

Mit Gondeln über Staus schweben

Wandel im Nahverkehr: Vom Transportmittel der Freizeit zum Problemlöser verstopfter Städte

Per Seilbahn geht der Nahverkehr in die Luft: Gondeln bieten Vorteile in verstopften Städten. Viele denken über die ungewöhnliche Lösung nach.

HANS GEORG FRANK

Ludwigsburg. Mit einer bahnbrechenden Idee wird sich der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ludwigsburg in einer seiner Juni-Sitzungen befassen. Die Bürgervertreter sollen entscheiden, ob aus ersten vagen, aber visionär anmutenden Überlegungen eine Machbarkeitsstudie werden soll. Es geht um die Patentlösung für den Nahverkehr der Zukunft: Seilbahnen sollen Passagiere vom Bahnhof in Gewerbegebiete befördern, wo die Parkplätze sehr knapp sind. Im zehn Kilometer entfernten Markgröningen liebäugelte Bürgermeister Rudolf Kürner eine Zeit lang mit einer Seilbahn als Ersatz für die S-Bahn. Mittlerweile werde die Idee allerdings „nicht weiter verfolgt“, verlautet aus dem Rathaus der Stadt der traditionellen Schäferläufe.

Damit gehört Ludwigsburg zu jenen Städten, die ernsthaft über eine Abkehr von herkömmlichen Transportmitteln nachdenken. „Da tut sich sehr viel, aber es gibt noch nichts Konkretes“, sagt Ekkehard Assmann von der Voralberger Firma Doppelmayer, mit einem Anteil von 60 Prozent Weltmarktführer im Gon-

Der Leidensdruck mit dem Verkehr weckt das Interesse

del- und Seilbahnbau. In Wolfurt bei Bregenz sprechen immer häufiger städtische Abgesandte vor, „natürlich auch aus Baden-Württemberg“, deutet Assmann an. Für Details gilt die Schweigepflicht, auch wegen der Konkurrenz in Südtirol. „Die Diskussion läuft“, erklärt Assmann, „wir haben viele, viele Interessenten, weil der Leidensdruck mit dem Verkehr sehr hoch ist.“

Am weitesten waren die Pläne für Ulm gediehen. Der Landschaftsarchitekt Berthold Stückle wollte in seiner Heimatstadt vom Hauptbahnhof auf den 3,3 Kilometer entfernten Eselsberg „City Cable Cars“ verkehren lassen. 35 Personen hätten in jedem Fahrzeug der so genannten kuppelbaren Dreiseil-Umlaufbahn einen Platz gefunden. Stündlich hätten 6000 Passagiere ihr

Ziel erreichen können. Doch die Innovation war unerwünscht. Eine seit langem angestrebte Straßenbahn bekam Vorfahrt.

„Eine wirkliche Diskussion hat nie stattgefunden“, grämt sich Stückle, sein Plan sei „völlig ignoriert“ worden. Dabei sei sein Projekt – „da steckt richtig Gehirnschmalz drin“ – um 100 Millionen Euro billiger als die Tram. Zwar trägt er die Niederlage mit Fassung, aber im Nachhinein ärgert er sich doch ein wenig, „dass ich diese Gegenwehr nicht erwartet habe“. Vielleicht sei er der Zeit auch voraus gewesen. Er habe sogar einen Investor, „der das Ding privat gebaut hätte“, sagt er jetzt.

Stückle ist derzeit technischer Leiter der Bundesgartenschau 2019 in Heilbronn. In gleicher Funktion hat er in Koblenz gearbeitet. Für die Buga 2011 wurde dort unter seiner Federführung eine Seilbahn über den Rhein auf die Festung Ehrenbreitstein geplant. Die Gondeln sind derart populär geworden, dass sich die Koblenzer dem beabsichtigten Abbau nach der Buga widersetzen. In Heilbronn, sagt Stückle, werde es keine Gondeln geben.

Möglicherweise können aber eines schönen Tages Besucher und Bürger von Konstanz der ärgerlichen Parkplatzsuche am Bodensee einfach davon schweben. CDU-Oberbürgermeister Uli Burchardtschweib seit 2013 eine Gondelverbindung zwischen der Altstadt und einem unbeliebten, weil abseits gelegenen Park & Ride-Areal vor. Im Rathaus bestätigt eine Sprecherin „weitere enge Kontakte mit einem Seilbahnbauer“. Bis Ende des Jahres werde voraussichtlich das Ergebnis einer „Potenzialstudie“ vorliegen.

„Die urbane Seilbahn hat auch in Deutschland reichlich Zukunftspo-

tenzial“, fasst Doppelmayer-Sprecher Assmann die Erkenntnisse zusammen. Beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) hört der Landesvorsitzende Matthias Lieb diese Nachricht gern. In der Landeshauptstadt hält er beim Jahrhundertprojekt „Stuttgart 21“ einen ganz besonderen Abschnitt für gondeltauglich. Von einem oberirdischen Fernbahnhof auf den Fildern könnten Flughafen, Fernbusbahnhof und Messe mit einer Seilbahn erschlossen werden. Liebs Vorstoß wurde abgeschmettert, auch wenn dadurch einige 100 Millionen Euro gespart werden könnten, wie er ausgerechnet hat. Die Hoffnung hat er noch nicht ganz

Wer es als erster wagt, muss Lehrgeld bezahlen

aufgegeben. Wenn der geplante Bahnhof immer teurer werde, stiegen wohl die Chancen für die günstigen Gondeln – „bei objektiver Betrachtung“.

Die Seilbahn gelte noch immer als Transportmittel für die Freizeit, also eher für den Wintersport und Bergtouren bestens geeignet, nicht aber für den Nahverkehr, bedauert der Mobilitätsexperte des ökologischen Verkehrsverbands. Trotz der offensichtlichen Vorteile gebe es bei den Entscheidungsträgern viel zu viele Vorbehalte. „Da müssen in den Köpfen einige Denkblockaden überwunden werden.“ Weil einfache Vorstellungskraft fehle, werde an bestehenden Strukturen festgehalten. „Wer es als erster wagt, muss Lehrgeld bezahlen“, prophezeit Matthias Lieb, „und das will natürlich niemand“.

Mehr Pluspunkte als Nachteile

Positiv Sympathisanten der Seilbahn können viele Vorteile aufzählen. Muss für Straßenbahnen mitunter 15 Jahre lang geplant werden, braucht die luftige Lösung nach Berechnungen des Trierer Instituts Raumkom zehnte bis zwölfte Monate „von der ersten Idee bis zur Betriebsaufnahme“. Sind für einen Kilometer Straßenbahn 20 Millionen Euro zu kalkulieren, sind es bei den Gondeln fünf Millionen. Der Platzbedarf ist äußerst gering, Masten lassen sich

auch auf Mittelstreifen der verstopften Straßen stellen. Fahrzeuglärm gibt es fast nicht. Dank des Paternoster-Prinzips entfallen an den Haltestellen lange Wartezeiten. Der „Stetigförderer“ benötigt wegen des geringen Rollwiderstands fünfmal weniger Energie als ein Bus, hat Raumkom ausgerechnet. Mit keinem anderen Verkehrsmittel lassen sich topografische oder städtebauliche Hindernisse so schnell und preisgünstig überbrücken.

Negativ Die Begeisterung hat freilich auch ihre Grenzen. Nach längstens neun Kilometern sind Schienenfahrzeuge wegen des Tempos besser geeignet als Seilbahnen. Schwierig ist auch die kleinteilige Erschließung eines Gebiets. Unklar ist für Planungen in Deutschland die Lösung der Trassen über Wohngebieten. Es darf davon ausgegangen werden, dass Haus- und Gartenbesitzer die unerwünschten Einblicke von oben verhindern wollen. hgf



In Koblenz gehört die Seilbahn seit 2011 zum Stadtbild.

Foto: Skyglide Event

AKW-Prüfung: Ministerium mit ENBW zufrieden

Philippsburg. Der Ärger um vorge-tauschte Sicherheitsprüfungen steht einem Wiederanfahren des Atomkraftwerk Philippsburg II (KKP 2) nicht länger im Wege. Die Prüfung zu dem Fall sei nun abgeschlossen, ENBW habe die Auflagen erfüllt, teilte das Umweltministerium gestern Abend mit. Zumindest in dieser Hinsicht dürfe der Energiekonzern ENBW den Meiler nun wieder anfahren. Allerdings bedürfe das Wiederanfahren noch einer Zustimmung der Atomaufsicht, über die erst nach Abschluss der noch andauernden Revision entschieden werden könne. Der Atommeiler ist derzeit wegen einer Revision nicht am Netz. Gestern waren auch noch bei einer Prüfung im Atomkraftwerk Fehler an zwei Blinddeckeln im Kühlsystem festgestellt worden. Jetzt werden alle entsprechenden Blinddeckel überprüft. ENBW hatte Anfang April zunächst festgestellt, dass ein Mitarbeiter eine wiederkehrende Prüfung an einem Störfallmonitor in Block II in Philippsburg zwar dokumentiert, aber nicht durchgeführt hatte. Bei näherem Hinsehen wurde dann auch entdeckt, dass Prüfprotokolle vordatiert wurden, um verpasste Termine zu vertuschen. Das Umweltministerium hatte daher verboten, den Reaktor wieder anzufahren. Die Atomaufsicht habe aber schnell reagiert und mit der Anordnung eine Schwachstelle im AKW-Sicherheitsmanagement geschlossen, sagte Umwelt- und Energieminister Franz Untersteller (Grüne). dpa

SPD fordert Veröffentlichung

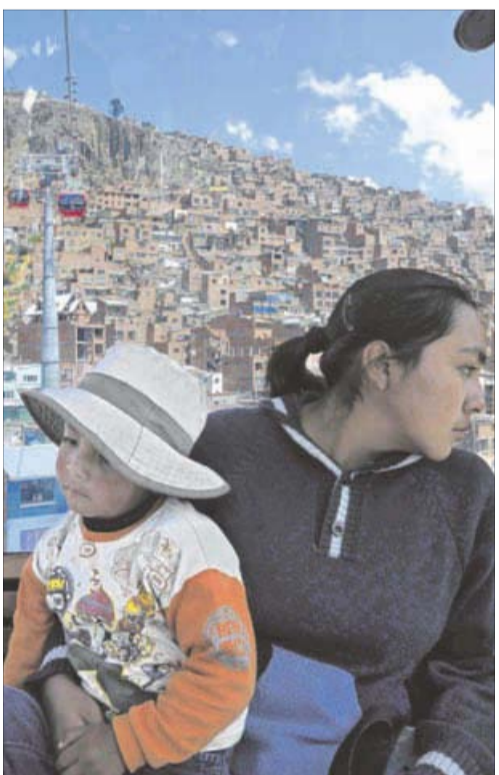
Stuttgart. Die SPD wirft der grün-schwarzen Landesregierung mangelnde Transparenz bei den Nebenabreden zum Koalitionsvertrag vor. Fraktionschef Andreas Stoch forderte die Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung, Gisela Erler, in einem Brief auf, den Vertrag samt der Nebenabreden im Internet in das Beteiligungsportal Baden-Württemberg einzustellen. „Die Transparenz des politischen Handelns gebietet es, dass auch die Nebenabreden zum Koalitionsvertrag dort für jeden einsehbar veröffentlicht werden“, schrieb Stoch. Erst dann könnten die Bürger das Vertragswerk vollumfänglich bewerten.

Stoch räumte ein, dass dort bisher nur Gesetzentwürfe eingestellt wurden. Der Koalitionsvertrag und seine Nebenabreden seien aber so wichtig, dass auch hier eine Veröffentlichung geboten sei. Das Beteiligungsportal Baden-Württemberg ging 2013 an den Start. dpa

Mordfall mit rätselhaften Schriftzeichen

Bad Friedrichshall. Merkwürdige Schriftzeichen am Tatort eines Gewaltverbrechens geben einer Sonderkommission des Polizeipräsidiums Heilbronn Rätsel auf. Die 39 Beamten der „Soko Schrift“ stießen bei der Spurensicherung im Bad Friedrichshaller Stadtteil Untergriesheim auf mehrere arabische Schriftzeichen und einen Hinweis in englischer Sprache. Was es damit auf sich haben könnte, scheint unklar zu sein. Gestern wurde nur mitgeteilt, „ein besonderes Augenmerk der Ermittler“ gelte diesen Buchstabenkombinationen. Wo und in welcher Form sie aufgetaucht sind oder was geschrieben worden ist, darüber wird aus „ermittlungstaktischen Gründen“ nicht informiert. Zu Details gebe es keine Auskunft, sagte eine Polizeisprecherin.

Die „Soko“, die mit Beamten des Landeskriminalamtes verstärkt worden ist, soll ein Tötungsdelikt aufklären, das in dem beschaulichen Dorf an der Jagst mit 1500 Einwohnern große Erschütterung, aber auch Besorgnis ausgelöst hat. Am frühen Donnerstagmorgen hatte ein Mann die Leiche seiner 70 Jahre alten Ehefrau entdeckt. Wie die Frau ums Leben gekommen ist, behalten Polizei und Staatsanwaltschaft für sich. Die Öffentlichkeit durfte nur erfahren, dass wegen der „massiven Gewaltwirkung“ von einem Tötungsdelikt ausgegangen werden müsse. Gestern obduzierten Gerichtsmediziner den Leichnam, um die Todesursache festzustellen. hgf



Köln, London, Tlemcen (Algerien) und La Paz (Bolivien, von links): In vielen Städten weltweit gibt es Nahverkehrs-Seilbahnen.

Fotos: Kölner Verkehrsbetriebe, Doppelmayer (2)

Boom in Südamerika erreicht zaghaft das Schwabenland

Was in La Paz und Rio de Janeiro möglich ist, soll auch in Stuttgart verwirklicht werden

Von den Anden bis zur Alb wird an Gondeln gedacht, wenn es um alternative Verkehrsmittel geht. Das Stahlseil soll neue Verbindungen schaffen.

HANS GEORG FRANK

Ulm. Einen wahren Seilbahnboom gibt es in Südamerika. In Boliviens Hauptstadt La Paz sind die ersten 2,6 Kilometer der „Linea Roja“ fertig.

Daraus soll nach dem Willen des Staatspräsidenten Evo Morales das größte ÖPNV-Gondelnetz der Welt werden mit einer Gesamtlänge von über zehn Kilometern. In Kolumbien gibt es mehrere spektakuläre Projekte: Sechs Linien strebt Medellín an, Cali investierte 30 Millionen Euro für die Anbindung des Armenviertels Siloé an den Busbahnhof, in Manizales wird die Kabinenbahn „Los Cambulinas“ intensiv genutzt. Auch Rio de Janeiro (Brasilien) erschließt mit Ka-

bel-Kabinen eine Favela. In Mexiko City ersetzen Gondeln mehrere tausend Kleinbusse.

New York ließ 2010 die Roosevelt-Island-Seilbahn von 1970 komplett erneuern als Teil des Nahverkehrsnetzes von Manhattan. In Constantine (Algerien) überwinden die Gondeln eine 100 Meter tiefe Schlucht. In Singapur und Taipeh (Taiwan) sind Seilbahnen mit dem konventionellen Nahverkehr verknüpft. In Tiflis (Georgien) pendeln

seit 2012 Achter-Kabinen vom Rike-Park zur Narikala-Festung. In Ankara (Türkei) gondeln 106 Kabinen mit stündlich 2400 Passagieren über das Häusermeer. Seit den Olympischen Spielen 2012 überbrücken nicht nur Touristen mit „Cable Cars“ die Themse in London.

In Berlin-Marzahn gehört eine Seilbahn für 14 Millionen Euro zur Internationalen Gartenschau 2017. In Stuttgart machen sich die Grünen derzeit stark für eine urbane Seil-

bahn in Vaihingen. Der VCD-Kreisverband möchte mit Gondeln Hauptbahnhof und Umlandhöhe verbinden. Die Grünen in Rottweil halten eine Seilbahn vom Bahnhof in die Innenstadt für sinnvoll, um von dort die angedachte Hängebrücke zum Thyssen-Turm bequem zu erreichen.

www.swp.de/gondeln