

Volksfreund Trier, 13.11.2019

Interview :

Experte: „Seilbahnen werden sich etablieren“ - Auch in Trier?



Foto: Roland Morgen

In

In Koblenz verbindet seit Juni 2010 eine Seilbahn das Deutsche Eck mit dem Festungsgelände Ehrenbreitstein.

Foto: Roland Morgen

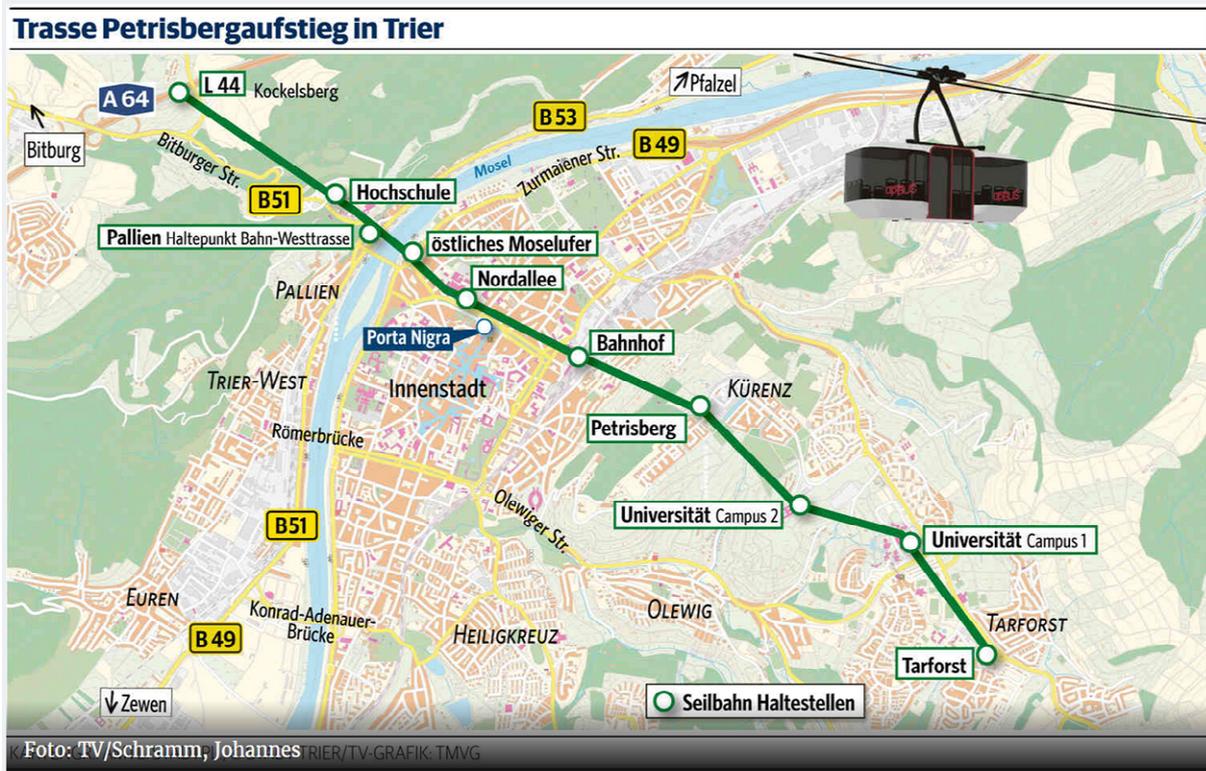
Trier Verkehrsmittel der Zukunft? Im Trierer Rathaus sind die Planungen für eine schnelle ÖPNV-Trasse zwischen Tarforst und der Hochschule wieder aufgenommen worden. Geprüft wird auch die Möglichkeit einer Kabinenbahn.

Von [Christiane Wolff](#)

Christoph von Nell ist Experte für urbane Seilbahnkonzepte. Der TV hat mit ihm über die Realisierungschance in seiner Heimatstadt gesprochen.

Zur Person

Christoph von Nell ist gebürtiger Trierer und hat an der renommierten Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen Bauingenieurswesen studiert mit Vertiefung Verkehrswesen/Raumplanung. An der Fernuni Hagen hat der 55-Jährige zusätzlich ein wirtschaftswissenschaftliches Aufbaustudium absolviert. Von Nell ist bei dem großen Düsseldorfer Beratungsbüro Spiekermann Bereichsleiter für Verkehrsplanung. Der Trierer hat unter anderem für die Stadt Wuppertal eine Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn erstellt.



Großprojekt : Eine Seilbahn gegen den Trierer Verkehrsinfarkt

Herr von Nell, Sie stammen aus Trier und kennen die Gegebenheiten: Die großen Höhenunterschiede, die ständig verstopfte Bitburger Straße, die überlasteten Straßen durch Olewig und das Aveler Tal. Wäre eine Seilbahn die Rettung?

Christoph von Nell: Ein großer Vorteil von Seilbahnen ist, dass sie keinen durchgängigen Fahrweg auf der Erde benötigt und auch keinen Tunnel und keine Brücken. Sie schwebt über Freiflächen und Häusern, benötigt nur an einigen Stellen Stützen und kann große Höhenunterschiede leicht überwinden. Grundsätzlich ist die Konstellation in Trier daher durchaus sehr geeignet für das System Seilbahn – vor allem, weil es ja auch gar keine durchgängige, direkte Straßenverbindung zwischen der Tarforster Höhe und dem Hauptbahnhof gibt, der Trasse also, die der Petrisbergaufstieg bedienen soll.

Der so genannte Petrisbergaufstieg könnte eine schnelle, direkte Verbindung zwischen dem Einkaufszentrum auf der Tarforster Höhe und der Hochschule Schneidershof beziehungsweise der A 64 schaffen. *Foto: TV/Schramm, Johannes*

Als in Trier vor etwa zehn Jahren schon mal über eine urbane Seilbahn nachgedacht wurde, war eins der Probleme die Porta Nigra, an der die Bahn aus Denkmalschutzgründen offenbar nicht hätte vorbeigeführt werden dürfen. Haben Sie Erfahrung mit ähnlichen Problemen?

Von Nell: Wertvolle Bauwerke bedürfen immer einer besonderen Aufmerksamkeit und müssen mit Neuem in Einklang gebracht werden. Das gilt auch für eine Seilbahn und für andere Städte mit historischen Innenstädten. Mit einem hohen architektonischen Gestaltungsanspruch ist das durchaus verträglich realisierbar.

Urbane Seilbahnen werden von vielen als Phantastereien abgetan. Wie schätzen Sie die Erfolgsaussichten als ÖPNV-Verkehrsmittel der Zukunft ein?

Von Nell: Sehr hoch! An der richtigen Stelle sind Seilbahnen hervorragend geeignet – etwa um zwei so stark frequentierte Punkte mit topografischem Hindernis wie die Universität und den Trierer Hauptbahnhof schnell und direkt miteinander zu verbinden. Ich gehe daher fest davon aus, dass Seilbahnen sich in Zukunft im ÖPNV etablieren werden.

Was sind die größten Hindernisse, die beim Bau einer ÖPNV-Seilbahn überwunden werden müssen?

Von Nell: Da es in ganz Deutschland noch keine wirkliche ÖPNV-Seilbahn gibt, die durch bebauten Gebiet führt, fehlt es an Anschauungsmöglichkeiten. Das macht viele Leute skeptisch. Sie haben Angst davor, dass eine Seilbahn über ihren Köpfen schwebt. Oder dass Fahrgäste aus den Kabinen in die Vorgärten gucken könnten. An solchen Dingen ist in Wuppertal der geplante Bau einer Seilbahn gescheitert – die Anwohner haben sich bei einer Bürgerbefragung mehrheitlich dagegen ausgesprochen. Dabei ist eine Seilbahn nicht nur ein sehr sicheres Verkehrsmittel, sie ist auch nahezu geräuschlos. Und die Scheiben kann man tönen oder so verbauen, dass Einblicke auf Privatgelände nicht möglich sind. Eine Ideologisierung à la Seilbahnen sind Luftschlösser, ist daher überhaupt nicht angemessen.

Carola Schrage hat in Trier studiert und wohnt seit fünf Jahren in Südtirol. Von Oberbozen, das 1000 Höhenmeter oberhalb von Bozen liegt, pendelt sie täglich per Seilbahn zu ihrer Arbeit in die Innenstadt. Die von der Firma Leitner gebaute Rittner-Bahn hat 2009 die bis dahin verkehrende Schmalspurbahn im ÖPNV-Netz ersetzt. „Nicht nur viele Pendler, auch Schüler nutzen die Seilbahn“, berichtet Schrage (41). Alle vier Minuten fährt eine Kabine los. „Bis in die Bozener Innenstadt dauert es 12 Minuten“, berichtet die Uni-Dozentin. Mit dem Auto benötigt man inklusive Parkplatzsuche rund 45 Minuten. Einmal im Monat wird die Bahn technisch überprüft und dafür zwei Stunden stillgelegt. Einmal jährlich finden zweiwöchige Wartungsarbeiten statt. In diesen Zeiten verkehren Ersatzbusse. „Ich liebe die Rittner-Bahn – ohne diese komfortable, schnelle ÖPNV-Möglichkeit wäre ich nicht nach Oberbozen gezogen“, sagt Schrage.

Können Sie auch etwas zu Bauzeit und Kosten sagen?

Von Nell: Konkret natürlich nicht. Aber wenn der Petrisbergaufstieg als direkte, schnelle Verbindung von der Tarforster Höhe bis zur Autobahn A 64 tatsächlich realisiert werden soll, wäre dafür in jedem Fall eine neue Trasse notwendig. Für einen Spurbus müsste dafür eine durchgängige, spezielle Konstruktion auf der Erde gebaut werden. Das würde viel Platz benötigen und große Flächen, die die Stadt dazu wahrscheinlich erst noch ankaufen müsste. Dazu käme, dass auch ein Spurbus die Steigung vom Hauptbahnhof zum Petrisberg nicht direkt bewältigen könnte, sondern wohl Serpentinaen notwendig wären. Bei einer Seilbahn müssten nur wenige Masten und Haltestationen gebaut werden. Auch die direkte Steigung wäre kein Problem.

Ein Bus-System wäre außerdem auf eine Brücke über die Mosel angewiesen. Aber die Kaiser-Wilhelm-Brücke ist ja auch oft überlastet – eine schnelle ÖPNV-Verbindung zur Hochschule und vielleicht auch weiter zur Autobahn würde dadurch ausgebremst. Ein neue Brücke würde die Kosten allerdings so massiv explodieren lassen, dass das Projekt gar nicht weiter verfolgt werden könnte.

Sie haben die Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn in Wuppertal erstellt. Zurzeit begleiten Sie ähnliche Studien in Bonn und für Nürnberg. Auch München, Stuttgart und Bochum denken über Seilbahnen nach. Hat Trier da überhaupt noch die Chance, für eine Seilbahn als Pilotprojekt hohe öffentliche Zuschüsse zu bekommen?

Von Nell: Ja, durchaus! Die anderen Städte haben schließlich auch alle noch einen weiten Weg vor sich.

Das Interview führte Christiane Wolff

Köln, Stuttgart, München, Marburg, Bonn, Bochum denken über ÖPNV-Seilbahnen nach. Nicht ohne Grund: Seilbahnen sind laut Experten günstiger und schneller zu bauen als andere Trassen. Die Non-plus-ultra-Lösung für alle Trierer Verkehrsprobleme ist damit sicherlich noch nicht gefunden. Die Sache als Phantasterei abzutun, wäre allerdings fahrlässig. Ja, die Finanzierung ist ungeklärt. Aber ließe man das Totschlagargument gelten, dass für so große Projekte eh kein Geld da ist, könnte man den Laden gleich dicht machen. Denn ohne kühne Konzepte, wird sich der Trierer Verkehrsinfarkt nie heilen lassen. Und die Vorzeichen für eine öffentliche Finanzierung moderner, umweltschonender Verkehrsprojekte waren selten so gut wie heute. → c.wolff@volksfreund.de

Stadtrat beauftragt Konzept für neue Trasse

Der Trierer Stadtrat hat bei seiner Sitzung am Dienstag mit großer Mehrheit beschlossen, die Planungen für den so genannten Petrisbergaufstieg wieder aufzunehmen (44 Ja-Stimmen von Grünen (15), CDU (12), SPD (11), Linke (3) und FDP (3), 7 Nein-Stimmen von AfD (4), UBT (2) und Freie Wähler (1), 2 Enthaltungen (UBT, Stadtvorstand). Bis Mitte 2020 soll die Verwaltung ein Konzept für die Umsetzung der Trasse, die vom Tarfoster Einkaufszentrum über Universität, Petrisberg, Hauptbahnhof, Pallien bis zur Hochschule führen soll, entwickeln. Ob Seilbahn, Bus oder Spurbus hat der Rat dabei nicht vorgegeben. Im Prüfauftrag an Baudezernent Andreas Ludwig heißt es allerdings, dass das vom Trierer Hochschulprofessor Jan-Christoph Otten vorgestellte Seilbahn-Projekt (der TV berichtete) inklusive der Möglichkeit, die Kabinen am Hauptbahnhof vom Seilsystem abzukoppeln und per selbstfahrendem Untersatz bis zur Seilbahnstation am östlichen Moselufer zu transportieren, „vergleichend“ mit anderen Verkehrsmitteln bewertet werden soll.

Rainer Lehnart von der SPD, die die Wiederaufnahme der Planungen für einen Petrisbergaufstieg initiiert hatte, erklärte, dass an der Notwendigkeit einer schnellen und direkten Verbindung vom Petrisberg in die City sich seit den ersten Planungen der Trasse nichts verändert habe. Aufgrund neuer Rahmenbedingungen, Technik und Fördermöglichkeiten gebe es nun eine neue „Chance der Realisierung“, die genutzt werden müsse. CDU-Sprecher Thomas Albrecht sagte, dass es richtig sei, für eine Verbesserung des ÖPNV in Trier auch „Querdenken“ zuzulassen. Michael Frisch (AfD) betonte, dass ohne eine realistische Chance auf Realisierung ein Prüfauftrag nicht sinnvoll sei. „Ein so tief gehender Prüfauftrag kostet die Verwaltung viel Geld und blockiert Arbeitskräfte“, sagte Frisch.

Auch die UBT hat Bedenken: „Bevor Hoffnung aufkommt und Geld und Zeit investiert werden, sollten wir abklären, ob für ein solches Projekt von Land, Bund oder auch der EU überhaupt Geld zu bekommen ist“, sagte Christiane Probst.

Thorsten Kretzer von den Grünen erklärte: „Nachdem Dezernent Ludwig uns zugesichert hat, dass Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit mit geprüft werden, können wir uns dem Antrag anschließen.“ Auch Linke und FDP befürworteten die ergebnisoffene Prüfung, wie und mit welchem Verkehrsmittel der Petrisbergaufstieg umgesetzt werden könnte.