



Stenografischer Bericht

– ohne Beschlussprotokoll –

öffentliche Anhörung

5. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

21. August 2019, 16:15 bis 17:10 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Janine Wissler (DIE LINKE)

CDU

Jürgen Banzer
Birgit Heitland
Heiko Kasseckert
Markus Meysner
Manfred Pentz
Michael Ruhl

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Taylan Burcu
Markus Hofmann (Fulda)
Kaya Kinkel
Frank-Peter Kaufmann
Lukas Schauder
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Stephan Grüger
Knut John
Marius Weiß

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel
Andreas Lichert

Freie Demokraten

Jürgen Lenders
Dr. Stefan Naas

DIE LINKE

Janine Wissler (Vorsitz)

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Markus Schäfer
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich
 AfD: Meysam Ehtemai
 Freie Demokraten: Mario Klotzsche
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
LEIS DEUTSCHENDORF	SEJ	HMWIEW
ZORICA KOTICAN	RL	HMWIEW
NICLAS SPÄKER	R	II
Maßberg	MBF	~
Monika Berger	ROR'in	STK

Teilnehmerliste zum Mobilitätsförderungsgesetz – Drucks. 20/175 –

Institution	Name	Teilnehmer
Doppelmayr Seilbahnen GmbH A-Wolfurt	Günter Troy	teilgenommen
Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V. Wiesbaden		Absage
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		Absage
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main		Absage
Hessischer Städtetag Wiesbaden		Absage

Institution	Name	Teilnehmer
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Darmstadt	Prof. Dr. Jürgen Follmann	teilgenommen
Hochtaunuskreis - Der Kreisausschuss - Der Landrat Bad Homburg		
LAG ÖPNV Hessen Frankfurt		Absage
Nordhessischer Verkehrsverbund NVV Kassel	Wolfgang Rausch Geschäftsführer	teilgenommen
PRO BAHN Landesverband Hessen e. V. Frankfurt		
Regionalverband FrankfurtRheinMain Frankfurt	Thomas Horn Verbandsdirektor	teilgenommen
	Maren Weser	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Hofheim am Taunus	Prof. Knut Ringat Geschäftsführer	
Verband deutscher Seilbahnen und Schlepplifte e. V. München		
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) Frankfurt	Stephanie Wüst	Absage
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Hessen e. V. Kassel	Heiko Nickel Politischer Geschäftsführer	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) Mannheim	Martin in der Beek Technischer Geschäftsführer	

Protokollführung: Heike Schnier

Vorsitzende: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 5. Sitzung des Wirtschaftsausschusses:

Öffentliche Anhörung zu

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes

– Drucks. [20/175](#) –

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA 20/4 –

(verteilt: Teil 1 am 13.08.2019; Teil 2 am 20.08.2019)

Ich begrüße die Anzuhörenden. Wir haben vier Zusagen bei den Anzuhörenden. Mein Vorschlag wäre, dass wir diese vier zunächst en bloc hören und danach in die Befragung einsteigen. Wenn es keine anderen Vorschläge gibt, dann machen wir das so. Ich darf mich bei den Anzuhörenden für ihre schriftlichen Stellungnahmen herzlich bedanken und dafür, dass sie heute hier sind.

Die Liste der Zusagen ist Ihnen verteilt worden. Als Erstes rufe ich den Regionalverband FrankfurtRheinMain auf.

Herr **Horn:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Wir haben uns sehr über diesen Gesetzentwurf gefreut, weil wir im Regionalverband schon seit einiger Zeit dieses Thema ganz oben auf dem Schirm haben. Wir haben, wenn ich das in Erinnerung rufen darf, im Mai einen sehr erfolgreichen ersten Seilbahntag in FrankfurtRheinMain veranstaltet mit einem sehr großen Echo.

Zu dem Entwurf selbst: In der Gesetzesbegründung heißt es, Seilbahnen seien Massentransportmittel. Das ist richtig. Ich möchte das exemplarisch an dem besonderen Beispiel La Paz/El Alto deutlich machen, wo seit 2014 mehr als 200 Millionen Fahrgäste transportiert wurden. Das ist das größte Seilbahnsystem der Welt. Was in Südamerika geht, müsste meines Erachtens auch hier in der Metropolregion zu verwirklichen sein.

Richtig ist aber auch, dass man die Seilbahn präzisiert. Wenn wir hier von Seilbahnen, insbesondere von urbanen Seilbahnen sprechen, denn stellen wir uns nicht die Seilbahnen vor, die wir beim Skifahren kennen: Du sitzt in einem Sechserlift, hast die Skier an. Das sind nicht die urbanen Seilbahnen, sondern die urbane Seilbahn ist das Modell, wie man es in Koblenz bewundern kann: Das ist eine Kabine, in die 35 Personen passen. Alles ist barrierefrei. Man kann als älterer Mensch mit dem Rollator oder als Familienvater mit dem Kinderwagen, man kann mit dem E-Bike genauso wie mit dem Rollstuhl barrierefrei diese urbane Seilbahn benutzen.

Der riesengroße Vorteil ist bei der Seilbahn die schnelle Realisierung. Ich meine damit, dass eine Seilbahn nach der Planung in 1,5 bis 2 Jahren gebaut ist. Ich habe in meiner Stellungnahme sehr ausführlich die Ausgangslage beim Verkehr beschrieben. 1995 ha-

ben wir 535 Millionen Fahrgäste mit dem RMV befördert, die aktuellen Zahlen liegen bei 800 Millionen, die Prognose für das Jahr 2030 liegt bei 1 Milliarde. In dieser Zeit sind kaum nennenswerte Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bei der Schiene hinzugekommen. Im Generalverkehrsplan von 2000, der in den Neunzigerjahren erstellt worden ist, hat man 1992 die Regionaltangente West geplant. Bis heute ist dazu kein Meter Schiene gebaut worden. Es gibt nicht einmal eine Planfeststellung. Mit anderen Worten – ich beschreibe nur Zustände –: Wir müssen uns daran gewöhnen, dass solche Projekte 30, 40 oder mehr Jahre benötigen. Wir müssen aber den Menschen jetzt eine Antwort geben, und deshalb sind urbane Seilbahnen eine hervorragende Überbrückungstechnologie, weil sie schnell zu realisieren sind.

Wir müssen auch feststellen – dazu genügt ein Blick in die Tagespresse –, dass wir eine zunehmende Nutzungskonkurrenz auf den Fahrbahnen in unseren Innenstädten haben. Man kann dazu stehen, wie man will: Die E-Scooter sind Teil der Wirklichkeit. Man kann das in Frankfurt beobachten. Der Verkehr wird langsamer. Wir erwarten, dass die Menschen mehr mit dem Fahrrad fahren. Irgendwann wird es auf der Fahrbahn eng. Insofern wären urbane Seilbahnen ein probates Mittel, um hier Abhilfe zu schaffen.

Es gibt eine weitere Tendenz in den Städten, Stichwort „autofreie Innenstadt“. In Frankfurt wird das Nordufer beim Römer gesperrt; in Bockenheim gibt es weitere Forderungen nach der autofreien Stadt. In Bremen hat man dieser Tage beschlossen, 2030 autofrei zu sein. Wer löst das Pendlerproblem? Frankfurt ist Pendlerhauptstadt mit über 350.000 Einpendlern.

Die Seilbahnen sind auch im Hinblick auf die Umweltbilanz besonders geeignet. Sie sind CO₂-frei; sie fahren elektrisch. Sie beanspruchen einen geringen Flächenverbrauch. Sie sind vor allem leise. Sie haben eine ziemlich hohe Mobilität in der Stadt, denn man kann bis zu 30 km/h fahren.

Wir sehen im Regionalverband urbane Seilbahnen als ein sehr geeignetes Verkehrsmittel, sozusagen als ein Missing Link. Natürlich ist eine U-Bahn oder eine S-Bahn immer besser. Aber angesichts des Realisierungszeitraums, der 30 und mehr Jahre beträgt, brauchen wir jetzt eine Übergangstechnologie, um für den Verkehrskollaps, für den Verkehrsinfarkt Abhilfe zu schaffen. Deshalb befürworten wir urbane Seilbahnen.

Wir würden uns auch – wenn ich das so offen sagen darf – ein etwas stärkeres Engagement des Ministeriums wünschen. Wir sehen, landauf, landab gibt es Machbarkeitsstudien zu dieser Thematik, und ich glaube, es stünde der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main sehr gut an, wenn wir hier eine Referenzstrecke hätten.

Letzte Bemerkung: Üblicherweise entstehen Seilbahnen immer dann, wenn größere Projekte vorgeschaltet sind: eine Bundesgartenschau, eine EXPO, Olympische Spiele. Das haben wir auf absehbare Zeit hier im Frankfurter Raum nicht. Aber wir haben die Europameisterschaft vor den Toren, und da wäre es mit Sicherheit sehr gut, wenn hier eine Referenzstrecke gebaut würde.

Herr **Prof. Dr. Follmann**: Wir an der Hochschule Darmstadt beschäftigen uns seit 2017 mit den Seilbahnen. Wir sind über die Freizeit dazu gekommen und haben uns dann ernsthaft damit beschäftigt, nachdem wir uns urbane Seilbahnen in der internen Forschung angeschaut haben.

Ich will nicht alles von Thomas Horn wiederholen. Wir beide sind zu dem Thema Seilbahnen zusammengekommen und konnten gemeinsam den Seilbahntag in Frankfurt bestreiten.

Ich möchte ergänzend zu dem, was Herr Horn sagte, ausdrücklich betonen, dass die Schienenstrecken natürlich das Rückgrat der Region sind. Aber die Schienenstrecken – ich bin seit 30 Jahren im Geschäft – brauchen länger als 30 Jahre, bis sie realisiert sind. Jede Strecke, die in Frankfurt heute angedacht ist, ist für mich nicht mehr erlebbar. Wir müssen den Menschen für die heutigen Probleme, ob das nun Klimaschutz oder saubere Luft ist, Lösungen liefern und Alternativen aufzeigen. Das Fahrrad ist das eine, und die Seilbahn ist das andere. Das haben wir sehr deutlich aus den Untersuchungen gelernt. Bis zu 5.000 Personen pro Richtung sind in einer Stunde transportierbar. Das sind Kapazitäten, die nahe an die S-Bahn heranreichen. Mit Seilbahnen lassen sich räumliche Hindernisse überwinden. Was wir vor allem können: Wir können das Projekt nach der Planfeststellung schnell realisieren, die deutlich leichter wird, weil die Zustimmung zu diesem Projekt in der Bevölkerung anscheinend viel höher ist als bei anderen Maßnahmen. Wir könnten uns eine Seilbahn durchaus auch als Zwischentechnologie vorstellen. Die Verbindung zu T 3 könnte zunächst eine Seilbahn werden, bevor man von Neu-Isenburg alle 7,5 Minuten mit einem Bus zu T 3 fährt. Das sind Dinge, die diskutierbar sind und wo wir mit den Studierenden Vorschläge gemacht haben, T 3 mit der Commerzbank-Arena zu verbinden und weiter in die Stadt Frankfurt hinein. – Also: Zwischentechnologie, kürzere Bauzeit.

Das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ist bei der Umlaufseilbahn relativ unproblematisch. Denn da haben Sie ständig eine Kabine vor sich. Alle 20 bis 30 Sekunden kommt eine Kabine, in die 30 bis 40 Personen einsteigen können. Die Umsteigewege sind dadurch unproblematischer. Beim Umsteigen von S- auf U-Bahnen oder von S- auf Straßenbahnen müssen Sie lange Wege zurücklegen. Das kann bei der Seilbahn ganz anders laufen, weil das ein Verkehrsmittel ist, das ständig da ist.

Klar ist: Eine Seilbahn kann nur eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung sein. Wir können nicht alle 300 m eine Haltestelle einrichten. Die Seilbahn kann auch nicht um die Kurve fahren. Das muss man auch wissen. Wir haben auch das Thema Wohnbebauung untersucht. Da sind wir sehr unsicher, ob die Bewohner eine Seilbahn über sich akzeptieren. Wir sind der Meinung, dass das noch nicht der Fall ist. Deswegen ist das Wichtigste, dass wir eine Seilbahnstrecke finden, die nicht über Wohnbebauung führt – über Gewerbegebiete ist das kein Thema –, aber große Stationen anbindet und verknüpft.

Was ist eine große Station? Wir brauchen S-Bahnen, wir brauchen Straßenbahnen zum Hinfahren und Wegfahren. Wir brauchen große Parkplätze bei einer Arena, ob es nun eine Multifunktionsarena oder ein Stadion ist, wo Menschen parken, die dort weiterfahren können. Nur dann wird es auch sinnvoll, dass Menschen dort weitertransportiert werden können.

Ein Problem kommt in dieser Region hinzu: Wir haben zwar P+R in unseren Städten, aber trotzdem sind die Straßen voll. Die Menschen haben auf den Straßen nicht die Möglichkeit, in Mobilitätsstationen umzusteigen. Mit der Seilbahn könnten wir Mobilitätsstationen mit wichtigen Stationen verbinden. Dafür wären sicherlich noch Überlegungen erforderlich.

Das Problem der Seilbahnen sind die Haltestellen am Ende. Diese muss man sehr genau aussuchen, denn die sind natürlich volumenmäßig größer als bei einer Straßenbahn. Dafür müssen wir Flächen finden. Wir müssen schauen, wo wir letztendlich andocken.

Insofern begrüßen wir und ich ganz persönlich von der Hochschule Darmstadt absolut, dass diese Gesetzespräzisierung kommt. Denn ich weiß aus meinem Berufsleben: Jede Präzisierung, die nicht vorhanden ist, führt zu einem Rechtsverfahren, bis die Präzisierung erfolgt ist. Das lässt sich vermeiden, wenn man weiß, dass man in diese Richtung gehen will. Deswegen begrüße ich absolut, dass „urbane Seilbahnen“ als Präzisierung von „Bahnen besonderer Bauart“ genannt werden.

Ich wünsche mir sehr – das ist mein Schlusswort –, dass wir Mut haben, ausgetretene Pfade in dieser Region zu verlassen und etwas Neues zu beginnen, und zwar sowohl von der ministeriellen wie der politischen Seite, damit wir den jungen Leuten, die jetzt mit Enthusiasmus planen, eine gute Zukunft in dieser Region bieten können.

Herr **Troy**: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Ich bedanke mich, dass ich heute hier sein darf. Ich denke, das ist eine Anerkennung, und das schätzen wir sehr.

Noch zwei, drei Worte als Ergänzung zu dem bereits Gesagten, was die Leistungsfähigkeit von Seilbahnen betrifft. In der letzten Woche wurden in La Paz und in El Alto am Spitzentag 583.000 Personen befördert. In Koblenz waren es 6 Millionen Fahrten in sechs Monaten während der Gartenschau.

Es ist uns aber bewusst, dass die Aufgabenstellung in Südamerika nicht vergleichbar ist mit der Aufgabenstellung in Europa und speziell in Deutschland, wo der öffentliche Personennahverkehr bestens organisiert ist und funktioniert. Es geht darum, kurzfristig den Verkehr zu verbessern, attraktiver zu gestalten und die Menschen zu veranlassen, dass sie umsteigen und den letzten Kilometer, die letzte Meile oder die letzten fünf Meilen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen.

Wenn man Mobilitätslösungen sucht, dann sind neue Systeme gefordert. Sie müssen standardisierten Bewertungen gerecht werden und deren Anforderungen erfüllen. Aber sie müssen zukünftig auch zusätzliche Anforderungen erfüllen, um attraktiv zu sein und Anerkennung zu finden. Der Ausstoß von Emissionen muss möglichst gering sein. Die Ressourcen, die verbraucht werden, müssen möglichst gering gehalten werden. Das betrifft die Energie und den Materialeinsatz, aber auch die Flächen, die versiegelt werden. Es geht um die Sicherheit des Verkehrsmittels und die Barrierefreiheit. Alle Menschen müssen das System nutzen können. Es geht um die Verfügbarkeit, die Verlässlichkeit und um die Unabhängigkeit von bereits bestehender Infrastruktur und von bestehenden Systemen. Der Komfort eines neuen Verkehrsmittels muss mindestens dem bekannten Standard entsprechen, und er muss Menschen dazu bringen umzusteigen.

Der zentrale Elektroantrieb einer Seilbahn ist sehr leise. Die Leichtbauweise spricht für sich. Die Trassen werden von einem Seil gebildet. Es werden nur einzelne Standorte für Streckenbauwerke und Stationen benötigt. Die Flächen unter der Seilbahn können anderweitig genutzt werden.

Die Seilbahn ist ausgereift durch jahrzehntelangen Betrieb. Durch den Einsatz an extremen Orten, z. B. am Berg, unter zum Teil widrigen Bedingungen hat die Seilbahn eine hohe Verfügbarkeit. Sie liegt bei annähernd 100 %. In Koblenz sind es aktuell 99,7 %.

Die Seilbahn ist nicht geeignet, flächendeckend Probleme zu lösen oder zu verringern, aber sie ist geeignet, punktuelle Situationen zu bereinigen und sehr kurzfristig eine gute und günstige Lösung zu bieten. „Kurzfristig“ bedeutet Bauzeiten von ein bis zwei Jahren.

Dazu kommen natürlich noch die Vorbereitungen bei Planung und Genehmigung. „Punktuell“ bedeutet Tangenten, Verbindung von Linien, die jetzt nicht verbunden sind, Park-and-Ride-Möglichkeiten, Zurücklegung des letzten Kilometers oder der letzten 5 km vor einer Metropole, wo es täglich zum Stau kommt.

Das sind die wesentlichen Punkte. Für Fragen stehe ich gern zur Verfügung und wünsche der Sitzung einen guten Verlauf.

Herr **Rausch**: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Auch der Nordhessische Verkehrsverbund steht dem Antrag der FDP-Fraktion positiv gegenüber. Seilbahnen werden nicht den ÖPNV revolutionieren. Da möchte ich vor Euphorie warnen. Aber wir wollen mehr Leute zum ÖPNV bringen und müssen dazu jede Gelegenheit nutzen. Dazu könnte auch eine Seilbahn sinnvoll sein. Man muss sehr genau abwägen: Was sind die Vorteile und was sind die Nachteile einer Seilbahn?

Ich habe mich in Koblenz informieren können. Ich habe mir dort die Seilbahn angeschaut und Informationen geholt. Die Koblenzer Seilbahn ist auch für Pendler sehr attraktiv. Die Fahrpreise sind für Pendler sehr günstig. Einzelfahrten sind relativ teuer. Das Ganze trägt sich eigenwirtschaftlich. Dort hat die Seilbahn noch einen gewissen Eventcharakter, der auch wirtschaftlich genutzt wird, sodass sich ein Kostendeckungsgrad von 100 % erzielen lässt. Wir sind im ÖPNV andere Kostendeckungsgrade gewohnt. Insofern ist es interessant, sich mit den Seilbahnen zu beschäftigen. Aber man muss immer sehr genau abwägen: Welches System ist an welcher Stelle sinnvoll? Die Seilbahn hat gerade da ihre Stärken, wo man Höhen überwinden muss. Das muss man ganz klar sehen.

Deshalb befürworten wir, wenn hier ein weiteres Mosaiksteinchen zum dem Thema ÖPNV, den wir ausbauen wollen, hinzukäme.

Ich habe jetzt noch einen juristisch-technischen Hinweis, insbesondere an das Ministerium.

Zum einen geht es um den Begriff „urbane Seilbahnen“. Man sollte den Begriff verwenden, den das Hessische Seilbahngesetz verwendet, und dieses bezieht sich auf das EU-Recht. Den Begriff „urbane Seilbahnen“ gibt es im europäischen Recht nicht.

Zum anderen ist der ÖPNV definiert. Eine ganz wichtige EU-Verordnung ist die Verordnung Nr. 1370/2007. Wie ich das lese, fallen Seilbahnen nicht unter diese EU-Verordnung. Das bedeutet, dass ein anderes EU-Beihilferecht gilt. Das Beihilferecht ist ja immer wichtig im Hinblick auf die Bezuschussung.

Ich habe den Wunsch an das Ministerium, dass das rechtlich überprüft wird.

Vorsitzende: Mir sind keine weiteren Anzuhörenden gemeldet. Deshalb frage ich: Sind weitere Anzuhörende hier? – Das ist nicht der Fall. Dann können wir in die Fragerunde einsteigen.

Abg. **Knut John**: Herr Horn und Herr Dr. Follmann, erlauben Sie mir eine Frage. Ich habe gelesen und Sie eben auch gesagt, dass Sie sehr eng zusammengearbeitet haben. Dennoch ist da ein Widerspruch zu erkennen, wenn ich auf den ländlichen Raum

schaue. Herr Horn, Sie schreiben, dass auch der ländliche Raum in unwegsamen Gegenden mit der Seilbahn versorgt werden könne. Sie, Herr Dr. Follmann, schreiben aber, dass man mindestens 1.000 Menschen pro Stunde transportieren müsse. Da taucht die Vermutung auf, dass wir möglicherweise von zwei ländlichen Regionen sprechen. Die eine ländliche Region ist die rings um Frankfurt, und die andere ist 200 km von Frankfurt entfernt, wo in Landkreisen teilweise nur 98.000 Einwohner leben. Ich glaube, hier müssen Sie präzisieren, wo Seilbahnen sinnvoll sind und wo nicht.

Herr Rausch, Sie sagten, das werde sich wirtschaftlich lohnen; ich gebe das jetzt mit meinen eigenen Worten wieder. Das würde aber bedeuten, dass keine Förderung für die Errichtung von Seilbahnen notwendig wäre. Ich halte das für zweifelhaft. Deshalb stelle ich die Frage an die anderen drei Sachverständigen, wie sie das sehen.

Dann habe ich eine Frage an alle vier. Was wäre denn aus Ihrer Sicht der bessere Weg: Festschreibung der Förderung im Gesetz oder die Ausformulierung in einer Verordnung? Da spielen sicherlich auch zeitliche Aspekte eine Rolle.

Zum Schluss noch eine Anmerkung – wenn Sie erlauben, Frau Vorsitzende. Leider sind vom ländlichen Raum keine Vertreter da. Ich möchte darauf hinweisen, dass, wenn es zu Förderungen kommt – das befürworten wir als SPD-Fraktion –, dann der ländliche Raum nicht hintanstellen darf, sondern dass dann die Förderung aufgestockt werden muss, damit der ländliche Raum nicht benachteiligt wird.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich habe eine Frage an Herrn Verbandsdirektor Horn und an Herrn Prof. Follmann. Was wären denn aus Ihrer Sicht die ersten konkreten Projekte, die Ihnen vor Augen stehen?

Abg. **Janine Wissler:** Ich habe mehrere Nachfragen. Ich glaube, es besteht weitgehend Einigkeit, dass Seilbahnen sicher nicht flächendeckend – das haben alle Anzuhörenden gesagt –, aber punktuell an der einen oder anderen Stelle eine sinnvolle Ergänzung zum Schienenverkehr sein können.

Mir scheint ein Dissens darin zu bestehen – das war auch in der Landtagsdebatte am 28. Februar 2019 Thema –, ob man das Mobilitätsfördergesetz ändern muss, um urbane Seilbahnen förderfähig zu machen. Wenn ich das richtig verstanden habe, sagt das Ministerium, dass Seilbahnen auch jetzt schon förderfähig nach dem Mobilitätsfördergesetz seien. Mich würde interessieren, wie Sie das einschätzen. Wir haben das eher so verstanden, dass nach der bisherigen Auslegung sich die Formulierung „Bahnen besonderer Bauart“ im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes nicht auf urbane Seilbahnen bezieht, sondern eher auf die Wuppertaler Schwebebahn, also dass die Formulierung „Bahnen besonderer Bauart“ im PBFG urbane Seilbahnen nicht einschließt. Ist also diese Gesetzesänderung nötig, oder sind Seilbahnen jetzt schon förderfähig? Vielleicht können Sie zu dieser Frage etwas sagen, denn das scheint mir das Entscheidende zu sein, warum dieser Gesetzentwurf aus meiner Sicht sinnvoll ist und es gut ist, dass wir darüber diskutieren.

Meine zweite Frage hätte sich auf das Thema Barrierefreiheit bezogen. Dazu haben Sie schon etwas gesagt. Dem entnehme ich, dass es sehr wohl gute Beispiele dafür gibt, dass barrierefreie Seilbahnen möglich sind.

Meine dritte Frage geht vor allem an Herrn Rausch. Nach dem Mobilitätsfördergesetz werden die vom Bund zugesagten Mittel weitergeleitet und hälftig zwischen Schiene und Straße aufgeteilt. Das Problem ist natürlich, wenn jetzt der ÖPNV auf die Seilbahnen ausgeweitet würde, ob dann nicht eine bessere finanzielle Ausstattung des Mobilitätsfördergesetzes notwendig wäre.

Hier wurde gesagt, dass Seilbahnen günstiger sind. Das erscheint mir absolut nachvollziehbar. Aber mich würde die Lebensdauer einer Seilbahn interessieren. Die Eisenbahninfrastruktur ist zwar teurer in der Investition, hat aber eine sehr lange Lebensdauer. Damit man die Kostenvergleiche vernünftig einschätzen kann, frage ich, ob es Erfahrungswerte zur Lebensdauer von Seilbahnen gibt.

Ein Letztes: Sie haben davon gesprochen, dass es auch um die Frage geht, wie hoch die Zustimmung bzw. die Widerstände sind. Auf unbebautem Gebiet kann eine Seilbahn als Punkt-zu-Punkt-Verbindung sicher gut funktionieren. Aber wie groß sind die Widerstände, wenn Seilbahnen über bebautes Gebiet, über private Gebäude führen?

Ansonsten halte ich Seilbahnen für ein sehr spannendes Thema und für eine sinnvolle Ergänzung. Den Hinweis von Herrn Rausch auf die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 fand ich sehr wichtig, weil diese im ÖPNV berücksichtigt werden muss.

Abg. **Markus Meysner:** Das hört sich alles sehr gut an, und viele von uns finden das Thema sicherlich mehr als interessant. Wir haben von den vielen Vorteilen der Seilbahn gehört. Meine Frage an alle ist jetzt: Wo sind die Knackpunkte? Sie haben gesagt, dass es auch Nachteile gibt, aber wir haben davon nichts gehört. Wo sehen Sie denn Knackpunkte bei diesem Thema?

Abg. **Klaus Gagel:** Meine erste Frage betrifft die Technik. Hier ist von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen die Rede gewesen. Aus meiner eigenen Erfahrung aus den Bergen weiß ich, dass mit Mittelstationen mehrere Stationen eingebunden werden können, also nicht nur geradlinige Verbindungen möglich sind, sondern Knicks mit Richtungswechseln. Ist so etwas realisierbar in der Größenordnung, über die wir hier reden, also bei Gondeln mit 30 bis 40 Personen?

Zu den Kosten habe ich auch eine Frage. Was kostet inklusive Projektierung und Baukosten 1 km Seilbahn, die die vorhin genannte Beförderungskapazität von 5.000 Fahrgästen pro Stunde hat?

Vorsitzende: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Ich schlage vor, dass die Beantwortung der Fragen jetzt in der gleichen Reihenfolge wie vorhin die Stellungnahmen stattfindet.

Herr **Horn:** Herr Abg. John, sehen Sie es mir nach, dass ich als Direktor des Regionalverbands den Frankfurter Raum, die Region im Blick habe. Klar ist natürlich: In Nordhessen, wo schon Probleme bestehen, den Bus zu füllen, wäre die Seilbahn nur ein Instrument, um den ländlichen Raum in der Region zu stärken.

Zur Frage der rechtlichen Beurteilung: Alles, was dem Projekt dient, ist zweckdienlich.

Auf die Frage von Herrn Abg. Dr. Naas nach konkreten Projekten ist zunächst einmal die Machbarkeitsstudie des RMV zu nennen, die von der Hohemark in Oberursel über den Feldberg bis nach Schmitten reicht. Sie soll im Spätherbst vorliegen.

Wir als Regionalverband hatten im Zusammenhang mit dem Thema Dieselfahrverbote, wo es hieß, die Pendler könnten mit dem Dieselfahrzeug nicht mehr nach Frankfurt hineinfahren, den Vorschlag gemacht, an dem Waldparkplatz der Commerzbank-Arena, früher Waldstadion, für die Pendler Parkhäuser zu bauen, und die Pendler dann die letzte Meile ohne Auto bewältigen. Das passt zu den Überlegungen, die im letzten Jahr im Architekturmuseum vorgestellt wurden. „Living the Region“ nannte sich eine mehrmonatige Ausstellung von internationalen Architekten, die alle zu dem Ergebnis kamen, dass wir wieder in einer Situation wie im Mittelalter landen und dass die Parkhäuser vor den Toren der Stadt errichtet werden und der Pendler die letzte Meile mit einem anderen Verkehrsmittel befördert wird.

Ich will ein weiteres Beispiel nennen, das sich anbietet. Die Stadt Frankfurt klagt darüber, dass sie von sehr vielen Busgesellschaften tagtäglich aufgesucht wird. Das mag die Tourismusbranche freuen, aber die Paulskirche ist ständig zugestellt. Da wäre unsere Überlegung: Auf dem Waldparkplatz parken die Busse – da ist es egal, ob 300, 400 oder 500 am Tag kommen –, und dann werden die Touristen zum Eisernen Steg und in das Stadtzentrum geführt.

Was sind die Knackpunkte? Wir sprechen hier bei uns in der Region über ein Pionierprojekt. Seilbahnen sind bisher nur konnotiert mit den Bergen und dem Skifahren. Insofern ist da Überzeugungsarbeit zu leisten und politische Offenheit gefragt. Der Knackpunkt ist im Grunde genommen, dass man die Strecken so aussuchen muss – so wird jetzt beispielsweise auch die Machbarkeitsstudie in München vorbereitet –, dass sie nicht über Privathäuser hinwegführen, sondern dass man innerstädtische Flächen – große, breite Alleen – nutzt, um Widerstände zu minimieren.

Herr Prof. **Dr. Follmann**: Der Hintergrund, warum wir vom ländlichen Raum und 1.000 Personen pro Stunde geschrieben haben, ist: Wir sprechen über eine wirtschaftliche Lösung, und wir wollten auf keinen Fall – das sage ich aus Hochschulsicht – eine Lösung haben, die großen Zuschussbedarf bedingt. Wenn weniger Personen befördert werden, ist der Zuschussbedarf natürlich höher. Die 1.000 Personen waren eine Grenze, bei der wir glauben, dass sie im ÖPNV, im Fahrkartenmix eine vernünftige Größe für eine wirtschaftliche Abwicklung sein wird.

Welches sind die ersten konkreten Projekte? Das absolute Favoritenprojekt aus unserer Hochschulsicht ist die Verbindung von T 3 über Neu-Isenburg zur Commerzbank-Arena und dann entweder Louisa oder die Straßenbahn. Das ist ein Projekt, das extrem viele Fluggäste, die irgendwann vom Terminal 3 wegfliegen könnten, betreffen würde und viele Arbeitsplätze, die dort vorhanden sind. Zum Zweiten haben wir den Veranstaltungsverkehr der Commerzbank-Arena, die bei 60 Veranstaltungen im Jahr jeweils mit bis zu 60.000 Besuchern gefüllt ist, was mit vielen Problemen in An- und Abfahrt verbunden ist. Eine Seilbahn könnte helfen, Verkehre zu entflechten und zu einer Verbesserung im P+R-Bereich in Richtung Frankfurt beitragen.

Eine zweite Strecke wurde von den Studierenden an der Hochschule Darmstadt im letzten Semester vorgeschlagen. Das ist eine interessante Strecke, die wir weiterverfolgen werden. Das ist die Strecke in den Darmstädter Osten, wo wir riesige Probleme in der Anbindung haben und wo kurzfristig nichts geschehen wird. Eine angedachte Straßen-

bahn wird sicherlich noch 15 Jahre bis zur Realisierung brauchen, wenn sie überhaupt realisiert wird. In dieser Situation kann man die Errichtung einer Seilbahn durchaus prüfen.

Beide Projekte haben für mich einen sehr hohen Wert.

Die Frage, ob ein Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes erforderlich ist, ist für mich schwierig zu beantworten. Wichtig erscheint mir, dass eine Präzisierung der „Bahnen besonderer Bauart“ erfolgt. Denn wenn es dann zu Verfahren der Leute kommt, die dagegen sind, dann wird gesucht, wo man mit Einwänden ansetzen kann. Das habe ich oft genug erlebt. Dann ist eine Präzisierung sehr wichtig, denn das ist die erste Runde im Rechtsverfahren. Ob eine Verordnung oder ein Gesetz gemacht werden soll, dazu will ich nichts sagen.

Zur Frage der Zustimmung und der Widerstände: Wenn etwas Neues geschaffen wird und ein Verkehrsmittel über Menschen hinwegschwebt, das sie nicht kennen, dann ist das zunächst einmal ein Problem und wird automatisch zunächst auf Entrüstung stoßen. Unproblematisch ist die Seilbahn in den Bergen. Da schwebt man durch die Gegend, aber bei uns kennen wir das nicht. Deswegen wäre es beim ersten Projekt fatal, wenn wir uns da schon Probleme einhandeln. Deshalb wäre es sinnvoll, beim ersten Projekt möglichst nicht über Wohngebiete zu schweben. Gewerbegebiete stellen kein Problem dar, aber Wohngebiete sollte man außen vor lassen.

Bei den Nachteilen hatte ich das Thema Haltestellen angesprochen. Man kann nicht beliebig viele Haltestellen machen. Bei jeder Haltestelle kommt es zu Geschwindigkeitsverlusten. Wir rechnen bei einer Seilbahn mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h. Deshalb kommen wir auf eine Entfernung von 8 bis 10 km, bis zu der der Einsatz noch sinnvoll ist. Danach kommen andere Systeme zum Einsatz. Zwischenstationen funktionieren perfekt. In den Skigebieten schwebt man 1 oder 2 km, und dann kommt eine Zwischenstation. Aber man darf die Zwischenstationen nicht überstrapazieren, weil dann die Seilbahn nicht mehr schnell genug ist.

Ein weiteres Problem sind die Kurven und die Hochspannungsleitungen. Wir haben Strecken, wo die Hochspannungsleitungen im Weg sind. Wie kommen wir darunter durch oder obendrüber? Die Frage ist nicht trivial. Das können Hürden sein, auf die man achten muss.

Aufgrund der Geschwindigkeit kommen wir, wie gesagt, auf eine Reichweite von 8 bis 10 km. Bezogen auf die Metropole Frankfurt oder auf Darmstadt würde aber ein großer Teil in diesen Radius hineinkommen.

Zur Technik kann vielleicht Herr Troy nach etwas sagen.

Herr **Troy**: Kurven sind natürlich zwischen den Stationen nicht möglich. An den Stationen können Ablenkungen in jedem Winkel erfolgen.

Die Lebensdauer muss man differenziert sehen. Eine Seilbahn wird nach den Normen in sechs Teilsysteme und die Infrastruktur eingeteilt. Zur Infrastruktur gehören z. B. Bauwerke. Bei diesen können wir von einer Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren ausgehen.

Bei den Teilsystemen müssen wir wieder unterscheiden. Ein Teilsystem ist das Seil. Seile halten, wenn sie entsprechend gewartet werden, sehr lange. Es gibt unterschiedliche

Seilsysteme. Wir sprechen von einem Förderseil bei Einzelumlaufbahnen, von einem Zugseil bei Mehrseilsystemen, das die Fahrzeuge bewegt. Bei diesen Mehrseilsystemen gibt es dann auch noch Tragseile, die die Fahrbahn bilden. Diese müssen alle sechs Jahre verschoben werden. Wenn man dies sauber macht, dann haben auch Tragseile eine Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Bei den Zugseilen und den Förderseilen können wir von ungefähr 20 Jahren reden, abhängig von den Umläufen der Scheiben und der Scheibendurchmesser. Das sind technische Gesetzmäßigkeiten.

Ein weiteres Teilsystem ist die Steuerung. Bei ihr müssen wir davon ausgehen, dass sie etwa 20 Jahre hält.

Bei den Fahrzeugen ist es ähnlich wie bei den Bussen: Wenn man sie innen wiederherichtet, dann kann man sie ein bisschen länger einsetzen. Aber wenn ein Fahrzeug von mehreren Millionen Menschen benutzt wird, dann muss man es erneuern. Also, die Lebensdauer der Fahrzeuge hängt auch von der Frequenz ab.

Antriebssysteme halten bei entsprechender Wartung und Auslegung ebenso wie Maschinenbauteile etwa 20 bis 30 Jahre.

Eine Frage betraf die Kosten für 1 km Seilbahn. Grundsätzlich erleben wir, dass über Seilbahnen an vielen Stellen diskutiert wird, teilweise sehr emotional und immer gleich mit irgendwelchen Lösungsansätzen. Wichtig ist beim Thema Seilbahn, dass man die Situation analysiert und überlegt, was man wirklich benötigt. Es gibt für unterschiedliche Anforderungen unterschiedliche Systeme von Seilbahnen: Umlaufbahnen, Pendelbahnen. Diese haben unterschiedliche Betriebsweisen. Ich denke, notwendig ist beim Thema Seilbahn viel Aufklärung, viel Information.

Seilbahnen sind auch sehr unterschiedlich in der Ausstattung. In einem Skigebiet hat die Kabine Türen und Fenster, aber im öffentlichen Nahverkehr wird eine Kabine auch eine Stromversorgung haben müssen. Im Laufwerk der Fahrzeuge sind Radnabengeneratoren, die Energie liefern. Mit dieser Energie kann man Klimaanlage, Heizung und Beleuchtung des Fahrzeugs bedienen. Auch Einsprechen und Gegensprechen wird möglich sein. All das sind Punkte, die man berücksichtigen muss.

Es macht auch einen Unterschied, ob eine Seilbahn 5.000 Personen in der Stunde transportieren können muss oder „nur“ 1.000, ob es eine Pendelbahn ist oder eine Einseilumlaufbahn oder eine Dreiseilumlaufbahn.

Daher kann man die Kosten für 1 km Seilbahn seriöserweise nicht generell angeben. Man muss ein Projekt situationsbezogen analysieren, Varianten überlegen, die Seilbahn mit anderen Verkehrssystemen vergleichen und ein Variantenstudium über Seilbahnsysteme vornehmen. Dann kann man irgendwann über Kosten reden, wenn man auch die Infrastruktur und die Stationen berücksichtigt. Wenn wir von Kosten von Seilbahnen reden, dann reden wir immer von Gesamtkosten, also Kosten in Verbindung mit der Infrastruktur, mit dem System, mit Fahrzeugen. Da es ist, soweit wir wissen, bei anderen Systemen nicht immer der Fall.

Herr **Rausch**: Ich habe vorhin über meine Erfahrungen in Koblenz berichtet, wo der Betrieb – zumindest wurde es mir so dargestellt – kostendeckend läuft. Koblenz ist eine Stadt ungefähr so groß wie Darmstadt. Das ist also eine Seilbahn im städtischen Raum. Ich selbst komme aus dem ländlichen Raum. Ich komme aus Nordhessen und betreue die Landkreise mit, die da 100.000 Einwohner haben. Deshalb habe ich auch betont,

dass man die Situation sehr punktuell sehen muss. Die Seilbahn wird nicht das Verkehrsmittel für den ländlichen Raum werden, sondern es ergibt sich hier und da eine punktuelle Möglichkeit.

Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen. Wir diskutieren gerade über ein besseres ÖPNV-Konzept im Bereich des Edersees, weil wir den Nationalpark Kellerwald nach Norden hin ausdehnen wollen. Das ist der Wille der Landesregierung. Da diskutieren wir z. B. auch, wie wir die Seilbahn hinauf nach Waldeck stärker in den ÖPNV integrieren können.

Wenn Sie mich jetzt nach einem zweiten Beispiel fragen, dann habe ich schon keines mehr. Aber punktuell ist die Seilbahn sicher ein geeignetes Verkehrsmittel. Wenn sie nicht als Alternative mit untersucht wird, dann finde ich das schade.

Jetzt noch einmal zum Gesetzestechnischen. Frau Vorsitzende, ich will mich hier nicht schlauer machen als das Ministerium. Ich kann nur sagen: Ich weiß, dass Seilbahnen nach dem Föderalismusprinzip in der ausschließlichen Gesetzgebung der Bundesländer liegen. Deshalb gibt es auch ein Hessisches Seilbahngesetz. Dieses stellt wieder ab auf europäisches Recht. Das europäische Recht regelt die Sicherheit von Seilbahnsystemen. Damit ist verbunden, dass bestimmte Komponenten eingebaut werden müssen. Diese Komponenten spielen eine Rolle bei der Frage: Wird hier der Wettbewerb verfälscht, oder wird er nicht verfälscht? Deshalb gibt es eine EU-Richtlinie, die die Standards festsetzt. Aber ansonsten wird da im EU-Recht nichts geregelt.

Für den ÖPNV gibt es die Definition im Personenbeförderungsgesetz als Bundesgesetz. Es gibt eine Definition im Allgemeinen Eisenbahngesetz. Es gibt eine Definition des ÖPNV im Regionalisierungsgesetz. Da im Regionalisierungsgesetz nicht auf Verkehrsmittel abgestellt wird, könnte man da die Seilbahn noch mit erfassen. Aber letzten Endes ist das eine Frage, wie das der Landesgesetzgeber sieht.

Zum Thema Verordnung kann ich nur allgemein sagen: Verordnungen kann man nur dann machen, wenn es im Gesetz dazu eine Ermächtigung gibt. Diese müsste entweder im Hessischen Seilbahngesetz stehen, oder sie müsste, auf die Förderung bezogen, im Mobilitätsfördergesetz stehen.

Abg. **Heiko Kasseckert:** Die gesetzestechnische Frage ist ja der Kern der Diskussion. Für uns war sehr interessant zu erfahren, wie das technische Prozedere ist. Aber der Gesetzesentwurf hat zum Ziel, das Mobilitätsfördergesetz zu ändern und die Worte „urbane Seilbahnen“ einzufügen.

Ich kann mich erinnern, Herr Deutschendorf, dass der Minister im Plenum ausgeführt hat, dass das, was hier Regelungsziel ist, heute schon im Mobilitätsfördergesetz abgedeckt ist. Dieser Punkt sollte – das war auch Gegenstand der Frage von Frau Wissler – hier konkretisiert werden, damit nicht am Ende ein falscher Eindruck entsteht: Die einen wollen es, die anderen wollen es nicht. Ich glaube, da gibt es eine große Einigkeit. Aber die rechtliche Frage sollte sauber geklärt werden.

Vorsitzende: Eigentlich machen wir Anhörungen, um die Anzuhörenden zu fragen, Herr Abg. Kasseckert. Aber die Landesregierung kann natürlich jederzeit das Wort ergreifen. – Möchten Sie dazu etwas sagen, Herr Staatssekretär?

StS **Jens Deutschendorf:** Das kann ich gerne tun. – Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Wir sagen nach wie vor: Nach dem Mobilitätsfördergesetz ist eine Förderung von urbanen Seilbahnen möglich. Auch dafür, ein solches Projekt an einer geeigneten Stelle auszuprobieren, sind wir offen. Das ist nach unserer Lesart möglich. Wir arbeiten derzeit auch an der Richtlinie für das Mobilitätsfördergesetz. Sie soll bis zum Ende des Jahres fertig sein. In dieser Richtlinie werden wir das konkretisieren.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich habe auch noch eine Frage an die Landesregierung. Was würde denn dagegensprechen, die Worte „urbane Seilbahnen“ aufzunehmen?

Vorsitzende: Ich lasse jetzt die Frage noch zu, aber dann sollten wir versuchen, zur Anhörung zurückzukommen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Sonst bleibt es ja im Raum stehen!)

– Ich sage ja, ich lasse die Frage zu, Herr Dr. Naas.

StS **Jens Deutschendorf:** Wir haben ein Mobilitätsfördergesetz, dass die Förderung urbaner Seilbahnen möglich macht. Insofern sehen wir keinen Änderungsbedarf.

Abg. **Arno Enners:** Herr Prof. Follmann, Sie sagten, dass Stromleitungen im Weg sein könnten. Das veranlasst mich zu der Frage: Welche Bauhöhe ist bei Seilbahnen realisierbar? Sie sprachen von Überqueren und unterqueren. Ich kenne Hochspannungsleitungen, die sehr hoch hängen. Bei „unterqueren“ fallen mir Waldschneisen ein, die geschlagen werden müssten, was sicherlich auf Widerstände in der Bevölkerung stoßen würde.

Meine zweite Frage geht an Herrn Rausch. Sie sagten, Sie seien mit Planungen am Edersee beschäftigt. Welche Parkfläche planen Sie pro Station ein bei einer Nutzung von 1.000 Fahrgästen pro Stunde? Mich würde interessieren, welche Fläche da am Anfang und am Ende versiegelt werden würde.

Herr Prof. **Dr. Follmann:** Die höchsten Seilbahnen, die mir bekannt sind, befinden sich in Göteborg. Da schwebt man in 100 bis 120 m Höhe.

Die Bäume im Frankfurter Stadtwald sind maximal 30 m hoch. Wir müssen über die Bäume hinweg. Es dürfen keine Bäume gefällt werden. Wir brauchen Luft zwischen der Seilbahn und den Bäumen. Den Durchhang der Seilbahn muss man auch berücksichtigen. Wir liegen mit der Seilbahn ungefähr in 40 bis 50 m Höhe, um über die Bäume zu kommen. Wenn keine Bäume da sind, können wir in der Höhe heruntergehen. Dann wird die Konstruktion günstiger. Die Frage ist ja auch: Was kostet 1 km Strecke?

Hochspannungsleitungen gibt es sehr unterschiedliche. Über die kleinen kommen wir drüber; das ist kein Problem. Aber die großen, die jetzt für die neuen Trassen gelegt werden, machen Probleme. Nehmen Sie einfach das Beispiel GSI Darmstadt. Das haben die Studenten untersucht. Da entsteht eine sehr große Hochspannungsleitung mit einem massiven Block. Da kommt man nicht so einfach darüber hinweg oder darunter durch. Da gibt es auch mehrere Leitungen. Solche Stellen scheiden für den ersten Ver-

such aus. Die lassen wir zunächst außen vor. Der erste Versuch, den wir hier im Rhein-Main-Gebiet machen, muss sitzen.

(Abg. Arno Enners: Normalhöhe 40 m!)

– Ja, das sind 40 m. Also über die Bäume hinweg. Wir fällen keine Bäume. Um Gottes willen! Den Frankfurter Stadtwald haben wir uns genau angeschaut. Wir haben alles verifiziert. Wir waren gemeinsam draußen. Ich bin alles abgelaufen. Wir haben die Standorte gesucht, wo die Masten stehen. Dann kann man die Baumhöhe messen. Man muss auch unter den Flugzeugen bleiben.

Herr **Rausch**: Bei der Frage von Herrn Abg. Enners an mich liegt wohl ein Missverständnis vor. Die Seilbahn am Edersee gibt es schon. Da gibt es auch Parkplätze. Ich gehe davon aus, dass diese nach heutigen Richtlinien ausreichend sind.

Wir überlegen zurzeit, wie man diese Seilbahn am Edersee stärker mit ÖPNV verknüpfen kann, also eine Fahrkarte für beide Systeme, Zu- und Abgang durch Busverkehre. Der Bürgermeister hat die Vorstellung, die Seilbahn, die schon ziemlich alt ist, zu erneuern und zu erweitern, stärker in den Ort hineinzuführen. Ob das gelingen wird, daran habe ich gewisse Zweifel, weil die Ortsbebauung das wahrscheinlich gar nicht zulässt. Da stehen wir mit den Überlegungen aber noch am Anfang.

Vorsitzende: Gibt es weitere Nachfragen? – Das ist nicht der Fall.

Dann darf ich mich ganz herzlich bei den Anzuhörenden bedanken. Danke auch für das Stenografieren.

Damit schließe ich die 5. Sitzung des Wirtschaftsausschusses.