

Abo **Anstatt längerer Glattalbahn**

Wie realistisch eine Seilbahn für Kloten ist

Die Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen quer durch Kloten soll auf Schienen erfolgen. Eine Seilbahn als Alternative tönt komisch. Vorbilder gibt es aber.



Christian Wüthrich

Publiziert heute um 06:00 Uhr



Moderne Stadtseilbahnen – wie aus dem Projektfilm aus dem kolumbianischen Bogotá – werden zunehmend als Alternative zu

herkömmlichen Verkehrsmitteln im Nahverkehr propagiert.

Screenshot: TransMiCable Bogotá

Der Vorschlag für eine Seilbahn mitten durch Kloten kommt überraschend und lässt sich nur schwer einordnen. Ist das ernst gemeint? Oder eher eine Schnapsidee? In der Höhe schwebend die Flughafenstadt zu durchqueren, anstatt neue Schienenstränge zu verlegen, ist eine Vorstellung der Interessengemeinschaft Pro Altbach ⁷. Sie will keine Tramverlängerung entlang jenes offenen Bachlaufes, weil sie damit den Grünraum mit grossen Bäumen gefährdet sieht und neuer Lärm sowie Verkehrsprobleme zu befürchten seien.

Eigentlich ging man seit den letzten Debatten um den genauen Verlauf im Bereich der Industrie davon aus, dass es aus Kloten keinen grundlegenden Widerstand mehr gegen die Weiterführung der Glattalbahn geben würde. Das scheint sich aber gerade nicht zu bewahrheiten. Noch nie ernsthaft diskutiert – jedenfalls nicht öffentlich – wurde dabei die Seilbahnidee.

Seilbahnen für den Nahverkehr

Im Alpenland Schweiz denkt man unweigerlich an Ausflüge in die Berge, wo unzählige Seilbahnen den Tourismus befeuern und allenfalls an jene luftige Gondelverbindung aus längst vergangenen Landesschauzeiten. Doch es gibt auch die moderne, urbane Seilbahnnutzung. Vorbilder gibts in etlichen südamerikanischen Städten. Das eigentliche Paradebeispiel befindet sich in Boliviens Hauptstadt La Paz, wo seit 2014 drei topmoderne Seilbahnen ein völlig neues öffentliches Verkehrssystem geschaffen haben.



Die bolivianische Grossstadt La Paz hat seit bald zehn Jahren ein ganzes Netz an urbanen Seilbahnverbindungen erhalten.

Foto: Doppelmayr/PD

Was kurios tönt, hat sich derart bewährt, dass mittlerweile zehn Seilbahnlinien von total 30 Kilometer Länge mit 26 Stationen ein eigenes luftiges ÖV-Netzwerk in La Paz geschaffen haben.

Auch in Europa gibt es Stadtseilbahnen. London hat seit 2012 eine Verbindung in den Docklands, wo die Kabinen teils bis zu 90 Meter hoch über der Stadt schweben, und in Paris wird zurzeit für rund 130 Millionen Euro eine 4,5 Kilometer lange Stadtseilbahn realisiert, die ab 2025 fünf Stationen bedienen und pro Stunde bis zu 1600 Personen samt Velos und Kinderwagen befördern kann.



Das neueste urbane Seilbahnprojekt wird bis 2025 in Paris gebaut und sieht diese und vier weitere Stationen vor.

Visualisierung: PD



Die Kabinen der neuen Pariser Stadtseilbahn sehen so aus und sollen zehn Personen sitzend Platz bieten und die 4,5 Kilometer lange Strecke in 17 Minuten bewältigen.

Visualisierung: PD

Hersteller all dieser Bahnen ist die weltweit tätige Doppelmayr-Garaventa-Gruppe mit Wurzeln in der Schweiz und Österreich. Mediensprecher Andreas Bonifazi betont, dass Stadtseilbahnen sehr wohl eine Option seien, um auch hierzulande als veritables öffentliches Verkehrsmittel zu gelten. Man sei dies halt einfach noch nicht so gewohnt, räumt er ein.

Einige Ideen in der Westschweiz

In der Schweiz gibt es bislang noch keine prominenten Stadtseilbahnen. Aber neben der Zoo-Seilbahn in Zürich gebe es auch im Welschland derzeit in mehreren Städten konkrete Ideen für moderne ÖV-Seilbahnen. So unter anderem in Lausanne, Genf und Sitten.

Dabei spricht Bonifazi von Umlaufbahnen, die im Gegensatz zu Pendelbahnen nicht nur alle zehn Minuten Fahrgäste aufnehmen und befördern können. So sei es namentlich gelungen, die Mobilität in Grossstädten effizienter zu lösen und Verkehrsprobleme zu minimieren.

**«Das Projekt in Kloten
klingt eigentlich nach
einer klassischen
Anwendung.»**

Andreas Bonifazi,
Mediensprecher Doppelmayr-
Garaventa

So viel Kapazität wie mit einer modernen Umlaufbahn, bei der alle paar Sekunden eine Kabine abfährt, «bringt man mit einer Buslinie nie hin». Zudem liesse sich die Kapazität anpassen, je nachdem, wie oft und wie viele Kabinen eingesetzt würden. Diese verkehren gemeinhin mit einer Geschwindigkeit von rund 20 bis 22 Kilometern pro Stunde.



In La Paz sind neue Seilbahnknotenpunkte mit Umsteigemöglichkeiten auf Busse entstanden.

Foto: Doppelmayr/PD

Mit Blick auf die Ausgangslage am Zürcher Flughafen meint Bonifazi: «Das Projekt in Kloten klingt eigentlich nach einer klassischen Anwendung.» Die Länge über mehrere Kilometer vom Flughafen bis in die Industrie oder gar nach Bassersdorf sei «kein Thema» und «gut machbar». Auf so einer andersartigen ÖV-Linie könne man mit einer Stadtseilbahn zwischen 500 und 4000 Personen pro Stunde transportieren.

Eine Höhenbeschränkung wegen des nahen Flughafens sei rein technisch auch kein Problem für den Seilbahnbau. Allenfalls würde eine niedrigere Höhe mehr Stützen auf der Strecke bedingen, so der Doppelmayr-Sprecher. Als eigentliche Schwierigkeit sieht er indes den Weg bis zu einer Betriebsbewilligung für eine solche Bahn. «Schwierigkeiten bereiten wohl oft die politischen Prozesse respektive die rechtliche Situation mit Durchfahrts- und Baurechten», sagt Bonifazi.

Kanton verlangt eine Tramverlängerung

Bei den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) gibt Mediensprecher Tino Kunz zu verstehen, dass die kritischen Anliegen der IG Pro Altbach durchaus legitim seien. Zur Seilbahnidee meint er, dass die VBG schlicht keinen Auftrag dafür erhalten hätten. Die Politik müsse da letztlich entscheiden, was geplant und am Ende auch gebaut werden soll. Die VBG hätten den klaren Auftrag, eine erdgebundene Verlängerung des bisherigen Verkehrssystems zu planen.



Auch in London gibt es in den Docklands seit 2012 eine städtische Seilbahn.

Foto: Wikipedia/Kevin Horgan PD

Man gehe davon aus, mit der Tramlinie den Altbach entlang die beste Lösung gefunden zu haben. Es sei auch explizit keine Hochbahn in Auftrag gegeben worden. Zuvor habe man nämlich verschiedene Optionen geprüft. Welche, kann Kunz indes nicht genau sagen. «Wie bedürfnisgerecht wäre eine Seilbahn überhaupt?», fragt er sich und zweifelt an der Akzeptanz in der Nachbarschaft und der Umsetzbarkeit. Fragezeichen müssten auch beim Platzbedarf sowie der Praxis-tauglichkeit im Zusammenspiel mit dem restlichen ÖV-System gemacht werden. «Eine Seilbahn tönt romantisch und schön. Aber es würde mehr Umsteigepunkte und einen größeren Bruch gegenüber anderen Verkehrsmitteln geben.»

Strenge Vorgaben wegen Flughafen

Seitens der Stadt verweist man darauf, dass für eine Seilbahn ein Richtplaneintrag erforderlich ist. Dieser müsste durch den Kantonsrat erfolgen. Knackpunkt für eine Seilbahn könnte auch der Sicherheitszonenplan mit Höhenbeschränkungen darstellen. Dieser legt für jeden Punkt Klotens die zulässige Höhe fest, die für Fahnenmasten, Bäume und Bauten gleichermassen gilt. In grossen Teilen der Stadt Kloten darf daher eine Ebene von 25 Metern über dem «gewachsenen Terrain» nicht durchstossen werden, wie es im Fachjargon heisst.

Im Zentrum steige die Ebene bis auf 30 Meter an, aber auf Hügeln wie dem Holberg liegt sie nur 2,5 Meter über Boden. Zudem wird im Stadthaus auf die Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen verwiesen, die auch bei einer Seilbahn behindertengerecht und massentauglich und möglichst einfach erreichbar sein müssten. Ob dies in der gewachsenen Stadtstruktur verträglich umgesetzt werden könnte, ist fraglich. Denn der Kantonsrat hat bereits vor Jahren die Weiterführung der Glattalbahn als Tram im Richtplan festgesetzt. Eine erneute Überprüfung des Verkehrsmittels oder der Linienführung ist somit nicht mehr Bestandteil des Projektes.

Tramprojekt konkretisiert sich

Die Planung für eine Tramverlängerung ist bereits weit fortgeschritten. Kommende Woche wird das konkrete Bauprojekt öffentlich vorgestellt werden. Die Linie quer durch Kloten bis nach Bassersdorf könnte es schon längst geben. Schon als die Glattalbahn gebaut wurde, plante man diese.

Als Endzustand schwebte den Verantwortlichen aus der Politik, der Verwaltung und dem Gewerbe gar eine Ringbahn um den Hardwald vor. Via Dietlikon und den Flugplatz Dübendorf sollten die bis 2010 gebauten Teilstücke komplettiert werden. Es herrschte Aufbruchstimmung, Widerstand gabs

kaum. Ausser in Kloten, wo man sich nicht über eine Linienführung durch die Stadt einigen konnte.

Deshalb endet die Glattalbahn seit 2008 im Nirgendwo zwischen dem ÖV-Knoten am Flughafen und dem Stadtzentrum von Kloten zwischen Frachthallen und der Autobahn. «Sonst würde die Stadtbahn schon jetzt bis nach Bassersdorf führen», gab der damalige Bauvorsteher Max Eberhard im Jahr der Eröffnung der Linie 10 der Glattalbahn zum Flughafen zu Protokoll. Zugleich meinte er damals, es sei wichtig, zügig vorwärtszumachen. Denn die Stadt Kloten wolle diese Bahn. Seither sind 15 Jahre vergangen, und in der Flughafenstadt wartet viele noch immer auf eine Tramanbindung.

Christian Wüthrich ist Redaktor für das Ressort Zürcher Unterland. Er hat einen Kommunikationsabschluss der ZHAW und arbeitet seit 2002 im Journalismus. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

0 Kommentare