

DAS MAGAZIN FÜR URBANE SEILBAHNEN

URBAN



MOBILITY LAB

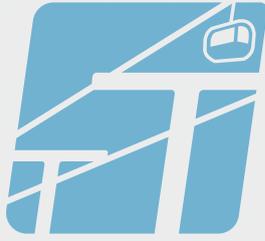
ZENTRUM DER CABLE CAR WORLD

MOBILITY SOLUTION

SEILBAHN FÜR SÜDKOREA

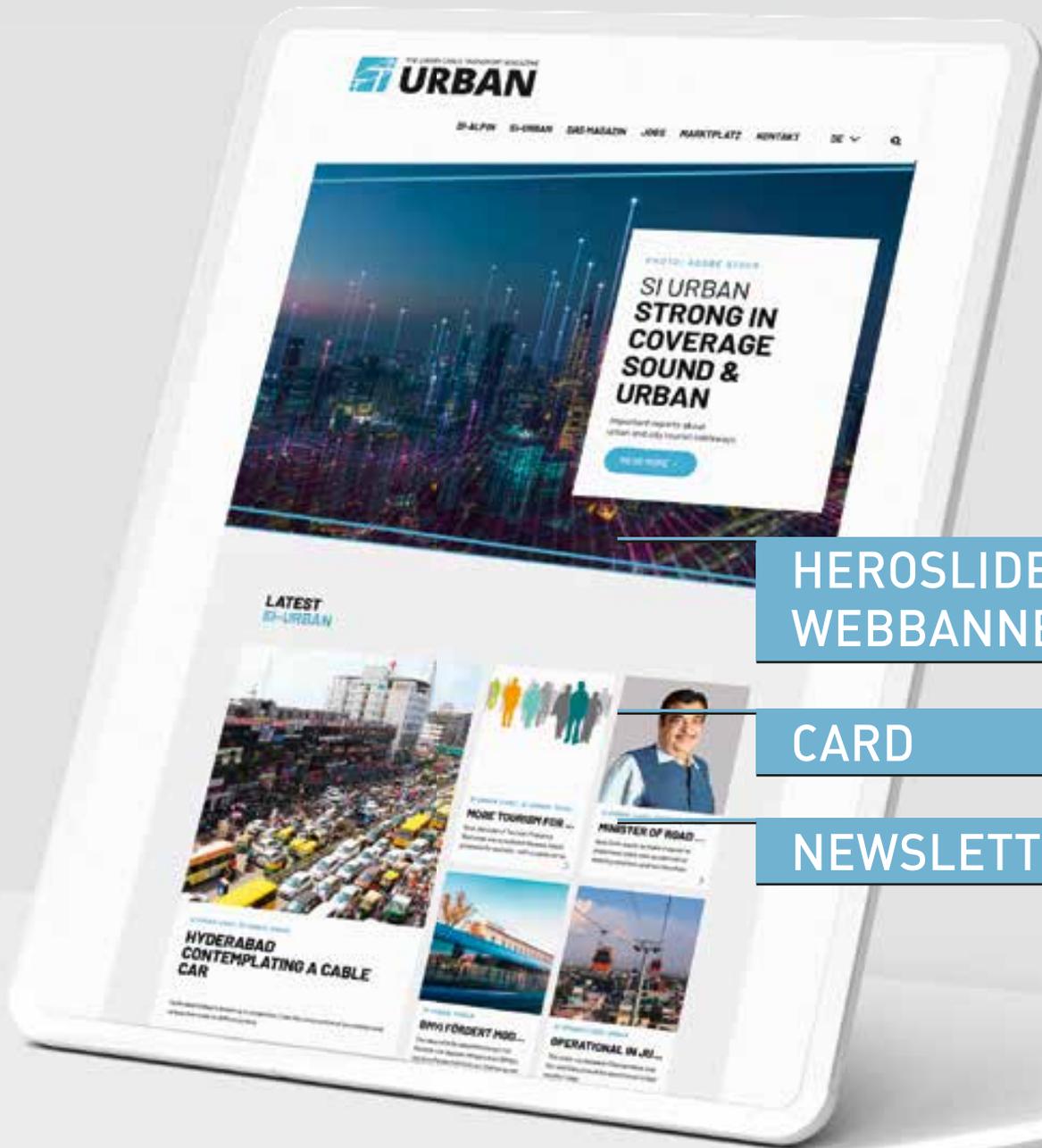
MOBILITY TOURISM

SEILBAHN ALS ATTRAKTION



THE URBAN CABLE TRANSPORT MAGAZINE

URBAN



HEROSLIDER /
WEBBANNER

CARD

NEWSLETTER

JOIN THE COMMUNITY

AND BOOK NOW

WWW.SIMAGAZIN.COM

EDITORIAL



Gerald Pichlmair
Herausgeber

„BESTÄNDIG IST ALLEIN DER WANDEL!“

Jeder Bereich des täglichen Lebens verändert sich und entwickelt sich weiter. Auch der Bereich der Mobilität ist dieser steten Veränderung ausgesetzt. Selbstverständlich eigentlich, immerhin wäre der Stillstand hier ein Paradoxon sondergleichen. Doch nun sagen Experten nicht nur eine Entwicklung, sondern gar einen Wandel im Mobilitätssektor voraus. Autonom, umweltfreundlich, leistungsstark – so soll es sein, das neue Transportsystem. Erfreulicherweise deckt die urbane Seilbahn all diese Bereiche bestens ab und eignet sich zudem auch zur Multimodalität.

Viele Länder aus der ganzen Welt setzen deshalb bereits auf die seilgezogene Transportalternative. Zahlreiche davon haben wir in diesem Magazin bereits vorgestellt und auch in dieser Ausgabe kommen wieder einige dazu. Auch in Europa sieht man bereits die Anzeichen für den Beginn des Siegeszuges der Seilbahnen. Am 21. und 22. Juni 2022 findet deshalb auch die CABLE CAR WORLD statt. Der Kongress mit integrierter Fachmesse zum Thema urbane Seilbahnen versammelt Experten aus allen Branchenbereichen und lädt so zum Austausch ein. Als Fachmedium wird die SI Urban dort auf alle Fälle vertreten sein und wir freuen uns schon auf den interessanten Austausch.

TERMINE

01. – 08. Februar 2022

*Sustainable Mobility Forum,
Paris (FRA) und Online*

29. März – 07. April 2022

*Intertraffic,
Amsterdam (NLD)*

10. – 12. Mai 2022

*IT-Trans,
Karlsruhe (DE)*

30. Mai – 01. Juni 2022

*ITS European Congress,
Toulouse (FRA)*

21. – 22. Juni 2022

**Cable Car World,
Essen (DE)**

20. – 23. September 2022

*InnoTrans,
Berlin (DE)*

02. – 04. November 2022

*SITCE – Singapore International
Transport Congress & Exhibition
Singapore (SGP)*

15. – 17. November 2022

*Smart City Expo World Congress,
Barcelona (ESP)*

IMPRESSUM



Seilbahnen International Verlag GmbH, Straß 21, A-5301 Eugendorf; **Tel.:** +43(0)6225/7290 (Fax-14); **E-Mail:** office@simagazin.com; **Internet:** www.siurban.com; **Herausgeber:** Gerald Pichlmair; **Administration:** Sandra Rottner; **Vertrieb:** Simone Strobel; **Redaktion:** Thomas Surrer (ts), Tamara Mair (tm); **Druck:** Druckerei Roser Ges.m.b.H., Mayrwiesstraße 23, A-5300 Hallwang / Salzburg Tel.: +43 (0) 662 / 66 17 37, **Offenlegung laut Mediengesetz unter:** www.siurban.com/Impressum; **Grundlegende Richtlinie des Mediums:** „SI Urban“ ist eine unparteiische, internationale Fachzeitschrift für urbane Seilbahnen und nachhaltige urbane Mobilität. **Titelbild:** Doppelmayr/Federleicht



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei Roser Gesellschaft m.b.H., UW-Nr. 1037





IN DIESER AUSGABE

REALISIERTE SEILBAHNEN

- SAMAKSAN:** Kreative Lösung und leistungsstarkes Produkt von DOPPELMAYR für Südkorea **06 – 07**
- SAN MIGUELITO:** Panama vergrößert die Infrastruktur – auch durch eine Seilbahn **08**
- HEIHE - BLAGOWESCHTCHENSK:** POMA verbindet China und Russland durch eine doppelte Seilbahn **10**
- SANTO DOMINGO:** POMA errichtet bereits die zweite Seilbahnlinie in der karibischen Stadt **12 – 13**

GEPLANTE SEILBAHNEN

- EDMONTON:** Seilbahn für Bewohner und Touristen **14 – 16**
- INDIEN:** Dreizehn Seilbahnpläne im Überblick **17**
- MOMBASA:** Likoni-Seilbahn nimmt nächste Hürde **18 – 19**
- KANSAS CITY:** Infrastrukturprojekte – inklusive Seilbahn **20 – 21**
- TRIEST:** Seilbahn vom Berg zum Meer **22 – 23**
- SOLOTHURN:** Projekt Aaaregondel wird nun geprüft **24 – 25**

SEILBAHN PORTFOLIO

- MOBILITY LAB:** Dreh- und Angelpunkt der Cable Car World 26 – 27
- BARTHOLET:** Warum Seilbahnen in den urbanen Raum gehören 28 – 30
- SALZMANN:** „Die Machbarkeitsstudie kommt oft zu früh!“ 31 – 33
- INNSBRUCK:** „Der politische Wille muss da sein!“ 34 – 35

ÖKONOMIE

- BONN:** Wichtige Schritte für die Seilbahn Venusberg 36 – 37
- SEILBAHN & TOURISMUS:** Der Nutzen städtetouristischer Anlagen 38 – 39

GESELLSCHAFT

- MOBILITÄT IM WANDEL:** Transformation zur Nachhaltigkeit 40
- AKZEPTANZ & BEGEISTERUNG:** Was fehlt zur Realisierung urbaner Seilbahnen in Europa? 41
- SMARTE URBANE MOBILITÄT:** Schlagwort oder kommt sie wirklich? 42 – 43

UMWELT

- NACHHALTIGKEIT:** Seilbahnen haben mehrere Leben 44 – 45
- KLIMAKRISE:** Wie sieht die Zukunft des Verkehrs aus? 46 – 47
- REKUPERATION FÜR SEILBAHNEN:** Energieflüsse effizient steuern 48 – 49

- SI URBAN NEWS** 50





SAMAKSAN

KREATIVE LÖSUNG UND LEISTUNGSSTARKES PRODUKT VON DOPPELMAYR FÜR SÜDKOREA

Seilbahnen sind eine Besonderheit im Mobilitätssektor, denn sie sind Transportmittel und Attraktion in einem. Dies zeigt sich auch bei der neuen DOPPELMAYR Gondelbahn in Südkorea. Hier wird die Fahrt selbst zum Erlebnis.

Samaksan ist ein Berg, der aufgrund seiner einzigartigen Natur und den schönen Flüssen zahlreiche Touristen anlockt. Durch seine Nähe zur südkoreanischen Hauptstadt Seoul nutzen viele Städter die Chuncheon-si Region als Erholungs-ort. Bei einer touristischen Erschließung dieser Art ist es wichtig, auf eine

nahtlose Anbindung zwischen Stadt und der Erholungsregion zu achten. Deshalb wurde die Seilbahn so errichtet, dass die Erreichbarkeit sowohl mit dem PKW als auch mit dem Zug gewährleistet ist.

3,5 Kilometer Barrierefreiheit

Bisher führten auf den über 650 Meter hohen Samaksan nur Wanderwege, seit der Eröffnung der Seilbahn im Oktober 2021 können nun auch Familien mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und alle anderen Menschen die Bergwelt mit ihrer wunderschönen Natur genießen. Die moderne Gondelbahn aus dem Hause DOPPELMAYR ist

über 3,5 Kilometer lang und hat eine Förderkapazität von 1.200 Personen in der Stunde. Außerdem verfügt die

■ 8-MGD SAMAKSAN CABLE CAR

Länge	3.619 km
Fahrgeschwindigkeit	5 m/s
Fahrzeit	ca. 13 Minuten
Stationen	2
Kabinen	66
Kapazität	8
Förderleistung	1.200 P/h
Höhenunterschied	350 m



Die roten Spezialkabinen verfügen über einen Glasboden und ermöglichen dadurch eine spektakulärere Sicht. Fotos: samaksancablecar.com



Die Seilbahn stellt das erste gemeinsame Projekt von DOPPELMAYR und der Daemyung Sono Group dar.

Anlage über einige Besonderheiten: So überquert sie einige kleinere Bäche, sowie einen breiten Fluss. Die Anlage ist eine der längsten, touristisch genutzten Seilbahnen Südkoreas. Bei der Umsetzung der 8er-Gondelbahn haben die Seilbahnexperten so manche spannende Aufgabe gelöst. Zum einen gibt es lediglich Wege für Wanderer, jedoch keine befestigten Straßen. Die LWKs, die nötig wären, um die Seilbahnteile anzuliefern, konnten das Material deshalb nicht bis zum Bestimmungsort bringen. Abhilfe schaffte eine robuste Materialseilbahn. Das herausfordernde Gelände konnte auf diese Weise einfach überwunden und das Baumaterial effizient an seinen Bestimmungsort gebracht werden. Noch spezieller gestaltete sich die Materiallieferung für die Stütze, die inmitten des Flusses errichtet wurden. Hier setzte das DOPPELMAYR Team Boote für die Lieferung auf den letzten Metern ein.

Ganz nach Kundenwunsch

Die Gondelbahn wurde von der Daemyung Sono Group in Auftrag gegeben. Die koreanische Unterneh-

mensgruppe wollte nicht nur eine Seilbahn über den Fluss, sondern dass das Transportsystem selbst eine Attraktion für die Gäste ist. Aus diesem Grund sind einige der *OMEGA IV* Kabinen des Schweizer Herstellers CWA mit einem verstärkten Glasboden ausgestattet. Zusätzlich hat man sich beim Antrieb der Anlage für den DDD entschieden, den *DOPPELMAYR Direct Drive*. Dieses

Antriebssystem ist besonders vibrations- und geräuscharm, energiesparend und pflegeleicht in der Wartung. Da es kein Getriebe benötigt, entfallen das Getriebeöl, sowie der damit verbundene Wartungsaufwand.

Bereits am Eröffnungstag kamen 1.500 Besucher, um die hochmoderne Seilbahn zu nutzen.

tm





Symbolbild: Levent Simsek/pexels

SAN MIGUELITO

PANAMA VERGRÖSSERT DIE INFRASTRUKTUR – AUCH DURCH EINE SEILBAHN

Die Regierung will die Wirtschaft des Landes in den nächsten Jahren deutlich ankurbeln und plant deshalb große Investitionen.

Laut der panamaischen Regierung hätte 2020 mit dem Bau von mehreren Infrastrukturprojekten begonnen werden sollen. Geplant waren dabei zwei Autobahnprojekte und eine urbane Seilbahn. In Panama schloss man außerdem zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen nicht aus. Zur finanziellen Unterstützung dieser Projekte richtete man sich, wie bereits bei früheren Maßnahmen, an die IFC (International Finance Corporation). Diese Internationale Entwicklungsbank hat bereits über 30 Infrastrukturprojekte in Panama durch Subventionen unterstützt (über 700 Millionen US-Dollar). Die geplante urbane Seilbahn, genannt Metrocable, soll über den

Stadtteil San Miguelito im Norden von Panama City geführt werden und etwa acht Kilometer lang sein. Das öffentliche Ausschreibungsverfahren für den Bau der urbanen Seilbahn de San Miguelito schreitet voran, und sowohl die Behörden als auch die Nutzer sind sehr gespannt auf die Vorteile, die dieses neue Verkehrssystem bringen wird.

Der Stadtteil San Miguelito mit seinen neun Bezirken verfügt über eine Bevölkerung von mehr als 300.000 Einwohnern. Diese benötigen größtenteils alternative Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit oder für tägliche Besorgungen. Derzeit stehen für die Bevölkerung zu wenig Transportsysteme zur Verfügung, weshalb gerade in diesem Stadtteil besonders viele Menschen von der leistungsstarken Seilbahn profitieren würden. Die geplante Anlage soll die bestehenden U-Bahnliesen 1 und 2 besser an die Öffentlichen

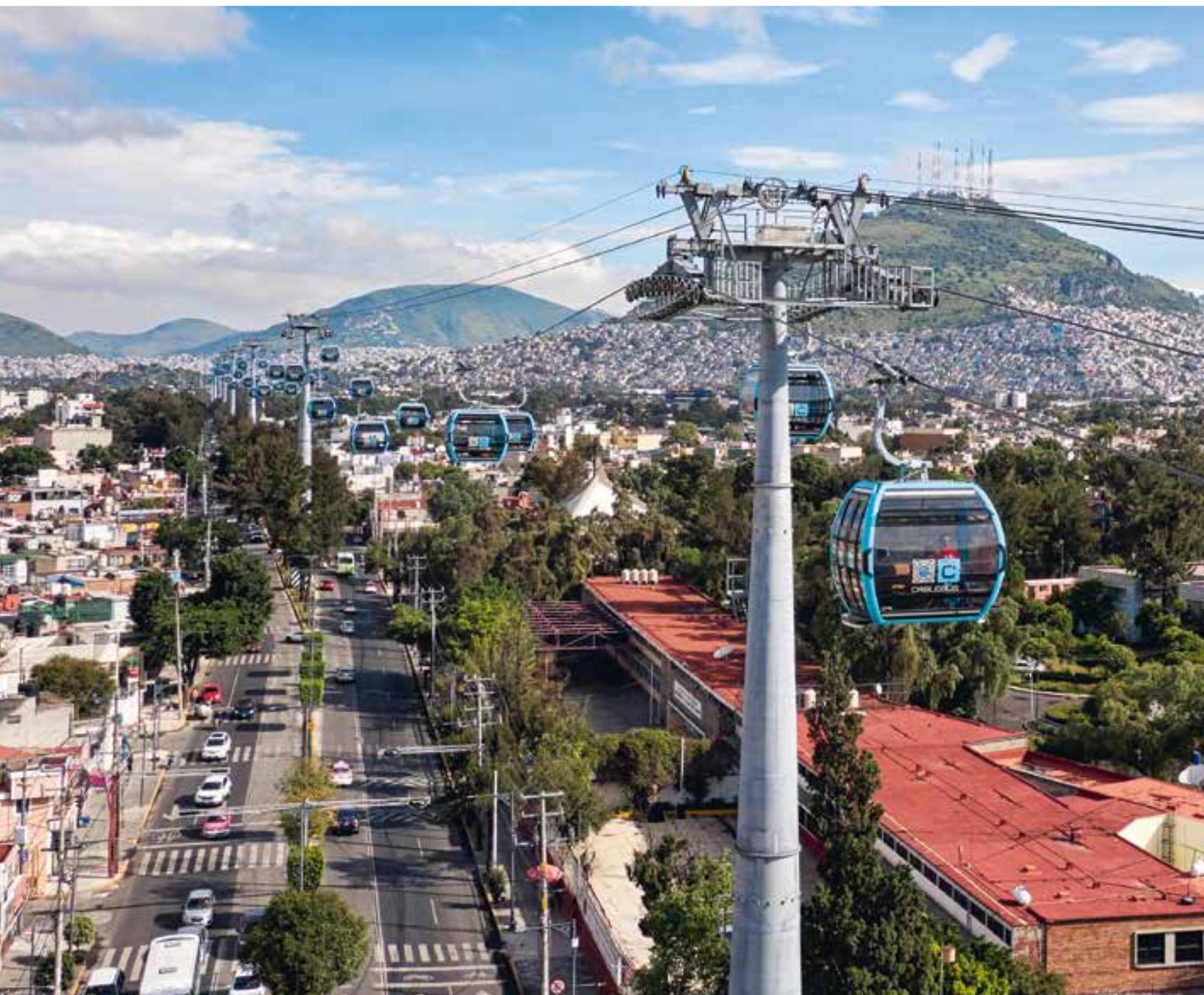
Verkehrsmittel anbinden und so das Transportangebot signifikant verbessern. Außerdem würden die Fahrzeiten zwischen den U-Bahn-Stationen durch die geplante Seilbahn deutlich verkürzt. Die Entfernung der Stationen zueinander und das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt macht es nötig, viel zusätzliche Zeit einzuplanen. Bei einer Umsetzung des seilgezogenen Transportmittels rechnet man daher mit einer durchschnittlichen Zeitersparnis von 22 Minuten.

Geplant sind sieben Stationen, welche in den bevölkerungsreichsten Gebieten der Gemeinden gebaut werden sollen. Die Metrocable ist als effiziente innerstädtische Verbindung gedacht, welche einerseits Fußwege verkürzen und das Verkehrsaufkommen reduzieren soll. Für das Seilbahnprojekt ist ein Investitionsvolumen von 120 Millionen US-Dollar (109 Millionen Euro) vorgesehen. tm

Mobilität mit der Seilbahn in Mexico City

Seit Sommer 2021 fahren die Bewohner Mexicos im Stadtteil Cuauhtemoc mit einer Doppelmayr-Seilbahn. Knapp zehn Kilometer Seilbahn mit sechs Stationen sind Teil des ÖPNV und für die Bewohner von Cuauhtemoc die direkte Verbindung zu Indios Verdes, dem größten Verkehrsknotenpunkt in Mexico City. Dort können die Fahrgäste schnell, komfortabel und barrierefrei auf U-Bahn und Bus umsteigen. Die moderne 10er-Gondelbahn ist ein Verkehrsmittel für alle.

[doppelmayr.com](https://www.doppelmayr.com)



HEIHE – BLAGOWESCHTSCHENSK

POMA VERBINDET CHINA UND RUSSLAND DURCH EINE DOPPELTE SEILBAHN

„Transborder“ nennt der französische Seilbahnhersteller POMA sein aktuelles Projekt über den Fluss Amur. Zwischen den Großstädten Heihe und Blagoweschtschensk realisiert das Unternehmen die erste grenzüberschreitende Seilbahn zwischen China und Russland.



Die chinesische Seilbahnstation in Heihe.

Fotos: POMA

Die beiden Städte Heihe und Blagoweschtschensk sind durch den 720 Meter breiten Grenzfluss Amur getrennt, eine stationäre Verbindung zwischen den Metropolen gibt es nicht. Zwar existiert eine Straßenbrücke, diese ist aber nur für den Lastverkehr zugelassen. Der Personentransport wird mit Fähren abgewickelt.

Um auch den Menschen einen schnellen und komfortablen Grenzübertritt über den Fluss zu ermöglichen, setzen beide Länder auf höchster politischer Ebene auf eine Seilbahn. Den Zuschlag für das Projekt erhielt 2019 der französische Hersteller POMA, wie Edouard **Dovillaire**, Operation and Business Development Director – POMA Beijing, berichtet: „Wir konnten die Ausschreibung mit einem maßgeschneiderten Konzept gewinnen, basierend auf unseren robusten Subsystemen, die von unseren Ingenieuren entwickelt wurden. Die

Anlage wird in Form von zwei identische Pendelbahnen errichtet. Durch die technische Redundanz sind wir nahe an einer hundertprozentigen Verfügbarkeit der Bahn.“ Mit ihrem zwei Tragseilen und einem Zugseil hält die Seilbahn den Windbedingungen, heißen und kalten Temperaturen, sowie schwierigem Wetter stand, die am Fluss Amur auftreten. Zugleich bietet diese Seilbahnlösung Wartungs- und Betriebskosten, die an die Strecke angepasst sind.

Zwei Kulturen – Zwei Kabinen

Die „doppelte“ Pendelbahn wird 978 Meter lang sein und 1.800 Personen pro Stunde und Richtung befördern. „Die beiden Kabinen fassen jeweils 110 Fahrgäste. Eine wird chinesisch gestaltet, die andere russisch“, so Dovillaire. Auch weitere Details werden brüderlich auf beide Länder

aufgeteilt: So steht an jedem Ufer eine 63 Meter hohe Stütze und eine Steuerungszentrale. Sowohl China als auch Russland unterhalten jeweils eine der beiden Seilbahnen. Die teilstaatlichen Unternehmen HJPC und ZED Developement werden im nächsten Schritt die Organisation des Betriebs festlegen.

Stationen sind Mini-Airports

Die beiden Seilbahnstationen werden ebenfalls länderspezifisch gestaltet. Sie fungieren als Mini-Airports, da in ihnen Zoll und Einreise abgewickelt werden. In den großen Gebäuden sind zudem Restaurants, Geschäfte, Parkgaragen und Umstiege zum öffentlichen Nahverkehr vorgesehen. Tariflich wird die Seilbahn eigenständig bleiben. Die Betreiber rechnen mit einer Million Passagiere im ersten Jahr und zwei Millionen in den folgenden Jahren. Zielgruppe sind vorwiegend Chinesen und Russen die im Nachbarland Einkaufen und ihre Freizeit verbringen wollen. Das Investitionsvolumen liegt bei 670 Millionen Yuan auf russischer und 790 Millionen Yuan auf chinesischer Seite (rund 92 bzw. 109 Millionen Euro). „Die Bauarbeiten sind bereits im Gange, wir rechnen mit der Eröffnung der Bahn Mitte 2023“, sagt Dovillaire, der auf ein 95 Mann starkes POMA-Team in China setzen kann. ts



Die russische Station in Blagoweschtschensk.

■ TECHNISCHE DATEN

Typ	2 Pendelbahnen
Länge	976 m
Förderleistung	1.800 P/h
Geschwindigkeit	12 m/s
Stützen	2
Kabinen	2 (je 110 P.)
Kosten	1,46 Mill. RNB (~ 201 Mio. EUR)

MY CITY AND MUCH MORE

3S GONDOLA LIFT

Téléo - Toulouse - FRANCE



With «Téléo», POMA signs the very first Urban 3S cable car of France. It will take only 10 minutes to fly over 3km and connect 3 major poles of activities of the city that represent 85,000 jobs.

For a unique experience!



POMA
A CONNECTION WE SHARE



So soll die erste Seilbahnstation der "Teleferico Linea 2" aussehen.

SANTO DOMINGO

POMA ERRICHTET BEREITS DIE ZWEITE SEILBAHNLINE IN DER KARIBISCHEN STADT

Seit 2016 fährt eine urbane Seilbahn in der Dominikanischen Republik. Die „Teleferico“ in Santo Domingo wurde vom französischen Seilbahnhersteller POMA gebaut und wird von ihm auch betrieben. Nun folgt eine zweite Seilbahnlinie – mit großen Auswirkungen auf den Stadtteil Los Alcarrizos.

leise, komfortabel und umweltfreundlich an ihr Ziel. So hat sich etwa die Reisezeit der Pendler von einer Stunde auf zwanzig Minuten reduziert.

Poma mit dem zweiten Streich

Nun soll auf Wunsch der Regierung auch die Lebensqualität im dicht bevölkerten Stadtteil Los Alcarrizos durch

eine Seilbahn erhöht werden. Für viele Menschen abgehängter Schichten deckt sie erstmals ihre Mobilitätsbedürfnisse. Erneut hat sich POMA in der Ausschreibung durchgesetzt und realisiert die Bahn zusammen mit dem regionalen Partner J. FORTUNA Constructora. Ende 2022 sind bereits die Tests zur Inbetriebnahme geplant.

Mehr als 20.000 Menschen nutzen täglich die Linea 1 der Teleferico Santo Domingo. Die Seilbahn verbindet den Nordosten der Stadt mit dem Zentrum und transportiert mit seinen 195 10er-Gondeln 3.000 Personen pro Stunde. 23 Distrikte und eine U-Bahnlinie sind an die fünf Kilometer lange Seilbahn angeschlossen. Die Lebensqualität der betroffenen Menschen ist dank ihr stark gestiegen, sie kommen stressfrei, zuverlässig,



Guillaume Ployon, Project Manager POMA

„Unser Kunde URBE (Unidad Ejecutora para la Reeducación de Barrios y Entornos) erneuert seine Investitionen in einen integrierten, schnellen und modernen öffentlichen Verkehr. Er ergänzt damit die erfolgreiche Erfahrung mit der Einbindung von Seilbahnen in die städtische Mobilität. Großen Dank gilt unseren Kunden und Partnern, die in der Pandemie Mut beweisen und an dem Projekt festhalten. Sie investieren direkt in die Lebensqualität der Menschen und in eine nachhaltige Mobilität!“

„Linea 2 wird vier Kilometer Strecke und vier Stationen umfassen“, berichtet Guillaume **Ployon**, Projektleiter bei POMA. 160 Kabinen für je zwölf Fahrgäste sollen eine Förderleistung von 4.500 Personen pro Stunde gewährleisten. „Wir rechnen mit deutlich mehr Fahrgästen als bei Linea 1, da mehr als 395.000 Einwohner im Einzugsbereich der neuen Seilbahn leben“, so Ployon. Die Betriebszeiten sollen denen der U-Bahn entsprechen, tariflich wird die Seilbahn in das öffentliche Verkehrsnetz integriert.



Die neue Seilbahn führt durch den dichtbesiedelten Stadtteil Los Alcarrizos.

Seilbahn intermodal vernetzt

Die erste Station wird an die U-Bahnlinie angeschlossen, die gerade erweitert wird. Als intermodularer Hub wird die Station zudem einen Busbahnhof und Pendlerparkplätze umfassen. Sie dient so als neues Tor für den Westen von Santo Domingo. „Dementsprechend wird sie als großes neues Stadtteilzentrum konzipiert – mit der Garage für die Kabinen, Restaurants und Geschäften“, sagt Ployon.

Die beiden Zwischenstationen werden so simpel, wie möglich gehalten, da sie sich direkt in dicht besiedelten Wohnvierteln befinden. Die letzte Station wird wieder etwas größer konzipiert und einige Geschäfte umfassen. Sie befindet sich in der Nähe eines Krankenhauses.

Die Landesflagge als Design

Gestalterisch lehnt sich die Seilbahn an ihre bereits realisierte „Schwester“

an: Einfache, ansprechende Architektur der Gebäude, gepaart mit Gondeln in den Nationalfarben Blau, Weiß und Rot.

Dementsprechend ist auch der touristische Faktor der Seilbahn nicht zu vergessen. Vor der ersten Seilbahn gab es kaum eine Möglichkeit, sich einen Überblick über die Stadt zu verschaffen. Doch in den Kabinen können die Menschen Santo Domingo von oben betrachten.

Damit dies bald auch in der zweiten Seilbahn möglich ist, laufen die Arbeiten bereits auf Hochtouren. „Den Herausforderungen durch Topographie, Besiedelung und Logistik können wir dank unseren multinationalen Teams vor Ort gut begegnen“, so Ployon, der auf die 40-Mann starke POMA-Filiale in Santo Domingo setzen kann.

Projekt von Mut geprägt

Trotz Corona-Pandemie, Regierungswechsel und Inflation haben die Verantwortlichen an dem Projekt „Teleferico Linea 2“ festgehalten - und werden es wohl weiterhin tun. So soll in einem zweiten Schritt eine weitere Seilbahn mit vier Stationen gebaut werden.

Weitere Seilbahnlinien sind ebenfalls denkbar – ob in Santo Domingo selbst oder in anderen Orten der Insel, etwa in Santiago de los Caballeros. Die Bevölkerung steht jedenfalls hinter der Verkehrslösung und ist stolz auf ihre Teleferico – Gegenwind gibt es kaum. Eine Einstellung, die sich Ployon etwa auch in Europa wünschen würde: „Städte sollten nicht nur auf die Klassiker im Nahverkehr setzen, sondern auch eine Ebene höher denken. Lateinamerika macht es vor!“ ts



20.000 Menschen nutzen jeden Tag die erste Seilbahnlinie Santo Domingos. Fotos: POMA

■ TECHNISCHE DATEN

Länge	4.156 m
Förderleistung	4.500 P/h
Höhenunterschied	15 m
Stationen	4
Stützen	29
Kabinen	160
Fahrgeschwindigkeit	7 m/s
Gäste pro Kabine	12
Erwartete Passagiere	20.000 P/Tag

EDMONTON

SEILBAHN FÜR BEWOHNER UND TOURISTEN



Die geplante Seilbahn startet in Downtown, erschließt dann den aufstrebenden Stadtteil Rosedale und hält am Industriedenkmal Power Plant. Anschließend quert die Prairie Sky Gondola den North Saskatchewan River, stoppt am End of Steel Park und endet schließlich im Kulturviertel an der Whyte Avenue.

Eine Seilbahn, die das Straßennetz entlastet, Pendlern hilft, die Innenstadt belebt, Touristen anlockt und die indigene Kultur würdigt – das ist der Anspruch der Prairie Sky Gondola in Edmonton. Das Projekt ist weit fortgeschritten, 2025 soll die Seilbahn stehen.

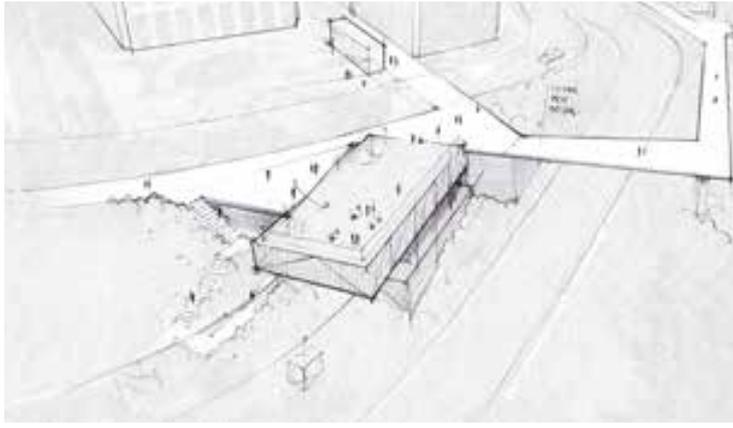
Die Millionenstadt Edmonton im kanadischen Alberta ist in Aufregung: Bereits 2025 soll eine urbane Seilbahn mit fünf Stationen und 2,5 Kilometern Länge durch das Stadtzentrum führen. Finanziert wird die Seilbahn durch private Investoren, die Politik unterstützt das Projekt. Die Strecke führt über bestehende Straßen, öffentliche Grünflächen und den North Saskatchewan River. Die Seilbahn soll vom österreichischen Hersteller DOPPELMAYR hergestellt und gewartet, von EllisDon gebaut, sowie von Prairie Sky Gondola betrieben werden. Die Investitionskosten liegen bei rund 154 Millionen kanadische Dollar (rund 106 Millionen Euro).

„Die Seilbahn wird ein kostengünstiges Angebot für Pendler sein und die bestehende Infrastruktur der Edmonton Transit Services ergänzen. Zudem schafft sie ein touristisches Erlebnis im Stadtzentrum und erschließt das Flusstal von Edmonton, den größten Stadtpark Kanadas“, berichtet Jeffrey **Hansen-Carlson**, CEO der Prairie Sky Gondola. Die River Valley Alliance schätzt, dass dieser Park jährlich von 10 Millionen Menschen besucht wird.

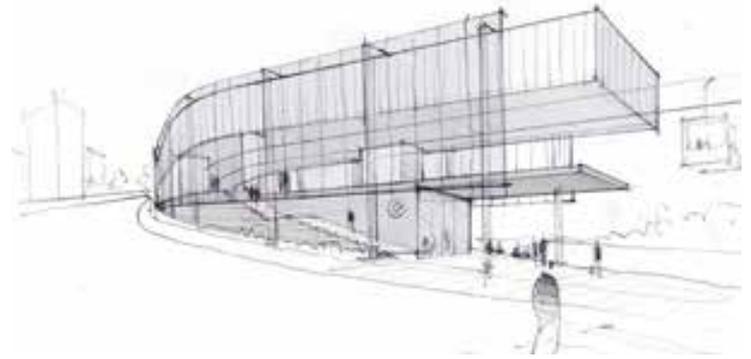
Durch die Seilbahn versprechen sich die Verantwortlichen 500.000 weniger Autofahrten und den Verzicht auf eine angedachte zusätzliche Straßen- oder Bahnbrücke über den Fluss. Nicht zuletzt soll die Prairie Sky Gondola zur Wahrheit und Versöhnung mit den indigenen Völkern beitragen, indem deren soziale und wirtschaftliche Situation durch direkte Jobs verbessert und die Geschichte und Kultur der Ureinwohner wortwörtlich „erfahrbar“ wird.

Ausgangslage

Die Seilbahn-Idee entstand 2018 im Rahmen des Edmonton-Projekts, einer Initiative der lokalen Geschäftswelt. Dabei wurde ein Brainstorming-Wettbewerb veranstaltet, der die Wirtschaft verpflichtete, jede Idee umzusetzen, die den Wettbewerb gewann. Und die Seilbahn war der Sieger. 18 Investoren gründeten daraufhin die Prairie Sky Gondola, beteiligten die Bevölkerung in der Projektentwicklung und überzeugten die Politik von ihrem Vorhaben.



Die Downtown-Station wird über eine Dachterrasse mit Aussicht, Café, Toiletten und Technikräume verfügen. Bilder: Prairie Sky Gondola



Die Ortona Armoury Station fungiert als Katalysator für West Rosedale und umfasst ein Café, Kassen und einen Gemeinschaftsraum.

Stationen

„Dass das Projekt auf große Zustimmung stößt, liegt vor allem an den fünf Stationen, die Chancen für den Verkehr, die Stadtentwicklung, den Tourismus sowie die Geschäftswelt bieten und bestehende Fußgängerwege und Verkehrsmittel anschließen“, sagt Hansen-Carlson.

Die Seilbahnstationen sind so konzipiert, dass sie in den Vierteln einen zentralen Platz einnehmen, betont der CEO: „Wir sehen die Stationen als Gelegenheit, neue Orte in Edmonton zu schaffen, die für Bewohner und Gäste gleichermaßen positiv sind. Sie sind durchlässig, zugänglich und einladend. Ihr architektonischer Ausdruck ist aufregend und dynamisch und weckt die Neugierde der Passanten.“ Jede der Stationen wird mit einem Thema gestaltet, das entweder die beabsichtigte Nutzung oder die Umgebung widerspiegelt, zugleich wird eine stringente architektonische Sprache übergeordnet durchgezogen.

Strecke

Die Seilbahn startet direkt in der Downtown von Edmonton und ist dort an das Stadtbahn- und Bussystem angebunden. „Die Prairie Sky Gondola wird das Stadtzentrum mit dem Gewerbeviertel Old Strathcona verbinden und den Zugang zur Erholung am Fluss in nur wenigen Minuten er-



PRAIRIE SKY
GONDOLA

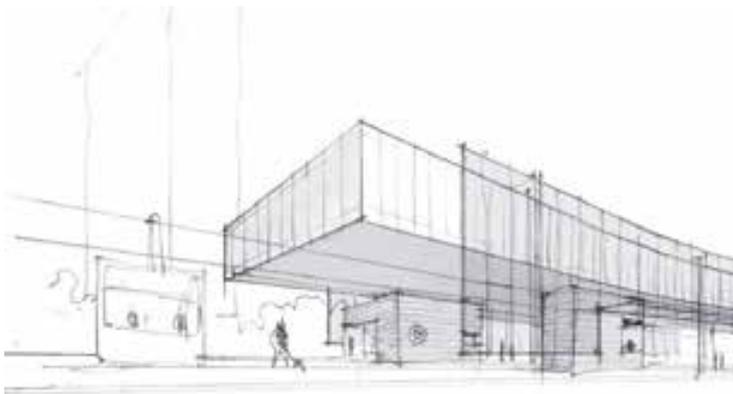
leichtern – besonders für Senioren, Kinder und Menschen mit Behinderung“, freut sich Hansen-Carlson. Zweiter Halt der Bahn ist Rosedale (Ortona Armoury Station und Power Plant Station), ein Stadtviertel mit Entwicklungspotential. „Vielen Menschen wollen hier in Zukunft leben. Die Seil-

bahn kann als Katalysator für die Immobilienbranche und die lokale Wirtschaft dienen ohne die Menschen zu überfordern“, ist der CEO überzeugt.

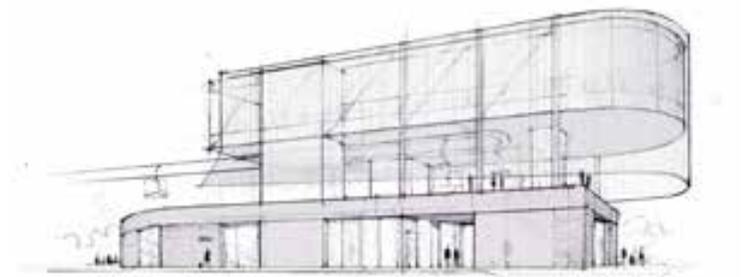
Eine ganz besondere Station ist das Rosedale-Kraftwerk. Das Industriedenkmal steht auf historischem Boden, dessen kulturelle und archäologische Bedeutung 10.000 Jahre zurückreicht. Hier sollen Touristen die Geschichte der

Indigenen erfahren und weiße wie indigene Einheimische miteinander versöhnt werden. „Wir möchten, dass diese Station ein Knotenpunkt für Nutzer und Besucher des River Valley wird“, bekräftigt Hansen-Carlson.

Die nächste Station „End of Steel Park“ will wiederum die Geschichte der Eisenbahn bewahren, indem Eisenbahn-Artefakte, Güterwagen und Gleise in das Gebäude integriert werden. Der größte Teil der Station wird jedoch für Einstiegs-, Park- und Wartungsbuchten genutzt. Die Seilbahn endet an der Whyte Avenue, auf der Fußgänger, Radfahrer und Busse zusammenkommen. Hier im Kulturviertel, spielen Parkplätze, Gemeinschaftsräume, Geschäfte und ein Restaurant wichtige Rollen. ➔



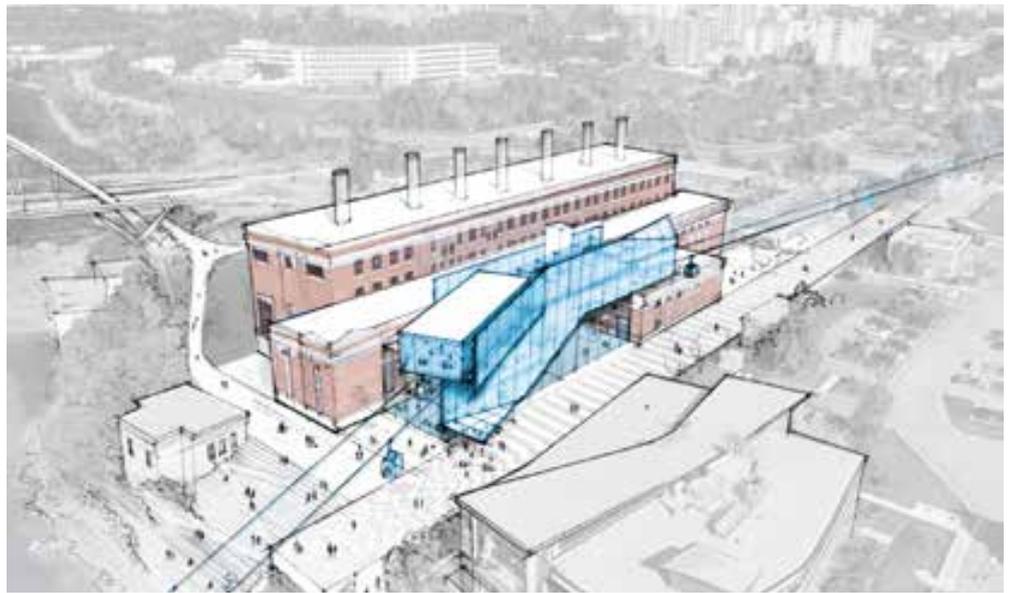
Die End of Steel Park-Station wird thematisch der Eisenbahnhuldigen und Güterwagen, Gleise sowie Fotos in sich integrieren.



In der Whyte Avenue Station werden auf drei Ebenen Gemeinschaftsräume, Seilbahntechnik und ein Restaurant untergebracht.

■ PRAIRIE SKY GONDOLA

Typ	10er-Einseilumlaufbahn
Förderleistung	1.800 P/h
Länge	2,5 km
Fahrgeschwindigkeit	6 m/s
Fahrzeit	12 min
Stationen	5
Kabinen	86
Stützen	20
Investitionskosten	ca. 154 Mio. CAD (~ 106 Mio. EUR)



Die Power Plant Station soll die indigene Geschichte erzählen. Sie bietet Platz für ein Restaurant, ein Café, Kunst und Handwerk, sowie Kongressräume mit Blick auf den Fluss.

⇒ Seilbahntechnik

Geplant ist eine Einseilumlaufbahn mit 86 Kabinen, 20 Stützen und einer Förderleistung von 1.800 Personen pro Stunde. Die Seilbahn soll 360 Tage im Jahr fahren, jeweils 16 Stunden lang. Die Garagierung erfolgt aufgeteilt in jeder Station, da der Platz für ein großes Kabinendepot nicht ausreicht. Alle Kabinen sind mit hochklappbaren, beheizbaren Sitzen, Klimaanlage und Geländern ausgestattet, um Mobilitätshilfen, Fahrräder, Kinderwagen usw. unterzubringen. Die Fenster lassen sich öffnen, um die Luftzirkulation zu gewährleisten, und sind mit Fliegengittern versehen, die verhindern, dass Schmutz in die Kabine gelangt. „Aus Sicherheitsgründen ist jede Kabine mit einer Gegensprechanlage ausgestattet, die eine Verbindung zwischen

den Kabinen und den Stationen herstellt“, sagt der CEO. Außerdem wird es ein Infotainment-System geben, das die Gäste mit Medien-, Marketing- und Bildungsinformationen versorgt, darunter auch mit den besten Praktiken für Sicherheit und Gefahrenabwehr. „Einige wenige Kabinen werden mit einem Glasboden ausgestattet sein“, so Hansen-Carlsen. Der Energiebedarf der Kabinen wird durch individuelle Sonnenkollektoren gedeckt.

Finanzierung

Die Seilbahn soll nicht aus Steuergeld, sondern aus privaten Mitteln finanziert werden. „Die Betriebskosten werden zu 75 Prozent von den Touristen und zu 15 Prozent von den Pendlern getragen, obwohl beide Gruppen je die Hälfte der Fahrgäste ausmachen werden“, betont Hansen-Carlsen die soziale Fairness gegenüber den Einheimischen. Aktuell laufen Gespräche mit den Edmonton Transportation Services, um die Seilbahn tariflich und informativ in das Verkehrsnetz einzubinden.

Ausblick

Zudem ist Prairie Sky Gondola in Verhandlungen über die Pacht von 42 Grundstücken mit den Eigentümern, der Stadt Edmonton und der Provinzregierung Albertas, für die Stützen und Stationen. Eine Verkehrsverträglichkeitsprüfung und eine Unternehmensanalyse bestätigten die Tragfähigkeit des Projekts. „Die Steer Group, ein weltweit renommiertes Beratungsunternehmen, hat die Prognosen für die Fahrgastzahlen und den Business Case der Prairie Sky Gondola geprüft und bestätigt, dass das Projekt notwendig und machbar ist“, fügt Hansen-Carlsen hinzu.

2022 steht erneut viel auf der Agenda: Die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Umzonung, die Planung der Stützen und Stationen, sowie eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit und der indigenen Bevölkerung. 2025 sollen dann die Gondeln durch Edmonton schweben. ts



□ Jeffrey Hansen-Carlson, CEO Prairie Sky Gondola

„Der Schlüssel für unser Projekt ist das Storytelling. Die Seilbahn transportiert die Kultur und die Geschichte der indigenen Völker und schafft zugleich ein Erlebnis für Einheimische und Gäste. Die Prairie Sky Gondola und ihre Stationen werden zudem bedeutend zur Stadtentwicklung von Edmonton beitragen und das Leben der Bewohner verbessern. Generell sehe ich für urbane Seilbahnen in Kanada großes Potential!“