

Vier Fünftel befürworten Seilbahnen in Städten

In Lateinamerika gehören Seilbahnen im Nahverkehr zur Normalität. Metropolen wie La Paz, Medellín oder Mexiko City nutzen die Vorteile, um das Verkehrschaos einzudämmen: Kein Stau, kaum Emissionen, wenig Lärm und vergleichsweise geringe Kosten. In Deutschland scheitern solche Seilbahn-Pläne oftmals noch am Nein der Bürger. Woran das liegt und wie sich die Akzeptanz für Seilbahnen erhöhen lässt, wollte das Planungs- und Beratungsunternehmen Drees & Sommer SE in einer aktuellen Umfrage wissen. Derzeit arbeiten die Infrastruktur- und Mobilitätsexperten des Unternehmens mit Hauptsitz in Stuttgart auch an Machbarkeitsstudien für Seilbahnen in Städten wie Leonberg, aber auch für Industrieunternehmen und deren Areale.

Für das Stimmungsbild wurden im Mai 2019 mehr als 180 Personen in Form einer repräsentativen Stichprobe im Alter von 18 bis 80 Jahren im Raum Stuttgart befragt. Zentrale Ergebnisse: Was deutsche Großstädte angeht, steht mit 83 Prozent die überwiegende Mehrheit einem Einsatz von Seilbahnen positiv gegenüber, vor allem, wenn es sich um den Anschluss von Stadtteilen im Umland handelt. Auch viele Vorteile sind bereits bekannt: 42 Prozent sind überzeugt, dass die Seilbahnen den öffentlichen Nahverkehr insgesamt verbessern. Mehr als die Hälfte hält deren Nutzung bei entsprechender Einbindung ins Ticketsystem für unkompliziert. Fast ebenso viele glauben, dass Seilbahnen stark beanspruchte Verkehrsstrecken entlasten und 44 Prozent sind der Überzeugung, dass ihr Einsatz CO2-Emissionen verringert.

Von der schrägen Idee zur echten Alternative

„Wenn wir noch vor einigen Jahren Seilbahnkonzepte bei Kommunalpolitikern vorgestellt haben, fragten die uns, ob wir glauben, wir befänden uns gerade an der Zugspitze. Mit der immer massiveren Verkehrsproblematik vielerorts hat sich das geändert. Seilbahnen ersparen den Pendlern eine Menge Stauzeit, sie sind äußerst umweltfreundlich, die Bauzeit kurz und signifikant kostengünstiger zu realisieren als U- oder S-Bahnen. Außerdem kann eine Seilbahn Stadtteile voranbringen, die bislang vom öffentlichen Nahverkehr ausgeschlossen waren“, sagt Claus Bürkle, Partner bei Drees & Sommer und Infrastrukturexperte für die öffentliche Hand.

Bürkle zufolge eigne sich eine Seilbahn nicht für längere Strecken, sondern nur für Distanzen von bis zu acht Kilometern. Mit 20 bis 25 Kilometern pro Stunde seien sie zwar nicht so flott unterwegs, die Nutzer seien dennoch schneller am Ziel als mit dem Auto zu Stoßzeiten.

Bürger sorgen sich um die Sicherheit und die Privatsphäre

In puncto Sicherheit der Seilbahn haben die Befragten allerdings noch Bedenken: Darauf vertrauen nur 31 Prozent voll und ganz. Zudem glaubt auch nur jeder Zehnte, dass die Betreiber in unvorhergesehenen Situationen wie Unfällen oder einem Versagen der Technik souverän reagieren. Dabei sei eine Seilbahn ein sehr sicheres Verkehrsmittel, betont Bürkle. Bei starken Stürmen werde sie beispielsweise immer abgeschaltet, die Unfallquoten seien äußerst gering.

Schwierigkeiten ergäben sich ihm zufolge von ganz anderer Seite, nämlich beim Thema Überfahrtsrechte: Dass Seilbahnen auch über Wohnhäuser hinwegschweben müssen, stößt vielfach auf Widerstand der Eigentümer. Das spiegelt auch die Umfrage wider: 44 Prozent sehen in der Seilbahn, die an ihren Wohnungen vorbeiführt, eine Einschränkung ihrer Privatsphäre.

Heiliger Sankt Florian, verschon mein Haus, zünd andre an

„Das sogenannte ‚Not-In-My-Backyard-Syndrom‘, das wir hierzulande das Sankt-Florian-Prinzip nennen, gilt für die meisten Verkehrs- und Infrastrukturprojekte. Viele Menschen sind zwar von den Vorteilen einer städtischen Seilbahnanlage überzeugt, doch niemand will, dass sie am eigenen Wohnort direkt am Schlafzimmerfenster vorbeiführt“, führt Sebastian Beck, Senior Projektpartner und Experte für Seilbahnen bei Drees & Sommer, aus. So weit wie möglich werde bei Planungen die Trassenführung daher über öffentlichen Grund geführt. Laut Umfrage ist auch die tatsächliche Höhe des Kabinenverlaufs entscheidend: So haben drei von vier der Befragten angegeben, dass eine Seilbahntrasse in direkter Nähe zu ihrem persönlichen Wohnumfeld verlaufen kann, sofern diese angemessen hoch angebracht ist. Auch „Privacy Glass“, das die Scheiben während der Fahrt zeitweilig verdunkelt, könne, so Beck, die Privatsphäre der Bewohner schützen.

Erfolgreiche City-Seilbahn in La Paz - und bald auch in Leonberg?

Ein weiteres Hindernis: Noch gibt es in Deutschland kein Leuchtturmprojekt für eine in den Nahverkehr integrierte Seilbahn, woran Städte und Kommunen sich orientieren könnten. Ganz anders sieht das in Lateinamerika aus. Dort sind Seilbahnen als städtisches Verkehrsmittel bereits Normalität, allen voran im bolivianischen La Paz mit dem größten städtischen Seilbahnnetz der Welt. Bis zum Jahr 2020 soll noch eine weitere zu den bislang zehn Seilbahnlinien hinzukommen, so dass deren gesamte Länge insgesamt rund 34 Kilometer beträgt.

Derzeit führt Drees & Sommer für die im Raum Stuttgart gelegene Stadt Leonberg eine Machbarkeitsstudie durch. Zentrale Themen der Studie sind die Bedarfsanalyse der Stadt, die

Eingliederung der Seilbahn in den bestehenden Verkehrsverbund sowie konkrete Vorschläge zu Linienführung, Stützen und Haltestellen. Sie umfasst zudem Themen wie Bau- und Betriebskosten und Fördermöglichkeiten.

Für Leonberg sollen die Ergebnisse Ende des Jahres vorliegen. „Eine Seilbahn bietet die Chance, Mobilität in Verbindung mit Stadtgestaltung für die Bürgerinnen und Bürger neu zu denken. Wichtig ist dabei vor allem, wie sich eine Seilbahn städtebaulich und raumordnerisch einfügt und neue Impulse für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung setzen kann“, erklärt der Leonberger Oberbürgermeister Martin Georg Cohn.

Koblenz: Nicht ohne unsere Seilbahn

Die Erfahrung zeigt: Ist die Seilbahn erstmal Teil des Nahverkehrs, steigt die Akzeptanz der Bevölkerung schnell an. Ein Beispiel, wie gut eine Seilbahn in der Stadt 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 Claus Bürkle, 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 ausräumen“, fasst Bürkle zusammen.

Redaktioneller Hinweis: Die Umfrage ist Teil der Abschlussarbeit „Akzeptanzprobleme und Lösungsansätze im Hinblick auf den Einsatz urbaner Seilbahnen im öffentlichen Personennahverkehr“. Die Drees & Sommer-Projektmanagerin Olivia Franz hat die Untersuchung der Hochschule für Technik in Stuttgart im Rahmen des Studiengangs Infrastrukturmanagement im Juli 2019 vorgelegt.

* * *

Drees & Sommer

Drees & Sommer ist der innovative Partner für Beraten, Planen, Bauen und Betreiben. Als führendes europäisches Beratungs-, Planungs- und Projektmanagementunternehmen begleitet Drees & Sommer private und öffentliche Bauherren sowie Investoren seit fast 50 Jahren in allen Fragen rund um Immobilien und Infrastruktur – analog und digital. Dadurch entstehen wirtschaftliche und nachhaltige Gebäude, rentable Immobilienportfolios, menschenorientierte Arbeitswelten sowie visionäre Mobilitätskonzepte. In interdisziplinären Teams unterstützen die 3.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an weltweit 41 Standorten Auftraggeber unterschiedlichster Branchen. Alle Leistungen erbringt das partnergeführte Unternehmen unter der Prämisse, Ökonomie und Ökologie zu vereinen. Diese ganzheitliche Herangehensweise heißt bei Drees & Sommer „the blue way“.