

Verbesserung des Innerortsverkehrs

- Überprüfung/Machbarkeitsstudie innerorts einer Seilbahn

Luftseilbahnen

Weltweit als Teil des ÖPNV

- La Paz (Bolivien)
- Medellin (Kolumbien)

in Deutschland bisher noch nicht, in Überprüfung u. a.

- München
- Stuttgart

Vorteile:

- Leistungsfähig mit 2.000 bis 4.000 Personen je Stunde und Richtung
- Geringe Wartezeiten durch Umlaufbetrieb
- Baukosten und Betriebskosten geringer als bei Stadtbahn
- Schnellere Umsetzung durch kürzere Bauzeit
- Keine räumliche Trennwirkung, platz- und umweltschonend
- Topografische Unabhängigkeit

Seilbahntechniken

■ Einseil – Umlaufbahn

ein gemeinsames Trag- und Zugseil (Förderseil)

- Kabinengröße: üblich für 8 oder 10 Personen, aber auch für 15 Personen möglich
- max. Geschwindigkeit = 6 m/s (21,6 km/h)
- hohe Förderleistungen möglich (bis 3.000 P/h/Richtung)
- Stützenabstand: bis 400 m
- Seitenwind bis. ca. 65 km/h zulässig



Seilbahntechniken

■ Zweiseil – Umlaufbahn

Trag- und Zugseil getrennt (zwei Seile)

- Kabinengröße: üblich für 15 oder 17 Personen
- max. Geschwindigkeit = 7 m/s (25,2 km/h)
- hohe Förderleistungen möglich (bis 3.500 P/h/Richtung)
- geringerer Energieverbrauch als Einseil-Umlaufbahn
- Stützenabstand: bis 600 m
- Seitenwind bis. ca. 80 km/h zulässig



Seilbahntechniken

■ Dreiseil – Umlaufbahn

zwei Trag- und ein Zugseil (drei Seile)

- Kabinengröße: üblich für 35 Personen
- max. Geschwindigkeit = 8,5 m/s (30,6 km/h)
- hohe Förderleistungen möglich (bis 4.000 P/h/Richtung)
- lange Seilfelder bis 2.500 m möglich
- Seitenwind bis. ca. 108 km/h zulässig



Stationen



Kabinengestaltung



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

