

In der Gondel über die Stadt: Experten empfehlen Seilbahn für Hannover

Schneller als Busse, günstiger als Stadtbahnen: Für eine bessere Anbindung der neuen MHH, des Uni-Campus in Garbsen oder etwa des Wohngebiets Schwarze Heide könnten Seilbahnen eine gute Alternative sein. Eine Anhörung im Bauausschuss hat gezeigt: Andere Städte sind längst weiter.



Die ursprüngliche Idee für eine Seilbahn in Hannover. Sie sollte die Wasserstadt mit dem Zentrum verbinden. Quelle: Grüne Hannover (Simulation, 2016)

Bekommt Hannover doch wieder eine Seilbahn wie zu Expo-Zeiten? Andere deutsche Städte wie München, Frankfurt, Köln und Bonn arbeiten bereits an konkreten Projekten, weil Seilbahnen preiswerter im Bau sind als Stadtbahnen und wegen ihrer 30-Sekunden-Taktung kundenfreundlicher als Busse. Eine Anhörung im Bauausschuss hat am Mittwoch ergeben: Alle vom Rat geladenen Experten empfehlen Hannover, in die Planung endlich einzusteigen.

Eine Seilbahn zur MHH?

„Ich finde es extrem schade, dass Hannover seine Seilbahn nach der Expo wieder abgebaut hat“, sagt Prof. Heiner Monheim von der Uni Trier. Aktuell stiegen etliche Großstädte in solche Planungen ein: „Da hätten Sie führend heute sein können in Deutschland.“

Die Expo-Seilbahn, die heute in Österreich fährt, war allerdings eine reine Veranstaltungsverbindung für die Dauer der Weltausstellung. „Heute reden wir in Ballungsräumen aber nur über urbane Seilbahnen, die echte Teile des Nahverkehrssystems wie Busse und Bahnen sind, und auf denen vom Semesterticket bis zur Seniorenkarte alles gilt“, sagt Monheim. Also keine Freizeitbahnen, sondern Alltagsverbindungen.



*Das war zur Expo 2000: In Hannover führte eine über das Weltausstellungsgelände. Im Hintergrund der Pavillon der Niederlande
Quelle: Rainer Dröse*

Diskussion seit 2016

2016 hatten die Grünen eine Seilbahnverbindung des Neubaugebiets Wasserstadt Limmer mit der Innenstadt ins Gespräch gebracht, weil die Region eine Stadtbahntrasse zu dem 3500-Einwohner-Gebiet nicht für machbar hält. Inzwischen rückt aber vor allem ein Problem am anderen Ende der Stadt in den Fokus: Das Land baut die MHH neu, aber Hunderte Meter weit weg von der Stadtbahnstation.

Prof. Volker Stölting von der Technischen Hochschule Köln zeigte anhand einer Simulation, wie die Anbindung dort gelingen könnte. Von der Stadtbahnhaltestelle Klingerstraße an der Podbi aus könne die Seilbahn den Weidetorkreisel inklusive der Schnellwegbrücke überqueren und sowohl die neue MHH erschließen wie auch die Stadtbahntrasse zum Roderbruch.

Querverbindung in München

Damit wäre zugleich ein Problem des Stadtbahnnetzes zumindest an einer Stelle gelöst: Es erstreckt sich nur sternförmig vom Zentrum in die Randbezirke, hat aber dort keine Ringverbindungen untereinander. „Das ist ein erheblicher Nachteil gegenüber dem Autoverkehr“, sagte Prof. Monheim.



*Weltweit werden Seilbahnprojekte in Ballungsräumen realisiert. Hier in La Paz, in Bolivien.
Quelle: Conrad von Meding*

Auch in München versuchen sie dieses Problem mit einer Seilbahn zu lösen. Dort sollen schwebende Gondeln auf dem Frankfurter Ring eine Querverbindung mehrerer U-Bahnstationen schaffen und später vielleicht auch noch zu weiter entfernten S-Bahnstationen. Der Freistaat Bayern finanziere die derzeitige, 570.000 Euro teure Machbarkeitsstudie zur Hälfte mit, berichtete der städtische Mobilitätsreferent Fabian Schütte im Ausschuss. Denn Bayern erhoffe sich davon Erkenntnisse für weitere Seilbahnprojekte, zum Beispiel im Umland Münchens.

Köln will Rhein queren

In Hannover waren Seilbahnen zwischenzeitlich auch schon am neuen Uni-Campus in Garbsen angedacht gewesen und zur Erschließung der Schwarzen Heide in Stöcken – dort müsste die Autobahn überwunden werden. In Köln dagegen sollen Seilbahnen dabei helfen, die Barriere des Rheins zu überwinden: Seile zu ziehen, ist billiger, als Brücken zu bauen. „Sie können mit Seilbahnen einfach und schnell relativ große Kapazitäten im Nahverkehr befördern“, sagte Prof. Volker Stölting von der Technischen Hochschule Köln.

Allerdings sind die Kosten höchst unklar. Die elf Kilometer lange Trasse in München könnte an die 350 Millionen Euro kosten. In Bonn dagegen sind etwa 40 Millionen Euro für eine 4,5 Kilometer lange Trasse geplant, allerdings mit einer windanfälligen Ein-Seil-Technik. Zum Vergleich: Die Region schätzt die Kosten für eine neue Stadtbahntrasse zur MHH auf 100 Millionen Euro.

Schienentrassen ausgelastet

Prof. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt unterstützt derzeit Seilbahnprojekte in Mannheim, Darmstadt und Frankfurt. „Überall gibt es eine stark steigende Nutzung des Schienenverkehrs, aber die Strecken sind bereits jetzt ausgelastet“, sagte Follmann. Wollte man mehr Menschen im Öffentlichen Nahverkehr bewegen, dann seien Seilbahnen die Alternative, weil sie schnell zu bauen und preiswert im Betrieb seien. Im Gegensatz zu Bahnen und Bussen muss kein Personal mitfahren. Die Gondeln fassen bis zu 35 Personen, Räder und Rollstühle, haben aber keinen Antrieb, sodass sie wartungsarm sind.

Allerdings gebe es anfangs stets viel Skepsis, berichteten alle Planer. FDP-Fraktionschef Wilfried Engelke konnte das bestätigen. „Ich habe mich als Exot und Spinner bezeichnen lassen müssen, als ich diese Anhörung beantragt habe“, verriet er im Ausschuss.

Üstra kein Interesse an neuem System?

Grünen-Ratsherr Daniel Gardemin wies auf ein grundsätzliches Problem hin. Zuständig für den Nahverkehr ist in Hannover die Region, sodass die Stadt wenig Mitspracherecht bei der Einführung neuer Systeme hat. Und die Üstra habe „kein Interesse an einem neuen System“, sagte Gardemin. Das Unternehmen scheue es, sich auf neue Ideen einzulassen.

„Ich bin über Hannover sehr erstaunt“, antwortete Monheim. Die Stadt sei früher für ihre Innovationsfreude und strategische Verkehrsplanung bundesweit bekannt gewesen. „Sie werden bald erleben, dass Seilbahnen zu einem normalen Verkehrsmittel werden.“

„Erster Schritt getan“

SPD-Fraktionschef Lars Kelich zeigte sich sehr skeptisch angesichts unklarer Kostenlage. CDU-Baupolitiker Felix Semper hatte ebenfalls Zweifel, würde aber eine Machbarkeitsstudie erwägen. FDP-Mann Engelke will den Ball aufnehmen: „Ein erster Schritt ist heute getan, wir denken mal weiter.“

Von Conrad von Meding