

Was taugt die Öffi-Gondel?

In den hügeligen Städten Südamerikas, wie hier im bolivianischen La Paz, sind Stadtseilbahnen längst Alltag. In Wien steht bisher nur eine im Koalitionsprogramm.



Foto: Getty Images / Jessica Elting

In vielen Teilen der Welt sind Seilbahnen längst etablierter Teil des Öffi-Netzes. In Österreich bleiben Gondeln bis dato Skifahrern und Wanderern vorbehalten. Warum eigentlich?

Johannes Greß

In Linz, Graz, Salzburg und Wien wird zusehends lauter über Seilbahnen als Lösung für innerstädtische Verkehrsprobleme nachgedacht – bisher erfolglos. Stadtseilbahnen sind vielfach umweltfreundlicher, günstiger, platzsparender, ruhiger, sicherer und teils effizienter als „konventionelle“ Öffis. Die negativen Auswirkungen der luftigen Alternative kommen dabei aber möglicherweise durch die Hintertür.

Als Wolfgang Gerold, Klubvorsitzender der Neos in Wien-Penzing, im Sommer 2017 sein Projekt für eine Wiener Stadtseilbahn beim „Bürgerforum“ zur Diskussion stellte, wählte er den Ort für seine Präsentation mit Bedacht. Der Blick durch die breite Glasfront der Rekordmeister-Bar im dritten Stock des Allianz-Stadions sollte schon einmal ein „Feeling vermitteln“, wie es sich anfühlt, in einer Gondel von Hütteldorf nach Ottakring zu schweben.

Die Reaktionen auf Gerolds Vorschlag waren verhalten bis skeptisch. Im Jahr 2020 fand die Idee trotzdem ihren Weg ins Wiener Koalitionsabkommen von SPÖ und Neos. Darin ist sogar von „möglichen weiteren Seilbahnen“ die Rede – etwa entlang der Süd-Ost-Tangente zwischen Hauptbahnhof, Arsenal und Busterminal.

Etwas für die Berge?

Vor allem in südamerikanischen Metropolen sind Seilbahnen längst Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes. Im bolivianischen La Paz umfasst die 2014 in Betrieb genommene Seilbahn derzeit mittlerweile

zehn Linien mit einer Gesamtlänge von 33 Kilometern. Auch im kolumbianischen Medellín, im venezolanischen Caracas, im algerischen Constantine und im US-amerikanischen Portland sind Öffi-Gondeln aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Laut einer Studie der Technischen Universität Berlin betragen die Kosten für den Bau von einem Kilometer Seilbahn durchschnittlich zwischen 3,5 und 19 Millionen Euro, damit etwas weniger als die von einem Kilometer Straßenbahn (elf bis 22 Millionen Euro) und deutlich weniger als der Bau von einem Kilometer U-Bahn (45 bis 133 Millionen Euro). Aus ökologischer Sicht verursacht eine Seilbahn pro Personenkilometer nur etwa ein Drittel der Schadstoffe eines Pkws und rund ein Drittel weniger als eine U-Bahn.

Gondel über Salzburg

Ernst Pflieger, Professor am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien (Boku), kommt ins Schwärmen, wenn er über Stadtseilbahnen spricht. Die Technologie wäre vorhanden, „aber in unseren Köpfen haben wir Seilbahnen als etwas für die Berge abgespeichert“, bedauert Pflieger. Der Verkehrsexperte spricht von einem „intelligenten Lückenschluss“. So sollen Seilbahnen als Ergänzung zum bestehenden Öffi-Netz fungieren, Lücken zwischen U-Bahn, S-Bahn, Bim und Bus schließen.

Der Neos-Idee einer Seilbahn von Hütteldorf nach Ottakring kann Pflieger durchaus etwas abgewinnen – aber es brauche mehr. In Wien wären das Seilbahnverbindun-

gen von den Park-and-Ride-Anlagen zu bestehenden Knotenpunkten sowie zur weiteren Verdichtung des Öffi-Netzes, in Linz von der einen auf die andere Seite der Donau, in Graz solle man sich statt über einen sündhaft teuren U-Bahn-Bau lieber über eine luftigere Alternative Gedanken machen, und in Salzburg könnten Gondeln Menschen von der Autobahn direkt in die Innenstadt transportieren. Auch für mittelgroße Städte wie Spittal an der Drau oder Villach wären Seilbahnen laut Pflieger eine umweltschonende und kostengünstige Alternative.

Die in Österreich lebenden Menschen, ist Pflieger überzeugt, müs-

sen weg vom Bild der Seilbahn als Transportmittel für Wintersportlerinnen und -sportler, „müssen offen sein für neue Wege“.

Gerade im innerstädtischen Bereich ist der Boden knapp und vor allem teuer. Den Verkehr eine Ebene höher anzusiedeln ist daher eine naheliegende Alternative, die über Staus hinwegschwebt und sich nicht mit topografischen Hindernissen wie Flüssen oder Hügeln rumschlagen muss. Eine Seilbahn schafft laut Studie der TU Berlin „unter realen Bedingungen“ zwischen 3000 und 4000 Passagiere pro Stunde, also in etwa so viel wie eine Straßenbahn, aber deutlich weniger als eine U-Bahn. Diese kann bis zu 9000 Personen stündlich transportieren.

Mehr Fläche für Autos?

Dass Boden knapp und teuer ist, dem stimmt auch Günter Emberger, Verkehrsplaner an der Technischen Universität Wien, zu – und gerade deswegen brauche es keine Seilbahnen. In den letzten 70 bis 80 Jahren „hat das Auto die Straßenräume sukzessive für sich erobert“, kritisiert Emberger. So mussten Grünflächen, Fuß- und Radwege dem motorisierten Individualverkehr weichen. Diverse Seilbahnprojekte zielten darauf ab, „nur noch mehr Fläche für Autos freizuschaukeln“, befürchtet der Verkehrsplaner.

Die negativen Effekte kämen durch die Hintertür: Der ökologische Fußabdruck, der durch eine Seilbahn unbestreitbar verkleinert wird, komme durch die Ausdehnung des Autoverkehrs gleich doppelt wieder rein. Und mit ihm der

Lärm, die schlechte Luftqualität und noch weniger Platz für Rad- und Fußwege.

Den begrenzten Platz in Städten gelte es laut Emberger möglichst sinnvoll zu verteilen – und das bedeutet: „die Ebene null attraktiv und ökologisch zu gestalten“. Emberger fordert eine Umverteilung bestehender Verkehrsflächen, vereinfacht gesagt: mehr Raum für Fuß- und Radwege, für Bus und Bim – weniger für Autos. Ein solches Konzept brauche keine Seilbahn.

Etwas für die Politik!

Dem widerspricht Boku-Verkehrsexperte Ernst Pflieger. Mehr öffentlicher Verkehr in der Luft führe nicht automatisch zu mehr Individualverkehr am Boden. Pflieger betont, es gehe nicht darum, ein „Schwarz-Weiß-Bild“ zu zeichnen, sondern sich am „menschengerechten Verkehr“ zu orientieren. Besonders in den Städten brauche es zum Zwecke von Umweltschutz und Lebensqualität mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer, mehr Grünflächen oder Spielplätze. Bei der Frage nach dem Wie dürfe man sich alternativen Konzepten wie Seilbahnen nicht verwehren.

Und bei der Frage nach dem Wie handelt es sich letztlich um keine technische, sondern um eine politische Frage. Über die Fragen, wie öffentliche Flächen (um)verteilt werden, wie das Leben in Städten nachhaltiger und attraktiver gestaltet werden soll, entscheidet die Politik. Die Technologie, ob sie nun unterirdisch, ebenerdig oder in der Höhe eingesetzt wird, ist letztlich nur Mittel zum Zweck.



Mit der Seilbahn in die Arbeit: Ist das die Zukunft?

Foto: Doppelmayr Seilbahnen / Vassil Anastasov