

VCD Position zu urbanen Seilbahnen

Urbane Seilbahnen können bestehende ÖPNV-Angebote sinnvoll ergänzen, wenn zwei Bedingungen erfüllt werden:

1. Bei schwierigen geografischen Bedingungen
z.B. wenn Höhen überwunden oder andernfalls teure Brücken oder Tunnel gebaut werden müssten, um den Bus- oder Bahnverkehr zu gewährleisten.
2. Einbindung in das bestehende ÖPNV-Angebot
Die Seilbahnstrecke darf nicht parallel zu bestehenden Angeboten entstehen, sondern muss diese ergänzen. Sie muss dazu in das Tarifsystem eingebunden sein (gleiches Ticket), optimal in den Fahrplan für den öffentlichen Nahverkehr integriert sein und an den Stationen mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn und Fahrrad vernetzt sein.

Vorteile / Nachteile von Seilbahnen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

Vorteile

- geringere Investitionskosten und Betriebskosten als bei U- und Straßenbahnen
- keine Personalengpässe, da autonom fahrend
- sehr kurze Takte möglich
- staufrei
- wird gerne genutzt = innovatives Image, weckt Urlaubsgefühle

Nachteile

- Geringere Kapazitäten als U-Bahnen
- Energiebilanz stimmt nur bei sehr guter Auslastung
Laut dem Hersteller Doppelmayr sind moderne Seilbahnen wie die in Koblenz in der Lage, Menschen mit 0,1 Kilowattstunden Strom – in etwa der Energie, die ein Föhn in fünf Minuten verbraucht – einen Kilometer weit zu transportieren. Damit ist der Energieverbrauch 5,6-mal geringer als bei einem Auto, geringfügig besser als bei Straßen- und U-Bahnen und liegt nur leicht über dem eines Oberleitungsbusses.
Bei Seilbahnen als Bestandteil des ÖPNV ist die Auslastung meist jedoch deutlich geringer. So benötigt die Londoner Seilbahn im Schnitt 0,7 Kilowattstunden pro Personenkilometer und damit etwa das Sechsfache der Energie einer Stadtbahn.¹

Aktuelle Projekte

2004 wurde in MEDELLÍN die erste urbane Seilbahn in Betrieb genommen und 2007 die nächste Linie eröffnet (beide gesamt 10 km lang).

In TAIPEH (Taiwan) führt seit 2007 eine Seilbahn von einem U-Bahn-Bahnhof zum Eingang des Zoos und befördert rund 24.000 Fahrgäste täglich mit einer Kapazität von 2.400 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung.

Weitere Seilbahnen wurden u.a. 2009 in MANIZALES (Kolumbien) eröffnete, 2010 folgten die Bahnen in CARACAS und 2011 in RIO DE JANEIRO.

Inzwischen gibt es auch Seilbahnen in Lissabon, Ankara, Istanbul, Madrid, Singapur, im algerischen Constantine oder in Portland.²

Projekte und Diskussion in Deutschland

Bonn, Dachau, Düsseldorf, Ingolstadt, Kiel, Konstanz, Pforzheim, Rottweil, Reutlingen, Stuttgart oder auch Wuppertal beschäftigen sich mit dem Thema Seilbahn, von ersten Ideen bis hin zu konkreten Trassenvorschlägen. So wird in München geprüft, ob eine viereinhalb Kilometer lange Strecke in der

¹ <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2017/fk-3-201700/2017-3-politik/3-2017-urbane-seilbahnen/>

² <https://www.stern.de/wirtschaft/news/seilbahn---die-zukunft-des-nahverkehrs-6389718.html>

Luft eine Lücke im Nahverkehr schließen kann.³

Beispiel Bonn⁴

Die Stadt Bonn plant den Bau einer Seilbahn, die in Tarifsystem und Fahrplan des öffentlichen Verkehrs integriert ist. Die 2017 abgeschlossene Machbarkeitsstudie empfiehlt den Bau der Nordtrasse, die das Uniklinikum auf dem Venusberg über den neuen Bahnhofpunkt UN-Campus und zwei weitere Zwischenhalte mit dem Telekom-Gelände auf der anderen Rheinseite verbinden würde.

Im Gutachten⁵ wird eine Bahn mit einem Umlaufseil und Zehn-Personen-Gondeln favorisiert, die im Takt von 30 Sekunden in die Station einschweben. Die Kapazität soll 12 000 Fahrgäste pro Tag betragen, die Geschwindigkeit knapp 22 Stundenkilometer. In den Abendstunden können Gondeln ausgehängt werden, um die Kapazität der Seilbahn an die Zahl der Fahrgäste anzupassen. Laut Gutachten könnte die Seilbahn die Autofahrten um rund 20 Prozent reduzieren, wenn parallel dazu die Parkgebühren auf dem Klinikgelände und in den umliegenden Wohnquartieren entsprechend erhöht würden. Bei einer Auslastung von über 50 Prozent wäre auch die Umweltbilanz positiv. Die Baukosten der Seilbahn würden laut Machbarkeitsstudie mit 42 Millionen Euro moderat ausfallen. Die erwarteten Betriebskosten könnten zu 76 Prozent über die Fahrpreise gedeckt werden, was für öffentliche Verkehrsmittel ein guter Wert wäre.

Als nächster Schritt wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse beauftragt, deren Ergebnisse im Sommer 2019 vorgestellt werden sollen.

Wuppertal

Auch in Wuppertal wird über eine Seilbahn diskutiert, die vom Hauptbahnhof zur Universität führen soll. Allerdings würden hier nur 300 Meter Strecke gegenüber einer Fahrt mit Bus eingespart, so dass die Kosten und die Umweltbilanz eher fragwürdig ist.⁶

Es haben sich Initiativen sowohl für als auch gegen die Seilbahn gegründet.⁷

Am 26. Mai 2019 gab es eine Bürgerabstimmung zum Projekt bei der sich knapp 62 Prozent dagegen aussprachen. Damit wird die Planung nicht weiterverfolgt.⁸

Baden-Württemberg⁹

Das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg hat am 09. Juli 2018 die Machbarkeitsstudie 'Hoch hinaus in Baden-Württemberg' vorgestellt und sich für ein Pilotprojekt ausgesprochen.

In Stuttgart soll eine Machbarkeitsstudie zu vier möglichen Strecken bis zum Sommer 2019 klären, ob künftig eine Seilbahn im öffentlichen Nahverkehr über der Landeshauptstadt schwebt.¹⁰

Stand 13. Juni 2019

³ <https://www.dekra-solutions.com/2018/10/in-der-schwebe/>

⁴ <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/seilbahn.php>

⁵ <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2017/fk-3-201700/2017-3-politik/3-2017-urbane-seilbahnen/>

⁶ <https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2017/fk-3-201700/2017-3-politik/3-2017-urbane-seilbahnen/>

⁷ <https://www.pro-seilbahn-wuppertal.de/seilbahn>

⁸ <http://www.seilbahn2025.de/>

⁹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/seilbahn-studie-fuer-baden-wuerttemberg-vorgestellt/>

¹⁰ <https://www.dekra-solutions.com/2018/10/in-der-schwebe/>