



Sie ist effizient, findet aber in Deutschland kaum Nachahmer: die Seilbahn in Koblenz

VERKEHR

# WER WIRD DENN GLEICH IN DIE LUFT GEHEN

Die ganze Welt baut Seilbahnen. Experten halten sie für ein Nahverkehrsmittel der Zukunft. Nur in Deutschland bleibt man schön auf dem Boden – weil der Bürger es will

**A**m Bahnhof ankommen, dann etwa drei Minuten durch die Luft schweben und beinahe direkt vor dem Hörsaal oder der Mensa landen. Kein Warten, kein Anstellen mehr, keine Ampeln. Und das bei einem weiten Blick über die Stadt. So würde es etwa 20 000 Studenten der Uni Wuppertal in ein paar Jahren gehen – wenn das Vorzeigeprojekt „Seilbahn Wuppertal“ gebaut würde. Wenn.

Zurzeit fahren noch überfüllte Busse im Fünf-Minuten-Takt. Eine Machbarkeitsstudie ist fertig, sie sagt: Die Seilbahn ist technisch möglich; die Stadtwerke, die die Seilbahn betreiben würden, hätten keine Mehrkosten im Vergleich zu heute – aber es bliebe ein Mehrwert für die Stadt. 45 Millionen würde das Land übernehmen, fünf Millionen zahlen die Stadtwerke. Alles toll. Doch vor ein paar Wochen hat sich eine Bürgerinitiative gegründet: „Seilbahnfreies Wuppertal“ hat an die 100 Mitglieder, meist Anwohner. „Wir wollen diese Seilbahn nicht!“, sagen sie.

Es sei zum Aus-der-Haut-Fahren, sagt Heiner Monheim. Er ist Professor für Raumentwicklung an der Universität Trier,

beschäftigt sich seit Jahren mit Seilbahnen in Städten. Die ganze Welt baue in die Luft, nur die Deutschen behielten beharrlich die Bodenhaftung.

Da sind die Gondeln in London, die zu den Olympischen Spielen 2012 fertig wurden und den Norden mit dem Südufer der Themse verbinden, um das Chaos aus U-Bahnen, Bussen, Taxen und Autos einzudämmen. Auch in Lissabon, Ankara, Istanbul, Madrid, Singapur, Taipeh, im algerischen Constantine oder in Portland haben sich Seilbahnen zu einem Verkehrsmittel entwickelt. Vor allem aber in Südamerika

herrscht eine regelrechte Seilbahn-Euphorie: Die erste Linie wurde 2004 in Medellín, Kolumbien, eröffnet: Armenviertel sollten so in die Stadt integriert und die Lebensbedingungen verbessert werden. Mit Erfolg: Sogar die Mordrate sei seit dem Bau der ersten Linie zurückgegangen. Es folgten Manizales im Jahr 2009, Caracas 2010, Rio de Janeiro 2011, in Mexiko-Stadt wird noch gebaut, in Santiago de Cali, Kolumbien, geht sie demnächst in Betrieb.

In Bolivien soll das höchste und längste städtische Seilbahnsystem der Welt entstehen. Für Präsident Evo Morales ist es ein

Prestigeprojekt. Gern lässt er sich vor, neben oder in den Gondeln ablichten. Drei Strecken sind es bis jetzt, sie verbinden die Stadt El Alto mit dem im Tal gelegenen La Paz; zehnte Kilometer Strecke, 443 Gondeln.

Noch vor gut einem Jahr führten nur wenige Straßen hoch auf das Plateau, wo die Ärmere leben, die meist unten, in La Paz, als Zimmermädchen, Handwerker oder Mechaniker arbeiten. Der Weg konnte bis zu eineinhalb Stunden dauern. Smog, Hupen, Dauerstau. Heute braucht man von einer Stadt in die andere gerade einmal 15 Minuten.

Verkehrstechniker reden von einer Revolution des öffentlichen Nahverkehrs: einfach in die Höhe gehen, die Stadt unter sich lassen. Seilbahnen, mit denen die Leute zur Arbeit, zum Arzt, zum Einkaufen fahren.

Auch für Heiner Monheim ist die Entwicklung klar. Nicht nur, weil die Gondeln durch ihre strombetriebene Technik kaum Abgase in den Städten verursachen: „Ihr CO<sub>2</sub>-Wert gleicht dem eines Fahrrads.“ Sie laufen zudem vollautomatisch und brauchen wenig Personal. Der Bau einer Seilbahn dauere kaum länger als zwei Jahre und sei um ein Drittel billiger als die Konstruktion anderer Verkehrsmittel.

Monheim sagt, auch in Deutschland wäre in jeder Stadt eine Seilbahn denkbar und sinnvoll. „Nur will sie hier keiner.“ In Trier beispielsweise, wo eine Seilbahn angedacht war, um die Uni an das Zentrum anzubinden, hat man sich dagegen entschieden – im Moment fahren einfach ein paar Busse mehr. Auch in Aachen wurde eine Seilbahn wieder verworfen, in Wolfsburg hängen die Pläne seit Langem in der Luft, und in Hamburg gab es im vergangenen Sommer einen Bürgerentscheid, bei dem die große Mehrheit gegen die Seilbahn über die Elbe stimmte.

In Wuppertal wird derzeit noch gestritten. Dabei würden viele Wuppertaler profitieren: Denn die Bahn soll nicht nur bis zur Uni führen, sondern weiter auf die Höhen, wo Bushaltestellen und ein Park-and-Ride-Platz geplant sind. Die Gondeln sollen die oberen Stadtteile näher an die Innenstadt rücken und den Verkehr entlasten. Mit 45 Kabinen könnten rund 3500 Personen pro Stunde und Richtung befördert werden.

Antonio Seidler, erster Vorsitzender der Anti-Seilbahn-Initiative, ist ein kräftiger Mann, trägt Shorts und weiße Stoffturnschuhe. Vor einigen Wochen erst sind er und seine Frau auf den Griffenberg in ihr neues Haus gezogen: ein moderner Bau, offene Küche und eine große Fensterfront ▶

FOTO: PANTHERMEDIA

mit Blick in den Garten – und über Wuppertal. Lange hatte das Paar ein geeignetes Grundstück gesucht. Die Terrasse ist noch nicht fertig, es gibt Biolimonade auf Klappstühlen. Die Vögel zwitschern. „Ja, so haben wir es uns vorgestellt“, sagt Seidler. Stadtnah und dennoch im Grünen. „Von dort unten“, sagt er dann und zeigt auf eine Baumücke, „würden die Gondeln auf uns zukommen.“ Direkt über dem Grundstück verläuft die angedachte Bahn, in 20 Meter Höhe würde alle 30 Sekunden je Richtung eine Gondel das Grundstück verschatten. „Wir haben eine Photovoltaikanlage auf dem Dach.“ Er sei kein Bremser, sondern selbst Techniker und offen für Innovationen. „Aber eine Seilbahn über unserem Haus? Nicht mit uns!“

Tatsächlich wäre die Wuppertaler Seilbahn die erste in Deutschland über bebautem Gebiet. Hier ist aber der Grund und Boden heilig. Die Eigentumsrechte sind stark, das Planungsrecht bürgerfreundlich. Der Luftraum über den Häusern gehört den Hausbesitzern. In den Favelas von Südamerika gehört dagegen niemandem gar nichts. Dort ist es leicht, über die Köpfe der Leute hinweg zu entscheiden, wenn ein Präsident es will. „In Deutschland geht es nur mit den Bürgern“, sagt Monheim, und das sei auch gut so. Beim Planen müsse man weg von den Häusern. Im Fall von Wuppertal bedeutet das mehr Stützen, „dann geht die Bahn halt um die Ecke.“ Das wiederum werden die Stadtwerke nicht bezahlen. „Die Gefahr ist groß, dass das Wuppertaler Projekt scheitert“, sagt Monheim.

Ausgerechnet in Wuppertal, der Stadt der Schwebebahn. Um die vorletzte Jahrhundertwende gebaut, ist sie heute noch das Hauptverkehrsmittel, weltbekannt fährt sie im Drei-Minuten-Takt, verbindet ratternd und quiet-schend mehrere Stadtteile. Die Wuppertaler lieben sie. Dennoch: Monheim ist sicher, die Schwebebahn würde heute nicht mehr gebaut werden. „Die Leute würden sich wehren.“ Zu laut, zu nah am Fluss, zu nah an den Häusern. Niemand brächte heute noch den Mut für einen solchen Bau auf.

Philipp Staab vom Hamburger Institut für Sozialforschung erkennt darin den Zeitgeist: Die Schwebebahn sei ein Kind „einer

auf Wachstum ausgerichteten Erfolgsgesellschaft“. Doch heute hätten die Leute das Gefühl, in einer vergehenden Zeit zu leben. „Das, was man hat, ist schon das Beste“, so Staab. Eine Bewahrer-Mentalität mache sich breit. In Schwellenländern wie Bolivien und Kolumbien sei das genau andersherum: „Dort denkt man kreativer, innovativer, offener, geht davon aus: das Beste kommt erst noch.“

Dabei gibt es auch in Deutschland ein Vorbild: Die leistungsfähigste Seilbahn Europas wurde für die Bundesgartenschau 2011 in Koblenz gebaut. Sie ist nicht nur eine Attraktion für Touristen, sondern außerdem Verkehrsmittel. Auch hier war man anfangs vehement dagegen, beschloss, die Bahn nach wenigen Jahren wieder abzu-

## DIE SCHWEBEBAHN HÄTTE HEUTE WOHL KAUM EINE CHANCE

bauen. Doch dann hatten sich die Koblenzer so an ihre Seilbahn gewöhnt, dass sie sie behalten wollten. Bürgerinitiativen gingen auf die Barrikaden – diesmal für die Bahn. Vor zwei Jahren beschloss der Rat, dass sie vorerst bis 2026 weiter gondeln darf.

Die Wuppertaler Stadtwerke haben jetzt ihre kritischen Bürger zu zwei Fahrten nach Koblenz eingeladen. Viele seien überrascht gewesen, wie leise und modern diese Seilbahn ist, heißt es aus dem Unternehmen. Doch bei anderen bleibt die Skepsis. Philipp Staab sagt, auch das wäre ein typisch deutsches Phänomen der vergangenen Jahrzehnte: der Protest gegen Infrastrukturprojekte. „Wir leben auf einer Insel der

Glückseligen, wissen zwar, dass es draußen auf der Welt große Probleme gibt. Sie sind aber zu komplex, weiter weg.“ Deshalb entlade sich die ganze politische und emotionale Energie in kleinen Projekten. „Das wirkt beruhigend.“ Staab sagt, die Menschen holten sich ihre politischen Standpunkte mehr und mehr aus dem Nahbereich von Beruf, Familie, Dorfgemeinschaft. Denn der stehe für Sicherheit und Stabilität. So komme es zu diesen „Not in my backyard“-Phänomenen – also zum Widerstand gegen Eingriffe in die unmittelbare Umgebung. Beinahe bei all diesen Protestbewegungen spiele Lokalkolorit eine Rolle: In Hamburg ging es um die Verteidigung eines St. Pauli, wie es heute existiert. Es sollte nicht noch touristischer werden. „Das waren traditionalistische Motive“, so Staab.

Dabei war die Idee in Hamburg anfangs eine ganz andere: Mit der Vorbereitung für die Internationale Gartenschau 2013 und der Internationalen Bauausstellung sollte der Stadtteil Wilhelmsburg, der als sozialer Brennpunkt gilt und wie die Musiktheater auf der anderen Elbseite liegt, besser angebunden werden. „Dafür hätte die Seilbahn aber nicht nur bis zu den Musicals, sondern weiter gehen müssen, bis rein nach Wilhelmsburg“, sagt Monheim. Am Ende haben sich die Planer nur für die kleine Lösung entschieden – Kommerz für Touristen. Die Seilbahn hätte Musicalbesucher von St. Pauli auf die andere Elbseite befördert. „Die Hamburger selbst hätten nichts davon gehabt“, sagt Monheim. Er hat mit einem Nein gerechnet.

Ob die Seilbahn nach Wuppertal kommt, ist offen, sie muss zunächst vom Rat der Stadt gebilligt werden. Wenn überhaupt, würde es sowieso erst nach 2020 so weit

sein. Auch in Marburg und Bonn sind Seilbahnen im Gespräch. In Bonn soll jetzt eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Es kann also sein, dass Deutschlands Nahverkehr irgendwann doch noch in die dritte Dimension abhebt. Bis dahin sind die neuen Linien in La Paz längst fertiggestellt, Gondeln werden auch in Mexiko-Stadt und Santiago de Cali kreisen. „Die haben, was Wachstum und Smog angeht, auch einfach mehr Druck“, sagt Monheim. In Deutschland dauere eben alles ein bisschen länger. ✖



Die Gondeln von La Paz verbinden arme Stadtteile mit dem Zentrum. Boliviens Metropole verfügt über das größte Seilbahnnetz der Welt

FOTO: DAVID MERCADO/REUTERS