

Wiener Seilbahn-Träume

Für Wien gibt es seit Jahren Seilbahn-Pläne. Sie hängen jedoch in der Luft.



Genießen Sie Wien in einer neuen Perspektive und entfliehen Sie dem städtischen Verkehr, wirbt die Internetseite www.seilbahn-kahlenberg.at. Pläne, um auf den Hausberg der Wiener zu gondeln, gibt es seit mehr als zehn Jahren. Doch bis jetzt gaben Behörden kein grünes Licht.

Für den privaten Unternehmer Hannes Dejaco, der die Seilbahn realisieren will, liegen die Vorteile aber auf der Hand. Er geht von halb so viel PKW- und 80 Prozent weniger Busverkehr hinauf auf den Kahlenberg aus.

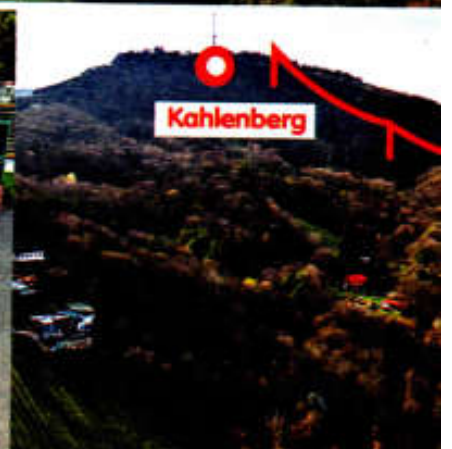
„Keine Touristenbahn“

„Stattdessen führt die Bahn klimaneutral in weniger als 20 Minuten von Heiligenstadt über Floridsdorf auf den Kahlenberg.“ Auto-Anfahrten zur Seilbahn sollen durch die Anbindung an die U-Bahnlinien 4 in Heiligenstadt und die U6 in Floridsdorf minimiert werden. Dort sind auch eine Abstellanlage für 630 Autos sowie eine Garage für 1.000 Fahrräder geplant. Ab 600.000 Fahrgästen pro Jahr soll die Seilbahn rentabel sein.

Dejaco, der den Bau an das Südtiroler Seilbahnunternehmen Leitner vergeben will, beteuert, nicht rein aus



Hans Binder hat Bedenken gegen das Projekt.



Unternehmerinteresse zu handeln. Er sieht „einen Mehrwert für die ganze Stadt. Und es wird keine Touristenbahn, sondern ein Verkehrsmittel für alle Wiener“. Die Fahrtkosten verrät er noch nicht. Jedoch wünscht er sich, dass die Seilbahn in die Jahreskarte der Wiener Linien eingebunden wird. Dann wäre die Stadt Wien wohl aber auch an den Kosten von 70 Millionen Euro beteiligt.

Ein kleines Dorf leistet Widerstand

Die Bewohner des idyllischen Kahlenbergdorfes im 19. Wiener Gemeindebezirk setzen sich aber seit Jahren gegen

dieses Projekt zur Wehr. Ing. Hans Binder, 68, von der Bürgerinitiative „Schützt den Wienerwald – Stopp der Seilbahn auf den Kahlenberg“ (www.nogondel.at) führt gleich mehrere Punkte gegen das Projekt ins Treffen. „Es gibt kein öffentliches Interesse, in diesem Sinn ist das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) hochgradig falsch.“ Das BVwG gab im vorigen Jahr mit der konzessionellen Freigabe grünes Licht für die Seilbahn.

Auch optisch sei das Projekt laut der Bürgerinitiative eine Katastrophe, denn die mit 63 Metern höchste Stütze am Ortsrand würde die Kirchturmspitze des „Dörfles“ um gut 40

Meter überragen. „Dazu kommt die Lichtverschmutzung und das ‚Gesurre‘ der Seilbahn, das alle Tiere vertreiben würde“, warnt der Anrainer.

Dass die Natur einen schweren Schaden erleiden könnte, befürchtet auch Helmut Jost, 76. Für den pensionierten Beamten und Gründer des Vereins „Freunde des Kahlenbergdörfles“ ist „das Ganze eine Zahlen-spielerei. Da wollen ein paar Leute viel Geld machen.“

Bisher hätten alle Aufstiegshilfen auf den Kahlenberg Schiffbruch erlitten, erinnert Binder. Bereits 1873 wurde anlässlich der Weltausstellung eine Zahnradbahn auf den Kahlenberg gebaut, die, ab 1874 in Betrieb, im Jahr 1922 aber aus Kostengründen eingestellt wurde.

„Unser Ort, das letzte Idyll der Stadt Wien, soll auf dem Altar des Massentourismus und der Seilbahnwirtschaft geopfert werden“, sagt Binder. „Für das Dorf bedeutet das

Kahlenberg-Seilbahn

Gesamtlänge 5,6 km

Vier Stationen: Heiligenstadt, Jedlese, Strebersdorf, Kahlenberg; 23 Stützen

Geschwindigkeit: 6 Meter/Sekunde = 21,6 Stundenkilometer (km/h)

Fahrzeit: Heiligenstadt – Kahlenberg rund 20 Minuten

115 Kabinen für jeweils zehn Personen

Beförderungskapazität: 1.800 Personen pro Stunde

Bauzeit: zehn Monate, Baubeginn noch offen

Kosten: 70 Millionen Euro

Die Seilbahnbetreiber haben auf Anfrage noch keine konkreten Berechnungen dazu.

Verständnis für die Bedenken der Anrainer hat auch der Döblinger Bezirksvorsteher Daniel Resch (ÖVP). „Gespräche zu einer Seilbahn gibt



wir nicht verscherbeln dürfen.“

Helmut Jost sieht die Sache derzeit noch gelassen. „Wir waren zwar enttäuscht, dass die GmbH die Konzession bekommen hat, aber die berechtigt nur zum Betrieb, nicht zum Bau. Dafür brauchen sie ohnehin noch

Der ungefähre Verlauf der Seilbahn auf den Kahlenberg, mit einer 63 Meter hohen Stütze am Rand des „Dörfles“.



mehr Müll, Lärm und Massen, die durch die Weingärten pilgern.“ Die gehören ohnehin größtenteils dem Stift Klosterneuburg, das dem Seilbahnprojekt laut Binder schon seinen Sanktus gegeben hat. „Hier stimmt die katholische Kirche im Zweifel für die ‚Kohle‘ und gegen die Spiritualität. Das finde ich unfassbar“, ärgert sich der ehemalige HTL-Lehrer.

Ein wichtiges Gegenargument der Bürgerinitiative sind auch die Windgeschwindigkeiten der Region, „die rund 60 Tage im Jahr mehr als 50 Stundenkilometer betragen und eine zweifache Donauüberquerung dann unmöglich machen“, erklärt Binder.

es seit 1927, das ist also kein Novum, aber der Nutzen erschließt sich mir nicht. Die Kosten-Nutzen-Relation muss schlüssig erklärt sein.“ Wenn die Benützung der Seilbahn nicht in Kombination mit einem Wiener Linien-Ticket möglich sei, werden sie viele nicht als Alternative zu U-Bahn oder Bus nutzen, zeigt sich der Politiker skeptisch.

Seilbahn führt über FKK-Bereich

Der Eingriff in den unter UNESCO-Schutz stehenden Biosphärenpark Wienerwald sei laut Resch keine Kleinigkeit, denn „das ist unser Gold, das

eine naturschutzrechtliche und eine Baubewilligung der Stadt. Und die ist auf jeden Fall dagegen“, weiß Jost, der jahrelang SPÖ-Bezirksrat war.

Konflikte könnten sich auch ergeben, weil die Seilbahn über einen FKK-Bereich der Donauinsel führt. Doch die Seilbahn-Betreiber haben vorgesorgt. Die verglasten Gondeln sind mit einer Milchglasfunktion ausgestattet, die die Sicht einschränkt und unter anderem beim FKK-Bereich aktiviert wird.

Der Unternehmer Hannes Dejaco, der auch den „Waldseilpark Kahlen-

Bitte blättern Sie um!

Fortsetzung von Seite 11

berg“ betreibt, sieht jedenfalls alle Bedenken ausgeräumt. Er will heuer wieder um eine Baugenehmigung ansuchen. 2020 hatte Klimaministerin Leonore Gewessler (45, Grüne) – sie ist für die Baubewilligung zuständig – dem Projekt eine Abfuhr erteilt. Ein Veto gibt es auch von Wiens Bürgermeister Michael Ludwig (61, SPÖ). Er verweist auf das Wiener Regierungsprogramm (SPÖ, Neos), in dem vermerkt ist, „Seilbahnen im Natur- oder Landschaftsschutzgebiet (etwa Kahlenberg) schließen wir aus.“

„Inhaltliche Bedenken“

Zudem verweist die Sprecherin der Stadt Wien, Andrea Leitner, auf „fundamentale inhaltliche Bedenken“ gegenüber der Seilbahn. Da geht es um den Landschafts- und Naturschutz, fehlende raumordnungsrechtliche Grundlagen sowie Nutzungskonflikte mit der neuen Donau und der U-Bahn-Station Heiligenstadt. Ob das Seilbahn-Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) benötigt, könne erst beurteilt werden, wenn ein konkretes Projekt eingereicht wurde. „Nach derzeitigem Wissensstand ist das nicht geschehen“, erklärt Leitner.

Die Kahlenberg-Seilbahn ist nicht die einzige in Planung. So schaffte es die Wiener „Stadtseilbahn“, eine Idee der Neos, sogar ins rot-pinke Wiener Koalitionsabkommen. In 17 Minuten soll sie vom Bahnhof Hütteldorf über das Otto Wagner Areal bis zum Bahnhof Ottakring führen. Kosten dafür: bis zu 70 Millionen Euro.

Der Verkehrs-Experte und WO-CHE-Kolumnist Hermann Knoflacher sieht Seilbahn-Pläne generell kritisch. „Es gibt keinen Nachweis, dass die Seilbahn in ein Gesamtkonzept passt.“ Zudem hat er Zweifel am sicheren Betrieb, betreffend Sturmböen sowie auch der Wirtschaftlichkeit. *rb/rz*



„Die Konzession berechtigt nur zum Betrieb, aber nicht zum Bau.“

Helmut Jost

Die Wiener wollten schon früh hoch hinaus

Im 19. Jahrhundert gab es kurioserweise gleich zwei Bergbahnen auf die beiden Wiener Hausberge im Bezirk Döbling, eine Zahnradbahn auf den Kahlenberg und eine Drahtseilbahn auf den benachbarten Leopoldsberg.

Ursprünglich sollten beide bis zum Beginn der Wiener Weltausstellung im Jahr 1873 fertiggestellt sein.

Bereits 1872 wurde daher der „Österreichischen Bergbahngesellschaft-AG“ die Konzession für den „Bau und Betrieb einer Standseilbahn“ erteilt. Statt wie ursprünglich geplant zu Beginn der Weltausstellung am 1. Mai 1873, wurde sie erst am 23. Juli eröffnet. Die Drahtseilbahn legte die 733 Meter lange Strecke zwischen der Talstation am Donauufer und der Bergstation Leopoldsberg in rund fünf Minuten zurück. Zwei Dampfmaschinen besorgten das Bergan- und Bergabziehen der beiden Aussichtswagen, die je 100 Personen fassten.

Der Zeitdruck bei der Erbauung hatte aber zu einer mangelhaften Ausführung der Bahntrasse geführt. Die Seilbahn machte dadurch immer einen Ruck vor dem Anhalten. Dieser „Zucker“ brachte ihr bei den Wienern den Beinamen „Zuckerlöhne“ ein.

1873 begann auch der Bau der ersten Zahnradbahn unseres Landes. Sie konnte aber erst am 7. März 1874 eröffnet werden. Die 5,5 Kilometer lange Strecke verlief von Nußdorf über Grinzing hinauf auf den Kahlenberg. Dafür brauchte

die Bahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von zwölf Stundenkilometern etwa ein halbe Stunde.

Nach der Eröffnung der Zahnradbahn auf den Kahlenberg sank das Fahrgastaufkommen der Seilbahn rapide. Kurze Zeit später kaufte das Konkurrenzunternehmen sie auf und legte die Seilbahn im Jahr 1876 still.



Standseilbahn auf den Leopoldsberg.



Zahnradbahn auf den Kahlenberg.

Doch auch die Zahnradbahn fristete über die nächsten Jahrzehnte ein kümmerliches Dasein. Die Wiener benutzten die Bahn, nach anfänglicher Begeisterung für die Naturschönheiten ihrer Hausberge, immer weniger.

Ab 1911 bestanden Pläne, die Zahnradbahn auf elektrischen Betrieb umzubauen. Die Verwirklichung dieses Projektes wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert. Der Bahnbetrieb wurde 1922 endgültig eingestellt und die Trasse bis 1925 abgetragen.