

Keine Luftnummer

Im Frühjahr wird am Stadtrand Berlins eine Gondelbahn ihren Betrieb aufnehmen – die Frage ist, für wie lange

Über die Dächer zur Arbeit oder zum Einkauf? Seilbahnen sind in deutschen Städten meist temporäre Erscheinungen. Das ist offenbar auch im Sinne der Bevölkerung, wie Projekte in Marburg und Wuppertal zeigen.

RICARDO TARLI, BERLIN

In Berlin gibt es keine hohen Berge. Es ist deshalb ungewöhnlich, dass am nordöstlichen Stadtrand Gondeln, wie man sie aus den Alpen kennt, durch die Luft schweben. Die brandneue Seilbahn führt auf den 102 Meter hohen Kienberg im Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Die 1,5 Kilometer lange Seilbahn ist für die Internationale Gartenausstellung (IGA), die in diesem Jahr ihre Tore öffnen wird, gebaut worden. Die Seilbahn wird nicht nur eine Besucherattraktion sein. Sie soll auch gehbehinderten Menschen einen Besuch des 100 Hektaren grossen Ausstellungsgeländes ermöglichen. Mit der Eröffnung der IGA im April wird die Gondelbahn ihren regulären Betrieb aufnehmen.

Rheinland von oben

Die IGA-Seilbahn ist nur eines von mehreren Seilbahn-Projekten in urbaner Umgebung: In mehreren deutschen Städten sind Gondelbahnen als Alternative für Bus- oder Strassenbahnverbindungen, die an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, im Gespräch (siehe Zweittext). Für die Befürworter von Luftseilbahnen liegen die Vorteile auf der Hand: «Die Transportkapazität von Seilbahnen ist im Vergleich zum Bus relativ gross», sagt Heiner Monheim. «Die Betriebskosten dagegen sind niedrig, weil der Personalaufwand bei einer vollautomatischen Seilbahn gering ist.» Monheim ist Co-Autor des Planungshandbuchs «Urbane Seilbahnen», das vom Voralberger Seilbahnersteller Doppelmayer mitfinanziert wurde. Der emeritierte Professor für Angewandte Geografie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier hat sich einen Namen als Experte für dieses im städtischen Raum ungewohnte Verkehrsmittel gemacht. «Eine Seilbahn ist ein sehr umweltfreundliches und leistungsfähiges Verkehrsmittel», sagt Monheim, der als stellvertretender Geschäftsführer eines Raum- und Verkehrsplanungsbüros tätig ist. Lärmbelastung und Schadstoffausstoss seien minimal, und dank der relativ kurzen Bauzeit können Seilbahn-Projekte schnell realisiert werden. Die Baukosten seien in der Regel deutlich geringer als beispielsweise bei Strassenbahnen.

Die bekanntesten Seilbahnstrecken, die in deutschen Städten in Betrieb sind, befinden sich im Rheinland: In Koblenz führt seit der Bundesgartenschau (Buga) 2011 eine Seilbahn über den Rhein und 112 Meter hoch zur Festung Ehrenbreitstein. Mit 18 Kabinen, die je Platz für 35 Passagiere bieten, ist sie derzeit die leistungsfähigste Seilbahn in Europa. Deutlich älter und kleiner ist die Rheinseilbahn in Köln, die zur Buga 1957 errichtet wurde und die Rheinufer verbindet. Beide Bahnen werden rein touristisch genutzt. Die Berliner werden nun bald in luftiger Höhe über das Wuhletal, den Kienberg und die Gärten der Welt schweben und einen Blick auf die Stadtlandschaft geniessen können. Für die 1,5 Kilometer lange Strecke zwischen der U-Bahn-Station Kienberg (die bis zum Fahrplanwechsel im Dezember noch «Neue Grottkauer Strasse» hiess) und dem Blumberger Damm benötigt die Bahn fünf Minuten. Nach Angaben des Herstellers können die 64 Kabinen 10 Personen pro Gondel und bis zu 3000 Passagiere in der Stunde befördern.

«Das ist ein Pilotprojekt mit Vorbildcharakter», sagt Heiner Monheim. Die Seilbahn sei an die U-Bahn angebunden und erschliesse auf Dauer ein wichtiges Ausflugsziel. Auch aufseiten der Stadtregierung sind die Erwartungen hoch.



Die meisten städtischen Seilbahnen verschwinden nach ein paar Monaten wieder. Das Berliner Projekt (Bild) soll es mindestens drei Jahre in Betrieb sein.

DOMINIK BUTZMANN

Die Seilbahn sei ein Glücksfall, heisst es dazu bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Von einem «touristischen Highlight» ist sogar die Rede, das den Bezirk Marzahn-Hellersdorf, an dem das Klischee vom tristen Plattenbau-Berlin klebt, in ein neues Licht rücken werde.

Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller preist die Seilbahn als eine spektakuläre Attraktion und ein modernes, umweltfreundliches und leichtes Verkehrsmittel an. Er hofft, dass die erwarteten 2 Millionen Besucherinnen und Besucher der Gartenausstellung die Stadt mit dem Blick aus der Seilbahn heraus als «grüne europäische Metropole» wahrnehmen werden.

Entwicklungsland Deutschland

Investor und Betreiber der Seilbahn ist das Südtiroler Unternehmen Leitner, das sich das Vorzeigeprojekt rund 14 Millionen Euro kosten lässt. Öffentliche Mittel werden dafür nicht verwendet. Wie lange die Bahn nach der Gartenausstellung, die ein halbes Jahr dauern wird, in Betrieb sein wird, ist ungewiss. Leitner hat sich für eine dreijährige Betriebszeit nach der IGA verpflichtet, mit

der Option auf Verlängerung. Obwohl Seilbahnen in deutschen Städten immer mehr Anhänger finden, hält Monheim es doch für übertrieben, von einem Boom zu sprechen. Deutschland sei diesbezüglich ein Entwicklungsland. Im Ausland gebe es viel mehr und spektakulärere Projekte, so zum Beispiel in Südamerika, wo Seilbahnen in einigen Grossstädten wie Caracas mittlerweile zum Stadtbild gehören. Auch in Ankara, Lissabon oder London sind Seilbahnen im Einsatz. Die Luftseilbahnen werden von der Bevölkerung dort gut akzeptiert und sind zu einem wichtigen Verkehrsmittel geworden, weiss Monheim. Er kennt auch mehrere Gründe, weshalb in Deutschland die Vorbehalte gegenüber Seilbahnen noch immer gross sind. «Die meisten Planer und Verwaltungen assoziieren Seilbahnen ausschliesslich mit Alpen und Skifahren.» Die wenigen Seilbahnen, die in deutschen Städten gebaut worden waren, waren nur befristet in Betrieb, wie zum Beispiel für die Expo 2000 in Hannover oder für die Bundesgartenschau in München und Rostock. «Daher kann man sich hierzu kaum richtig vorstellen, wie Seilbahnen als Teil des normalen öffentlichen Verkehrs funktionieren können.»

sagt Monheim. Kenntnisse über Seilbahnen, Seilbahntechnik sowie ihre Anwendungsmöglichkeiten werden laut Monheim an den Hochschulen zudem nicht vermittelt. Planern und Technikern mangle es deshalb an Grundwissen. Die Hersteller sieht er in der Pflicht, neue, innovative Lösungen zu entwickeln, denn Seilbahnen müssten schon einmal «um die Ecke» fahren können. Ihr Potenzial könne die Seilbahn erst dann ausschöpfen, wenn sie in die bestehenden Netze des öffentlichen Personennahverkehrs integriert werde. Er gibt aber auch zu bedenken: «Die Seilbahn ist jedoch kein Alleskönner.» Die Anzahl der Haltestellen ist aus technischen und auch aus finanziellen Gründen begrenzt. Anwohner könnten sich von den Gondeln, die über ihr Haus schweben, gestört fühlen. Deshalb sollte die Strecke so geplant werden, dass sie eher entlang von Strassen und über Gewerbe- statt Wohngebiete führe.

Angst um die Privatsphäre

In Wuppertal und Marburg sind solche Bedenken mit ein Grund, weshalb Bürger gegen die Seilbahn-Projekte Sturm laufen. In Marburg ist seit Jahren eine

Seilbahntrasse, die von der Innenstadt zur Universität und zum Klinikum auf den Lahnbergen führen soll, im Gespräch. Gegen das Projekt hat sich eine Bürgerinitiative formiert. Die Bahn sei ein unzumutbarer Eingriff in das Stadtbild und würde das Landschaftsschutzgebiet, durch das die Trasse führen würde, gefährden, argumentieren sie. Durch Einblicke in Wohnungen und Gärten befürchte die Anwohner eine Beeinträchtigung ihrer Privatsphäre. Das Projekt ist nun vorerst vom Tisch.

Das Projekt in Wuppertal sieht eine Seilbahnverbindung zwischen Hauptbahnhof, Universität und den Stadtteilen auf den Südhöhen vor. Angesichts der anspruchsvollen Topografie Wuppertals sei eine Seilbahn dafür gut geeignet, lautet ein zentrales Argument der Befürworter. Weil die 2,8 Kilometer lange Trasse teilweise über Privatgrundstücke führen würde, gibt es allerdings auch hier Widerstand. Marc Gennat, Vorstandsmitglied im Verein «Seilbahnfrees Wuppertal», will aber die Betroffenheit von Anliegern nicht in den Vordergrund stellen. «Wir wollen mit Argumenten überzeugen», sagt er. Die Seilbahn lasse sich nicht sinnvoll in das Nahverkehrssystem integrieren.

Er ist überzeugt, dass sich die Seilbahn, die 50 Millionen Euro kosten würde, nur zulasten der bestehenden Busverbindungen finanzieren lässt. Andere Stadtteile würden abgehängt werden oder müssten deutlich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Die Fahrzeit könne, im Vergleich zu Bussen, kaum verringert werden. Den Aussagen von Experten, dass die Seilbahn umweltfreundlicher sei als andere Verkehrsmittel, zweifelt der Professor für Automatisierungstechnik an: «Die Seilbahn weist eine deutlich schlechtere Energiebilanz auf, als die Befürworter behaupten.» Gemäss seinen Berechnungen ist der Ausstoss an klimaschädlichem Kohlendioxid pro Person und Kilometer um «ein Vielfaches» höher als beim Bus, weil die Seilbahn bei den geringen prognostizierten Fahrgastzahlen sehr schwach ausgelastet wäre.

Das Projekt in Wuppertal soll, trotz heftigem Widerstand, weiterverfolgt werden. Das ist das Ergebnis eines Bürgerbeteiligungsverfahrens, das mit einem Votum für das Projekt endete.

Über den Fluss und auf den Berg

tar. In mehreren deutschen Städten wird derzeit über den Bau von Luftseilbahnen diskutiert, dies vor dem Hintergrund wachsender Pendlerströme und verstopfter Strassen. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar gab im Frühjahr des vergangenen Jahres eine erste Prüfung einer Gondelbahn, die Mannheim und Ludwigshafen verbinden soll, in Auftrag. Die Studie sieht dafür durchaus Potenzial und kommt zu dem Schluss, dass eine Seilbahn über den Rhein, unter bestimmten Voraussetzungen, eine sinnvolle Ergänzung für den öffentlichen Nahverkehr sein kann. Es sind jedoch noch viele Fragen offen, unter anderem was die Kosten und die technische Machbarkeit betrifft. Im Gespräch ist auch die Idee einer Seilbahn, die nicht nur Personen, sondern auch Container über den Rhein transportiert.

Im Oktober sind in Bonn die Zwischenergebnisse zur Machbarkeitsstudie

für eine Seilbahn auf den Venusberg vorgestellt worden. Die Bahn soll vom Uniklinikum auf dem Venusberg ins Regierungsviertel führen, um den Strassenverkehr zu entlasten. Die Bonnerinnen und Bonner können sich im Rahmen eines sogenannten Bürgerdialogs an der Projektplanung beteiligen.

In Hannover ist der Bau einer Seilbahn hingegen vorerst vom Tisch. Von den Grünen stammte die Idee, das Neubaugebiet Wasserstadt Limmer mit einer Seilbahn an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Dieser Vorschlag fand im zuständigen Bezirksrat keine Mehrheit. In Wuppertal und Marburg regte sich in der Bevölkerung teilweise heftiger Widerstand gegen den Bau von Seilbahnen (siehe Haupttext).

Auf grössere Akzeptanz stösst dagegen das Seilbahn-Projekt in Düsseldorf. Die Parteien im Stadtteilbezirk 7

(Gerresheim) haben sich laut «Rheinischer Post» geschlossen für eine erneute Prüfung einer Seilbahn zur Anbindung der Bergischen Kaserne an die Innenstadt ausgesprochen – dies, nachdem Gutachter zum Schluss gekommen waren, dass sich eine Seilbahn nicht eignen würde. Auf dem ehemaligen Militärgelände soll ein Wohnquartier entstehen. Mit einer Seilbahn, die die CDU ins Spiel gebracht hatte, soll das Wohngebiet am nordöstlichen Stadtrand besser mit dem öffentlichen Nahverkehr verbunden werden.

In Kiel ist seit ein paar Jahren eine Seilbahn im Gespräch, um die Fachhochschule, die am Ostufer liegt, besser mit dem Westufer zu verbinden. Nach einer ersten Machbarkeitsstudie der Fachhochschule wäre der Bau einer Seilbahnstrecke über die Förde technisch möglich.