

Protokoll Nachtreffen der Planungszellen zum möglichen Bau einer Seilbahn in Wuppertal

Datum, Zeit: 07.10.2017 10-13.00 Uhr

Ort: Rathaus Barmen, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal

TeilnehmerInnen: Annegret Wallot, Bert Grabowski, Birgit Otto, Christopher Püls, Dr. Ute Krupp, Hans-Christian Struwe, Heike Kocherscheidt, Horst Diel, Imke Bellinghausen, Klaus Lawrenz, Lorena Wondel, Matthias Wollenberg, Michelle Pahl, Susanne Lenz, Urban Kandzia, Valdet Osmani

Weitere Anwesende: Michael Telian (Stadt Wuppertal), Florian Kötter (Stadt Wuppertal), Marc Walter (Stadt Wuppertal)

Referenten: Helmuth Ammerl (Firma Obermeyer), Ludwig Froning (WSW), Oberbürgermeister Andreas Mucke

Moderation und Organisation: Nicolas Bach (nexus Institut), Charlotte Hegel (nexus Institut / Protokoll), Niklas Haffert (Stadt Wuppertal, Stabsstelle Bürgerbeteiligung), Julia Kohake (Stadt Wuppertal, Stabsstelle Bürgerbeteiligung / Protokoll)

10-10.10 Uhr Begrüßung (Nicolas Bach)

Ein Jahr danach, was ist passiert? Ankündigung der Tagesordnungspunkte.

10.10-10.30 Uhr Vorstellung des aktuellen Standes (I) (OB Mucke)

Die heutige Veranstaltung ist als Zwischenstufe der Beteiligung gedacht, danach folgen weitere Beteiligungsbausteine zum Seilbahn-Projekt. Nach dem Bürgergutachten 2016 wurde eine Ratsvorlage erstellt, im Frühsommer 2017 gab es dann einen Beschluss des Rates, bei dem sich die große Mehrheit für die Weiterführung der Planung aussprach.

Ratsbeschluss und Bedingungen

Die Stadt Wuppertal steht dem Projekt einer Seilbahn grundsätzlich positiv gegenüber. Das wirtschaftliche Risiko des Projektes tragen die WSW. Grundlage für den Ratsbeschluss war, dass die Planung, der Bau und der Betrieb der Anlage ohne finanzielles Risiko für den Haushalt der Stadt sein müssen, dabei darf der Haushalt weder mittelbar noch unmittelbar belastet werden. Über ein Grundstück am Bahnhof, für die Talstation, wird derzeit mit der Deutschen Bahn verhandelt. Es handelt sich hierbei um das von der Bundespolizei genutzte Grundstück. Die Talstation soll ungefähr 25 x 39 Meter betragen. Eine Stütze ist auf dem Bahnsteig vorgesehen. In seinem Beschluss hat der Rat festgelegt, dass es ohne Besitz des Grundstücks keine Einleitung des Planfeststellungsverfahrens geben darf, damit keine unnötigen Planungskosten entstehen. Desweiteren wird es eine Kostenobergrenze von 82,7 Millionen Euro geben (Erhöhung nur entsprechend des Baukostenindex), die nicht überschritten werden darf. Nur wenn die Investitions- und Folgekosten innerhalb dieser Kostenobergrenzen bleiben, wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Es soll eine architektonische Einpassung von Berg- und Talstation (Prämisse bei Beschlussverfahren, architektonischer Wettbewerb) in das Stadtbild geben. Die Bergstation soll durch die WSW mit einem Parkhaus mit 130 Stellplätzen sowie mit Radstellplätzen ausgestattet werden. Der ÖPNV und der Nahverkehrsplan müssten angepasst werden, um die Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Die Ratsdrucksache mit den inhaltlichen Details ist unter wuppertal.de

abrufbar und wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Planungszelle per E-Mail zugeschickt.

Standardisierte Bewertung

Bei der Durchführung öffentlicher Großprojekte muss die Wirtschaftlichkeit nach Gesetzesvorgaben untersucht werden, die sogenannte Kosten-Nutzen-Untersuchung. Bei diesem standardisierten Verfahren wird ein Faktor errechnet, der mindestens den Wert 1 erreichen muss, damit das Verfahren fortgesetzt werden kann. Dieses Verfahren ist notwendig, damit öffentliche Mittel eingeworben werden können. Bei der Prüfung durch das unabhängige Ingenieurbüro Spieckermann GmbH erreichte das Seilbahnprojekt einen Wert von 1,8, also 80 Prozent mehr als erforderlich.

Technisch-wirtschaftliche Machbarkeit

Das Projekt wurde auf seine technisch-wirtschaftliche Machbarkeit durch zwei voneinander unabhängig beauftragte Fachbüros geprüft. Zum einen durch das durch die Stadt beauftragte Büro Schweiger aus Sonthofen und zum anderen durch das durch die WSW beauftragte Büro Obermeyer aus München. Beide Büros haben eine weitere Kostenschätzung durchgeführt. Auf Grundlage dieser Kostenschätzungen wurde vom Stadtrat die Kostenobergrenze von 82,7 Millionen Euro festgesetzt. Diese Obergrenze umfasst Puffer für weitere Kosten. Zu den 82,7 Mio. Euro sind Preissteigerungen gemäß des Baukostenindex hinzuzurechnen. Die Betriebskosten wurden mit einbezogen.

Kurzbeschreibung der nächsten Schritte

- Klärung der Verfügbarkeit des Grundstücks
- Vorbereitung einer Entscheidungsvorlage für die Gremien
- Finaler Ratsbeschluss
- Bei positiver Entscheidung: Beginn des mindestens zweijährigen Planfeststellungsverfahrens
- Begleitende Bürgerbeteiligung
- Umsetzung des Projektes bei Kosteneinhaltung bis Ende Planfeststellungsverfahren (Bauzeit: 2 Jahre)

10.30-10.45 Uhr Rückfragen von TeilnehmerInnen (zu Teil I)

Zukunftsverkehr in Wuppertal allgemein: Ist der Verbrennungsmotor weiterhin Basis des zukünftigen Verkehrs in Wuppertal? Wie verändert sich das Mobilitätskonzept der Stadt und welche Auswirkungen hat das auf die Planung? Soll es ein integriertes Verkehrskonzept für die Stadt Wuppertal geben, bei dem das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsmittel abgestimmt wird?

- Antwort durch Herrn Mucke: Am 18.10.17 findet ein runder Tisch zur zukünftigen Mobilität mit der IHK, WSW, Umweltverbände etc. statt. Dies soll eine Weichenstellung der Stadt sein, ein integriertes Verkehrskonzept zu erarbeiten. Mit der Seilbahn soll ein Anstoß zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung geschaffen werden! Seilbahn entlastete Straßen und ist umweltfreundlich, wenn sie mit Strom aus regenerativen Energien betrieben wird.

Die WSW soll die Seilbahn abseits der Förderung finanzieren. Was passiert, wenn das vorgesehene Budget überschritten wird? Muss die Stadt dann einspringen? Werden die Strom- und Abwasserpreise erhöht?

- Antwort durch Herrn Mucke: Nein, die Planungen werden bei Überschreitung des festgelegten Kostenrahmens abgebrochen.
- Auf eine Festlegung oder Deckelung der Strompreise hat die Stadt keinen Einfluss. Ist alleine Sache der WSW. Natürlich werden weiterhin externe Kostensteigerungen im Energie- und Wassersektor Einfluss auf die Verbraucherpreise haben.

Wurden Bürgerinitiativen eingeladen für die heutige VA?

- Antwort durch Herrn Mucke/ Herrn Bach: Nein, für diese Zwischenveranstaltung ohne erneute Abstimmung wurde aus organisatorischen Gründen ein kleiner Rahmen bevorzugt – die gründliche Abwägung der verschiedenen Argumente hätte eine ganz- oder mehrtägige Veranstaltung erfordert. Die Bürgerinitiativen wurden aber von den Fraktionen eingeladen, im Vorlauf zur Ratsentscheidung ihre Argumente noch einmal vorzutragen.

Wurden Bedenken der Bürgerinitiativen ausgeräumt?

- Antwort durch Herrn Mucke: Ja
 - Kosten: Ein externer und neutraler Gutachter wurde zur Kostenschätzung hinzugezogen (Fa. Obermeyer). Dieser hat die Kostenschätzung der WSW überarbeitet und konkretisiert.
 - Uni Wegezeiten: Bedenken wurden ausgeräumt, da durch den Bau einer Fußgängerbrücke an der Mittelstation die Wege an der Uni kurz gehalten werden können.
 - Ökologie: Bus und PKW Kilometer werden ersetzt, das hat positive Umweltauswirkungen
 - An der Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner unter der Seilbahn kann leider nichts geändert werden. Es ist verständlich, dass sie Vorbehalte gegen den Bau einer Seilbahn haben. Im weiteren Verlauf der Planungen wird sich die Stadt und die WSW ernsthaft mit den Argumenten dieser Gruppe auseinandersetzen müssen.
 - Buslinienausdünnung: Der Nahverkehrsplan wird zurzeit aktualisiert. Die demographische Situation in den betroffenen Stadtteilen wird dabei berücksichtigt. Die Linie 635 bleibt bestehen.

Wie sieht der Zeitplan für den Grundstückskauf aus?

- Antwort durch Herrn Mucke: Ende November ist ein Treffen mit Herrn Pofalla (Bahnvorstand) vorgesehen. Eine Entscheidung wird für die Ratssitzung Mitte Dezember angestrebt.

Ist die Kostennutzenanalyse offen einsehbar?

- Antwort durch Herrn Mucke: Ja. Direkte Zusendung des Dokuments an die TeilnehmerInnen erfolgt per Mail.

10.45-12.00 Uhr Vorstellung des aktuellen Standes (II)

1. Ludwig Froning (WSW)

Zum Grundstück der Deutschen Bahn:

Im November gibt es eine Vorstandssitzung der DB. Es besteht die Hoffnung, dass dann eine Entscheidung zum Grundstück gefällt wird.

Zur Förderung des Seilbahnbaus durch Land und Bund:

85% der Baukosten können gefördert werden. Bei den Planungskosten wird eine 4%ige Förderung erwartet. Für städtebauliche Eingriffe ist eine 60%ige Förderung denkbar. Nach Abzug der Fördersummen bleiben Kosten in Höhe von ca. 21 Millionen Euro übrig, die durch die WSW zu tragen sind.

2. Helmuth Ammerl (Büro Obermeyer)

Der politische Preis eines Infrastrukturvorhabens entspricht oft nicht der tatsächlichen Kostenschätzung. In diesem Fall wurde konservativ gerechnet, deshalb handelt es sich um eine Kostenschätzung, die den tatsächlichen Investitionskosten nahe kommen sollte.

In der Phase der Vorplanung betragen die Zuschläge je nach Risiko 10% bis 50%. Erst in der Leistungsphase I können genauere Schätzungen gemacht werden, dann betragen die Risikozuschläge 20 %. Kurz vor der Genehmigung können erst wirkliche Zahlen genannt werden.

Die Planungskosten sind extra abzurechnen und betragen in der Regel ca. 20 % der Investitionskosten. Dies umfasst auch Gutachten, Baugrund, Statik, Emissionen, und eine Einschätzung der Rechtslage.

Das Planfeststellungsverfahren beinhaltet verschiedene Gutachten. Alle Bürgerinnen und Bürger können während der Auslegung der Planungsunterlagen Einwände einbringen. Zusätzlich wird es einen gemeinsamen Anhörungstermin für Träger öffentlicher Belange (TöBs) geben. Dort können betroffene Bürgerinnen und Bürger ihre Einwände einbringen.

Für die Weiterentwicklung der technischen Vorstudie werden 50% Risikozuschlag eingerechnet, da keine Erfahrungswerte für solch eine Planung zugrunde liegen. Die Weiterentwicklung der technischen Vorstudie umfasst die Entschädigung von Anwohnern, Sichtschutz, Erhöhung von Stützen etc.

Für die städtebaulichen Anforderungen der Stadt werden 30% Risikozuschlag zugrunde gelegt. Dies umfasst eine hochwertige Architektur, hochwertige Pflasterung des Vorplatzes an der Talstation, P+R-Anlage an der Bergstation und architektonisch hochwertige Stützen.

Die Talstation im Bereich DB-Anlage gilt als hoher Risikofaktor, wegen der Unwägbarkeiten um den Kauf des Grundstücks für den Bau der Talstation. Des Weiteren ist mit weiteren Kosten aufgrund des Brandschutzes und der Sicherung der Oberleitung im Bereich des Hauptbahnhofs zu rechnen.

Grundsätzlich müssen die Stützenstandorte in die bisherigen Überlegungen noch stärker einbezogen werden.

Alle weiteren Angaben zu Details der Investitionskosten und zu der Berechnung der Betriebskosten lassen sich in der Präsentation von Herrn Ammerl und Herrn Froning finden.

12.00-12.30 Uhr Fragen von TeilnehmerInnen (zu Teil II)

(*durch beide Referenten beantwortet)

Welcher Zeitpunkt wird als Grundlage für die Kosten-Nutzen-Analyse verwendet?

- Referenzjahr ist 2006. Eine laufende Anpassung erfolgt.

Was wird als Preis pro Fahrt veranschlagt?

- Die Seilbahn wird in den Nahverkehr integriert sein. Sonst wäre sie auch nicht förderfähig. Man kann sie also mit einer normalen Fahrkarte für den ÖPNV nutzen.

Ab wann können die Gesamtkosten zuverlässig berechnet werden? Wie wird mit Risiken umgegangen, die man nicht abschätzen kann (z.B. Entschädigungszahlungen)? Was passiert, wenn diese Kosten die Kostendeckelung überschreiten?

- Wenn die Landesvertretung das Vorhaben nach Abschluss genehmigt hat, d.h. das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, sind alle Kosten, also auch Gerichtskosten etc., mit eingepreist. Es sind keine unbekannt Positionen im Gesamtpreis mehr enthalten. Aufgrund des frühen Zeitpunkts der Planung können zurzeit viele Positionen nur mit Risikozulage eingerechnet werden.
- Ein Restrisiko wird immer bleiben. Konkrete Summen für mögliche Entschädigungszahlungen hat man noch nicht einbezogen, da diese nicht abzuschätzen sind. Sie werden derzeit pauschal im oben bereits erwähnten Risikozuschlag von 50% für die Weiterentwicklung der technischen Vorstudie veranschlagt.
- Die Kostendeckelung bleibt bestehen, die Stadt gibt keine Gelder hinzu.

An wie vielen Tagen wird die Seilbahn in Wuppertal ausfallen?

- Bei einem Abgleich mit den Wetterdaten der vergangenen Jahre scheint es realistisch, dass die Seilbahn 3 Tage im Jahr wetterbedingt nicht oder nur bedingt fahren kann. Die Wartungsarbeiten sollen möglichst außerhalb der Betriebszeiten durchgeführt werden.

Ist der erste „Hype“ der Nutzung in die Kostenberechnungen eingepreist, d.h. sind zurückgehende Benutzerzahlen einkalkuliert?

- Es wird mit Normalmaß gerechnet! Anfängliche Spitzen durch die Neuheit der Anlage sind nicht einkalkuliert.

Auf welcher Basis werden die Preise für das Parkhaus kalkuliert?

- Talpreise können nicht als Maß angesehen werden, da sie zu hoch für den vorgesehenen Standort der P+R Anlage wären. Die WSW strebt keinen gewinnorientierten Betrieb der P+R-Anlage an. Als Teil der Seilbahn soll sie kostendeckend sein.

Wird die Seilbahn als Teil eines integrierten Verkehrskonzepts berücksichtigt?

- Wuppertal braucht ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (Anmerkung OB Mucke) aber auch integriertes Verkehrskonzept. Die Seilbahn ist in diesem Konzept vorgesehen.

Wird es Einsparungen bei der Buslinienführung geben?

- Bleibt wie in der Planungszelle vorgeschlagen. Einzelne Buslinien werden an der Bergstation abgekoppelt und an der Talstation wieder aufgenommen. Des Weiteren wird die Taktfrequenz einiger Buslinien entlang der Seilbahntrasse verringert. Nähere Ausgestaltungen erfolgen im Rahmen des Nahverkehrsplanes.

Wird die Baukostenindexsteigerung in den öffentlich kommunizierten Preis mit eingerechnet?

- Nein, das ist bisher noch nicht passiert und muss nachgeholt werden, damit eine Summe ersichtlich wird in der Kalkulation der WSW. Kosten werden eingereicht je nachdem, wie sie anfallen und dementsprechend auch prozentual gefördert.

12.45-13.05 Moderierte Plenumsdiskussion: Feedback an die Stadt

Das Feedback haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Stichpunkten auf Moderationskarten geschrieben. Im Folgenden werden die Äußerungen der Teilnehmenden wiedergegeben.

Darauf soll geachtet werden

Finanzielle Aspekte

- Offene Kommunikation zu Fördergeldern
 - 74% Fördermittel sind Steuergeld!
- Ausstiegsoptionen wahrnehmen
 - Dass bei zu hohen Kosten tatsächlich wie besprochen das Projekt abgebrochen wird
- Maßnahmen zur Kosteneinhaltung im Vorfeld einleiten
- Kosten deckeln
 - Kosten der Seilbahn maximal 82,7 Millionen plus Steigerung gemäß Baukostenindex
 - Kosten sollten nicht zu niedrig dargestellt werden (negative Resonanz in der Bevölkerung!); der Baukostenindex sollte bereits in die jetzige Summe mit eingerechnet und so kommuniziert werden
 - Kosten im Auge behalten

Weiterer Ablauf des Verfahrens

- Transparenz des Verfahrens gewährleisten
- Betroffene einbinden
 - Weiteres Einbeziehen und angemessene Beteiligung der direkt betroffenen Anwohner
- Kontinuierliches Monitoring (NKI, Kostenentwicklung)
- Enge Zusammenarbeit zwischen Stadt und Bürgerschaft
- Enge Kommunikation aller Beteiligten

Verkehrstechnische Aspekte

- Alternative zum Staffelsystem (permanentes Umsteigen von einem Verkehrsmittel in ein anderes)
- Einschnitte Busverkehr vermeiden
 - Einschnitte des Busverkehrs für die Anwohner, die die Seilbahn nicht nutzen können, vermeiden
- Regional integriertes Verkehrskonzept erstellen
 - Wegeplanung Döppersberg, HBF, Fußgänger, Radfahrer

- Regional integriertes Verkehrskonzept
- Demografische Entwicklung beachten
 - Demographische Entwicklung, Nutzung der Seilbahn von 2024 bis 2050
 - Wie verändert sich das Bewusstsein der Menschen zu sauberer Energie (Strom) weil,
 - Wenn ich ein E-Auto fahre, nutze ich keine Seilbahn
 - Menschen neigen zur Bequemlichkeit

Bauliche Aspekte

- Rettungswege einplanen
 - Rettungswege für die Feuerwehr in der Wohnbebauung überprüfen
- Städtebauliche Einpassung
 - Einbindung in die Landschaft sehr wichtig

Betrieb der Seilbahn

- Betrieb mit und Förderung von regenerativ erzeugter Energie

Kommunikation

- Den Gesamtnutzen stärker hervorheben und auch öffentlich kommunizieren

Einer Bürgergutachterin war es wichtig noch einmal zu betonen, dass nicht zwangsläufig alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszelle dem Bau einer Seilbahn positiv gegenüberstehen.

Eine Bürgergutachterin wies darauf hin, dass einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungszelle den Bau einer Seilbahn weiterhin kritisch sehen.

13.05-13.10 Verabschiedung (OB Mucke)

Dank an alle Teilnehmer – Der eingeschlagene Weg der Bürgerbeteiligung ist genau richtig und soll fortgesetzt werden.