

«Mit der Seilbahn gelangt man direkt ins neue Bad»

Im Jahr 2021 wird das neue Thermalbad eröffnet. Bis zu einer halben Million Gäste werden jährlich erwartet. Wie soll der Verkehrsfluss gewährleistet werden? Eine Seilbahn zwischen Bahnhof und Mättelipark an der Limmat könnte das Problem lösen. Ein Interview mit dem Initianten Stefan Kalt, RVBW-Direktor.

Führe ich dieses Interview mit der Privatperson Stefan Kalt oder mit dem RVBW-Direktor?

Stefan Kalt: Die Trennung ist schwierig. Natürlich habe ich mir als Direktor Gedanken gemacht. Wie kommen die jährlich 350 000 bis 500 000 Besuchenden in das neue Thermalbad? Werden sie alle mit dem Auto anreisen? Wie kommen Sie über das Nadelöhr Schulhausplatz? Als RVBW-Direktor will ich natürlich den ÖV fördern. Der Verkehr muss laufen. Die Idee der Seilbahn aber, die war eine Idee der Privatperson Stefan Kalt. Es ist deutlich mehr als nur eine Bier-Idee. Wir haben viele Abklärungen getätigt; es wurden zwei Bachelor-Thesen dazu geschrieben. Das Projekt ist in einem hohen Detaillierungsgrad und mit Plänen ausgearbeitet.

Welche Argumente sprechen für dieses Seilbahn-Projekt?

Die Seilbahn geniesst gegenüber dem Bus einen grossen Vorteil: Der Anschluss ist immer gewährleistet. Dauernd kommt eine Gondel, man muss sie nicht auf Verkehrsmittel ausrichten. Eine Seilbahn ist zudem attraktiv, denn es ist ein Erlebnis, mit der Gondel zu fahren. Die Leute werden so viel eher den ÖV nutzen, um ins neue Bad zu

gelangen. Weiter wäre die Seilbahn aus Sicht von Standortmarketing und Tourismus für Baden eine klare Wertsteigerung. In London oder Barcelona stehen die Touristen zwei Stunden an für wesentlich kürzere Seilbahnen als unsere, die 650 Meter lang sein wird.

Ist das Seilbahnprojekt nicht eine Konkurrenz zum Bus und darf von Ihnen als RVBW-Direktor überhaupt so ein Vorschlag kommen?

Ja, es ist natürlich ein hundertprozentiges Konkurrenzprodukt. Aber es wird auch nicht beides geben. Falls eine Seilbahn gebaut wird, ersetzt sie den Bus als ÖV. Wir werden versuchen, ein optimales Konzept zu erstellen: wenig Umsteigen und gute Anschlüsse sind dabei von grosser Bedeutung. Da bietet die Seilbahn Vorteile.

«Bei der Seilbahn ist der Anschluss immer gewährleistet.»

Stefan Kalt, Direktor RVBW

Wäre es für Sie kein Problem, wenn eine Seilbahn später gar nicht von den RVBW betrieben würde?

Das wäre absolut kein Problem. Die Kompetenzen für Unterhalt und Betrieb wären beispielsweise bei den Regionalwerken besser angesiedelt, zumal der Strom die wichtigste Ressource ist, vernünftigerweise Aquastrom. Die RVBW machen vielleicht nur die Überwachung mit Alarmauslösung und Pickett-Organisation. Die Seilbahn liefere unbemannt. Man muss sie jedoch →



Stefan Kalt steht in der RVBW-Garage in Wettingen vor einer Mustergondel.



Einstieg und Abfahrt beim Bahnhof Baden...



... und nach 650m stressfrei ins Bäderquartier gelangen.

überwachen und wir könnten die Videosignale gut auf unserer Leitstelle aufschalten.

Eine Seilbahn mitten in einer Stadt ohne Berge: Wird so nicht das Stadtbild belastet? Eine Seilbahn gehört doch nicht ins Mittelland!

Die einen halten die Seilbahn für eine Bereicherung, die anderen empfinden sie als Belastung für das Stadtbild. Das ist eine Frage des Geschmacks! Im nahen Ausland gibt es an vielen Orten Seilbahnen. Berge sind nicht zwingend. In Südamerika beispielsweise gibt es ganze Seilbahn-Netze, die den Verkehr entlasten. Wir haben Stau am Boden und können den Luftraum noch ausnutzen.

Welche ökologischen Aspekte sind zu beachten bei so einem Vorhaben?

Wir rechnen nur an wenigen Orten mit ökologischen Einschnitten. Eine Nachhaltigkeits- und Umweltverträglichkeitsprü-

fung wurde veranlasst. Experten haben zum Beispiel folgende Frage untersucht: Ist eine Bluteiche gefährdet, wenn eine Gondel in der Luft schwebend an ihr vorbeifährt? Bis auf ein kleines Stück fährt die Seilbahn über der Strasse und ist fast geräuschlos. Eine Ausnahme bilden die Wege über die Masten. Diese Geräusche können jedoch gut gedämpft werden.

Was kostet das Projekt und wie könnte sich die Finanzierung zusammensetzen?

Es gibt verschiedene Varianten. Wir rechnen mit Investitionskosten von rund 20 Millionen Franken. Die Betriebskosten wären mit rund einer halben Million Franken pro Jahr nicht wesentlich höher, als wenn wir die Bäder mit dem Bus erschliessen würden. Die Seilbahn hat einen hohen Unterhaltsanteil, der Bus hohe Personalkosten.

Finanziert würde die Seilbahn als Infrastrukturprojekt des ÖV. Bei einem Thermalbad von dieser Grösse haben wir die

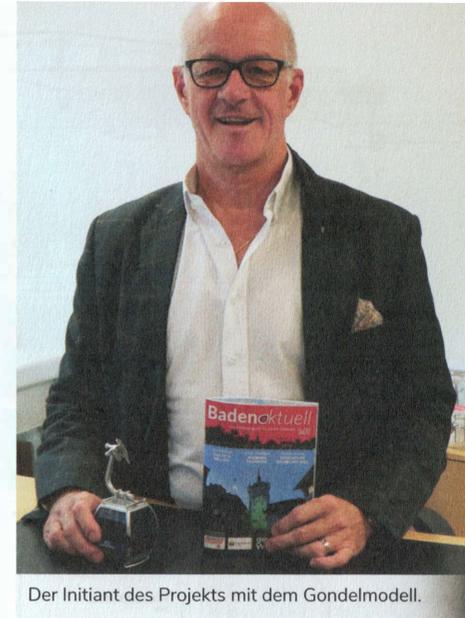
Aufgabe, den ÖV zu gewährleisten. Die Finanzierung als ÖV-Infrastrukturprojekt liefe ähnlich wie bei der Limmattalbahn, deren Kosten sich mit ihrer Länge von Killwangen nach Baden jedoch in einer ganz anderen Dimension bewegen. Der Kanton und der Bund würden sich zu einem grossen Teil an diesen Kosten beteiligen, wenn der politische Wille für eine Seilbahn vorhanden ist. Falls noch Geld fehlen würde, könnten Volksaktien helfen. Ebenfalls denkbar wäre ein Beitrag der Stadt Baden oder verschiedener Gemeinden der Region. Aus heutiger Sicht glaube ich, dass Chancen für eine Finanzierung sehr gross sind. Die Stadt Baden müsste nur einen sehr kleinen Beitrag leisten.

«Wenn es die Bahn nicht braucht, dann bauen wir sie auch nicht.»

Stefan Kalt, Direktor RVBW

Sie haben die politischen Parteien besucht. Wie sind die Rückmeldungen der Fraktionen?

Ich bin erfreut, dass ich überall auf Goodwill stiess. Kritische Fragen wurden immer gestellt, aber die Leute empfanden das Projekt mehrheitlich als verfolgenswert. Häufig wurden Fragen zur Finanzierung gestellt, selten Nachfragen zu ökologischen Themen oder zum Stadtbild. Was mich freut: Im Dezember hat das Badener Einwohnerratsmitglied Karim Twerenbold eine Anfrage an den Stadtrat Baden eingereicht. Er will die Haltung der Stadt Baden erfahren.



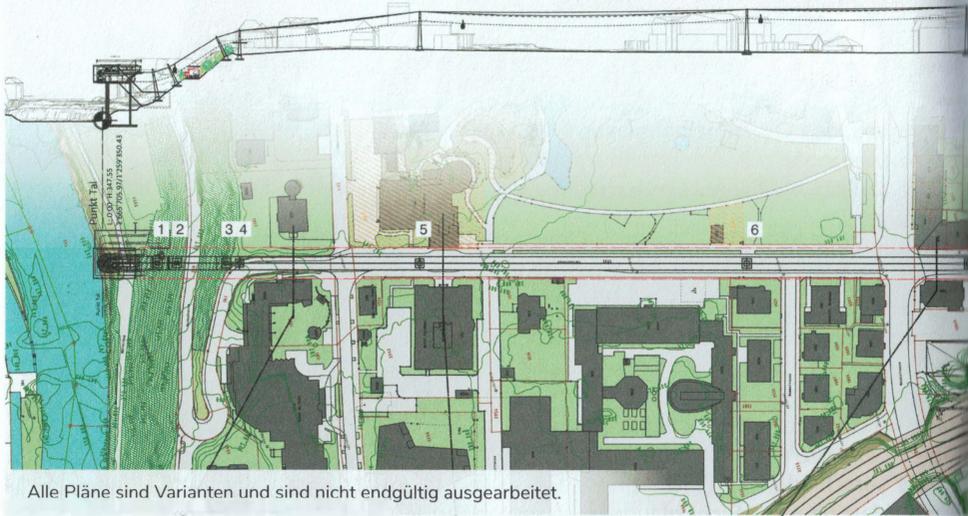
Der Initiant des Projekts mit dem Gondelmodell.

Wann fahren wir erstmals mit der Seilbahn?

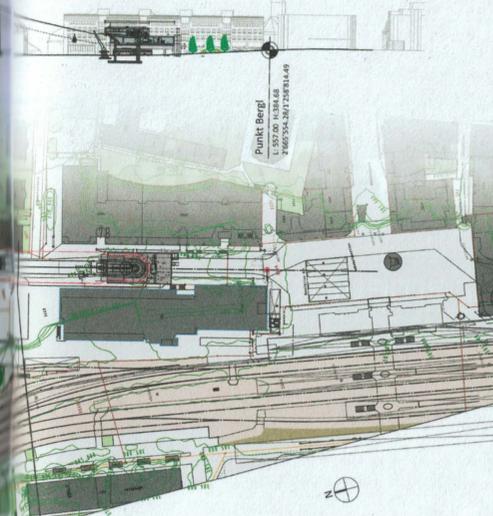
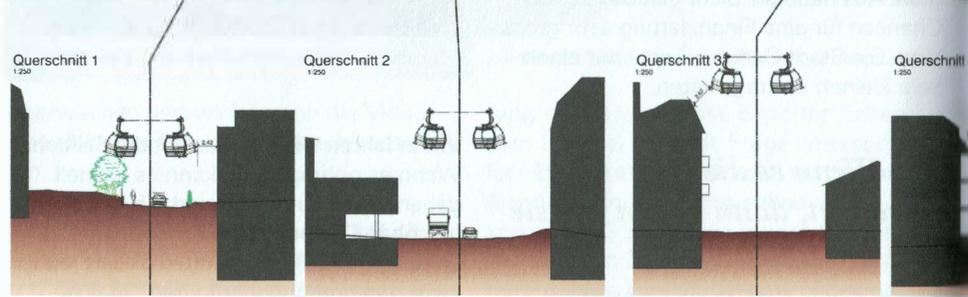
Wenn es optimal läuft, kann es schnell gehen. Der Bau wäre innerhalb eines Jahres machbar. Der politische Prozess mit Einsprachen und Bewilligungen dauert jedoch zwischen drei und vier Jahren. Realistischerweise fährt die Bahn nicht vor 2024. Wenn wir es nicht schaffen, innerhalb von drei Jahren ein klares Statement des Stadtrates und der Bevölkerung zu erhalten, dann müssen wir aufhören. Ich will der Stadt Baden nichts aufzwingen. Eine Seilbahn ist eine Option, die die Verkehrsproblematik in der Innenstadt deutlich entschärft. Wenn Gegenstimmen zu laut sind, gibt es einen Übungsabbruch. Damit könnte ich gut leben.

Welche nächsten Schritte sind geplant?

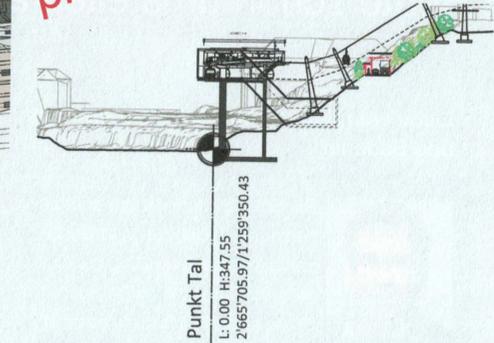
Als nächster Schritt wird am 30. März der Römer-Quartierverein informiert. Danach folgen eine Medienkonferenz und die Information der Bevölkerung. →



Alle Pläne sind Varianten und sind nicht endgültig ausgearbeitet.



Alle Pläne sind provisorisch



Die Berg- und Talstation im Querschnitt. (Bilder und Pläne ZVG)

Im Moment spüre ich bei allen viel Goodwill. Wir müssen aber auch den Widerstand abwägen. Wenn eine Mehrheit der Personen die Idee befürwortet und wenn wir eine Chance sehen, müssten wir eine Firma gründen. So können wir das Vorhaben professionell vorantreiben. Bisher ist die Seilbahn ein Hobby von mir. Dann braucht es eine vollamtliche Projektleiterin oder einen vollamtlichen Projektleiter. Diese Person wird dafür verantwortlich sein, die Plangenehmigungsverfahren und Bewilligungen einzuholen. Dann sehen wir, ob wir zu einer Baubewilligung kommen oder nicht. Diese Startup-Phase finanziere ich über Leute, die daran glauben, dass

das Projekt die Stadt Baden vorwärtsbringt und dass es die Verkehrsthematik eindämmt.

Wo sehen Sie die grösste Herausforderung bei der Projektierung der Bahn?

Ich kann nicht abschätzen, wie die Mehrheit der Bevölkerung reagiert. Ich habe bisher die Politik kontaktiert und kann Widerstand und Goodwill bei den Betroffenen nicht abschätzen. Aber die Konsultativabstimmung an der Generalversammlung des Vereins Spanischbrödlibahn und die Facebook-Gruppe untermalen eine starke Akzeptanz in der Bevölkerung. Ich spüre sehr wenig Gegenwind, den muss man detektieren.

Das neue Thermalbad wird 2021 eröffnet. Wenn Sie bauen, ist das Bad ja längst in Betrieb. Braucht es dann die Seilbahn überhaupt noch?

Klar! Wenn viele Gäste ins Bad wollen, wird es ein Verkehrsproblem geben. Und die Seilbahn wird das Verkehrsproblem lösen. Nur als Attraktion wird sie niemand finanzieren. Falls der neue Verkehr ins neue Bad geschluckt werden kann, könnte das Projekt in der Schublade landen. Wenn es die Bahn nicht braucht, dann bauen wir sie auch nicht.

Wenn die Bahn gebaut ist: Was wird eine Retour-Fahrt kosten?

Da die Bahn Teil des ÖV ist, gibt es keine Sondertarife. Wer mit der neuen Seilbahn fährt, braucht ein Zonenbillet 570. Alle schweizerischen Fahrausweise wie GA und A-Welle wären gültig. (tb)



Fahrt über die Parkstrasse am Kurtheater vorbei.