Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **134 (2008)**

Heft 13: **Seilbahnen**

PDF erstellt am: **09.05.2024**

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

Am 2. Juni 1960 wurden zwei ausrangierte Zürcher Tramkompositionen mit der Schwerlast-Luftseilbahn der Kraftwerke Linth-Limmern transportiert. Die Bergstation der Bahn liegt 1055 m über dem Talboden von Tierfehd bei Linthal GL. Die Trams dienten als Stollenbahn im Erschliessungstunnel der 1968 fertiggestellten Staumauer Limmernboden. Die abgebildete 18-t-Seilbahn wurde nach Abschluss des Kraftwerkbaus demontiert. An ihrer Stelle steht heute eine kleinere Einkabinenbahn für den Personentransport in Betrieb
(Bild: KEYSTONE / Photopress-Archiv / Schoenwetter)

SEILBAHNEN

Mit der Eröffnung des Wetterhorn-Aufzugs bei Grindelwald am 27. Juli 1908 begann die Erschliessung der Schweizer Alpen durch Luftseilbahnen. Seither dienen Schwebebahnen in der Schweiz fast ausschliesslich touristischen Zwecken oder der Erschliessung schwer zugänglicher Siedlungen und technischer Anlagen im Gebirge. Eine prominente Ausnahme war die während der Landesausstellung 1939 in Zürich betriebene, nachher demontierte Pendel-Schwebebahn über das Seebecken. Seither sind in Schweizer Städten keine bedeutenden Personentransport-Schwebebahnen mehr erstellt worden. Zwischen Lausanne, Lugano und Zürich erfüllen Standseilbahnen und Zahnradbahnen städtische Transportaufgaben, wenn auf kurzen Distanzen grosse Höhenunterschiede zu überwinden sind. In zahlreichen anderen Ländern hingegen befördern Schwebebahnen seit Beginn des 20. Jahrhunderts die zunehmenden städtischen Fussgängermassen über Hindernisse aller Art.

Ein aktuelles Beispiel einer modernen, effizienten und architektonisch ansprechenden Seilbahn in einer Grossstadt wird im ersten Fachartikel vorgestellt. Die im vergangenen Jahr eröffnete «Aerial Tram» in Portland (Oregon) glänzt nicht mit technischen Rekorden, demonstriert aber eindrücklich, wie Personenverkehrsprobleme in urbaner Umgebung mit Schwebebahnen elegant gelöst werden. Auch hierzulande können Schwebebahnen, wie die in Zürich als Zubringer zum Zoo geplante Seilbahnverbindung, attraktive Alternativen für den städtischen Personentransport sein.

Fast ein halbes Jahrhundert älter als die Luftseilbahnen sind die behäbigeren Standseilbahnen. Sie begannen ihren Werdegang als innerstädtisches Verkehrsmittel und wurden in der Belle Époque, zunächst als Zubringer zu erhöht gelegenen Hotels, zu Motoren der touristischen Erschliessung der Alpen. Ohne die ersten Standseilbahnen wäre die Entwicklung traditioneller Ferienorte wie St. Moritz oder Davos wohl anders verlaufen. Eines der bedeutendsten frühen Wintersportzentren im Alpenraum ist Innsbruck, wo der touristische Aufschwung mit der 1906 eröffneten Hungerburg-Standseilbahn begann. Die in die Jahre gekommene Anlage wurde kürzlich durch eine neue Standseilbahn mit verlängerter Linienführung ersetzt. Dass dabei nicht einfach eine neue Bahn gebaut, sondern mit spektakulärer Architektur ein städtisches Wahrzeichen geschaffen werden sollte, wird in «Neustart in Innsbruck» kritisch gewürdigt.

Viele Fahrgäste fühlen sich nicht richtig wohl, wenn sie nicht auf solidem Boden stehen oder fahren, sondern in der Luft schweben. Ähnlich wie Flugzeuge werden auch Luftseilbahnen und insbesondere Sesselbahnen als gefährliche Verkehrsmittel empfunden. Ob dieser subjektive Eindruck statistisch begründet ist und wo sicherheitstechnische Verbesserungen möglich sind, geht aus dem dritten Fachartikel hervor.

Aldo Rota, rota@tec21.ch

5 WETTBEWERBE
Hoch hinaus – Warteck-Areal Basel | Holz, Stein, Metall – Wohn- und Beschäftigungsstätten für geistig Behinderte, Zürich

12 MAGAZIN
100 Jahre Skilift | Nicht schutzwürdig: Sesselbahn Kandersteg–Oeschinensee | Das Spiel mit dem Klimaschutz

18 SCHWEBEN ÜBER PORTLAND
Francesco Kleeblatt Eine neue Luftseilbahn verbindet zwei Standorte der Universität von Portland (USA). Die Pendelbahn gefällt auch durch ihre Architektur, insbesondere bei der auf engem Raum aufgestelzten Bergstation.

24 NEUSTART IN INNSBRUCK
Eva-Maria Froschauer Mit neu angelegtem, teilweise unterirdischem Trassee und spektakulär gestalteten Stationen als Publikumsmagnet ersetzt die neue Hungerburgbahn die hundertjährige erste Standseilbahn.

29 SICHER AM SEIL
Gàbor Oplatka Die Analyse der Unfallstatistik zeigt, wo bei Seilbahnen Unfallschwerpunkte bestehen und was für präventive Massnahmen dagegen ergriffen werden können.

34 SIA
Preisänderungen im Baubereich | Zweite Reise nach Hamburg | Architekturfilmtage | BGI und TEC21 im Dialog | Tag der offenen Tür

37 PRODUKTE

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN