



## MASTERPLAN »GAISBERG AUTOFREI«

Zur Verkehrsberuhigung des Gaisbergs braucht es keine teure Seilbahn, sondern den Mut, den privaten PKW-Verkehr zu beschränken.

*Der Gaisberg ist ein wertvolles Naherholungsgebiet, das aufgrund seiner guten Erreichbarkeit und dem vielfältigen Freizeitangebot wie Wandern, Radfahren, Klettern, Gleitschirmfliegen und Mountainbiken, sowie seiner Familienfreundlichkeit eine breite Bevölkerungsschicht anspricht.*

*An Schönwetter-Wochenenden kam es in der Vergangenheit regelmäßig zu einem erheblichen Verkehrschaos rund um die Zistelalm und Gaisbergspitze, das von der zuständigen Politik bisher weitgehend ignoriert wurde. Mehrere autofreie Tage haben bewiesen, dass die Anreise mit dem Bus hervorragend angenommen wird. Lediglich der politische Unwille hat bisher eine Befreiung des Gaisbergs von der regelmäßigen Blechlawine verhindert.*

### GRÜNER MASTERPLAN FÜR EINEN AUTOFREIEN GAISBERG

Eine wirkungsvolle Verkehrsberuhigung des Gaisbergs ist bereits jetzt einfach und ohne Bau neuer Betriebsgebäude realisierbar. Der Gaisbergbus (Linie 151) wird hervorragend angenommen und muss in Sachen Takt und Fahrzeiten ausgedehnt werden. Daneben braucht es Begleitmaßnahmen zur Eindämmung des Individualverkehrs.

- **Gaisbergbus viertelstündig führen:** Ein dichter Bus-Takt muss von der Ausnahme zur Regel werden. Auch sollen die Fahrzeiten saisonabhängig bis zum Sonnenuntergang angepasst werden. Bei Schlechtwetter und Wochentags 45-Minuten Takt und Betrieb mit effizienteren Kleinbussen. Auf der Linie sollen ausschließlich Elektrobusse zum Einsatz kommen.
- **Haltestellen aufwerten:** Derzeit gibt es am Gaisberg ausgenommen bei der Zistel keine adäquate Haltestelleninfrastruktur. Hier braucht es unbedingt Überdachungen und Sitzmöglichkeiten.
- **Individualverkehr beschränken:**
  - **Errichtung einer elektronischen Schranken- oder Polleranlage** auf Höhe Zistelalm mit Durchfahrt nur für Gaisbergbus, Anrainer- und Wirtschaftsverkehr sowie Einsatzfahrzeuge und Menschen mit Behinderung
  - **Errichtung einer digitalen Live-Anzeige** an den Zufahrtsstraßen in Guggenthal und Vorderfager, um eine Überfüllung am Zistelparkplatz zu verhindern
  - **Eindämmung von Rasern** auf der Gaisberg Landesstraße, etwa durch Errichtung einer Section-Control zwischen Guggenthal und Zistel
  - **Verordnung eines Nachtfahrverbots** zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ab Guggenthal
  - **Verordnung von Tempo 50 auf der gesamten Gaisberg-Landesstraße**, um den Gaisberg vor Lärm und Abgasen zu schützen.
- **Gipfelbereich renaturieren:** Rückbau und Renaturierung des überdimensionierten Parkplatzes auf der Gaisbergspitze.
- **Radservicestationen:** Bei der Zistel und auf der Gaisbergspitze braucht es die Möglichkeit der Fahrradreparatur.
- **Öffentlichkeit mitnehmen:** Zur Bekanntmachung der neuen Verkehrsregelung sollte mit gut sichtbaren Plakaten, Schildern und Transparenten darauf hingewiesen werden.

## SEILBAHN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG UNGEENIGNET

Vermutlich um die heiße Kartoffel des Individualverkehrs nicht angreifen zu müssen, haben politische Vertreter von Stadt und Land im November 2022 Jahr das Vorhaben einer Seilbahn von Guggenthal auf den Gaisberg vorgestellt. Die Kosten wurden mit 20 Millionen Euro beziffert, die von privaten Investoren getragen würden.

### Die Seilbahn-Idee wird von uns aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Eine Seilbahn von Guggenthal auf die Gaisbergspitze ist **als Mittel zur Verkehrsberuhigung des Gaisbergs ungeeignet**. Im Gegensatz zum Gaisbergbus ist ein Umstieg im Tal notwendig und erschließt sie lediglich den Gipfel. Andere beliebte Ziele wie Zistel oder Gersbergalm wären abgeschnitten. Für eine gute öffentliche Anbindung ist der Gaisbergbus das probatere und niederschwelligere Mittel.
- Die kolportierte Förderleistung von 12.800 Fahrgästen pro Tag übersteigt die durchschnittliche Anzahl täglicher Busfahrgäste um das 20-fache und lässt eine **massive Überlastung des Gaisbergplateaus** befürchten.
- **Es fehlt jede Transparenz zur Finanzierung** von Bau und Betrieb. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebs ohne massive öffentliche Subventionen ist stark anzuzweifeln, sollte der Preis eines Tickets wie angekündigt dem eines Bustickets (4,10 Euro) entsprechen. Zum Vergleich: Die Bergfahrt der Zwölferhornbahn kostet 29 Euro.
- Die Errichtung wäre nicht zuletzt ein **grober Eingriff in das Ökosystem Gaisberg**. Für die Liftrasse müssten hunderte Bäume gerodet und erhebliche Baumaßnahmen durchgeführt werden.