

Seilbahnen

Dem Stau entschweben

Seilbahnen können verstopfte Innenstädte entlasten – und sind sogar billiger als Bus und Bahn. Ingenieure planen schon neue Strecken in Bonn und München. Doch am Boden regt sich Protest.

Von **Dirk Asendorpf**

15. Juli 2020, 16:59 Uhr / Editiert am 22. Juli 2020, 6:28 Uhr / DIE ZEIT Nr. 30/2020, 16. Juli 2020 / 278 Kommentare / 

AUS DER ZEIT NR. 30/2020



Das größte urbane Seilbahnnetz der Welt hat La Paz in Bolivien. © Juan Karita/AP Photo/picture alliance

Es sind gerade mal vier Kilometer Luftlinie. Aber wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Bonner Schießbergweg über den Rhein zur Uni-Klinik auf dem Venusberg will, braucht dafür eine knappe Stunde. Halb so lange dauert es im Auto oder mit dem Fahrrad. Nur steht man mit dem Pkw meist im Stau, und Radler müssen auf der steilen Bergstraße 120 Höhenmeter überwinden. Schneller und bequemer wäre die Fahrt in der Gondel einer Seilbahn, inklusive Panoramablick auf den Fluss und die Stadt.

Kaum länger als die Luftlinie müsste eine Seilbahntrasse sein. Und wo sie am besten verlaufen sollte, zeigt eine Machbarkeitsstudie, die schon seit drei Jahren existiert. Auch andere Städte von München über Berlin bis Stuttgart erwägen, ihren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Seilbahnen zu ergänzen. Nirgendwo allerdings ist der Plan so konkret wie in der ehemaligen

Bundeshauptstadt. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist in Arbeit, vor einem Baubeginn müssen die Bonner allerdings noch bürokratische Hürden überwinden.

Bisher gibt es Seilbahnen in Deutschland nur für den Tourismus, vor allem in den Bergen. Erst Anfang 2020 wurden sie per Gesetzesänderung zum förderungsfähigen Teil des ÖPNV erklärt. Aber nur wenn Seilbahnen im direkten Vergleich gut abschneiden gegenüber Bus, Tram, U- oder S-Bahn, kann ein Bundesland sie mitfinanzieren. Die konkreten Kriterien für so eine Abwägung fehlen allerdings noch.

Andere Weltregionen sind da weiter. Das größte urbane Seilbahnnetz überzieht Boliviens Regierungssitz La Paz [<https://www.zeit.de/mobilitaet/2014-10/seilbahn-bolivien-nahverkehr>]. In zehn Linien mit einer Gesamtlänge von 30 Kilometern können pro Stunde 50.000 Menschen die steilen Hänge der Andenmetropole hinauf- und hinabschweben. Auch andere südamerikanische Städte und die türkische Hauptstadt Ankara bekämpfen den Dauerstau auf ihren Straßen mit Seilbahnen. In der EU ist das französische Brest Vorreiter. Seit 2015 verbindet dort eine Seilbahn zwei Stadtteile über den Militärhafen hinweg. Schon im ersten Betriebsjahr zählte man über eine halbe Million Fahrgäste.

Niemand lässt sich gern von oben in den Garten und auf den Balkon gucken



Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 30/2020. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen. [<https://premium.zeit.de/abo/diezeit/2020/30>]

"Seilbahnen sind die schnellste Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV", sagt Heiner Monheim. Der Verkehrswissenschaftler beschäftigt sich seit drei Jahrzehnten mit dem Thema. Weil keine Schienen verlegt werden müssen, ist die Bauzeit wesentlich kürzer als bei Tram, S- oder U-Bahn. In Brest waren es nur vier Monate. Bei gleicher Kapazität sind Seilbahnen sowohl im Bau als auch im Betrieb deutlich billiger als Bus oder Bahn. Niemand muss an den Haltestellen warten, nach spätestens 30 Sekunden kommt die nächste Gondel. Die Fahrt ist

zudem leise und verbraucht wenig Energie. Und weil Seilbahnen nicht in Verkehrsunfälle verwickelt werden, sind sie – auch wenn manchem schwindelig werden könnte – die sichersten Verkehrsmittel.

"Seilbahnen sind aber keine Alleskönner", warnt Monheim, "ihren vielen Vorteilen stehen auch Nachteile gegenüber." Dazu gehört etwa die Geschwindigkeit. Auf Strecken von mehr als sieben Kilometer Länge sind Bus oder Bahn in den meisten Fällen schneller als Gondeln. Denn die sind aus

Sicherheitsgründen auf geraden Strecken nur mit maximal 25 Stundenkilometern unterwegs. Ihre Endhaltestellen brauchen auch vergleichsweise viel Platz, und es sind weniger Zwischenstopps möglich. "Besonders konflikträchtig ist die Trassenführung", sagt Monheim. Wenn die Seilbahn über Verkehrsflächen oder Gewerbegebieten schweben sollte, sei das meist unproblematisch. Sobald aber Privatgrundstücke überspannt werden müssten, drohe Widerstand.

Juristische Auseinandersetzung kann sich über viele Jahre hinziehen

Einige Städte haben das schon erlebt. Kaum dass die ersten Pläne publik wurden, entstanden Bürgerinitiativen dagegen. Schließlich will sich niemand gerne von oben in den Garten oder auf den Balkon gucken lassen. Der Schatten, den die Kabinen werfen, kann ebenfalls stören. In Hamburg und Wuppertal sind Seilbahnprojekte an Volksabstimmungen gescheitert [<https://blog.zeit.de/hamburg/hamburg-mitte-sagt-nein-zur-seilbahn/>].

Der Bus gondelt an staugeplagten Straßen einfach als Seilbahn weiter

Auch in Bonn hat sich eine Bürgerinitiative formiert. Tatsächlich kommt keine der bisher angepeilten Trassen ohne das Überschweben von Privatgrundstücken aus. Und das ist rechtlich nur zulässig, wenn die Eigentümer zustimmen – oder enteignet werden. Weil es bisher keine einschlägigen Urteile gibt, könne sich eine juristische Auseinandersetzung über viele Jahre hinziehen, warnt die von der Stadt in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie.

München plant seine Seilbahnstrecke deshalb direkt über dem Frankfurter Ring. Anders als der Name vermuten lässt, ist die vierspurige Straße in Schwabing fast gerade, das erleichtert die Positionierung der Masten auf dem Mittelstreifen. (Zwar gibt es eine Technik, mit der Seilbahnen sogar um Kurven fahren können, die nötigen Ablenk-Bauwerke verursachen aber zusätzliche Kosten und brauchen Platz.)

Sinnvoll ergänzen können urbane Seilbahnen den ÖPNV nur, wenn das Umsteigen zu anderen Verkehrsmitteln reibungslos funktioniert. Eine überraschende Lösung dafür kommt aus Aachen. Der sogenannte upBus, den Ingenieure an der RWTH entworfen haben, kombiniert die Vorteile von Seilbahn und selbstfahrendem Elektrobus. Anstatt umzusteigen, können die Fahrgäste einfach sitzen bleiben. Vor chronisch verstopften Straßenabschnitten wird dann die Kabine automatisch vom Fahrgestell abgehoben und schwebt von dort als Gondel am Seil durch die Luft. Am Ende der Seilbahnstrecke

wartet ein neues Fahrgestell, mit dem es auf der Straße weitergeht. Ein Prototyp existiert bereits, einen ersten Praxistest möchten die Ingenieure demnächst starten, in der Innenstadt von Essen.