

DIE

TIROLER

STRASSENZEITUNG

200er

Lösungen für ein
besseres Leben
in unseren Städten.

URBANER
TRÄUMER

ein Leihauto, das oft bereits reserviert ist. „Kunden springen schnell wieder ab, wenn sie nie ein Auto bekommen. In Kufstein dagegen befindet sich stets ein Auto in Laufnähe“, erklärt Lins. Er rät Gemeinden, die sich für E-Mobilität interessieren, direkt mit zwei Autos zu beginnen – und Geduld zu haben. Die braucht er auch selbst im Austausch mit Dörfern und Städten.

„Wir sind in Gesprächen mit weiteren Gemeinden im Unterland, aber unserer Erfahrung nach klappt es nur, wenn Bürgermeister wirklich dahinterstehen und ein paar treibende Kräfte in der Gemeinde sitzen“, sagt Lins.

„Das Ausleihen von Elektroautos ist leider für viele Menschen am Land noch unerreichbar und

konzentriert sich auf Knotenpunkte wie Kufstein oder Wörgl“, bedauert Peinsipp-Hözl, die das E-Auto gerade wieder ans Stromnetz hängt. Sie findet Carsharing zukunftsfähig und hofft, dass das Netz im Unterland schnell ausgebaut wird. Dann verabschiedet sie sich und steigt zu ihrem Mann ins Auto. Er holt sie ab, denn in ihrem Dorf gibt es noch kein Leihauto.

5. Mit der Seilbahn nach Lans?

Die Innsbrucker Neos jubelten, als der Gemeinderat im vergangenen Oktober eine Machbarkeitsstudie zu Stadtseilbahnen in Auftrag gab. Seit Jahren fördert Ratsmitglied Julia Seidl, dass ein solches Projekt in die Wege geleitet wird. Vorteile lägen auf der Hand, eine Seilbahn sei umweltfreundlich, platzsparend und leise.

Dem widerspricht Günter Emberger, Verkehrsplaner und Professor an der Technischen Universität Wien. „In Lateinamerika, wo man mit Seilbahnen informelle Siedlungen in steilem Gelände erschließen kann, hat so ein System durchaus Sinn.“ Das Konzept ließe sich aber schwer auf mitteleuropäische Städte übertragen, die bereits von den Offi-Systemen am und unter dem Boden ausreichend erschlossen wurden.

Hinter dem Trend steckt laut Emberger auch eine Lobby. Seilbahnunternehmen würden nach neuen Geschäftsfeldern suchen, weil die touristischen Gebiete ziemlich gesättigt sind. Von der Verlagerung auf eine höhere Etage profitiere lediglich der Autoverkehr. Ein Verkehrsnetz könne gar nicht erst zustande kommen, weil Seilbahnen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen sind, dadurch nur wenige Haltestellen haben und somit nur schwer sinnvolles Verkehrsnetz spinnen können. Auch bemängelt Emberger, dass eine Seilbahn weder ästhetisch noch personenschutzrechtlich im Interesse der Anrainer sei. „Man

muss Straßenräume so umbauen, dass Fußgänger und Radfahrerinnen bevorzugt werden, und kein neues System installieren, von dem aus man in die Wohnung im dritten Stock schauen kann“, sagt er.

Weniger kritisch sieht das Markus Mailer vom Arbeitsbereich intelligente Verkehrssysteme der Uni Innsbruck. Einer seiner Studenten befasste sich im Rahmen einer Masterarbeit bereits mit Seilbahnverbindungen zwischen Innsbruck und Igls sowie nach Hötting. In Bezug auf aktuelle Diskussionen meint er: „Sowohl im östlichen als auch im westlichen Mittelgebirge gibt es Nadelöhre im Straßenverkehr, unter denen auch das Offisys-

Die Vision einer Stadtseilbahn wird in ganz Europa prominenter. Doch wie effizient wäre ein neues Verkehrssystem über den Dächern Innsbrucks wirklich?

Text: MAXIMILIAN EBERLE

tem leidet.“ Angesichts der Topografie könnten Seilbahnen hier eine interessante Lösung sein – man müsse sich allerdings fragen, ob es auf den Strecken überhaupt Korridore gibt, bei denen keine Wohngebäude überfahren werden.

Eine Stadtseilbahn, die direkt in die Innenstadt führt, hält Mailer deshalb für ein Hirngespinnst. „Die Station müsste am Stadtrand gebaut werden und die Haltestellen so gelegt werden, dass das Umsteigen problemlos möglich ist.“ Die Integration und der psychologische

Faktor spielen hier eine wesentliche Rolle: „Niemand will von der Seilbahn in den Bus umsteigen und verschiedene Tickets lösen müssen“, sagt er. Auch die Sicherheit bei Unwetterlagen sei ein wesentliches Problem, das im Vorfeld mitgedacht werden müsse. Ein Ausfall gleiche im Berufsverkehr einer Katastrophe. „Das ist natürlich eine schicke Idee, aber die Stadt und das Land wird langfristig prüfen müssen, ob es die beste für Innsbruck ist“, sagt Mailer. Das Vorhaben dürfe man weder verteufeln noch schönreden.



La Paz in Peru ist eine der südamerikanischen Metropolen, die stark auf Seilbahnen als Verkehrsmittel setzen.