

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: 5

Werbung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Sänktis.

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.

MEHR IM NETZ:

Über das Potenzial von Seilbahnen im Stadtverkehr:

> www.links.hochparterre.ch



FORSTER SCHWEIZER STAHLKÜCHEN

forster



Pure Perfektion in Stahl.

www.forster-kuechen.ch



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