

Seilbahnen im städtischen Nahverkehr

Über den Dächern durch die Stadt

Mobilität heißt, schnell, sicher und bequem von einem Ausgangsort zu einem Zielort zu kommen. Es bedeutet dabei keineswegs, dies zu jedem beliebigen Zeitpunkt mit jeder gewünschten Geschwindigkeit und dem immer höchst möglichen Komfort zu können, wie die Autoindustrie leider erfolgreich suggeriert. Denn wer morgens mit dem Auto zur Arbeit fährt, hat meistens, so er nicht außerhalb der Hauptarbeitszeiten beginnen oder enden kann, das Erlebnis eines oder mehrerer Staus, wenn die vielen Karossen die jeweilige Straße verstopfen.

Wer tatsächlich sehr pünktlich sein will, nimmt in Ballungsräumen eh den ÖPNV. Man schaue sich einmal in der Münchner S-, U- und Straßenbahn um, wie viele Menschen in Geschäftskleidung dort mitfahren.

Am Rande der großen Städte oder auf Hügeln über den Städten oder in manch Neubaugebiet sieht das anders aus. Busse fahren auf Straßen, sie stehen – sofern nicht Extra-Busspuren vorhanden sind – genauso im Stau wie der individuelle Autofahrer.

Mit dem Motorrad kann man sich durchmogeln, mit dem Fahrrad ebenso – aber da ist manchmal das Wetter ein Hinderungsgrund für die Fahrt. Für viele dieser Siedlungen ist ein schienengebundener Anschluss wirtschaftlich nicht attraktiv, da die zu erwartende Nachfrage, wiewohl immer größer als beim Bus, zu gering ist, um die hohen Inves-

titionen in eine Tram oder gar Metro zu rechtfertigen. Doch es gibt da Alternativen, die vielen Kommunalpolitikern aber auch Stadtplanern wohl geläufig sind, aber doch selten

Takt miteinander verband. Die Baufirma, die auf solche Systeme spezialisierte Hersteller Leitner aus Südtirol, baute das System damals auf eigene Rechnung – die Firma verdiente gut damit.



Bei der EXPO 2000 genossen Zehntausende Besucher das Gefühl, über den Dingen schwebend vorwärts zu kommen.

Foto: Leitner Ropeways

– wenn auch in jüngster Zeit öfter – in den Sinn kommen: die Seilbahnen.

Seilbahnen in der Stadt?

Bei Seilbahnen denkt man zuerst an Urlaub, Berge und Skifahren. Aber Seilbahnen können mehr: Als Standseilbahnen befriedigen sie in vielen Städten nicht nur touristische Bedürfnisse, sondern auch solche des öffentlichen Verkehrs. Und als Kabelbahnen waren sie einst weltweit im Nahverkehr verbreitet. Man denke nur an die berühmten Cable Cars in San Francisco. Oder an die Dresdner Standseilbahn am Weißen Ross, oder an entsprechende Bahnen in Wiesbaden, Heidelberg, Bad Harzburg, Königswinter und und und ...

Seilschwebbahnen in Städten sind auf den ersten Blick noch exotischer, wer sich allerdings an die EXPO 2000 in Hannover erinnert, dem fällt auch die Seilbahn ein, die die verschiedenen Geländeteile in dichtem

Fast freie Trassenwahl

Tatsächlich haben vor allem Seilschwebbahnen (da hängen die Kabinen an den Seilen) viele Vorteile, die sie als dritten Weg für moderne, urbane Mobilität geeignet machen: Sie sind in Bau und Betrieb sehr kostengünstig. In der Leistungsfähigkeit (Fahrgäste pro Stunde) liegen sie exakt zwischen Bussen und Trams, können also die oft gegebene Lücke schließen. Ihr Hauptvorteil ist aber, dass sie in der Trassenwahl freizügig sind. Straßenbahnen, aber auch Kabinenbahnen, die aufgeständert sind wie Monorails oder Hängebahnen, brauchen einen festen Fahrweg, der der Topographie der Stadt gehorchen muss. Seilbahnen können Dächer überschweben und auch sonst „querstadtein“ gebaut werden. Sie können auch extreme Steigungen überwinden, und lassen sich – das erhöht aber den Aufwand – sogar individualisieren, indem man kleinere Kabinen baut und Zwischenstationen mit „Bypässen“ links oder unten liegen lassen kann.

Natürlich gibt es auch Nachteile: Die Reiseentfernungen sind auf wenige Kilometer

Webtipps

Neben dem auf den Service-Seiten vorgestellten Buch „Urbane Seilbahnen“, sei allen weiter an urbanen Seilbahnen Interessierten die folgende Seite empfohlen:

www.abcde-institute.org/urbane_seilbahnen_warum.html

Hier sind unter anderem auch Links zu Filmen zu finden.

Zwar durchaus Werbung für die eigenen Produkte, aber dafür hochinformativ, macht der Hersteller Leitner auf den Seiten www.urban-cableways.com sowie unter www.leitner-technologies.com

begrenzt, die Geschwindigkeit ist gering, die Stationen machen einigen Aufwand, je nachdem ob man sie ebenerdig oder in luftiger Höhe errichtet – aber Barrierefreiheit, heute ein wesentlicher Bestandteil guter öffentlicher Nahverkehrssysteme, hat halt ihren Preis.

Würden Seilbahnen in Braunschweig ein sinnvolles Anwendungsgebiet finden können? Ja, Beispiele gefällig: Anschluss vom Bahnhof zum Bebelhof und in die Südstadt,

Anbindung von Neubaugebieten wie Lamme an die jeweilige Tramendstelle (die nach Lehdorf allerdings erst noch errichtet werden muss).

Lückenschluss zwischen Bus und Tram

Tangentialverbindungen an den Stadträndern, zum Beispiel von Stöckheim/Melverode nach Rünigen, oder durch das große

Gewerbegebiet beim Hafen. Es sind hier allerdings Rechenexempel nötig, doch solche Ideen als Spinnerei abzutun hat schon immer mehr Nach- als Vorteile gehabt.

Allerdings: Zur Städteverbindung (sei es Braunschweig – Wolfsburg oder Braunschweig – Wolfenbüttel), eignen sich Seilbahnen nicht. Aber auch keine Monorails oder Magnetbahnen, letztere haben sich wohl endgültig erledigt.

Stefan Vockrodt

Schnelle Schließung einer mitteleuropäischen Schnellbahnstreckenlücke Nord-Süd statt Ost-West

Ein ICE ist auf der Weddeler Schleife unterwegs – wie lange noch?
Foto: Roland Sellien



Gibt es ein Déjà-vu für Braunschweig in 2016? Wenn der Nahverkehr nicht auf die Beine kommt, kann der Fernverkehr nicht getragen werden. Eine Handlungsempfehlung.

Braunschweig war [...] von der Natur vorausbestimmt, im System des West-Ost-Verkehrs eine große Rolle zu spielen.^[1]

1871 wurde die an sich „überflüssige“ Eisenbahnlinie Hannover – Stendal – Berlin eröffnet. Damit war Braunschweig plötzlich vom nationalen Spitzenverkehr abgeschnitten. Zwar wurde 1872/73 die direkte Eisenbahnstrecke über Helmstedt (statt über Jerxheim) eröffnet, doch sie kam nicht nur zu spät, sondern wurde in Braunschweig an den im Süden liegenden Kopfbahnhof angeschlossen und hat bei Helmstedt eine verlorene Steigung. „Infolge der gemachten Fehler ist die Linie verkümmert und sie wird, selbst nach Ausmerzung des Kopfbahnhofs Braunschweig, nicht eine Linie ersten Ranges wer-

den.“ So „ist Braunschweig, das ein Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges sein könnte, zu einem Knotenpunkt dritten Ranges herabgesunken [...]“^[1].

Mit dem Ausbau der Bahn über Stendal zur Hochgeschwindigkeitsstrecke bot sich für Braunschweig nochmals die Möglichkeit, diesen historischen Fehler auszugleichen. Doch auch diese Chance wurde vertan.

Nun soll eine „große Aktion“ mit Bürgermeistern und Landräten gestartet werden, die Weddeler Schleife (Weddel – Fallersleben) zweigleisig auszubauen, um einen 30-Minuten-Takt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anbieten zu können und zu verhindern, dass Braunschweig auch vom Ost-Süd-ICE-Verkehr abgekoppelt wird^[2]. Sind mit

einem zweigleisigen Ausbau aber alle Sorgen beseitigt?

ICE braucht keine zweigleisige Weddeler Schleife

Derzeit entsteht zwischen Erfurt und Halle/Leipzig eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Damit wird die Reisezeit Frankfurt (M) – Berlin über Erfurt kürzer als über Braunschweig sein. Die Verbindung über Hannover bedient zusätzlich drei sehr nachfragestarke Relationen: Frankfurt (M) – Berlin, Frankfurt (M) – Hannover und Hannover – Berlin. Damit ist die Relation über Braunschweig wieder „bedeutungslos“. Dem ICE, sofern er hier entlang geführt wird oder zum IC über Treysa