

Warum eine Seilbahn in Wuppertal ?

Hintergründe, Planungsanlass:

Der dezentral gelegene Hauptcampus der Universität Wuppertal leidet seit seiner Errichtung Ende der 1960er Jahre unter einer unzureichenden Verkehrserschließung im ÖPNV. Das ursprünglich eingerichtete vollständige Busspurennetz auf allen Zufahrtsstraßen ist weitgehend nicht mehr vorhanden. Dies führt gemeinsam mit nicht angepassten Ampelschaltungen und ebenfalls fehlenden Busspuren im weiteren Streckenverlauf zu einer nicht mehr zeitgemäßen Betriebsqualität im Busverkehr. Mit weiterer Zunahme der Studierendenzahlen sowie der Inbetriebnahme des neuen Döppersberg wird sich diese Situation sogar noch verschärfen. Erste Überlegungen zur Einrichtung einer Bahnverbindung zwischen Hbf. und Universität wurden bereits vor etwa 20 Jahren angestellt.

Seilbahnsysteme kommen im innerstädtischen ÖPNV seit etwa 10 Jahren zum Einsatz, vorzugsweise in außereuropäischen Ländern. Einer stärkeren Verbreitung auch bei uns stehen derzeit noch die Widerstände von Grundstückseigentümern entlang der Trassen entgegen, sie sind jedoch in NRW seit 2012 als Nahverkehrssystem förderfähig und damit landespolitisch gewollt. Seit dieser Zeit gab es zeitgleich bei den Wuppertaler Stadtwerken (WSW), dem „Fachzentrum Verkehr“ der Universität und bei ProBahn erste Ausarbeitungen für ein Seilbahnprojekt, welche alle zum gleichen Ergebnis führten: Die nachfragestarke Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Universität ist der geradezu klassische Anwendungsfall für eine urbane Seilbahn. Die Verlängerung zum Schulzentrum Süd ergibt ebenfalls einen hohen Verkehrsnutzen, wenn dort entsprechende Nachfrage gebündelt werden kann (Einstellung paralleler Busverkehre, Fahrradmitnahme, P+R-Platz, Fernbusbahnhof). Zur Reduzierung von Umsteigevorgängen in und aus Richtung Cronenberg ist nunmehr auch eine weitere Verlängerung bis Cronenberg Mitte angedacht.

In 2013 wurde das Seilbahnprojekt von einer städtischen Auswahlkommission unter Vorsitz des Oberbürgermeisters als eines von 13 Schlüsselprojekten im Rahmen der Strategie „Wuppertal 2025“ benannt.

Systemvorteile der Seilbahn:

Schnelligkeit:

Die Fahrzeiten der Seilbahn bedeuten im Vergleich zum heutigen Busverkehr eine deutliche Verbesserung: Errechnet wurden 3 Minuten zur Universität, 9 Minuten zum Schulzentrum Süd und ca. 15 Minuten bis Cronenberg Mitte – zu jeder Tageszeit- können mit Bussen auch bei völlig entspannter Verkehrslage nicht gehalten werden Hinzu kommt, dass bei einer Umlaufseilbahn praktisch keine Wartezeit existiert, die dagegen im Busverkehr je nach Verkehrslage regelmäßig mit ca. 5 Minuten anzusetzen ist.

Komfort:

Eine Seilbahnfahrt zeichnet sich durch hohen Fahrkomfort aus. Neben dem nahezu völligen Fehlen von Wartezeiten verläuft die Fahrt nahezu geräuschlos, ruhig, gleichmäßig und frei von Behinderungen, so dass die Fahrzeit auf die Sekunde genau verlässlich gleich bleibt. Ein höhengleicher Einstieg ermöglicht auch die Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen, Rollatoren und sogar Elektro-Scootern.

Auch für das Projekt „Fahrradstadt 2025“ leistet eine Seilbahn auf die Südhöhen einen bedeutenden Beitrag. Die neuartige Kombination Fahrrad - Seilbahn kann auch in zahlreichen weiteren Relationen so günstige Fahrzeiten erbringen, dass hier auch mit Umstiegen vom Pkw – Verkehr gerechnet werden kann.

Umwelt:

Die Umweltbilanz der Seilbahn ist ebenfalls günstig. Gegenüber einem Busbetrieb – Diesel- oder auch Elektrobus – benötigt sie sehr viel weniger Antriebsenergie. Für einen der Transportleistung der Seilbahn von 3.500 Personen pro Stunde und Richtung vergleichbaren Bustransport wird die 28-fache Menge an fossilen Brennstoffen benötigt, ganz abgesehen von der Möglichkeit, Strom regenerativ zu erzeugen. In jedem Fall ist ein Seilbahnbetrieb lokal vollständig schadstofffrei. Geräuschentwicklungen beschränken sich auf ein Minimum.

Kosten:

Auf der Kostenseite fällt der Vergleich mit U-Bahn- und Straßenbahnvorhaben gleicher Leistungsfähigkeit eindeutig zugunsten der Seilbahn aus. Während die Seilbahn aktuell mit 54 Mio. € Baukosten angesetzt ist, erfordern Bahnbauten im Tunnel (Wehrhahn-Linie, Nord-Süd U-Bahn Köln, City-Tunnel Leipzig) grundsätzlich Beträge von 800 Mio. – 1,2 Mrd. €. Auch oberirdische Straßenbahnstrecken (Ulm, Magdeburg ...) benötigen etwa 250 Mio. €. Erhält das Projekt eine 90 % - Förderung, verbleiben also 5,4 Mio. € Eigenanteil für die WSW, welche bei einer Kreditfinanzierung über 15 bis 20 Jahre eine jährliche Belastung lediglich im niedrigen sechsstelligen Bereich ausmachen. Wird das Projekt als Vorhaben im besonderen Landesinteresse eingestuft, wäre sogar eine 95 %-ige Förderung möglich.

Vermeidung von Nachteilen:

Vertretbare Anpassungen im Busnetz:

Ein Teil der Gegenfinanzierung des Seilbahnprojektes ist durch Anpassungen im Busnetz zu leisten, wobei übermäßige Kürzungen, gerade auch in Bereichen, die nicht von der Seilbahn profitieren, zu vermeiden sind. In der Tat werden zur Zeit Kürzungen im Leistungsangebot des Busverkehrs diskutiert, dies ist jedoch durch die aktuelle finanzielle Situation der WSW bedingt und damit unabhängig von den Seilbahnplänen.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand reichen die verkehrlich vertretbaren Kürzungen im Busnetz allein aus, um die Seilbahn mindestens kostenneutral darzustellen. Verkehrstechnisch vertretbar wären die Streichungen der Uni-Express-Linien, sowie der Linien CE 64, 65 und 645 im Abschnitt Hbf - Schulzentrum Süd. – (Cronenberg Mitte).

Die Aufgaben der Uni-Expresse übernimmt die Seilbahn vollständig, ebenso die der CE-Linien. Auf dem Uni-Campus werden alle Gebäude durch die Seilbahnhaltestelle in dem für Stadtbahnen maßgeblichen 500m-Radius erschlossen.

Daher ist für die Feinerschließung der derzeit bestehenden Uni-Haltestellen der 20-Min.-Grundtakt ausreichend, der durch die Linien 603 und 615 abgedeckt ist, wobei die Li. 615 auch weiterhin die

von der Stadt Remscheid gewünschte Direktverbindung zur Uni herstellt. Die parallel laufende Linie 645 kann – auch aufgrund ihrer besonders ungünstigen Betriebsqualität - entfallen.

Die übrigen hier verkehrenden Linien - 603, 613, 615, 625 und 635 erfüllen selbstständige Quartierserschließungsaufgaben und sind daher mindestens im bestehenden Bedienungsumfang weiterhin erforderlich.

Die Seilbahn über Privatgrundstücken:

Durch die in Teilen sehr hohe Seilführung bis zu 70 Metern erlaubt die Seilbahn nur wenig Einblicke in Privatgrundstücke auf kurzer Distanz. Des Weiteren kann auch das Kabinendesign so gestaltet werden, dass ein allzu direkter Blick nach unten nicht möglich ist. Für die Überquerung von Privatgrundstücken hat der Vorhabenträger Wegerechte zu erwerben oder sich im Wege der (Teil-) enteignung zuweisen zu lassen.

Die in der Machbarkeitsstudie vorgestellte Trasse über das Neubaugebiet Cläre-Blaeser-Straße führen sollte, ist durch geringfügige Richtungsänderungen an den Stützen an diesem Wohngebiet vorbeizuführen. Im Quellgebiet Hatzenbecker Bach ist ein neuer Stützenstandort erforderlich.

Streckenverlängerung bis Cronenberg - Mitte

Diese Option ist bislang erst in Grundzügen angedacht. Es ist jedoch anzunehmen, dass diese Verlängerung auf einer Trasse die im Wesentlichen konfliktfrei über das Burgholz geführt werden und damit so günstig umzusetzen ist. Falls das Bürgergutachten, den Bau der Seilbahn befürwortet sollte es hier einen zusätzlichen Prüfauftrag erteilen, so dass der Stadtrat bei positivem Ergebnis eine der Verlängerungsvarianten beschließen kann. Der Vorteil dieser Verlängerung bestünde in zusätzlichen umsteigefreien Verbindungen von Cronenberg- Mitte zur Universität und zum Hbf. Hierdurch könnten zahlreiche Bus- und Pkw-Fahrten über die ebenfalls häufig überlastete Hahnerberger Straße und Hauptstraße entfallen. Die positiven Entlastungseffekte für den Straßenverkehr würden somit auch an dieser Stelle spürbar.

Der Verein „Pro-Seilbahn-Wuppertal e.V.

Nach Vorstellung der Machbarkeitsstudie bildete sich zunächst eine Bürgerinitiative zur Unterstützung des Projekts. Nach dem Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Fortführung des Projekts wurde der Verein PRO-Seilbahn-Wuppertal e.V. gegründet.

Der Verein ist ebenso wie zahlreiche andere Institutionen in Wuppertal von den Vorteilen der Seilbahn überzeugt und wirbt für die Realisierung unter Beachtung der berechtigten Anwohnerinteressen. Der Verein wird vertreten durch die Cronenberger Bezirksbürgermeisterin Ursula Abè, die Stadtverordneten Thomas Hahnel-Müller und Peter Vorsteher sowie Axel Sindram vom Fahrgastverband ProBahn e.V. Im Beirat vertreten sind u.a. StV. Hartmut Stiller und Lukas Vaupel vom Wuppertal-Institut.