

5 Zusammenfassung und Fazit

Ein effizienter Einsatz von urbanen Seilbahnen ist von einer Vielzahl an Rahmenbedingungen abhängig, die Vor- und Nachteile ergeben sich aus dem speziellen Einsatzzweck.

5.1 Zusammenfassung Rahmenbedingungen und Kriterien

Die Vorgaben zur Umsetzung einer Stadtseilbahn sind vielfältig. Als grundlegender Schritt muss eine Bewertung des generellen **Erfordernisses** aufgrund der Überwindung **topographischer Hindernisse** sowie einer vorhandenen **Verkehrsnachfrage** erfolgen.

Weiters müssen die **Flächenverfügbarkeit** sowie die **rechtlichen** Rahmenbedingungen für eine Genehmigung geprüft werden. Gemäß SeilbG 2003 sind Seilbahnen Eisenbahnen, die oberste Seilbahnbehörde ist das BMK, bei dem auch die Zuständigkeit für ein Konzessionsverfahren liegt. Die Beurteilung der Gemeinnützigkeit durch Interessenabwägung wird bereits im Zuge des Konzessionsverfahrens vorgenommen. Bevor dazu eine Beurteilung stattfinden kann, muss ein konkretes Vorhaben vorliegen. Ein starkes öffentliches Interesse ist für die Konzessionserteilung eine Kernbedingung. Bei Feststellung einer UVP-Pflicht ist ein vollkonzentriertes Verfahren bei der UVP-Behörde durchzuführen.

Technische Richtlinien und Normen schränken Planungen evtl. ein, sind jedoch voraussichtlich lösbar und nicht ausschlaggebend für die Möglichkeit einer Realisierung.

Anhand **lokaler Rahmenbedingungen**, welche aus einer Vielzahl unterschiedlicher Kriterien bestehen, sowie der der technischen Parameter von leistungsfähigen Seilbahnsystemen wird ersichtlich, dass sich eine Seilbahn für den Einsatz in Wien weniger gut eignet, als die bestehenden Verkehrssysteme Bus und Straßenbahn.

5.2 Zusammenfassung Machbarkeit und Zweckmäßigkeit in Wien

Im Bereich der Korridore

- ▶ Hütteldorf - Otto-Wagner Areal – Ottakring (Korridor West)
- ▶ Hauptbahnhof – Arsenal – Busterminal (Korridor Ost)

wurde eine Vielzahl an lokalen **Raumwiderständen** und **Hindernissen** (Kulturgüter, Umweltgüter, Flächenwidmungen, bauliche Hindernisse und sozial sensible Bereiche) identifiziert.

Korridor West verläuft nahezu durchgehend auf Gebieten mit hohen Widerständen. Korridor Ost verläuft großteils über öffentlichen Flächen und Verkehrsbändern, welche jedoch technisch sehr aufwändig zu überwinden wären, und kreuzt abschnittsweise Bereiche mit hohem Widerstand. Eine alternative Korridorführung, welche die jeweils gleichen Zielpunkte erschließt, stößt aufgrund der hohen Bebauungsdichte oder vorhandenen Landschaftsschutzgebiete im Bereich der Korridore jedenfalls ebenso auf eine Vielzahl an Widerständen.

Die auf beiden Korridoren zu überwindenden Höhenunterschiede stellen für herkömmliche Verkehrssysteme keine Probleme dar. Der Vorteil einer Seilbahn, schwierige topographische Verhältnisse zu überwinden, könnte auf den untersuchten Korridoren nicht ausgenutzt werden.

Der Vergleich der **Reisezeiten** zeigt, dass insgesamt keine relevanten Verkürzungen der Reisezeiten aufgrund von Seilbahnen bewirkt würden. Die Führung einer Stadtseilbahn entlang der Korridore, stellt auf den meisten Relationen ein redundantes bzw. ergänzendes Angebot dar. Auf einzelnen Verbindungen und kurzen Abschnitten wäre man mit der Seilbahn unter Umständen geringfügig schneller, allerdings handelt es sich dabei insgesamt nur um einen kleinen Anteil an, allen im Vergleich der Korridore, zurückgelegter Wege. Die Reisezeitgewinne sowie die Attraktivität einer Seilbahn hängen hier besonders stark von der Lage der Seilbahnstationen und der Verknüpfung mit anderen ÖV-Verkehrsmittel bzw. dem Zugang zu wichtigen Einrichtungen („points of interest“ (POI)) ab.

Bei Betrachtung der Umfelder der Korridore wird ersichtlich, dass das bestehende öffentliche Verkehrsnetz eine gute Erschließungsqualität bietet, welches effizienter durch Adaptionen und Ergänzungen verbessert werden kann, als mit der Errichtung eines gänzlich neuen Verkehrssystems.

5.3 Künftige Nutzung der Ergebnisse

Die im gegenständlichen Bericht angewandte Methode der Machbarkeits- und Zweckmäßigungsuntersuchung, kann auch zur ersten Beurteilung von anderen Seilbahn-Projektideen herangezogen werden. Dabei liegt der Anwendungsfall auf einer primären Einschätzung zur Sinnhaftigkeit, bevor weiterführende Untersuchungen vorgenommen werden.

Untersuchung des grundlegenden Rahmens:

Zuerst sollte eine geplante Verbindung hinsichtlich ihrer Topographie auf unüberwindbare Geländeeigenschaften (Steigungen/Gefälle) oder Hindernisse (Gewässer, großflächige Verkehrsachsen) untersucht werden. Falls diese vorhanden sind, muss die verkehrliche Notwendigkeit einer Seilbahn beurteilt werden, wobei jedenfalls alternative, bestehende oder neu zu errichtende, Verkehrsmittel als Alternative in Betracht gezogen werden sollen. Weiters wird die Flächenverfügbarkeit überprüft.

Untersuchung des speziellen und rechtlichen Rahmens:

Dieser Schritt erfordert die Berücksichtigung der lokalen Rahmenbedingungen, was mithilfe des Kriterienkataloges erfolgen kann. Eine Prüfung des rechtlichen Rahmens ist erst anhand eines konkreten beurteilungsfähigen Vorhabens möglich.

Wie bei allen Vorhaben ist auch in einem solchen Fall die Akzeptanz der Bevölkerung erforderlich. Information und Beteiligung von Stakeholdern wird als begleitendes Instrument zu geeigneten Zeitpunkten jedenfalls empfohlen.