

6 Conclusio

Seilbahnsysteme kommen im urbanen Gebiet ausschließlich in Spezialfällen zur Anwendung. Europäische Beispiele von urbanen Seilbahnen weisen immer eine schwer zu überwindende topografische Barriere auf, welche ausschlaggebend für die Idee war und letztendlich zu einer Umsetzung geführt hat.

Im Rahmen der gegenständlichen Grundlagen- und Machbarkeitsstudie zu Stadtseilbahnen in Wien wurde die grundlegende Eignung, sowie praktische Einsatzkriterien von Seilbahnen untersucht. Dies erfolgte zunächst unabhängig von einzelnen konkreten technischen Lösungen unter der Prämisse des größtmöglichen verkehrlichen Nutzens und dem Einbezug vielfältiger Kriterien, wie: Einbettung in die Stadtstruktur, Berücksichtigung des ÖV-Angebots inkl. möglicher Alternativen, Umwelt, Klimaschutz, etc.

Es konnten keine topographischen Barrieren, bei gleichzeitiger ungedeckter bestehender Verkehrsnachfrage, identifiziert werden, die nicht mithilfe einer Optimierung oder Erweiterung der bestehenden ÖV-Systeme zu bewältigen sind. Die untersuchten lokalen Rahmenbedingungen zeigen, dass sich Straßenbahnen und Busse generell besser zur Erweiterung oder Verbesserung des bestehenden öffentlichen Verkehrssystems in Wien eignen. Seilbahnen schneiden bei der Bewertung im direkten Vergleich bei der Mehrzahl der Kriterien schlechter ab. Einzelne spezifische Vorteile von Seilbahnen stechen hier nicht heraus.

Ein Seilbahnsystem erfordert in Wien den Aufbau bzw. Zukauf von Wissen und Erfahrung und wird als verwaltungstechnischer Zusatzaufwand eingeschätzt. Schnellbahn, U-Bahn, Tram und Bus sind in Wien im Gegensatz dazu bereits etabliert, gut ausgebaut und genießen unter den Stadtbewohner*innen einen guten Ruf.

Für ein behördliches Genehmigungsverfahren müssen eine Vielzahl an seilbahnspezifischen, umweltrelevanten und allgemeinen Rechtsmaterien berücksichtigt werden. Da Seilbahnen gem. **SeilbG 2003** Eisenbahnen sind, liegt das Konzessionsverfahren in der Zuständigkeit der obersten Seilbahnbehörde, dem BMK. Die Beurteilung der Gemeinnützigkeit durch Interessensabwägung (starkes öffentliches Interesse) wird im Zuge des Konzessionsverfahrens vorgenommen, dafür muss bereits ein konkretes Vorhaben vorliegen.

Eine maßgebliche Hürde für die Umsetzung einer Seilbahn auf den untersuchten Korridoren stellen Raumwiderstände für das Seilbahnsystem, wie z.B. der Überflug von privaten Grundstücken, dichtbebautem Wohngebiet oder Landschaftsschutzgebieten, dar. Aufgrund der dichten Bebauung und der vielen, zum Teil sensiblen Nutzungen ist die Festlegung einer Seilbahntrasse, bei der keine Konflikte durch die erwähnten Raumwiderstände erwartet werden, im Bereich der untersuchten Korridore, sowie im gesamten Stadtgebiet Wiens nahezu ausgeschlossen.

Die zusätzliche Erschließungswirkung von möglichen Seilbahnen in Wien wird, besonders aufgrund der guten Versorgungsqualität des bestehenden öffentlichen Verkehrs, als gering beurteilt. Die Analysen im Rahmen dieser Untersuchung zeigen keine signifikanten Reduktionen von Reisezeiten

durch Einführung einer Stadtseilbahn. Zusätzlich ergeben sich keine Kostenvorteile im Vergleich zu den bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln.

Aufgrund der großen Anzahl an zu erwartenden Widerständen und Hürden, in Kombination mit dem fehlenden Erfordernis von topographischen Hindernissen, wird ein Seilbahnsystem auf den geprüften Korridoren nicht empfohlen. Auch generell zeichnet sich ein nutzbringender Einsatz im Wiener Stadtgebiet nicht ab.