

# Seilbahnen für die Stadt

*In Zürich gibt es durchaus Potenzial für die Seilbahn als urbanes öffentliches Verkehrsmittel*

Heute verkehren in Zürich zwei Seilbahnen. Eine dritte soll beim Zoo dereinst dazukommen. Das Potenzial ist damit aber noch längst nicht ausgeschöpft. Auch in der Innenstadt könnten neue Verbindungen geknüpft werden.

Reto Scherrer

Unterirdisch vom Bahnhof Stadelhofen zum Paradeplatz; hoch über dem Zürichsee vom Bahnhof Tiefenbrunnen zum Bahnhof Wollishofen. Das wären mögliche Ergänzungen des ÖV-Netzes – beide per Seilbahn. Doch Seilbahnen werden in der Schweiz immer noch assoziiert mit Bergen, Skifahren und Ferien. Dabei fungieren sie vielerorts als effiziente Mittel des urbanen Nahverkehrs. Das gilt nicht nur für manche Städte Südamerikas, sondern zum Beispiel auch für London, wo die Themse mit einer Gondelbahn überquert werden kann, oder für Portland im US-Gliedstaat Oregon, wo eine Luftseilbahn zwei Universitätsquartiere verbindet.

## Schneller als Tram und Bus

Im Kleinen finden sich auch zwei solche urbane Seilbahnen in Zürich: Die Polybahn befördert Studenten rasch vom Central an den Rand des Hochschulquartiers, die Rigiblickbahn erschliesst einen Teil des Stadtquartiers Oberstrass. Die zwei Standseilbahnen wurden 1889 und 1901 in Betrieb genommen. Seither ist die Seilbahn als Nahverkehrsmittel in der Stadt Zürich – mit einem kurzen Intermezzo an der Landesausstellung 1939 – kein Thema mehr. Zwar wurde die Rigiblickbahn in den siebziger Jahren um eine Station verlängert, doch aus der ursprünglich geplanten Verlängerung der Polybahn den Zürichberg hinauf wurde nichts.

Das bedauert Ulrich Weidmann, Professor an der ETH Zürich und Leiter der dortigen Gruppe Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme. Ebenso schade sei, dass die einst geplante Seilbahnverbindung Schwert-Waid in Höngg nie realisiert wurde. Doch Weidmann ist kein Bähnli-Nostalgiker, sondern davon überzeugt, dass Seilbahnen in der Stadt Zürich mancherorts Lücken im Nahverkehr schliessen sowie Trams und Busse entlasten könnten. Überdies meint er: «Mit den bestehenden Verkehrssystemen wird es schwierig, in Schweizer Städten zusätzliche Marktanteile für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.» Seilbahnen sind für Weidmann nicht nur behelfsmässige Ersatzlösungen, son-



«Skymetro», die Seilbahn zum Dock E am Flughafen Zürich, könnte für ein unterirdisches Projekt in Zürichs Innenstadt Vorbild sein.

ANNICK RAMP / NZZ

## Ideen auch abseits der Stadt

rsr. · Im Raum Zürich besteht an verschiedenen Orten Potenzial für Seilbahnen in Naherholungsgebiete. Dort kämen sie – ähnlich der seit 1954 bestehenden Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg – weniger als städtische Mittel des öffentlichen Verkehrs zum Einsatz, sondern eher in der schweizweit gewohnten Variante mit touristischem Fokus. Die Möglichkeit, derartige Bahnen einzurichten, sieht Ulrich Weidmann, Leiter der Gruppe Verkehrssysteme des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich, gleich an mehreren Orten. Als Beispiel nennt er eine Verbindung

vom Limmattal über die Limmat auf den Gubrist oder den Altberg. Aber auch die Lägern sei heute noch kaum ausreichend und befriedigend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen; hier könnte eine Seilbahn Abhilfe leisten.

Von Zürich auf den Üetliberg würde ein solches Projekt laut Weidmann wegen der bestehenden Bahnstrecke aber keinen Sinn ergeben. Einzig von Leimbach aus könnte eine Nachfrage nach einer derartigen Verbindung allenfalls bestehen. Dort befindet sich denn auch bereits heute eine Seilbahn auf die Bergkette nach Mädikon – in privater Hand.

dem weisen gegenüber Bestehendem entscheidende Vorteile auf. So ist zwar die Höchstgeschwindigkeit technisch stark begrenzt, doch weil sie durchgehend über ein eigenes Trasse – sei es in der Luft, an Land oder unter dem Boden – verfügen, sind Gondelbahn und Standseilbahn im Betrieb schneller als Bus und Tram. Das gilt umso mehr, wenn es darum geht, Hanglagen zu meistern oder Gewässer zu überwinden.

Bei alledem fällt auch die Beförderungskapazität gerade im Vergleich mit Bussen nicht ab: Standseilbahnen können rund 8000 Personen pro Stunde und Richtung befördern, Gondelbahnen etwa die Hälfte. Dabei verursachen sie jedoch deutlich geringere Betriebskosten, weil sie automatisiert verkehren – also nicht jedes Fahrzeug von einem Angestellten der Verkehrsbetriebe gelenkt werden muss. Diese Automatisierung ermöglicht es, ein dichtes ÖV-Angebot auch zu eher nachfrageschwachen Tageszeiten aufrechtzuerhalten, wie zum Beispiel bei der Seilbahn Rigiblick zu beobachten ist. Und Weidmann fügt noch einen Vorteil hinzu: «Seilbahnen sind das sicherste Verkehrsmittel.»

Die Höhe der Investitionskosten ist derweil stark vom Seilbahnsystem abhängig; während eine Gondelbahn wenig Platz benötigt, ist eine unterirdische Standseilbahn in der Realisierung wesentlich aufwendiger. Doch angesichts der Kosten von rund 35 Millionen Franken pro Kilometer neuer Tramstrecke zeigen sich die finanziellen Dimensionen, mit denen bei ÖV-Projekten immer gerechnet werden muss.

Damit allerdings eine urbane Seilbahn ihre Vorteile auch wirklich ausspielen kann, müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Laut Weidmann darf zum Beispiel die Strecke nicht länger als fünf Kilometer sein; die von Passagieren maximal akzeptierte Fahrzeit liege bei knapp einer Viertelstunde. Die Nachfrage der Fahrgäste darf zudem keine zu extremen Spitzen aufweisen, die zu bedienenden Stationen müssen in einer Geraden liegen, und die Seilbahn muss ins Gesamtnetz eingebunden sein.

Zentrales Hindernis für manche – gerade auch urbane – Ideen ist zudem die Gesetzesvorschrift, dass Seilbahnen nicht über Häuser führen dürfen. Hintergrund dieses Verbots ist nicht der Schutz der Hausbewohner vor allenfalls herabfallenden Gondeln, sondern der Schutz der Seilbahn vor brennenden Häusern. Diese könnten im Extremfall die Seile der Bahn zum Schmelzen bringen – mit gravierenden Folgen.

All diese Bedingungen sieht Weidmann zum Beispiel bei der geplanten Zoo-Seilbahn erfüllt. Die Talstation am Bahnhof Stettbach garantiere etwa die

hervorragende Anbindung an das bestehende ÖV-Netz und eine klar verbesserte Erschliessung des Zoos für Besucher aus der gesamten Ostschweiz. Das Projekt einer Gondelbahn, das zurzeit wegen einer Einsprache der Stadt Dübendorf am Verwaltungsgericht hängig ist, könnte «ein phantastisches Beispiel» für eine urbane Seilbahn geben.

Ein gutes Vorbild würde dann möglicherweise andern Ideen für Seilbahnstrecken Nachdruck verleihen. Dabei denkt Weidmann zum Beispiel an eine bessere Erschliessung des Hochschulquartiers mittels einer «zweiten Polybahn», einer wohl unterirdisch geführten Standseilbahn vom Central zur Universität. Ähnlich könnte die ETH Hönggerberg vom Meierhofplatz her besser erschlossen werden. Auch rund um den Zürichsee habe die Seilbahn im Nahverkehr manchenorts Potenzial.

## Über den See, unter die Stadt

Die Gedankenspiele Weidmanns gehen aber noch weiter: Eine sinnvolle Ergänzung des Stadtzürcher ÖV-Netzes sieht er in einer Gondelbahn vom Bahnhof Tiefenbrunnen zum Bahnhof Wollishofen. Diese Bahn – relativ rasch realisierbar, nicht touristisch «und unbedingt mit velotauglichen Gondeln» – würde die Trams in den Quartieren und die Quaibrücke entlasten; die zwei Bahnhöfe würden zu neuen Knoten des ÖV.

Auch innerstädtisch wartet Weidmann mit zwei Ideen auf, die sich am Paradeplatz treffen. Er ist überzeugt, dass zwei unterirdische Standseilbahnen dorthin vom Bahnhof Stadelhofen über das Bellevue sowie vom Hauptbahnhof her zu einer deutlichen Entlastung der Trams in der Innenstadt führen könnten. Ab Dezember wird zum Beispiel die untere Bahnhofstrasse zu den Hauptverkehrszeiten von fünf Tramlinien befahren; mehr liegt nicht drin. Einem weiteren Anstieg der Nachfrage von Passagieren müsste also auf andern Wegen begegnet werden. Die nun angeordneten Seilbahnen – vergleichbar mit der von einem Stahlseil gezogenen Luftkissenbahn Skymetro zum Dock E des Zürcher Flughafens – wären als schnelle Shuttles für viele Pendler sehr attraktiv. Allerdings gibt sich Weidmann keinen Illusionen hin: In Zürichs Innenstadt sei unterirdisches Bauen bekanntermassen «immer ein Problem».

Optimal könnten urbane Seilbahnen daher vor allem dann eingesetzt werden, wenn sie bei einer Arealüberbauung von Anfang an eingeplant werden könnten, erklärt Weidmann. Knackpunkt sei jedoch bei allen Projektideen nicht die technische Machbarkeit – sondern der politische Wille.