren engagieren sich häufig Betroffene in besonderem Maße. Sie haben gute Gründe, sich zu Wort zu melden. Auch die von Verbänden organisierten Interessen sind in der Öffentlichkeit meist präsent. Das verzerrt die öffentliche Wahrnehmung, denn die „schweigende Mehrheit“ kommt nicht zu Wort. Sofern sie nicht unmittelbare Nachteile befürchten, sehen viele Bürgerinnen und Bürger wenig Anlass, sich vertieft eine Meinung zu bilden, und sofern sie es doch tun, vertreten sie ihre Positionen selten öffentlich. Diese „schweigende Mehrheit“ ist aber ein wichtiger, mindestens gleichberechtigter Teil der Einwohnerschaft – sie kann und sollte auch das Gemeinwohl vertreten, denn alle Bewohner sind von Entscheidungen betroffen. Das Verfahren Bürgergutachten durch Planungszellen bindet organisierte Interessen im Informationsteil der Arbeitseinheiten ein und durch die Zufallsauswahl der Teilnehmenden zugleich der schweigenden Mehrheit eine Möglichkeit, sich eine begründete Meinung bilden und diese auch öffentlich artikulieren zu können.



Abbildung 2: Referenten vermitteln Informationen im Plenum



Abbildung 3: Gewichtung der Ergebnisse

Information als Basis der Meinungsbildung

Die im Zufallsverfahren ausgewählten Bürgergutachterinnen und -gutachter tagen in mindestens zwei, Planungszellen genannten, Gruppen. Sie absolvieren bis zu 16 anderthalbstündige Arbeitseinheiten zusammen. In das Thema der Arbeitseinheiten führt jeweils ein kurzer Impulsvortrag einer Expertin bzw. eines Experten ein. So erhalten alle Teilnehmenden die gleichen Informationen, auf deren Grundlage sie sich eine eigene Meinung bilden können. Gibt es unterschiedliche Perspektiven auf das Thema oder divergierende Standpunkte zu den in Frage stehenden Sachverhalten, werden diese auch von mehreren Expertinnen bzw. Experten vorgestellt. Im Anschluss an die Kurzvorträge können sachliche Fragen mit den Referentinnen und Referenten geklärt werden. Im etwa 30 Minuten langen Informationsteil wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Planungszellen eine gemeinsame Wissensbasis vermittelt.

Ablauf der Arbeitseinheiten

Der Einfluss von Expertinnen und Experten und Interessengruppen ist auf die einführenden Referate beschränkt. Hier können sie zu den Sachinformationen auch Argumente für ihre Position darstellen. An der anschließenden Meinungsbildung in Kleingruppen von etwa fünf Personen nehmen sie jedoch nicht teil. Dort entwickeln die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter unbeeinflusst von Expertinnen und Experten und auch ohne externe Moderation auf der Grundlage von Arbeitsaufgaben ihre Empfehlungen zum Thema. Die Zusammensetzung der Kleingruppen wechselt. So wird der Meinungsführerschaft Einzelner entgegengewirkt und zudem wird gewährleistet, dass sich im Verlauf der Planungszelle alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer über ihre Ansichten austauschen können.

Die Kleingruppen präsentieren ihre Ergebnisse im Plenum der Planungszelle. Die Prozessbegleitung dokumentiert die Ergebnisse für alle Anwesenden sichtbar auf Stellwänden. Inhaltlich gleiche Empfehlungen aus verschiedenen Kleingruppen werden dabei in Absprache mit den beteiligten Kleingruppen zusammengefasst.

Zum Abschluss jeder Arbeitseinheit werden die dokumentierten Ergebnisse der Kleingruppen durch das Aufkleben von Punkten gewichtet.

Um eine breite Vielfalt von Bürgerinnen und Bürgern einzubeziehen und die Repräsentativität der Ergebnisse zu erhöhen, werden in der Regel mindestens zwei Planungszellen parallel durchgeführt. Das Arbeitsprogramm dieser Planungszellen ist identisch. In beiden Gruppen werden gleiche Eingangsreferate gehalten, und es werden die gleichen Arbeitsblätter in die Kleingruppen gegeben. Zur Bewertung der Ergebnisse erhält jede teilnehmende Person beider Planungszellen die gleiche Anzahl von Gewichtungspunkten.

Das Bürgergutachten

Die nach dem beschriebenen Vorgehen erarbeiteten und gewichteten Empfehlungen aus allen Arbeitseinheiten der beiden Planungszellen werden anschließend durch die Prozessbegleitung in einem Bürgergutachten zusammengeführt. Dazu werden die Ergebnisse geclustert, das bedeutet, dass inhaltlich gleiche oder sehr ähnliche Empfehlungen beider Planungszellen zusammengefasst werden und die Punktezahl jeweils addiert werden. Die Formulierung der Empfehlung lehnt sich an die während der Arbeitseinheit gefundene Wortwahl an, stammt aber von der Prozessbegleitung. Vor Drucklegung und Veröffentlichung erhalten einige der Teilnehmenden, die im Plenum der Planungszellen in der letzten Arbeitseinheit gewählt wurden, den Text zur Prüfung, damit sichergestellt wird, dass im Bürgergutachten die Meinung der Teilnehmenden festgehalten ist und die Ergebnisse nicht etwa durch Missinterpretationen im Verlaufe der redaktionellen Arbeit verfälscht wurden.

Die Empfehlungen der Bürgergutachter haben einen empfehlenden Charakter. Das Bürgergutachten wird dem Stadtrat und dem Bürgermeister übergeben, die als gewählte Vertreter der Bürgerschaft das Recht und die Pflicht zu Entscheidungen haben.

Dauer	Akteur	Inhalt
5 min	Prozessbegleitung	Einführung in die Arbeitseinheit
15 min	Referent/in 1	Vortrag
15 min	Referent/in 2	Vortrag
5 min	Plenum	Sachliche Rückfragen
30 min	Kleingruppe	Arbeitsaufgaben
15 min	Plenum Moderator	Präsentation der Gruppenergebnisse/ Visualisierung
5 min	Teilnehmer	Bewertung

Tabelle 1: Schematischer Ablauf einer Arbeitseinheit

3 DAS BÜRGERGUTACHTEN ZUM MÖGLICHEN BAU EINER SEILBAHN IN WUPPERTAL

3.1 Das Thema

Die Idee einer Seilbahn als städtisches Verkehrsmittel in Wuppertal entstand bereits im Jahr 2012 durch ein Konzeptpapier des PRO BAHN e.V. In einem Prozess zur strategischen Leitlinienentwicklung für ein zukunftsfähiges Wuppertal (Wuppertal 2025), der unter anderem auch Anregungen aus einem zugehörigen Bürgerbeteiligungsverfahren aufgriff, wurde die Seilbahnidee als eines von insgesamt 13 Schlüsselprojekten herausgearbeitet.

Im Mai 2015 wurde von den Wuppertaler Stadtwerken (WSW mobil) eine in Auftrag gegebene Vorstudie zur technischen Machbarkeit veröffentlicht, die das Projekt für umsetzbar und wirtschaftlich hält, was neben einer breiten öffentlichen Diskussion auch zur Formierung von Befürwortern und Gegnern führte. Die Vorstudie wurde vom Ingenieurbüro Arno Schweiger erstellt.

Die Seilbahn soll eine Höhendifferenz von 165 Metern und eine Distanz von 2800 Metern überwinden und mit der Talstation am Hauptbahnhof

in Elberfeld-Mitte beginnen. Die Strecke soll von dort zur Universität (Campus-Griffenberg) führen, wo die Mittelstation gelegen sein soll. Der zweite Abschnitt der Bahn führt zum Ortsteil Küllenhahn, wo die Bergstation in der Nähe des Schulzentrums-Süd geplant ist (siehe Abbildung 4).

Das Verkehrsmittel ist als eine Dreiseilumlaufbahn geplant (Baugleich zur Seilbahn in Koblenz), die ca. 44 Kabinen zeitgleich im Einsatz hat. Laut der Vorstudie sollen je Stunde und Richtung 3500 Personen befördert werden können. Mit einer vorgesehenen Fahrtgeschwindigkeit von 7,5 Metern pro Sekunde würde sich eine Fahrtzeit von ca. 3 Minuten zwischen Hauptbahnhof und Universität ergeben und von ca. 9 Minuten zwischen Hauptbahnhof und dem Stadtteil Küllenhahn.

Neben den drei Stationen wurden auch sechs Stützenstandorte in der Vorplanung vorgesehen, die sich auf die gesamte Strecke verteilen. Die Höhe der Stützen ist je nach Standort unterschiedlich und wurde im Verlauf der bisherigen Planung bereits angepasst. Die maximale Höhe der Stützen beträgt

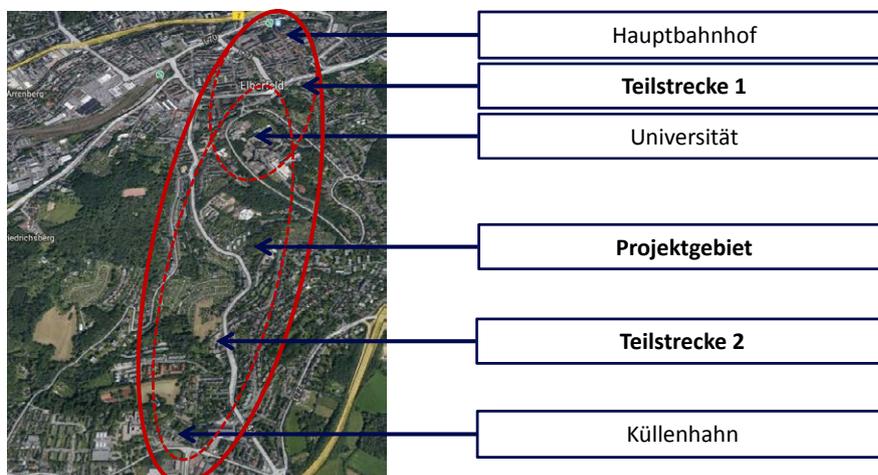


Abbildung 4: Übersicht Projektgebiet (Quelle: Ingenieurbüro Arno Schweiger)

bisher 70 Meter und die minimale Überflughöhe beträgt sechs Meter (Universitäts-Mensa). Die Vorstudie gibt nur ungefähre Stützhöhen an. Des Weiteren ist vorgesehen, dass das Verkehrsmittel in das Tarifsystem des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) integriert wird und somit Teil des regulären öffentlichen Nahverkehrs wäre.

In der Vorstudie zur technischen Machbarkeit (einschließlich nachgelagerter Konkretisierungen) wird von einer Gesamtinvestitionssumme für die Seilbahn von 52 Mio. Euro ausgegangen. Die WSW geht von 1,8 Mio. Euro Betriebskosten im Jahr und einer Förderfähigkeit des Projektes als ÖPNV-Maßnahme aus, bei der eine Förderquote von bis zu 90% möglich ist.

3.2 Das Arbeitsprogramm

In der **Arbeitseinheit 1** (Tag 1) „**Eine Seilbahn für Wuppertal?!**“ wurde zunächst eine allgemeine Einführung in das Verfahren Planungszelle und die zugrunde liegende Thematik gegeben sowie eine Erläuterung der Rahmenbedingungen des Bürgergutachtens vorgenommen.

Zu Beginn wurden die beiden Gruppen von offizieller Seite begrüßt (Gruppe 1 von Oberbürgermeister Andreas Mucke und Gruppe 2 von Panagiotis Paschalis, Beigeordneter für Bürgerbeteiligung der Stadt Wuppertal). Nach einer Vorstellung des jeweiligen Moderationsteams und des detaillierten Ablaufs der Planungszellen wurde der thematische Einstieg von dem ersten Referenten Herrn Kühner (IFT Universität Stuttgart) vorgenommen. In seinem Kurzvortrag verschaffte er den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen Überblick zu den unterschiedlichen Seilbahn-Typen und den

Zeit	Tag 1 Ausgangslage	Tag 2 Planungen und Einbindung ÖPNV	Tag 3 Auswirkungen für die AnwohnerInnen	Tag 4 Reflexion
08.00 – 09.30 (9.00 – 10.30)	Arbeitseinheit 1: Eine Seilbahn für Wuppertal?! – Eine Einführung in das Thema und das Verfahren Bürgergutachten Begrüßung; Einführung	Arbeitseinheit 5: Finanzierung – Erwartbare Investitions- und Betriebskosten	Arbeitseinheit 9: Umweltfreundliche Seilbahn?! – Zu erwartende Klima- und Umweltschutzeffekte	Arbeitseinheit 13: Vorstellung Ergebnisse und Plädoyers der Befürworter / Gegner der Seilbahn
	Kaffeepause	Kaffeepause	Kaffeepause	Kaffeepause
10.00 – 11.30 (11.00 – 12.30)	Arbeitseinheit 2: Trassenführung: Vorzugstrasse und diskutierte Varianten	Arbeitseinheit 6: Wirtschaftliche Effekte für Wuppertal	Arbeitseinheit 10: Wie sicher ist eine Seilbahn?	Arbeitseinheit 14: Offene Fragen
	Mittagessen	Mittagessen	Mittagessen	Mittagessen
12.30 – 14.00 (13.30 – 15.00)	Arbeitseinheit 3: Begehung / Rundfahrt	Arbeitseinheit 7: Einbindung in den bestehenden ÖPNV	Arbeitseinheit 11: Auswirkungen für die Anlieger: Schattwürfe, Privatsphäre, Geräuschentwicklung	Arbeitseinheit 15: Verdichtung der Empfehlungen
		Kaffeepause	Kaffeepause	Kaffeepause
14.30 – 16.00 (15.30 – 17.00)	Arbeitseinheit 4: Begehung / Rundfahrt	Arbeitseinheit 8: Städtebauliche Aspekte	Arbeitseinheit 12: Juristische Einschätzung: Werteverlust, Wegerechte, und Enteignungen	Arbeitseinheit 16: Verfahrensbewertung und Abschluss

verschiedenen Einsatzmöglichkeiten von Seilbahnen als Verkehrsmittel im städtischen Umfeld, die er anhand internationaler Beispiele verdeutlichte.

In der darauffolgenden ersten Kleingruppenarbeit tauschten sich die Teilnehmer untereinander zu folgender Frage aus: *„Ihre erste Einschätzung: Halten Sie Seilbahnen in Städten für sinnvoll? Warum?“*

Zu Beginn der **Arbeitseinheit 2** (Tag 1) **„Trassenführung: Vorzugstrasse und diskutierte Varianten“** stellte Arno Schweiger (Ingenieurbüro Schweiger) die Ergebnisse der technischen Machbarkeitsstudie vor, die im Auftrag der Stadt erarbeitet wurde. Dabei wurden im Detail die untersuchten Stützen- und Stationenstandorte vorgestellt sowie Argumente für oder wider die Auswahl. Des Weiteren wurde die zu diesem Zeitpunkt aktuelle Trassenführung im Detail mit den erarbeiteten Vor- und Nachteilen präsentiert. Diese wurde anhand von Kartenmaterial und Längsschnitten verdeutlicht.

Der anschließenden Kleingruppenphase lag folgende Fragestellung zugrunde: *„Welche Aspekte müssen bei der Trassenführung unbedingt berücksichtigt werden?“*

Für die **Arbeitseinheiten 3** und **4** **„Begehung / Rundfahrt“** des ersten Tages des Bürgergutachtens wurden beide Gruppen zusammengelegt, um eine Ortsbegehung zu machen. Mit Bussen wurden die wichtigsten potenziellen Stützen- und Stationenstandorte angefahren, um den Bürgerinnen und Bürgern einen Einblick von Umgebungen und Größenordnungen des Infrastrukturprojektes zu ermöglichen. Herr Schweiger gab an allen Stationen zunächst eine grundlegende Einführung zum Planungsstand. Anschließend konnten die Vertreter der Bürgerinitiativen Herr Vorsteher (pro Seilbahn Wuppertal e.V.) und Herr Schnur (Seilbahnfreies Wuppertal e.V.) den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ihre Sichtweise zu dem gesamten Projekt sowie Einschätzung zu den einzelnen Standorten darlegen. Darüber hinaus wurde einem Vertreter des potenziell überflogenen Kleingartenvereins „Edelweiß“ (Horst Tüsselmann) sowie einem

Vertreter der Bergischen Universität Wuppertal (Dr. Johannes Bunsch) und des Hochschul-Sozialwerks (Fritz Berger) die Möglichkeit einer Stellungnahme zum geplanten Projekt gegeben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten im Anschluss an die Stellungnahmen Fragen an die jeweiligen Vertreter stellen.

In der ersten Hälfte des zweiten Tages standen Finanzierbarkeit und wirtschaftliche Effekte thematisch im Vordergrund, während in der zweiten Hälfte die Integration des Infrastrukturprojektes in bestehende Verkehrssysteme und die städtebauliche Einbindung fokussiert wurden.

Die **Arbeitseinheit 5** (Tag 2) **„Finanzierung – Erwartbare Investitions- und Betriebskosten“** hatte als Hauptthema die Finanzierung des Projektes. Dafür stellte zunächst Arno Schweiger die im Zuge der technischen Machbarkeitsstudie erarbeiteten Investitions- und Betriebskosten vor, die dann durch eine Darstellung der prognostizierten Betriebskosten der Stadtwerke vom zweiten Referenten Martin Dönch (WSW) ergänzend dargestellt wurden. Darüber hinaus erläuterte er die Grundlagen für eine Förderfähigkeit des Projektes.

Anschließend wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten in den Kleingruppen folgende Fragen zu diskutieren:

„Sind die vorgestellten Kosten für Sie nachvollziehbar?“

„Halten Sie die Kosten für Wuppertal für vertretbar? Begründen Sie!“

Die **Arbeitseinheit 6** des zweiten Tages widmete sich dem Thema **„Wirtschaftliche Effekte für Wuppertal“**. Auch in dieser Arbeitseinheit bekamen zwei Referenten die Gelegenheit sich zu äußern. Zu Beginn stellte Thomas Hammann (Wirtschaftsförderung der Stadt Koblenz) die Erfahrungen der Stadt Koblenz mit ihrer Seilbahn vor und gab eine Einschätzung zu Auswirkungen der Seilbahn auf die



Abbildung 5: Diskussion in Kleingruppen

Wirtschaftskraft der Stadt. Als zweiter Referent gab Dr. Rolf Volmerig von der Wirtschaftsförderung der Stadt Wuppertal eine Einschätzung, ob die wirtschaftlichen Auswirkungen der Stadt Koblenz auf die Situation in Wuppertal übertragbar sind.

Die Kleingruppen setzten sich anschließend mit folgenden Fragen auseinander: „*Welche möglichen Effekte sind für Wuppertal besonders wünschenswert?*“ und „*Für wie realistisch halten Sie deren Eintreten?*“

Die **Arbeitseinheit 7** (Tag 2) fokussierte auf das Thema „**Einbindung in den bestehenden ÖPNV**“. Dazu hielt Dirk Schulz von der PGV Köln einen Kurzvortrag zu Beginn der Arbeitseinheit, der eine Modellberechnung des Fahrgastaufkommens mit einer Seilbahn sowie ohne eine Seilbahn darstellte und mögliche Auswirkungen auf das bestehende ÖPNV-System des neuen Verkehrsmittels prognostizierte.

Dazu wurde in der anschließenden Kleingruppenarbeit folgende Frage diskutiert: „*Welche Auswirkungen auf den ÖPNV durch die Seilbahn halten Sie für sinnvoll? Welche sind nicht sinnvoll?*“

Der zweite Tag der Veranstaltung zum Bürgergutachten endete mit der **Arbeitseinheit 8 „Städtebauliche Aspekte“**. Der Referent Mathis Günther (Geschäftsbereich 1: Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt der Stadt Wuppertal) gab mit seinem Vortrag einen Einblick in den Spielraum bei der Gestaltung von Stationen und Stützen und machte auf städtebauliche Aspekte aufmerksam, die bei der Integration der einzelnen Stationsgebäude ins städtische Umfeld beachtet werden müssten. Zur weitergehenden Veranschaulichung stellte der Referent verschiedene Beispiele von bereits realisierten Projekten im städtischen Raum vor.

Für die darauf folgende Kleingruppenarbeit erhielten die Teilnehmer die Frage: „*Welche Aspekte sollten bei der städtebaulichen Einbindung (z.B. Gestaltung der Stationen) unbedingt beachtet werden?*“

Zu Beginn des dritten Tages wurde in der **Arbeitseinheit 9** das Thema „**Umweltfreundliche Seilbahn?! – Zu erwartende Klima- und Umweltschutzeffekte**“ näher betrachtet. Dazu wurde zum einen eine Einschätzung zu langfristigen Umweltauswirkungen des Verkehrsmittels Seilbahn von Prof. Dr. Oscar Reutter des Wuppertal Instituts vorgenommen, der dafür zunächst die Grundlagen eines nachhaltigen Verkehrssystems erläuterte und anschließend darstellte, welche Rolle eine Seilbahn in diesem Zusammenhang spielen kann. Zum anderen wurde von



dem zweiten Referenten Matthias Kiechle (Landschaftsarchitekturbüro Matthias Kiechle) die Einwirkungen der Baumaßnahmen auf die direkte Umgebung (Stützenumfeld, überflogenes Gebiet etc.) intensiver diskutiert sowie diesbezügliche gesetzliche Vorgaben bei Infrastrukturprojekten dargelegt.

Die Kleingruppen setzten sich anschließend mit folgender Frage auseinander:

„Bewerten Sie die Seilbahn als sinnvoll für die nachhaltige, umweltverträgliche Entwicklung der Stadt? Begründen Sie!“

„Welche Umweltschutzaspekte sind während der Baumaßnahme der Seilbahn zu beachten?“

Die **Arbeitseinheit 10** am dritten Tag widmete sich dem Thema **„Wie sicher ist eine Seilbahn?“**. Dazu erläuterte der Referent Konstantin Kühner (IFT Universität Stuttgart) unter anderem die Wartungszyklen und gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitssysteme für eine Seilbahn im Betrieb sowie verschiedene Konzepte für Notfallsituationen.

In der darauf folgenden Kleingruppenarbeit wurde folgende Frage diskutiert:

„Halten Sie die Seilbahn für ein sicheres Verkehrsmittel?“

„Was ist Ihnen in Bezug auf die Sicherheit beim Betrieb der Seilbahn besonders wichtig?“

Die **Arbeitseinheit 11** (Tag 3) konzentrierte sich thematisch auf die **„Auswirkungen auf die Anliegerinnen und Anlieger – Schattenwürfe, Privatsphäre und Geräuschentwicklung“**. Der Referent dieser Einheit, Konstantin Kühner von der Universität Stuttgart, stellte mögliche Auswirkungen einer Seilbahn dar, mit denen betroffene Anwohnerinnen und Anwohner konfrontiert wären, wie zum Beispiel der Schattenwurf der Gondeln, Lärmbelastung und Einwirkungen auf die Privatsphäre.

Anschließend wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dazu aufgefordert in Kleingruppen folgende Frage zu diskutieren: *„Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl?“*

Mit **Arbeitseinheit 12** endete der dritte Tag der Planungszellen zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal. Zum Thema **„Juristische Einschätzung: Werteverlust, Wegerechte und Enteignung“** referierte Dr. Joachim Hagmann von der Kanzlei Baumeister Rechtsanwälte Partnerschaft mbB. Zunächst stellte der Referent die Grundzüge des Planfeststellungsverfahrens dar und gab einen Einblick in die rechtlichen Rahmenbedingungen des Infrastrukturprojektes Seilbahn. Darüber hinaus gab er eine Einschätzung zu möglichen Enteignungsfällen und Entschädigungszahlungen bei Wertverlust des Eigentums und Eingriffen in die Privatsphäre.

Die Kleingruppen diskutierten auf Basis dieser Informationen die Frage: *„Nach dem Gehörten: Ergeben sich dadurch noch wichtige Aspekte in Bezug auf den Umgang mit den individuellen Belastungen?“*.

Der vierte und letzte Tag der Planungszellen widmete sich der Reflexion. Dafür wurde in der **Arbeitseinheit 13 „Vorstellung Ergebnisse und Plädoyers der Befürworter und Gegner der Seilbahn“** zunächst von den Moderationsteams eine Zusammenfassung der Ergebnisse der vorangegangenen Kleingruppenarbeiten vorgestellt. Anschließend bekamen Vertreter der jeweiligen Bürgerinitiativen, Thomas Hahnel-Müller (pro Seilbahn Wuppertal e.V.) und Prof. Dr. Marc Gennat (Bürgerinitiative Seilbahnfreies Wuppertal e.V.), 20 Minuten lang die Gelegenheit, ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt darzulegen und anschließend mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern in den Dialog zu treten.

Die **Arbeitseinheit 14** (Tag 4) bot den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit sich mit **„Offenen Fragen“** zu beschäftigen. Dafür wurde in einem offenen Format gearbeitet, bei dem die Teilnehmenden selbst Themen für die Kleingruppenarbeit festlegen und diese selbstständig bearbeiten konnten. Es konnten sowohl neue Themen bearbeitet werden als auch bereits besprochene Themen weiter vertieft werden. Die Ergebnisse aus der Kleingruppenarbeit stellten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gegenseitig im Plenum vor.

In der **Arbeitseinheit 15** wurde anschließend von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine **„Verdichtung der Empfehlungen“** vorgenommen. In den zusammengeführten Gruppen wurde im Plenum, mit Unterstützung der Moderationsteams, eine Sammlung von allen Argumenten für und wider die Fortführung der Planung einer Seilbahn in Wuppertal durchgeführt, die anschließend gewichtet wurden. Anschließend erhielt jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer einen Fragebogen auf dem sie oder er ihr bzw. sein Votum für oder gegen die Fortführung der Planung einer Seilbahn unter Angabe von Gründen anonym abgeben konnte.

Mit der **Arbeitseinheit 16** (Tag 4) **„Verfahrensbeurteilung und Abschluss“** endete die viertägige Veranstaltung zur Erstellung des Bürgergutachtens zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal. Zur Reflexion des Verfahrens fand eine „Blitzlichttrunde“ statt, in der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kurz ihren Eindruck von den vergangenen vier Tagen schildern sowie Lob und Kritik äußern konnten. Anschließend wurde ein anonymen Fragebogen zur Bewertung des Verfahrens ausgeteilt.

Abschließend wurden in jeder Planungszelle eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer benannt, die sich verbindlich zum Lesen der Erstfassung des Bürgergutachtens bereit erklärten. Sie sollten sicherstellen, dass die durch das Moderationsteam erstellte Dokumentation die von den Bürgerinnen und Bürgern erarbeiteten Ergebnisse vollständig erfasst und die Empfehlungen inhaltlich richtig wiedergegeben werden.

3.3 Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Tausend Personen ab 18 Jahren bei einer Gleichverteilung von Männern und Frauen wurden per Zufallsauswahl aus dem Melderegister ermittelt und bekamen im August dieses Jahres Post vom Oberbürgermeister Andreas Mucke und dem unabhängigen Durchführungsträger des nexus-Instituts, die zur Teilnahme an den Planungszellen zur Erstellung eines Bürgergutachtens zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal einluden. Die Rückmeldungen zu der Veranstaltungseinladung waren durchweg positiv und führten zu rund 63 vorläufigen Anmeldungen von denen schlussendlich 48 Personen in zwei Gruppen tatsächlich teilnahmen.

3.3.1 Geschlechter- und Altersverteilung

Die Geschlechterverteilung war mit 25 weiblichen Teilnehmerinnen und 23 männlichen Teilnehmern nahezu ausgewogen.

Unter den Teilnehmenden waren alle Altersgruppen vertreten, wenn auch in ungleicher Verteilung. Hierbei ist besonders die geringe Anzahl der

Altersgruppe zwischen 18 und 30 Jahren auffällig, die mit nur vier Teilnehmenden die kleinste Gruppe bildete. Ähnlich wenige Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren in den Altersstufen 70 bis 80 Jahre (5 Teilnehmende) und 60 bis 70 Jahre (6 Teilnehmende) zu finden. Die größte Gruppe der Teilnehmenden bildeten die Personen zwischen 50 und 60 Jahren mit 14 Personen. Ähnlich stark präsent waren die Personen aus der Altersgruppe zwischen 30 und 40 mit 11 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die Altersgruppe zwischen 40 und 50 Jahren war mit 8 Personen vertreten.

Trotz einiger weniger stark repräsentierter Altersgruppen kann doch ein gutes Mischungsverhältnis der Generationen festgestellt werden, was zu einer Vielfalt der Perspektiven beitrug.

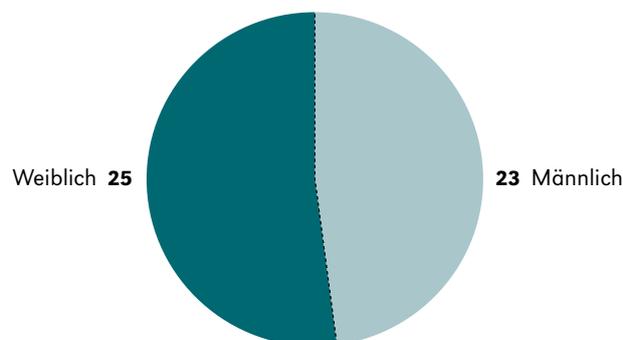


Abbildung 6: Teilnehmende nach Geschlecht

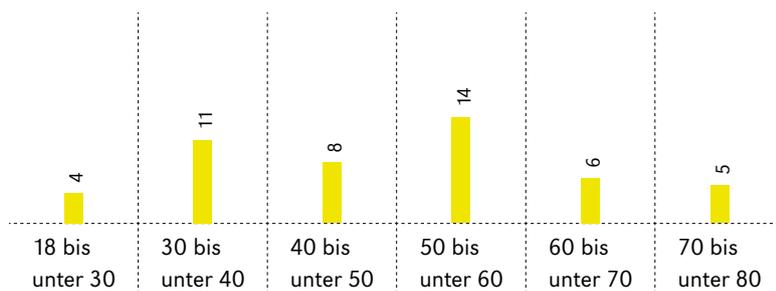


Abbildung 7: Altersverteilung der Teilnehmenden

3.4 Verfahrensbewertung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer

In der Arbeitseinheit 16 wurde das Verfahren mit einem anonymen Fragebogen durch die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter bewertet.

In den Antworten ist eine große Zufriedenheit mit dem Verfahren und den eigenen Mitwirkungsmöglichkeiten fassbar. Alle Teilnehmenden würden ihren Bekannten empfehlen an einer Planungszelle mitzuwirken, wenn sie die Gelegenheit dazu haben. Insbesondere haben den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die gute konstruktive Atmosphäre und die Zusammenarbeit in den Gruppen sowie die Begleitung durch die Moderationsteams und die gute Organisation gefallen. Ebenso wurde die Vermittlung von vielen und fundierten Informationen positiv bewertet. 43 Teilnehmende sind mit dem Ergebnis des Prozesses zufrieden, nur 4 Personen gaben an, nicht zufrieden zu sein. Mehrfach wird gefordert, dass Bürgergutachten öfter oder sogar regelmäßig erstellt werden sollten.

Die Motive zur Teilnahme am Verfahren sind unterschiedlich. 18 von 47 Antworten stellen die Möglichkeit zur Teilhabe in den Vordergrund. Fast genauso oft wird ein Interesse am Seilbahn-Projekt als Teilnahmegrund genannt (17 Nennungen). Weitere elf Personen nennen das Interesse am Verfahren als ausschlaggebend für ihre Teilnahme. Für neun Personen ist es insbesondere ihre enge Verbundenheit zur Stadt Wuppertal und das darauf basierende Pflichtbewusstsein, das sie zur Teilnahme motiviert

hat. Zwei Teilnehmende haben aus Interesse an politischem Handeln an den Planungszellen teilgenommen. Unter die sonstigen Gründe fallen Betroffenheit, die Belohnung, das Einladungsanschreiben und die Wertschätzung als Einwohnerin bzw. Einwohner Wuppertals.

Kritik gab es natürlich auch: In der Gruppe 1 standen hier insbesondere die beengten Raumverhältnisse und die unkomfortablen Stühle im Vordergrund (12 Nennungen). Des Weiteren wurde der sehr straffe Zeitplan kritisiert (5 Nennungen) sowie die unzureichenden Informationen von Seiten der Stadt und der WSW (2 Nennungen). Weitere genannte Kritikpunkte mit jeweils einer Nennung waren die als uninformativ empfundenen Vorträge einzelner Referenten, die anfangs unpräzisen Fragen für die Kleingruppenarbeit, der sich wiederholende Ablauf, die teilweise schlecht lesbaren Präsentation der Referenten sowie die wenig zielführende Arbeit in der Großgruppe am letzten Tag der Planungszelle.

Drei Personen gaben an, dass sie sich von der Moderation beeinflusst fühlten. Auf die Frage wie und wobei wurden folgende Antworten gegeben:

- Durch ein behutsames Hinführen zu Entscheidungen
- Durch die Fragen und Arbeitsaufträge, was aber verständlich sei, da es sonst kein Ergebnis gäbe
- Um die Neutralität oder Organisation aufrecht zu erhalten

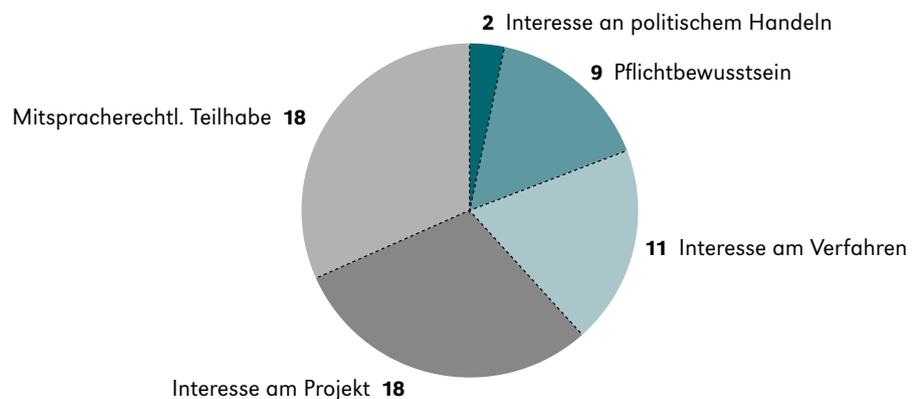


Abbildung 8: Motive zur Teilnahme an den Planungszellen (n=66, Mehr als eine Antwort möglich)

Auf die Frage, welche Themen in den vier Tagen der Planungszellen gefehlt hätten, antworteten 13 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass die Datengrundlage von Stadt und Stadtwerken unzureichend und damit als fehlend empfunden wurde. Sechs der Teilnehmenden gaben an, dass Berichte und Sichtweisen von derzeit von einem Seilbahnprojekt betroffenen Personen in der Darstellung fehlten. Jeweils von einer Person wurde angemerkt, dass Referenten und Themen mit besserer Vergleichbarkeit zur Situation in Wuppertal, mehr Raum für eigene online Recherchen, der Vergleich mit ähnlichen Bürgergutachten, Alternativen zur Seilbahn sowie die visuelle Darstellung des Profils wünschenswert gewesen wären. Die anderen Teilnehmenden (26 Personen) gaben an, keine Themen als unzureichend oder fehlend empfunden zu haben.

41 der Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben kein Thema im Ablauf als überflüssig wahrgenommen. Drei der teilnehmenden Personen gaben an, den Vergleich zur Stadt Koblenz als überflüssig zu empfinden, da zu wenige Parallelen zu Wuppertal ersichtlich seien. Folgende Punkte wurden von jeweils einer Person als überflüssig

wahrgenommen: Das Thema Krötenumsiedlung, die umfassende Darstellung architektonischer Gestaltungsmöglichkeiten und die fehlende Objektivität der Gegenargumente.

Eine Übersicht über verschiedene Bewertungskategorien, die zur Zufriedenheit mit einem Bürgerbeteiligungsverfahren beitragen – vom Essen bis zur Qualität der Referenten – vermittelt das Diagramm unten.

Die Teilnehmenden waren gebeten worden Schulnoten zwischen 1 und 6 zu vergeben. Mit Durchschnittswerten zwischen 1,2 und 2,6 können die Planungszellen für ein Bürgergutachten zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal als ein erfolgreiches, gutes und für die Teilnehmenden interessantes Verfahren gelten.

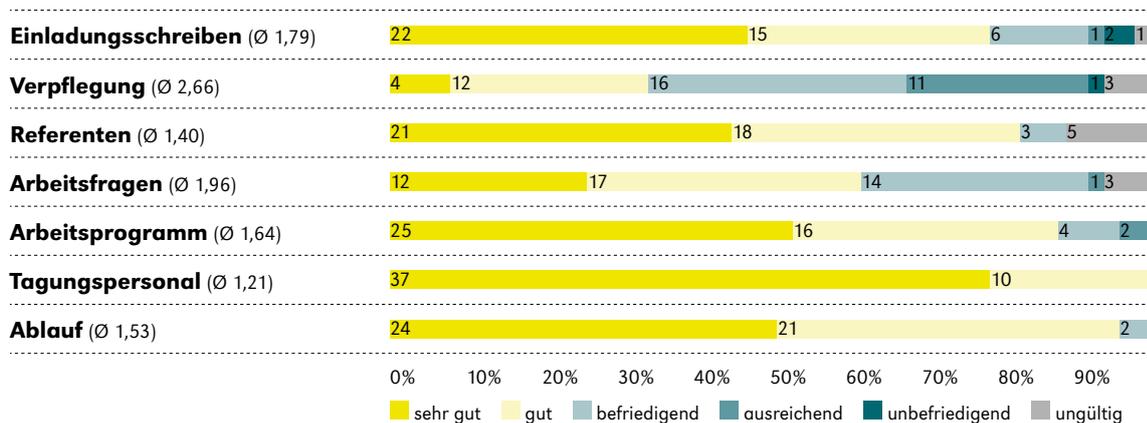


Abbildung 9: Verfahrensbewertung (Anzahl der vergebenen Schulnoten; n=47)

4 ERGEBNISSE

Der folgende Abschnitt umfasst die Darstellung der Ergebnisse aus den 16 Arbeitseinheiten der viertägigen Planungszellen. Wie bereits erläutert, sammelten die Teilnehmenden ihre Empfehlungen zum jeweiligen Thema auf Moderationskarten und gewichteten deren Bedeutsamkeit durch die Vergabe von Klebepunkten. Diese Punkte wurden jeweils ausgezählt und bilden die Grundlage der im Folgenden abgebildeten Diagramme.

Zur Darstellung der Ergebnisse werden zwei Diagramme verwendet: Das erste Diagramm stellt das Gesamtergebnis dar. Zur besseren Lesbarkeit werden dabei jeweils immer nur die fünf am höchsten bewerteten Empfehlungen präsentiert. Da in einzelnen Arbeitseinheiten unterschiedlich viele Punkte zur Gewichtung der Ergebnisse zur Verfügung standen, werden für die Darstellung der Ergebnisse relative Zahlen verwendet, d.h. es wird der prozentuale Anteil an der Gesamtheit der in

den Gruppen abgegebenen Punkte dargestellt. Für die Ermittlung des Gesamtergebnisses wurde der Mittelwert der Werte von Gruppe 1 und 2 ermittelt.

Die Anzahl der Punkte, die den Bürgerinnen und Bürger für die Gewichtung zur Verfügung standen, wird in der Beschreibung der Ergebnisse zu jeder Arbeitseinheit dargestellt.

Neben der Darstellung des Gesamtergebnisses wird in der zweiten Grafik eine differenzierte Darstellung der Punktevergabe in den beiden Gruppen gezeigt. In den Grafiken und dem erläuternden Text sind die einzelnen Planungszellengruppen nummeriert: Gruppe 1 heißt PZ 1 und Gruppe 2 PZ2. Hierzu wird für jede einzelne Planungszelle jede Empfehlung im Verhältnis zur Summe aller innerhalb einer Planungszelle vergebenen Punkte als Prozentwert abgebildet (siehe Abbildung 11).

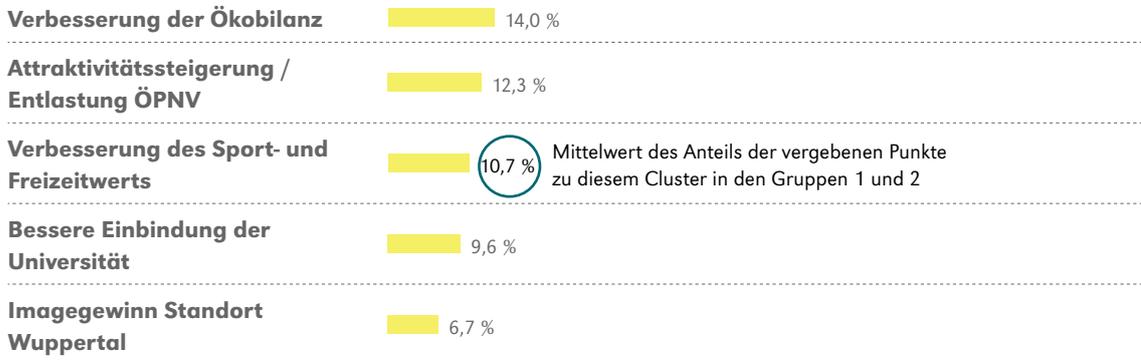


Abbildung 10: Beispielgrafik 1 Gesamtergebnis – Mittelwert des Anteils der Punkte aus beiden Gruppen

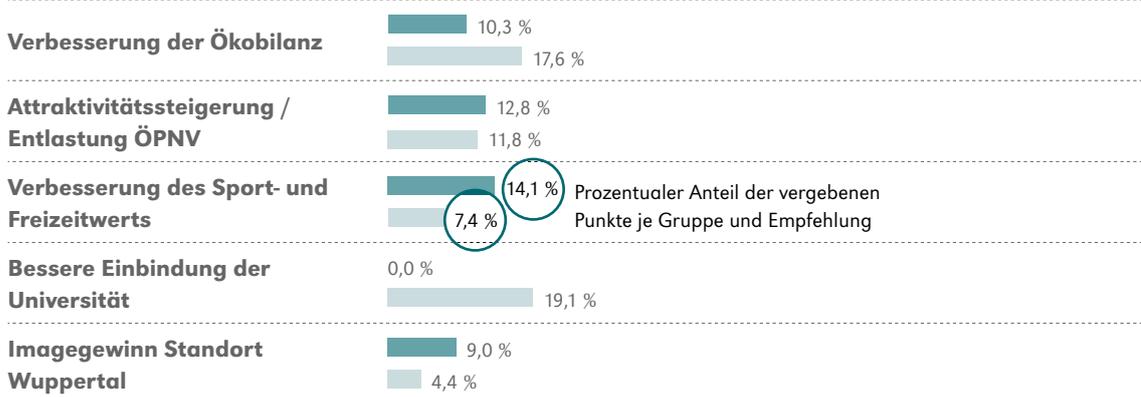


Abbildung 11: Beispielgrafik 2 Gruppenergebnis – Prozentuale Darstellung der Bewertungspunkte pro Gruppe

Da in den Planungszellen teilweise unterschiedlich viele Punkte für die Gewichtung zur Verfügung standen, ermöglicht die prozentuale Darstellung eine vergleichende Gegenüberstellung der Bewertungspunkte und deren Gewichtung. Zur besseren Lesbarkeit werden erneut nur die fünf am höchsten bewerteten Empfehlungen abgebildet. Die Summe der in der Grafik enthaltenen Prozentwerte entspricht daher nicht 100 Prozent.

Es gilt zu berücksichtigen, dass nicht jede Empfehlung in jeder Planungszelle diskutiert wurde und deshalb auch nicht in jeder Planungszelle gewichtet wurde. Entsprechend sind für jene Planungszellen, in denen einzelne Empfehlungen nicht gewichtet wurden, auch keine Prozentangaben bzw. Balken dargestellt.

4.1 Arbeitseinheit 1 – Eine Seilbahn für Wuppertal?! – Eine Einführung in das Thema und das Verfahren

Zu Beginn des ersten Tages des Bürgergutachtens wurden die beiden Gruppen von offizieller Seite begrüßt. Da die in zwei Gruppen aufgeteilten Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeitlich um eine Stunde versetzt begannen, wurde die erste Gruppe vom Oberbürgermeister Andreas Mucke offiziell in Empfang genommen und die zweite Gruppe von Panagiotis Paschalis, dem Beigeordneten für Bürgerbeteiligung der Stadt Wuppertal. Die Begrüßungsredner gaben den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern einen Überblick zum Einfluss des zu erarbeitenden Bürgergutachtens, in dem sie den Dreiklang von standardisierter Bewertung, juristischem Gutachten und Bürgergutachten als Entscheidungsgrundlage des Rates für oder gegen eine Weiterführung der Planung des Projektes Seilbahn erläuterten. Darüber hinaus wurde ein zeitlicher Überblick über den Gesamtprozess gegeben.

Nach den Begrüßungsreden folgte eine kurze Vorstellung der jeweiligen Moderatoren und des zugehörigen Teams, die daraufhin die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit der Methode der Planungszelle vertraut machten und den detaillierten Ablauf der folgenden vier Tage sowie den Ablauf innerhalb der einzelnen Arbeitseinheiten vorstellten.

Nach der Begrüßung und der methodischen Einführung folgte der thematische Einstieg durch den ersten Referenten Herrn Konstantin Kühner des Instituts für Fördertechnik und Logistik (IFT) der Universität Stuttgart. In seinem Kurzvortrag verschaffte er den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen Überblick zu den unterschiedlichen Seilbahn-Typen und den verschiedenen Einsatzmöglichkeiten von Seilbahnen als Verkehrsmittel im städtischen Umfeld, die er anhand internationaler Beispiele verdeutlichte.

In der darauffolgenden ersten Kleingruppenarbeit tauschten sich die Teilnehmer untereinander zu folgender Frage aus:

Ihre erste Einschätzung: Halten Sie Seilbahnen in Städten für sinnvoll? Warum?

Zwar konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der zweiten Gruppe bereits mit der Methode des Bewertens durch die Vergabe von Punkten vertraut gemacht werden, da dies aber nur zu Übungszwecken gedacht war und die erste Gruppe diese Arbeitseinheit ohne Bewertung durchlief, wird die Bewertung an dieser Stelle vernachlässigt.

Bei der Frage, ob die Bürgerinnen und Bürger generell eine Seilbahn als sinnvolles Verkehrsmittel einschätzen, konnte zunächst ein sehr breites Meinungsbild festgestellt werden, das hier in Argumente für und gegen eine Seilbahn aufgegliedert wird, sowie Bedingungen, die diese erfüllen müsste, um sinnvoll im städtischen Raum zu sein.

Argumente für eine Seilbahn

Als positiven Aspekt nennen beide Gruppen die energiesparende Eigenschaft des Verkehrsmittels Seilbahn. Damit werden zum einen der geringere Ressourcenbedarf und die damit einhergehende Umweltverträglichkeit in der ersten Einschätzung verbunden. Darüber hinaus wird unter diesem Punkt gefasst, dass es im Stadtraum weniger Luftverschmutzung und weniger Lärm geben könnte.

Als weiterer möglicher positiver Aspekt wird in dieser Arbeitseinheit der winterfeste Betrieb des Verkehrsmittels genannt, der eine Verbesserung zur bisherigen Situation des öffentlichen Nahverkehrs im Winter bedeuten könnte. Darüber hinaus wird als erster positiver Eindruck von den Bürgerinnen und Bürgern festgehalten, dass eine Entlastung des Straßenverkehrs durch die Nutzung einer neuen Verkehrsebene möglich ist. Durch die hohe Beförderungskapazität könnten nicht nur Straßen entlastet werden, sondern auch bestehende Nahverkehrssysteme. Des Weiteren wird ein möglicher Anstieg des Tourismus durch die Seltenheit des Verkehrsmittels in Deutschland und dem damit einhergehenden Attraktivitätsgewinn als Vorteil einer Seilbahn eingeschätzt. Darüber hinaus wird angemerkt, dass auch die Verbindung zu bestehenden touristischen Aktivitäten wie zum Beispiel Wanderwegen eine Attraktivitätssteigerung bedeuten kann.

Weitere Aspekte, die als potenziell positiv eingeschätzt werden, sind ein Sicherheitsgefühl, das stärker ist als im bestehenden Straßenverkehr, die Aufwertung der Wohngebiete im Umfeld der Bergstation, die effizientere Überwindung von Steigungen im Nahverkehrssystem sowie die mögliche Schaffung von Arbeitsplätzen.

Argumente gegen eine Seilbahn

Als negativer Aspekt einer Seilbahn als Verkehrsmittel in Wuppertal wird zum einen von den Gruppen die Einwirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner genannt. Darunter verstehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass die Seilbahn durch Verschattung von Gondeln und Geräuschentwicklung während des Betriebs einen Einfluss auf die Privatsphäre der betroffenen Anwohner haben kann. Zum anderen wird die Unklarheit von Kostenaufwand und Nutzerertrag als negativer

Aspekt angesehen. Weitere diskutierte Kontrapunkte bezüglich der Seilbahn als städtisches Verkehrsmittel sind die Stilllegung der Sambatrasse, die Vernachlässigung anderer wichtiger Projekte wie den Ausbau des Radwegenetzes, die Befürchtung der Ausdünnung des bestehenden Busnetzes, die ungeklärte Rettungsmöglichkeiten im Notfall sowie die Versiegelung von Waldflächen.

Notwendige Voraussetzung einer Seilbahn

Darüber hinaus gibt es auch Voraussetzungen, die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern beider Gruppen als notwendig gesehen werden, um bewerten zu können, ob eine Seilbahn als Verkehrsmittel positive oder negative Auswirkungen auf die Stadt hat. Darunter fällt die Entwicklung eines guten Gesamtkonzepts für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), das die Seilbahn in das bestehende Verkehrsnetz integriert und es so ergänzt, dass der bestehende Verkehr entlastet wird. Des Weiteren muss ein echter Bedarf bestehen, der von dem neuen Verkehrsmittel abgedeckt werden soll, um dies als sinnvoll zu erachten. An dieser Stelle wird allgemein bemängelt, dass die Informationsgrundlage für eine Bewertung dieser Art noch unzureichend ist.

4.2 Arbeitseinheit 2 – Trassenführung: Vorzugstrasse und diskutierte Varianten

In der zweiten Arbeitseinheit wurde die aktuelle Trassenführung der geplanten Seilbahn erläutert. Die Präsentation der Vorzugstrasse übernahm Arno Schweiger vom Ingenieurbüro Schweiger, das die Vorstudie zur technischen Machbarkeit durchgeführt hat. Im Rahmen der Vorstellung wurden neben dem genauen Verlauf der Seilbahntrasse die Standorte der Stationen und der einzelnen Stützen vorgestellt, sowie auf die Höhen der einzelnen Stützen eingegangen. Des Weiteren wurden auch alternative Trassenverläufe und Stationsstandorte genannt, die zu Beginn der Machbarkeitsstudie diskutiert worden sind, im weiteren Verlauf jedoch verworfen wurden.

Anschließend wurde in den Kleingruppen folgende Frage diskutiert:

Welche Aspekte müssen bei der Trassenführung unbedingt berücksichtigt werden?

Für die abschließende Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

Beiden Gruppen ist eine gute Anbindung der Seilbahn an den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr (MIV) besonders wichtig (24,8% der vergebenen Punkte). Dabei ist insbesondere eine gute Anbindung an bereits bestehende Buslinien und die Bereitstellung von Parkplätzen bzw. einem zugehörigen Park & Ride-Angebot gemeint. Des Weiteren ist es wichtig, dass die Anbindung möglichst barrierefrei gestaltet wird.

An zweiter Stelle (19,8% der vergebenen Punkte) nennen die Bürgerinnen und Bürger ein sinnvolles Verhältnis von Kosten und Nutzen bei der Planung

der Trassenführung und der Bestimmung der Standorte für die Stationen und die Stützen. Die Seilbahn muss rentabel sein. Das gilt insbesondere für den zweiten Teil der Trasse (Universität – Kühlenhahn).

An dritter Stelle (14,4% der vergebenen Punkte) wird die Klärung der Entschädigungs- und Eigentumsfragen genannt. Insbesondere der zweiten Gruppe ist wichtig, dass beim Bau der Stützen und dem Überflug von privaten Grundstücken die Eigentumsverhältnisse rechtlich geklärt sind (vgl. Abbildung 13). Die Betroffenen sollen unbedingt gehört werden. Wo möglich, sollen die Beeinträchtigungen, die den Anwohnerinnen und Anwohnern durch die Seilbahn entstehen, möglichst gering gehalten werden. Bei Wertminderung und Veränderung der Wohnqualität sollen Entschädigungen an die betreffenden Personen gezahlt werden.

Beide Gruppen legen Wert auf den Schutz der Privatsphäre der Anliegerinnen und Anlieger. Dieser Punkt liegt an vierter Stelle (14,1% der vergebenen Punkte). Dies soll zum einen durch einen möglichst

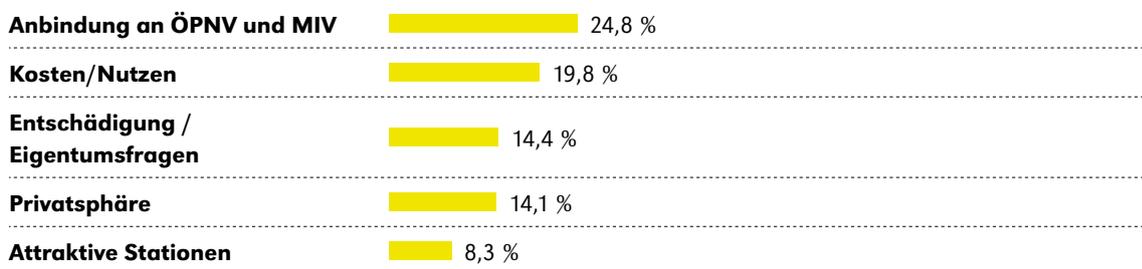


Abbildung 12: Ergebnis Arbeitseinheit 2: Welche Aspekte müssen bei der Trassenführung unbedingt berücksichtigt werden? Gesamtergebnis beider Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

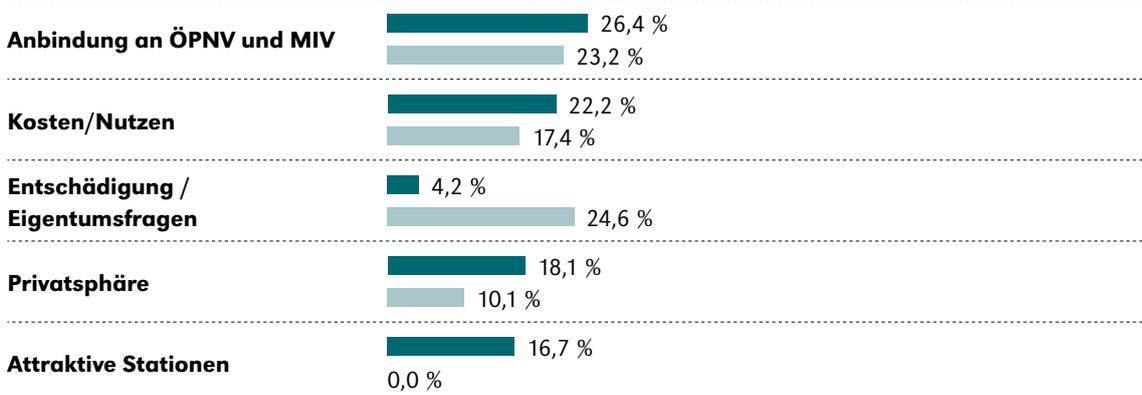


Abbildung 13: Ergebnis Arbeitseinheit 2: Welche Aspekte müssen bei der Trassenführung unbedingt berücksichtigt werden? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=72, PZ 2 n=69)



hohen Überflug über private Grundstücke und Häuser, und zum anderen durch aktive Sichtschutzmaßnahmen gewährleistet werden.

An fünfter Stelle (8,3% der vergebenen Punkte) ist es den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wichtig, dass bei der Planung der Seilbahn eine attraktive Gestaltung der Stationen berücksichtigt wird. Dieser Punkt wird ausschließlich von den Teilnehmenden der Gruppe 1 genannt (vgl. Abbildung 13). Die Stationen sollten durch interessante Angebote, wie zum Beispiel ein Café, aufgewertet werden. Es sollte aber auch über eine ansprechende architektonische Ausgestaltung der Stationen nachgedacht werden, die das Stadtbild Wuppertals ergänzt und es als Reiseziel interessanter macht.

Weitere Aspekte, die bei der Trassenführung berücksichtigt werden sollten, sind:

- Schutz der Natur: Möglichst wenig Versiegelung der Naturflächen, Schutz der vorkommenden Tierarten, Vermeidung des Verbaus von Landschaften. (3,5% der vergebenen Punkte)
- Baubelastung für die Anliegerinnen und Anlieger niedrig halten. (2,9% der vergebenen Punkte)
- Ein Sicherheitskonzept muss vorliegen und Rettungswege müssen mit eingeplant werden. (2,9% der vergebenen Punkte)
- Transparente Planung: Alle Kosten und mögliche Alternativen müssen bekannt sein. (2,8% der vergebenen Punkte)
- Die notwendige Bebauung sollte sich optisch möglichst gut in das bestehende Umfeld einfügen. (2,2% der vergebenen Punkte)
- Eine effektive Streckenführung, die möglichst kurze, direkte Strecken und kurze Fahrtzeiten gewährleistet. (2,2% der vergebenen Punkte)
- Geringe Lärmentwicklung und Lärmschutz beim Betrieb der Seilbahn. (1,4% der vergebenen Punkte)
- Eine belastbare Einschätzung der Nutzerzahlen muss vorliegen. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Eine möglichst einfache technische Ausführung – keine Luxus-Ausführung. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Anbindung der Seilbahn an die Sambatrasse. (0,0% der vergebenen Punkte)



Abbildung 14: Begehung der geplanten Vorzugstrasse



- Bestimmung des Schattenwurfs. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Eine zusätzliche Station einplanen. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Über eine mögliche Erweiterung der Trasse nachdenken. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Synergieeffekte nutzen, z.B. parallele Nutzung als Radio- oder Mobilfunkmasten. (0,0% der vergebenen Punkte)

4.3 Arbeitseinheiten 3 und 4: Begehung / Rundfahrt

Für die Ortsbegehung in den Arbeitseinheiten 3 und 4 des ersten Tages des Bürgergutachtens wurden beide Gruppen zusammengelegt. Mit Bussen wurden die wichtigsten potenziellen Stützen- und Stationsstandorte angefahren, um den Bürgerinnen und Bürgern einen Einblick von Umgebungen und Größenordnungen des geplanten Seilbahnprojektes zu ermöglichen. Zu Beginn wurde der angedachte Standort der Bergstation vor dem Schulzentrum-Süd besichtigt, der von dem zweiten Anlaufpunkt, dem

geplanten Standort der Stütze 5 nahe des Quellgebiets, gefolgt wurde. Dritter Besichtigungspunkt war daraufhin der von den Planungen betroffene Kleingartenverein „Edelweiß“, in dem die Stütze 4 stehen soll. Danach folgte eine Besichtigung der geplanten Stütze 3 nahe des Neubaugebiets Cläre-Blaeser-Straße. Weitere Stationen der Besichtigung waren der mögliche Standort der Mittelstation an der Bergischen Universität sowie die Talstation und die Stütze 1 in fußläufiger Nähe zum Hauptbahnhof, an dem die Besichtigung offiziell endete.

Herr Schweiger gab an allen Stationen zunächst eine grundlegende Einführung zum Planungsstand. Daraufhin konnten die jeweiligen Vertreter der Bürgerinitiativen Peter Vorsteher (pro Seilbahn Wuppertal e.V.) und Jochem Schnur (Seilbahnfreies Wuppertal e.V.) in einer vorgegebenen Redezeit den Teilnehmern des Bürgergutachtens ihre Sichtweise zu dem gesamten Projekt sowie ihre Einschätzung zu den einzelnen Standorten darlegen (weitere Informationen zu Referenten an den einzelnen Stationen sind der Beschreibung des Ablaufplans in Kapitel 3.2 zu entnehmen). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten im Anschluss an die Stellungnahmen Fragen an die jeweiligen Vertreter und Herrn Schweiger stellen.

4.4 Arbeitseinheit 5 – Finanzierung – Erwartbare Investitions- und Betriebskosten

Die Arbeitseinheit 5 hatte als Hauptthema die Finanzierung des Seilbahn-Projekts. Als erster Referent stellte zunächst Arno Schweiger die im Zuge der Vorstudie zur technischen Machbarkeit erarbeiteten Investitions- und Betriebskosten vor, die dann durch eine Darstellung der prognostizierten Betriebskosten der Stadtwerke von dem zweiten Referenten Herrn Martin Dönch (WSW) ergänzend dargestellt wurden. Darüber hinaus erläuterte Herr Dönch die Grundlagen für eine Förderfähigkeit des Projekts.

Nach den Rückfragen wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten in Kleingruppen folgende Fragen zu diskutieren:

Sind die vorgestellten Kosten für Sie nachvollziehbar?

*Halten Sie die Kosten für Wuppertal für vertretbar?
Begründen Sie!*

Für die abschließende Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

Die erste Frage zur Nachvollziehbarkeit der Kosten wird von beiden Gruppen als nicht beurteilbar empfunden: Ihrer Einschätzung nach fehlen zu viele Angaben für eine fundierte Bewertung (57,1% der vergebenen Punkte). Unter anderem geben die Bürgerinnen und Bürger an, dass die Kosten für

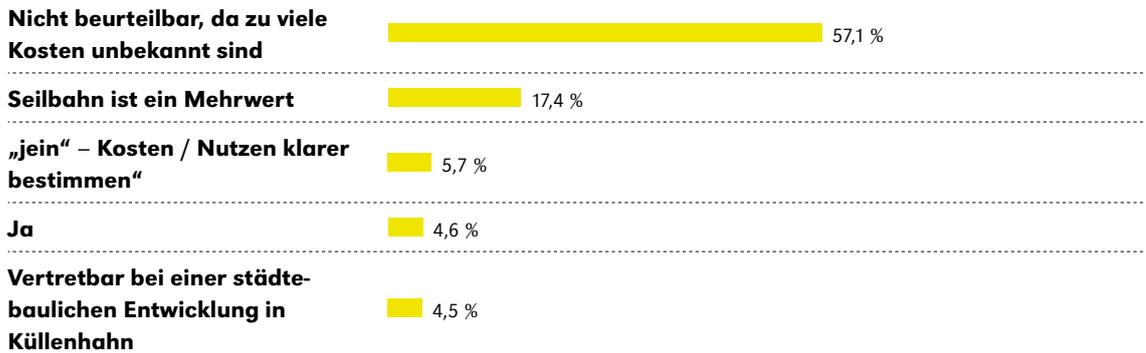


Abbildung 15: Ergebnis Arbeitseinheit 5: Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

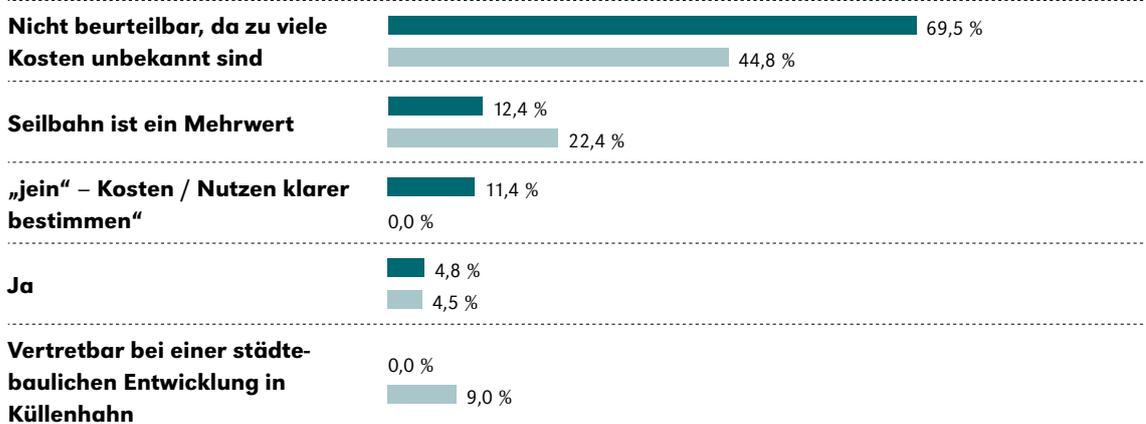


Abbildung 16: Ergebnis Arbeitseinheit 5: Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=105, PZ 2 n=67)

den Bau der Stationen in der Darstellung fehlen, Personal- und Instandhaltungskosten nicht transparent dargestellt sind sowie Kosten für einen weiterführenden Infrastrukturanschluss der Stationen (Zuwegung, Parkplätze etc.) nicht eingerechnet sind. Darüber hinaus fehlen ihnen Planungskosten wie zum Beispiel für die Erstellung von Gutachten, Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie die vorausschauende Einrechnung steigender Baukosten. Des Weiteren fehlen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Angaben zu entstehenden Kosten, die durch Enteignungen und entsprechende Entschädigungszahlungen für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entstehen.

Die Antworten auf die zweite Frage nach der Vertretbarkeit der dargestellten Kosten offenbarten ein weit auseinandergelagertes Meinungsbild, das im Folgenden anhand der Bewertung der einzelnen Punkte näher betrachtet wird.

Zunächst werden die Kosten mit Hinblick auf den Mehrwert den eine Seilbahn für die Stadt bietet von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern als vertretbar eingeschätzt (an zweiter Stelle, 17,4% der vergebenen Punkte). Dieser Mehrwert entsteht durch eine Entlastung der Straßen, die Stärkung des Universitätsstandortes, einem möglichen erhöhten Tourismusaufkommen und dem allgemeinen Attraktivitätsgewinn der Stadt.

An dritter Stelle wird die Unentschlossenheit einiger Teilnehmerinnen und Teilnehmer bezüglich der Kosten-Nutzen-Relation deutlich, die mit 5,7% der vergebenen Punkte bewertet wird. Die von den Referenten gelieferten Fakten reichen nicht aus, um eine fundierte Kosten-Nutzen-Rechnung aufzustellen. Diese Haltung ist nur in der Gruppe eins diskutiert und bewertet worden (vgl. Abbildung 16).

An vierter Stelle wird die Frage der Nachvollziehbarkeit der Kosten mit Ja von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern beantwortet (4,6 Prozent der vergebenen Punkte). Diese Haltung basiert unter anderem auf der Nachvollziehbarkeit von genannten Fixpreisen wie zum Beispiel der technischen Anlagen.

An fünfter Stelle sehen die Bürgerinnen und Bürger die Kosten als vertretbar an, wenn eine städtebauliche Entwicklung in Küllenhahn durch eine Seilbahn veranlasst wird (4,5% der vergebenen Punkte). Dieser Punkt wurde ausschließlich von Gruppe 2 (vgl. Abbildung 16) diskutiert.

Weitere Aspekte, die bei der Frage nach der Nachvollziehbarkeit und Vertretbarkeit von den dargelegten Kosten genannt wurden:

Die Kosten sind vertretbar weil...

- Kurzfristig die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verbessert und eine Anbindung an bestehende Trassen vereinfacht wird. (2,2% der abgegebenen Punkte)
- Eine Förderquote von 90% für das Projekt feststeht (1,0% der abgegebenen Punkte)
- Nur wenn auch die Fahrpreise vertretbar sind sowie eine Fahrradmitnahme möglich ist. (1,5% der abgegebenen Punkte)
- Die Personenbeförderungszahlen zur Universität die Kapazität der Seilbahn auslasten. (1,5% der abgegebenen Punkte)
- Eine Attraktivitätssteigerung der Gesamtstadt in die Kalkulation mit einbezogen werden muss. (0,7% der abgegebenen Punkte).
- Eine Investition in die Zukunft mit bedacht werden muss. (0,7% der abgegebenen Punkte)
- Verschiedene aktuelle Entschädigungsfälle des Busverkehrs z.B. im Winter bei Ausfall (bis 50 Euro) nicht eingepreist sind. (0,0% der abgegebenen Punkte)
- Eine Aufwertung der Südhöhen damit gelingen kann. (0,0% der abgegebenen Punkte)
- Die Einsparung im Busverkehr z.B. des Uni-Express in der Rechnung als Einsparung nachvollziehbar erscheint. (0% der vergebenen Punkte)

Die Kosten sind nicht vertretbar weil...

- Vertretbarkeit der Kosten im Hinblick auf die Finanzierung anderer städtischer Projekte zweifelhaft. (1,5% der vergebenen Punkte)
- Mehreinnahmen nicht zu erwarten sind. (0,7 % der abgegebenen Punkte)
- Zusätzlich prognostizierte Einnahmen durch die Einbindung in den Nahverkehr und die Nutzung des Semestertickets nicht abschätzbar sind. (0,7 % der abgegebenen Punkte)
- Gegebenenfalls die Verdichtung des Bustaktes zur Universität als günstige Alternative gegengerechnet werden kann. (0,0% der der abgegebenen Punkte)
- Die Zuverlässigkeit der Prognose einer 90% Finanzierung im Hinblick auf eine Veränderung der politischen Mehrheitsverhältnisse durch Wahlen nicht gegeben ist. (0% der vergebenen Punkte)
- Bei der schlechten Haushaltslage der Stadt Schulden entstehen. (0,0% der abgegebenen Punkte)

4.5 Arbeitseinheit 6 – Wirtschaftliche Effekte für Wuppertal

Die Arbeitseinheit 6 widmete sich dem Thema „Wirtschaftliche Effekte für Wuppertal“. Im Gegensatz zur fünften Arbeitseinheit wurde hier der Blick auf weitergehende wirtschaftliche Effekte gelegt, die durch den möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal entstehen könnten. Auch in dieser Arbeitseinheit bekamen zwei Referenten die Gelegenheit sich zu äußern. Zu Beginn stellte Herr Thomas Hammann (Wirtschaftsförderung der Stadt Koblenz) seine Erfahrungen mit der Seilbahn in der Stadt Koblenz und seine Einschätzung zu Auswirkungen des Projektes auf die Wirtschaftskraft der Stadt vor. Als zweiter Referent gab Herr Dr. Rolf Volmerig von der Wirtschaftsförderung der Stadt Wuppertal eine Einschätzung ab, ob und gegebenenfalls welche Koblenzer Erfahrung auf Wuppertal übertragbar sind.

Die Kleingruppen setzten sich anschließend mit folgenden Fragen auseinander:

Welche möglichen Effekte sind für Wuppertal besonders wünschenswert?

Für wie realistisch halten Sie deren Eintreten?

Für die abschließende Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

In Abweichung von der ursprünglichen Fragestellung wird für die Darstellung der Ergebnisse zwischen wünschenswerten und nicht wünschenswerten Effekten für die Stadt Wuppertal unterschieden.

Wünschenswerte Effekte für Wuppertal

Bei der Frage nach den wünschenswerten Effekten nennen die Bürgerinnen und Bürger als besonders wichtigen Aspekt die Verbesserung der Ökobilanz (14,0% der vergebenen Punkte). Darunter verstehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum einen eine direkte Auswirkung der Luftverbesserung und zum anderen eine langfristig bessere Ökobilanz und eine damit verbundene Umweltentlastung.

An zweiter Stelle wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Attraktivitätssteigerung und Entlastung des ÖPNV als wünschenswert angesehen (12,3% der vergebenen Punkte). Als Attraktivitätssteigerung wird in diesem Fall die Entlastung der Straßen durch den reduzierten motorisierten Individualverkehr (MIV) verstanden sowie eine geringere Belastung der Fahrgäste im ÖPNV. Die

Erweiterung des Verbindungsangebotes wird ebenso als wünschenswert angesehen wie die verbesserte Erreichbarkeit einzelner Stadtteile.

Als dritt wichtigsten wünschenswerten Effekt stimmen die Bürgerinnen und Bürger für eine Verbesserung des Sport- und Freizeitwertes der Stadt Wuppertal durch den Bau einer Seilbahn (10,7% der vergebenen Punkte). Unter diesem Oberbegriff werden die Möglichkeit der Verknüpfung von bereits bestehenden Freizeitangeboten wie z.B. ein Kombiangebot von Zoo und Sambatrasse mit Seil- und Schwebebahn in einem Ticket zusammengefasst, sowie die Schaffung neuer Sport- und Freizeitangebote an der Bergstation.

An vierter Stelle der wünschenswerten Effekte für Wuppertal steht eine bessere Einbindung der Universität (9,6% der vergebenen Punkte). Darunter

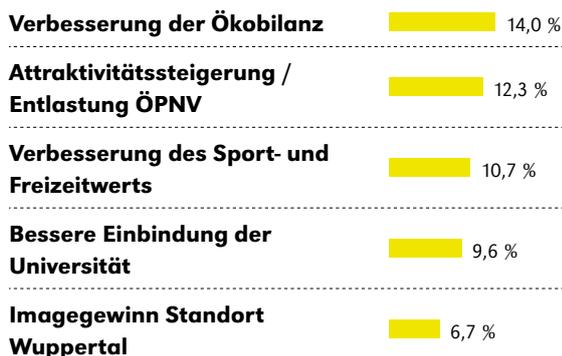


Abbildung 17: Ergebnis Arbeitseinheit 6: Welche möglichen Effekte sind für Wuppertal besonders wünschenswert? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

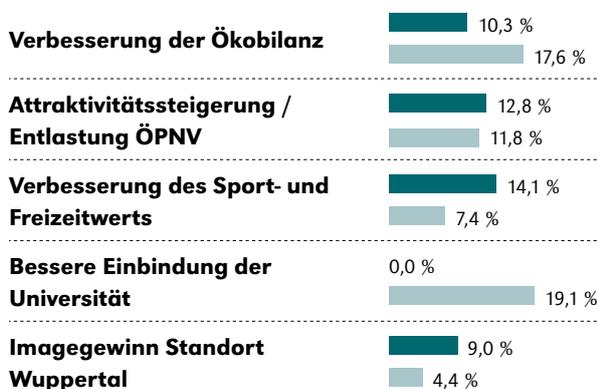


Abbildung 18: Ergebnis Arbeitseinheit 6: Welche möglichen Effekte sind für Wuppertal besonders wünschenswert? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=78, PZ 2 n=68)

wird eine bessere Anbindung der Bergischen Universität an die Innenstadt verstanden, die langfristig auch zu einer räumlichen Bindung der Studentinnen und Studenten an die Stadt selbst führen soll sowie ein allgemeiner Ausbau des Rufes als Studentenstadt. Darüber hinaus ist eine Erweiterung des universitären Angebotes (z.B. ein Technologiepark) auf den Flächen an der Bergstation wünschenswert, auch wenn sie von den Bürgerinnen und Bürgern als nur bedingt realistisch eingeschätzt wird. Dieser Aspekt wurde nur von Gruppe zwei diskutiert (vgl. Abbildung 18).

An fünfter Stelle wird von den beiden Gruppen ein möglicher Imagegewinn für den Standort Wuppertal genannt (6,7% der vergebenen Punkte). Darunter wird der Imagegewinn durch ein zukunftsweisendes Leuchtturmprojekt verstanden, das die Stadt als e-Mobilitätsstandort auf der Karte platziert. Langfristig ist eine höhere Identifikation mit der Stadt durch das Projekt wünschenswert und damit eine Attraktivitätssteigerung der Stadt für junge Menschen.

Weitere Aspekte, die bei der Frage nach wünschenswerten Effekten eines möglichen Seilbahnprojektes für die Stadt Wuppertal genannt wurden, sind:

- Zusätzliche Angebote wie ein kostenloses Park & Ride-System, das den Umstieg auf die Seilbahn fördert. (5,6% der vergebenen Punkte)
- Funktion als Leuchtturmprojekt, das Folgeprojekte anstößt und die Anziehungskraft der Stadt stärkt. (4,9% der vergebenen Punkte)
- Steigender Tourismus in der Stadt durch ein vielfältiges Angebot. (4,4% der vergebenen Punkte)
- Eine Aufwertung der Standorte um die Stationen im Sinn eines erhöhten Angebotes an Berg- und Talstationen, der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Wertsteigerung der besser angebundenen Stadtteile. (4,2% der vergebenen Punkte)
- Mehrwert für die Wuppertaler durch die Anbindung von Burgholz und eine bessere Möglichkeit Fahrradtrassen zu erreichen. (2,2% der vergebenen Punkte)
- Umsatzsteigerung für die Innenstadt und den Einzelhandel allgemein durch einen vergrößerten Einzugsbereich und eine bessere Erreichbarkeit. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Keine Beeinträchtigung von Anwohnerinnen und Anwohnern. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Weniger Lärmbelästigung. (0,0% der vergebenen Punkte)

Unerwünschte Effekte für Wuppertal

Als weitere Kategorie in dieser Arbeitseinheit wurden auch unerwünschte Effekte in die Bewertung der Bürgerinnen und Bürger mit einbezogen, die im folgenden Abschnitt näher erläutert werden:

Bei der Diskussion der unerwünschten Effekte wird bemängelt, dass eine konkrete Umsetzung noch nicht absehbar ist (8,1% der vergebenen Punkte). Dieser Punkt wurde ausschließlich von Gruppe 2 besprochen (vgl. Abbildung 20).

An zweiter Stelle wird bemängelt, dass die Folgekosten bisher nicht absehbar sind und zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Kostenvoranschläge dazu vorliegen (6,4% der vergebenen Punkte).

Des Weiteren wird an dritter Stelle der unerwünschten Effekte genannt, dass es zu einer zu starken Ausdünnung des Busnetzes kommen könnte. Diese Befürchtung wurde jedoch nur von Gruppe eins diskutiert (2,6% der vergebenen Punkte).

Als vierter Aspekt ist den Bürgerinnen und Bürgern wichtig, dass die Weiterentwicklung um die Stationsstandorte nicht vernachlässigt wird und die Infrastruktur, besonders in Küllenhahn, weiterentwickelt wird (1,5% der vergebenen Punkte). Dieser Aspekt wurde von Gruppe 2 aufgegriffen (vgl. Abbildung 20).

An fünfter Stelle wurde die Möglichkeit von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der zweiten Gruppe die Möglichkeit benannt, dass Tourismus auch als negativer Aspekt angesehen werden kann. Somit könnte ein erhöhtes Tourismusaufkommen z.B. an der Bergstation von den Anwohnerinnen und Anwohnern als störend empfunden werden (1,5% der vergebenen Punkte).



Abbildung 19: Ergebnis Arbeitseinheit 6: Welche möglichen Effekte sind für Wuppertal nicht wünschenswert? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

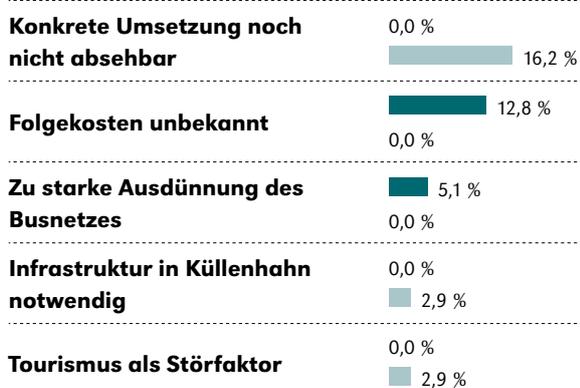


Abbildung 20: Ergebnis Arbeitseinheit 6: Welche möglichen Effekte sind für Wuppertal nicht wünschenswert? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=78, PZ 2 n= 68)

4.6 Arbeitseinheit 7 – Einbindung in den bestehenden ÖPNV

In der Arbeitseinheit 7 wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern erläutert, wie der ÖPNV sich durch den möglichen Bau einer Seilbahn verändern würde. Dafür hat Dirk Schulz von der Planungsgesellschaft Verkehr Köln Hoppe & Co. GmbH zuerst das derzeit bestehende ÖPNV-Netz vorgestellt und anschließend erklärt, welche konkreten Auswirkungen eine Seilbahn auf die Taktung und den Verlauf existierender Buslinien haben würde.

In der anschließenden Kleingruppenphase wurden folgende Fragen diskutiert:

Welche Auswirkungen der Seilbahn auf den ÖPNV halten Sie für sinnvoll?

Welche Auswirkungen der Seilbahn auf den ÖPNV halten Sie nicht für sinnvoll?

Für die Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

Sinnvolle Auswirkungen auf den ÖPNV

Beide Gruppen sehen die Entlastung des bestehenden Verkehrs als wichtigste sinnvolle Auswirkung des möglichen Baus einer Seilbahn (21,0% der vergebenen Punkte). Das bezieht sich sowohl auf den bestehenden Busverkehr als auch auf den Autoverkehr, so dass es grundsätzlich zu einer geringeren Belastung der Straßen kommt und insbesondere zu einer Entlastung viel befahrener Straßen zu Spitzenzeiten. Konkret wird eine Entlastung des Straßenverkehrs durch den Umstieg von Bus und Auto auf die Seilbahn erwartet, so dass die Gesamtnutzerzahl des ÖPNV steigt. Eine besonders starke Entlastung könnte aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf dem ersten Teilstück der Seilbahn erfolgen, die den Hauptbahnhof mit der Bergischen Universität verbindet. Des Weiteren könnten durch den möglichen Bau einer Seilbahn

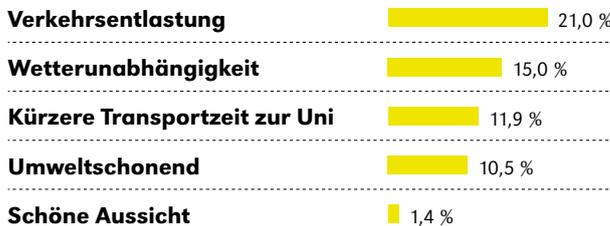


Abbildung 21: Ergebnis Arbeitseinheit 7: Welche Auswirkungen der Seilbahn auf den ÖPNV halten Sie für sinnvoll? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

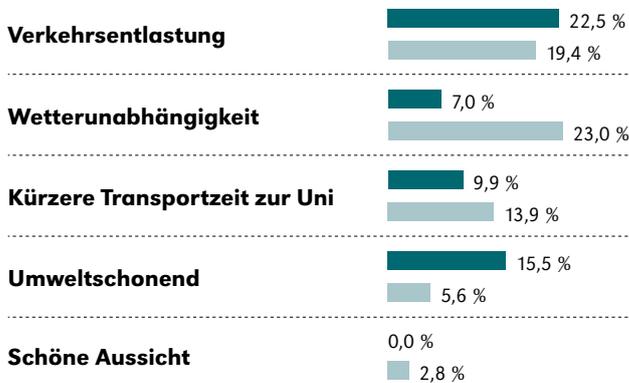


Abbildung 22: Welche Auswirkungen der Seilbahn auf den ÖPNV halten Sie für sinnvoll? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=71, PZ 2 n=74)

die Fernreisebusse aus der Innenstadt auf die Südhöhen verlagert werden, da eine attraktive Umsteigemöglichkeit in Küllenhahn bereitstünde.

Als zweitwichtigste sinnvolle Auswirkung wird die Wetterunabhängigkeit einer Seilbahn genannt (15% der vergebenen Punkte). Die Bürgerinnen und Bürger verbinden damit insbesondere die Winterfestigkeit der Seilbahn, die im Gegensatz zum Busverkehr auch bei Schnee und Eis einen funktionierenden Nahverkehr sicherstellt. Diese Auswirkung ist insbesondere der zweiten Gruppe wichtig (vgl. Abbildung 22).

An dritter Stelle nennen die Bürgerinnen und Bürger die kürzeren Transportzeiten zur Universität als sinnvolle Auswirkung auf den ÖPNV (11,9% der vergebenen Punkte). Durch die permanente Verfügbarkeit der Seilbahn (Gondeln fahren ca. alle 30 Sekunden) kommt es zu einer Verkürzung der Wartezeiten. Des Weiteren wird ein Wechsel des Fahrplans zu Spitzenzeiten unnötig und Verspätungen werden verhindert. Da die Seilbahn den direkten Weg nimmt und vom Verkehr (Ampeln, Staus) unabhängig ist, erwarten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kürzere Fahrzeiten.

Dies hat auch positive Auswirkungen auf die Umwelt (vierter Platz der sinnvollen Auswirkung - 10,5% der vergebenen Stimmen). Durch die geringere Zahl der Busfahrten aufgrund des möglichen Baus einer Seilbahn sowie ihrem elektrischen Betrieb werden geringere CO₂-Immisionen im Stadtgebiet erwartet. Diese sinnvolle Auswirkung wird insbesondere von der ersten Gruppe genannt (vgl. Abbildung 22).

An fünfter Stelle nennt die zweite Gruppe (vgl. Abbildung 22) die Attraktivität einer Fahrt mit einer Seilbahn als positive Auswirkung (1,4% der vergebenen Punkte). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beziehen sich dabei insbesondere auf die schöne Aussicht und die ruhige, leise Fahrt einer Seilbahn.

Weitere sinnvolle Auswirkungen, die genannt wurden, sind:

- Eine erhöhte Verkehrssicherheit durch eine mögliche Seilbahn. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Der barrierefreie Zugang zur Seilbahn. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Die stressfreiere Beförderung mit einer Seilbahn. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Die grundsätzlich höhere Beförderungsleistung von Seilbahnen. (0,0% der vergebenen Punkte)

Nicht sinnvolle Auswirkungen auf den ÖPNV

Für diese Frage sind insgesamt nur vier nicht sinnvolle Auswirkungen genannt worden.

Als negativste Auswirkung auf den ÖPNV nennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die schlechtere Taktung und Abkopplung von Bussen durch den möglichen Bau einer Seilbahn (34,3% der vergebenen Punkte). Diese Auswirkung erhielt in dieser Arbeitseinheit insgesamt am meisten Punkte. Besonders kritisch wird dabei die geplante Abkopplung der CE-Linien in Küllenhahn gesehen. Hierdurch kommt es zu einem „Umsteigezwang“ insbesondere für Nutzerinnen und Nutzer der CE-Linien aber auch auf anderen Strecken. Das häufige Umsteigen geht mit einem Komfortverlust einher. Des Weiteren kann es durch die Kappung einzelner Buslinien beim Umstieg eine Ballung von Fahrgästen an den Seilbahn-Stationen geben. Dies wird zusätzlich durch die große Differenz bei der Taktung von Seilbahn und Bussen verstärkt (die Seilbahn kommt alle 30 Sekunden an, einzelne Busse nur alle 10 Minuten oder noch seltener). Durch die Verlängerung der Taktfrequenzen auf einzelnen Buslinien entstehen zusätzliche Nachteile für die Anwohnerinnen und Anwohner, die bisher die betroffenen Buslinien genutzt haben, da die entsprechenden Bus-Stationen deutlich seltener angefahren werden.

Als zweite negative Auswirkung nennt die Gruppe 2 die wenig attraktive Bergstation (2,1% der vergebenen Punkte). Nach den derzeitigen Plänen ist die Bergstation in Küllenhahn nur als Zubringer

vorgesehen. Es fehlen weitere, neue Angebote, die die Station und das umliegende Gebiet auch für andere Zielgruppen attraktiv machen.

An dritter Stelle wird die Belästigung der Anwohnerinnen und Anwohner genannt, die mit dem Bau und dem Betrieb einer Seilbahn einhergehen (1,4% der vergebenen Punkte). Diese Auswirkung wurde nur von der zweiten Gruppe genannt.

Als letzte mögliche negative Auswirkung nennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Gruppe 1 einen möglichen Umstieg aufs Auto durch den Bau einer Seilbahn (0,0% der vergebenen Punkte). Dies könnte eine Folge des oben erwähnten Komfortverlusts durch die veränderte Taktung der Busse und das häufige Umsteigen von Bussen auf die Seilbahn und zurück sein.

Vorschläge und Wünsche

Zusätzlich zur Beantwortung der gestellten Fragen haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Vorschläge und Wünsche für die Einbindung einer möglichen Seilbahn in den bestehenden ÖPNV formuliert.

- Die Flexibilität und Variabilität der Taktung und Busfahrpläne muss aufrecht erhalten bleiben. (1,4% der vergebenen Punkte)
- Bei einem Ausfall der Seilbahn muss es einen Notfahrplan geben, der einen funktionierenden ÖPNV sicherstellt. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Die Zuwege zur Bergstation in Küllenhahn (A1 und A46) müssen weiter ausgebaut werden, um eine funktionierende Anbindung der Station sicherzustellen. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Es sollten weitere Buslinien zum Beispiel in Richtung Ronsdorf eingerichtet werden. (0,0 % der vergebenen Punkte)
- Für Reisebusse müssen an der Bergstation Haltemöglichkeiten und Langzeitparkplätze eingerichtet werden. (0,0% der vergebenen Punkte)

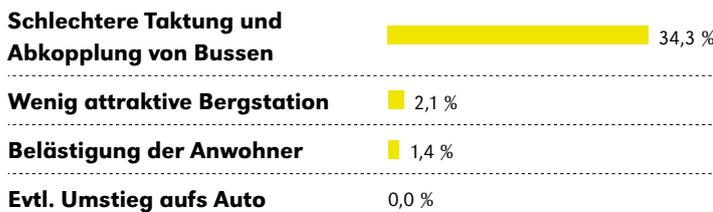


Abbildung 23: Ergebnis Arbeitseinheit 7: Welche Auswirkungen der Seilbahn auf den ÖPNV halten Sie nicht für sinnvoll? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

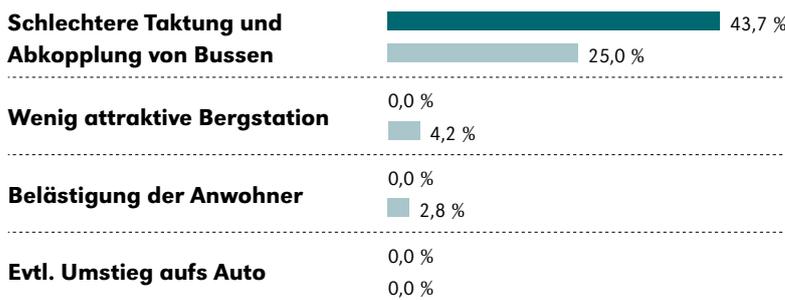


Abbildung 24: Welche Auswirkungen der Seilbahn auf den ÖPNV halten Sie nicht für sinnvoll? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=71, PZ 2 n=72)

4.7 Arbeitseinheit 8 – Städtebauliche Aspekte

In der achten Arbeitseinheit beschäftigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den städtebaulichen Aspekten des möglichen Baus einer Seilbahn. Mathis Günther vom Geschäftsbereich 1 – Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt der Stadt Wuppertal hat im ersten Teil seiner Einführung einen Überblick zu städtebaulichen Aspekten geliefert, die an den einzelnen Standorten der Seilbahnstationen beachtet werden müssen bzw. sollten wie z.B. Denkmalschutz. Im zweiten Teil seines Kurzvortrags verdeutlichte Herr Günther anhand von Bildern existierender oder geplanter Seilbahnstationen und Stützen, wie eine gestalterische Umsetzung von Seilbahnbauten aussehen könnte.

Anschließend wurde in den Kleingruppen folgende Frage diskutiert:

Welche Aspekte sollten bei der städtebaulichen Einbindung (z.B. Gestaltung der Stationen) unbedingt beachtet werden?

Für die Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei auf einen Cluster vergeben werden durften.

Bei der Beantwortung der Frage ergaben sich die drei Themengebiete Stationen, Stützen und Sonstiges, die für die folgende Darstellung der Ergebnisse übernommen werden.

Stationen

Die Empfehlung zur Gestaltung der Stationen mit den meisten Punkten betrifft ihre Funktionalität. Die Bürgerinnen und Bürger empfehlen, dass die Stationen möglichst multifunktional sein sollten, d.h. dass neben der zentralen Funktion des Ein- und Ausstiegs in die Seilbahn auch weitere Angebote in die Stationen integriert werden (26,0% der vergebenen Punkte). Grundsätzlich sollten an den Stationen und in den Gondeln Touristen-Informationen zur Stadt und ihrer Geschichte bereitgestellt werden. Zusätzlich könnten an der Berg- und Talstation jeweils ein Fahrradverleih oder eine e-Bike

Station mit Lademöglichkeit eingerichtet werden, die den ankommenden Nutzerinnen und Nutzern der Seilbahn zur Verfügung stehen. In eine ähnliche Richtung geht der Vorschlag, an der Berg- und Mittelstation Gastronomiebetriebe (Cafés oder Restaurants) einzurichten. Zusätzlich sprechen sich beide Gruppen dafür aus, dass an den Stationen Toiletten zur Verfügung stehen.

Ähnlich wichtig ist den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine gute Integration der Stationen in das jeweilige Umfeld (20,6% der vergebenen Punkte). Die Gebäude sollten in die Umgebung passen. Dabei ist insbesondere auf die Höhe der Gebäude und Stützen zu achten. Die Integration der Gebäude in die Umgebung sollte Vorrang vor einer repräsentativen Architektur oder „Modernität“ haben. In der ersten Gruppe sprechen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einerseits für eine zurückhaltende Architektur im Tal aus und andererseits schlagen sie vor, dass die Talstation möglichst ein modernes Gebäude sein sollte, das zum geplanten Kubus passt.

Die drittmeisten Punkte erhielt die Empfehlung, bei der Gestaltung der Stationen eine außergewöhnliche Architektur zu verfolgen, die nicht nur rein funktional sein sollte sondern eine eigene Attraktion darstellt (10,4% der vergebenen Punkte). Die Stationen sollten so gestaltet werden, dass sie für Touristen interessant sind. Die zweite Gruppe schlägt für die Mittel- und/oder Bergstation unter anderem den Bau eines Skywalks oder einer Dachterrasse vor, die einen Blick ins Tal ermöglicht, dabei aber möglichst wenig sichtbar und kostengünstig sein soll. Letztere Anmerkung wird von der Gruppe selbst als bedingt realistisch eingeschätzt.

Als weiteres wichtiges Kriterium für die bauliche Gestaltung der Stationen nennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Barrierefreiheit (6,7% der vergebenen Punkte). Die Stationen müssen barrierefrei gestaltet werden, damit möglichst viele Personen die Seilbahn nutzen können. Unter Barrierefreiheit wurde darüber hinaus verstanden, dass bei dem Bau der Stationen die Schaffung von Angsträumen (dunkle, verwinkelte Räume) vermieden wird, um auch abends einen sicheren Zugang zum Verkehrsmittel zu gewährleisten.

Des Weiteren empfehlen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Beachtung des Denkmalschutzes bei der Gestaltung der Stationen (4,4% der vergebenen Punkte). Das gilt vor allem für die Talstation, die sich sowohl an die denkmalgeschützte Bundesbahndirektion als auch an die Architektur des Hauptbahnhofes anpassen sollte.

Weitere Empfehlungen zur Gestaltung der Stationen, die genannt wurden, sind:

- Wirtschaftliche Gestaltung der Stationen – das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss gewahrt sein. (3,8% der vergebenen Punkte)
- Einen „roten Faden“ bei der Gestaltung der drei Stationen verfolgen. (2,8% der vergebenen Punkte)
- Kostenlose Parkplätze an der Bergstation (P&R) einplanen. (2,3% der vergebenen Punkte)
- Eine gute Anbindung der Stationen an den ÖPNV und den MIV sicherstellen. (2,1% der vergebenen Punkte)
- Architektur- und Designstudenten aus der Region in die Gestaltung mit einbeziehen. (1,5% der vergebenen Punkte)
- Bürgerbeteiligung zur architektonischen Gestaltung der Stationen durchführen. (1,5% der vergebenen Punkte)
- Auch die umgebenden Außenbereiche der Station sollten wertig gestaltet sein. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Möglichst verschiedene Designs bei der Gestaltung der Stationen realisieren. (0,0% der vergebenen Punkte)

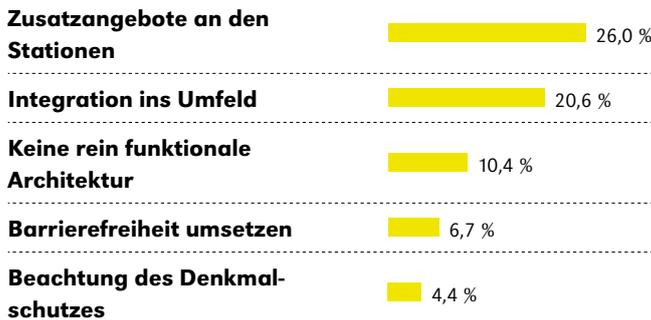


Abbildung 25: Ergebnis Arbeitseinheit 8: Welche Aspekte sollten bei der städtebaulichen Einbindung (z.B. Gestaltung der Stationen) unbedingt beachtet werden? Themengebiet Stationen. Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

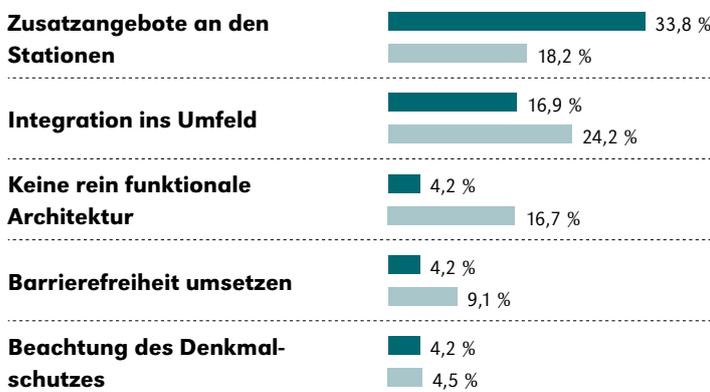


Abbildung 26: Ergebnis Arbeitseinheit 8: Welche Aspekte sollten bei der städtebaulichen Einbindung (z.B. Gestaltung der Stationen) unbedingt beachtet werden? Themengebiet Stationen. Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=71, PZ 2 n=66)

- Bergstation mit Solarpanelen ausstatten – möglichst zur autarken Stromversorgung. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Wohnraum für Studierende in der Nähe der Bergstation schaffen. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Stationen sollten möglichst erweiterbar sein. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Geschätzte Baukosten (inkl. architektonischer Gestaltung) in die Kostenkalkulation einpflegen. (0,0% der vergebenen Punkte)

Stützen

Zu den Stützen wurden insgesamt fünf Empfehlungen formuliert.

Die Empfehlung mit den meisten Punkten lautet, dass möglichst keine Standardstützen gebaut werden sollten (8,1% der vergebenen Punkte). Die Stützen sollen nicht nur funktional sondern auch attraktiv gestaltet sein. Darüber hinaus soll eine ansprechende Architektur gewählt werden, die zum Standort der Stütze passt. Die zweite Gruppe schlägt vor, Stahlbeton als Baumaterial zu verwenden. Ein anderer Vorschlag lautet, sich an der Gestaltung der Schwebbahn-Stützen zu orientieren.

An zweiter Stelle folgt die Empfehlung aus Gruppe 1, die Stützen so hoch wie möglich zu bauen, um die Anwohnerinnen und Anwohner möglichst wenig zu belasten und um eine bessere Aussicht bei einer Fahrt mit der Seilbahn zu haben (2,9% der vergebenen Punkte).



Abbildung 27: Ergebnis Arbeitseinheit 8: Welche Aspekte sollten bei der städtebaulichen Einbindung (z.B. Gestaltung der Stationen) unbedingt beachtet werden? Themengebiet Stützen. Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

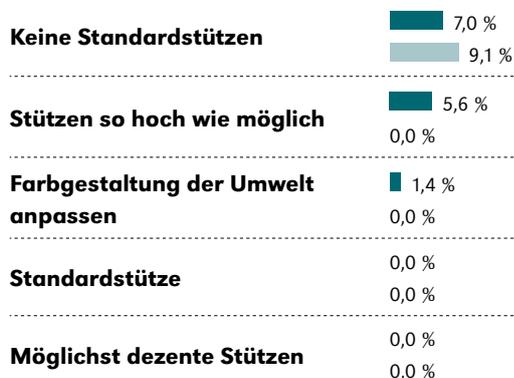


Abbildung 28: Ergebnis Arbeitseinheit 8: Welche Aspekte sollten bei der städtebaulichen Einbindung (z.B. Gestaltung der Stationen) unbedingt beachtet werden? Themengebiet Stützen. Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=71, PZ 2 n=66)

Ebenfalls aus der ersten Gruppe kommt die Empfehlung, die Farbgestaltung, insbesondere des Betonsockels, möglichst an die Umgebung anzupassen (0,7% der abgegebenen Punkte).

Ein weiterer Vorschlag ist, Standardstützen zu bauen, um das Geld für die Gestaltung der Stationen verwenden zu können (0,0% der vergebenen Punkte).

Ebenfalls 0,0% der vergebenen Punkte erhielt die Empfehlung dezente Stützen zu bauen, die möglichst wenig sichtbar sein sollen.

Weitere Empfehlungen

Weitere gestalterische Empfehlungen, die weder den Stationen noch den Stützen zuzuordnen sind, lauten:

- Private Investoren in den Bau und Betrieb der Seilbahn einbinden. Dabei ist es den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Gruppe 1 wichtig, dass dies nicht automatisch mit großen Werbeflächen einhergeht. (4,2% der vergebenen Punkte)
- WLAN in den Gondeln. (1,4% der vergebenen Punkte)
- Beheizte Gondeln. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Nach dem Vorbild von Koblenz: Grünflächen durch Vereine gestalten lassen. (0,0% der vergebenen Punkte)
- Gondel-Patenschaften einführen – aber keine großen Werbeflächen. (0,0% der vergebenen Punkte)

4.8 Arbeitseinheit 9 – Umweltfreundliche Seilbahn?! – Zu erwartende Klima- und Umweltschutzeffekte

Bei der neunten Arbeitseinheit wurde der Fokus auf die Umweltverträglichkeit einer Seilbahn gelegt. Das Thema Umweltschutz wurde dabei aus zwei verschiedenen Perspektiven beleuchtet: 1) Wie klimafreundlich ist der Betrieb einer Seilbahn? 2) Welche Eingriffe in die Umwelt vor Ort sind mit dem Bau und Betrieb einer Seilbahn verbunden? Der erste Aspekt wurde von Professor Dr. Oscar Reutter vom Wuppertal Institut beleuchtet, der eine Einführung in das Thema nachhaltige Mobilität in Städten gab und in diesem Kontext auch auf die mögliche Rolle von Seilbahnen einging. Zum zweiten Thema äußerte sich der Landschaftsarchitekt Matthias Kiechle, der verdeutlichte, welche Eingriffe in die Umwelt (Flora und Fauna) durch den möglichen Bau einer Seilbahn an den verschiedenen Standorten der Stationen und der Stützen zu erwarten sind und wie gravierend diese ausfallen.

Anschließend wurden in den Kleingruppen Empfehlungen zu den folgenden Fragen entwickelt:

Bewerten Sie die Seilbahn als sinnvoll für die nachhaltige, umweltverträgliche Entwicklung der Stadt? Begründen Sie!

Welche Umweltschutzaspekte sind während der Baumaßnahme der Seilbahn zu beachten?

Für die Gewichtung der Empfehlungen erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Gruppe 1 für jede Frage jeweils drei Punkte, von denen maximal zwei auf einen Cluster vergeben werden durften. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Gruppe 2 erhielten für die Gewichtung beider Fragen insgesamt drei Punkte, von denen maximal zwei auf einen Cluster vergeben werden durften.

Seilbahn als Teil der nachhaltigen, umweltverträglichen Entwicklung der Stadt

Beide Gruppen sind sich einig, dass eine Beantwortung der Frage, ob die Seilbahn Teil einer nachhaltigen, umweltverträglichen Entwicklung der Stadt sein kann, pauschal nicht möglich ist (18,4% der vergebenen Punkte). Um die Frage beantworten zu können, ist es notwendig, weitere Gutachten zu beauftragen, so dass eine möglichst umfassende Ökobilanz des Betriebs einer Seilbahn erstellt werden kann. Des Weiteren sollten in diese Betrachtung ebenfalls Alternativen zur Seilbahn einbezogen werden.

Insbesondere die zweite Gruppe verweist darauf, dass eine Seilbahn nur dann zu einer nachhaltigen, umweltverträglichen Entwicklung der Stadt beitragen kann, wenn sie ausschließlich mit „grünem Strom“, d.h. Strom aus regenerativen Quellen, betrieben wird (13,7% der vergebenen Punkte). In diesem Zusammenhang sollte darüber nachgedacht

werden, ob die Dächer der Seilbahnstationen mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet werden, um möglichst viel Energie selbst zu produzieren.

Als dritter Voraussetzung für eine nachhaltige, umweltverträgliche Entwicklung der Stadt sehen die Bürgerinnen und Bürger die Chance, dass durch den Betrieb einer Seilbahn einige Nutzerinnen und Nutzer des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV umsteigen (9,5% der vergebenen Punkte). Durch den möglichen Bau einer Seilbahn könnte der Wuppertaler ÖPNV insgesamt attraktiver werden, so dass mehr Personen vom Auto auf die Seilbahn in Kombination mit Bussen umsteigen. Zusätzlich könnte eine Kombination mit P & R-Angeboten zu einer weiteren Reduzierung des PKW-Verkehrs in der Innenstadt führen.

An vierter Stelle wird die mögliche Vorbildfunktion einer Seilbahn genannt (8,7% der vergebenen Punkte). Die Seilbahn könnte als Initialprojekt für

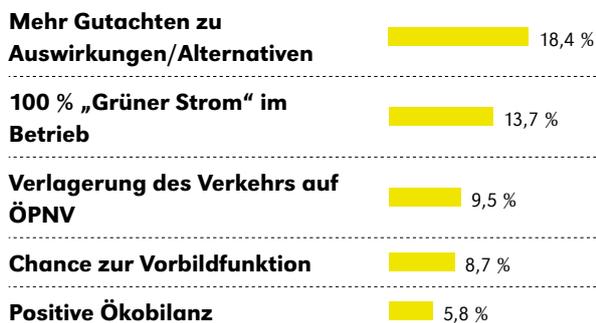


Abbildung 29: Ergebnis Arbeitseinheit 9: Bewerten Sie die Seilbahn als sinnvoll für die nachhaltige, umweltverträgliche Entwicklung der Stadt? Begründen Sie! Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

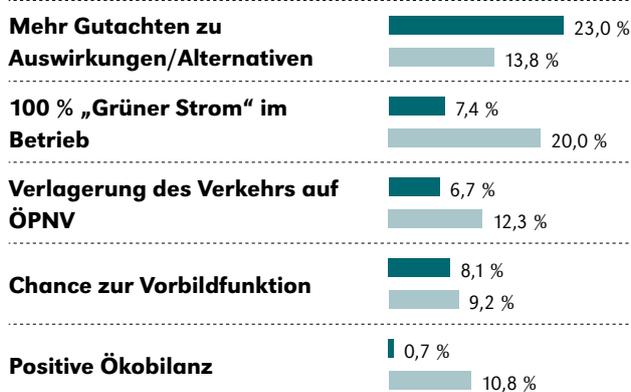


Abbildung 30: Ergebnis Arbeitseinheit 9: Bewerten Sie die Seilbahn als sinnvoll für die nachhaltige, umweltverträgliche Entwicklung der Stadt? Begründen Sie! Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=135, PZ 2 n=65)

ein alternatives Mobilitätskonzept dienen, das zu einem Umdenken hin zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNVs beiträgt und der Ablösung des Bilds einer autogerechten Stadt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind der Ansicht, dass eine Seilbahn das Potenzial zu CO₂-Einsparung hat (5,8% der vergebenen Punkte). Die Einsparungen erfolgen insbesondere aufgrund von weniger Bussen, die betrieben werden müssen. Die lokale Schadstoffbelastung kann durch eine Seilbahn sinken.

Weitere Empfehlungen und Anmerkung zu einer Seilbahn als Teil der nachhaltigen, umweltverträglichen Entwicklung der Stadt lauten:

- Die Belastung der Natur während möglicher Baumaßnahmen muss so gering wie möglich gehalten werden. (2,6% der vergebenen Punkte)
- Solarpaneele auf Gondeln, Stationen und Parkhäusern installieren z.B. für den Betrieb einer Heizung. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Der Busverkehr sollte nicht zu stark eingeschränkt werden. (0,4% der vergebenen Punkte)
- Die Seilbahn ist unter Umweltaspekten sinnvoll. (0,4% der vergebenen Punkte)
- Die Seilbahn ist für Fahrradfahrer sehr positiv, da Fahrräder einfach transportiert werden können. (0,4% der vergebenen Punkte)
- Es sollten eher Busse für einen umweltverträglichen Betrieb umgerüstet werden (z.B. e-Busse). (0,0% der vergebenen Punkte)

Umweltschutz während der Baumaßnahmen

Beiden Gruppen ist es wichtig, dass die Natur während der Bauzeit möglichst geschont wird (22,1% der vergebenen Punkte). Es soll der maximal mögliche Schutz von Flora und Fauna erfolgen. Konkret bedeutet das die Berücksichtigung der Jahreszyklen der betroffenen Tierarten bei der zeitlichen Planung der Baumaßnahmen, zum Beispiel die Berücksichtigung von Brutphasen der Vögel. In Einzelfällen ist über die Umsiedlung von Tieren nachzudenken. Für diese Schutzmaßnahmen sollten die entsprechenden finanziellen Mittel eingeplant und bereitgestellt werden. Für die notwendigen Bauzufahrten sollen so wenige Bäume wie möglich gerodet werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Baustellen zu renaturieren. Das beinhaltet auch den Rückbau von Zuwegen, die für den Bau notwendig sind. Für Bäume, die während der Baumaßnahmen gerodet werden mussten, sollen an anderer Stelle neue Bäume gepflanzt werden. Des Weiteren sollten für die Umsetzung des Baus möglichst viele Helikopterflüge eingesetzt werden, um den bestehenden Baumbestand so weit wie möglich zu schonen. Dies gilt insbesondere für die Stütze 4, die sich im Kleingartenverein Edelweiß befindet.

An zweiter Stelle empfehlen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Gruppe 1, die Anwohnerinnen und Anwohner möglichst frühzeitig und umfangreich über die geplanten Baumaßnahmen zu informieren, damit sich diese stark belastete Gruppe möglichst gut auf die Bauphasen einstellen kann und es zu wenig unerwarteten Belastungen kommt (7,0% der vergebenen Punkte).

Die zweite Gruppe betont, dass die gesetzlichen Vorgaben des Naturschutzes unbedingt eingehalten werden müssen (3,8% der vergebenen Punkte). Ebenso ist es ihnen wichtig die Verkehrsbehinderungen während des Baus, insbesondere an den Berg- und Talstationen, möglichst gering zu halten (2,3% der vergebenen Punkte).

Aus Gruppe 1 kommt die Empfehlung die Bauzeit so kurz wie möglich zu halten (1,9% der vergebenen Punkte).

Weitere Empfehlungen und Vorschläge zu einzuhaltenden Umweltschutzaspekten sind:

- Möglichst geringe Lärmbelästigung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Wo möglich, Betonpumpen einsetzen, um aufwendige Zuwegungen zu vermeiden. (1,5% der vergebenen Punkte)
- Festgesteckte Zeitfenster für die verschiedenen Bauabschnitte definieren, um die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner transparent zu machen. (0,7% der vergebenen Punkte)
- Möglichst kleine Baufahrzeuge verwenden, um die Natur zu schonen. (0,0% der vergebenen Punkte)

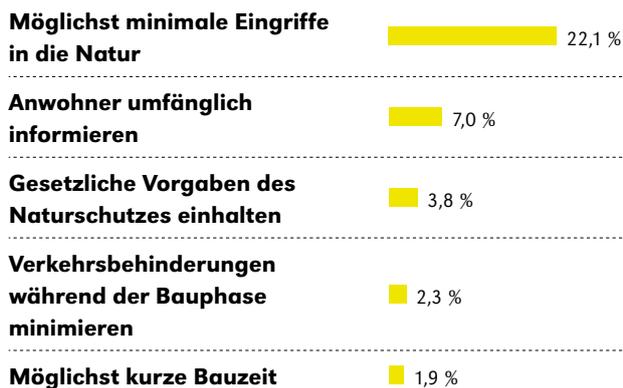


Abbildung 31: Ergebnis Arbeitseinheit 9: Welche Umweltschutzaspekte sind während der Baumaßnahme der Seilbahn zu beachten? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

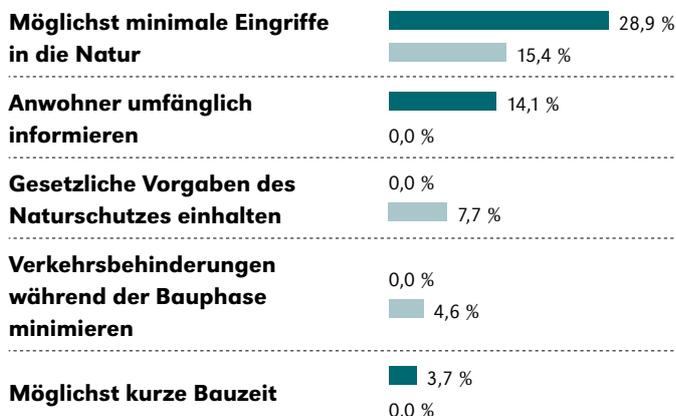


Abbildung 32: Ergebnis Arbeitseinheit 9: Welche Umweltschutzaspekte sind während der Baumaßnahme der Seilbahn zu beachten? (Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=135, PZ 2 n=65))

4.9 Arbeitseinheit 10 – Wie sicher ist eine Seilbahn?

Die Arbeitseinheit 10 widmete sich dem Thema „Wie sicher ist eine Seilbahn?“. Dazu erläuterte der Referent Herr Konstantin Kühner (IFT Universität Stuttgart) unter anderem die Wartungszyklen und gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitssysteme für eine Seilbahn im Betrieb sowie verschiedene Konzepte für Notfälle.

In der darauf folgenden Kleingruppenarbeit wurde folgende Frage diskutiert:

Halten Sie die Seilbahn für ein sicheres Verkehrsmittel?

Was ist Ihnen in Bezug auf die Sicherheit beim Betrieb der Seilbahn besonders wichtig?

Für die abschließende Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

Zu der ersten Frage nach der Einschätzung, ob eine Seilbahn ein sicheres Verkehrsmittel ist, fiel die Abstimmung in beiden Gruppen eindeutig aus. In der ersten Gruppe stimmten alle anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit ja. Ein ähnlich eindeutiges Bild war in der zweiten Gruppe zu erkennen, in der alle Teilnehmer für ja stimmten bis auf eine Enthaltung.

Besonders wichtig ist den Bürgerinnen und Bürgern beider Gruppen die Einhaltung der Sicherheitsrichtlinien und Wartungszyklen einer möglichen Seilbahn (43,7% der vergebenen Punkte). Damit ist zum einen die verlässliche Prüfung und Abnahme der Anlage in den vorbestimmten Zeitabständen

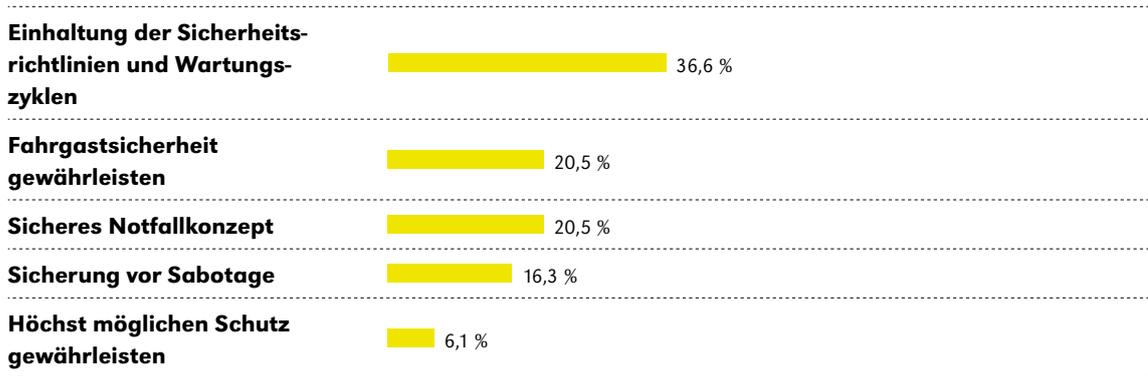


Abbildung 33: Ergebnis Arbeitseinheit 10: Was ist Ihnen in Bezug auf die Sicherheit beim Betrieb der Seilbahn besonders wichtig? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

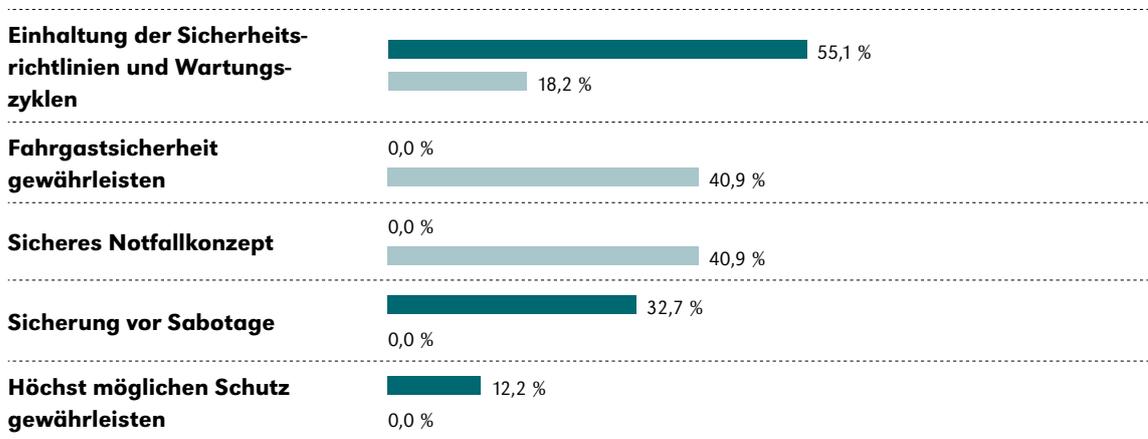


Abbildung 34: Ergebnis Arbeitseinheit 10: Was ist Ihnen in Bezug auf die Sicherheit beim Betrieb der Seilbahn besonders wichtig? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=49, PZ 2 n=22)

und zum anderen die Erfüllung höchstmöglicher Sicherheitsstandards zum Zeitpunkt der Realisierung gemeint.

An zweiter Stelle folgt die Sicherheit vor Sabotage mit 22,5% der vergebenen Punkte. Darunter fällt die Sicherung der Stützen vor unbefugtem Betreten sowie vor möglichen mechanischen Manipulationen. Dieser Punkt wird ausschließlich von Gruppe 1 genannt (vgl. Abbildung 34).

An dritter Stelle (12,7% der vergebenen Punkte) nennen die Bürgerinnen und Bürger ein sicheres Notfallkonzept, das eine Festlegung der Zuständigkeiten (Bergrettung, Feuerwehr etc.) z.B. im Fall einer Evakuierung eindeutig regelt. Dieser Punkt wird ausschließlich von der zweiten Gruppe genannt (vgl. Abbildung 34).

Als weiterer wichtiger Aspekt zum Thema Sicherheit wird der Punkt „Fahrgastsicherheit gewährleisten“ genannt, der mit 12,7% der vergebenen Punkte ebenfalls an dritter Stelle der Bewertung durch die Bürgerinnen und Bürger steht. Damit ist zum einen die Sicherheit der Fahrgäste durch eine Videoüberwachung in den Kabinen gemeint sowie ein angegliederter 24-Stunden Sicherheitsservice, der an den Stationen eingesetzt wird. Zum anderen fällt darunter die Einrichtung einer Sprechfunktion in den Kabinen für eine mögliche Kontaktaufnahme im Störfall. Dieser Punkt wurde, wie der vorangegangene Aspekt, nur von der zweiten Gruppe genannt (vgl. Abbildung 34).

An vierter Stelle (12,2% aller vergebenen Punkte) ist den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der ersten Gruppe (vgl. Abbildung 34) wichtig, dass die hohen Sicherheitsstandards eingehalten werden, um die überflogenen Wohngebiete bestmöglich zu schützen.

4.10 Arbeitseinheit 11 – Auswirkungen für die Anliegenden: Schattenwürfe, Privatsphäre, Geräusch- entwicklung

In der Arbeitseinheit 11 lag der Schwerpunkt auf den Auswirkungen des Betriebs einer Seilbahn für die Anwohnerinnen und Anwohner, die in der Nähe bzw. direkt unter der Seilbahn leben würden. Das einführende Referat hat Konstantin Kühner vom IFT übernommen, der in seinem Kurzvortrag auf die Schattenwürfe und zu erwartende Geräuscentwicklungen einging sowie über die Schwierigkeit der Beurteilbarkeit der Belastung der Privatsphäre, die sich aus dem Betrieb einer Seilbahn ergeben, sprach.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben anschließend in den Kleingruppen die folgende Frage diskutiert:

Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl?

Bei der Beantwortung der Frage wurde zwischen zumutbaren Auswirkungen, nicht zumutbaren Auswirkungen und weitere Empfehlungen und Anmerkungen unterschieden. Die Darstellung der Empfehlungen folgt dieser Unterscheidung.

Für die Gewichtung der Empfehlungen erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei auf einen Cluster vergeben werden durften.

Zumutbare Auswirkungen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor allem der zweiten Gruppe (vgl. Abbildung 36) gehen davon aus, dass die jetzt absehbaren Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner vor dem Hintergrund des Gemeinwohls vertretbar sind (20,3% der vergebenen Punkte). Sie stellen fest, dass das Gemeinwohl vor Eigennutz geht, geben dabei aber zugleich zu bedenken, dass eine Minimierung der Belastung für die Anwohnenden ebenfalls im Sinne des Gemeinwohls ist.

Beide Gruppen sind sich einig, dass die Geräuschbelastung, die bei dem möglichen Betrieb einer Seilbahn entsteht, den Anwohnerinnen und Anwohnern zuzumuten ist (19,6% der vergebenen Punkte). Dies wird mit der grundsätzlich geringen

Geräuschbelastung durch eine Drei-Seil-Umlaufbahn (siehe Glossar) begründet, die aufgrund des Abstands (große Überflughöhe) noch weiter abnimmt. Des Weiteren sind Geräusche im urbanen Raum normal und müssen akzeptiert werden. Zusätzlich gehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer davon aus, dass sich aufgrund des gleichmäßigen Geräuschpegels ein Gewöhnungseffekt einstellen kann.

Die erste Gruppe gibt zu bedenken, dass eine Seilbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln geringe Auswirkungen auf die Anwohnenden hat (12,3% der vergebenen Punkte).

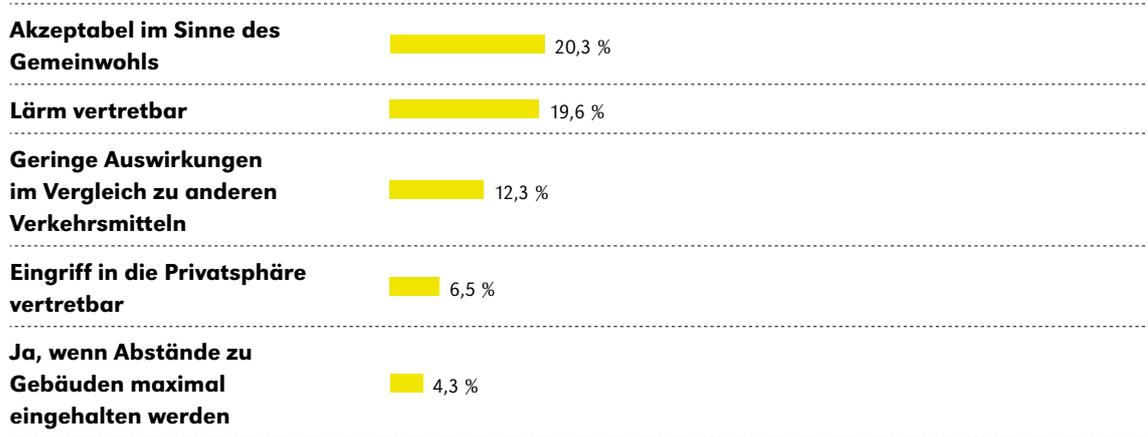


Abbildung 35: Ergebnis Arbeitseinheit 11: Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl? Zumutbare Auswirkungen, Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

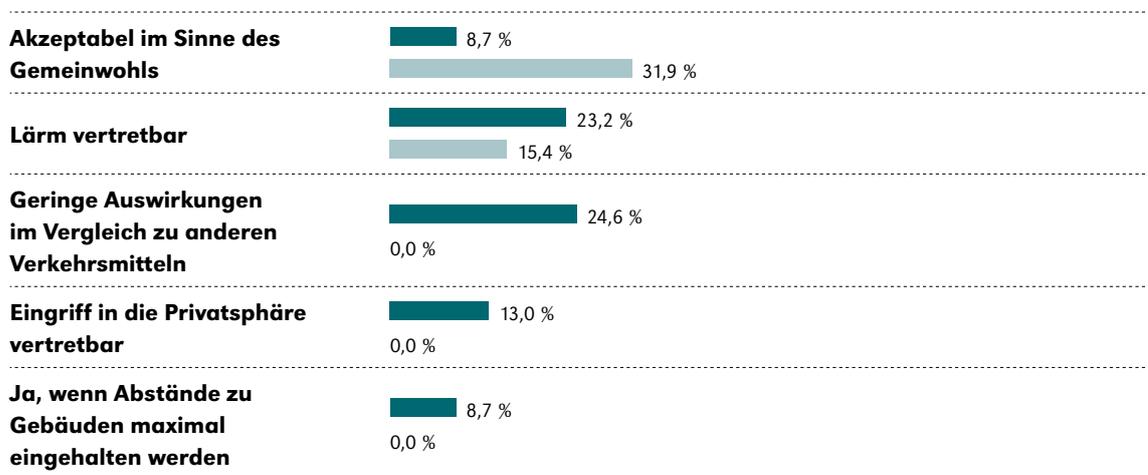


Abbildung 36: Ergebnis Arbeitseinheit 11: Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl? Zumutbare Auswirkungen, Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=69, PZ 2 n=69)

Ebenso sind die Auswirkungen auf die Privatsphäre vertretbar, da man sich in einem städtischen Kontext befindet, in dem die Privatsphäre immer wieder eingeschränkt wird (6,5% der vergebenen Punkte).

Die Bürgerinnen und Bürger aus Gruppe 1 formulieren zusätzlich eine Bedingung für die Zumutbarkeit der Auswirkungen: Wenn die maximalen Abstände zu Häusern eingehalten werden, sind die betrachteten Auswirkungen vertretbar. Auf diese Empfehlung entfallen 4,3% der vergebenen Punkte.

Weitere zumutbare Auswirkungen sind:

- Die Schattenwürfe sind vertretbar. (1,4% der vergebenen Punkte)
- Es wird sich eine Gewöhnung einstellen, so dass die zweite Generation die Auswirkungen einer Seilbahn gar nicht mehr wahrnimmt. (0,7% der vergebenen Stimmen)

Nicht zumutbare Auswirkungen

Insbesondere die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der zweiten Gruppe halten die Einschränkungen der Privatsphäre, die sich aus dem Betrieb einer Seilbahn ergeben, für nicht zumutbar (vgl. Abbildung 38). Insgesamt sind 7,2% der vergebenen Punkte zur Unterstützung dieser Aussage vergeben worden.

In Gruppe 1 werden eher mögliche Schattenwürfe für eine nicht vertretbare Auswirkung gehalten (3,6% der vergebenen Punkte). Des Weiteren nennen sie mögliche Spiegelung durch die Gondelfenster sowie ein mögliches Pfeifen des Windes durch die Seile als nicht zumutbar (jeweils 0,7% der vergebenen Punkte).

Weitere Empfehlungen und Anmerkungen

In der zweiten Gruppe wurde die Bewertbarkeit der Auswirkungen für Anwohnerinnen und Anwohner intensiv diskutiert. Ein Ergebnis dieser Diskussion ist, dass eine abschließende Bewertung der Auswirkungen nicht möglich ist, da die individuellen Belastungen von nicht betroffenen Personen nicht nachvollzogen werden können (15,9% der

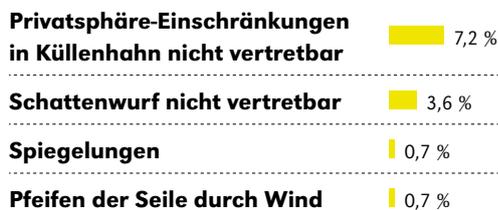


Abbildung 37: Ergebnis Arbeitseinheit 11: Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl? Nicht zumutbare Auswirkungen, Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

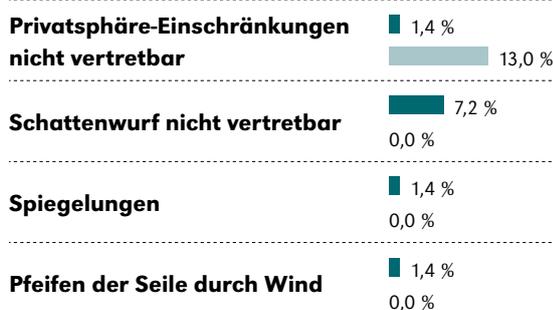


Abbildung 38: Ergebnis Arbeitseinheit 11: Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl? Nicht zumutbare Auswirkungen, Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=69, PZ 2 n=69)

vergebenen Punkte). Da viele dieser Belastungen psychologischer Natur sind, können sie nur individuell von Fall zu Fall eingeschätzt werden und sind deshalb nicht objektiv bewertbar. In der zweiten Gruppe wurde fast jeder dritte Punkt für diese Einschätzung vergeben (vgl. Abbildung 40).

Bei der Diskussion der Auswirkungen der Schattenwürfe gibt es in der ersten Gruppe auch die Position, dass eine eindeutige Bewertung nicht möglich ist, da eine Simulation der konkreten Schattenwürfe noch nicht existiert. Diese muss vor einer Bewertung der Zumutbarkeit erstellt werden (3,6% der vergebenen Punkte).

In der zweiten Gruppe wird ein zukunftsorientiertes Denken vorgeschlagen, das sich nicht ausschließlich am Status quo orientiert, sondern auch zukünftige Potenziale mitberücksichtigt (2,2% der vergebenen Punkte). Des Weiteren ist unklar, ob und wie die Betroffenen klagen werden (0,7% der vergebenen Punkte) vor allem vor dem Hintergrund, dass noch unklar ist, wie groß die Anzahl der Betroffenen ist und wie viele der Anliegerinnen und Anlieger sich tatsächlich von einer Seilbahn gestört fühlen würden (0,0% der vergebenen Punkte).

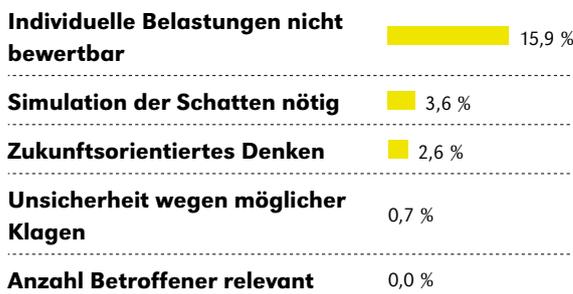


Abbildung 39: Ergebnis Arbeitseinheit 11: Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl? Weitere Empfehlungen/Anmerkungen, Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

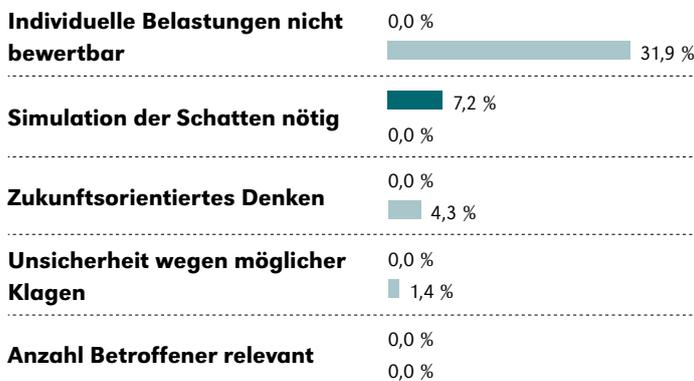


Abbildung 40: Ergebnis Arbeitseinheit 11: Wie bewerten Sie die individuellen Belastungen durch den Bau und Betrieb der Seilbahn im Verhältnis zum Nutzen für das Gemeinwohl? Weitere Empfehlungen/Anmerkungen, Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=69, PZ 2 n=69)

4.11 Arbeitseinheit 12 – Juristische Einschätzung: Werteverlust, Wegerechte, und Enteignungen

Die Arbeitseinheit 12 hatte als übergeordnetes Thema die juristische Einschätzung, die sowohl Werteverlust und Wegerechte als auch mögliche Enteignungen umfasste. Zu dem Thema referierte Dr. Joachim Hagmann von der Kanzlei Baumeister Rechtsanwälte Partnerschaft mbB. Zunächst stellte der Referent die Grundzüge des Planfeststellungsverfahrens dar und gab einen Einblick in die rechtlichen Rahmenbedingungen des Infrastrukturprojektes Seilbahn. Darüber hinaus gab er eine Einschätzung zu möglichen Enteignungsfällen und Entschädigungszahlungen bei Wertverlust des Eigentums sowie Eingriffen in die Privatsphäre und erörterte die juristische Definition von Betroffenheit.

Die Kleingruppen diskutierten auf Basis dieser Informationen die Frage:

Nach dem Gehörten: Ergeben sich dadurch noch wichtige Aspekte in Bezug auf den Umgang mit den individuellen Belastungen?

Für die abschließende Gewichtung der Ergebnisse erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer drei Punkte, von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

Auf die Frage nach neuen Aspekten bezüglich des Umgangs mit individuellen Belastungen der Anliegerinnen und Anlieger im Fall des Baus einer Seilbahn war die häufigste Antwort, dass die Darstellung und Kommunikation des weiteren Planungsverfahrens möglichst transparent für die Öffentlichkeit erfolgen muss. Dazu gehören nach Meinung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum einen die intensive Begleitung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner und deren

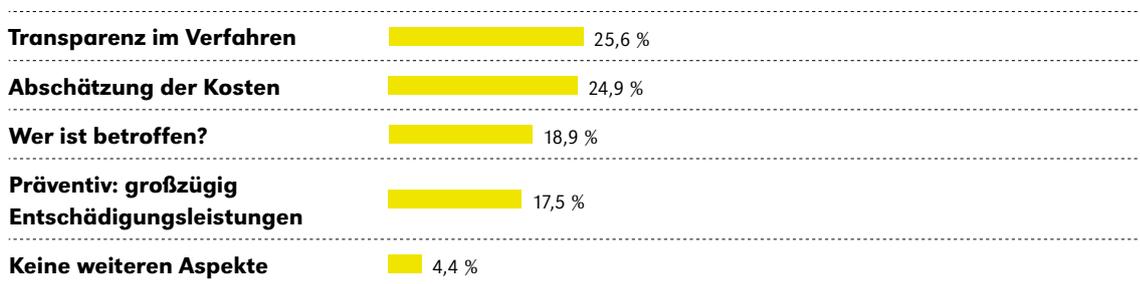


Abbildung 41: Ergebnis Arbeitseinheit 12: Ergeben sich noch wichtige Aspekte in Bezug auf den Umgang mit den individuellen Belastungen? Gesamtergebnis aus beiden Gruppen (Prozentangaben sind der Mittelwert der in beiden Gruppen abgegebenen Punkte in Prozent)

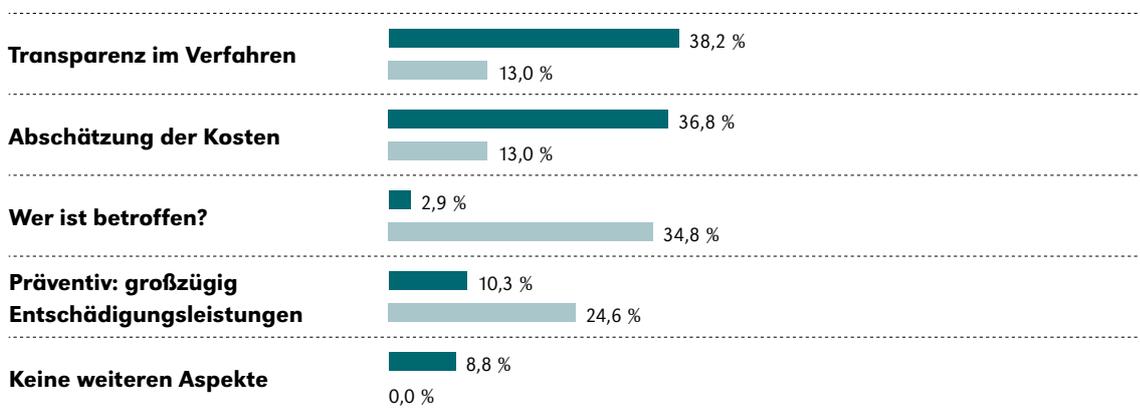


Abbildung 42: Ergebnis Arbeitseinheit 12: Ergeben sich noch wichtige Aspekte in Bezug auf den Umgang mit den individuellen Belastungen? Vergebene Punkte innerhalb der einzelnen Gruppen, Prozentangaben beziehen sich auf die Anzahl der Punkte, die innerhalb der Gruppe vergeben wurden (PZ 1 n=68, PZ 2 n=69)

kontinuierliche transparente Information sowie eine Aufklärung über rechtliche Bedingungen. Dies wird mit 25,6% der vergebenen Punkte bewertet.

An zweiter Stelle steht die bisher nicht realitätsnahe Kostenabschätzung. Darunter verstehen die Bürgerinnen und Bürger, dass sowohl die möglichen Kosten für Klagen und Entschädigungszahlungen mit einkalkuliert werden müssen, als auch weitere Verfahrenskosten wie zum Beispiel für das Planfeststellungsverfahren mit den jeweiligen Gutachten. Des Weiteren soll es eine Risikorücklage für unvorhersehbare Fälle geben, wie es zum Beispiel beim Bau von Hochspannungsleitungen üblich ist.

An dritter Stelle nennen die Beteiligten des Prozesses den neuen Aspekt der juristischen Betroffenheit. Darunter fällt vor allem die Erkenntnis, dass überraschend wenige Personen bzw. Anwohnerinnen und Anwohner im juristischen Sinn Anspruch auf eine Entschädigung haben, da nur direkt überspannte Eigentümerinnen und Eigentümer nach deutschem Recht betroffen sind, nicht etwa umliegende Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die zum Beispiel durch Sichtachsen aus den Gondeln beeinträchtigt werden. Auch der Aspekt, dass Mieterinnen und Mieter nicht entschädigt werden, sondern nur die Eigentümerinnen und Eigentümer der Häuser – also der tatsächlich täglich Belastete kein Mitspracherecht hat – wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern als neue Erkenntnis aus der Arbeitseinheit gewonnen. Daraus ergibt sich eine Unklarheit zu den überhaupt betroffenen Personen (18,9% der vergebenen Punkte).

Als vierten wichtigen Aspekt nennen die Bürgerinnen und Bürger eine präventiv vereinbarte erweiterte Entschädigungsleistung, die neben den juristisch vereinbarten Zahlungen zum Beispiel die Anregung eines erweiterten Entschädigungsschlüssels über das gesetzliche Maß hinaus sein soll wie etwa das kostenlose Ticket 2000 für Betroffene (17,4% der vergebenen Punkte).

An fünfter Stelle geben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten Gruppe an, keine weiteren Aspekte in Bezug auf die individuellen Belastungen in Erfahrung gebracht zu haben (4,4% der vergebenen Punkte).

Weitere genannte Aspekte bezüglich der individuellen Belastung, die zur Sprache kamen:

- Potenzial zur Spaltung der Nachbarschaften durch juristisch unterschiedliche Behandlung von Betroffenheit gegeben (2,9% der vergebenen Punkte)
- Die Verfahrensdauer inklusive der zu erstellenden Gutachten ist nicht absehbar (2,2% der gesamten vergebenen Punkte)
- Dem Kleingartenverein Edelweiß das Angebot machen, die Baustraße auch nach Abschluss der Bauarbeiten weiter nutzen zu können (1,5% der vergebenen Punkte)
- Im Vergleich zu den Projektkosten werden geringe Entschädigungszahlungen an die Anwohnerinnen und Anwohner erwartet (1,4% der gesamten vergebenen Punkte)
- Die individuelle Belastung ist unzureichend juristisch im Planfeststellungsverfahren geklärt (0,7% der vergebenen Punkte)

4.12 Arbeitseinheit 13 – Reflexion: Vorstellung der Ergebnisse und Plädoyers

Der letzte Tag der Erarbeitung des Bürgergutachtens begann mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse. Die Moderationsteams stellten die parallel zu den Arbeitseinheiten verschriftlichten Ergebnisse der vergangenen drei Planungszellentage anhand einer Präsentation vor. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten sich so die verschiedenen diskutierten Themen der vorangegangenen Arbeitseinheiten noch einmal ins Gedächtnis rufen und mögliche fehlende oder falsch übertragene Informationen identifizieren und korrigieren. Nachdem dieser Teil der Arbeitseinheit 13 individuell für die einzelnen Gruppen durchgeführt wurde, kamen die Gruppen für die Plädoyers der beiden Vertreter der Bürgerinitiativen zusammen. Zunächst entschied der Zufall, dass Herr Thomas Hahnel-Müller der Bürgerinitiative pro Seilbahn Wuppertal e.V. als erster Vertreter den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern seine Argumente für die weitere Planung des Projekts Seilbahn vortragen durfte. Darauf

folgte direkt das Plädoyer des Vertreters der Bürgerinitiative Seilbahnfreies Wuppertal e.V., Prof. Dr. Marc Gennat, der seine Argumente gegen die weiterführende Planung vorstellte. Beide Referenten erhielten für ihre Vorträge die gleiche Zeitvorgabe von 20 Minuten. Im Anschluss an die beiden Plädoyers hatten die Bürgerinnen und Bürger Zeit, den beiden Vertretern der Bürgerinitiativen Fragen zu stellen.

4.13 Arbeitseinheit 14 – Offene Fragen

In der vierzehnten Arbeitseinheit hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beider Gruppen die Möglichkeit, selbst zu bestimmen, mit welchen Themen sie sich beschäftigen wollen. Dies konnten entweder neue Themen sein, die in den vorangegangenen Tagen noch nicht angesprochen wurden oder auch bereits bekannte Themen, zu denen es aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger noch weiteren Diskussionsbedarf gab. Im Rahmen eines offenen Formats wurden zuerst im Plenum die verschiedenen Themen gesammelt. Anschließend wurden thematische Kleingruppen gebildet, indem sich jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer je nach persönlichem Interesse einem Thema zuordnete. Folgende Themen wurden genannt:

- Wie kommen wir zu plausiblen CO₂-Zahlen?
- Motivforschung
- Was sind Alternativen zu einer Seilbahn?
- Bedingungen, um das Projekt Seilbahn zu befürworten
 - Was muss noch geklärt werden?
- Baukosten ehrlich ermitteln – Was muss alles bedacht werden?

Die Ergebnisse der Themengruppen wurden anschließend im Plenum vorgestellt. Eine Gewichtung fand nicht statt. Im Folgenden werden die Ergebnisse aus den verschiedenen thematischen Kleingruppen im Einzelnen vorgestellt.

Wie kommen wir zu plausiblen CO₂-Zahlen?

Nachdem in der Arbeitseinheit 9 keine konkreten CO₂-Werte für den Betrieb einer Seilbahn vorgestellt worden sind und Prof. Dr. Marc Gennat von der Bürgerinitiative „Seilbahnfreies Wuppertal e.V.“ konkrete Zahlen zu CO₂-Emissionen einer Seilbahn genannt hat, hat diese Kleingruppe gemeinsam überlegt, wie eine plausible Ermittlung der CO₂-Zahlen erfolgen kann.

Grundsätzlich wird eine unabhängige Studie zur Ermittlung der CO₂-Emissionen gefordert, damit sichergestellt ist, dass die Autoren der Studie keine Eigeninteressen haben, also weder Vor- noch Nachteile aus dem Bau einer Seilbahn in Wuppertal ziehen. Des Weiteren müssen die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der CO₂-Werte offengelegt werden, damit für alle Interessierten nachvollziehbar ist, wie die errechneten Werte ermittelt wurden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Kleingruppe sprechen sich zudem dafür aus, dass nicht nur eine einzige Berechnung erstellt wird, sondern dass die Basisdaten, die der Berechnung zugrundeliegen, variiert werden, so dass am Ende ein Spektrum möglicher Werte dargestellt wird, innerhalb dessen der tatsächliche CO₂-Wert sich bewegen kann. Mögliche Variablen für die alternativen Berechnungen können sein: Anzahl der Fahrzeuge, Anzahl der Fahrgäste sowie Varianten des Gebiets als Bezugsgröße. Des Weiteren ist unbedingt zu klären, wie die Verfügbarkeit von Ökostrom für den Betrieb einer Seilbahn ist, d.h. ob die Seilbahn vollständig mit Ökostrom betrieben werden kann. Ebenso muss untersucht werden, ob bzw. bis zu welchem Grad eine Selbstversorgung bei der Energieerzeugung z.B. über Solarpaneele möglich ist.

Motivforschung

In dieser Kleingruppe wurde der Frage nachgegangen, welche Interessengruppen es beim möglichen Bau einer Seilbahn gibt und was ihre Motive für oder gegen den Bau einer Seilbahn sein könnten.

Es werden zwei Gruppen unterschieden, die den Bau einer Seilbahn befürworten: zum einen privatwirtschaftliche Akteure und zum anderen politische bzw. institutionelle Akteure. Zu den privaten Akteuren werden der Einzelhandel, das



Baugewerbe und das Factory Outlet Center (FOC) gezählt. Sie könnten durch einen potenziellen Zuwachs an Käufern durch den Bau einer Seilbahn mit P & R-Parkplätzen in Küllenhahn bzw. der damit zusammenhängende Vergabe von Bauaufträgen profitieren.

Bei den politischen und institutionellen Akteuren gibt es aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger verschiedene Motive für die Unterstützung des Baus einer Seilbahn. Für die Politik stehen die parteipolitische Profilierung mit einem Prestigeobjekt und die Nutzung bestehender Fördermöglichkeiten im Vordergrund. Des Weiteren könnte eine Seilbahn eigene Mittel erwirtschaften und als Leuchtturm zur Akquirierung weiterer Drittmittelprojekte und Förderungen beitragen. Das Seilbahn-Projekt kann von den Wuppertaler Politikerinnen und Politikern aber auch dazu genutzt werden, um sich als Interessenvertreter der Gegnerinnen und Gegner zu profilieren. Das Prestige der Universität könnte durch eine Einbindung in das Seilbahn-Projekt zusätzlich gesteigert werden.

Zusammenfassend sind die wichtigsten Motive für den Bau einer Seilbahn der Imagegewinn Wuppertals, der mit dem Bau einer Seilbahn einhergeht, da es sich dabei um ein Verkehrsmittel der Zukunft handelt. Wuppertal würde damit auf ein Leuchtturmprojekt setzen.

Was sind Alternativen zur Seilbahn?

In den vorhergehenden Arbeitseinheiten wurde die Prüfung von Alternativen zum Bau einer Seilbahn immer wieder angesprochen, ohne diese Alternativen weiter zu benennen. Deshalb hat eine Gruppe die Arbeitseinheit 14 genutzt, um zu überlegen, was mögliche Alternativen wären, wenn das für den Seilbahnbau eingeplante Geld für andere Projekte verwendet werden könnte. Folgende Ideen und Vorschläge hat die Gruppe erarbeitet:

Das Geld könnte genutzt werden, um das E-Bike-Verleihnetz stadtweit auszubauen. Des Weiteren könnte das Angebot nach Kopenhagener oder Delfter Vorbild um eine App erweitert werden, die Auskunft zu den Verleih- und Ladestandorte gibt und über aktuelle Angebote und Verfügbarkeiten informiert.

Weitere Ideen sind der Bau von Fußgänger- und /oder Fahrradautobahnen, die bessere Verbindungen innerhalb Wuppertals sicherstellen.

Alternativ könnte mit dem Geld auch die Busflotte der WSW auf Hybridbusse oder E-Busse umgestellt werden. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob den Seilbahnstationen noch weitere Nutzungen zugeführt werden können, z.B. ein überdachter Fußweg (Skyway) von der Station zur Universität.



Abbildung 43: Diskussion in Kleingruppen zu selbstgewählten Themen



Bedingungen, um das Projekt Seilbahn zu befürworten – Was muss noch geklärt werden?

In den vorhergehenden Arbeitseinheiten wurde oft bemängelt, dass noch nicht genügend Informationen vorhanden sind, um bewerten zu können, ob das Seilbahn-Projekt weiterverfolgt werden soll oder nicht. Besonders deutlich wurde dies bei der unvollständigen Kostenaufstellung und der fehlenden Ökobilanz. Diese Gruppe hat deshalb systematisch aufgearbeitet, welche Informationen noch zur Verfügung gestellt werden müssen, um die Sinnhaftigkeit des Seilbahn-Projekts überprüfen zu können.

Es muss eine realistische Baukostenaufstellung erstellt werden (vgl. dazu die Ergebnisse der nachfolgenden Gruppe), die auch notwendige Infrastrukturmaßnahmen und die vollständigen Baukosten für die Stationen umfasst. Des Weiteren muss sichergestellt sein, dass durch den Betrieb einer Seilbahn die Ökobilanz verbessert wird, z.B. durch die Reduzierung der CO₂-Emissionen. Dafür muss beispielsweise eine verbindliche Aussage zur Zusammensetzung des verwendeten Stroms (Strommix) gemacht werden, der für den Betrieb der Seilbahn verwendet werden soll.

Ein weiterer Faktor betrifft die Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner: Es muss geprüft werden, wie und zu welchem Preis die Wohnqualität und die Privatsphäre der Anwohnenden weitestgehend erhalten werden können. Die

Kommunikation mit den Betroffenen muss von Seiten der Stadt und der WSW so transparent wie möglich sein, damit sie sich ein realistisches Bild über die Auswirkungen der Baumaßnahmen und des Betriebs einer Seilbahn machen können.

Auch die Einbindung in den bestehenden ÖPNV wird thematisiert. Es darf aus Sicht der Teilnehmenden keine Verschlechterung der Mobilität für die Anwohnerinnen und Anwohner durch den Bau einer Seilbahn geben. Besonders wichtig ist hierbei die Sicherstellung einer funktionierenden Anbindung der Anwohnerinnen und Anwohner der Südstadt und Cronenbergs. Des Weiteren muss eine adäquate und komfortable Zuwegung und Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen sichergestellt sein, um eine Seilbahn als attraktive Alternative im Verkehrssystem zu etablieren. Dies sollte auch P & R-Parkplätze umfassen, die möglichst im Ticketpreis enthalten sein sollten.

Des Weiteren ist es der Gruppe wichtig, dass aus der Planung deutlich wird, welche stadtplanerischen Konsequenzen für die gewachsenen Wuppertaler Viertel zu erwarten sind.

Baukosten ehrlich ermitteln – Was muss alles bedacht werden?

Diese Gruppe hat sich intensiver mit der Frage beschäftigt, welche Posten in einer möglichst vollständigen Aufstellung der Baukosten enthalten sein müssen.

Folgende Kosten müssen unbedingt in einer vollständigen Aufstellung der Baukosten enthalten sein:

- Alle Kosten, die mit der Planung einer Seilbahn zusammenhängen – das umfasst auch noch zu erstellende Gutachten und Entwurfsplanungen
- Weitere Kosten für das Planfeststellungsverfahren
- Kosten für den Erwerb der Grundstücke für die Talstation
- Ein Puffer für mögliche Altlasten, z.B. Bombenfunde oder verunreinigte Böden
- Zusätzliche Grundstücks- und Baukosten, die durch Fahrstühle, Architektur oder Stationsstützen etc. entstehen
- Kosten für die Einrichtung der Bauwege einplanen
- Ein Sonderbauwerk einplanen, um die Anbindung an den Fernverkehr zu gewährleisten
- Mögliche Baukostensteigerung sollten anhand eines Index 2016 – 2021 berücksichtigt werden
- Abrisskosten (Fundbüro) die mit dem Bau der Talstation einhergehen
- Entschädigungszahlungen an die Anwohnerinnen und Anwohner
- Anbindung der Mittelstation an die Universität, z.B. durch eine Fußgängerbrücke

Es sollte zudem ein Kostenpuffer eingeplant werden, um eventuelle Mehrkosten beim Bau aufzufangen zu können.

Im Zusammenhang mit den weiteren Anforderungen, die an den möglichen Bau einer Seilbahn geknüpft sind, müssen folgende Posten berücksichtigt werden:

- Kosten, die durch einen Betrieb mit Ökostrom entstehen
- Kosten, die durch den Rückbau der Seilbahn-Anlage in der Zukunft entstehen
- Kosten für den Bau eines Parkhauses in Küllenhahn
- Umbau des Busbahnhofs in Küllenhahn in einen Fernbusbahnhof
- Kosten für Sonderanforderungen, wie z.B. Video-Überwachung in den Stationen und entlang der Trasse, Schallschutzmaßnahmen, Sichtschutz etc.

Grundsätzlich muss geklärt und transparent gemacht werden, welche der genannten Kosten förderfähig sind und welche nicht. Des Weiteren gilt es zu bedenken, dass es im Seilbahn-Geschäft nur einen eingeschränkten Wettbewerb gibt, da der Markt im Wesentlichen von zwei Herstellern dominiert wird. Dies kann zusätzlich zu einer Verteuerung der Baukosten beitragen.

4.14 Arbeitseinheit 15 – Verdichtung der Empfehlungen und Votum

In der Arbeitseinheit 15 erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Empfehlungen noch einmal zu verdichten. Dazu wurden im Plenum auf Pinnwänden die Argumente, die für und gegen die Fortführung der Planung des Baus einer Seilbahn sprechen, gesammelt. Die Sammlung der Argumente erfolgte auf Zuruf. Danach erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Gewichtung der Argumente insgesamt sechs Punkte (jeweils drei Punkte für die Pro- und Kontra-Argumente), von denen maximal zwei für einen Cluster vergeben werden durften.

Für das anschließende Votum für oder gegen die Fortsetzung der weiteren Planung des Baus einer Seilbahn erhielten alle Teilnehmenden einen Fragebogen, auf dem sie ankreuzen konnten, ob sie für oder gegen eine Weiterführung der Seilbahnplanungen sind und aufgefordert wurden, ihre Entscheidung zu begründen. Die Fragebögen wurden anonym ausgefüllt.

Im Folgenden werden zuerst die im Plenum gesammelten und gewichteten Pro- und Kontra-Argumente vorgestellt. Anschließend werden die Ergebnisse der Fragebogenauswertung dargestellt.

Pro-Argumente

Das Pro-Argument, dass eine Seilbahn Teil einer zukunftsorientierten Planung ist, die das Image der Stadt Wuppertal aufwertet und ihre Öffentlichkeitswirksamkeit erhöht, erhielt die meisten Punkte (19.1% aller vergebenen Punkte). Eine Seilbahn ist

ein generationenübergreifendes, zukunftsfähiges Projekt, das potenziell die Identifikation der Einwohnerinnen und Einwohner mit der Stadt Wuppertal fördert. Aus Sicht der Befürworterinnen und Befürworter der Fortführung der Planung ist eine Seilbahn ein Leuchtturmprojekt, das zusätzlich zur Verschönerung des Stadtbildes beitragen kann.

An zweiter Stelle argumentieren die Befürworterinnen und Befürworter einer weiterführenden Planung, dass eine Seilbahn den Einstieg in die Verkehrswende bedeutet (12,9% aller vergebenen Punkte). Eine Seilbahn ist ein sicheres und leises Verkehrsmittel, das zu allen Jahreszeiten mit seiner hohen Transportkapazität eine stress- und barrierefreie Beförderung der Passagiere ermöglicht. Sie kann zu einer Entlastung des Straßenverkehrs beitragen und ein Anstoß zum Umdenken in Richtung e-Mobilität sein. Bei einem Erfolg sollte über eine Weiterführung der Trasse nachgedacht werden. Trotz aller positiven Einschätzungen der Seilbahn, empfehlen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die „kleine Lösung“ der Seilbahn, die nur eine Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Universität vorsieht, als Alternative zu prüfen.

Ebenfalls auf dem zweiten Platz landet die Aussage, dass weitere Detailplanungen notwendig sind (12,9% aller vergebenen Punkte). Wie bereits mehrfach erwähnt, sehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Notwendigkeit, weitere Detailprüfungen einzelner Aspekte der Planung vorzunehmen, um entscheiden zu können, ob eine Seilbahn gebaut werden soll oder nicht. Ihnen ist bewusst, dass diese Fragen der Detailplanung nur geklärt werden können, wenn zum jetzigen Zeitpunkt die Seilbahn-Planungen weiterverfolgt werden.

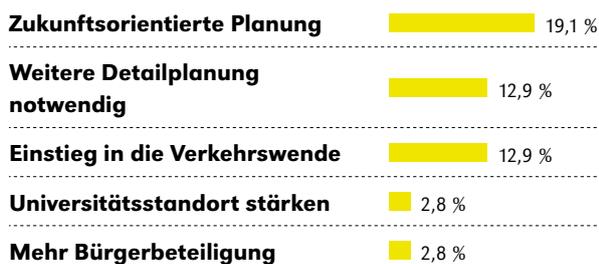


Abbildung 45: Ergebnis Arbeitseinheit 15: Verdichtung der Ergebnisse – Pro-Argumente (Prozentangaben entsprechen dem Anteil an allen vergebenen Punkten in dieser Einheit (n=178))



Abbildung 44: Clustern der Ergebnisse

Insbesondere ist es wichtig, die fehlenden Angaben zu Kosten und deren Finanzierung (vgl. Kapitel 4.4 und 4.13) zu ermitteln.

Eine weitere Empfehlung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist, die weitere Planung einer Seilbahn ebenfalls von den Bürgerinnen und Bürgern in Beteiligungsverfahren begleiten zu lassen (2,8% aller vergebenen Punkte).

Ebenfalls 2,8% aller vergebenen Punkte entfallen auf das Argument, dass eine Seilbahn zu einer Stärkung des Universitätsstandortes Wuppertal beitragen kann. Eine Seilbahn kann die Bergische Universität und die Stadt weiter zusammenführen und damit den Ausbau Wuppertals zur Studentenstadt unterstützen.

Weitere genannte Pro-Argumente sind:

- Die Seilbahn ist ein umweltverträgliches Verkehrsmittel (1,7% aller vergebenen Punkte). Langfristig sollte eine Seilbahn eine bessere Ökobilanz ermöglichen, da sie im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln schadstoffärmer ist. Eine Seilbahn führt zu weniger CO₂-Emissionen im Stadtgebiet.
- Eine 90%-Förderung der Investitionskosten sollte wahrgenommen werden (1,1% der abgegebenen Punkte)

- Die Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft durch eine Seilbahn (0,0% aller abgegebenen Punkte). Durch den Bau und Betrieb steigt die touristische Attraktivität Wuppertals. Der Einzelhandel wird gestärkt und es können neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Als Leuchtturmprojekt kann das Seilbahn-Projekt der Anstoß für weitere Wirtschaftsförderungsprojekte sein.
- Aufwertung der Südhöhen (0,0% aller abgegebenen Punkte). Durch eine Seilbahn werden die Freizeiteinrichtungen, die auf den Südhöhen existieren, besser zugänglich. Das umfasst die Erschließung der Fahrradtrassen und den Zugang zum Sportleistungszentrum Küllenhahn. Des Weiteren kann es zu Folgeinvestitionen an der Bergstation in Küllenhahn kommen, die lokal eine Verbesserung der bestehenden Infrastruktur bedeuten könnten. Ebenso werden das Schulzentrum Süd und die Zentrale der Barmer Ersatzkasse besser erschlossen. Für das Schulzentrum Süd könnte dadurch die Erschließung neuer Schülerzahlen möglich werden. Durch eine Aufwertung der Südhöhen könnte es zusätzlich zu einer Prüfung von neuen Wohngebieten in Küllenhahn kommen.
- Prüfung des privaten Betriebs einer Seilbahn (0,0% aller abgegebenen Punkte)



Kontra-Argumente

Besonders schwer fällt die unklare Finanzierung ins Gewicht. Dieses Argument erhielt mit 26,4% die meisten aller abgegebenen Punkte in dieser Arbeitseinheit. Einerseits sind die tatsächlichen Baukosten zum Zeitpunkt der Veranstaltung unklar. Es wird aber befürchtet, dass die finanzielle Belastung durch den Bau einer Seilbahn auch zukünftige Generationen treffen könnte. Die Planungskosten werden als zu hoch angesehen und sind angesichts von Etatkürzungen im Wuppertaler Haushalt nicht vermittelbar. Vor dem Hintergrund, dass es andere wichtige Entwicklungsprojekte gibt, sei der mögliche Bau einer Seilbahn eine Verschwendung öffentlicher Gelder.

Das zweite wichtige Kontra-Argument lautet, dass der ÖPNV mit dem Bau einer Seilbahn nicht verbessert, sondern teilweise sogar verschlechtert werde (11,2% aller vergebenen Punkte). Grundsätzlich

fehle eine Einbindung einer Seilbahn in das bestehende Streckennetz. Konkret betrifft das einerseits die mangelnde Abstimmung der Taktung von Bussen und Seilbahn und andererseits die Ausdünnung des Busverkehrs. Hierbei fällt insbesondere die Streichung der CE-Buslinien ins Gewicht, die mit dem Bau einer Seilbahn einherginge. Durch eine Seilbahn käme es zu einer stärkeren Zentralisierung Wuppertals entlang der Trasse, die zu einer „Ausblutung“ der Randbezirke führen würde, was eine schlechtere Anbindung der Gesamtbevölkerung gleichkäme. Besonders fragwürdig ist der zweite Teil der Trasse, der von der Universität nach Küllenhahn führt. Die Bergstation habe keinen Nutzen, da es dort, im Gegensatz zu Koblenz, an Zielen für mögliche Besucherinnen und Besucher fehlt. Die Schülerzahlen, die von einer Seilbahn profitieren könnten, sind so gering, dass sie nicht relevant sind. Insgesamt geht die Planung einer Seilbahn am bestehenden Bedarf vorbei.

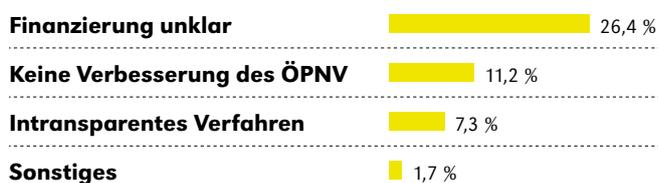


Abbildung 46: Ergebnis Arbeitseinheit 15: Verdichtung der Ergebnisse – Kontra-Argumente (Prozentangaben entsprechen dem Anteil an allen vergebenen Punkten in dieser Einheit (n=178))



Mit 7,3% aller vergebenen Punkte wird an dritter Stelle das intransparente Planungsverfahren genannt, das gegen eine Fortsetzung der Seilbahn-Planung spricht. Dies wird noch durch dadurch ergänzt, dass ein langwieriges Ausschreibungsverfahren für die Planung und den Bau einer Seilbahn bevorstehen würden.

An vierter Stelle werden weitere einzelne Kontra-Argumente genannt, die gegen die Fortsetzung der Planung sprechen (der Cluster erhielt insgesamt 1,7% aller abgegeben Punkte):

- Bereits nach 25 Jahren muss eine Seilbahn komplett erneuert werden.
- Die Seile müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden.
- Bei Gewitter kann die Seilbahn nicht betrieben werden.
- Die Umweltverträglichkeit einer Seilbahn ist fragwürdig.
- Die Anwohnerinnen und Anwohner werden durch Bau und Betrieb der Seilbahn belastet.
- Die Seilbahn führt zu einer Spaltung der Stadt.
- Durch eine Seilbahn würden Busfahrer entlassen.
- In der Planung der Seilbahn dominieren Einzelinteressen.
- Es gibt keinen Wettbewerb unter den Seilbahnherstellern.
- Es fehlt an einer Akzeptanz einer Seilbahn in der Bevölkerung.
- Durch eine Seilbahn wird das Stadtbild verschandelt.



Abbildung 47: Nachfragen im Plenum



Votum für oder gegen die Fortführung der Planung des Baus einer Seilbahn

Für das Votum wurden insgesamt 47 Fragebögen ausgefüllt und abgegeben. Mit 37 Personen ist die deutliche Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Fortführung der Planung des Baus einer Seilbahn in Wuppertal. 10 Personen stimmen gegen die Fortsetzung der Planungen. Es muss an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen werden, dass eine Zustimmung zur Weiterführung der Planungen nicht identisch mit einer Unterstützung des Seilbahn-Vorhabens ist. Vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist es wichtig, weitere Informationen zu Kosten und Konsequenzen für Mensch, Natur und Umwelt zu erhalten, um auf dieser Basis entscheiden zu können, ob der Bau einer Seilbahn sinnvoll ist oder nicht. Diese Informationen werden allerdings nur bei einer Fortsetzung der Planungen erhoben.

Im Folgenden werden die Argumente für oder wider eine Fortführung der Planungen aufgeführt, die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern in den Fragebögen genannt wurden. Für die Auswertung der Argumente wurde eine qualitative Analyse und Kategorisierung der Argumente vorgenommen. In der folgenden Darstellung wird auch die Häufigkeit der genannten Argumente aufgeführt.

Argumente und Empfehlungen der Befürworterinnen und Befürworter der Fortsetzung der Planung

- Eine Fortsetzung der Planung muss eine transparente Darlegung und Aufarbeitung der Kosten-Nutzen-Relation einer Seilbahn nach sich ziehen. Die weitere Planung muss ergebnisoffen verfolgt werden, d.h. auch ein Beschluss gegen den Bau einer Seilbahn muss weiterhin möglich sein. (16-mal genannt)
- Die Planung sollte fortgesetzt werden, weil eine Seilbahn ein zukunftsfähiges Leuchtturmprojekt ist, das ein Schritt in Richtung Verkehrswende bedeutet. (16-mal genannt)
- Im Rahmen der Fortsetzung der Planung müssen weiterführende Untersuchungen durchgeführt werden, um eine fundierte Wissensbasis für eine Entscheidung für oder wider eine Seilbahn zu schaffen. (12-mal genannt)
- Im Rahmen der Fortsetzung der Planung kann sich in den Prüfungen eine bessere Ökobilanz der Seilbahn ergeben, so dass durch die Seilbahn insgesamt ein positiver Mehrwert für das Nahverkehrssystem entsteht. (12-mal genannt)
- Eine Seilbahn kann die Region aufwerten und einen Imagegewinn mit sich bringen. (11-mal genannt)
- Durch eine Seilbahn können zukünftige Verkehrsbelastungen besser bewältigt werden. (11-mal genannt)
- Eine Seilbahn kann den Tourismus in Wuppertal stärken. (9-mal genannt)
- Bei der Fortsetzung der Planung des Baus einer Seilbahn muss das Gesamtkonzept zur Aufwertung des ÖPNV im Blick behalten werden. (9-mal genannt)
- Der Universitätsstandort Wuppertal kann durch eine bessere Anbindung der Universität an die Innenstadt gestärkt werden. (9-mal genannt)
- Im Rahmen der weiteren Planungen müssen alternative Verkehrsmittel und Verkehrskonzepte geprüft und abgewogen werden. (7-mal genannt)
- Durch eine Seilbahn können positive wirtschaftliche Impulse gesetzt werden, da sie der Ausgangspunkt für weitere Anschlussprojekte, wie z.B. eine Fernbusstation sein kann. Zusätzlich kann sie private Folgeinvestitionen nach sich ziehen. (7-mal genannt)
- Eine Seilbahn ist vergleichsweise witterungsunabhängig und kann insbesondere auch im Winter ohne Einschränkungen betrieben werden. (5-mal genannt)
- Die Wahrung der Privatsphäre und eine größtmögliche Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner müssen gegeben sein. Dies umfasst ein Entschädigungskonzept mittelbar und unmittelbar betroffener Anwohnerinnen und Anwohner, sowie die offensive und transparente Kommunikation des Projekts. (4-mal genannt)
- Eine Seilbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel, das zu einer Verringerung der Verkehrsunfälle beitragen kann. (4-mal genannt)
- Die aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess muss weiterhin gegeben sein. Dies beinhaltet auch eine transparente Darstellung der verfügbaren Informationen. (3-mal genannt)
- Eine Seilbahn kann zu einer erheblichen Aufwertung der Umgebung rund um die Bergstation beitragen. (3-mal genannt)
- Das Seilbahn-Projekt kann langfristig die Identifikation mit der Stadt Wuppertal erhöhen. (2-mal genannt)
- Eine Seilbahn ist eine Innovation im Stadtbild. (2-mal genannt)
- Die mögliche hohe Förderquote von 90 Prozent kann die Stadt bei der Schaffung neuer Verkehrskonzepte entlasten. (2-mal genannt)
- Durch eine Seilbahn können neue Arbeitsplätze geschaffen werden. (2-mal genannt)
- Wuppertal braucht eine Seilbahn. (1-mal genannt)
- Eine Ausschreibung auf europäischer Ebene und die Förderung der lokalen Wirtschaft müssen gegeben sein. (1-mal genannt)

- Eine städtebauliche Einpassung der Seilbahn ist notwendig. (1-mal genannt)
- Die Lärmbelastung durch eine Seilbahn ist gering. (1-mal genannt)
- Der Betrieb einer Seilbahn ist auch von der Witterung abhängig. (1-mal genannt)
- Es wird eine Alibifunktion des Beteiligungsverfahrens vermutet. Es entsteht der Eindruck, dass die Politik bereits einen Beschluss gefasst hat. (1-mal genannt)

Argumente und Empfehlungen der Gegnerinnen und Gegner der Fortsetzung der Planung

- Die Finanzierung des Projekts und möglicher Planungskosten ist insgesamt unklar und unvollständig dargestellt. Eventuelle Folgekosten sind derzeit nicht abschätzbar. (10-mal genannt)
- Die Seilbahn ist ein reines Prestigeobjekt, das keinen echten Bedarf abdeckt. Die Auslastung der zweiten Teilstrecke ist fraglich und der verkehrliche Mehrwert im Gesamtsystem ist nicht erkennbar. (5-mal genannt)
- Aufgrund des Seilbahn-Projekts werden andere Alternativen vernachlässigt. Günstigere Alternativen zum Einleiten der Verkehrswende sollten geprüft und gegebenenfalls vorgezogen werden. (3-mal genannt)
- Mögliche Enteignungen und Belastungen von Anwohnerinnen und Anwohnern aufgrund des Baus und des Betriebs einer Seilbahn sind nicht gerechtfertigt und stehen nicht im Verhältnis zum öffentlichen Interesse. (3-mal genannt)
- Der Nutzen einer Seilbahn für das Allgemeinwohl ist nicht ersichtlich. Sie ist nur auf die Zielgruppe der Studentinnen und Studenten ausgelegt. (2-mal genannt)
- Eine Seilbahn ist nicht umweltverträglich, da der Strom für ihren Betrieb mit CO₂-Emissionen verbunden ist. Eine CO₂ Reduktion durch ihren Betrieb ist nicht nachgewiesen. (2-mal genannt)
- Eine Seilbahn zieht eine negative Veränderung des Stadtgebiets inklusive des neuen Döppersbergs nach sich. (2-mal genannt)
- Die Stadt sollte ihre Aufmerksamkeit auf wichtigere Projekte legen, wie z.B. Bildungseinrichtungen, Instandhaltungen und Renovierungen etc. (2-mal genannt)
- Durch den Bau einer Seilbahn würde die Hatzenbeck-Umgebung oder der Kleingartenverein Edelweiß erheblich an Erholungsqualität verlieren. (1-mal genannt)
- Die Haftung bei einem ineffizienten Betrieb ist nicht geklärt. (1-mal genannt)
- Es entsteht der Eindruck, dass wirtschaftliche Partikularinteressen im Vordergrund der Entscheidung stehen könnten. (1-mal genannt)
- Eine Seilbahn führt zu einer Trennung der Stadtteile. (1-mal genannt)
- Die Sicherheit einer Seilbahn wird zu optimistisch eingeschätzt. (1-mal genannt)
- Durch den Bau einer Seilbahn würde Küllenhahn einer höheren Verkehrsbelastung ausgesetzt. (1-mal genannt)
- Die Seilbahn hätte für Wuppertal keinen touristischen Mehrwert, da es im Gegensatz zu Koblenz kein touristisch interessanter Ort ist. (1-mal genannt)
- Es ist nicht erwiesen, dass durch den Bau und Betrieb einer Seilbahn neue Arbeitsplätze entstehen. (1-mal genannt)



Abbildung 48: Ansprache von Panagiotis Paschalis während des feierlichen Abschlusses der Planungszellen

4.15 Arbeitseinheit 16 – Verfahrensbewertung und Abschluss

Mit der Arbeitseinheit 16 „Verfahrensbewertung und Abschluss“ endete die viertägige Veranstaltung zur Erstellung des Bürgergutachtens zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal. Auch dieser letzte Teil der Veranstaltung wurde mit beiden Gruppen zusammen durchgeführt. Begonnen wurde die Arbeitseinheit mit einer gemeinsamen Reflexion in einer „Blitzlichtrunde“, in der jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer individuell die Gelegenheit erhielt, kurz einige abschließende Worte zu ihrem Eindruck der Veranstaltung zu sagen sowie Lob und Kritik zu äußern.

Im darauffolgenden Teil der Arbeitseinheit wurde ein anonymisierter Fragebogen zur Bewertung des Verfahrens ausgeteilt, dessen detaillierte Auswertung sich im Kapitel 3.4 dieses Bürgergutachtens nachlesen lässt. Anschließend wurden in jeder Planungszelle eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer benannt, die sich verbindlich zum Lesen der Erstfassung des Bürgergutachtens bereit erklärten. Sie sollen sicherstellen, dass die durch das Moderationsteam erstellte Dokumentation die von den Bürgerinnen und Bürgern erarbeiteten Ergebnisse vollständig erfasst und die Empfehlungen inhaltlich richtig wiedergegeben werden. Mit einem gemeinsamen Ausklang im Foyer des Veranstaltungsortes und einigen abschließenden Worten des Beteiligungsdezernenten Herrn Paschalis endete die Veranstaltung zur Erarbeitung eines Bürgergutachtens zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal.



IMPRESSUM

Auftraggeber:

Stadt Wuppertal

Verfasserinnen und Verfasser:

48 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wuppertal

**Unabhängige Durchführungsträgerschaft,
Herausgabe, Zusammenfassung zu Texten,
Diagrammen und Tabellen:**

Nicolas Bach und Charlotte Hegel
nexus Institut für Kooperationsmanagement
und interdisziplinäre Forschung GmbH
Otto-Suhr-Allee 59 · 10585 Berlin
Telefon (030) 318 054 63
www.nexusinstitut.de

Gestaltung:

böing gestaltung
www.boeing-gestaltung.de

Druck:

LASERLINE Druckzentrum Berlin

Erschienen im November 2016

Auflage 150 Stück

