



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > [Eine Urbane Seilbahn für München](#)

Eine Urbane Seilbahn für München

11. Juli 2018

Bayerns Verkehrsministerin Ilse Aigner und Oberbürgermeister Dieter Reiter stellen gemeinsam mit Dr. Jürgen Büllesbach, Vorstandsmitglied der Schörghuber Unternehmensgruppe, die Idee für eine Seilbahn für München vor

+++ Im Norden Münchens könnte in den kommenden Jahren eine Urbane Seilbahn einen wichtigen Lückenschluss im öffentlichen Nahverkehrssystem bilden. Die Idee für ein derartiges Projekt haben die Ministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Ilse Aigner und der Münchner Oberbürgermeister, Dieter Reiter heute vorgestellt. Auf etwa 4,5 Kilometern Länge könnte über dem Frankfurter Ring – einer der verkehrsreichsten Straßen Münchens – eine schnelle und umsteigefreie Direktverbindung zwischen dem Osten und dem Westen der Landeshauptstadt entstehen. Diese Seilbahn wäre europaweit die erste, die nicht touristischen Zwecken dienen würde, sondern in das öffentliche Nahverkehrssystem integriert werden könnte. +++

Oberbürgermeister Dieter Reiter: „Ich finde die Idee einer Seilbahn spannend, weil sie ganz neue Perspektiven bietet. Eine Seilbahn könnte überraschend viele Passagiere in kurzer Zeit transportieren und wäre gleichzeitig schnell und verhältnismäßig kostengünstig zu realisieren. Zu unserer bereits gestarteten Offensive für den Öffentlichen Nahverkehr, mit neuen U- und Trambahnlinien und Express-Busrouten, gehört auch, neue Mobilitätsformen zu prüfen und München für die Zukunft gut aufzustellen.“

Bei dem von der Schörghuber Unternehmensgruppe vorgeschlagenen Projekt handelt es sich zunächst um eine Teststrecke, die die Umsetzbarkeit einer Seilbahn im urbanen Raum nachweisen und zeigen soll, wie städtebauliche und projektspezifische Herausforderungen gemeistert werden könnten. Landeshauptstadt und Freistaat könnten, sofern das Projekt im Stadtrat Zustimmung findet, bei Planung, Genehmigung, Realisierung und Finanzierung der Strecke eng zusammenarbeiten.

Staatsministerin Ilse Aigner: „Die Idee einer Seilbahn als Teil des öffentlichen Nahverkehrs für München ist wirklich innovativ. Wir sollten schnell herausfinden, ob sich ein solches Projekt verwirklichen lässt. Die Staatsregierung steht urbanen Seilbahnen grundsätzlich positiv gegenüber. Das hat sie erst gestern im Ministerrat beschlossen. Jede kreative Idee, die uns hilft, Verkehrsinfarkte zu verhindern, verdient eine ernsthafte Prüfung.“

Die Strecke der Seilbahn könnte über dem Frankfurter Ring führen. Hier steht der öffentliche Raum für Strecke und Stationen zur Verfügung, die technische Machbarkeit einer in 50 bis 60 Meter Höhe fahrenden Seilbahn wäre aufgrund der geraden Streckenführung gegeben. Um das Nahverkehrsnetz im Münchner Norden sinnvoll zu ergänzen, könnten vier Stationen auf der Strecke entstehen die alle Anschlüsse an bereits bestehende U-Bahn- und Tram-Strecken besitzen: Von der östlichen Endstation „Studentenstadt“ (Anschluss zur U6) ginge es zur ersten Zwischenstation „Schwabing Nord“ mit Anschluss zur Tram 23. Im weiteren Verlauf könnte die Station „Frankfurter Ring“ mit Anschluss zur U2 erreicht werden. Das Ende der Strecke könnte schließlich die Station „Oberwiesenfeld“ bilden, mit Anschluss zur U3. Die beiden Zwischenstationen könnten über dem Straßenraum errichtet werden.

Eine Urbane Seilbahn bietet gegenüber konventionellen Nahverkehrsmitteln viele Vorteile. So sind nicht nur Energieverbrauch und Lärmbelästigung sehr gering, die Seilbahnkonstruktion an sich benötigt lediglich kleine, abgegrenzte Baufelder für Stützen und Stationen. Bei einer Geschwindigkeit von 8,0 m/s und einer Kapazität von 32 Personen pro Kabine können 4.000 Personen pro Stunde und Richtung transportiert werden – das entspricht 50 Prozent mehr Kapazität, als sie eine Münchner Tram bietet. Die Kabinen sind barrierefrei zugänglich und entsprechen in Anmutung und Komfort dem Innenraum einer neuen U-Bahn.

Die Errichtungskosten für eine derartige Seilbahn dürften bei einer Länge von 4 bis 5 Kilometern mindestens 50 Millionen Euro betragen. Genauere Werte können nur in Abhängigkeit von der tatsächlichen örtlichen Situation ermittelt werden. Die Kosten werden im Wesentlichen von der Gestaltung und Ausstattung der Stationsbauwerke nebst zugehöriger Seilbahntechnik (Stärke und Anzahl der Elektromotoren, Notfalleinrichtungen) bestimmt. Um die diesbezüglich erforderliche Planungssicherheit zu erhalten, könnten im Rahmen der Machbarkeitsstudie auch hierzu Kennzahlen ermittelt werden.

Die Schörghuber Unternehmensgruppe, seit mehr als 60 Jahren mit ihrem Bau- und Immobilienbereich Bayerische Hausbau in München aktiv, stößt, wie auch viele andere Projektentwickler, bei Neubauvorhaben zunehmend auf verkehrliche Herausforderungen. Diese sind oft innerhalb einer angemessenen Zeitspanne schwer zu lösen. Die Folge: Dringend benötigter Wohnraum kann nicht schnell genug realisiert werden. „Wir beschäftigen uns daher auch mit innovativen Lösungsansätzen für die Infrastruktur. Urbane Seilbahnen könnten in Zukunft zum Beispiel dabei helfen, neue Wohngebiete zu erschließen“, sagt Dr. Jürgen Büllesbach, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bayerischen Hausbau. „Ich bin dankbar, dass Frau Aigner und Herr Reiter unserer Idee offen gegenüberstehen und deren Realisierbarkeit nun intensiv prüfen werden.“

Bislang handelt es sich um eine Ideenskizze, die nun von den zuständigen Stellen geprüft und dem Stadtrat vorgelegt werden soll.

Eine Ideenskizze zu dem Projekt finden Sie unter

<http://bauen.bayern.de/vum/seilbahn/index.php>

[Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers](#)

[Inhalt](#)

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

[Barrierefreiheit](#)

