

Stellungnahme zum Seilbahnstreit in Wuppertal und zu falschen Zitaten der Bürgerinitiative seilbahnfreies Wuppertal

Hintergrund

In Wuppertal wird derzeit kontrovers diskutiert über das aktuelle Seilbahnprojekt zur Verbindung des Universitätscampus und Schulzentrums mit der Talachse und dem dort gebündelten Schienenverkehr. Gegen die aktuell von den Stadtwerken Wuppertal und der Universität favorisierte Verbindung formiert sich seitens einiger von der Trasse betroffener Siedlungsbereiche Widerstand.

In diesem Zusammenhang bin ich als sog. „Seilbahn- und Verkehrsexperte“ mehrfach falsch und sinnentstellend zitiert worden und möchte daher meine fachlich begründete Position öffentlich klarstellen mit dieser Stellungnahme als „offener Brief“ mit begleitender Presseerklärung.

Notwendigkeit für neue Lösungsstrategien im Verkehr

Wuppertal als topographisch schwierige Talstadt mit steilen Hängen und intensiven Verkehrsverflechtungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen legt grundsätzlich nahe, für die Verkehrsverflechtungen zwischen „oben und unten“ intensiv auch die Seilbahnoption zu bedenken. Solche bergbahnähnlichen Verbindungen gehören zum typischen Einsatzbereich urbaner Seilbahnen und werden in den letzten Jahren immer häufiger und sehr erfolgreich realisiert. Sie können die Hänge direkter erschließen, während Busse in der Regel nur über viele Schleifen umwegig auf die Höhen fahren können.

Referenzfälle Koblenz und La Paz

Der in Deutschland bekannteste Anwendungsfall ist die Hochleistungsseilbahn der BUGA in Koblenz, die sehr erfolgreich gebaut wurde und heute weiter betrieben wird, mit der Perspektive, als normaler Bestandteil des öffentlichen Verkehrs auch dauerhaft eine wichtige Verkehrsaufgabe sehr wirtschaftlich zu übernehmen. Der international bekannteste Anwendungsfall sind die Seilbahnen in La Paz, wo drei Seilbahnen bereits fahren und drei weitere in Bau sind. Die beiden Weltmarktführer Doppelmayr und Leitner setzen verstärkt auf urbane Seilbahnen, weil der Klimawandel und die Marktsättigung das klassische Seilbahngeschäft im alpinen Bereich immer schwerer machen.

ÖPNV braucht neue Systemoptionen

Das herkömmliche Repertoire des ÖPNV mit Straßenbahn, Stadtbahn, S-Bahn und Bussystemen stößt immer öfter an Grenzen. Der Schienenverkehr ist relativ teuer und sehr planungsaufwändig, meist dauern solche Projekte 10-15 Jahre von der ersten Planung bis zu Realisierung. Bussysteme können zwar schnell ausgebaut werden, aber sie sind in ihrer Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt, wegen der begrenzten Kapazität und des hohen Personalbedarfs.

Aber Politik ignoriert vielfach noch Seilbahnoptionen

In Deutschland haben Politik und Planung lange gezögert, die Seilbahn als relevante Option zu betrachten, weil sie viele Vorurteile gegen deren Leistungsfähigkeit und Förderfähigkeit hatten. Seilbahn galt lange als rein alpines und touristisches Verkehrsmittel. Das ändert sich gerade, denn inzwischen wird Seilbahn auch als urbanes Verkehrsmittel diskutiert, sicher auch dank des inzwischen vergriffenen Planungshandbuchs urbane Seilbahnen.

Wuppertal leistet Pionierarbeit

Insoweit ist es sehr positiv und anerkennenswert, dass die Stadtwerke Wuppertal sich ernsthaft mit dem Thema befasst haben. Die Idee geht ja auf eine Initiative des VCD und mehrerer ÖPNV-Initiativen zurück, die schon lange gefordert hatten, man möge die Seilbahnoption in Wuppertal ernsthaft prüfen zur verbesserten Anbindung des Uni-Campus. Oft werden solche Anregungen nicht ernst genommen. In Wuppertal doch.

Die Forderung der Bürgerinitiative der Seilbahngegner, generell das Thema ad acta zu legen und keine weitere Diskussion über Seilbahnen in Wuppertal zu führen, ist viel zu pauschal und ideologisch. Die Rechenspiele der Bürgerinitiative hinsichtlich der möglichen Unterauslastung einerseits und Überlastung andererseits verkennen völlig, dass die Seilbahn nicht alle Buslinien in diesem Bereich ersetzen soll, sondern auch in Kombination mit dem Bus und dem Schienenverkehr im Tal genutzt werden soll. Sie wird also in das gesamte ÖPNV-Netz integriert und ist als Stetigförderer für das Umsteigen prädestiniert, weil es keine Wartezeiten gibt.

Mich als anerkannten Seilbahnplaner als Kronzeugen gegen urbane Seilbahnen für Wuppertal zu benennen, ist ziemlich unverschämt. Ganz im Gegenteil, ich habe schon vor Jahren der Stadt Wuppertal und den Stadtwerken und im Kontakt mit VCD und ÖPNV-Initiativen vorgeschlagen, urbane Seilbahnoptionen zu prüfen und auf dieser Basis dann die am besten geeigneten Projekte auszuwählen und zu konkretisieren.

Meine aus einem Artikel des Stern entnommene Kritik bezog sich ausschließlich auf Trassierungsdetails und den dadurch provozierten Widerstand der Bürgerinitiative.

Wuppertal braucht neue, innovative Ideen zur Lösung seiner Verkehrsprobleme

Der Bedarf für innovative Verkehrsprojekte in Wuppertal ist offensichtlich. Die Stadt hat große Verkehrsprobleme mit viel zu viel Autoverkehr, der alle Grenzen der Umwelt- und Klimaverträglichkeit sprengt und dringend leistungsfähige Entlastungsoptionen im öffentlichen Verkehr und Fahrradverkehr benötigt. Besonders schwierig sind dabei die Verbindungen zwischen Talstadt und Höhenstadtteilen, die bislang fast nur im Busverkehr bedient werden, der an seine Kapazitätsgrenzen stößt und in den Betriebskosten besonders teuer ist.

Dass Wuppertal vor diesem Hintergrund auch an die Seilbahnoption denkt, liegt nahe. Denn die bestehende Schwebebahn hat eine große, weltweit anerkannte Geschichte. Mit neuartigen, viel einfacheren, kostengünstigeren und sehr leistungsfähigen urbanen Seilbahnen kann diese innovative Tradition wieder aufgegriffen werden. Dass sich die Stadtwerke und die Stadt

dieser Option ernsthaft widmen, ist sehr sinnvoll und sollte zunächst mal als mutig und innovativ anerkannt werden. Andere Städte mauern bei dem Thema urbane Seilbahnen noch, Wuppertal beweist große Innovationskraft und Offenheit, sich diesem Thema zu stellen. Dafür erhält die Stadt auch in Fachkreisen große Anerkennung.

Einsatzmerkmale urbaner Seilbahnen

Insofern lohnt es sich, die besonderen Einsatzmerkmale urbaner Seilbahnen in Erinnerung zu rufen.

(Umlauf)Seilbahnen fahren wie ein Paternoster als Stetigförderer, also im 40 sec. Takt. Es gibt keine Wartezeiten, man braucht keinen Fahrplan. Das macht sie besonders attraktiv. Seilbahnen kennen keinen Stau und kein Warten an Kreuzungen oder falsch geparkten Autos. Daher sind sie ziemlich schnell in der Reisezeit. Seilbahnen sind barrierefrei. Die Kabinengröße reicht für 30-35 Personen, incl. Rollstühle und Fahrräder. Daher wird auch der Radverkehr in Wuppertal von der Seilbahn profitieren.

Seilbahnen sind minimal invasiv, weil der Fahrweg ja nur aus den Seilen plus den Masten besteht, daher brauchen sie wenig Platz und sind in der Investition verglichen mit normalem Schienenverkehr nur ca. 1/3 so teuer.

Seilbahnen haben die höchste Verkehrssicherheit unter allen Verkehrsmitteln. Ihrer sozialen Sicherheit dient die Kameraüberwachung jeder Kabine.

Seilbahnen haben sehr geringe Betriebskosten, weil sie vollautomatisch und damit mit geringem Personaleinsatz laufen. Zudem haben sie wegen der wegfallenden Reibung beim Schweben einen sehr geringen Energieverbrauch.

Städtebaulich sind Seilbahnen vorteilhaft, weil sie unter ihnen Platz für andere urbane Nutzungen (z.B. Promenade, Grünfläche.....) lassen.

Seilbahnen bieten ein besonders Fahrerlebnis und locken dadurch immer auch Touristen an. Wie sehr die Perspektive „von oben“ das Fahrerlebnis bereichert, erfahren die Wuppertaler und Wuppertalbesucher gerade auf ihrer neuen, spektakulären und preisgekrönten Bahn-Rad-trasse, die begeistert angenommen wird. Diese Art der Fahrradförderung könnte mit der Seilbahn fortgesetzt werden, weil die Seilbahn dann wie ein Fahrradlift genutzt werden kann. „Wuppertal auf dem Weg zu Fahrradstadt“, wer hätte das vor 10 Jahren gedacht?

Die Seilbahntechnik wurde in den letzten Jahren revolutioniert. Seilbahnen schaffen jetzt im Querschnitt je nach Dichte der Kabinenfolge bis zu 5.000 Passagiere je Richtung und Stunde. Seilbahnen können jetzt auch Richtungswechsel und Kurvenfahrten (ggf. mit Führschiene) bewältigen.

Die Masten können individuell gestaltete werden, in Höhe, Material und Dicke. Inzwischen sind auch spektakulär designte, filigrane Masten möglich.

Die Stationsgestaltung erfordert eine eigene, anspruchsvolle Architektur und ist der schwierigste Teil bei der Planung: denn der dafür benötigten Platz muss wie bei Bussen und Straßenbahnen im öffentlichen Raum gefunden

werden. Ohnehin ist die Trassierung die schwierigste Planungsaufgabe. Was soll mit wem wie verbunden werden? Wie oft soll wo gehalten werden? Wie groß soll die Seilbahn dimensioniert werden?

Typische Aufgaben für urbane Seilbahnen

Aus diesen besonderen Eigenschaften ergeben sich typische Aufgaben für urbane Seilbahnen, die auch für Wuppertal relevant sind. Am Wichtigsten ist die Funktion als „Lückenschließer“. Oft können mit Seilbahnen Lücken zwischen bestehenden Schienenstrecken geschlossen werden. Ebenso können vorhandene Schienenstrecken durch Seilbahnen leicht verlängert werden.

Am wichtigsten ist sicherlich die Aufgabe, Hindernisse zu überwinden. Mit Hilfe von urbanen Seilbahnen kann man Geländekanten, Berge, Flüsse, Zäsuren durch Autobahnen, Bahntrassen oder Industrieareale überwinden. Diese Eigenschaft ist für Wuppertal wegen der Struktur als Talstadt besonders bedeutsam.

Für Politik und Planung ist noch wichtig, dass urbane Seilbahnen sehr schnell realisiert werden können, ohne die typischen langen Planungszeiten und Bauzeiten im Schienenwege- und Straßenbau. Es geht ja vor allem um die Masten und Stationen. Deshalb werden urbane Seilbahnen ja oft als schnelle Ideallösung für Messen, Ausstellungen wie Expos, (Bundes)Gartenschauen, Freizeitparks, Flughäfen oder Einkaufszentren in die Diskussion gebracht. Und auch die Anbindung eines Universitätscampus passt in diese typische Fallgruppe.

Allerdings können Seilbahnen nicht Alles. Beispielsweise können sie nicht so oft halten wie Busse und Straßenbahnen. Deshalb machen sie im urbanen Raum auch nur Sinn, wenn sie angemessen in das sonstige Verkehrssystem integriert werden, also mit dem Schienenverkehr, mit dem Busverkehr und dem Fahrradverkehr gut verknüpft werden.

Aus all dem folgt: Seilbahnen müssen ganz normal in den ÖPNV integriert werden (tariflich, netzmäßig). Dann können sie Verkehrsprobleme lösen. Am Anfang muß eine Netzbetrachtung stehen, also ein Masterplan. Seilbahnen können dann auch wie jeder andere Schienenverkehr mit öffentlichen ÖPNV-Investitionsgeldern gefördert werden

Warum dann Widerstand gegen urbane Seilbahnen

Was sind bisher die typischen Bedenken und Gegenargumente von Seilbahngegnern?

Das Unwissen über die Leistungsfähigkeit von Seilbahnen und ihre typischen technischen Merkmale führt oft zu einer Art „Dämonisierung“. Man befürchtet massive Lärmbelastigungen und Elektrosmog. Man hat Angst vor optischen Beeinträchtigungen und Verschattung. Man warnt vor Verkehrsgefahren.

Seilbahnplaner begegnen oft einer dezidierten Häme und Belustigung über solche „verrückten Ideen“. Denn natürlich fehlt es in Deutschland trotz einiger größerer Seilbahnprojekte zu Expos und BUGAs an breit bekannten Erfahrungen, zumal ein Teil der deutschen Seilbahnprojekte von vorn herein nur als temporäre Projekte geplant wurden und daher nach ihrem

erfolgreichen Einsatz wieder demontiert wurden (München, Rostock, Hannover, Mannheim....).

Der Mangel an Erfahrungen führt auch im Politik- und Planungsbereich zu Ängsten. Man befürchtet Schwierigkeiten bei der Planfeststellung. Man ist sich unsicher, was geregelt werden muss, wenn Seilbahnen Privatgrund überschweben.

Das Thema „Überschweben von Privatgrund“ ist ja das Hauptmotiv der Wuppertaler Seilbahngegner. Sie wollen nicht, dass man von oben auf ihr Grundstück sehen kann. Allerdings ist das beim Wohnen am Hang oder beim Nebeneinander von hohen und niedrigen Häusern fast immer so, dass man nach unten auf die „nächst tieferen“ sehen kann.

Um solche Probleme zu vermeiden, lautet die wichtigste Planungsempfehlung: Seilbahnen sollen möglichst dem öffentlichen Raum folgen, also in breiten Straßen liegen und nur ausnahmsweise auch Privatgrund überschweben. Das ist ein wichtiger Unterschied zu den Seilbahnprojekten in Südamerika, Afrika und Asien. Dort können die Planer einfach mit dem dicken Lineal ihre Strecke quer über die Bebauung planen, die Anwohner haben wenig Widerstandsrechte. In Deutschland dagegen können Anwohner durch Bürgerinitiativen die Projektumsetzung massiv verzögern und behindern. Daher müssen Planer frühzeitig mit Betroffenen reden und vor allem ihre Planungen so gestalten, dass Rechte Dritte möglichst wenig tangiert werden.

Hier müssen die Planer dazu lernen. Die städtebauliche Integration und architektonische Anpassung der Seilbahn an das jeweilige Umfeld müssen angemessen beachtet werden.

Eine Unsicherheit der Planer im Umgang mit urbanen Seilbahnen wurde durch das Verkehrsministerium beseitigt. Seilbahnen können als „Bahnen besonderer Bauart“ genauso wie Straßen- und Stadtbahnen aus den konventionellen Förderprogrammen des ÖPNV gefördert werden.

Ein Grund, warum viele Verkehrsunternehmen bei dem Thema sehr skeptisch bis zurückhaltend sind, ist die Angst vor der Notwendigkeit, für den Betrieb eine neue „Sparte“ aufzumachen, mit entsprechende qualifiziertem Personal, eigener Technik und Werkstatt. Auch das spricht dafür, nicht nur singuläre Seilbahnprojekte zu machen, sondern eher systematisch auf der Grundlage eines Masterplans den Bedarf an Seilbahnen zu klären. Dann kann es sein, dass in einer Stadt oder Region nicht nur eine sondern wie in La Paz 6 Seilbahnen oder wie in Sotchi 30 Seilbahnen entstehen.

Ein weiterer Punkt für Bedenkenträger ist die Frage der Arbeitsteilung von Seilbahnen mit dem Busverkehr. Die konventionellen „Bahnfraktionen“ oder „Busfraktionen“ glauben sich gegen den neuen „Konkurrenten“ wehren zu müssen. Dabei soll ja der ÖPNV insgesamt von solchen Projekten profitieren. Wenn trotzdem auf bestimmten, parallel zu Seilbahn fahrenden Buslinien Busse eingespart werden können, dann sollen die an anderer Stelle für Verbesserungen eingesetzt werden.

Fazit: Seilbahnthema weiter ernsthaft verfolgen

Aus alledem folgt, dass Stadt und Stadtwerke gut beraten sind, das Thema ernsthaft weiter zu verfolgen. Und die Seilbahngegner sollten aufhören, urbane Seilbahnen pauschal zu verteufeln und mit trickreich aus dem Zusammenhang gerissenen Zitaten falsche Kronzeugen zu benennen. Gut wäre, wenn sie ihre beachtliche Energie auf die Kernfrage, wie Wuppertal seine Verkehrsprobleme in Zukunft besser lösen kann, verwenden und sich konstruktiv an der Alternativendiskussion beteiligen.

Der Autor hat 2007 zusammen mit Muschwitz u.a. das Planungshandbuch urbane Seilbahnen publiziert. Er hat 15 Jahre auf der Bundesebene und 10 Jahre auf der Landesebene in Verkehrsforschung und Planung gearbeitet und kennt Wuppertal von vielen Projekten der Verkehrsberuhigung, Fahrradplanung und ÖPNV-Entwicklung. heinermonheim@yahoo.de.