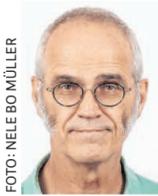


SEILBAHN-PLÄNE: WAS SAGEN EXPERTEN UND WELCHE ERFAHRUNGEN WERDEN ANDERSWO GEMACHT?

„Das ist eine echte Chance für Bremen“



Carsten-W. Müller ist Professor im Ruhestand und lehrte von 2001 bis 2023 an der Hochschule Bremen im Bereich Bauingenieurwesen des Verkehrswesen. Dort hat er sich mit dem Bau von Straßen-, Schienen- und Luftverkehrsinfrastruktur beschäftigt.

Herr Professor Müller, eine Seilbahn von Gröpelingen bis zur Überseestadt und womöglich sogar zum Neustädter Hafen, das klingt doch erst mal nach einem Aprilscherz.

Carsten-W. Müller: Ich kann diese Reaktion verstehen. Mir ist es nicht anders ergangen, bevor meine Studenten und ich vor sieben Jahren angefangen haben, uns ernsthaft mit dem Thema zu beschäftigen.

Warum tun wir uns so schwer mit der Idee, Seilbahnen als eine Möglichkeit zu verstehen, um in der Stadt von A nach B zu kommen?

Der Mensch baut seit dem Altertum Brücken. Deswegen hat sich der Gedanke festgesetzt, dass Hindernisse nur per Brücke zu überwinden sind – und mit nichts anderem. Wer nur an Mobilität auf der Oberfläche denkt, wer nur zu Fuß, wer nur Fahrrad, nur Straßenbahn, Auto und Bus als Lösung für unsere Mobilitätsprobleme denken kann, der wird mit der heutigen modernen Infrastruktur irgendwann nicht weiterkommen. Dieser Zeitpunkt scheint für Bremens Brücken ja gerade näher zu rücken. Auf die Bremer kommen Jahre des Stresses zu. Eine Seilbahn könnte in die Lücken springen.

Was haben Sie gedacht, als die CDU die Idee einer Seilbahn für Bremen, die ja gar nicht so neu ist, jetzt wieder auf die Tagesordnung gesetzt hat?

Das Thema Seilbahn finde ich gut und richtig. Es sollte jetzt von der politischen in die faktenbasierte Betrachtung überführt werden. Wir stehen erst am Anfang einer Diskussionsschiene, aber an einer sehr wichtigen Weiche: Ich empfehle, die Vor- und Nachteile einer Seilbahnlösung in Ruhe abzuwägen. Ganz wichtig ist dabei, von Beginn an die Bürger mitzunehmen. Sie sollen die Bahn später nutzen. In ihrem Stadtteil werden die Stationen stehen.

Mangelt es uns vielleicht auch an Mut und Fantasie, Dinge mal anders zu denken?

In vielen Köpfen sind Seilbahnen mit Vorurteilen nur so zugestopft: „Das ist nur was für die Berge“ oder „Da sitze ich ja nur auf einer dünnen Bank und schwebe in schwindelerregender Höhe“ oder „Die Kabinen sind doch viel zu klein“. Fake News! Urbane Seilbahnen sind anders.

Wie denn?

Sie sind Transportmittel für viele und vieles. Die Kabinen können, je nach Seilbahnsystem, so groß sein, dass mehr als zwei Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder hineinpassen und trotzdem Raum für Sitzplätze ist. Seilbahnen können Nahverkehr. Sie sind zusätzliche Mobilitätsproblemlöser in einer bewegten Gesellschaft.

Über welche Größenordnung reden wir?

Es gibt Systeme, die bis zu 5000 Menschen pro Stunde und Richtung plus Fahrräder und Rollstühle befördern können.

Welche Vorteile hat eine Seilbahn aus Ihrer Sicht gegenüber Bussen und Straßenbahnen?



Mi Teleférico, „meine Seilbahn“, heißt es im bolivianischen La Paz. Mit über 30 Kilometern Länge, zehn Linien und rund 1400 Gondeln hat die Stadt das längste innerstädtische Seilbahnnetz der Welt. FOTO: GEORG ISMAR

Wichtig ist vorab die Feststellung: Urbane Seilbahnen können nicht alle anderen Nahverkehrssysteme ersetzen, sollen sie auch gar nicht. Sie sollen den ÖPNV ergänzen und entlasten. Und da kommen einige Pluspunkte zugunsten der Seilbahn zusammen.

Zum Beispiel?

Es sind nicht die weiten Strecken und hohen Geschwindigkeiten, die die Stärken der urbanen Seilbahn ausmachen. Es ist vielmehr die Stetigkeit und Zuverlässigkeit, mit der es vorangeht. Die Fahrt selbst ist sehr leise, der Antrieb ist mit nachhaltig gewonnenem Strom möglich. Sie brauchen keine Fahrpläne, weil die nächste Kabine im Minutentakt folgen kann oder so wie in Sichtweite ist. Eine Seilbahn kann aber auch im Warenverkehr eingesetzt werden, etwa im Bereich der Mikrologistik, also der kleinräumigen Verteilung von Waren zum Beispiel mit Lastenrädern und Kleincontainern. Und: Sie schwebt über den Staus.

Vorher muss eine Seilbahn aber erst einmal gebaut werden. Wir haben schon Straßen, Schienen, Rad- und Gehwege, der städtische Raum ist endlich. Und jetzt sollen auch noch Seilbahnen dazukommen?

Die Infrastruktur am Boden wird nur punktuell benötigt, nämlich nur dort, wo die Stützen stehen. Stehen

die Stützen erst mal, muss für den Weiterbau nicht der ganze Stadtteil stillgelegt oder blockiert werden. Der Aufbau einer Seilbahn geht deutlich schneller als alles, was auf der Oberfläche stattfinden muss, also Schienen zu verlegen oder Straßen zu bauen.

Welche Rolle spielt der touristische Aspekt bei der Entscheidung pro Seilbahn?

Die Aussicht während der Fahrt ist grundsätzlich ein Erlebnis und im wahrsten Sinne abgehoben. Wenn man das als Berufspendler jeden Tag macht, verfliegt der Reiz vielleicht irgendwann. Aber ich bin mir sehr sicher, dass eine Fahrt mit der Seilbahn auch Gäste anlocken wird, die das einfach mal ausprobieren möchten. Das wird nicht in Richtung Disneyland-Attraktion gehen, aber wir wissen um die Akzeptanz, die diese Bahnen sehr schnell gewonnen haben zum Beispiel aus Koblenz, wo die Seilbahn 2011 Teil der Bundesgartenschau war oder aus Berlin, wo sie 2017 zur Internationalen Gartenausstellung entstanden ist. Die Bahnen wurden für den Dauerbetrieb ertüchtigt, unter anderem weil die Menschen vor Ort öffentlich den Weiterbetrieb gefordert haben.

Und wie sieht es mit den Kosten und der Finanzierung einer Seilbahn aus?

Seilbahnen sind nicht so teuer wie Straßenbahnen. Es gibt eine Untersuchung von PricewaterhouseCoopers, die festgestellt hat, dass ein Kilometer urbane Seilbahn, je nach System und den städtebaulichen Voraussetzungen, zwischen 3,5 und 19 Millionen Euro kostet. Für einen Kilometer Straßenbahn sind es elf bis 22 Millionen Euro, für U-Bahnen 45 bis 133 Millionen. Das Potenzial von urbanen Seilbahnen hat inzwischen auch die Bundesregierung erkannt und fördert seit zwei Jahren per Gemeindefinanzierungsgesetz 75 Prozent der förderfähigen Kosten ab einem Investitionsvolumen von 30 Millionen Euro. Das setzt aber eine Integration ins Nahverkehrsticket voraus.

Worauf warten wir dann noch?

Was es jetzt braucht, ist einerseits Mut in der Politik und andererseits auch bei den Menschen. Vorurteilsfreies Denken ist bei neuen Lösungen immer besser, um zu guten Ergebnissen für alle zu kommen. Es wird sich lohnen, die Fakten zu prüfen und das Thema Seilbahn nicht aus dem Bauch heraus abzulehnen, weil es einem zu exotisch erscheint. Meine persönliche Einschätzung ist: Eine urbane Seilbahn ist eine echte Chance für Bremen.

Das Gespräch führte Marc Hagedorn.

Von geplatzen Träumen und realisierten Projekten

VON MARC HAGEDORN

Eine Seilbahn für Bremen? Die Idee gab es schon früher. Im Januar 2019 hatte der damalige Staatsrat Ekkehart Siering Gedankenspiele öffentlich gemacht, den Verkehr in der Überseestadt mit einer Seilbahn über die Weser zu entlasten. Hochschulprofessor Carsten-W. Müller und seine angehenden Bauingenieure hatten daraufhin verschiedene Seilbahnsysteme verglichen, Grundstücke für mögliche Seilbahnstationen lokalisiert und Entwürfe für Gondeln und den Bau von Stationen analysiert. Nach der Bürgerschaftswahl und den daraus

300.000

Fahrgäste nutzen täglich in La Paz eine Linie der „Mi Teleférico“, dem größten städtischen Seilbahnnetz der Welt.

folgenden Umbesetzungen im Wirtschafts- und im Verkehrsressort war das Thema jedoch schnell erledigt. Als ein Grund galten die hohen Kosten, Vorfahrt für die Straßenbahn stattdessen. Das ist der Stand bis heute.

Länger als in Bremen lebte der Traum von einer Seilbahn in München. Nach knapp sechs Jahren der Diskussion und Planung beerdigte der Stadtrat das Projekt Seilbahn im Münchener Norden. Technisch realisierbar, ja, auch

städte- und naturräumlich integrierbar, wie es im Fachjargon heißt, sei eine Verbindung. Aber merkbar neue Fahrgäste in Konkurrenz zur Tram und dem Expressbus würde eine Seilbahn nicht bringen, stellte eine Machbarkeitsstudie fest. Da die Kosten für eine knapp 4,5 Kilometer lange Verbindung überdies auf 433 Millionen Euro geschätzt wurden, entschied sich der Münchener Stadtrat im März 2024 schließlich gegen eine schwebende Schiene „auf Ebene +1“, also in der Luft.

Außer in Skigebieten und als touristische Attraktion hat sich die Seilbahn in Deutschland noch nicht etabliert. In Bonn gibt es aktuell Pläne für eine Seilbahn, die das örtliche ÖPNV-Angebot ergänzen soll. In Wuppertal, bereits Heimat einer Schwebebahn, gab es Pläne, die am Bürgerwillen gescheitert sind. Dort machte die Bürgerinitiative „Seilbahnfreies Wuppertal“ erfolgreich mobil. Die Mehrheit der Wuppertaler ließ sich bei einer Bürgerbefragung nicht vom Nutzen einer Seilbahn überzeugen.

In anderen Teilen der Welt sieht das ganz anders aus. „Mi Teleférico“, meine Seilbahn, heißt das öffentliche Verkehrsangebot im bolivianischen La Paz. In der extrem dicht bebauten und von Canyons durchschnittenen Millionenstadt ist vor knapp elf Jahren der Grundstein zum heute längsten städtischen Seilbahnnetz der Welt gelegt worden. Es war als Antwort gedacht auf von Staus verstopften Straßen und engen Gassen, die für Busse kaum oder nur schwer passierbar waren.

„Mi Teleférico“ befördert heute täglich über 300.000 Fahrgäste auf zehn Linien und 33 Kilometern Streckenlänge. 1400 Gondeln sind im

Einsatz, sie legen zwischen 300 und 350 Meter pro Minute zurück. Für den Bau der ersten Linie brauchte das österreichische Seilbahnunternehmen Doppelmayr weniger als zweieinhalb Jahre. In Kolumbiens Hauptstadt Bogota baute Doppelmayr die TransMiCable innerhalb von drei Jahren.

Schnell gehen soll es von der Planung bis zur Eröffnung auch in Paris. Die Cable C1 verlängert im Süden der Stadt die Metrolinie 8, ist 4,5 Kilometer lang und verbindet vier Gemeinden

über fünf Stationen. Ende des Jahres soll sie in Betrieb gehen. Verschieben wurde dagegen im französischen Grenoble der Bau einer Seilbahn, die ins öffentliche Nahverkehrsnetz eingegliedert werden sollte. Noch fehlt der politische Wille. Die Frist zur Umsetzung des Projekts wurde gerade um zwei Jahre verlängert.

Weiter ist man in Triest. Dort hat die italienische Regierung zu Jahresbeginn 48,7 Millionen Euro zum Bau einer städtischen Seilbahn freigegeben.



Schneller und höher unterwegs: Die neue Seilbahn Cablebús Línea 3 in Mexikostadt bietet beeindruckende Ausblicke und soll jährlich um die zwölf Millionen Passagiere transportieren. FOTO: DPA