

Vor 95 Jahren wurde auf der Rax die erste Personenseilbahn Österreichs eröffnet. Seither ist ihre Zahl auf 1100 gestiegen und aus der Branche ein wichtiger Wirtschaftsfaktor geworden. Noch führen alle Seilbahnen ins alpine Gelände, aber die Rufe nach der Himmels-Metro für Städte werden lauter.

Redaktion: Wolfgang Machreich

Von Wolfgang Machreich

Die Idee ist nicht neu: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein“, war bereits vor Jahrzehnten ein Hit. Nachdem vor allem in zahlreichen Metropolen Südamerikas Stadtseilbahnen erfolgreich in den städtischen Verkehr integriert wurden, entdecken auch Stadtverkehrsplaner in Europa zusehends mehr das Freiheitspotenzial, das ein Ausweichen auf die erste Etage bietet. Ganz nach dem Motto: Wenn unten nichts mehr geht und alles steht – über den Straßen und Häusern wird es staufrei sein. „Zuerst braucht es ein Mobilitätsprojekt, das Sinn macht, denn nicht jedes Verkehrsproblem ist am besten mit einer Seilbahn zu lösen“, sagt Reinhard Fitz, Experte in Sachen urbaner Mobilität bei der Vorarlberger Firma Doppelmayr, dem weltweiten Marktführer im Seilbahnbau. „In Österreich ist auf jeden Fall Potenzial für Seilbahnen in Städten vorhanden“, antwortet Fitz im FURCHE-Gespräch auf die Frage nach Möglichkeiten für Stadtseilbahnen hierzulande: „Wo diese Potenziale zuerst umgesetzt werden, wissen wir aber noch nicht. Der Impuls für Mobilitätsverbesserungen geht immer von den Entscheidungsträgern, sprich der Politik, aus. Die muss sagen, wir wollen das angehen und trauen uns zu, das Projekt nach vorne zu bringen.“

In Linz, Graz, Salzburg und Wien wurden die von Fitz als Grundvoraussetzung genannten politischen Impulse für Stadtseilbahnen bereits gesetzt – die Projekte konkret nach vorne, oder besser gesagt in die Höhe zu bringen, hat aber noch keine dieser Stadtregierungen geschafft. Seit 2017 wird in Linz für eine Seilbahn von Ebelsberg im Westen der Stadt in das Linzer Industriegebiet am Hafen lobbyiert. Das Verkehrsministerium lehnte Ende des Vorjahrs eine finanzielle Beteiligung aber ab – doch die Linzer Stadtpolitik bleibt am Projekt dran und will mit einer weiteren Studie die Zweifler im Ministerium in Wien doch noch überzeugen.

In Wiener Privatuni gondeln

Im Wiener Rathaus werden ebenfalls Seilbahn-Pläne gewälzt. Initiiert von den Neos soll eine Seilbahn-Verbindung zwischen Hütteldorf und Ottakring gebaut werden – vor allem auch um eine bessere Verkehrsanbindung der Central European University zu schaffen, die von Budapest auf das Otto-Wagner-Areal am Steinhof übersiedelt. 2025 werden bis zu 2500 Studenten in diese größte Privatuni Europas einziehen. Bislang ist das Areal nur mit Bussen ans öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Laut Neos-Konzept soll eine 4,8 Kilometer lange Einseilumlaufbahn mit sieben Stopps eine adäquate Verkehrsanbindung garantieren, „die nicht nur eine rasche Erreichbarkeit garantiert, sondern gleichzeitig eine Landmark darstellt“. Laut ersten Schätzungen würde die Fahrzeit 18



Mexico City von oben

Mit der Doppelmayr-Seilbahn in Mexikos Hauptstadt erhofft sich die Bürgermeisterin auch eine Verbesserung des sozialen Gleichgewichts.

Es kommt Bewegung in den Markt für urbane Seilbahnen, sagen Experten. Auch in Österreich. In Linz, Graz, Salzburg und Wien sind Projekte in der Pipeline – Umsetzung ungewiss.

Oben schweben, statt unten stauen

Minuten betragen, rund 2000 Passagiere könnte man pro Stunde und Richtung befördern, und die Baukosten werden auf 60 bis 75 Millionen Euro veranschlagt.

Die im Vergleich zu Straßen- und U-Bahnen wesentlich niedrigeren Investitions- und Betriebskosten führen die Seilbahnen-Unterstützer auch regelmäßig als einen Vorteil von Seilbahnen ins Treffen. Die gängigen öffentlichen Verkehrsmittel haben 60 bis 70 Prozent Personalanteil in den Betriebskosten, da in jedem Fahrzeug Fahrpersonal mitfährt. Seilbahnen fahren automatisch, ihr Personalbedarf beschränkt sich auf die Betriebssteuerung und das Servicepersonal an den Haltestellen. Ein weiteres Atout für die Himmels-Metro ist, dass sie im Vergleich zu Auto, Bus und Bahn deutlich weniger Energie benötigt, da sie nur wenig Reibung erzeugt und somit sehr lärm- und emissionsarm betrieben werden kann.

„In Österreich ist auf jeden Fall Potenzial für Stadtseilbahnen vorhanden. Aber der Impuls muss von der Politik ausgehen. Die muss sagen, wir trauen uns das zu.“

Reinhard Fitz (Seilbahn-Experte)

Aus Sicht des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) ist es wichtig, dass Stadtseilbahnen in den jeweiligen Verkehrsverbund integriert sind und das Ticket für den öffentlichen Verkehr einer Stadt auch für die Benützung der Stadtseilbahn gilt. Die Vor- und Nachteile von Seilbahnen sind für jeden Einzelfall abzuwägen, nennt

VCÖ-Sprecher Christian Gratzer eine weitere Notwendigkeit: „So kann der Einsatz von Stadtseilbahnen über Flüsse Sinn machen, wenn es keine Brücken gibt und damit größere Siedlungsgebiete erschlossen werden. Aber beispielsweise gerade bei der Donau kann starker Wind wiederum zu Ausfällen führen.“ Als weiteren Nachteil sieht der VCÖ die Beeinträchtigung der Wohnqualität und Privatsphäre entlang der Strecke.

Günter Emberger, Verkehrsplaner an der Technischen Universität (TU), stößt in die gleiche Kerbe: „Man hat keine Erfahrungswerte, wie sich Bevölkerung das gefallen lässt, dass man ihr beim Fenster reinschaut.“ Zudem fehle es an Erfahrungen, wie man die Seilbahnen in das bestehende öffentliche Verkehrsnetz integriert, sagt Emberger: „In Österreich haben wir einen öffentlichen Verkehr entwickelt, der auf Eisen- und Straßenbahnen sowie Bussen basiert. Für Seilbahnen müsste man jetzt ein neues System einführen und wieder bei Null anfangen.“ Der TU-Verkehrsplaner befürchtet zudem, dass Seilbahnen in Städten „nur noch mehr Fläche für den Autoverkehr freischaufeln“. Seilbahnen als „ein paar touristische Attraktionen“, gesteht Emberger ihre Berechtigung im Stadtverkehr zu, „aber nicht als Massenverkehrsmittel“. Um den Verkehrsproblemen Herr zu werden, fordert er eine Umverteilung: weniger Platz für Autos und mehr Platz für Fuß- und Radwege, für Bus und Straßenbahn. „Anstatt in den ersten Stock auszuweichen, geht es darum, die Ebene Null so attraktiv und ökologisch wie möglich zu gestalten“, sagt Emberger und schlägt vor: „Die billigste und beste Klima-

anlage in der Stadt ist ein Baum. Also müssen wir richtige, sprich große Bäume pflanzen, die eine durchgehende Beschattung der öffentlichen Straßenräume bieten. Das heißt: Im städtischen Bereich sollten wir lieber Bäume pflanzen, als Seilbahnstützen errichten.“

Günstig, leistungsstark, grün

„Mobilitätsenthusiasten“ wie Heiner Monheim (siehe Interview Seite 3) oder Reinhard Fitz sehen im Miteinander von Bäumen und Seilbahnen in Städten kein Entweder-oder, sondern ein Sowohl-als-auch. „Wir machen nicht Seilbahnen der Seilbahnen wegen, sondern wir versuchen, verkehrsbedingte Abläufe zu optimieren und das Ganze mit Sachverstand zu lenken“, sagt Fitz. Er beschreibt eine jüngst in Betrieb gegangene Seilbahn in Mexico City, die in einen Stadtteil führt, für den es zuvor keine verlässliche öffentliche Verkehrsanbindung gegeben hat. Das machte geordnete Schul- und Arbeitswege schwierig und führte zu sozialen Ungleichheiten – die man hofft, mit dem Seilbahnanschluss verkleinern zu können. Fitz: „Stadtseilbahnen müssen immer in den Gesamtkontext einer Mobilitätslösung integriert werden, wo sie sich als Brückenlösungen anbieten.“ Seine Zukunftsprognose für urbane Seilbahnen ist jedenfalls optimistisch: „Es tut sich was am Markt. Die Budgets werden immer angespannter und die Nachhaltigkeitdiskussionen gewinnen an Bedeutung – da bietet sich die Seilbahn als Verkehrslösung an. Sie ist ein jahrzehntelang erprobtes, sehr leistungsfähiges und gleichzeitig günstiges System mit kleinem Öko-Fußabdruck.“