

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 61 (1974)  
**Heft:** 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

**Artikel:** Alternativen für den öffentlichen Verkehr : Prototypen neuer Transportsysteme = Alternatives pour transports publics : prototypes de nouveaux systèmes de transport

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-87747>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

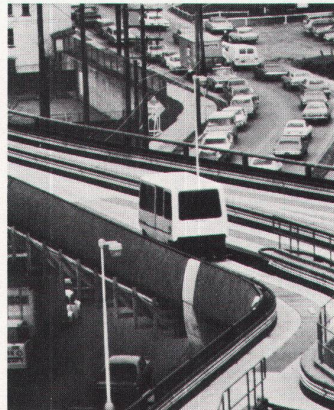
# Alternativen für den öffentlichen Verkehr

## Prototypen neuer Transportsysteme

### PRT-Schnelltransportsystem

PRT (Personal Rapid Transit) ist ein neues Schnelltransportsystem für den Nahverkehr. In Morgantown, West Virginia, zählt die Universität rund 25000 Studenten und Fakultätsmitglieder, die mehrere städtische und vorstädtische Instituten besuchen. Das PRT-Schnelltransportsystem wurde als Experiment für die Verbindung dieser Anlagen entwickelt und eingesetzt. Zurzeit sind fünf vollauto-

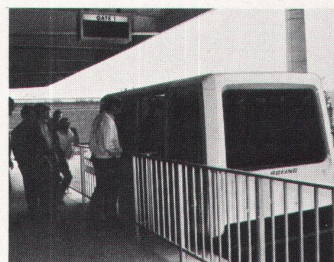
mathe, elektrisch gesteuerte Wagen in Betrieb, die auf einer Beton-Leitstrasse fahren. Jeder Wagen, der 21 Passagieren Platz bietet, hat vier Räder und Vierradlenkung, welche die Anpassung an beträchtliche Steigungen und scharfen Kurven gewährleistet. Das PRT-Schnelltransportsystem ist durch eine zentrale Computer-Anlage gesteuert. An den Haltestellen befinden sich Automaten für die Wahl der Strecke und zur Steuerung des Wagens zum Zielort. Fotos: Ralph Morse.



### PRT: système de transport rapide

Le PRT (Personal Rapid Transit) est un nouveau système de transport rapide à petite distance. L'université de Morgantown, West Virginia, compte quelque 25000 étudiants et membres des facultés, qui fréquentent plusieurs instituts situés en ville et en banlieue. Le système de transport rapide PRT fut développé pour relier les facultés entre elles et fut mis en service pour

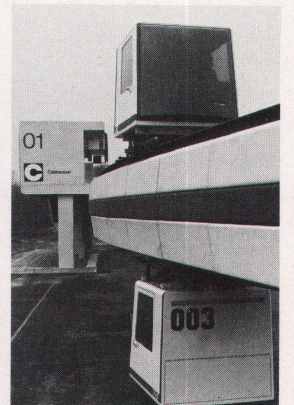
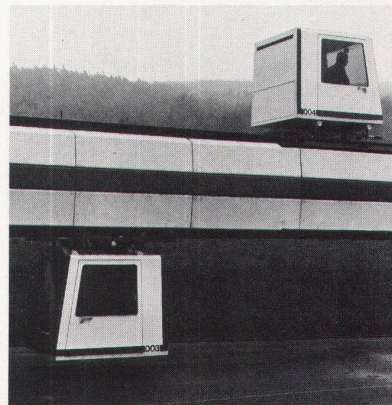
une période expérimentale. Cinq wagons entièrement automatiques à commande électronique roulent actuellement sur une voie directrice en béton. Chaque wagon, pouvant transporter 21 personnes, a quatre roues directrices qui permettent de gravir des pentes importantes et de prendre des virages serrés. Le système de transport rapide PRT est commandé par un ordinateur central. Un automate pour la sélection du trajet et la commande du wagon jusqu'à sa destination se trouve à chaque arrêt.



### Cat-Cabintaxi

Das Cat-Cabintaxi ist ein Transportsystem für den Nahverkehr und wurde von den Firmen DEMAG AG und MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH) entwickelt. Das System Cabintaxi ist gekennzeichnet durch spurgeführte, linearelektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge, die fahrlos und selbstgeregelt oberhalb und unterhalb eines einzigen Fahrbalkens verkehren können. Vollautomatischer Betrieb durch die Fahrkarten-Zieleingabe, separate Halte-

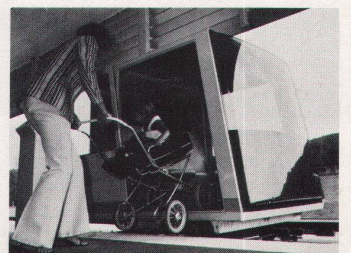
spuren sowie automatischer Abruf fehlender Fahrzeuge aus dem Depot. Die Kabinen bieten Sitzmöglichkeiten für 2 bis 3 Personen. Eine Erprobungsanlage ist zurzeit in Hagen BRD im Bau. Die Systemerprobung im automatischen Betrieb und die ersten psychologischen Tests der Benutzer werden im Juni 1974 beginnen. Der erste Bauabschnitt wurde im August 1973 freigegeben. Die Fertigstellung der Gesamtanlage ist für den Herbst 1974 geplant. Fotos: Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, München-Ottobrunn.



### Cat: taxi à cabine

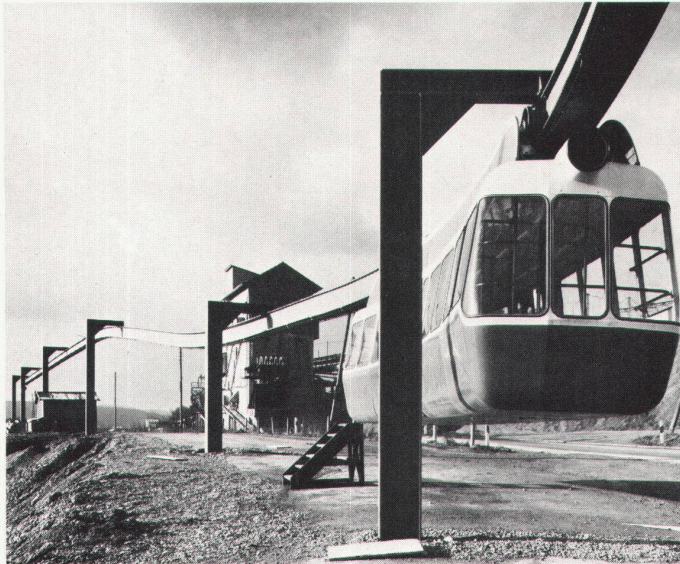
Le taxi à cabine Cat est un système de transport à petite distance, développé par les maisons DEMAG S. A. et MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm S. à r. l.). Le système de taxi à cabine est caractérisé par de petits véhicules roulant sur rails, entraînés électriquement et circulant sans conducteur sur ou sous une unique poutre par le fonctionnement entièrement automatique, par la commande du

trajet au moyen de cartes indiquant la destination et par l'appel automatique de véhicules au dépôt en cas de besoin. Chaque cabine a des places assises pour 2 ou 3 personnes. Une installation d'essai est en construction à Hagen, RFA. Les essais du système en fonctionnement automatique et les premiers essais psychologiques des usagers commenceront en juin 1974. Le premier tronçon a été remis au public en août 1973. L'installation complète sera terminée en automne 1974.



# Alternatives pour les transports publics

## Prototypes de nouveaux systèmes de transport



### Aerobus – Overground-Traffic-System

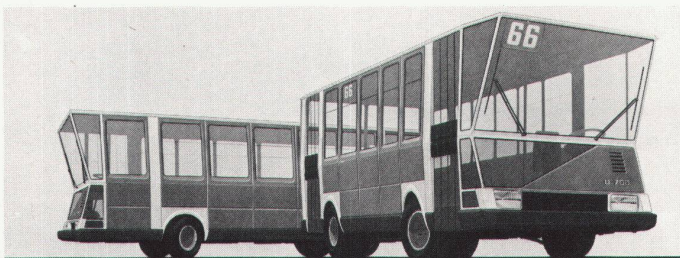
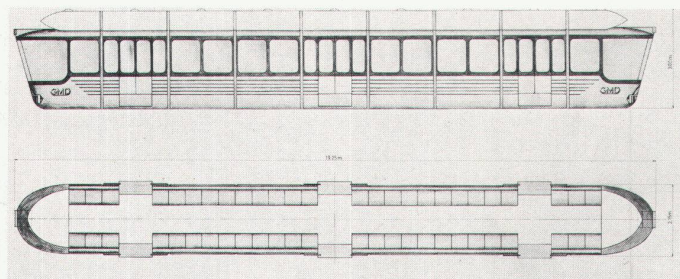
Die Aerobus-Seiltragwerk-Hängebahn ist eine Entwicklung der Firma G. Müller, Maschinenbau AG, Dietlikon ZH. Dieses Transportsystem ist für den Einsatz im regionalen Schnellverkehr gedacht. Das Standard-Aerobus-Fahrzeug ist für ein Fassungsvermögen von 100 Personen konzipiert und weist eine Länge von 19,25 m und eine Breite von 2,18 m auf. Der Wagenkörper besteht aus mehreren miteinander gelenkig gekoppelten Gliedern. Diese Aufgliederung ermöglicht die Anpassung an Kurven und Neigungsänderungen der Fahrbahn. Das System eignet sich gut für den automa-

tischen fahrerlosen Betrieb. Während des Spitzenverkehrs halten die Fahrzeuge an den Haltestellen nicht an, sondern sie verlangsamen ihre Geschwindigkeit bis auf 0,5 m/s und schliessen zu einer Fahrzeugkette auf. Ein Förderband, welches entlang der Fahrzeugkette in gleicher Geschwindigkeit mitläuft, ermöglicht das Ein- und Aussteigen der Benutzer. Eine 1060 m lange Versuchsstrecke ist bei der Mündung des Linthkanals am Zürichsee in Schmerikon montiert worden. Die Höhe der Fahrbahn über dem Boden beträgt 8,00 m. Das die Fahrbahn bildende Tragwerk ist rasch montierbar und braucht Stützen in Abständen von 200 m. Foto: Victor-Foto, Zürich.

### Aerobus: Overground-Traffic-System

*L'Aerobus est un téléphérique, développé par la maison G. Müller, constructions métalliques S.A., Dietlikon ZH, prévu pour le transport rapide régional. Le véhicule standard Aerobus peut contenir 100 personnes; il mesure 19,25 m de long sur 2,18 m de large. La voiture se compose de plusieurs éléments accouplés et articulés, si bien qu'elle peut s'adapter aux virages et aux changements de pente. Le système convient au service automatique,*

*exempt de conducteur. Aux heures de pointe, les véhicules ne s'arrêtent pas aux arrêts, mais réduisent leur vitesse jusqu'à 0,5 m/sec et se rapprochent les uns des autres: un ruban transporteur parallèle au véhicule avance à la même vitesse que celui-ci de manière que les passagers peuvent monter et descendre. Un tronçon d'essai, long de 1060 m, a été construit à l'embouchure du canal de la Linth dans le lac de Zurich, à proximité de Schmerikon. La voie est à 8 m du sol. Le câble porteur est vite mis en place et requiert des supports tous les 200 m.*

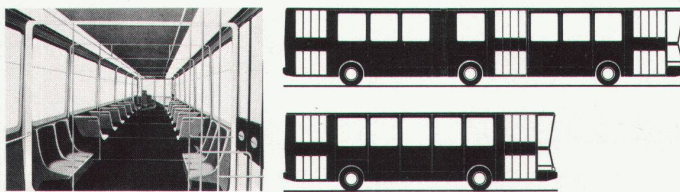


### Ein modularer urbaner Bus

Design: Bruno Giardino

Die Hauptstruktur besteht aus Aluminiumprofilen, die durch Winkel-eisen miteinander verbunden sind. Modulare Sandwich-Paneele, bestehend aus zwei Kunststoff-Platten mit innerer Schaumstoff-Isolation, bilden die Hülle des Fahrzeugs. Die Sitze werden mit der Innenplatte der Paneele in einem Stück gepresst. Das Dach ist aus den gleichen Elementen

zusammengesetzt. Die Sicht für den Fahrer ist durch die fast totale Verglasung seiner Kabine, sowie die Neigung der Windschutzscheibe nach vorn, erhöht worden. Vordere und hintere Stossstangen sind aus elastischem Kunststoff. Der kleine Durchmesser der Räder erlaubt eine niedrige Lastebene, welche das Ein- und Aussteigen der Passagiere erleichtert. Durch die Anwendung modularer Bauelemente können Fahrzeuge in verschiedenen Grössen produziert werden. Fotos: Torino Motori.

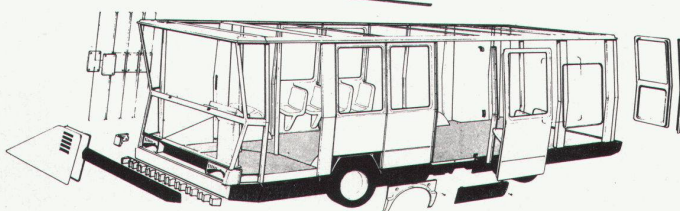


### Autobus urbain modulaire

Design: Bruno Giardino

*L'ossature est constituée de profils en aluminium unis entre eux par des cornières en fusion. Le remplissage est composé de panneaux sandwich modulaires formés de deux feuilles d'abs moulés sous vide avec âme en mousse de polyuréthane; les sièges sont directement moulés sur la feuille intérieure. La toiture est également à panneaux. Dans l'habitacle du chauffeur il y a grande visibilité, étant donné que la*

*partie frontale est entièrement vitrée et que le pare-brise est incliné vers l'avant. Les pare-chocs sont en polyuréthane, identiques à l'arrière et à l'avant. Le diamètre réduit des roues permet d'abaisser la plateforme de chargement en facilitant ainsi la montée et la descente des passagers.*



Traduction: Jeanpierre Bendel ■