

## **Doppelmayr Cable Car am Hauptbahnhof Wien Integration in das bestehende Verkehrsnetz**

In urbanen Räumen – so auch in Wien – gibt es bereits etablierte Verkehrsnetze verschiedenster Art. Deshalb steht auch am Hauptbahnhof zentral im Vordergrund, wie ein seilgezogenes Verkehrssystem in diese Verkehrsnetze integriert werden kann - sei es durch Anschlüsse an andere öffentliche Verkehrsmittel oder durch nahtlose Übergänge zum Individualverkehr (Auto, Fahrrad, Fußwege). Stephan Wabnegger, CEO von Doppelmayr Cable Car: „Es ist erklärtes Ziel von uns nicht nur international sondern auch in Wien endlich mit einem DCC System vertreten zu sein. Das Projektteam bei Doppelmayr Cable Car stellt deshalb bereits vor Ausschreibungsstart Überlegungen an, wie das Hauptbahnhofgelände mit einem Cable Liner erschlossen werden kann.“

„Die generellen Anforderungen an ein öffentliches Verkehrssystem können vom Cable Liner sehr gut abgedeckt werden“, so Stephan Wabnegger CEO von Doppelmayr Cable Car. „Die Fahrt der Passagiere beschränkt sich ja nicht auf die Strecke des Cable Liners allein, sondern reicht darüber hinaus. Oberstes Gebot in der Planung ist daher für uns, den Verkehrsfluss für unsere Passagiere optimal - das heißt schnell, bequem und sicher - in Verbindung mit dem bestehenden Netz zu gewährleisten.“

## **Der Cable Liner gemeinsam mit den Öffis unterwegs**

Die Akzeptanz eines seilgezogenen „untergeordneten“ Verbindungssystems im öffentlichen Verkehr hängt zum Großteil von der optimalen Anpassung der Systemparameter an das „übergeordnete“ Transportsystem ab. Im konkreten Fall des Cable Liner Projektes für den Wiener HBHF müssen die Systemparameter des Cable Liners an die Parameter der U1 angeglichen werden. Außerdem spielen zukünftige Ausbaustufen bei der Auswahl der optimalen Systemtechnologie eine entscheidende Rolle.

## **Beschaffenheit des Verkehrsstromes mitdenken**

CEO Wabnegger: „Der Passagier akzeptiert ein System dann, wenn es für ihn keine Nachteile und kein Stocken in seinem individuellen Verkehrsfluss bedeutet. Von Seiten Doppelmayr gibt es den Lösungsansatz das angedachte Verkehrssystem mit ähnlichen Taktzeiten wie das (die) übergeordnete System(e) U1, (U2), zu betreiben. Mit einem Ziel: Das gesamthaft anfallende Passagieraufkommen auf einmal bewältigen.“

## **Taktzeiten wie U-Bahn – Betreibermodell in Ausarbeitung**

Der Cable Liner bietet die Möglichkeit, flexibel Taktzeiten und Kapazitäten über den Tag verteilt an das (die) übergeordnete(n) System(e) anzupassen, ohne Qualitätsverlust für den Passagier z.B. durch längere Transferzeiten (Zykluszeiten) oder wegen der Verringerung der Geschwindigkeit. Stephan Wabnegger: „Wir betreiben weltweit unsere Anlagen und könnten das selbstverständlich auch in Wien anbieten. Aber erst wenn wir die Ausschreibung kennen können wir auf Grundlage der Anforderungen ein individuell auf Wien zugeschnittenes System entwickeln.“

## Was muss ein neues Verkehrsmittel im Verbund mit den Bestehenden können?

Allgemein gültige Ansätze für die Integration eines neuen Verkehrsmittels (im konkreten Fall der Cable Liner) in ein bestehendes und funktionierendes öffentliches Verkehrsnetz:

- Cable Liner kann anfallende Verkehrsströme und deren Spitzen bewältigen
- Verkehrsströme sind generell im städtischen Verkehr nicht konstant, sondern variieren sehr stark (morgens, abends) -> auch bei U1, (U2) der Fall
- Anpassungen an niedrigere Passagieraufkommen außerhalb der Hauptverkehrszeiten können vom Cable Liner sehr flexibel und effizient umgesetzt werden. (Kapazität- und Taktzeitanpassungen)
- Auch kurzfristige Schwankungen außerhalb der tageszeitlichen Schwankungen müssen mit dem Cable Liner erwidert werden können

## Vorteile gegenüber alternativen Systemen (Bus etc.)

Das Thema Nahverkehr wird weltweit immer wichtiger. Der Cable Liner bietet höchste Leistungsfähigkeit bei beschränktem Platz sowie eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit bei dichter Bedienung des Verkehrsgebietes und kleinstmöglichen Emissionen. Gute Chancen im Wettbewerb haben die Unternehmen, die Umwelttechnologie anbieten. Hier ist die seilgezogene Technologie führend, wie eine aktuelle Studie bestätigt: Das internationale Beratungsunternehmen ClimatePartner hat dabei seilgezogene Systeme mit Bus und Bahn verglichen und ist zum Ergebnis gekommen, dass eine Seilbahn, die zumindest zur Hälfte ausgelastet ist, pro Person und Kilometer 27 Gramm Kohlendioxid ausstößt. Eine Eisenbahn mit E-Lok liegt mit 30 Gramm knapp darüber, ein Benzin-Pkw liegt bei 250 Gramm. Damit sind Seilbahnen zehnmal klimafreundlicher als Autos. Eine Detailstudie zu Cable Linern ist derzeit in Ausarbeitung.

- **Gute Integrationsmöglichkeit** in andere öffentliche Systeme
- **Möglichst gute Anpassbarkeit** an die topographische, städtebauliche und verkehrstechnische Situation
- **Sehr niedrige Investitions- und Betriebskosten**
- **Einfache Implementierbarkeit**
- **Individuelles Design:** Transparente Durchlässigkeit durch Glas und offene Bauweise der Züge
- **Sicher:** Geschlossene Stationen (mit Schiebetüren zum Einstieg in den Cable Liner)
- **Einfach und Funktionell:** Die Zugkraft wird mittels beweglicher **Seilschleife** erzeugt. Alle wichtigen Funktionen wie Antrieb, Beschleunigung, Geschwindigkeitsabnahme und Bremsbewegung werden über die Seilschleife ausgeführt
- **Sicher und Sparsam in der Wartung:** Die Fahrzeuge benötigen keine komplizierten Bordkomponenten wie Motoren, Getriebe, Bremsen und Sicherheitseinrichtungen
- **Umweltverträglich** und leise
- **Komfort:** Barrierefrei, durchgängig begehbar
- **Unvergleichbares Notbetriebskonzept**
  - Einzigartige Evakuierungsprozesse für seilbetriebene Systeme (das blockierte Fahrzeug kann in jeder Situation zur nächsten Station gezogen werden -> es werden keine Notsteige benötigt)

- **Einzigartiges Systemdesign**

- Leicht integrierbar in existierende und neue Anlagen / Anpassungsfähig an viele verschiedene Einsatzmöglichkeiten

**Hochauflösende Fotos, Rendering des Projektes am HBF Wien und weitere Referenzprojekte von DCC finden Sie unter [www.download.tischler-pr.at](http://www.download.tischler-pr.at)**