

Kleine Anfrage

des Abg. Sebastian Cuny SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Seilbahn als Chance für die Mobilitätswende

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Chancen bieten Seilbahnen nach Einschätzung der Landesregierung für die Mobilitätswende?
2. Welche Beispiele für Seilbahnen als Bestandteil des ÖPNV sind ihr bundes- und landesweit bekannt?
3. Wie steht sie zu der Machbarkeitsstudie des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar, die für eine Seilbahn in Heidelberg die besten Realisierungschancen sieht?
4. Sieht sie für eine Seilbahn in Heidelberg Potenzial für ein Modellprojekt?
5. Welche Fördermöglichkeiten seitens des Bundes und des Landes bestehen für Seilbahnen?
6. In welchem zeitlichen Rahmen könnte eine Seilbahn realisiert werden?
7. Wird sie den Bau und Betrieb einer Seilbahn in Heidelberg unterstützen?

25.7.2023

Cuny SPD

Begründung

Eine aktuelle Machbarkeitsstudie des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar sieht für eine Seilbahn durch Heidelberg vom Neuenheimer Feld zur S-Bahn-Station Pfaffengrund/Wieblingen und perspektivisch zum Patrick-Henry-Village die besten Realisierungschancen. Die Verbindung hat eine hohe Nachfrage und würde das bestehende ÖPNV-Angebot nach Ansicht des Fragestellers gut ergänzen. Seil-

Eingegangen: 25.7.2023 / Ausgegeben: 16.8.2023

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

bahnen sind ein umweltfreundliches und leises Verkehrsmittel, nicht anfällig für Verspätungen und leicht auf- und abbaubar und somit erweiterbar. Diese Kleine Anfrage soll klären, welche Chancen die Landesregierung in Seilbahnen für die Umsetzung der Mobilitätswende generell sieht und wie sie zu einer Seilbahn in Heidelberg steht.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. August 2023 Nr. VM3-0141.5-29/85/1 beantwortet Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Chancen bieten Seilbahnen nach Einschätzung der Landesregierung für die Mobilitätswende?

Seilbahnen können integraler Bestandteil der Mobilitätswende sein. Sie haben viele Vorteile, sind attraktiv, innovativ und umweltfreundlich, da sie energiearm, bequem, barrierefrei, leise, kostengünstig, sicher, verspätungsarm und zuverlässig sind. Seilbahnen können verkehrliche Lücken schließen, bestehende ÖPNV-Systeme erweitern bzw. ergänzen oder überlastete Verkehrswege entlasten. Gerade auch bei schwieriger Topographie können sie ihre Vorteile ausspielen und sind zudem eine besondere Attraktion. Bei vorzunehmenden ÖPNV-Planungen durch die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger vor Ort und der dementsprechenden Auswahl der Verkehrsmittel im Rahmen eines Verkehrsmittelvergleiches sollte daher stets bedacht werden, ob nicht auch eine Seilbahn das geeignete Verkehrsmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vor Ort sein könnte.

2. Welche Beispiele für Seilbahnen als Bestandteil des ÖPNV sind ihr bundes- und landesweit bekannt?

Bei den im ÖPNV nutzbaren Seilbahnen (Sesselbahnen gehören hierzu im Übrigen nicht) unterscheidet man technisch Standseilbahnen und Seilschwebbahnen.

Standseilbahnen fahren wie Eisenbahn- oder Straßenbahnfahrzeuge auf Gleisen und werden von einer stationären Antriebsanlage über ein Seil hochgezogen oder herabgelassen. Solche Anlagen gibt es in Deutschland schon lange und diese sind teilweise auch in den ÖPNV integriert.

Dagegen sind Seilschwebbahnen „klassische“ Seilbahnen, bei welcher die Kabinen von einem oder mehreren Seilen getragen und bewegt werden. Auf diesen Seilbahntyp bezieht sich vermutlich die gestellte Frage, worauf es folgende Antwort gibt:

In Deutschland gibt es – neben der seit 1957 betriebenen, denkmalgeschützten „Rheinseilbahn“ in Köln – nur drei sehr viel jüngere urbane Seilschwebbahnen, nämlich in Koblenz, Berlin und in Mannheim. Bei allen der insgesamt vier Seilschwebbahnen waren Gartenschauen der Auslöser. Während die Berliner Bahn und die BUGA-Bahn in Mannheim eher „Parkbahnen“ – wengleich mit barrierefrei nutzbaren Kabinen – darstellen, kann die Koblenzer Anlage eher als ÖPNV-Seilbahn gelten. Sie ist als besonders windstabile „Drei-Seilbahn“ hochmodern und verfügt über Großkabinen, die barrierefrei sind und sich für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und Fahrrädern eignen. Alle anderen Seilschwebbahnen im urbanen Raum in Deutschland sind technisch sogenannte „Ein-Seilbahnen“, aber auch mit diesem Seilbahntyp kann Barrierefreiheit gewährleistet werden, wie man bei der BUGA-Seilbahn in Mannheim sehen kann. Bisher sind alle diese vier deutschen Seilschwebbahnen im urbanen Raum tariflich nicht in die örtlichen Verbundtarife vollintegriert, wengleich es bereits teilweise Ermäßigungen für Verbundfahrtscheine gibt. Sie können damit – obgleich sie de facto einen öffentlichen Nahverkehr anbieten – nicht als typischer „Bestandteil des ÖPNV“ gelten.

Urbane Seilschwebebahnen gibt es somit in Deutschland momentan in den Ländern Baden-Württemberg (Mannheim; 2023), Berlin (Berlin-Marzahn; 2017), Nordrhein-Westfalen (Köln; 1957) und Rheinland-Pfalz (Koblenz; 2010) mit jeweils einer Anlage.

Die drei übrigen in Baden-Württemberg befindlichen Seilschwebebahnen mit Kabinen, die Schauinslandbahn bei Freiburg (die mit 3,6 Kilometer längste Seilschwebebahn in Deutschland; 1930), die Belchen-Seilbahn (2001) bei Schönau im Schwarzwald sowie die Feldbergbahn (1999) im Schwarzwald haben keinen urbanen, sondern touristischen Charakter.

Es gibt aber auch urbane Standseilbahnen, die tariflich vollintegriert sind: So sind in Baden-Württemberg beispielsweise die Seilbahn zum Waldfriedhof in Stuttgart sowie die Seilbahn in Künzelsau mit Fahrscheinen des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS) bzw. des Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehrsverbundes (HNV) ohne Aufpreis benutzbar.

3. Wie steht sie zu der Machbarkeitsstudie des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar, die für eine Seilbahn in Heidelberg die besten Realisierungschancen sieht?

4. Sieht sie für eine Seilbahn in Heidelberg Potenzial für ein Modellprojekt?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auch in der Rhein-Neckar-Region – also im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) – sind urbane Seilschwebebahnen grundsätzlich denkbar und einsetzbar.

Da bislang in Baden-Württemberg es – bis auf die zeitlich befristet installierte BUGA-Seilbahn in Mannheim – keine urbane Seilschwebebahn gibt, hätte eine dementsprechende „Erst-Anlage“ gewissermaßen auch den Charakter eines Pilotprojekts, zumindest im Land Baden-Württemberg.

Das Land hat bereits vor Jahren im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) urbane Seilbahnen als Regelförderatbestand aufgenommen.

Das Ministerium für Verkehr begrüßt die Erstellung von Machbarkeitsstudien zur Untersuchung eventueller Seilbahnprojekte. Es weist jedoch darauf hin, dass es aufgrund der Zuständigkeiten keine inhaltliche Bewertung der und Entscheidung über die Ergebnisse solcher Machbarkeitsstudien vornimmt. Ferner sei nämlich bemerkt, dass das Land Baden-Württemberg einerseits selbst keine Seilbahnen plant, baut, begutachtet und betreibt, andererseits zuständige ÖPNV-Aufgabenträger die Kommunen, Stadt- und Landkreise sind. Diese entscheiden vor Ort abschließend über die Realisierung des ÖPNV, und auch einer urbanen Seilbahn.

Das Land unterstützt interessierte Akteure (Aufgabenträger, Seilbahnbetreiber) in vielfältiger Weise: Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als Genehmigungsbehörde für die Unternehmensgenehmigung, die örtlichen Regierungspräsidien als Planfeststellungsbehörde (Baurecht) und das Regierungspräsidium Freiburg als zentrale technische Aufsichtsbehörde für Seilschwebebahnen und Standseilbahnen stehen im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit Rat und Tat gerne zur Verfügung.

5. Welche Fördermöglichkeiten seitens des Bundes und des Landes bestehen für Seilbahnen?

Es gibt sehr gute öffentliche Fördermöglichkeiten für Seilbahnen: Als erstes deutsches Land fördert Baden-Württemberg urbane Seilbahnanlagen nach dem LGVFG mit 50 und in Sonderfällen bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Auch der Bund ist mittlerweile in die Förderung eingestiegen und fördert solche Anlagen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Für rein touristische Seilbahnanlagen ist eine Förderung nach dem Tourismusinfrastrukturprogramm des Landes denkbar. Die fachlich zuständigen Regierungspräsidien beraten gerne zu diesen Fördermöglichkeiten.

6. In welchem zeitlichen Rahmen könnte eine Seilbahn realisiert werden?

Seilbahnen sind im Allgemeinen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern relativ schnell realisierbar. So vergingen beispielsweise von der Konzeptstudie im Jahre 2018 bis zur Abnahme und Inbetriebnahme der BUGA-Seilbahn in Mannheim im Jahre 2023 gerade einmal fünf Jahre. Natürlich hängt der zeitliche Rahmen auch von den Gegebenheiten vor Ort und dem Zusammenspiel aller Beteiligten ab.

7. Wird sie den Bau und Betrieb einer Seilbahn in Heidelberg unterstützen?

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg steht einem Einsatz von Seilbahnen ausgesprochen positiv gegenüber. Das gilt gerade auch für die Seilschwebbahnen in ihrer neuen Verwendung als Verkehrsmittel des ÖPNV. Von daher werden neue urbane Seilschwebbahnen im Land begrüßt und die Nahverkehrsverantwortlichen vor Ort ausdrücklich ermuntert, offen für dieses interessante Verkehrsmittel zu sein.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor