TEXT UND FOTOS:
SEBASTIAN ERB

Die „linea roja", die rote Linie, verbindet das bolivianische La Paz mit der Nachbarstadt El Alto

DRAHTSEILAKT

Mit Seilbahnen ließ sich einmal viel Geld verdienen. Doch durch den Klimawandel schmilzt der große Markt der Skigebiete dahin. Die Seilbahnhersteller haben nur noch eine Chance:

Sie müssen die Verkehrsprobleme der Welt lösen

01

02

03

04

01 *Die Fischverkäuferin Candita Choque de Gutierez mit ihrer Tochter Sonia in der Stadtseilbahn von La Paz. Ihr Weg zur Arbeit dauert mit der Bahn nur ein Viertel der bisherigen Zeit*

02 *Alle zwölf Sekunden fährt eine Gondel zwischen La Paz und El Alto. In jede Kabine passen zehn Passagiere*

03 *In der Estación Central in La Paz gibt es für Notfälle auch Sauerstoffflaschen und einen Rollstuhl*

04 *Mi Teleférico, „meine Seilbahn", heißt das System. Das Infoblättchen verspricht: „Es vereint unsere Leben"*

05 *Schlange stehen muss man auch in der Hauptstation. Dafür entkommen die Passagiere den Staus auf den verstopften Straßen der Stadt*

05

Als sie zum ersten Mal mit der Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs über die Häuser von La Paz schwebt, dankt Candita Choque ihrem Schöpfer.

Zwischen Himmel und Erde sitzt die 63-jährige Bolivianerin in einer roten Gondel. Sie lächelt in die Morgensonne, die den Talkessel von La Paz wärmt, und sagt: „Danke, lieber Gott, dass du Präsident Evo geschickt hast, um die Seilbahn zu bauen!"

Es ist das Lieblingsprojekt des bolivianischen Präsidenten Evo Morales: die neue Seilbahn, die die Metropole La Paz mit ihrer Zwillingsstadt El Alto verbindet. Die erste Linie fährt bereits, bis Ende 2014 werden zwei weitere den Betrieb aufnehmen. Mit einer Gesamtlänge von 10,7 Kilometern und elf Stationen wird La Paz dann über das größte urbane Seilbahnsystem der Welt verfügen. Mi Teleférico, „meine Seilbahn", heißt die Anlage ganz offiziell. Den Namen hat – ganz unbescheiden – Morales persönlich vorgeschlagen. Im Oktober wählen die Bolivianer das Parlament und den Präsidenten. Morales tritt wieder an – und hofft, mit dem Projekt Stimmen zu gewinnen.

Doch die drei Linien sind nicht nur eine Investition in die bolivianische Innenpolitik. Sie sind vielleicht auch eine Antwort auf die Frage, wie sich die Menschen in den wuchernden Metropolen der Welt künftig fortbewegen werden. Vor allem in ärmeren Ländern schwellen Städte zu Megacitys, oft ohne nennenswerte Stadtplanung oder Verkehrsmanagement. Stundenlanges Stehen in Staus und miserable Luft sind vielerorts die Folgen. Stadtseilbahnen könnten helfen, die Städte vor dem Verkehrskollaps zu bewahren.

SCHNELL GEBAUT UND BILLIG

Die rote Gondel ruckelt etwas, als sie vom Stahlseil abgekuppelt wird. Von 18 Stundenkilometern auf Kriechgeschwindigkeit abgebremst, gleitet sie in die Station, Candita Choque de Gutierez steigt aus. Von ihrem Wohnort El Alto hinunter nach La Paz hat sie zehn Minuten gebraucht. Mit dem Minibus, dem üblichen Fortbewegungsmittel, hätte es mindestens viermal so lange gedauert.

Für Choque de Gutierez – traditioneller Faltenrock, Poncho, Filzhut, schwarzer Zopf – ist die neue Seilbahn ein Wunder. Etwas nüchterner betrachtet ist sie immerhin eine Lösung für die Verkehrsprobleme, die den Einwohnern das Leben schwer machten. „Die Seilbahn wird das Leben der Menschen verändern", sagt César Dockweiler, Chef des staatlichen Seilbahnunternehmens in La Paz.

Es ist ein Montag im Mai – der Tag, an dem die Seilbahn ihren Regelbetrieb aufnimmt. Dockweiler steht in einer der neuen Stationen, trägt eine hellblaue Fleecejacke mit dem Seilbahnlogo, sein Smartphone und das Funkgerät hat er kurzzeitig weggepackt. Er gibt ununterbrochen Interviews: erzählt von seiner Tante, der alles erst nicht ganz geheuer war und die dann begeistert die Gondel verließ. Betont, dass man besonders an Menschen mit Gehbehinderungen denke. Dass die Sicherheitsnormen europäischem Standard entsprechen würden.

Dockweiler, 47, hatte jahrelang bei der Luftwaffe gedient, bis sein früherer Befehlshaber in die Politik wechselte und ihn ins Transportministerium holte. Jetzt ist Dockweiler der Chef und das Gesicht der Seilbahn. Keine Spur mehr davon, dass er am Anfang selbst skeptisch war. Ausgerechnet eine Seilbahn sollte die Lösung sein für den kollabierenden Verkehr? Dockweiler reiste um die Welt, nach Medellín, Caracas, London. Er besichtigte bestehende Projekte, ließ sich von den Erfahrungen berichten. Danach war er sicher: Doch, eine Seilbahn muss es sein, nichts anderes.

Die Vorteile kann er inzwischen im Schlaf aufsagen: Für die Stationen und Stützen wird wenig Fläche verbraucht. Der Energieverbrauch pro Passagier ist niedrig, es gibt keine direkten Emissionen und keinen Lärm. Eine Bahn ist zudem relativ billig und schnell gebaut; auch Entwicklungs- und Schwellenländer können sich das leisten. Und vor allem: Die Seilbahn eröffnet eine neue Verkehrsebene.

La Paz hat das besonders nötig. Die Stadt staut sich in einem Andental, zwischen 3 200 und 4 000 Meter Meereshöhe. Wachsen kann nur El Alto auf der →

DER KONZERN IST LÄNGST GLOBAL UNTERWEGS. EINE „WILD GEWORDENE DORFSCHLOSSEREI“, WIE EIN MITARBEITER SPÖTTELT

Hochebene. Vor wenigen Jahrzehnten noch ein kleiner Vorort, leben dort inzwischen mehr Menschen als in La Paz, fast 900 000. Viele Einwohner drängeln sich jeden Tag in Busse und Sammeltaxis, um in die jeweils andere Stadt zu fahren.

Die Seilbahngondeln schweben über alles hinweg, Staus, Straßen, Friedhof; teils mehr als 40 Meter über dem Boden. Alle zwölf Sekunden kommt eine Gondel, in der zehn Passagiere Platz finden. Pro Stunde kann jede Bahn 3 000 Menschen in eine Richtung befördern. Drei Bolivianos, rund 30 Cent, kostet die Fahrt – nur wenig mehr als die billigste Busfahrkarte. Auszubildende, Senioren und Schwerbehinderte bezahlen die Hälfte.

Teuer war das Bauprojekt nicht. 183 Mio. Euro. Zum Vergleich: Berlin etwa verlängert seit Jahren seine U-Bahn vom Alexanderplatz zum Brandenburger Tor; die Strecke ist nur ein Drittel so lang, aber dreimal so teuer. Trotzdem ist der Bau der Seilbahn ein gutes Geschäft für den Hersteller – in einem Markt, den weltweit nur zwei Firmen unter sich aufgeteilt haben.

KAUM NOCH WINTERSPORT

Die Marktgemeinde Wolfurt im österreichischen Vorarlberg. Michael Doppelmayr, der Vorstandsvorsitzende der Unternehmensgruppe Doppelmayr/Garaventa, empfängt in seinem Stammrestaurant zum Gespräch. Der 56-Jährige, Chef über 2 378 Mitarbeiter und 795 Mio. Euro Jahresumsatz, ist ein bulliger Typ mit Vollglatze und gesegnetem Appetit: Zum Lunch bestellt er Ricottaravioli mit Salbei-Zitronen-Butter, danach ein Wiener Schnitzel mit Rösti.

So gern Doppelmayr isst, so ungern redet er übers Geschäft, schon gar nicht über laufende Projekte. „Von Südamerika erwarten wir uns noch eine Menge“, sagt er knapp. Gerade ist er von einer längeren Reise zurückgekehrt: vier Tage Mexiko, Kolumbien, Brasilien. Wenn er dort mit Bürgermeistern zusammensaß und sie fragten, warum es ausgerechnet eine Seilbahn sein solle, habe er immer drei Argumente genannt: kurze Bauzeit, wenig Flächenverbrauch, billig. Dann habe es kaum noch Fragen gegeben.

Wolfurt ist ein Dorf mit 8 000 Einwohnern, Doppelmayr hat fast alles zugebaut: Fabrikhallen, mehrstöckige verwinkelte Bürogebäude, dazwischen Häuser wie aus dem Freilichtmuseum. „Hammer-Schmiede“ steht auf einem, damit fing Ende des 19. Jahrhunderts alles an. Konrad Doppelmayr übernahm die Schmiede seines verstorbenen Lehrmeisters. 1913 der erste Aufzug, 1937 der erste Schlepplift, 1972 die erste kuppelbare Gondelbahn. Michael Doppelmayr führt das Familienunternehmen in vierter Generation. Der Konzern ist längst global unterwegs, eine „wild gewordene Dorfschlosserei“, wie ein Mitarbeiter spöttelt.

Doppelmayrs Hauptkonkurrent ist die Leitner/Poma-Gruppe aus Frankreich und Italien. Früher gab es mehrere Dutzend kleinere Seilbahnhersteller in Europa, heute sind davon gerade noch eine Handvoll übrig. Doppelmayr/Garaventa und Leitner/Poma haben zusammen einen Anteil von mehr als 90 Prozent am Weltmarkt, auf dem jährlich rund 1,3 Mrd. Euro umgesetzt werden. Der Konkurrenzkampf der beiden großen Player ist hart. Beide sind durch Zukäufe gewachsen, beide streiten miteinander um die Technologieführerschaft, und mitunter endet ihr Tauziehen um Aufträge vor Gericht. Vor allem nämlich wollen beide Firmen in die Welt hinaus. Ihnen bleibt kaum etwas anderes übrig. Bisher war für sie der Wintersport das wichtigste Geschäft, also Lifte und Gondeln für Skifahrer und Snowboarder. Aber wie lange das Business im Schnee noch funktioniert, ist ungewiss. Wegen des Klimawandels werden heute kaum noch neue Skigebiete erschlossen.

Darum schielen die Hersteller immer stärker auf die Städte. Den Umsatzanteil der urbanen Seilbahnen beziffern beide auf etwa zehn Prozent, Tendenz steigend. Eine Stadtseilbahn als Verkehrsmittel hat neben Medellín (gebaut von Leitner/Poma) und Caracas (Doppelmayr/Garaventa) zum Beispiel auch Rio (von beiden Herstellern jeweils eine). In der türkischen Hauptstadt Ankara eröffnete in diesem Jahr eine Linie (Leitner/Poma).

Dass die Stadtseilbahnen aber zuerst in Südamerika solch einen Boom erleben, liegt nicht nur daran, dass die dicht bebauten Hänge der Armenviertel zu eng sind für Busse oder Trams. Es liegt auch an ihren sozialen Auswirkungen.

Als nach der Jahrtausendwende in Medellín, der einstigen Hochburg der kolumbianischen Drogenkartelle, die Bauarbeiten für die erste Stadtseilbahn des Kontinents begannen, mussten Bodyguards die Seilbahnmonteure auf den Baustellen schützen – so gefährlich waren die Viertel, in die die Pfeiler gesetzt wurden. Doch die Seilbahn wertete sie auf. Nachdem die Bahn 2004 den Betrieb aufnahm, ging die Kriminalität deutlich zurück. Ähnlich in Caracas, der Hauptstadt Venezuelas, wo 2010 die erste Linie eröffnet wurde. Die Bewohner kommen nun deutlich schneller nach Hause, sicherer, komfortabler. In die Stationen wurden Sporthallen und Bibliotheken integriert. Eine visionäre Idee und zugleich ziemlich pragmatisch.

Natürlich könnten die Seilbahnen nicht mit U-Bahnen konkurrieren, sagt der Verkehrsplaner Heiner Monheim, emeritierter Professor der Universität Trier: zu langsam, zu wenig Kapazität. Aber für Querverbindungen oder als Zubringer für bestehende Strecken seien die Anlagen optimal. Monheim hat auch schon für Doppelmayr gearbeitet, vielleicht erklärt das einen Teil seiner Begeisterung. Aber er ist überzeugt: „Das Wachstum dieser Städte ist ohne Seilbahnen kaum noch verkraftbar.“

Die Unternehmen planen, Seilbahnen in Indiens Städten zu bauen, in China, Südostasien, Afrika. Und eben in Bolivien. Dass dort Doppelmayr den Zuschlag bekam und nicht der Konkurrent, der in Kolumbien und Brasilien schon stark präsent ist, soll auch an den guten Beziehungen gelegen haben, →

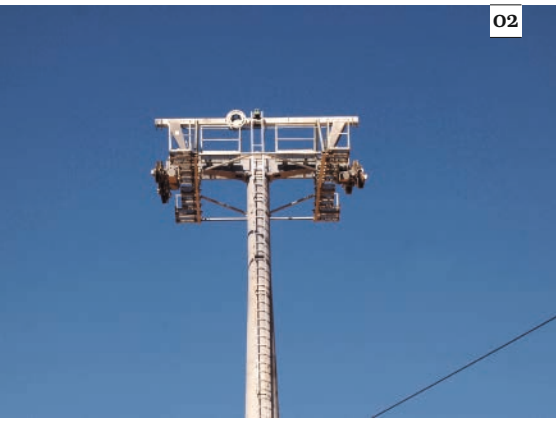
01

02

01 & 02 CÉSAR DOCKWEILER, *Chef des staatlichen bolivianischen Seilbahnunternehmens, glaubte anfänglich selbst nicht an das neue Transportmittel. Heute lobt der frühere Militär das Projekt in Interviews in höchsten Tönen*

03

03 *Rund zwei Millionen Einwohner hat der Großraum von La Paz. Da alles tagsüber ins Zentrum drängt, ist der Verkehr auf den Straßen kaum zu bewältigen*



01 MICHAEL DOPPELMAYR, *Chef des Seilbahnherstellers Doppelmayr/Garaventa, führt am Firmensitz im österreichischen Wolfurt seine Produkte vor*

02 *In La Paz baut Doppelmayr weitere Linien. Die ersten Stützpfeiler stehen schon*

03 *Einige Maschinen für den Ausbau des Seilbahnnetzes am bolivianischen Regierungssitz wurden eigens aus Österreich herbeigeschafft*

die Boliviens Präsident Morales mit seinem Amtskollegen Heinz Fischer aus Österreich pflegt. Vielleicht kam auch eine Empfehlung aus dem befreundeten Venezuela, wo Doppelmayr gut im Geschäft ist. Seilbahnchef César Dockweiler sagt, die Entscheidung sei ausschließlich anhand fachlicher Kriterien erfolgt.

Es ging dann alles ziemlich schnell. Der Vertrag mit Doppelmayr wurde im September 2012 unterzeichnet, da stand die genaue Linienführung noch gar nicht fest. Baubeginn: Anfang 2013. Doppelmayr versetzte Mitarbeiter der spanischen Tochterfirma nach Bolivien, zu Hochzeiten arbeiteten an die 50 Leute im Büro in La Paz. Dazu kamen die Monteure, die für kurze Zeit eingeflogen wurden. Rollenbatterien, Masten, Motoren: Doppelmayr hat alles in der Heimat produziert und nach Südamerika verschifft, um die 550 Vierzig-Fuß-Container insgesamt. Selbst Autokräne und andere Baumaschinen wurden aus Österreich herangeschafft.

Ursprünglich sollten im April 2014 alle drei Linien fertig sein; das war dann doch zu optimistisch. Grundstücksenteignungen brauchten Zeit, mancherorts war der Untergrund instabil. Auch versuchte der Bürgermeister von La Paz zu Beginn, das Projekt zu bremsen. Er ist Vertreter der Opposition und lässt sich ungern vom Präsidenten in städtische Belange hineinpfuschen. Aber was will er schon machen, wenn die Nationalregierung bezahlt und die Leute begeistert sind?

Wie es aussieht, war das ohnehin erst der Anfang. Schon bei der Eröffnung der ersten Linie kündigte Präsident Morales den Bau weiterer Strecken an. Längst sind seine Leute darüber mit Doppelmayr im Gespräch. „Wir haben da die Möglichkeit, ein wirklich zusammenhängendes System zu bauen, mit dem mehr oder weniger die ganze Stadt erschlossen wird“, sagt Michael Doppelmayr. So etwas gibt es auf der ganzen Welt noch nicht. Doppelmayr spricht von einem „Meilenstein“.

Die Einwohner von La Paz musste man gar nicht erst nach ihrer Meinung fragen. Beim kostenlosen Testbetrieb vor der offiziellen Eröffnung standen die Fahrgäste teils länger als zwei Stunden Schlange. ◇