

Faktencheck zur Bonner Seilbahn

(von Dipl.-Ing Christoph Sartoris)

Hintergrund: Im Umfeld der aktuellen Machbarkeitsstudie zum Bonner Seilbahnprojekt werden von der Initiative „Seilbahnfreies Bonn“ Behauptungen verbreitet, die jeglicher Grundlage entbehren. Da sich die Bewertung von Aussagen durch Dritte ohne fundierte Kenntnis der Hintergründe und Zusammenhänge schwierig gestaltet, liefert die vorliegende Gegenüberstellung zu den prägnantesten Themen eine wertvolle Übersicht. Hierbei wird aus Gründen der Nachvollziehbarkeit besonders darauf geachtet, dem Leser die relevanten Quellen transparent zu machen.

1. mögliche Umweltbelastung einer Bonner Seilbahn



BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>Die Seilbahn (...) ist eine ökologisch unverantwortliche Drecksschleuder ¹.</p> <p>Von der Firma raumkom (...) wurde für die Beispielseilbahn ein Kohlendioxidausstoß von 23 g CO₂ pro Personenkilometer angegeben (...). Viel gravierender ist aber, dass für den gegenwärtigen deutschen Energiemix 540 g CO₂/kWh (Wert des Bundesumweltministeriums für 2016) anzusetzen sind. Damit ergibt sich für die Beispielseilbahn ein Wert von 64 g CO₂ pro Personenkilometer, damit wäre diese Seilbahn deutlich schlechter als alle anderen im Beispiel genannten Verkehrsmittel. ²</p>	<p>Eine Seilbahn ist in Bonn sehr umweltfreundlich zu betreiben und kann sogar 100% emissionsfrei angetrieben werden.</p> <p>„Mit einem Anteil von 69 % Erneuerbarer Energien im lokalen Strommix (Vorjahre: 61 % / 57 %) erreicht Bonn unangefochten den ersten Platz unter den 20 größten deutschen Städten.“ ^{10/11}</p> <p>Laut „Klima ohne Grenzen GmbH“ weist Bonn im Vergleich der Grundversorger die niedrigsten CO₂-Emissionen pro Kilowattstunde auf, nämlich nur 123 g CO₂/kWh. ¹²</p> <p>Betreibt man die Seilbahn sogar mit 100% erneuerbarer Energie gehen von ihr keine klimatischen Umweltbelastungen aus. Feinstaub und Stickoxide entstehen durch diese Verkehrsmittel ohnehin nicht.</p>

BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>Die Beispielrechnung aus dem österreichischen Umfeld wird mit dem deutschen Energiemix-Durchschnitt „verbessert“³:</p> <p>Umweltbundesamt 2015: CO₂-Emission pro kWh: $\frac{535 \text{ g CO}_2}{\text{kWh}}$</p> $\frac{720 \text{ kW} \times 1 \text{ h}}{7000 \text{ P} \times 20\% \times 4,44 \text{ km}} \times \frac{535 \text{ g CO}_2}{\text{kWh}} = \frac{62 \text{ g CO}_2}{\text{P km}}$	<p>Korrigiert man das österreichische Beispiel mit Bonns gültigem Energiemix (s.o.) ergibt sich gegenüber den 24,6g CO₂/P km sogar eine um 60% günstigere Einstufung der Seilbahn:</p> <p>Bonner <u>Strommix</u> 2016: CO₂-Emission pro kWh: $\frac{123 \text{ g CO}_2}{\text{kWh}}$</p> $\frac{720 \text{ kW} \times 1 \text{ h}}{7000 \text{ P} \times 20\% \times 4,44 \text{ km}} \times \frac{123 \text{ g CO}_2}{\text{kWh}} = \frac{14,3 \text{ g CO}_2}{\text{P km}}$ <p>Mit 100% Ökostrom sind zukünftig 0 g CO₂ / kWh erreichbar!</p>

2. Auslastung einer Bonner Seilbahn

BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>Die Seilbahn hat eine Auslastung von 6,5 %.⁴</p> <p>Die zugrundeliegende Kapazität von 16 Personen je Gondel ist falsch, die zitierte Beförderungszahl von 4.480 Personen/Tag liegt weit unter der gutachterlich ermittelten Größenordnung.</p>	<p>Bei einer maximalen täglichen Förderkapazität von 18.000 Personen (18 h/Tag x 1.000 P/h)¹³ und einer kalkulierten Personenzahl von 7.000 – 9.000 Passagieren¹⁴ ergibt sich eine mittlere Auslastung zwischen:</p> $7.000/18.000 = \mathbf{39\%} \quad \text{und} \quad 9.000/18.000 = \mathbf{50\%}$ <p>Über die Garagierung von Kabinen während des Betriebs oder durch Reduzierung der Umlaufgeschwindigkeit¹⁵ ist zudem eine bedarfsgerechte Kapazitätsanpassung möglich; diese Flexibilität ist mit keinem anderen ÖPNV Verkehrsmittel vergleichbar.</p>

3. Seilbahndimensionierung

BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>Die eigenhändige Fotomontage zeigt eine Konstruktion einer 3-S Seilbahn, mit einem Grundflächenbedarf von ca. 15 x 20 m.⁵</p> 	<p>Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass eine 1-S Seilbahn zum Einsatz kommen sollte.¹⁶</p> <p>Als Stützen werden bei dieser Art von Seilbahn Stahlhohl Pfeiler verwendet.¹⁷ Diese haben nach Auskunft des Gutachters auf dem 4. Bürgerdialog einen Durchmesser von ca. 2,5 m.</p> 

4. Auswirkungen auf den Spielplatz am Hindenburgplatz

BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>„Wegfall des Spielplatzes am Hindenburgplatz inklusive der Wiese zum Ballspielen.“⁶</p>	<p>„Die aktuelle Spielplatzplanung ist zwar von der Fläche nicht direkt betroffen, jedoch ist die Verschiebung der Sandfläche nach Süden zu empfehlen.“¹⁸</p>

5. Verkehrsproblem auf dem Venusberg

BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>„Die Bürgerinitiative „Bonn bleibt seilbahnfrei“ hat mit wissenschaftlicher Präzision und Ausdauer den morgendlichen Verkehrsfluss auf den Venusberg gemessen und kommt zu einem eindeutigen Ergebnis: Das angebliche Verkehrsproblem durch Staus auf der Robert-Koch-Straße ist nicht existent.“⁷</p> <p>„Notwendig geworden war die Verkehrszählung der Bürgerinitiative, weil die Verkehrsdaten der Stadt Bonn aus dem Jahr 2009 veraltet sind.“⁷</p> <p>Busse fahren ohne nennenswerte Verspätungen / Auslastung.</p>	<p>Mittels bundesweit anerkannter Messmethoden (Seitenradar) hat die Stadt über repräsentative Perioden und Dauern die Belastungen der Straßen bis in die jüngste Vergangenheit nachgewiesen. Jede noch so kleine Störung führt zudem unmittelbar zu massiven Rückstauungen bis nach Poppelsdorf/Kessenich. Ein Verkehrsproblem ergibt sich aus fließendem, stehendem und ruhendem Verkehr. Alle zugrunde liegenden Prognosen sind auf wissenschaftlich fundierten Modellen nachvollziehbar ermittelt.</p> <p>In der Vorlage 1711646ST5¹⁹ (07.06.2017) stellt die Verwaltung die schlechte ÖPNV-Situation umfangreich und sachgerecht dar.</p> <p>Eine willkürlich und parteilich durchgeführte einfache Handzählung ist hier als unzulänglich einzustufen.</p>

6. Schulen leiden unter der Investition in eine Seilbahn

BEHAUPTUNG	FAKTUM
<p>„Die Seilbahn auf den Venusberg ist Bonn nicht zumutbar angesichts verrottender Schulen (...).“⁸</p>	<p>Für die Schulsanierung ab 2017 stellt NRW über das Programm „GuteSchule2020“ 2 Mrd. € zur Verfügung²⁰; hier wird die Verrottung der Schulen plakativ benutzt, um Ängste zu schüren.</p> <p>Die Finanzierung von ÖPNV und schulischer Infrastruktur sind zudem vollkommen unabhängig voneinander (beim Betrieb durch die SWB sogar in unterschiedlichen Körperschaften).</p>

Quellennachweis:

¹ Infoschreiben an die Stadtverordneten vom 19.07.2017 und Flyer „Bonn bleibt seilbahnfrei“, u.a. ausgelegt beim 4. Bürgerdialog zur Seilbahn (liegt dem Autor im Original vor)

² <https://www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de/unsere-standpunkte/>

³ <https://www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de/faktencheck/> Datei: Klimaverträglichkeit.pdf (Seite 5)

⁴ <https://www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de/faktencheck/> Datei: Klimaverträglichkeit.pdf (Seite 6)

⁵ <https://www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de/unsere-standpunkte/>

⁶ <https://www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de/unsere-standpunkte/>

⁷ <https://www.bonn-bleibt-seilbahnfrei.de/aktuelles/> Medieninformation

⁸ Infoschreiben an die Stadtverordneten vom 19.07.2017 und Flyer „Bonn bleibt seilbahnfrei“, u.a. ausgelegt beim 4. Bürgerdialog zur Seilbahn (liegt dem Autor im Original vor)

¹⁰ <https://www.swb-konzern.de/nc/medienservice/pressemitteilungen/einzelansicht/nachricht/bonner-strommix-bei-klimastudie-bundesweit-auf-erstem-platz/ctr/Message.html>

¹¹ <https://www.stadtwerke-bonn.de/energieundwasser/privatkunden/nachhaltigkeit/erneuerbare-energien.html>

¹² http://klimaohnegrenzen.de/system/attachments/200/original/Grundversorgerstudie_2017_Pressemitteilung_2017_01_10.pdf

¹³ Machbarkeitsstudie Seite 90

¹⁴ Machbarkeitsstudie Seite 86 & 87

¹⁵ Machbarkeitsstudie Seite 104 & 113

¹⁶ Machbarkeitsstudie Seite 118

¹⁷ Machbarkeitsstudie Seite 35

¹⁸ Machbarkeitsstudie Seite 95

¹⁹ http://www2.bonn.de/bo_ris/daten/o/pdf/17/1711646ST5.pdf

²⁰ <https://www.land.nrw/de/guteschule2020>