

Das schwere Los der Stadtseilbahnen

Johannes Sutter, Gemeindepräsident Arboldswil, SVP

«In Berggebieten macht die Erschliessung von bewohnten Siedlungen weit über dem Talboden mittels Gondelbahnen weitaus mehr Sinn als in urbanen Räumen im Mittelland.» Fürwahr, in der Schweiz scheint die Meinung vorzuherrschen, dass Seilbahnen in die Berge gehören, Skipisten und Ausflugsberge erschliessen und vielleicht einmal ein entlegenes Bergdorf an die grosse weite Welt anbinden.

Seilbahnprojekte im urbanen Raum hingegen haben es äusserst schwer: Die zur Erschliessung des Zoo Zürich geplante Seilbahn ab Zürich-Stettbach krebst seit vielen Jahren in den Rechtsmittelstufen herum; eine Verbindung vom Zürichhorn zur Landiwiese über den Zürichsee, die es 1939 und 1959 je schon einmal gab, wurde nach fünfjährigem Rechtsstreit beerdigt; Projektideen für die Erschliessung der St. Galler Stadtrandgebiete wurden bereits im Vorstudienstand erstickt.

Und dies im Seilbahnland schlechthin – der erste Skilift und die erste kuppelbare Sesselbahn wurden in Davos und Flims errichtet. Wer hat's erfunden? Heute



«Der erste Skilift und die erste Sesselbahn – wer hat's erfunden?»

sind Stadtseilbahnen indessen zuhauf in Nordafrika, Südamerika und Asien im Einsatz. Nicht aber in der Schweiz, und übrigens auch nicht im anderen «Seilbahnland schlechthin», in Österreich.

Im dicht besiedelten urbanen Raum, in den Städten und deren Umland, werden die Verkehrsprobleme derweil immer grösser: Verstopfte Strassen mit schwierigem Durchkommen für Buslinien, kein Platz für neue S-Bahn- und Tramlinien, sehr hohe Investitionskosten für U-Bahnen. Da bietet es sich doch nachgerade an, den Verkehr in die 3. Dimension zu verlagern, wo dies Sinn macht. Denn Seilbahnen stellen ein sehr sicheres, ökonomisch und ökologisch nachhaltiges, sehr bequemes, technisch ausgereiftes und dauernd in Betrieb stehendes Verkehrsmittel dar. Bloss ein für unsere Schweizer Augen unbekanntes halt. «Man könnte ja von der Gondel aus in meine Stube sehen», äusserte ein (notabene 2 Kilometer entfernt wohnender) Anwohner mir gegenüber bei einem Projekt seine Einwände. Bedenken bestehen auch, dass man das luftige ÖV-Mittel zu Skigebietstarifen (25 Franken die Fahrt) nutzen müsse; dabei ist klar, dass Stadtseilbahnen in die ÖV-Netze integriert würden (auch tarifmässig!).

Es fehlt mithin an der Einsicht, dass Seilbahnen (nicht überall, aber vielenorts)

geeignet wären, um heutige Verkehrsprobleme zu lösen. Ganz anders sieht das der Solothurner Regierungsrat, der vor ein paar Tagen entschieden hat, das Projekt «Aaregondel» zur Anbindung grosser Entwicklungsgebiete in der Stadt Solothurn mit dem Hauptbahnhof nicht weiter zu verfolgen. Im Wesentlichen, da er den Nutzen der Projektidee als gering einschätzt. Und auf der anderen Seite Schutz zonen, das Landschaftsbild und das Stadtbild stünden sowie die Schwierigkeit, «den Bau der Gondelbahn über bewohnten Liegenschaften zu begründen». Was die seilbahnerschlossenen südamerikanischen Städte dazu sagen? Wie die Solothurner Regierung in der Medienmitteilung ausführt: «In Berggebieten macht die Erschliessung von bewohnten Siedlungen über dem Talboden mittels Gondelbahnen mehr Sinn.» Die Politik scheint noch Zeit zu benötigen.

In der «Carte blanche» äussern sich Oberbaselbieter National- und Landratsmitglieder sowie Vertreterinnen und Vertreter der Gemeindebehörden zu einem selbst gewählten Thema.