

2. Podium vom 7. November 2013

Seilbahnen als urbane Verkehrsmittel? – Versuch eines Fazit

Podiumsteilnehmer:

Prof., Dr. Ulrich Weidmann, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETHZ

István Szalai, CEO Garaventa AG

Dr. Peter Vollmer, ehem. Nationalrat und a.Direktor von Seilbahnen Schweiz

„Neue Verkehrssysteme für Städte im Wandel“ Dies der Titel des Inputreferats von Ulrich Weidmann (siehe Präsentation). Ausgehend von den Anforderungen und Chancen beim Stadtverkehr der Zukunft gab er eine Übersicht innovativer Lösungen zur Stärkung des Systems öffentlicher Verkehr: Bus-Rapid-Transit (BRT), Trambahnen, Tram-sur-Pneu, Schiffe und eben Seilbahnen. Weidmann zeigte die Stärken und Schwächen der verschiedenen Transportmittel auf, bzw. dass sie am richtigen Ort eingesetzt werden müssen.

Und damit zum Podiumsthema Seilbahnen im urbanen Raum. Was sind die verkehrstechnischen Eigenschaften seilgetriebener Systeme – also der Luft- oder Standseilbahnen? Wo und wie werden Seilbahnsysteme im Stadtraum eingesetzt? Und – das ist zentral, welche spezifischen Vorteile sieht man und welche Faktoren sind ausschlaggebend für den erfolgreichen Einsatz von Seilbahnen in städtischen Räumen? Weidmann ortete als gut geeignete Einsatzgebiete Wohngebiete in Hanglagen, topografisch schwierige Stadtzentren, urbane Naherholungsgebiete, Park&Ride-Anlagen sowie Flughäfen und Gewerbebezonen. Dabei seien die integrale Entwicklung von Städtebau und Erschließung, die Abklärung bezüglich Potential und Nachfrage, ein automatischer Betrieb sowie die Integration ins übrige öV-Netz Erfolgsvoraussetzungen.

Im anschliessenden Podium warf Peter Vollmer auch die Frage der Gesetzgebung auf, welche völlig auf Berg-Seilbahnen konzentriert sei. Aber auch Fragen der Sicherheit, der subjektiven und objektiven – Seilbahnen zählen zu den sichersten Transportmitteln – wurden diskutiert. Dürfen Luftseilbahnen über Häuser fahren – wie das in ausländischen Städten selbstverständlich ist? Anhand solcher Beispiele wies István Szalai als Seilbahnbauer auf wichtige Faktoren hin: die Integration ins örtliche öV-Netz, lange Betriebszeiten von frühmorgens bis Mitternacht, kurze Unterhaltszeiten und Stationen, die zu sozialen Treffpunkten mit Läden, Restaurants, Kultur- und Sporträumen und medizinischer Versorgung ausgebaut sind. Auch wenn naturgemäss Luftseilbahnen nicht um die Kurven fahren können, um die Ecke fahren können sie jederzeit in den Stationen – die Hersteller sind also technisch gerüstet für die Stadt-Seilbahn.

Sind Seilbahnen also auch urbane Verkehrsmittel? Ja, ganz sicher! Das ist die einhellige Meinung der Podiumsteilnehmer, auch wenn jede Stadt andere Voraussetzungen mitbringt und genau hingeschaut werden muss, welches Transportmittel das optimale ist.

Und damit zum Fazit des Moderators:

- Seilbahnen im urbanen Raum – ob Luft- oder Standseilbahnen – sind als ergänzende Transportmittel zu begrüssen
- Der erfolgreiche Einsatz von Seilbahnen in städtischen Räumen darf nicht isoliert betrachtet werden sondern als weiterer Faden im öV-Netz
- Die städtebauliche Integration der ganzen Infrastruktur ist ein zentraler Erfolgsfaktor
- Pilotprojekte sind erwünscht und erhöhen die Akzeptanz durch der Bevölkerung
- Seilbahnen müssen als öffentliches Verkehrsmittel auch so finanziert und in Verbundsysteme integriert werden
- Die Hersteller besitzen die Erfahrung und das technische Know-how, Seilbahnen in Städten zu bauen

Peter Anderegg, Präsident VöV Zürich