

■ Titelthema urbane Seilbahnen

Mit der Seilbahn in die Gärten der Welt

aus SIGNAL 01/2017 (März 2017), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10004022)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Als im Jahre 2004 auf Drängen der EU das Land Berlin ein 28-seitiges Seilbahngesetz verabschiedete, wurde dies als unnötiger Bürokratieauswuchs belächelt - in der Gewissheit, dass Berlin niemals eine Seilbahn haben werde und demnach auch solch ein Gesetz nicht brauche. Und jetzt ... haben wir eine Seilbahn.

Rückblende: Bereits im März 2000 verabschiedete das EU-Parlament die Richtlinie 2000/9/EG über Seilbahnen im Personennahverkehr, welches spätestens 2002 in nationales Recht umgesetzt werden sollte. Doch das flache Bundesland Berlin weigerte sich lange, seine knappen personellen Ressourcen dafür einzusetzen. Erst eine drohende Klage mit Strafzahlungen bis zu einer dreiviertel Million Euro sorgte schließlich für ein Einlenken.

Die Posse dieser bürokratischen Kuriosität ging damals durch alle Medien. Eine Seilbahn in einer flachen Großstadt galt als Albernheit. Genauso, wie das Gesetz, obwohl sich die EU doch so viel Mühe gab, sich zu rechtfertigen. Schließlich ginge es um »einen harmonisierten Binnenmarkt für Seilbahnanlagen« und »einheitliche Sicherheitsstandards«.

Nur etwa 8 Jahre später, im September 2012, beschloss der Berliner Senat, die damals noch für das Tempelhofer Feld vorgesehene Internationale Gartenausstellung 2017 IGA, nach Marzahn in die Gärten der Welt zu verlegen. Und es wurde die Idee öffentlich, dort eine Seilbahn als Attraktion zu initiieren.

Die Idee blühte auf, und so begann am 15. März 2016 der Bau der ersten Stütze für die anderthalb Kilometer lange Seilbahnstrecke. Die Firma Leitner aus Südtirol, die Seilbahnen auf der ganzen Welt baut, hatte Ende Juni 2016, also nur etwa dreieinhalb Monate später, die technische Infrastruktur errichtet und konnte die ersten Kabinen auf Testfahrt schicken. Danach erfolgte dann der Ausbau der Stationen mit ihren schicken Holzkonstruktionen und begrünten Dächern.

Am 9. September 2016 wurde die Berliner Politik und Fachpresse zu einer Probefahrt geladen. Hier konnte in der Hochphase des Wahlkampfes für den Berliner Senat der Regierende Bürgermeister Michael Müller (SPD) einmal abseits von verzögerten Großprojekten wie der Dauerbaustelle Flughafen ein mehr als pünktlich fertiggestelltes präsentieren.

Seitdem ist es still geworden. Die Endausbauphase sollte nun abgeschlossen sein und auf dem IGA-Gelände werden die letzten Blümchen gepflanzt, bevor am 13. April 2017 die Pforten der Gartenausstellung und demnach auch die der Seilbahn für die Besucher öffnen.

Die Seilbahnbenutzung ist dann komplett vom IGA-Gelände eingeschlossen und im Eintrittspreis - anders als bei anderen Ausstellungen - bereits enthalten. Im Gegensatz zum VBB-2-Stunden-Ticket sind hier Rück- und Rundfahrten nicht ausgeschlossen,



In einer Kabine finden 8 Personen Platz, der Einstieg ist stufenlos (auf dem Bild ist der Bahnsteig-Fußboden noch nicht fertig gestellt). Die Kabine kann auf Wunsch kurz zum Stillstand gebracht werden, so dass auch Mobilitätseingeschränkte und Rollstuhlfahrer einsteigen bzw. einfahren können. (Foto: Florian Müller)



Als im Jahre 2004 auf Drängen der EU das Land Berlin ein 28-seitiges Seilbahngesetz verabschiedete, wurde dies als unnötiger Bürokratieauswuchs belächelt - in der Gewissheit, dass Berlin niemals eine Seilbahn haben werde und demnach auch solch ein Gesetz nicht brauche. Und jetzt ... haben wir eine Seilbahn. (Foto: Michael Dittrich)



Die Seilbahn führt von der Talstation Kienbergpark am U-Bf Kienberg zunächst über das hier zu sehende Auftaktgelände des derzeitigen Jelena-Santic-Friedensparks. Dahinter überquert sie das Wuhle-Tal, welches auch während der Gartenausstellung als »Transitstrecke« ohne Eintrittskontrolle passierbar sein wird. Danach geht es aufwärts ... (Foto: Michael Dittrich)



... auf die Mittelstation auf dem Kienberg. Hier entsteht das »Wolkenhain«, welches einen guten Überblick auf das IGA-Gelände und darüber hinaus bieten soll. Wer weiterfährt, gebt sich wieder abwärts ... (Foto: Florian Müller)



und die Besucher können sie so oft nutzen, wie sie wollen.

Die Strecke führt dabei von der Wiese am Besucherzentrum gegenüber des aufgehübschten und umbenannten U-Bahnhofs »Kienberg - Gärten der Welt« (U 5) zunächst auf den Kienberg hoch. Die »Berg«-Station soll den klangvollen Namen »Wolkenhain« tragen. Wer hier aussteigt, kann auf einer wolkig wirkenden Aussichtsplattformen einen durchaus sehenswerten Ausblick über das grüne Berlin genießen. Wer weiterfährt, steigt wieder ab und überfliegt dabei einen Kinder-Abenteuer-Wasserspielplatz und die Wasserfallgärten »Promenade Aquatica«, bevor er am Blumberger Damm die zweite Talstation unweit der neuen Veranstaltungsfreilichtbühne »Arena« und den Blumenhallen erreicht.

Hier ist auch der, nennen wir ihn mal, »Betriebshof« angesiedelt. Also der Kabinenspeicher. Denn in die kuppelbare Umlauf-Kabinen-Seilbahn des Typs GD10, so der technische Name, können bis zu 64 barrierefreie Kabinen eingehangen werden, von denen 10 einen Glasboden besitzen und alle jeweils bis zu 10 Sitzplätze bieten - wenn man denn etwas zusammenrückt. Damit ergibt sich rein rechnerisch eine maximale Kapazität von 3000 Personen pro Stunde und Richtung.

Zum Vergleich: Die 40-Meter-lange Flexity-Straßenbahn in Berlin soll maximal 247 Personen fassen. Tagsüber außerhalb der Hauptverkehrszeiten fährt die M 4, nachfragestärkste Straßenbahnlinie Berlins, im 5-Minuten-Takt mit diesen Zügen, so dass die Gesamtkapazität rechnerisch ebenfalls knapp 3000 Personen beträgt - mit dem Unterschied, dass in der Seilbahn alle sitzen und die Taktzeit bei wenigen Sekunden liegt.

Auch bei der Geschwindigkeit kann die Kabinenseilbahn durchaus mithalten. Im Regelbetrieb soll sie 5 Meter pro Sekunde zurücklegen, wenn der Andrang hoch ist, dann bis zu 6 Meter je Sekunde. Das entspricht umgerechnet etwa 21 Kilometern pro Stunde. Die Durchschnittsgeschwindigkeit öffentlicher Oberflächen-Verkehrsmittel liegt in einer ähnlichen Größenordnung, auch wenn andere Höchstgeschwindigkeiten erreicht werden können.

So wird die Überquerung des IGA-Geländes mit der Seilbahn tatsächlich etwas schneller sein, als wenn man mit der Buslinie mit höherer Geschwindigkeit außenrum fahren würde.

Die Frage nach der Eignung der Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel in der Stadt darf also durchaus gestellt werden - auch wenn hier noch andere wichtige Faktoren eine Rolle spielen. Eine Attraktion für die Gartenausstellung ist sie allemal. (hm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004022>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten