

### 3.1 Grundlegende Kriterien: Erfordernis aufgrund Topographie und Verkehrsnachfrage

Das Erfordernis aufgrund der Überwindung topographischer Hindernisse sowie aufgrund einer aktuellen bzw. zukünftig bestehenden Verkehrsnachfrage stellt die Grundlage zum Einsatz einer urbanen Seilbahn dar.

Hindernisse wie Höhenunterschiede, Geländesprünge, Gewässer oder Verkehrsflächen mit Barrierewirkung können von bodengebundenen Verkehrsmitteln oft nicht, bzw. nur unter hohem Aufwand überwunden werden. Die Errichtung einer Stadtseilbahn ist nur dann als zweckmäßig zu betrachten, wenn sie zugleich zur Erhöhung des Verkehrsangebots und zur Deckung der Verkehrsnachfrage auf einer Verkehrsbeziehung beitragen kann, bei der eine entsprechende Hindernisüberwindung erforderlich ist.

#### Einordnung der grundlegenden Kriterien in Wien

Die Prüfung der Kriterien in nachfolgender Abbildung 3-1 bezieht sich auf zwei konkrete Korridore, welche in Kapitel 4.1 beschrieben werden.

Abbildung 3-1: Grundlegende Kriterien – Prüfung der Korridore

Grundsätzliche Kriterien	KORRIDOR	
	WEST	OST
ÜBERWINDUNG VON HINDERNISSEN	geringfügiger Höhenunterschied, Führung entlang bestehender Infrastruktur	Donaukanal und hochrangige Verkehrsachsen
ERFORDERNIS VERKEHRSNACHFRAGE	nur bei intensiver Nachnutzung des ehem. Otto-Wagner-Spitals	Parallelführung best. Systeme, Wien Holding Arena Potential, jedoch betrieblich ungeeignet (Spitzenkapazität)
FLÄCHENVERFÜGBARKEIT FÜR BAULICHE UMSETZUNG	gering	gering

Quelle: komobile

### 3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Rein urbane Seilbahnsysteme sind in Österreich aktuell nicht vorhanden. Dementsprechend liegen noch keine Praxiserfahrungen zu Entscheidungen hinsichtlich der erforderlichen behördlichen Genehmigungen und Auflagen für die Errichtung und den Betrieb einer urbanen Seilbahn vor.

Erst anhand eines konkreten Vorhabens können die örtlichen und thematischen Zuständigkeiten geklärt werden. Wo liegt das Bauvorhaben? Wer ist dafür zuständig? Welche Schutzgüter sind betroffen? Usw.

Es gibt Fragestellungen rechtlicher Natur betreffend Schutzgütern, Überfahrten, visuellen und akustischen Störungen, Emissionen wie Lärm, o. Ä. Zudem muss geregelt sein, wie mit Liegenschaftseigentümer\*innen, Eigentum, Dienstbarkeiten und Einschränkungen, die bei Bau und Betrieb einer urbanen Seilbahn entstehen, umgegangen wird. Zusätzlich muss im Fall eines Projekts geklärt werden, welche Bauwerke und Gebäudeteile Seilbahnzwecken dienen.

### 3.2.1 Überblick identifizierter Rechtsmaterien

Die nachfolgende Aufzählung bietet einen Überblick über die bei der Planung, Bewilligung, Umsetzung, dem Betrieb und Rückbau voraussichtlich betroffenen Rechtsmaterien. Sie umfasst und veranschaulicht die Komplexität der rechtlichen Thematik. Eine tatsächliche gesetzliche Beurteilung eines urbanen Seilbahnprojektes kann jedoch nur vorgenommen werden, wenn dazu prüffähige Projektunterlagen vorliegen. Stand der Erhebung ist das Jahr 2023.

Die Aufzählung der genannten Rechtsgebiete ist rein informativ und keinesfalls als vollständig zu betrachten. Sie umfasst die aus aktueller Sicht wichtigsten Punkte. Im konkreten Vorhabensfall muss eine rechtskundige Vertretung hinzugezogen werden.

Abbildung 3-2 Identifizierte Rechtsmaterien und Normen

RECHTSMATERIEN bezgl. SEILBAHNEN	UMWELTRELEVANTE RECHTSMATERIEN	WEITERE RELEVANTE RECHTSMATERIEN
Seilbahngesetz 2003 (SeilbG 2003)	UVP-G 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz)	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) - Luftraum über Eigentum
Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz – EisbEG	Naturschutzrecht	Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960
Seilbahn Bauentwurfsverordnung	Lärmschutz	Luftfahrtgesetz – LFG
Rechtsverbindliche Normen (Brandschutz, Sicherheit)	Forstgesetz & Wiener Baumschutzgesetz	Schifffahrtsrecht

Quelle: komobile in Abstimmung mit Magistratsabteilungen der Stadt Wien

### 3.2.2 Fazit der rechtlichen Rahmenbedingungen

Da Seilbahnen gem. **SeilbG 2003** Eisenbahnen sind, liegt das Konzessionsverfahren in der Zuständigkeit der obersten Seilbahnbehörde, dem BMK. 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, dadurch würden sich auch weitere Fragestellungen zu Flächenwidmungen, etc. lösen.

Bei Feststellung einer UVP-Pflicht ist ein vollkonzentriertes Verfahren bei der UVP-Behörde, dem Land Wien, durchzuführen.

Der Überflug von Grundstücken, bzw. der Besitz von Grundstücken und dem Luftraum darüber, wird im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch (**ABGB**) - **§ 297** geregelt: *„Ebenso gehören zu den unbeweglichen Sachen diejenigen, welche auf Grund und Boden in der Absicht aufgeführt werden, daß sie stets darauf bleiben sollen, als: Häuser und andere Gebäude mit dem in senkrechter Linie darüber befindlichen Luftraume;...“*. Zur Nutzung des Grundstückes, auch nur eines Teiles davon in der Luft darüber oder unter der Erde ist dementsprechend eine Genehmigung bzw. ein Servitut erforderlich.

Das **SeilbG 2003** bedingt ebenso, dass das EisbEG (Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz) bei Seilbahnen Anwendung findet. Als Teil der Seilbahn gelten Bauwerke oder Gebäudeteile, die ausschließlich Seilbahnzwecken dienen oder die mit der Seilbahnanlage baulich untrennbar verbunden sind und die nicht ausschließlich Seilbahnzwecken dienen. Wenn keine Einigung mit den Liegenschaftseigentümer\*innen erzielt werden kann, ist also eine zwangsweise Einräumung von Nutzungsrechten bis zur Enteignung möglich. In einem Enteignungsverfahren hat der Enteignungsgegner Anspruch auf Ersatz der zur zweckentsprechenden Rechtsverteidigung notwendigen Kosten seiner rechtsfreundlichen Vertretung und sachverständigen Beratung (§7 Abs 3 EisbEG). Es sind zudem zumindest die Kosten für Edikte und den beizuziehenden Sachverständigen zur Ermittlung der Entschädigungshöhe zu tragen. Enteignungsverfahren stellen erfahrungsgemäß aufwändige Prozesse mit sehr langen Verfahrensdauern dar.

In den Anrainerbestimmungen des SeilbG (§53-56) finden sich Angaben zum **Bauverbotsbereich** im Nahbereich der Seilbahn, welcher in einer „Entfernung von zwölf Meter beiderseits des äußersten Seilstranges“ oder im Abstand von 12 m von Seilbahngebäuden definiert *wird*. Ausnahmen sind möglich. Gebäude, welche sich bereits vor dem Bau im Bauverbotsbereich befinden, sind zu dokumentieren und werden hinsichtlich eines sicheren Betriebes der Seilbahn geprüft (z.B. Brandschutz).

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

Es gibt Fragestellungen rechtlicher Natur betreffend Schutzgütern, Überfahrten, visuellen und akustischen Störungen, Emissionen wie Lärm, o. Ä. Zudem muss geregelt sein, wie mit Liegenschaftseigentümer\*innen, Eigentum, Dienstbarkeiten und Einschränkungen, die bei Bau und Betrieb einer urbanen Seilbahn entstehen, umgegangen wird. Zusätzlich muss im Fall eines Projekts geklärt werden, welche Bauwerke und Gebäudeteile Seilbahnzwecken dienen.

### 3.2.1 Überblick identifizierter Rechtsmaterien

Die nachfolgende Aufzählung bietet einen Überblick über die bei der Planung, Bewilligung, Umsetzung, dem Betrieb und Rückbau voraussichtlich betroffenen Rechtsmaterien. Sie umfasst und veranschaulicht die Komplexität der rechtlichen Thematik. Eine tatsächliche gesetzliche Beurteilung eines urbanen Seilbahnprojektes kann jedoch nur vorgenommen werden, wenn dazu prüffähige Projektunterlagen vorliegen. Stand der Erhebung ist das Jahr 2023.

Die Aufzählung der genannten Rechtsgebiete ist rein informativ und keinesfalls als vollständig zu betrachten. Sie umfasst die aus aktueller Sicht wichtigsten Punkte. Im konkreten Vorhabensfall muss eine rechtskundige Vertretung hinzugezogen werden.

Abbildung 3-2 Identifizierte Rechtsmaterien und Normen

RECHTSMATERIEN bezgl. SEILBAHNEN	UMWELTRELEVANTE RECHTSMATERIEN	WEITERE RELEVANTE RECHTSMATERIEN
Seilbahngesetz 2003 (SeilbG 2003)	UVP-G 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz)	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) - Luftraum über Eigentum
Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz – EisbEG	Naturschutzrecht	Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960
Seilbahn Bauentwurfsverordnung	Lärmschutz	Luftfahrtgesetz – LFG
Rechtsverbindliche Normen (Brandschutz, Sicherheit)	Forstgesetz & Wiener Baumschutzgesetz	Schifffahrtsrecht

Quelle: komobile in Abstimmung mit Magistratsabteilungen der Stadt Wien

### 3.2.2 Fazit der rechtlichen Rahmenbedingungen

Da Seilbahnen gem. **SeilbG 2003** Eisenbahnen sind, liegt das Konzessionsverfahren in der Zuständigkeit der obersten Seilbahnbehörde, dem BMK. 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, dadurch würden sich auch weitere Fragestellungen zu Flächenwidmungen, etc. lösen.

### 3.1 Grundlegende Kriterien: Erfordernis aufgrund Topographie und Verkehrsnachfrage

Das Erfordernis aufgrund der Überwindung topographischer Hindernisse sowie aufgrund einer aktuellen bzw. zukünftig bestehenden Verkehrsnachfrage stellt die Grundlage zum Einsatz einer urbanen Seilbahn dar.

Hindernisse wie Höhenunterschiede, Geländesprünge, Gewässer oder Verkehrsflächen mit Barrierewirkung können von bodengebundenen Verkehrsmitteln oft nicht, bzw. nur unter hohem Aufwand überwunden werden. Die Errichtung einer Stadtseilbahn ist nur dann als zweckmäßig zu betrachten, wenn sie zugleich zur Erhöhung des Verkehrsangebots und zur Deckung der Verkehrsnachfrage auf einer Verkehrsbeziehung beitragen kann, bei der eine entsprechende Hindernisüberwindung erforderlich ist.

#### Einordnung der grundlegenden Kriterien in Wien

Die Prüfung der Kriterien in nachfolgender Abbildung 3-1 bezieht sich auf zwei konkrete Korridore, welche in Kapitel 4.1 beschrieben werden.

Abbildung 3-1: Grundlegende Kriterien – Prüfung der Korridore

Grundsätzliche Kriterien	KORRIDOR	
	WEST	OST
ÜBERWINDUNG VON HINDERNISSEN	geringfügiger Höhenunterschied, Führung entlang bestehender Infrastruktur	Donaukanal und hochrangige Verkehrsachsen
ERFORDERNIS VERKEHRSNACHFRAGE	nur bei intensiver Nachnutzung des ehem. Otto-Wagner-Spitals	Parallelführung best. Systeme, Wien Holding Arena Potential, jedoch betrieblich ungeeignet (Spitzenkapazität)
FLÄCHENVERFÜGBARKEIT FÜR BAULICHE UMSETZUNG	gering	gering

Quelle: komobile

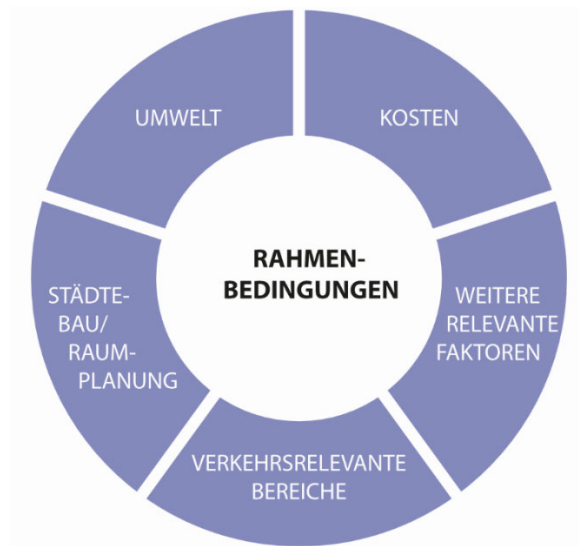
### 3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Rein urbane Seilbahnsysteme sind in Österreich aktuell nicht vorhanden. Dementsprechend liegen noch keine Praxiserfahrungen zu Entscheidungen hinsichtlich der erforderlichen behördlichen Genehmigungen und Auflagen für die Errichtung und den Betrieb einer urbanen Seilbahn vor.

Erst anhand eines konkreten Vorhabens können die örtlichen und thematischen Zuständigkeiten geklärt werden. Wo liegt das Bauvorhaben? Wer ist dafür zuständig? Welche Schutzgüter sind betroffen? Usw.

### 3.3 Lokale Rahmenbedingungen

Abbildung 3-3: Definierte lokale Rahmenbedingungen



Quelle: komobile

Die lokalen Rahmenbedingungen zur Umsetzung einer Stadtseilbahn wurden im Rahmen des Projektes erhoben und auf Basis von Erkenntnissen aus Arbeitskreisen mit der Auftraggeberin, zuständigen Fachbereichen sowie externen Expert\*innen gruppiert. Sie beinhalten jeweils mehrere Kriterien und werden in diesem Kapitel anhand ihrer relevanten Kernkriterien bewertet. Weiters erfolgt eine Gegenüberstellung der Seilbahnsysteme EUB und 3S zu bestehenden ÖV-Systemen (Straßenbahn und Bus).

Abbildung 3-4: Gruppierte lokale Rahmenbedingungen inkl. Kernkriterien

VERKEHRSRELEVANTE BEREICHE	STÄDTEBAU/ RAUMPLANUNG	UMWELT	KOSTEN	WEITERE RELEVANTE FAKTOREN
Praktische Kapazität [Pers./h / Richtung]	Strukturbildung. Schaffung urbaner Räume. Potentielle Bildung lokaler Zentren.	Klima/Luft: THG-Emissionen in CO2 Äquivalenten	Investition	Verfügbarkeit
Erzielbare Reise-/Systemgeschwindigkeit	Städtebauliche Integration	Schallemission	Betrieb	Empfundene Sicherheit
(Realistische) Haltestellenabstände, Erschließungswirkung	Städtebauliche Wahrnehmung (Trenn- / Verbindungswirkung)	Mensch: Erholung		Akzeptanz der Bevölkerung
Netzbildung, Einfügen in das ÖV-Netz	Räumliche Verfügbarkeit/ Nutzung der Trasse/Haltepunkte	Lichtemission Nacht		Zusatznutzen
		Landschaft		

Quelle: komobile

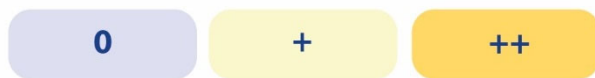
### 3.3.1 Bewertung auf Basis des Kriterienkataloges

Es folgt eine Gegenüberstellung und Bewertung der Seilbahnsysteme EUB und 3S zu vorhandenen ÖV-Systemen anhand dieser Kernkriterien. Das Ergebnis stellt eine Bewertung der Eignung urbaner Seilbahnsysteme in Wien im Allgemeinen, sowie die Methode zur Bewertung der Korridore dar (siehe

Abbildung 3-6).

Dabei werden die Systeme Bus / Straßenbahn / EUB / 3-S-Bahn beim jeweiligen Kriterium direkt gegenübergestellt. Der beste Wert erhält „++“, der schlechteste „0“.

Abbildung 3-5: Farbliches Schema zur Bewertung des Systemvergleichs



Bei der Zusammenfassung der Bewertung wird ersichtlich, dass das ÖV-System Straßenbahn die beste Gesamtwertung der Kriterien erreicht. 3S-Bahnen können bei den wenigsten Kriterien überzeugen. Busse und EUB erreichen in der Gesamtwertung ähnlich gute Ergebnisse. Die Unterschiede der ÖV-Systeme lassen sich am besten in den detaillierten Kriterienbewertungen abbilden.

Die ungewichtete Bewertung basiert auf fünf Rahmenbedingungen, welche unterschiedliche Kriterien beinhalten. Die Gesamtwertung, als auch die zusammenfassende Bewertung der einzelnen Rahmenbedingungen stellt einen Mittelwert dar, welcher durch einzelne Kriterien ggf. nicht ausreichend abgebildet werden kann. In Sonderfällen können Seilbahnen ebenfalls vorteilhafte Lösungen darstellen. Dies muss jedoch anhand konkreter Unterlagen untersucht werden. Der Rahmenbedingungen-Kriterienkatalog kann dabei als Grundgerüst für weitere Untersuchungen dienen. Bei Bedarf können Gewichtungen durchgeführt, oder „KO-Kriterien“ definiert werden, wodurch sich die Bewertung näher an konkrete Anwendungsfälle anpassen lässt.

Abbildung 3-6: Lokale Rahmenbedingungen - Systemvergleich Gesamtbewertung

		Bus	Straßenbahn	EUB	3S-Bahn
<b>VERKEHRSRELEVANTE BEREICHE</b>	Praktische Kapazität [Pers./h / Richtung]	+	++	0	+
	Erzielbare Reise- / Systemgeschwindigkeit	+	++	0	++
	(Realistische) Haltestellenabstände, Erschließungswirkung	+	+	0	0
	Netzbildung, Einfügen in das ÖV-Netz	+	++	0	0
<b>STÄDTEBAU/ RAUMPLANUNG</b>	Strukturbildung. Schaffung urbaner Räume. Potentielle Bildung lokaler Zentren.	<i>qualitativ (siehe Chancen-Risiken Matrix in Abb. 3-7)</i>			
	Städtebauliche Integration				
	Städtebauliche Wahrnehmung (Trenn-/ Verbindungswirkung)				
	Räumliche Verfügbarkeit / Nutzung der Trasse/ Haltepunkte				
<b>UMWELT</b>	Klima/Luft: THG-Emissionen in CO2 Äquivalenten	0	+	+	+
	Schallemission	0	0	0	0
	Mensch: Einfluss auf Erholungsflächen	+	+	0	0
	Lichtemission Nacht	+	+	0	0
	Kompatibilität mit dem Landschaftsbild	++	++	0	0
<b>KOSTEN</b>	Investition	++	+	+	0
	Betrieb	0	+	++	++
<b>WEITERE RELEVANTE FAKTOREN</b>	Verfügbarkeit	++	+	0	0
	Empfundene Sicherheit	+	+	0	0
	Akzeptanz der Bevölkerung	++	++	0	0
	Zusatznutzen (z.B. touristische Attraktion)	0	+	++	++
<b>GESAMT</b>		+	++	0	0

Quelle: komobile

### 3.3.2 Städtebau und Raumplanung

Städtebauliche und raumplanerische Kriterien lassen sich nur unvollständig anhand nominaler Skalen einteilen und bewerten. Dementsprechend werden vier nachfolgend beschriebene Themenfelder hinsichtlich ihrer Chancen und Risiken bewertet und beschrieben.



**Chancen** zeigen Möglichkeiten auf, welche bei Umsetzung **positive** Auswirkungen auf Städtebau und Raumplanung haben können, **Risiken** hingegen **negative**.

### **Strukturbildung & Stadtentwicklung**

Durch die Errichtung von Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr können Stadtentwicklungsgebiete strukturiert werden. Im Umfeld von hochrangiger Infrastruktur, insbesondere an Stationen und in der Nähe von großen Umstiegs-knoten bilden sich häufig lokale Zentren; Ansiedelungen werden attraktiver. Die erhöhte Erreichbarkeit kann entwicklungsfördernd für das Gebiet/Quartier genutzt werden, aber auch Verkehrserzeugung, Belastungs- und Störeffekte mit sich bringen. Es gilt potenzielle Synergieeffekte bestmöglich zu nutzen, bewusste Umgestaltungen vorzunehmen und weiterzuentwickeln.

### **Städtebauliche Wahrnehmung & Architektonische Akzente**

Bei Verkehrsinfrastruktur als Bestandteil des urbanen Raums, gilt es neben der technischen Dimensionierung auch das Stadtbild zu berücksichtigen. Die räumliche Wirkung der Infrastrukturelemente sind bei den verglichenen ÖV-Systemen unterschiedlich ausgeprägt. Während Stadtbusse und Straßenbahnen meist auf bestehenden Straßen verkehren können und im Stadtbild als „bekannt“ wahrgenommen werden, fallen die zu integrierenden Seilbahnelemente (Stationsgebäude, Stützen, Seil und Kabinen) jedenfalls stark auf. Denkmalschutz, Sichtbeziehungen, optische Trennwirkungen müssen jedenfalls berücksichtigt werden.

### **Städtebauliche Integration**

Neue ÖV-Linien bzw. neue Systeme wie die Seilbahn müssen sich in einer räumlich bereits entwickelten Stadt wie Wien gut in den Bestand integrieren lassen. Dabei ist die Nutzung von bestehenden Straßen durch Stadtbuslinien oder Straßenbahnen wesentlich einfacher, als die Festlegung einer Trasse, bei der ein Überflug von Seilbahnkabinen möglich ist. Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Stationen stellen zudem ein relevantes Kriterium dar.

### **Räumliche Verfügbarkeit & Nutzung der Trasse**

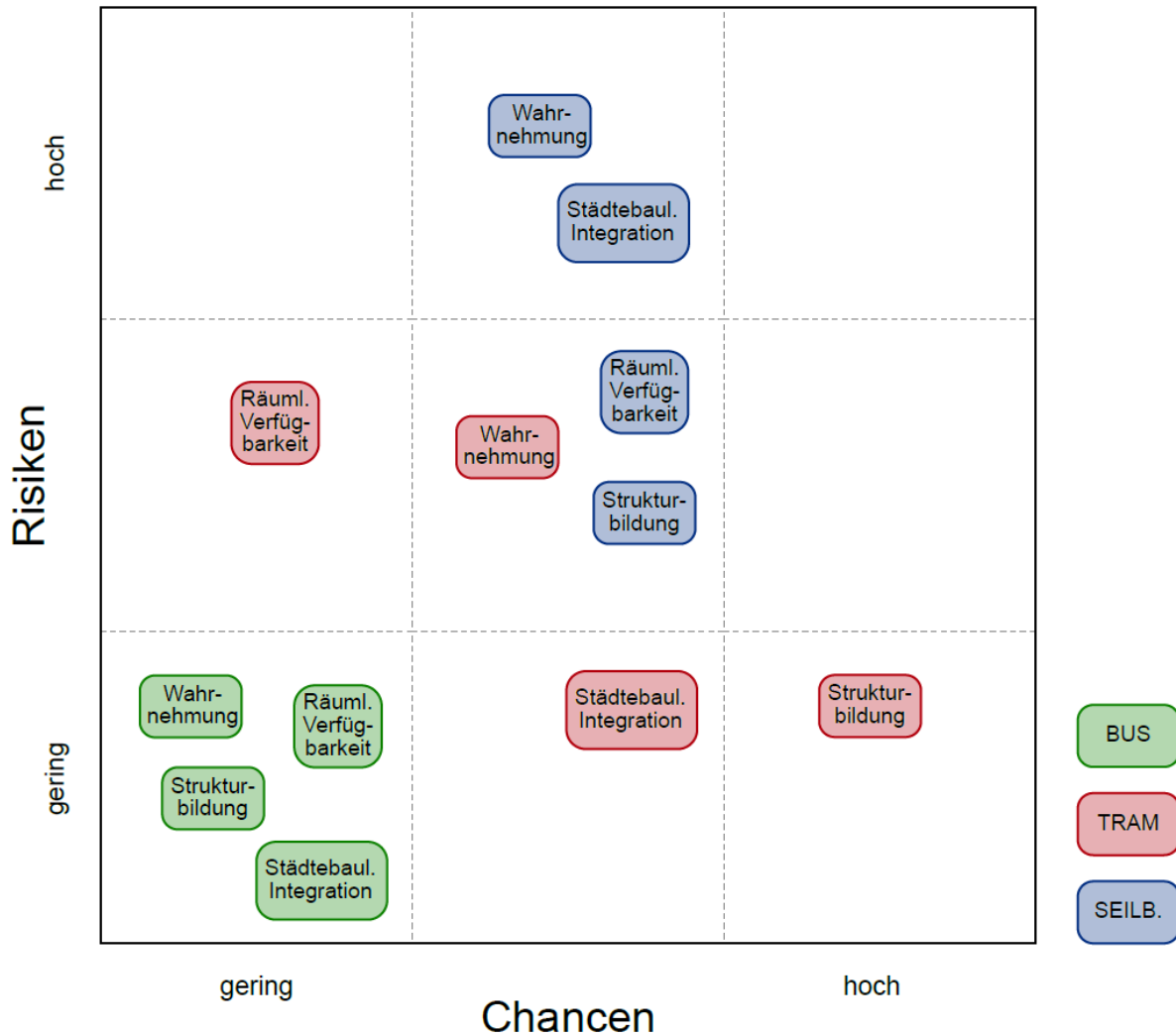
Beim Bau/der Widmung von Verkehrsinfrastruktur für ÖV-Linien auf Geländenniveau wird die räumliche Verfügbarkeit entlang der Trasse für andere Nutzungsformen stark eingeschränkt. Stadtbusse und Straßenbahnen teilen sich den Straßenraum teils mit verschiedenen Formen des Individualverkehrs. Bei Seilbahnen bleibt der Raum unterhalb der Trasse (ausgenommen Stationen und Stützen) grundsätzlich weiterhin verfügbar, allerdings in eingeschränktem Ausmaß (Bauverbotsbereich siehe Kapitel 3.2.2).

### **Bewertung Städtebau und Raumplanung**

Die Umsetzung von Stadtseilbahnen beinhaltet sowohl große Chancen, als auch hohe Risiken. Speziell die Wahrnehmung und städtebauliche Integration wird als sehr hohes Risiko eingeschätzt. Die Umsetzung einer Tram-Linie beinhaltet im allgemeinen ebenfalls hohe Chancen, das Risiko ist jedoch insgesamt geringer. Stadtbusse beinhalten das geringste Risiko, bei jedoch gleichzeitig

geringen Chancen. Abbildung 3-7 verortet die Chancen und Risiken der beschriebenen Themenfelder in Relation zu einander.

Abbildung 3-7: Rahmenbedingungen Städtebau & Raumplanung - Risiken/Chancen



Quelle: komobile

### 3.3.3 Fazit der lokalen Rahmenbedingungen

Die untersuchten lokalen Rahmenbedingungen in Wien zeigen, dass sich Straßenbahnen und Busse insgesamt besser zum Einsatz der Erweiterung oder Verbesserung des bestehenden öffentlichen Verkehrssystems eignen. Seilbahnen schneiden im direkten Vergleich bei der Mehrzahl der Kriterien schlechter ab. Einzelne eventuelle Vorteile der Seilbahnen bei speziellen Anforderungen fallen dementsprechend nicht ins Gewicht.

Hinsichtlich der raumplanungsrelevanten Auswirkungen von Seilbahnsystemen bestehen Chancen zur Strukturbild und städtebaulichen Integration, welche jedoch den hohen Risiken der städtebaulichen Wahrnehmung & Integration gegenüberstehen. Bestehende ÖV-Systeme werden als risikoärmer eingeschätzt.

## 2.4 Für Wien potenziell geeignete Seilbahn-Systeme

Aufgrund der Bewertungstabelle in Abbildung 2-1 können 3S-Bahnen (Dreiseilumlaufbahn) die meisten Kriterien zufriedenstellend erfüllen. Die Pendelbahn erfüllt ebenfalls mehrere Kriterien gut, jedoch kann sie bei ausschlaggebenden Kriterien für den Einsatz in Wien nicht punkten (geringe Kapazität, fehlende Möglichkeit von mehreren Zwischenstationen).

EUB (Einseilumlaufbahnen) erfüllen die wenigsten Kriterien. Sie stellen, im Vergleich zu 3S-Bahnen, ein kleineres, „kompakteres“ System dar, welches gerade deshalb auch Vorteile hat (geringere Trassenbreite und Kosten). Jedoch ist die praktische Kapazität verhältnismäßig gering und die maximalen Stützabstände sind kürzer, wodurch mehr Stützen erforderlich sind.

Aus technischer Sicht stellt die 2S-Bahn (Zweiseilumlaufbahn) hinsichtlich der meisten Kriterien eine Mittellösung zwischen 3S-Bahn und EUB dar. Bei konkreten Vorhaben und Detail-Machbarkeitsstudien, sollte dieses System dann in Betracht gezogen werden, wenn einzelne Kriterien anderer Seilbahnsysteme keine zufriedenstellende Lösung ermöglichen.

Als Seilbahnsystem kommt in Wien dementsprechend nur eine Umlaufbahn in Frage. Bei einer allfälligen Anwendung würden die verfügbaren räumlichen Kapazitäten die konkrete Ausführungsform maßgeblich bestimmen. Die Erfüllung weiterer Kriterien bedingen Kompromisse hinsichtlich der Nichterfüllung anderer Kriterien. Für nachfolgende Vergleiche mit bestehenden ÖV-Systemen werden 3S-Bahnen und EUB herangezogen.

## 3 Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Stadtseilbahnen in Wien

Die Vorgaben zur Umsetzung einer Stadtseilbahn sind vielfältig. Zunächst muss eine Bewertung des generellen Erfordernisses aufgrund der Topographie sowie der Verkehrsnachfrage erfolgen sowie die Flächenverfügbarkeit abgeschätzt werden. Weiters müssen die allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen vorab beachtet, und bei zunehmender Konkretisierung eines Projektes im Detail identifiziert und geprüft werden.

Zusätzlich gibt es weitere relevante Rahmenbedingungen, welche jeweils eine Vielzahl an Kriterien enthalten. Diese wurden gemeinsam mit der Auftraggeberin und den zuständigen Fachbereichen in mehreren Workshops erarbeitet und bewertet.

### Überblick Rahmenbedingungen:

- ▶ Grundlegende Kriterien
- ▶ Rechtsmaterien
- ▶ Lokale Rahmenbedingungen