Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

» Bäderquartier gebaut siehe HP 4/11, 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 Säntis. 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 schafften 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 CO_2-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.

MEHR IM NETZ:
Über das Potenzial von Seilbahnen im Stadtverkehr:
› www.links.hochparterre.ch

P INC.

Eleganz Einfache Form und multiple Funktion fügen sich zum gestalterischen Prinzip – USM Möbelbausysteme schaffen zeitlosen Raum.

Fragen Sie nach detaillierten Unterlagen oder besuchen Sie unsere Showrooms.

USM U. Schärer Söhne AG, CH-3110 Münsingen, Tel. +41 31 720 72 72
Showrooms: Berlin, Bern, Düsseldorf, Hamburg, New York, Paris, Tokio
info@usm.com, www.usm.com

USM
Möbelbausysteme