

Ohne Stau durch die Stadt

Ob für Tourismus oder Nahverkehr: Weltweit entstehen Seilbahnen in Metropolen. Auch in Berlin gibt es Ideen, doch die Verwaltung ist dagegen. Vor- und Nachteile im Überblick

Von Jörn Hasselmann



Als sich die „New York Times“ kürzlich dem Thema Stadtverkehr der Zukunft in Zeiten des Klimawandels widmete, war der Text mit einem Seilbahnfoto bebildert. In Berlin gibt es zwar eine Seilbahn, sie ist aber nur eine Touristenattraktion am östlichen Stadtrand. In einer Millionenstadt in Bolivien ist das Verkehrsmittel dagegen das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs: Ein Netz von 30 Kilometern Länge erschließt den Regierungssitz La Paz und verbindet ihn auch mit einer Nachbarstadt. Den Schwung aus Übersee soll nun eine Messe nach Deutschland bringen: Im Februar 2022 findet in Essen der erste deutsche Seilbahntag statt.

Für Berlin gibt es bereits viele Ideen. Die CDU hat vorgeschlagen, Kladow mit Wannsee zu verbinden. Die FDP forderte den Bau von fünf Strecken, zum Beispiel auf das Tegeler Flugfeld, von Kladow zum Rathaus Spandau oder vom Hansaplatz zum Potsdamer Platz – über den Tiergarten also. Die SPD will vom Müggelsee über die Müggelberge und die Dahme bis Grünau gondeln, Pankows Linken-Bürgermeister Sören Benn möchte mit Seilbahnen die Neubaugebiete im Blankenburger Süden anbinden. Und die AfD präsentierte den Vorschlag Märkisches Viertel – statt der geplanten U-Bahn.

Die Parteien – bis auf die Grünen – sind also offenbar dafür. Doch sämtliche Ideen bleiben seit Jahren nur: Ideen. Woran liegt das? Das Verkehrsmittel hat immer noch den Ruf einer Bergbahn oder als Gartenschauattraktion. Erfahrungen gibt es nicht. La Paz oder New York sind weit weg. „Es gibt starke Vorbehalte, weil es keine Beispiele gibt“, sagt der Designprofessor Nils Krüger, der Verkehrsmittel gestaltet. Dabei sei die Seilbahn „ein kluges Verkehrsmittel zum Schließen von Lücken“ und zudem „eine der günstigsten Infrastrukturen“.

Befürworter nennen diese Vorteile: niedrige Baukosten, schnellere Planung, schnellerer Bau, geringer Flächenverbrauch, höhere Energieeffizienz, keine roten Ampeln. Das wichtigste Argument im Flachland ist: Größere Hindernisse, wie Flüsse oder breite Bahnanlagen, können mit Leichtigkeit überwunden werden. Zusammenstöße sind ausgeschlossen, die urbane Seilbahn sei ein sehr verlässliches und sicheres Verkehrsmittel.

Die Veranstalter von Messe und Kongress werben damit, dass wegen der zunehmenden Staus am Boden „sich der Blick in Europa und weltweit verstärkt auf die Plus-Eins-Ebene richtet“. Allerdings: „Fehlendes Know-how, rechtliche Unklarheiten oder Schwierigkeiten bei der Akzeptanzgewinnung gelten bisher als Umsetzungshindernisse“, sagen die Veranstalter. Drei große Hersteller von Seilbahnen werden als „Platin-Partner“ genannt.

Skeptiker sagen: Seilbahnen sind nur geeignet, wo es den ganzen Tag ein gleichmäßiges Passagieraufkommen gibt. Bei Spitzen wie im Berufsverkehr kann es zu Warteschlangen kommen. Der Zustieg ist komplizierter und zeitaufwendiger als in einen Bus, es muss zuerst ein Höhenunterschied be-

wältigt werden – schwierig für Menschen mit Behinderung. Und: Bei Sturm muss die Seilbahn stoppen.

Wegen Windböen gab es 2017 einen Zwischenfall in Köln: 75 Menschen saßen stundenlang fest, weil sich Kabel verheddert hatten. Die Bahn durfte erst eineinhalb Jahre später den Betrieb wieder aufnehmen, die Regeln wurden verschärft. Im Mai kam es in Italien zu einem schweren Unglück: Weil Sicherheitsvorrichtungen aus Geldgründen abgeschaltet wurden, starben beim Absturz einer Gondel am Lago Maggiore 14 Menschen.

In Europa haben die meisten Seilbahnen wie in Köln, Koblenz oder London touristischen Charakter, in den Städten werden große Flüsse überquert, Rhein und Themse. Die Preise sind hoch, in Koblenz kosten Hin- und Rückfahrt 12,50 Euro, in Köln 7,50. Integriert in den Nahverkehrstarif ist zum Beispiel die Seilbahn in Genua, die auch von Pendlern genutzt wird. Systembedingt sind Seilbahnen langsam, genannt werden meist 15 bis 25 Stundenkilometer. Zur Wahrheit gehört auch: BVG-Busse sind wegen fehlender Bevorrechtigung und Staus noch langsamer. Jeder zusätzliche Stopp zwischen Anfang und Ende einer Bahn senkt das Tempo. Als maximale Länge einer Bahn werden fünf bis sieben Kilometer genannt.

Die von der Grünen Regine Günther geführte Senatsverkehrsverwaltung sieht überwiegend Nachteile und bremst die Begeisterung. „Seilbahnen haben im innerstädtischen Einsatz entscheidende Nachteile gegenüber Bus, Tram, U- und S-Bahn“, sagt Sprecherin Constanze Siedenburg. Sie nennt weitere Gründe: Windanfälligkeit, Langsamkeit und Nachteile für Behinderte. Nach dem Gesetz muss der Nahverkehr barrierefrei sein, derzeit werden bekanntlich mit hohem Aufwand die letzten U-Bahnhöfe mit Aufzügen nachgerüstet. Die Senatsverwaltung widerspricht auch dem Argument der schnellen Bauzeit. Das sei „ein Trugschluss“, sagt Siedenburg: „Auch Seilbahnen brauchen einen Planfeststellungsbeschluss.“ Die Kosten seien ebenfalls erheblich. Fazit der Verwaltung: Berlin hat genug erfolgreich eingeführte Verkehrssysteme.

Das gilt für Gatow und Kladow ganz sicher nicht. Wer aus dem Spandauer Süden weg will, hat nur den Bus. Der steht im Stau. So entstand, nicht nur bei der CDU, der Vorschlag, über die Havel nach Wannsee zu schweben. Das sei wohl kaum finanzierbar, heißt es dazu bei der Verkehrsverwaltung. Es

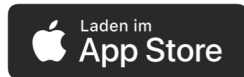
gibt von Kladow aus schon die Fähre mit Anschluss an die S-Bahn. Die fährt einmal in der Stunde, im Schnitt sind Fahrgäste im „zweistelligen Bereich“ an Bord. „Fraglich, ob eine zusätzliche Seilbahn angesichts der hohen Investitionskosten im Verhältnis zum Fahrgastaufkommen wirtschaftlich darstellbar wäre“, teilt Siedenburg mit. Ein Verkehrsplaner schlug nun eine andere Strecke vor, um den Stau im Spandauer Süden zu verringern: von der Landstadt Gatow mit einer Zwischenstation im Gatower Ortskern zum S-Bahnhof Grunewald. Darüber wären die Spandauer deutlich schneller in der Innenstadt als über Wannsee, ist sein Argument. Er arbeitet in einer Berliner Behörde und will anonym bleiben.

Die Marzahn-Hellersdorfer Seilbahn war 2017 von der österreichischen Firma Leitner für die Internationale Gartenausstellung (IGA) gebaut worden. Bis Ende 2020 betrieb Leitner auch die Bahn, dann übernahm der landeseigene Parkbetreiber Grün Berlin. VBB-Tickets gelten nicht, es gibt damit auch keinen Rabatt. Die Integration in den Nahverkehrstarif war von Beginn an gefordert worden. Kürzlich teilte Verkehrsstaatssekretär Ingmar Streese (Grüne) jedoch mit, dass dies „bis auf Weiteres nicht geplant“ sei. Hin- und Rückfahrt kosten 6,50 Euro.

Die Stützen zwischen dem U-Bahnhof Kienberg und den Gärten der Welt waren in nur zehn Monaten aufgestellt worden, betonen Befürworter. Doch dies hat nur funktioniert, weil keine Privatgrundstücke darunter liegen. Die Verkehrsverwaltung warnt: „Eine Seilbahn berührt beim Überfliegen die Rechte der Grundstückseigentümer.“ Deren Belange müssten vorab geregelt werden, möglichst zivilrechtlich. 2014 wurde in Hamburg eine Seilbahn über die Elbe durch einen Bürgerentscheid gestoppt. Diese sollte ein Musicaltheater mit St. Pauli verbinden, eine deutliche Mehrheit lehnte das Projekt ab.

Zuletzt scheiterte in Wuppertal der Bau an den Bewohnern. Die Seilbahn sollte den Hauptbahnhof mit der Uni und einem Schulzentrum verbinden. Eine Bürgerinitiative kritisierte die „Beschneidung des Grundrechts der Privatsphäre“, weil die Gondeln teilweise nur zwölf Meter über den Häusern schweben sollten. Wegen erheblicher Proteste ließ die Stadt 2019 die Einwohner abstimmen. 62 Prozent waren dagegen. Anschließend verkündete der Bürgermeister: „Damit ist das Thema Seilbahn erledigt. Punkt.“

Unsere App für iOS und Android:



Fragen? Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an:

Telefon: 030-29021-500

E-Mail: leserservice@tagesspiegel.de

[Impressum](#)

[AGBs](#)

[Datenschutzerklärung](#)

[Häufige Fragen](#)

[Zum Tagesspiegel](#)



Copyright © Der Tagesspiegel