TV 14.03.2010

"Seilbahnen in Städten haben sich bewährt"

Die Stadt Trier braucht eine schnelle und leistungsstarke Verkehrsverbindung zwischen Innenstadt und Uni/Tarforst. Wie dieser Petrisberg-Aufstieg aussehen könnte, schildern Professor Heiner Monheim und Dr. Christian Muschwitz im TV-Interview.

-

Trier. (cus) Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Trier soll eine neue Querachse zum Petrisberg geschaffen werden. Professor Heiner Monheim von der Uni Trier und sein Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Geschäftspartner Christian Muschwitz beschäftigen sich seit vielen Jahren mit dem Thema. Im Gespräch mit TV-Redakteur Marcus Hormes fordern sie einen fairen Vergleich von Bus- und Seilbahnvarianten.

Herr Monheim, Herr Muschwitz, warum gilt der Petrisberg-Aufstieg als so bedeutendes Thema?

Heiner Monheim: Schon vor der Gründung der Uni Trier 1970 gab es die Idee, den neuen Standort mit einer Seilbahn an die Innenstadt anzubinden. Seitdem herrscht in den Höhenstadtteilen eine hohe Siedlungsdynamik. Immer mehr Studienplätze, Einwohner und Arbeitsplätze ließen das Verkehrsaufkommen massiv steigen.

Dabei spielt das Auto nach wie vor die Hauptrolle.

Monheim: Leider ja. Es kamen keine weiteren Wegeverbindungen dazu. Die Strecken zwischen Petrisberg und Innenstadt sind die höchstbelasteten Straßen- und Buskorridore der Region. Jede Verbesserung der Verkehrssituation macht Sinn.

Sie haben ab 1995 zwei Jahre lang die Trierer Verkehrsrunde moderiert. Was kam dabei heraus?

Monheim: Der Stadtrat entschied sich nach langem Zögern endlich für das Regionalbahnkonzept, das bedeutete, zusätzliche Haltepunkte auf vorhandenen Schienen zu schaffen. Leider ist davon noch nicht viel umgesetzt. Jedenfalls geriet dadurch der Petrisberg-Aufstieg vorübergehend politisch in den Hintergrund.

Seit Ende der 90er Jahre wird der Petrisbergaufstieg wieder verstärkt diskutiert. Welchen aktuellen Bezug haben Sie dazu?

Heiner Monheim: Der Geographie-Student Wolfram Auer hatte in seiner Diplomarbeit die Seilbahn-Lösung mit neuen technischen Optionen untersucht. Inzwischen ist er beim Hersteller Doppelmayr angestellt, für den Aufgabenbereich urbane Seilbahnsysteme.

Christian Muschwitz: Auf diesem Gebiet arbeiten wir mit Doppelmayr zusammen. Daten der

Firma sind auch in das jüngst veröffentlichte Gutachten des Büros DB International eingeflossen.

Warum haben Sie ausgerechnet am Tag der Ratssitzung im Januar eine kritische Stellungnahme zu dem Gutachten verschickt, das im Auftrag der Stadtwerke entstand?

Monheim: Uns lag das Gutachten erst eineinhalb Tage vor der Sitzung vor. Mich hat geärgert, dass es bei dem Gutachten vor allem um Bustechnik ging und die Frage einer verträglichen Trassenführung nicht vertieft wurde.

Muschwitz: Die darin enthaltenen handwerklichen Fehler haben uns geärgert. Auf diese Weise entsteht kein tragfähiger Systemvergleich. Es macht den Anschein, als solle die Politik in Richtung Bus-Trasse beeinflusst werden. Wir haben im Sinne der Fairness auf die Fehler hingewiesen.

Warum sehen Sie die Seilbahn nicht angemessen berücksichtigt?

Monheim: In dem Gutachten sind verschiedene sachliche und rechnerische Fehler enthalten, darauf haben wir in der Stellungnahme im Detail hingewiesen. Aber darüber hinaus sind auch für eine Seilbahnlösung verschiedene Trassen und Systeme möglich. Die gerechnete Variante ist unnötig teuer, da die Seilbahn dabei auf dem Petrisberg teilweise durch einen Tunnel statt oberirdisch geführt wird. Dieser Tunnel ist gar nicht nötig. Auch die Trassenstücke von der Uni zum Einkaufszentrum Tarforst und vom Hauptbahnhof zur Porta sind nicht zwingend nötig, wenn man die Seilbahn sinnvoll mit dem Bussystem verknüpft.

Muschwitz: Außerdem wäre eine aufwendige Brücke für die Seilbahn-Station am Hauptbahnhof verzichtbar. Da könnte man erhebliche Kosten sparen, und städtebaulich würde man so zu einer wesentlich verträglicheren Lösung kommen.

Wäre es aus Sicht der Denkmalpflege nicht gewagt, die Seilbahn über den Alleenring bis zur Porta Nigra zu führen?

Monheim: Erstens ist die Verlängerung vom Hauptbahnhof zur Porta gar nicht zwingend nötig, weil ja viele Busse auch am Bahnhof halten. Ziel des Seilbahnabschnitts zwischen Bahnhof und Uni ist es, die beiden bisherigen Bustrassen stark zu entlasten. Dem wird man am besten gerecht, wenn man dann auch das Busnetz entsprechend anpasst.

Und wenn die Trasse doch in Richtung Porta führen soll?

Monheim: Dann kann man mit den Seilen und Masten einen großen Abstand zur Porta halten. Und man kann die Seilbahntechnik städtebaulich sehr dezent gestalten. Bei einer neuen Bus-Trasse müsste zusätzlich der ganze Kreuzungsbereich in der Allee umgestaltet werden.

Kritiker bemängeln die angeblich zu geringe Kapazität einer Seilbahn und Schwierigkeiten durch das Umsteigen in Busse.

Muschwitz: Das System, das derzeit in Koblenz gebaut wird, kann pro Stunde 3800 Fahrgäste je Richtung befördern und ist bis auf 5000 ausbaubar. Es gibt keine Wartezeiten, denn nach kurzer Zeit kommt stets die nächste Kabine in die Station. Zu Stoßzeiten können außerdem zusätzliche Kabinen eingesetzt werden.

Monheim: Urbane Seilbahnen haben sich schon in diversen Städten in Nordafrika und Südamerika bewährt. Die Kabinen sind barrierefrei und können als 35-Personen-Modell problemlos Fahrräder aufnehmen, was eine gute Flächenerschließung sichert. Die Fahrradmitnahme ist für Trier besonders interessant.

Bei einer neuen Bus-Trasse wären die Fahrzeuge in das bestehende Bus-System integriert.

Muschwitz: Das wird schwierig, denn die Akkus in Hybrid-Bussen haben eine begrenzte Kapazität und sind im Austausch teuer. Eine Variante mit einer Oberstromleitung würde es wiederum komplizierter machen. Die Bus-Feinverteilung der Fahrgäste auf Tarforst ist mit großen Bussen unrentabel und unpraktisch. Daher braucht man da – wie auch bei der Seilbahn – ohnehin ergänzende Quartiersbusse, so wie derzeit schon die Linien 14 und 4.

Monheim: Bei der Seilbahn sind die Betriebskosten ein Riesenvorteil, da das System weitgehend automatisiert ist. Die dadurch einsparbare Busleistung kann man zur Verbesserung anderer Bereiche nutzen, um noch mehr Autoverkehr zu ersetzen.

Glauben Sie, dass Fahrer großer Autos auf einen verbesserten ÖPNV umsteigen würden?

Muschwitz: Es gibt einen Sinneswandel durch die Verteuerung der Ressourcen. Das Auto spielt keine so große Rolle mehr als Status-Symbol. Auch auf dem Petrisberg sieht man zunehmend Kleinwagen. Ein höherer ÖPNV-Anteil würde auch den verbleibenden Autofahrern nutzen, weil er die Staus verringert.

Die Stadtverwaltung befürchtet, dass das Budget von 50 000 Euro für den nächsten Planungsauftrag nicht ausreicht. Zudem gebe es kaum qualifizierte und neutrale Büros, heißt es.

Monheim: Für 50.000 Euro lässt sich ein solider Systemvergleich machen. Das neue Büro fängt ja nicht bei null an. Es gibt eine Reihe namhafter Büros, die den Auftrag technisch und konzeptionell erledigen könnten. Wir kennen die Szene und haben der Verwaltung schon geeignete Büros genannt, die Trier auch schon gut kennen und dort ohnehin als Gutachter bekannt sind.

Käme Ihr Büro Raumkom dafür auch in Frage?

Muschwitz: Nein, wir scheiden aus, weil wir als befangen gelten. Aber wenn man unseren Rat will, können wir Hinweise geben. Die Trierer Planungsverwaltung macht vom Sachverstand auf dem Petrisberg meist wenig Gebrauch. Selbstverständlich werden wir den weiteren Prozess aufmerksam verfolgen. Die Trierer Planungsverwaltung macht allerdings vom Sachverstand auf dem Petrisberg meist wenig Gebrauch.

ZUR PERSON Dr. Heiner Monheim (63) ist seit 1995 Professor für Angewandte Humangeographie/Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Zuvor war Heiner Monheim Referatsleiter in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung sowie im NRW-Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr tätig. **Dr. Christian Muschwitz** (43) ist Diplom-Ingenieur für Raumplanung, Stadtplaner und hat im Bereich der Regionalökonomie promoviert. Er ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter von Professor Monheim. Zuvor hat er als Planer im Ruhrgebiet und als Projektleiter beim Taurus-Institut Trier gearbeitet. Beide sind Inhaber des Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation (Raumkom).