



Ratsgruppe im Rat der Stadt Wuppertal

Es informiert Sie Wolfgang Pohlmann
Anschrift Rathaus Barmen
42275 Wuppertal
Telefon (0202) 50 20 59
Fax (0202) 563 5797
E-Mail pohlmann.ratsgruppe-
rep@stadt.wuppertal.de

Datum 09.06.2005

Drucks. Nr. VO/0820/05
öffentlich

Herrn Oberbürgermeister Peter Jung

Anfrage

Zur Sitzung am
27.06.2005

Gremium
Rat der Stadt Wuppertal

Rekonstruktion der noch vorhandenen alten Schwebebahnstationen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Jung,

in der Ratssitzung vom 2. Mai hatten wir gefragt, in welcher Weise Sie auf den Brief der Bürgerinitiative „Rettet die Schwebebahn“ vom 22. Februar, der auch allen Stadtverordneten zur Mitkenntnis zugegangen ist, geantwortet haben. Sie haben dazu schriftlich mitgeteilt: „Ich habe es (...) nicht für erforderlich gehalten, (...) zu antworten.“

Weil in dem Brief aber so viele wichtige, durchdachte und sachkundige Fragen gestellt werden, die entgegen ihrer Darstellung, nach Auskunft der Bürgerinitiative, weder von der Stadtverwaltung noch von den Stadtwerken jemals beantwortet wurden, müssen wir aus Sorge um das finanzielle Desaster, das Rat und WSW in Sachen Schwebebahn zum Nachteil unserer Heimatstadt angerichtet haben, uns der Sache annehmen und hier im neugewählten Stadtrat die Fragen stellen, die bisher unterdrückt wurden.

Fragen nach dem Gesamtförderzweck

1. Wird der Gesamtförderzweck auch erreicht, wenn man angesichts der „negativen Rahmenbedingungen“ (die Stadt ist pleite) einen kostengünstigen Weg wählte, um das Projekt zu vollenden?
2. Ist die baurechtlich genehmigte historische Rekonstruktion der Haltestellen Oberbarmen, Werther Brücke, Völklinger Straße und Landgericht sowie der Wagenhalle Oberbarmen mit ihren denkmalschützerischen Mehraufwendungen überhaupt als förderungswürdig von der Bezirksregierung anerkannt worden?
3. Könnte man auch auf die neuerdings vorgesehene preiswertere „vorbildgetreue Rekonstruktion“ der Werther Brücke als auch auf den „vereinfachten historischen Nachbau“ der anderen Haltestellen verzichten, wenn es noch kostengünstiger ginge?

Fragen nach dem Erhalt der letzten historischen Bahnhöfe und der damit gegebenen Kostenersparnis.

4. Stimmt es, daß das Gutachten von Prof. Sedlacek (Aachen) zum Bahnhof Werther Brücke die Grundlage für die als notwendig angenommene Zerstörung und Rekonstruktion bzw. den „historischen Nachbau“ der noch vorhandenen historischen Substanz liefert, weil dort nachgewiesen wird, daß die Stahlkonstruktion nicht den Gegebenheiten für eine höhere Belastung entspreche?
5. Stimmt es, daß Prof. Sedlacek bei seinen Berechnungen von schwereren Fahrzeugen als der jetzigen Fahrzeuggeneration ausgegangen ist?
6. Stimmt es, daß Prof. Sedlacek bei seinen Berechnungen von einem 90-Sekunden-Takt, ausgegangen ist?
7. Stimmt es, daß Prof. Sedlacek von höheren Geschwindigkeiten, Beschleunigungen bzw. Abbremsungen ausgegangen ist?
8. Stimmt es, daß auch diese unter Punkt 5. bis 7. genannten Annahmen das Ergebnis brachten, daß die vorhandenen Bahnhofsanker- und -pendelstützen von zu geringer Stabilität seien und die Brücke in der Mitte durch ein Joch verstärkt werden müßte?
9. Stimmt es, daß die WSW heute bei ihren Planungen nicht mehr von über 30 Millionen Fahrgästen im Jahr ausgehen (siehe dazu Stadtwerk-Broschüre „Ausbau Schwebebahn Daten, Fakten, Hintergründe – 1996“) und sie deshalb auf den 90-Sekunden-Takt verzichten?
10. Plant man wieder mit einem 2-Minuten-Takt?
11. Wird auch auf schwerere Fahrzeuge verzichtet?
12. Dient das Gutachten von Prof. Sedlacek heute noch als Beweis für die mangelnde Stabilität der Gerüstteile im Bereich der Bahnhöfe?
13. Stimmt es, daß aufgrund der Gutachten Pelikan/Reinitzhuber in den Jahren 1979 bis 1984 das gesamte Gerüst, also auch im Bereich der Bahnhöfe, statisch verstärkt wurde?
14. Gibt es ein Gutachten, das die Stabilität des Gerüsts unter den Bedingungen eines 2-Minuten-Taktes sowie einer leichteren Fahrzeuggeneration berechnet hat?
15. Wenn es ein solches Gutachten nicht geben sollte, wäre es dann nicht sinnvoll ein derartiges Gutachten einzuholen, welches die heutige Belastung, bzw. sogar eine geringere Belastung durch neue, leichtere Fahrzeuge, als Berechnungsgrundlage nimmt?
16. Wenn sich dann herausstellt, daß die noch vorhandenen, verstärkten historischen Gerüstabschnitte tauglich für den heutigen Schwebebahnbetrieb sind, könnten Sie sich dann dem Vorschlag der Bürgerinitiative anschließen, sämtliche verbliebenen historischen Bahnhöfe zu renovieren, mit einem neuen Anstrich zu versehen und Aufzüge einzubauen ansonsten aber deren Stahlkonstruktion stehen zu lassen?
17. In den letzten Monaten sind bereits historische Tragkonstruktionen und Stützen bei den Bahnhöfen Werther Brücke, Völklinger Straße und Landgericht angestrichen worden. Für wie viel Jahre wird dieser Anstrich die Gerüstabschnitte jetzt wieder vor Rost schützen?
18. Was hat dieser Neuanstrich gekostet?

19. Wie hoch sind die Kosten für den restlichen Anstrich der Bahnhofshallen?

Fragen zu den Kosten bei der Rekonstruktion der Haltestellen

20. Für welche Zeitdauer beim Abriß und Neubau waren die Stationen Wupperfeld, Adler Brücke, Loh, Robert-Daum-Platz, Pestalozzistraße, Varresbeck, Zoo, Sonnborner Straße, Hammerstein und Bruch für den öffentlichen Nahverkehr außer Betrieb?

21. Wurde bei irgendeinem dieser Bahnhöfe ein Ersatzbahnhof errichtet?

22. Ist es richtig, daß in den heute gültigen Planungen für die Zeit der Rekonstruktion der noch bestehenden historischen Bahnhöfe Ersatzbahnhöfe vorgesehen sind?

23. Wie hoch sind die Kosten für einen Ersatzbahnhof?

24. Billigen Sie diese kostentreibende Maßnahme?

Fragen zur neuen Fahrzeuggeneration

25. Wie viel Sitz- und Stehplätze sollen die neuen Fahrzeuge im Vergleich zu den bisherigen haben?

26. Wie viele Gelenkzüge sollen gebaut werden?

27. Können die neuen Gelenkzüge, bei neuer Technik im Fahrzeugbau, leichter als die alte Fahrzeuggeneration sein?

28. Von welcher zulässigen Gesamtmasse eines Zuges geht man neuerdings aus?

29. Wann wird der Bau der neuen Fahrzeuggeneration in Auftrag gegeben?

30. Sind die Kosten für die neue Fahrzeuggeneration überhaupt in den 483,75 Millionen EURO (Kosten für das geplante Gesamtprojekt) enthalten?

Mit freundlichen Grüßen

W. Pohlmann
REP-Ratsgruppe