

Bundesverkehrsministerium nimmt Seilbahnen für Städte ins Visier



So könnte eine urbane Seilbahn in der Stadt aussehen. ©zatron GmbH

Stuttgart, 12. Januar 2021. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Stuttgarter Planungs- und Beratungsunternehmen Drees & Sommer SE gemeinsam mit der Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI) beauftragt, eine Studie über die „stadt- und verkehrsplanerische Integration urbaner Seilbahnprojekte“ zu erarbeiten. Ergebnis soll ein Leitfaden für die „Realisierung von Seilbahnen als Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)“ sein, der in zwei Jahren vorliegen soll.

„Mit Studie und Leitfaden wollen wir Anreize setzen, eine nachhaltige Mobilität im urbanen Raum zu fördern und das öffentliche Verkehrssystem sinnvoll zu ergänzen“, erklärt der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Steffen Bilger. „Unser Ziel ist, einen nationalen Standard für urbane Seilbahnen in Deutschland zu schaffen, an dem sich Städte und Kommunen orientieren können.“ Denn trotz der „beachtlichen Erfolge und nachweislichen Vorteile“ von Seilbahnen in vielen Metropolen weltweit, gebe es in Deutschland „wenig Erfahrungen mit Seilbahnsystemen im urbanen Bereich“, heißt es in der Leistungsbeschreibung des BMVI.

Die Seilbahnen in den Städten Medellín, La Paz, New York, Portland, Algier, Lissabon, Brest, Bozen, London und Ankara zu untersuchen, ist daher ein Bestandteil der gemeinsamen Studie von Drees & Sommer und des VWI. Im Fokus der Analyse der acht Fallbeispiele stehen jeweils der

Einsatzzweck der Seilbahn, der Planungsprozess, die städtebauliche Integration, die Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV und die Auswirkungen auf den Verkehr. Abgeleitet werden sollen daraus Erkenntnisse für mögliche Seilbahnprojekte in Deutschland.

„Bei der Analyse gilt es natürlich, die teils großen gesellschaftlichen und politischen Unterschiede im Vergleich zu Deutschland einzubeziehen“, erklärt Sebastian Beck, Infrastruktur-Experte bei Drees & Sommer und Projektleiter für die Studie. Er ist überzeugt: „Seilbahnen als Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Nahverkehr werden in Zukunft eine nicht mehr wegzudenkende Option sein, zumal der Verkehr in Städten und Ballungsräumen zunehmend an seine Grenzen stößt.“

Als Transportmittel unschlagbar im Kosten-Nutzen-Vergleich

Sein Kollege Stefan Tritschler vom VWI und stellvertretender Projektleiter der Studie pflichtet ihm bei: „Staus, Luftverschmutzung, Verkehrslärm, Flächeninanspruchnahme und Verkehrsunfälle zwingen uns zur Reduktion bestehender Belastungen. Seilbahnen nutzen den Luftraum weitestgehend unabhängig vom übrigen Verkehr, sind technisch ausgereift und erzeugen vor Ort kaum Emissionen. Vor allem aber sind sie leise, sicher, leistungsfähig und vergleichsweise kurzfristig realisierbar.“

Noch wenig Praxiserfahrung mit urbanen Seilschwebbahnen in Deutschland

Von Luftschwebbahnen in den Bergen abgesehen, existieren in deutschen Städten lediglich Seilbahnen in Berlin, Koblenz und Köln, die anlässlich der Bundesgartenschau entstanden sind. Allerdings gibt es zahlreiche Überlegungen und unterschiedlich weit fortgeschrittene Vorhaben zum Bau von Seilbahnanlagen als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV, wie beispielsweise in Berlin, Bonn, Düsseldorf, Köln, München, Stuttgart oder Wuppertal. „Seilschwebbahnen stellen für die Verkehrsbetriebe und die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger ein noch relativ neues Verkehrsmittel dar, das andere, zum Teil anspruchsvollere Anforderungen hinsichtlich Planung, Kommunikation und Realisierung erfordert, als die bisher gängigen Transportmittel“, sagt Drees & Sommer-Experte Sebastian Beck.

Laut Stefan Tritschler gilt das beispielsweise beim Thema Überfahrtsrechte. Dass Seilbahnen auch über Wohnhäuser hinwegschweben müssten, stoße vielfach auf Widerstand der Anwohner. „Das sogenannte ‚Not-In-My-Backyard-Syndrom‘, das wir hierzulande das Sankt-Florian-Prinzip nennen, gilt für die meisten Verkehrs- und Infrastrukturprojekte und zeigt sich auch bei Seilbahnprojekten. Viele Menschen sind zwar von den Vorteilen einer städtischen Seilbahnanlage überzeugt, doch niemand will, dass sie am eigenen Wohnort direkt am Wohn- oder Schlafzimmerfenster vorbeiführt.“

Koblenz: Nicht ohne unsere Seilbahn

Die Erfahrung zeigt allerdings: Ist die Seilbahn erstmal Teil des Nahverkehrs, steigt die Akzeptanz in der Bevölkerung schnell an. Ein Beispiel, wie gut eine Seilbahn ankommt, ist Koblenz. Anlässlich der Bundesgartenschau 2011 entstanden, sollte die dortige Seilbahn längst abgebaut werden. Eine Koblenzer Bürgerinitiative hatte sich dann für ihren Verbleib eingesetzt. Drees & Sommer begleitete den Bauherrn bei Wettbewerb und Auswahlverfahren.

Für Sebastian Beck ist der Rückhalt der Bürger das entscheidende Erfolgskriterium: „Obwohl im Vorfeld häufig und heftig umstritten, wollen die Menschen dort, wo sie umgesetzt ist, ihre Seilbahn nicht mehr missen“, betont er. Damit die Seilbahn nicht bereits in den Köpfen der betroffenen Bürger scheitert, sei ein transparenter Prozess das A und O. „Wenn die Seilbahn auch in Deutschland Teil des Nahverkehrs werden soll, ist es zwingend notwendig, die Bevölkerung von Anfang an mitzunehmen. Nur wer den Dialog sucht und offensiv kommuniziert, kann auch die Bedenken der Menschen berücksichtigen und ausräumen.“

Die Arbeitsgemeinschaft Drees & Sommer/VWI wird für die Erstellung des Leitfadens auch Workshops in mehreren deutschen Städten durchführen. Aufgrund der Covid-19 Pandemie werden diese dieses Jahr voraussichtlich digital stattfinden. Welche Städte dies sein werden, verrät Sebastian Beck noch nicht. „Wir stehen aktuell noch am Anfang und werden in den kommenden Wochen Kontakt zu den ausgewählten Städten aufnehmen“.

Informationen zur Drees & Sommer SE:

Das Unternehmen Drees & Sommer SE startete 1970 in Stuttgart mit nur wenigen Beschäftigten. Mittlerweile sind rund 4 000 Mitarbeiter an 46 Standorten weltweit vertreten. Der Umsatz im Jahr 2019 lag bei 500 Millionen Euro. Aktuell sind die Architekten, Ingenieure, Betriebswirte, Designer, Chemiker, Ökologen und andere Experten in mehr als 4 250 Projekten für private sowie öffentliche Bauherren tätig. Im Rahmen öffentlich-rechtlicher Genehmigungsverfahren verfügt das Unternehmen über umfangreiche Kompetenzen.

Informationen zum VWI:

Das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart ist seit über 90 Jahren in der Beratung, Forschung und praktischen Umsetzung auf allen Gebieten des öffentlichen Verkehrs tätig. Dabei stehen Aufgabenstellungen im Personenverkehr besonders im Fokus des VWI. Über seinen Trägerverein „Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart e.V.“ bestehen zwischen Institut und Universität enge wissenschaftliche und fachliche Verbindungen.

Die kontinuierliche Zusammenarbeit verfolgt das Ziel einer Verbindung grundlagenorientierter und angewandter Forschung einschließlich der Umsetzung in die Praxis.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.dreso.com sowie www.vwi-stuttgart.de.

Ansprechpartner bei Drees & Sommer:

Barbara Wiesneth, Leitung Presse & PR,
Telefon: 0172 7995752

Ansprechpartner beim VWI:

Stefan Tritschler, Geschäftsführer
Telefon: 0711 894602-12