Stand: 13.08.2019

**Teil 1**

**Ausschussvorlage WVA 20/4 – öffentlich –**

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

**Gesetzentwurf**
**Fraktion der Freien Demokraten**
**Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes**
**– Drucks. 20/175 –**


| | | |
|---|---|---|
| 1. | Hessischer Landkreistag | S. 1 |
| 2. | Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V. | S. 3 |
| 3. | Doppelmayr | S. 4 |
| 4. | Regionalverband FrankfurtRheinMain | S. 5 |
| 5. | Hochschule Darmstadt | S. 11 |
| 6. | Hessischer Städtetag | S. 16 |

Hessischer Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Frau Ausschußgeschäftsführerin
Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 15

Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-99

e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: wobbe@hlt.de
www.HLT.de

Datum: 31.05.2019
Az. : Wo/797.30

**Entwurf der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes: Förderung urbaner Seilbahnen, LT-Drs. 20/175**
Ihr Schreiben vom 10.04.2019
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrte Frau Ausschussvorsitzende,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Frau Schnier,

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den o.g. Entwurf der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes zur Stellungnahme zugeleitet haben. Auf der Grundlage einer Befragung seiner Mitglieder erklärt sich der Hessische Landkreistag hierzu nunmehr wie folgt:

Gegen eine Erprobung des Einsatzes von urbanen Seilbahnen in urbanen Räumen als attraktive Ergänzung der herkömmlichen ÖPNV-Angebote bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Kap. "E" sieht des vorliegenden Gesetzentwurfs allerdings vor, dass sich aus der zusätzlichen Aufnahme von urbanen Seilbahnen in die Liste der förderfähigen Vorhaben keine finanziellen Auswirkungen ergeben werden. Zugleich bleiben die Mittel des Mobilitätsfördergesetzes unverändert.

Festzustellen bleibt daher, dass urbane Seilbahnen keinen Lösungsansatz oder Alternative für den ÖPNV im ländlichen Raum darstellen. Die Landkreise im ländlichen Raum, insbesondere die dünn besiedelten Flächenkreise, sind weiterhin auf ein gut ausgebautes Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz angewiesen.

Soweit der finanzielle Rahmen des Mobilitätsfördergesetzes zur Umsetzung entsprechender Vorhaben durch das Land nicht entsprechend erhöht wird, führt die Aufnahme weiterer förderfähiger Vorhaben, die ausschließlich den Ballungszentren die-

nen, zwangsläufig zu einer weiteren Benachteiligung des ländlichen Raumes und einer weiteren Erhöhung des Sanierungsstaus bei kommunalen Straßen.

Einer solchen Verschiebung der Fördermittel zu Gunsten des urbanen Raums stehen die Landkreise solange kritisch gegenüber, wie die Fördermittel nicht insgesamt in äquivalentem Umfang erhöht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Drexelius
Geschäftsführender Direktor

IHK Hessischer Industrie- und Handelskammertag

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.
Wilhelmstraße 24-26 | 65183 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Frau Heike Schnier
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

**Gesetzentwurf Fraktion der Freien Demokraten**
**Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes**

01. Juli 2019

Sehr geehrte Frau Schnier,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes.

Hierzu äußern wir uns wie folgt:

Seilbahnen können in Städten eine leistungsfähige ÖPNV-Verbindung ermöglichen, obgleich diese nur unter der Voraussetzung einer direkten Verbindung zwischen zentralen Orten erfolgreich sein können.

Der HIHK spricht sich für eine ergebnisoffene Prüfung zur Nutzung von Seilbahnen als öffentliche Verkehrsmittel in Hessen aus. Wir haben daher keine Einwendungen gegen den Gesetzesentwurf.

Aus terminlichen Gründen werden wir an der Anhörung nicht persönlich teilnehmen können.

Mit freundlichen Grüßen

Robert Lippmann
Geschäftsführer

Dr. Alexander Theiss
Federführer Verkehr

Gemeinsam für Hessens Wirtschaft: Der HIHK koordiniert die landespolitischen Aktivitäten der zehn hessischen Industrie- und Handelskammern.

**Ihr Ansprechpartner:**
Dr. Alexander Theiss
Tel. 069 2197-1332
a.theiss@frankfurt-main.ihk.de

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.
Wilhelmstraße 24-26
65183 Wiesbaden
info@hihk.de | www.hihk.de

Präsident:
Eberhard Flammer

Geschäftsführer:
Robert Lippmann

Wiesbadener Volksbank eG
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden
Register Nr.: VR 7167

# Anhörung zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes

Wir begrüßen den Entwurf zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes und bedanken uns, dass wir im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen des Hessischen Landtags zu diesem Thema eine Stellungnahme abgeben dürfen.

Bei der Suche nach Mobilitätslösungen werden an mögliche Verkehrssysteme Anforderungen gestellt, deren Erfüllungsgrade in der standardisierten Bewertung untersucht werden müssen. Aus unserer Sicht zählen zu diesen Anforderungen zukünftig auch der geringe Ausstoß von Emissionen, der geringe Verbrauch von Ressourcen (Energie, Fläche, Material), die Sicherheit des Verkehrsmittels, die Barrierefreiheit, die Verfügbarkeit und Verlässlichkeit, die Unabhängigkeit von anderen Systemen, der Komfort im Verkehrsmittel und den Stationen sowie die Sicherstellung der jeweils erforderlichen Kapazität.

Mit ihrem zentralen Elektroantrieb sind Seilbahnen insgesamt sehr leise und schadstoffarme Verkehrsmittel. Die Leichtbauweise sowie die systembedingte Verbindung der Fahrzeuge über das Förderseil oder Zugseil erlauben einen geringen Energieverbrauch beim Transport von Personen oder Material. Der Flächenverbrauch ist aufgrund der punktuellen Infrastruktur sehr gering und ermöglicht eine alternative Nutzung der Flächen unter dem Seilfeld. Seilbahnen sind durch den Einsatz am Berg ausgereifte, witterungsbeständige und sichere Systeme. Der niveaugleiche Einstieg kann bei den geringen Geschwindigkeiten von 0,15-0,2m/s in der Station auch von Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad gemeistert werden. Die Nutzung einer neuen, unabhängigen Transportebene und der kontinuierliche Betrieb gewährleisten höchste Verfügbarkeit und Verlässlichkeit. Durch den Einsatz von Klimaanlage, Heizung, Beleuchtung, Infotainment, W-LAN, usw. entsprechen die Fahrzeuge der Seilbahn den Standards im ÖPNV. Abhängig vom Seilbahnsystem können bis zu 5000 Personen pro Stunde und Richtung befördert werden.
Darüber hinaus überzeugen sie durch kurze Planungs- und Bauzeiten sowie verhältnismäßig geringe Kosten. Mit Seilbahnen können Hindernisse, wie Flüsse, Höhenunterschiede, Straßen, Gleise, etc. einfach überwunden werden und Haltestellen auf kürzestem Weg verbunden werden.

Durch dieses neue System im öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich zusätzliche Planungsvarianten, um die zunehmend komplexeren Aufgaben in der Beförderung von Menschen und dem Transport von Gütern zu lösen und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern.

Seilbahnen können folglich Mobilitätslösungen im urbanen Raum darstellen und sollten daher in das Mobilitätsfördergesetz aufgenommen werden.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag

Der Ausschuss
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Der Verbandsdirektor

Ansprechpartner: Weser Maren

Telefon: +49 69 2577-1903
Telefax: +49 69 2577-1905
weser@region-frankfurt.de

12. August 2019

**Stellungnahme des Regionalverband FrankfurtRheinMain zur Gesetzesänderung des Mobilitätfördergesetzes**

Öffentliche Anhörung des Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

*Gesetzentwurf*
*Fraktion der Freien Demokraten*
*Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes*
*– Drucks. 20/175 –*

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain spricht sich für eine Änderung innerhalb des Mobilitätsfördergesetztes und damit für die Aufnahme urbaner Seilbahnen aus.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Ausgangslage

Gegenwertig erarbeitet der Regionalverband auf Grundlage kommunaler Gespräche mit 75 Städten und Gemeinden des Verbandgebietes die Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanung (RegFNP). Insbesondere die Ausweisung der Wohn-und Gewerbeflächen wird unter Berücksichtigung des bestehenden hessischen Schienennetzes erarbeitet.
Bedingt durch eine stetig wachsende Bevölkerung, eine wachsende Anzahl an Arbeitsplätzen die wiederum zu einem Plus an Berufspendlern im Ballungsraum führen, muss eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur Voraussetzung sein. Die politische Unterstützung und Schaffung weiterer verkehrsinfrastruktureller Projekte, sollte mit der Ausweisung neuer Wohn-und Gewerbeflächen im Rhein-Main-Gebiet korrelieren. Eine zu langsame Verkehrsplanung, Projektumsetzung-und Fertigstellung lässt uns Gefahr laufen, einen Verkehrskollaps im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu provozieren.

Im Zeitraum von 2010 bis 2018 wurde ein Bevölkerungszuwachs von 2,225 Millionen auf 2,376 Millionen Einwohnern im Verbandsgebiet FrankfurtRheinMain verzeichnet. Dies entspricht einer Bevölkerungszunahme von ca. 152.000 Einwohnern (6,8 Prozent). Mit Erscheinen des Regionalen Monitoringbericht im Jahr 2019, wird ebenfalls deutlich, dass innerhalb des Ballungsraum Oberzentren wie Frankfurt am Main oder Offenbach ein überdurchschnittliches Ergebnis der Bevölkerungszunahme verzeichnen. Mit einem täglichen Aufkommen von ca. 350.000 Reisenden/Pendlern am Hauptbahnhof Frankfurt am Main, und einer täglichen Verkehrsdichte von ca. 368.000 Autofahrern am Frankfurter Kreuz, wird die Dringlichkeit eines zusätzlichen Verkehrsangebotes im ÖPNV, erkennbar.
Verdeutlicht wird dies mit Veröffentlichung der aktuellen Fahrgastzahlen (Stand Juli 2019) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Ein neuer Spitzenwert von 800 Millionen Fahrgästen konnte erzielt werden. Der starke Fahrgastzuwachs im ÖPNV unterstreicht die strategische Ausrichtung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes »Mobilität 2030«.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Derzeitige Prognosen von Fahrgastzielen für das Jahr 2030 zeigen eine weitere Steigerung von ca. 30 Prozent. Nach Schätzungen werden in 11 Jahren mehr als 1 Milliarde Fahrgäste jährlich den öffentlichen Personennahverkehr in Anspruch nehmen. Gleichzeitig wird durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund auf eine nicht zu bewältigende Diskrepanz zwischen dem bestehenden Verkehrsangebot und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage zwischen den Jahren von 2022/25-bis 2030 hingewiesen.

Verkehrsprojekte mit extrem langer Planungszeit

Es werden Lösungen im Bereich des Verkehrssektors benötigt die eine schnelle und effiziente Umsetzung versprechen. Die derzeitigen Verkehrsprojekte im regionalen und urbanen Raum sind wichtige Projekte für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, veranschlagen jedoch eine zu langwierige Planungszeit.
Planzeiten von ca. 30 Jahren wie sie bei der Regionaltangente West (RTW), welche seit den 1990ern Jahren erarbeitet wird, sind für eine dynamisch wachsende Metropolregion mit steigenden Mobilitätsbedürfnissen nicht tragbar. Ansätze im Verkehrsbereich wie beispielsweise die Hochstufung des Ausbau »Knoten Frankfurt« wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anerkannt. Die Dringlichkeit und Notwendigkeit, konkrete Umsetzungsperspektiven zu schaffen, wurde durch entsprechende monetäre Mittel in den Verkehrsstrukturplan aufgenommen. Gegenwärtig werden mit dem Projekt FrankfurtRheinMain plus 14 schienengebundene Verkehrsprojekte erarbeitet. Eine zeitnahe Teilinbetriebnahme wird voraussichtlich der Gleisausbau der S-Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main und Friedberg im Jahr 2022/23 sein. Zwischen den Jahren 2022/25 werden keine weiteren Schienenanbindungen oder Erweiterungen fertiggestellt.

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Ein großer Meilenstein und zukunftsweisendes Verkehrsprojekt wird u. a. die Erschließung der Nordmainischen S-Bahnverbindung werden. Die verbesserte Anbindung der Oberzentren Hanau und Frankfurt am Main werden einen wichtigen infrastrukturellen Bestandteil unserer Metropole darstellen, jedoch gibt es keine Terminierung zur Inbetriebnahme. Für Großprojekte, wie der Ausbau des Fernbahntunnels Frankfurt am Main, gibt es noch keine Planungen. Der vorhergesehene Verkehrskollaps muss zwingend mit zusätzlichen Angeboten überbrückt werden.

Nicht nur der regionale Verkehr auch innerstädtisch verändern sich gegenwärtig die Nutzungen und Handhabungen der Pendler und Reisenden. Mit einem deutlichen Plus an Verkehrsteilnehmern im innerstädtischen Raum werden durch Radfahrer, Pedelec-Fahrer sowie E-Scooter-Fahrer Flächen des öffentlichen Raums stark beansprucht und führen zur verstärkten Konkurrenz unter den Mobilitätsteilnehmern. Auch aktuelle klimapolitische Diskussionen weisen auf eine zwingende Verkehrswende der Mobilität und der Mobilitätsnutzung hin. Es zeigt sich, dass neben Frankfurt, Wiesbaden auch Berlin verkehrsberuhigt/ autofreie innerstädtische Zonen einrichtet. Auch „radikalere" Überlegungen von komplett autofreien Städten sind verstärkt im Dialog. Jedoch müssen hierfür Alternativen erarbeitet werden, die weiterhin Berufspendler und Reisende zügig in ihrer „letzten Meile" voranbringen.
Es wird ein zusätzliches Angebot im öffentlichen ÖPNV benötigt, ein neues Herangehen für eine neue zukunftsfähige Mobilität. Der Regionalverband sieht eine zukunftsfähige Mobilitätslösung in der Integration von Seilbahnen in den städtischen Verkehrsbetrieb. Durch geringe Planungszeiten und vergleichsweise niedrige Kosten, sind Seilbahnen als ergänzender Nahverkehrsbaustein zu betrachten. Im Vergleich haben aktuelle U-und S-Bahnprojekte eine Planzeit von 20-30 Jahren, bevor die Inbetriebnahme erfolgt. Urbane Seilbahnen sind dagegen eine hervorragende, schnelle „Überbrückungstechnologie".

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Integration urbaner Seilbahnen in den ÖPNV

Seilbahnen sind langjährig erprobte Personenfördersysteme, die vor allem im Bereich von Skigebieten eingesetzt werden. Durch die topografischen Hindernisse im alpinen Bereich, die vorherrschenden extremen Wetter-und Windbedingen wurden Seilbahnen kontinuierlich in ihrer technischen Umsetzung verbessert. Neben dem Einsatz von Seilbahnen im touristischen Bereich, hat sich die Technik vor allem auch in ihrer Einsetzbarkeit, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit im urbanen Raum optimiert. Das größte urbane Seilbahnliniennetz ist in Südamerika/ La Paz. Bis zum Jahr 2020 wird ein fast durchgängiges Seilbahnnetz von ca. 33 Kilometern Länge umgesetzt sein. Dadurch können täglich ca. 35.000 Personen pro Stunde und Richtung mit Seilbahnen befördert werden. Auch weitere Städte ergänzen das bestehende ÖPNV-Netz um Seilbahnen. Best Practice Beispiele finden sich unter anderem in Portland/USA, bereits seit 1968 in Singapur oder auch Caracas in Venezuela. Im europäischen Raum sind Städte wie London und Koblenz Vorreiter und Wegweiser. Die Errichtung und Einbindung von Seilbahnlinien wird auch in anderen Großstädten wie beispielsweise München und Berlin geprüft. Auch hier wurden die Vorteile, die innerstädtischen Verkehrsnetze um Seilbahnen zu erweitern, erkannt. Seilbahnen können aufgrund ihrer schnellen baulichen Umsetzung auch zur Bauüberbrückung dienen, um Angebotsmangel an Kapazitäten im Nahverkehr elegant zu überbrücken. Seilbahnen werden auch als Zubringer an bestehende Gleis- und Busnetze und somit als „missing-link" eingesetzt. Mit einer Streckenreichweite bis 10 Kilometern und einer Geschwindigkeit von 30 km/h, sind Seilbahnen ein zuverlässiger Transporteur im ÖPNV.

In städtischen und ländlichen Gebieten können topografische oder auch bauliche Hindernisse auftreten, welche für Gleis- und Busverbindungen nicht erreichbar oder realisierbar sind. Seilbahnen sind dann ein geeignetes Lösungsinstrument.

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Aktuelle Diskussion zum Klimaschutz und technische Überlegungen zur Erreichung gesteckter Klimaziele, erfordern ein innovatives, leistungsstarkes und neues Denken im Verkehrsbereich. Neben einer geringen Flächenversiegelung weisen Seilbahnen eine ausgezeichnete Umweltbilanz auf. Im Gegensatz zu den konventionellen Verbrennungsmotoren von Bussen und Autos, werden Seilbahnen rein elektrisch betrieben.

Seilbahnen emittieren in der Regel kein zusätzliches Kohlendioxid. Neben wichtiger umweltfreundlicher Faktoren, weisen Seilbahnen auch im Bereich von Fahrgastkapazitäten und Geschwindigkeit weitere Vorteile auf. Mit einer stündlichen Auslastungsmöglichkeit bis zu 5.000 Personen je Richtung ist eine Seilbahn vergleichbar mit einer Kapazität einer Straßenbahn. Durch computergestützte Technik können Kabinen entsprechend der Bahnsteighöhe angesteuert, verlangsamt oder auch angehalten werden. Dadurch können auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung, Rollstuhlfahrer oder Menschen mit Kinderwagen problemlos und stressfrei in Seilbahnen ein- und umsteigen.

Ziel muss es aus den vorgenannten Gründen daher sein, Seilbahnlinien in den bestehenden ÖPNV – als Ergänzung zum Verkehrssystem – zu integrieren. Seilbahnen sind daher eine zukunftsfähige Schlüsseltechnologie, urbane Mobilität schnell, umweltfreundlich und leistungsfähig zu gestalten.

Thomas Horn
Verbandsdirektor

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fbb
FACHBEREICH
BAUINGENIEURWESEN

# Urbane Seilbahnen im Mobilitätsfördergesetz Hessen

**Kontakt:**

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Dekan

Hochschule Darmstadt,
Fachbereich Bauingenieurwesen,
Schwerpunkt Verkehrswesen
Haardtring 100, 64295 Darmstadt
Tel.: 06151 / 16 3 8130
E-Mail: juergen.follmann@h-da.de

## Ausgangssituation

In der Metropolregion FrankfurtRheinMain besteht eine dauerhafte Überlastung der bestehenden Verkehrsträger. Die Infrastruktur von Straße und Schiene stößt an ihre Kapazitätsgrenze. Zugleich bestehen begrenzte Erweiterungsmöglichkeiten mit Folgen für Mensch, Natur und Umwelt. Ein Beitrag des Kfz-Verkehr zum Klimaschutz und zu sauberer Luft ist dringend erforderlich.

Zudem kostet eine neue nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für große Projekte mit Prüfen der Machbarkeit, Entwurf der Trassen, Planfeststellung, Öffentlicher Beteiligung, Ausschreibung und Bauleistung viel Zeit (meist Jahrzehnte) und ist sehr kostenintensiv. Hier sind technische Zwischenlösungen zu suchen, um schnellstmöglich Alternativen für die Mobilität anzubieten.

In diesem Zusammenhang wurden „Urbane Seilbahnen“ als mögliche Lösung in die Diskussion eingebracht.

## Vorteile

Seilbahnen zeichnen sich auch im urbanen Raum durch einen geringen Ressourcenbedarf aus und konkurrieren nicht mit den begrenzten Verkehrsflächen von Straße und Schiene. Seilbahnen sind flexibel und können räumliche Hindernisse und Barrieren wie Gewässer, steile Abhänge, Straßen, Bahnlinien/ Gleisfelder, Industrieareale und Gebäude problemlos überwinden. Sie nutzen meist den kürzesten Fahrweg via Luftlinie, wodurch sich die Reisezeit verkürzt. Seilbahnen gelten als schnell und preiswert herstellbar und haben im Vergleich zu konventionellen Schienensystemen geringere Betriebskosten. Darüber hinaus sind Seilbahnen schnell rückbaubar.

Auf hochbelasteten Netzabschnitten an der Kapazitätsgrenze können Seilbahnen eine oft leichter realisierbare zusätzliche

Alternative sein, um wenigstens im Öffentlichen Verkehr eine bessere Zuverlässigkeit zu ermöglichen.

Sie sind auch flexibel in ihrer Kapazität: die Geschwindigkeit des Seilumlaufs sowie der Abstand zwischen den Kabinen (Kabinenzahl) kann entsprechend verändert und der Nachfrage angepasst werden. Abhängig von der Ausstattung können bis zu rund 5.000 Personen pro Stunde je Richtung transportiert werden.

Bei einer Umlaufbahn wird kein Fahrplan benötigt. Es entstehen kaum Wartezeiten beim Umstieg auf dieses Verkehrsmittel. Daher erscheint der Bruch des Verkehrssystems im Öffentlichen Personennahverkehr weniger kritisch. Beispielsweise ist der Umstieg von der S-Bahn auf andere Verkehrsmittel in der Regel auch mit Zeitaufwand verbunden.

Eine untere Grenze für den Einsatz einer urbanen Seilbahn ist abhängig von den Baukosten vor allem der Haltestellen, dem gewählten System und der Gleichmäßigkeit der Auslastung. Um sie wirtschaftlich zu betreiben, dürfte die Grenze etwa bei 1.000 Personen/ h und Richtung liegen.

Stadtgestalterisch lassen sich urbane Seilbahnsysteme individuell in den Stadtraum integrieren. Auch die Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrssystemen ist für die Fahrgäste leicht verständlich und auf kurzen Wegen realisierbar.

Urbane Seilbahnen sind barrierefrei, da auch die Kabinengeschwindigkeit in der Station soweit reduziert (bis zum Stand) wird, dass Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer oder Familien mit Kinderwagen ohne Probleme ein- und aussteigen können.

Seilbahnen zeichnen sich durch geringe Emissionen aus. Sie weisen eine hohe Verkehrssicherheit auf und bieten ein positives Fahrerlebnis aus einer neuen Perspektive mit neuen Blickbeziehungen.

Auch betriebliche Aspekte sind nicht zu vernachlässigen. Die Kabinen benötigen kein Fahrpersonal. Es werden pro Strecke ein Betriebsleiter und jeweils 1-2 Personen an den Haltestellen benötigt.

Auch der Beschaffungsaufwand für Fahrzeuge entfällt. Kabinen sind aufgrund der geringen technischen Anforderungen im Vergleich zu Schienenfahrzeugen oder Bussen ungleich leichter herzustellen und schnell zu beschaffen.

**Nachteile**

Seilbahnen sind insbesondere für aufkommensstarke Punkt-zu-Punkt-Relationen (geringe Haltestellendichte) geeignet. Zu viele Haltestellen beeinflussen den Zeitfaktor negativ, da an den Haltestellen die Geschwindigkeit der Kabinen stark verringert wird.

Eine lineare Trassierung ist notwendig. Kurven sind nicht einfach zu realisieren. Die Einsatzgrenze bei den Reichweiten liegt aufgrund der erreichbaren Seilgeschwindigkeiten von rund 30km/h bei 8 bis 10 km.

Seilbahnsysteme sind nicht beliebig netzfähig. Kreuzungsbereiche von Seilbahnen werden nur durch Umstiege ermöglicht. Seilbahnhaltestellen sind zudem deutlich teurer als Straßenbahnhaltestellen. Da die Haltestellen (End- und Zwischenstationen) einen hohen Flächenbedarf haben, ist deren „Lokalisierung“ schwieriger.

Die rechtliche Bewertung beim Überfahren privater Grundstücke ist noch unklar, daher sollten möglichst öffentliche Flächen und Straßen für die Seilbahntrasse verwendet werden.

In diesem Zusammenhang sind die Anstrengungen auch zur Verdeutlichung der Fördermodalitäten zu begrüßen.

Der Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten

„Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes“

unterstützt dieses Ansinnen sehr gut.

Es zeigt zudem das besondere Engagement, welches Hessen dieser weltweiten Zukunftstechnologie zumisst. Mit der Realisierung erster Referenzstrecken wird hier ein neuer Arbeitsmarkt entstehen.

Die Präzisierung ergänzend zu „Bahnen besonderer Bauart“:

„in § 3 Nr. 1 a werden nach dem Wort „Bauart“ ein Komma und die Wörter „urbanen Seilbahnen“ eingefügt“

unterstützt die Anstrengungen für das Denken neuer Mobilitätsformen erheblich.

HESSISCHER STÄDTETAG

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

An die
Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Frau Janine Wissler
Hessischer Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

**Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes – Drucks. 20/175**

Ihre Nachricht vom:
10.04.2019

Ihr Zeichen:
I A 2.4

Unser Zeichen:
TA 797.0 Sw/Zi

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
12.08.2019

Stellungnahme-Nr.:
058-2019

Sehr geehrte Frau Wissler,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o.g. Gesetzentwurf. Dessen Ziel ist es, urbane Seilbahnen in den Katalog der förderfähigen Vorhaben aufzunehmen.

Aus unserer Sicht können urbane Seilbahnen grundsätzlich eine sinnvolle Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Systeme darstellen. Die Aufnahme in den Förderkatalog ist daher prinzipiell positiv zu bewerten, sofern eine Förderung nicht bereits über den Tatbestand „Bahnen besonderer Bauart“ (§ 3 Nr. 1 a Mobilitätsfördergesetz) rechtssicher erfolgen kann.

Allerdings muss eine Ausweitung des Fördertatbestandes zwingend einhergehen mit einer Aufstockung der Fördermittel. Bereits bei Erlass des Mobilitätsfördergesetzes haben wir eine

Verband der kreisfreien und
kreisangehörigen Städte im
Lande Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

Nassauische Sparkasse Wiesbaden
BIC: NASSDE55
IBAN: DE79 5105 0015 0100 0727 77

massive Erhöhung der Fördermittel gefordert. Diese Forderung gilt bei einer entsprechenden Ausweitung des Förderkatalogs umso mehr.

Mit freundlichen Grüßen

Sandra Schweitzer
Referatsleiterin