

# Seilbahnen gegen den Verkehrskollaps

**Mobilität** Luzern sucht seit Jahren verzweifelt nach sinnvollen Verkehrslösungen. Anderswo ist man weiter – da setzt man Seilbahnen nicht nur in Berggebieten, sondern als öffentliche Verkehrsmittel in Städten ein.

**Hugo Bischof**  
hugo.bischof@luzernerzeitung.ch

Bypass, Spange Nord, Parkhaus Musegg, Metro Luzern, Seeparking Schweizerhofquai: Das sind einige Projekte, mit denen man den lästigen Verkehrsstatus in der Stadt Luzern Herr werden will. Ob je eines realisiert wird, steht in den Sternen. Zeit also, eine neue Variante ins Spiel zu bringen: die Stadt-Seilbahn.

Verrückt, utopisch, unrealisierbar, werden viele einwenden. Seilbahnen sind gut für Skigebiete, als urbane Alternative zum erdgebundenen öffentlichen Verkehr (Bus, Tram, Bahn) aber ungeeignet. An einer Tagung der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft im Verkehrshaus Luzern, organisiert vom ÖV-Fachjournalisten Kurt Metz, zeigte sich aber: Seilbahnen können ein taugliches Mittel zur Lösung städtischer Verkehrsprobleme sein. Und es gibt Städte, in denen solche bereits funktionieren. Hier eine Auswahl.

— **Brest:** In der französischen Hafenstadt in der Bretagne mit 140 000 Einwohnern ging am 19. November 2016 die erste städtische Seilbahn in Frankreich in Betrieb: «Les Capucins de Brest» (Erbauer ist die Schweizer Firma Bartholet). Die Gondelbahn überquert in dreiminütiger Fahrt auf 420 Metern Länge den Fluss Penfeld und verbindet die Stadtteile Siam und Capucins. Zwischen der Ein- und der Ausstiegstation gibt es eine einzige, 82 Meter hohe Stütze. Kennzahlen: zwei verglaste Kabinen für je 60 Passagiere, maximale Förderkapazität 6000 Passagiere pro Stunde und Richtung, Spitzengeschwindigkeit 27 Stundenkilometer, Investitionskosten 19,1 Millionen Franken. Projektziel: Verbesserung der Erreichbarkeit der zweitgrössten Metropole der Bretagne im Hinblick auf die rund 400 000 Einwohner der Umgebung. Speziell ist: Die beiden Kabinen pendeln nicht parallel nebeneinander, sondern übereinander. Das spart Platz bei den Stationen und beim Mastfundament, was für die Stadt Brest als

Bauherrin zu erheblichen Kosteneinsparungen geführt hat. Zudem erlaubt dies den Betrieb auch bei hohen Seitenwinden (bis 108 Stundenkilometer). Die Laufwerke der Gondeln laufen auf zwei Seilen und werden von einem dritten gezogen. Die Seilbahn ist ins Verkehrsnetz der Verkehrsbetriebe von Brest eingebunden und kann vollautomatisch betrieben werden. Eine Besonderheit: Die Kabinenscheiben lassen sich während der Fahrt an einigen Passagen verdunkeln, um die Privatsphäre der Bewohner unterhalb der Seilstrecke zu bewahren.

— **London:** Für die Olympischen Spiele 2012 wurde eine 1103 Meter lange Seilbahn gebaut, welche die Stadtteile Greenwich und Docklands verbindet. Sie blieb nach Ende der Spiele bestehen und befördert heute rund 1,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Einige Kennzahlen: drei Seilbahnstützen (zwei in den Docklands, eine in der Themse am Südufer), 34 Gondeln für je zehn Personen und zwei Fahrräder, Beförderungsleistung 2500 Personen pro Stunde und Richtung, 21,6 Stundenkilometer Maximalgeschwindigkeit, Investitionskosten rund 60 Millionen englische Pfund (zum Zeitpunkt der Eröffnung 76 Millionen Euro, davon zahlte der Sponsor Emirates 36 Millionen Pfund). Die Emirates Air Line ist ins

— **Berlin:** Die 2017 für die internationale Gartenausstellung gebaute Seilbahn im Stadtteil Marzahn soll künftig urbane Verkehrsaufgaben übernehmen. Sie ist 1,5 Kilometer lang. Einzelfahrt 4 Euro (hin und zurück 6.50).

— **Koblenz:** Die städtische Seilbahn führt vom Rheinufer nahe dem Deutschen Eck auf die Festung Ehrenbreitstein. Die Förderkapazität beträgt 3800 Passagiere pro Stunde in jede Richtung. Im Winter ist sie aber nur an Wochenenden und Feiertagen in Betrieb, was den touristischen Charakter der Seilbahn unterstreicht. Einzelfahrt 7.20 Euro (hin und zurück 9.90).

**Seilbahnen können ein taugliches Mittel zur Lösung städtischer Verkehrsprobleme sein.**

öffentliche Verkehrsnetz integriert; Bus- und U-Bahn-Stationen befinden sich in Gehdistanz. Vor allem Geschäftsleute und Pendler nutzen die Seilbahn heute als öffentliches Verkehrsmittel. Der Tarif für eine Einzelfahrt beträgt für Erwachsene 4.50 Pfund. Dass Zonenabnehmer (Oyster-Card, Travelcard) nur einen Teilrabatt für die Nutzung der Seilbahn erhalten, sorgt für Kritik. Tagsüber dauert die Überfahrt fünf Minuten, abends fährt die Seilbahn langsamer (13 Minuten Überfahrt), sodass die Fahrt «bei Sonnenuntergang und Dämmerung zu einer romantischen Angelegenheit wird», so Tagungsleiter Kurt Metz.

— **Ankara:** In der türkischen Hauptstadt wurde 2014 die längste urbane Horizontal-Seilbahn Eurasians fertiggestellt. Sie ist 3228 Meter lang, hat vier Stationen und verbindet den Stadtteil Sentepe mit der U-Bahn-Station Yeni Mahalle. Zehn Minuten dauert die Fahrt in einer der 108 Kabinen à je zehn Passagieren. Mit dem Auto brauchte man für dieselbe Strecke auf der völlig überlasteten Strasse bisher 30 bis 60 Minuten. Pro Stunde und Richtung können 2400 Personen transportiert werden. Aus den Kabinen bietet sich auf bis zu 60 Metern Höhe eine spektakuläre Aussicht auf das Häusermeer darunter. Im Vergleich zu anderen Personentransportsystemen

soll die Stadt bis zu 80 Prozent an Betriebskosten sparen.

— **La Paz:** In der bolivianischen Metropole existiert das grösste urbane Seilbahnnetz der Welt. Die Gondelbahnen verbinden den Talkessel des Regierersitzes La Paz (3600 Meter über Meer) mit der 4000 Meter über Meer gelegenen Millionenstadt El Alto. Die vielen Pendler, die zur Arbeit nach La Paz fahren, blieben früher in Bussen regelmässig im Verkehrsstau stecken. Die Seilbahn ermöglicht ihnen einen Zeitgewinn von mehr als einer Stunde pro Tag. Die erste Linie wurde 2014 eröffnet; inzwischen sind sieben Linien in Betrieb, drei weitere im Bau. Bis 2019 entsteht ein fast durchgängiges Seilbahnnetz von rund 30 Kilometern Länge. Die gesamten Investitionen sollen sich dereinst auf schätzungsweise 800 Millionen Franken belaufen. Die einzelnen Linien befördern pro Stunde und Richtung 3000 Passagiere. Zum Einsatz kommen kuppelbare Einseilumlaufbahnen mit Platz für zehn Personen pro Gondel. Im Endausbau der Phase II sollen insgesamt rund 1400 Gondeln verkehren. Sie ähneln im Aussehen europäischen Skilift-Gondeln. Die Seilbahn wurde innerhalb kürzester Zeit zum beliebtesten Verkehrsmittel der Stadt und zugleich zum neuen Wahrzeichen. Eine Fahrt kostet umgerechnet etwa 45 Rappen; in 20 Jahren sollen die Erstellungskosten refinanziert werden.

— **Erbauer der Stadt-Seilbahnen** in London, Koblenz und La Paz ist das österreichisch-schweizerische Unternehmen Doppelmayr/Garaventa. Es ist mit einem Marktanteil von 60 Prozent Weltmarktführer im Seilbahnbereich. Es gibt zahlreiche weitere urbane Seilbahnen, unter anderem in Mexiko, Portland (USA), Algerien, Kolumbien, Venezuela.

**WWW.**  
Seilbahnen in aller Welt: Eine interaktive Karte auf: [luzernerzeitung.ch/bonus](http://luzernerzeitung.ch/bonus)

— **Bei einer Metro** rechnet man mit 10-mal höheren Investitionskosten als bei einer Seilbahn.

— **Ungewohntes Bild** («Wäscheleinen-Effekt») stösst auf Widerstand. Das gilt gemäss Kurt Metz, dem Organisator der Verkehrstagung im Verkehrshaus Luzern, vor allem in Europa – «in den Schwellenländern und der Neuen Welt werden Seilbahnanlagen als positiver Beitrag der Städtearchitektur verstanden und akzeptiert».

— **Mangelnde Akzeptanz** der durch die Überfahrt betroffenen Grundstückbesitzer (Schattenwurf, Einblick in Privatsphäre, Überqueren von Dächern).

— **Keine Wartezeiten** durch kontinuierliche Beförderung. Schneller ist im öffentlichen Stadtverkehr somit wohl nur die Metro.

— **Keine verkehrsmässige Feinerschliessung** möglich (wenig Haltestellen).

— **Hoher Komfort**

