

# Seilbahnen sind urbane Verkehrsmittel!

**KOMMENTAR** Wenn auch in Europa noch ungewohnt – die Integration von Seilschwebbahnen in den Städtebau und die öffentlichen Verkehrsnetze bietet hervorragende Möglichkeiten. Und die Seilbahnbauer sind technisch bereit.



Anschluss der Kabinenbahn „Alemão“ an eine Schnellbahnstation in Rio de Janeiro

**T**ram, Bus sowie U- und S-Bahn prägen unsere Stadtbilder. Diese öffentlichen Verkehrsmittel (öV) bauen wir aus, sie sind Teil der Stadt. Doch oft stehen wir mit dem Ausbau, der Optimierung an: Kein Platz für neue Gleise und Busspuren, zu langsame Trams und Busse, zu teure Ausbauten. Was tun, wenn im zweidimensionalen Verkehrsraum der Platz fehlt, wenn die dritte Dimension unter der Erde mit einer U-Bahn unverhältnismäßig, zu aufwändig und zu teuer ist, die Topografie oder andere Hindernisse Grenzen darstellen? Man geht in die Luft – mit einer Seilbahn. Seilbahnen in der Stadt? Die gehören doch

in die Berge! Seilbahnen – in diesem Beitrag Seilschwebbahnen – verbinden wir mit einem effizienten, flexiblen, zuverlässigen, leisen sowie energie- und umweltschonenden Verkehrsmittel in den Bergen, also auf dem Land. Seilbahnen sind aber zunehmend in urbanem Umfeld, also in Stadträumen, als öffentliche Verkehrsmittel anzutreffen – außerhalb Europas mit steigendem Erfolg.

## SEILBAHNBAUER SIND TECHNISCH BEREIT

Die Hersteller besitzen die Erfahrung und das technische Know-how, Seilbahnen in Städten zu bauen. Bezüglich Sicherheit und

### AUTOR

Peter ANDEREGG



Maschineningenieur, 2003–2011 Vizepräsident der Energie-, Verkehrs- und Umweltkom-

mission des Kantonsrates Zürich (Parlament), seit 2013 Präsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV ZH), seit 2015 Verwaltungsrat der ZOO Seilbahn AG

Die fünf Teilstrecken der Kabinenbahn „Alemão“ erschließen Armenviertel (Favelas) in Rio de Janeiro. Durch Winkelstationen kann die Seilbahn auch „Kurven“ fahren.



Zuverlässigkeit gelten dieselben Maßstäbe, aber die Gesetzgebung ist auf Berg-Seilbahnen ausgelegt. Auch wenn subjektive und objektive Sicherheit oft auseinander klaffen: Seilbahnen zählen zu den sichersten Transportmitteln. Welche Funktion können Seilbahnen erfüllen in einem öV-Netz?

Ähnlich wie andere Transportmittel verbinden, vernetzen und verknüpfen Seilbahnen; darüber hinaus können sie überbrücken sowie Schiene und Straße entlasten. Als Stetigförderer mit hoher Förderleistung und automatischem Betrieb können sie nahtlos in den öV-Takt von Tram, Bus sowie U- und

S-Bahn eingebunden werden. Sie sind also nicht nur sicher und zuverlässig, sondern direkt, schnell, komfortabel, barrierefrei (Kinderwagen, Rollstühle, Waren), ökologisch, ökonomisch (geringer Flächenbedarf), bieten lange Betriebszeiten von frühmorgens bis Mitternacht mit kurzen Unterhaltszeiten.

FOTO: I. NEJEZ







Visualisierung der Talstation der geplanten Seilbahn zum Zoo Zürich auf der öV-Drehscheibe Stettbach

Zudem können Seilschwebbahnen nicht nur geradeaus, sondern auch „Kurven“ fahren – nämlich in den Stationen. Und das kann durchaus über mehrere Kilometer geschehen. Das wird vor allem auch in südamerikanischen Städten genutzt, um die hügeligen Wohnquartiere untereinander und mit dem Zentrum zu verbinden. Der Vollständigkeit halber anzufügen ist, dass in diesen Städten oft kein effizienter öV vorhanden ist.

### INTEGRATION IN STÄDTEBAU UND ÖV-NETZ

So wie die klassischen öffentlichen Transportmittel unser Stadtbild mitgestalten, ist auch bei einer Seilbahn die städtebauliche und architektonische Integration ein entscheidender Erfolgsfaktor. Jede Stadt bringt andere Voraussetzungen mit, und es muss genau hingeschaut werden, ob eine Seilbahn das richtige Transportmittel ist und welcher Art sie sein soll. Fragen zu Potenzial und Nachfrage sind zu klären, spezifische Vorteile und erfolgversprechende Faktoren zu analysieren. Sind es Hanglagen, topografisch schwierige Stadtzentren, urbane Naherholungsgebiete, Verkehrs- oder Infrastrukturanlagen wie Flughäfen, Bahnhöfe, Park&Ride oder Industrie- und Gewerbezone, die optimal ins öV-Netz eingebunden werden sollen? Städtebaulich könnte es auch inte-

ressant sein, Seilbahnstationen zu urbanen Zentren auszubauen, als soziale Treffpunkte mit Läden, Gastronomie, Kultur- und Sportangeboten, aber auch Wohn-, Gewerbe- und Büroräumen. Auch hier können Beispiele aus südamerikanischen Städten durchaus Vorbild sein, wo in Seilbahnstationen auch medizinische Zentren eingerichtet sind. Damit findet dort eine positive Stadtentwicklung statt, weil die eher ärmlichen Siedlungen (teils informelle Siedlungen) aufgewertet werden.

### IN EUROPA NOCH UNGEWOHNT

Im Gegensatz dazu tun wir uns schwer in Europa, Seilbahnen als öffentliche Verkehrsmittel in der dritten Dimension zu etablieren, welche das Tram-, Bus- U- und S-Bahnnetz ergänzen könnten. Im öV integrierte urbane Seilbahnen gibt es in London seit 2012 und in Brest seit 2016; beide überqueren Flüsse, welche die Stadt teilen. In Zürich ist derzeit eine Seilbahn zwischen der stark frequentierten S-Bahn-, Tram- und Busstation Zürich Stettbach und dem rund 150 m höher gelegenen Zoo geplant. Sie soll als zweite öV-Achse die Tramlinien vom Zürcher Hauptbahnhof zum Zoo entlasten und vor allem den Autoverkehr reduzieren. Sie kann durchaus als urbane Seilbahn betrachtet werden, auch wenn sie

zunächst als Zubringer zum Zoo dient.

Rekurse und Einsparungen verzögern das Projekt allerdings seit Jahren. Rund um diese öV-Drehscheibe wird Haus um Haus hochgezogen, hohe und weniger hohe Wohn- und Gewerbehäuser: Das Gebiet wird zunehmend urbaner, die Grenze zwischen den zwei hier ineinandergreifenden Städten Zürich und Dübendorf verschwindet. Und mitten drin diese Seilbahn, die eben weit mehr als nur den Zoo erschließen kann.

Erfolgsvoraussetzung für den Betrieb urbaner Seilbahnen innerhalb bestehender öV-Netze ist allerdings, dass sie tarifarisch in vorhandene Verbundsysteme integriert sind. Daher müssen Seilbahnen als öffentliches Verkehrsmittel auch von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden. Der Einsatz von Seilbahnen in städtischen Räumen darf also nicht isoliert betrachtet werden, sondern als weiterer Faden – hier sogar wörtlich zu nehmen – im öV-Netz.

Seilbahnen im urbanen Raum sind als ergänzende Transportmittel durchaus zu begrüßen. Schön wäre, wenn erfolgreiche Pilotprojekte die Akzeptanz durch die Bevölkerung auch in Europa erhöhte und wir künftig ein heute noch ungewohntes öffentliches Verkehrsmittel nutzen könnten.

Peter Andereg