

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 000 - Büro OB
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Florian Kötter 563-5893 563-8020 florian.koetter@stadt.wuppertal.de
	Datum:	31.03.2017
	Drucks.-Nr.:	VO/2025/17 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
26.04.2017	BV Cronenberg	Empfehlung/Anhörung
27.04.2017	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
03.05.2017	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
04.05.2017	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	Empfehlung/Anhörung
09.05.2017	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungs- steuerung und Betriebsausschuss WAW	Empfehlung/Anhörung
10.05.2017	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
15.05.2017	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Projekt Seilbahn - Grundsatzbeschluss		

Beschlussvorschlag

1. Die Stadt Wuppertal begrüßt und unterstützt, dass die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV die notwendigen Schritte zum Bau (und Betrieb) einer Seilbahn gemäß Variante 2 (siehe Anlage 05) einleiten. Das wirtschaftliche Risiko tragen die WSW.
2. Vor der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist die Verfügbarkeit des zurzeit im Eigentum der Deutschen Bahn befindlichen Grundstückes für die Talstation zu klären. Im Weiteren kann das Planfeststellungsverfahren nur eingeleitet werden, wenn die Investitions- und Folgekosten für die Talstation (Grundstück, Funktionalität und Gestaltung) im Rahmen des festgelegten Kostenrahmens finanziert werden können, so dass die Wirtschaftlichkeit des Projektes gewährleistet wird.
3. Sofern die Seilbahn gebaut wird, werden die WSW beauftragt, sowohl für die Tal- als auch die Bergstation Wettbewerbsverfahren nach RPW (Richtlinie zur Durchführung von Planungswettbewerben) auszuloben sowie den Bau und Betrieb eines Parkhauses an der Bergstation zu planen. Die Anforderungen dazu orientieren sich an den in der Begründung dieser Vorlage (siehe 4.) dargestellten Kriterien und sind im Verfahren zu konkretisieren.

4. Sofern die Seilbahn gebaut wird, werden die wirtschaftlich zur Finanzierung des Eigenanteils und der Betriebskosten erforderlichen Einschränkungen im bestehenden ÖPNV-Netz (siehe Punkt 3. der Begründung und Anlagen 03 und 04) beschlossen. Die notwendigen Investitionskosten in Höhe von 82,7 Millionen Euro (siehe Anlagen 03, Seite 8 und 05, Seite 8) werden auf Stand 31. März 2017 festgeschrieben und dürfen sich nur entsprechend dem Baukostenindex erhöhen.
5. Durch Planung, Bau und Betrieb der Seilbahn darf der städtische Haushalt weder mittelbar noch unmittelbar belastet werden.
6. Das Verfahren wird durch eine breite und intensive Bürgerbeteiligung begleitet.

Unterschrift

Mucke

Paschalis

Begründung

Der Rat der Stadt Wuppertal hat im Dezember 2013 im Rahmen von „Wuppertal 2025“ verschiedene Schlüsselprojekte definiert und beschlossen, die zur weiteren positiven Entwicklung Wuppertals und der Steigerung der Lebensqualität in der Stadt beitragen sollen.

Bei dem in diesem Rahmen aufgeführten Schlüsselprojekt „Eine Kabinenseilbahn für Wuppertal“ geht es um die Idee, den Hauptbahnhof über den Hauptcampus der Universität am Griffenberg mit den Südhöhen (Küllenhahn) zu verbinden. Es handelt sich dabei um eine Innovation für den urbanen Verkehr in einer deutschen Großstadt und um ein Zukunftsprojekt auf dem Weg der Weiterentwicklung Wuppertals zu einer modernen „Stadt der Mobilität“. Das Projekt Seilbahn ist unmittelbar aus dem Prozess der Bürgerbeteiligung zu „Wuppertal 2025“ entstanden

In seiner Sitzung am 07. März 2016 hat der Rat der Stadt Wuppertal beschlossen, dass für eine Grundsatzentscheidung, ob das Projekt Seilbahn weiterverfolgt werden soll oder nicht, zunächst in einer Vorprüfung die folgenden fünf zentralen Themenbereiche, die als besonders erfolgskritisch bewertet werden, näher zu betrachten sind:

- Wirtschaftliche Tragfähigkeit und Finanzierbarkeit des Baus und des Betriebes
- Rechtliche Zulässigkeit (vor allem unter Berücksichtigung der Rechte der Grundstückseigentümerinnen und –eigentümer sowie der Anwohnerinnen und Anwohner)
- Einbindung in das Verkehrskonzept des ÖPNV
- Negative Auswirkungen auf die Anwohner/innen
- Städtebauliche Gestaltung der Gebäude für die Tal- und die Bergstation

Darüber hinaus ist festgelegt worden, einen Bürgerbeteiligungsprozess mit einem im Ergebnis vorzulegenden Bürgergutachten durchzuführen.

Auf die Beschlussvorlage VO/0161/16 (Sitzung des Rates der Stadt Wuppertal am 07. März 2016) wird insofern verwiesen.

Nach dem Ratsbeschluss hat eine Projektgruppe unter Beteiligung des Büros des Oberbürgermeisters, des Presseamtes, der Geschäftsbereiche 1, 3, und 4, des Rechtsamtes

und der WSW den Prozess während der Projektlaufzeit strukturiert und begleitet.

In Umsetzung der vorstehenden Ratsaufträge liegen hierzu nun die folgenden Ergebnisse vor:

1. Rechtliche Stellungnahme

Für die Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen ist eine externe Sozietät, das Anwaltsbüro Baumeister, beauftragt worden. Die Rechtliche Stellungnahme ist in der Anlage 01 beigefügt und umfasst auch eine thesenartige Zusammenfassung. Das Gutachten kommt nach Darstellung der grundsätzlich im Rahmen eine Planfeststellungsverfahrens als zentrales Element einer Fachplanung zu treffenden Abwägungsentscheidungen (zu den Aspekten Umweltauswirkungen; Planungsalternativen; Nachteilige Wirkungen – insbesondere Immissionen; Betroffenheit des Eigentums) unter Ziffer 4. dieser Zusammenfassung und Ziffer IV. der Langversion zu folgenden Einschätzungen:

Danach wird es auf der Grundlage der in diesem Stadium des Projektes vorliegenden Sachverhaltsinformationen als nicht prognostizierbar bezeichnet, ob die Abwägungsentscheidung für oder gegen die Zulassung des Vorhabens ausfallen würde. Um hierzu eine entsprechende Grundlage für die Ausübung des Abwägungsermessens zu schaffen, wäre eine intensive Sachverhaltsaufklärung erforderlich, die die Einzelheiten des Projektes in den Blick nimmt. Diese detaillierte Sachverhaltsaufklärung ist Gegenstand der Antragerstellung und des Planfeststellungsverfahrens. Maßgebliche Grundlage hierfür sind die Erläuterungen, Fachbeiträge und weiterführenden Gutachten des Planfeststellungsantrages. Regelmäßig stellen die Planfeststellungsbehörden im Planfeststellungsverfahren – nicht zuletzt nach der Auswertung der gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen – weitere Ermittlungen an, fordern beispielsweise ergänzende Untersuchungen oder Bewertungen durch den Vorhabenträger. Erst wenn die Abwägungsgrundlage in ausreichender Tiefe erarbeitet wurde, entscheidet die Planfeststellungsbehörde – das wäre im vorliegenden Fall die Bezirksregierung Düsseldorf – in Ausübung des Abwägungsermessens darüber, ob das Vorhaben zugelassen werden soll oder nicht.

Im jetzigen Stadium kann allerdings festgestellt werden, dass bislang keine Umstände erkennbar sind, die als absolutes Planungshindernis bewertet werden müssten. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Betroffenheit des Schutzgutes Mensch. Sowohl im Hinblick auf nachteilige Auswirkungen (Immissionen etc.) als auch im Hinblick auf die Betroffenheit des Eigentumsrechts gilt, dass die Rechtsprechung nicht schnell zu einer Annahme der Unzumutbarkeit gelangt. Solche Auswirkungen können also in einem nicht unerheblichen Maße in der Abwägung überwunden werden, wenngleich natürlich nicht auszuschließen ist, dass solche Umstände in einem späteren Verfahrensstadium doch identifiziert werden könnten.

2. Bürgerbeteiligung - Bürgergutachten

An der Erstellung des Bürgergutachtens haben 48 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger Wuppertals teilgenommen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben über vier Tage, aufgeteilt in zwei Gruppen, Informationen zu den verschiedenen Aspekten des Seilbahn-Projektes erhalten, darüber beraten und anschließend Empfehlungen abgegeben. Am Abschlusstag hatten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, anonym ihre Voten für oder gegen die Fortsetzung der Planungen für eine Seilbahn abzugeben. Hieran haben sich 47 Personen mit folgendem Ergebnis beteiligt: 37 Teilnehmende sprechen sich für die Fortsetzung der Planung und zehn dagegen aus.

Das Bürgergutachten, das dem Rat der Stadt Wuppertal am 04. November 2016 öffentlich übergeben wurde, ist in der Anlage 02 beigefügt und beinhaltet zusammengefasst folgende

Argumente und Empfehlungen der Befürworterinnen und Befürworter sowie der Gegnerinnen und Gegner der Fortsetzung der Planung (siehe auch Seite 64 f. des Bürgergutachtens):

a) Argumente 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. Das heißt, auch ein Beschluss gegen den Bau einer Seilbahn muss weiterhin möglich sein. (16 Mal genannt)
- Die Planung soll fortgesetzt werden, weil eine Seilbahn ein zukunftsfähiges Leuchtturmprojekt ist, das einen 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)

b) 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)
- 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)
- Durch den Bau einer Seilbahn würden 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)

c) Weiteres Verfahren der Bürgerbeteiligung

Das Projekt wird auch künftig durch eine breit und intensiv angelegte Bürgerbeteiligung begleitet. Zur Ausgestaltung der konkreten Instrumente und geeigneter Verfahren ist dem Rat ein Beteiligungskonzept vorzulegen, welches unter Federführung der Stabsstelle Bürgerbeteiligung entwickelt wird. Das zu erstellende Beteiligungskonzept orientiert sich an den in der Drucksache VO/0161/16 skizzierten Beteiligungsverfahren. Den momentan in der Entwicklung befindlichen Leitlinien für Bürgerbeteiligung soll dabei so weit wie möglich Rechnung getragen werden. In weitere Beteiligungsschritte ist zudem die Gruppe der Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter (siehe oben Punkt 2.) in geeigneter Form zu integrieren. Das Beteiligungskonzept ist mit den in einem Planfeststellungsverfahren ohnehin

formal vorgeschriebenen Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie dem in der Anlage 06 dargelegten Zeitplan abzustimmen.

3. Kosten und Finanzierung – Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

Wirtschaftliche Machbarkeit

Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW mobil GmbH) haben eine so genannte Standardisierte Bewertung in Auftrag gegeben, die von der Firma Spiekermann GmbH Consulting Engineers (Anlage 03) durchgeführt wurde. Diese umfasst eine Nutzen-Kosten-Untersuchung, die eine volkswirtschaftliche Betrachtungsweise mit dem Ziel zugrunde liegt, die volkswirtschaftliche Rentabilität einer Verkehrswegeinvestitionsmaßnahme nachzuweisen sowie eine bundes- bzw. landesweite Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen zu ermöglichen. Die Untersuchung ist ein für Investitionsmaßnahmen bundesweit einheitliches Verfahren und erforderlich für die Feststellung, ob sich das Vorhaben als gesamtwirtschaftlich rentabel und damit als für öffentliche Zuwendungsgeber förderwürdig erweist.

Die der Erstellung der Standardisierten Bewertung zugrundeliegenden Daten wurden wie folgt ermittelt:

Die technische Planung und wirtschaftliche Machbarkeit wurden durch zwei unabhängig voneinander beauftragte Fachbüros (Ingenieurbüro Schweiger, Sonthofen – beauftragt durch die WSW; Ingenieurbüro Obermeyer Planen + Beraten, München – beauftragt durch die Stadt) überprüft. Die Ergebnisse wurden in einem Workshop mit den WSW im Februar 2017 zusammengeführt und erörtert. Im Ergebnis ist eine einvernehmliche Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung inklusive der jeweiligen Risiken erfolgt. Dabei ist eine konservative Planung der anzusetzenden Förderquote erfolgt.

Auf dieser Basis haben die Wuppertaler Stadtwerke in der Anlage 05 die erwarteten Investitionskosten (bei jeweils gleichen Betriebskostenansätzen) in drei Varianten dargestellt:

Variante 1 – (Gegenüber der Vorstudie zur technischen Machbarkeit) Weiterentwickelte WSW-Variante: Gesamtkosten rund 78,5 Millionen Euro

Variante 2 – Weiterentwickelte WSW-Variante + zusätzliche Anforderungen (Hochwertige Architektur der Talstation; Hochwertige Pflasterung an der Talstation; Parkpalette für ca. 130 PKW an der Bergstation): Gesamtkosten rund 82,7 Millionen Euro

Variante 3 – Weiterentwickelte WSW-Variante + zusätzliche Anforderungen + weitere Handlungsoptionen (Hochwertige Architektur der Stützen; Hochwertige Pflasterung an der Mittel- und Bergstation; Hochwertige Architektur der Mittel- und Bergstation): Gesamtkosten rund 89,5 Millionen Euro.

Die Nutzen-Kosten-Analyse (Standardisierte Bewertung) wurde auf Basis der Variante 2 (Kostenansatz in Höhe von rund 82,7 Millionen Euro) durchgeführt.

In der Standardisierten Bewertung wird insgesamt ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von rund 4,8 Millionen Euro / Jahr festgestellt, dem durch den Bau verursachte jährliche Kosten in Höhe von rund 2,7 Millionen Euro gegenüberstehen. Daraus ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,8 (= ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis).

Damit kommt die Standardisierte Bewertung zu dem Ergebnis, dass das Projekt gesamtwirtschaftlich rentabel und förderwürdig ist.

Ausführungen zum ÖPNV

Die Analyse, die in der Anlage 03 beigefügt ist, enthält Ausführungen zum ÖPNV und beschreibt, dass Anpassungen im Busverkehr im Bereich des Vorhabens erforderlich sind, um die Wirtschaftlichkeit darzustellen (Punkt 2.2 des Gutachtens). Weitere Ausführungen zu

möglichen Anpassungen im Busverkehr sind der Anlage 04 zu entnehmen. Diese stellen Vorschläge der WSW dar, mit denen die erforderlichen Einsparungen in Höhe von strukturell rund 1,9 Millionen Euro erreicht werden könnten. Die genaue Ausgestaltung der notwendigen Anpassungen erfolgt im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans.

4. Gestaltung und städtebauliche Qualität der Tal- und der Bergstation sowie des Umfeldes

Für die Talstation ist eine der Komplexität und Sensibilität der Bauaufgabe sowie der städtebaulichen und historischen Bedeutung des Ortes angemessene architektonische und städtebauliche Qualität zwingend erforderlich. Hierzu werden die WSW ein Wettbewerbsverfahren nach RPW (Richtlinie zur Durchführung von Planungswettbewerben) ausloben. Gegenstand des Wettbewerbs ist neben der Fassadengestaltung u.a. auch die Höhenentwicklung sowie die Kubatur und Anordnung des Baukörpers / der Baukörper am Oberen Platz zwischen den beiden herausragenden Denkmälern der ehemaligen Bahndirektion und des Bahnhofsgebäudes.

Für die Gebäude der Bergstation (einschließlich Parkhaus) werden die WSW einen kombinierten Städtebau- / Architekturwettbewerb nach RPW ausloben, der nicht nur die Architektur der einzelnen Gebäude definiert, sondern auch und vor allem die städtebaulich-funktionale Anordnung der Baukörper definiert und deren städtebauliche Einfügung zum Inhalt hat.

An der Bergstation sollen die WSW ein Parkhaus mit mindestens 250 Pkw- und mindestens 150 Fahrradstellplätzen (davon mindestens 50 in Fahrradboxen) errichten und dauerhaft betreiben. Eine Erweiterbarkeit dieses Angebotes, etwa durch Aufstockung, muss dabei grundsätzlich möglich sein.

Die Ausführungen unter Punkt 5. des Beschlussvorschlages, dass durch Planung, Bau und Betrieb einer Seilbahn der städtische Haushalt weder mittelbar noch unmittelbar belastet werden darf, gelten insbesondere auch für sämtliche Folgemaßnahmen und –einrichtungen, wie beispielsweise die Anpassung von Lichtsignal- und Verkehrsanlagen im Bereich der Bergstation, den Betrieb eines Parkhauses oder andere Anforderungen, die im Zusammenhang mit dem Seilbahnbau und –betrieb stünden.

Zeitplan

Ein grober Zeitplan ist in der Anlage 06 dieser Vorlage beigefügt.

Anlagen

Anlage 01 – Rechtliche Stellungnahme (Zusammenfassung und Langversion)

Anlage 02 – Bürgergutachten

Anlage 03 – Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

Anlage 04 – Auswirkungen / Anpassungen im Busverkehr

Anlage 05 – Bewertung von Risiken und Wirtschaftlichkeit (WSW)

Anlage 06 – Zeitplan