

„Was der Bauer nicht kennt...“

28.3.2023

Die Redewendung soll im 18. Jahrhundert bei dem Bemühen der Brandenburgischen Landesführung entstanden sein die Bauern zum Anbau des Erdapfels zu bewegen [1]. Mittlerweile steht der wenig vornehme Ausspruch für alles „Neue“ was ausschließlich aus Unkenntnis abgelehnt wird. So gesehen passt dieser Spruch sehr gut auf die Reaktion der Wiener Stadtregierung zu der Idee eine Seilbahn [2] als öffentliches Verkehrsmittel zu überdenken. Ich will hier nicht dem, in dem Artikel genannten Projekt das Wort sprechen. Sehr wohl kritisiere ich den Umstand, dass die Möglichkeit der Errichtung einer Seilbahn im Zuge eines Stadtentwicklungsprojekts bisher schlicht ignoriert wurde. In der Seestadt Aspern sorgen fossile Dieselbusse für die Anbindung des lokalen Nahverkehrs an die U-Bahn. Auch in der Präsentation des geplanten Projekts für Oberlaa findet sich kein Wort über eine mögliche Ergänzung des bereits existierenden öffentlichen Verkehrs durch eine Seilbahn.

Zählt man die, zur Zeit in der Öffentlichkeit diskutierten umweltbetonten Themen auf so zeigt sich, dass die Seilbahn bei jedem dieser Themen Pluspunkte sammelt:

- Emissionen von Treibhausgasen: Seilbahnen werden durch Elektromotoren angetrieben. Da diese ortsfest verbaut und an das Stromnetz angeschlossen sind entfallen Probleme mit Akkumulatoren und Ladeeinrichtungen. Je nach Anlage der Seilbahn kann ein Teil der aufzuwendenden Energie auf einfachste Weise durch talwärts fahrende Gondeln zurückgewonnen werden.
- Feinstaubbelastung und Mikroplastik: Bei einem Bus entstehen in erster Linie durch den Reifenabrieb auf der Fahrbahn Feinstaub und Mikroplastik. Der Reifenabrieb entfällt bei einer Seilbahngondel hingegen vollständig.
- Bodenversiegelung, Zerstörung von naturbelassenem Lebensraums und Grundwasserhaushalt: Im Vergleich zum versiegelten Flächenbedarf einer Straße ist der, durch Seilbahnstützen beeinträchtigte Boden minimal. Da das Verkehrsgeschehen im Fall der Seilbahn über dem natürlichen Lebensraum vieler Tierarten stattfindet werden diese deutlich weniger stark beeinträchtigt.

Zudem bietet eine Seilbahn für den Passagier zwei nicht unerhebliche Vorteile. Zum einen kann der, im ½ Stundenintervall verkehrende Bus nicht mehr verpasst werden. Die nächste Gondel kommt schneller als gedacht. Zum anderen schwebt man ungestört über alle Behinderungen auf der Straße und erreicht somit zuverlässig planbar sein Ziel.

Beförderungskapazität und Streckenlänge begrenzen die Möglichkeiten für den Einsatz einer Seilbahn im öffentlichen Nahverkehr. Beide Kenngrößen sind allerdings gut mit jenen einer Autobuslinie vergleichbar. Eine U-Bahn- oder Schnellbahnlinie hingegen lässt sich durch eine Seilbahn nicht sinnvoll ersetzen. Bedenkt man allerdings, dass die Wiener Linien Buslinien auf einer Streckenlänge von 848 km betreiben während das Streckennetz aller U-Bahnen zusammen nur 83 km beträgt zeigt sich ein erhebliches Potential für Seilbahnen in Wien [3]. Um den möglichen und erwünschten Effekt einer Seilbahn auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen

abzuschätzen mag die angedachte Seilbahn von Heiligenstadt auf den Kahlenberg dienen [2]. Zur Zeit bedienen dieselgetriebene Busse der Linie 38A diese etwa 5 km lange Strecke. Die Initiatoren der Seilbahn erhoffen sich, dass im Jahr 600.000 Passagiere befördert werden. Um diese Anzahl von Personen mit Bussen zu befördern müssten mindestens 6700 vollbesetzte Busfahrten unternommen werden. Das entspräche einem Bedarf an Treibstoff von 18.000 l Dieselöl [3]. Bei der Verbrennung dieser Menge von Dieselkraftstoff werden mehr als 36 t CO₂ alleine für den Betrieb dieser Linie freigesetzt. Tatsächlich verkehren deutlich mehr als 6700 Busse pro Jahr auf der kurzen Strecke der Linie 38A. Die Busse sind dabei selten vollbesetzt. Setzt man diese 5 km lange Strecke in Beziehung zu den weiteren 800 km bekommt man eine ungefähre Vorstellung davon wie viele Abgase alle Wiener Busse zusammen Jahr für Jahr emittieren. Selbst wenn alle Dieselbusse durch Busse mit Elektroantrieb ersetzt werden verbessert das lediglich die Bilanz der emittierten Treibhausgase. Der Reifenabrieb wird tendenziell sogar größer werden da die Busse durch die mitgeführten Batterien schwerer sind. Versiegelte Straßenflächen können ebenfalls nicht reduziert werden.

In Österreich sind mehrere Firmen auf dem Gebiet des Seilbahnbaus höchst erfolgreich tätig. Weder know how noch Komponenten müssten daher im Ausland gekauft und über fragile Lieferketten nach Österreich gebracht werden.

Warum wird unter diesen günstigen Voraussetzungen nicht wenigstens der Versuch unternommen die Seilbahn als Personenbeförderungsmittel im öffentlichen Nahverkehr zu erproben?

Bibliografie:

- [1] „Mythos 5: Erst sein Urenkel brachte die Kartoffel nach Deutschland“ online zu finden unter <https://www.dw.com/de/f%C3%BCnf-mythen-um-friedrich-wilhelm-von-brandenburg/a-52361833>
- [2] „Neuer Anlauf für umstrittene Seilbahn“, Artikel vom 14.3.2023 in der Wiener Zeitung online abrufbar unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/2181402-Seilbahn-auf-Wiener-Kahlenberg-geplant.html>
- [3] Statistisch Veröffentlichung der Wiener Linien online unter https://www.wienerlinien.at/media/files/2019/betriebsangaben_2018_310521.pdf