



[mehr Bilder](#)

In Portland (Oregon) verbindet seit 1999 eine Luftseilbahn das Zentrum mit dem Universitäts- und Klinikviertel Marquam Hill. Die Stationen gestaltete das Architekturbüro AGPS, Zürich/Los Angeles (Foto: AGPS).

Planung & Städtebau

DER ÖV GEHT IN DIE LUFT

Text: Gabriela Neuhaus / 16.05.2011 11:52

Foto: AGPS / Gabriela Neuhaus

Verstopfte Strassen, ungeduldiges Hupen. Der Verkehr bewegt sich, wenn überhaupt, nur im Schrittempo: Constantine, mit einer halben Million Einwohnerinnen und Einwohnern die drittgrösste Stadt Algeriens, liegt in hügeligem Gelände und ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Eine tiefe Schlucht trennt das geschäftliche Zentrum von den Aussenquartieren, von wo man mit dem Auto bis zu drei Stunden braucht, um in die Innenstadt zu gelangen.

Seit Sommer 2008 gibt es eine beliebte Alternative: In blauen Gondeln schweben die Passagiere von der Bergstation, die an das regionale Busnetz angeschlossen ist, in knapp acht Minuten über die Dächer der Stadt hinunter ins Zentrum. Die Mittelstation erschliesst zudem ein grosses Spital. Die Téléférique de Constantine, eine Umlaufbahn, kann in den koppelbaren Kabinen mit je 15 Plätzen pro Stunde 2000 Menschen befördern, was der Kapazität einer Buslinie entspricht. Die Gondeln haben, verglichen mit dem Bus, entscheidende Vorteile, wie der ETH-Verkehrsexperte Ulrich Weidmann erklärt: «Luftseilbahnen beanspruchen wenig Platz auf dem Boden, sind leise und vor allem zuverlässig, weil sie — ähnlich wie eine U-Bahn — vom Strassenverkehr getrennt und deshalb nicht von Staus betroffen sind.» Sie gelten als sicher und umweltfreundlich, da sie kein CO₂ ausstossen. Und Luftseilbahnen sind, gemessen an ihrer Leistung, günstig: Sie brauchen wenig Personal und wenig Strom.

VERKEHRSMITTEL FÜR SCHWELLENLÄNDER

Umso erstaunlicher, dass ihre Vorzüge hierzulande fast ausschliesslich für die Fahrt auf Berggipfel dienen. Algerien ist da weiter: Nebst Constantine setzen weitere Provinzstädte beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Luftseilbahnen. Peter Baumann, Verkaufsleiter bei der Seilbahnfirma Garaventa, geht davon aus, dass künftig vor allem Schwellenländer vermehrt Luftseilbahnen im städtischen Kontext bauen: «Der Strassenbau kann dort den Zuwachs an Autos nicht mehr schlucken und Busse bleiben im Verkehr stecken. Die einzige Chance, dem zu entkommen, ist, auf eine nächste Ebene zu gehen. Entweder unter den Boden, was teuer ist. Oder eben in die Luft.» Luftseilbahnen als Teil des öffentlichen Stadtverkehrs sind nichts Neues: In Algier zum Beispiel stammen die ältesten Gondelbahnen aus der Kolonialzeit, in New York verbindet seit 1976 eine Luftseilbahn Roosevelt Island mit Manhattan und in Portland (Oregon) entschied man sich 1999 für eine Verbindung in der Luft, um den Weg vom Zentrum ins Universitäts- und Klinikviertel Marquam Hill zu verkürzen. Die Stationen dieser Bahn gestaltete das Architekturbüro AGPS mit Sitz in Zürich und Los Angeles.

Die kolumbianische Grossstadt Medellin schuf 2006 mit einer Umlaufbahn für die an den Hängen gelegenen Armenviertel erstmals eine schnelle, zuverlässige und sichere Verbindung in die Stadt. Einen Schritt weiter gingen die Slum- und Stadtentwicklungsspezialisten Alfredo Brillembourg und Hubert Klumpner, seit 2010 Professoren für Städtebau an der ETH Zürich: Ihr Seilbahnprojekt «Metrocable» in der venezolanischen Hauptstadt Caracas verbindet das Armenviertel San Agustín mit dem städtischen U-Bahnnetz und wurde als Teil eines sozialen Stadtentwicklungsprojekts geplant: Die schwer zugänglichen Slums waren zuvor nur über Treppen zu erreichen. Wichtig für die Aufwertung und Weiterentwicklung der marginalisierten Quartiere sind die Stationen der Seilbahn: Sie beherbergen auch Begegnungszentren, Schulen oder Bibliotheken. Das Konzept dürfte in weiteren Städten Lateinamerikas Schule machen. Aktuellster Beleg dafür ist eine Umlaufbahn im Norden von Rio de Janeiro, die ebenfalls Bestandteil eines sozialen Aufwertungsprogramms ist.

Natürlich unterscheidet sich die Situation in diesen Megacities grundlegend von jener in unseren Städten. Trotzdem ist Marc Schneiter, Verkehrsplaner bei der Metron in Brugg, überzeugt, dass sich über kurz oder lang Seilbahnprojekte im öffentlichen Verkehr auch bei uns durchsetzen: «Städte und Agglomerationen stehen vor der Herausforderung, auf engem Platz hohe Kapazitäten für die Mobilität der Menschen schaffen zu müssen. Schon heute stossen wir hier an Grenzen, weil kaum mehr Platz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung steht.» Angesichts der wachsenden Agglomerationen sowie der alternden Bevölkerung, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen ist, wird der Druck zunehmen. Deshalb brauche es ein Umdenken: «Für eine zukunftsfähige Verkehrsplanung müssen wir die Raumstrukturen verändern», sagt Marc Schneiter.

Das Naheliegendste, weil kostengünstig und flexibel: die Schaffung einer zusätzlichen oberirdischen Verkehrsebene.

KRIENS UND BADEN

Genau diese Idee verfolgt das Hochbahnkomitee in Kriens im Kanton Luzern. Bisher stiess man damit aber vor allem auf Einwände: «Stadt und Kanton Luzern setzen im öffentlichen Verkehr auf S-Bahn und Bus, die Hochbahn wäre etwas völlig Neues. Vorläufig ist das Ganze nichts anderes als eine Vision», sagt Gemeindeammann Matthias Senn, der das Projekt nichtsdestotrotz bei jeder Gelegenheit zur Sprache bringt. Weil die Verkehrsachse zwischen Kriens und Luzern überlastet ist und die überfüllten Busse im Stossverkehr stecken bleiben, wurden immer wieder neue Lösungen gesucht: Den Strassenraum zugunsten eines zusätzlichen Tramtrassees umzugestalten, scheiterte am fehlenden politischen Willen, der Bau einer unterirdischen S-Bahn an den Kosten. 2003 entstand im Rahmen einer ETH-Diplomarbeit die erste Machbarkeitsstudie für eine Hochbahn zwischen Kriens-Obernau und dem Bahnhof Luzern. Im Herbst 2010 überraschte das Komitee schliesslich mit einer Idee, die schweizweit für Schlagzeilen sorgte: Statt einer Hochbahn auf Schienen könnte die Pilatus-Luftseilbahn von Kriens bis zum Bahnhof Luzern verlängert werden. «Diese Bahn wäre kostengünstiger als alle bisherigen Projekte und sowohl der Tourismus wie Pendler könnten sie nutzen», begründen der Krienser Einwohnerrat und der Präsident des Hochbaukomitees Alexander Willi den jüngsten Vorstoss. Er sieht Realisierungschancen: «Wichtig ist, dass wir die notwendigen Flächen für Masten und Stationen reservieren, damit wir das Projekt in 10 bis 15 Jahren, wenn die Pilatusbahn erneuert werden muss, realisieren können.» Mit einer ähnlichen Idee gelangte Stefan Kalt, Direktor der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen im Frühjahr 2010 an die Öffentlichkeit: Eine Luftseilbahn vom Badener Bahnhof hinunter an die Limmat soll die Stadt vor einem Verkehrskollaps bewahren. [Werde das neue Bäderquartier gebaut](#), locke es voraussichtlich 500 000 zusätzliche Besucherinnen und Besucher nach Baden. «Eine attraktive Seilbahnverbindung kann sie motivieren, mit dem öffentlichen Verkehr, statt dem Privatauto anzureisen.» Unterstützung fand der rührige Direktor bei den Seilbahnbauern von Garaventa: Auf eigene Kosten erstellten diese in kürzester Zeit eine Machbarkeitsstudie und stellten Pläne, Visualisierungen sowie ein Argumentarium für die Weiterentwicklung des Projekts zur Verfügung. Kein Wunder: Während das Geschäft mit den urbanen Luftseilbahnen in Übersee anrollt, überwiegt hier noch die Skepsis — ein Pilotprojekt käme dem Unternehmen gelegen.

UMSTRITTENE IDEE

In der ersten Phase stiess Stefan Kalts Initiative rundum auf Begeisterung: Zusätzlich zur Verbindung ins Bäderquartier kam rasch eine Fortsetzung zum Restaurant Hertenstein am gegenüberliegenden Flusshang in Ennetbaden in die Diskussion. Dort stösst man jedoch auf Widerstand: Renato Costamagna, Arealentwickler bei Oederlin, die am Limmatufer Terrassenhäuser baut, winkt ab. Eine Luftseilbahn, die über die historischen Gebäude und die Neubauten schweben würde, kann er sich nicht vorstellen: «Wir bieten hochstehendes Wohnen am Fluss. Eine Luftseilbahn macht Lärm, bringt Unruhe und versetzt einen geistig auf den Sântis. Das passt nicht zu unserem Angebot und die Anwohnerinnen und Anwohner würden es nicht akzeptieren.» Die Grundidee sei bestechend, räumt er ein, aber die Realisierung nicht opportun. Auch Raumplaner Yves Meyer von der Metron attestiert der Luftseilbahn im Stadtverkehr prinzipiell eine Zukunft, sieht für das Badener Projekt aber weder Bedarf noch realistische Chancen: «Die Strecke vom Bahnhof ins Bäderquartier beträgt rund 600 Meter — das kann man zu Fuss bewältigen. Zudem beeinträchtigt eine Luftseilbahn das historische Ortsbild mit dem geschützten idyllischen Park, was städtebaulich schwierig zu begründen ist.» Stefan Kalt schätzt dies anders ein: «Die Linienführung ist ein Glücksfall, weil die Strecke vom Bahnhof ins Bäderquartier der Strasse folgt und kaum Wohnhäuser tangiert.» Die Beeinträchtigung oder — je nach Standpunkt — der notwendige Umbau eines Stadtraums sind die Hauptgründe, warum in Europa erst wenige urbane Luftseilbahnen stehen. ETH-Experte Ulrich Weidmann weiss: «Ob man Luftseilbahnen im Stadtraum akzeptiert, ist eine persönliche Ermessensfrage. Bei uns ist die Sensibilität hoch, wenn es um Eingriffe im öffentlichen Raum geht.» Er verstehe, dass niemand auf die nötigen Masten warte, «doch man kann sie auch als Bereicherung sehen. Dazu braucht es noch einen Wahrnehmungsschritt.» Jedenfalls sei die Luftseilbahn als öffentliches Verkehrsmittel der Zukunft ernst zu nehmen.

--

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Im Auftrag von Garaventa untersuchte ETH-Professor Ulrich Weidmann die Möglichkeiten «seilgetriebener Verkehrssysteme» im urbanen Raum, besonders in Europa. Das Fazit: Luftseilbahnen sind ergänzende Verkehrsträger und dürften künftig häufiger gebaut werden. Ihr geringer Platzbedarf erleichtere es, sie in urbane Räume einzufügen. Sie können Häuser, Strassen und andere Hindernisse überwinden und schaffen so direkte Verbindungen, die mit anderen Verkehrsmitteln nur teuer und aufwendig zu realisieren sind. Die Studie zeigt zwar auch, dass solche Bahnen optisch präsenter sind als Fahrzeuge auf Schienen oder auf der Strasse. Das kann für historische Altstädte ein Hindernis sein. In Neubauquartieren sieht Weidmann dagegen die Gelegenheit, mit den Stationen architektonische Akzente zu setzen. Als weitere Vorteile von Luftseilbahnen werden die Umweltfreundlichkeit wegen des geringen CO₂-Ausstosses sowie die relativ geringen Bau- und Betriebskosten erwähnt. Negativ zu Buche schlägt, dass Luftseilbahnen nur gradlinige Verbindungen von Station zu Station schaffen und dass der Bau von Zwischenstationen in der Höhe aufwendig ist.