
Abteilung: 4.1 - Recht/Kommunalaufsicht
Fachbereich: Geschäftsbereich II
Sachbearbeiter: Herr Rick (Tel. 02641/975-200)
Aktenzeichen: 4.1-ÖPNV
Vorlage-Nr.: 4.1/167/2022

TAGESORDNUNGSPUNKT

Beratungsfolge:	Sitzung am:	ö/nö:	Zuständigkeit:
Kreis- und Umweltausschuss	20.06.2022	öffentlich	Entscheidung

Zukunftskonferenz - Errichtung einer Seilbahn als Alternative zum schienengebundenen ÖPNV

Beschlussvorschlag:

Der Kreis- und Umweltausschuss beschließt, die Prüfung des Baus und Betriebs einer Seilbahn durch das Ahrtal als Ersatz für die - schienengebundene - Ahrtalbahn für den öffentlichen Personennahverkehr nicht weiter zu verfolgen.

Darlegung des Sachverhalts / Begründung:

Infolge der Flutkatastrophe, die am 14./15. Juli 2021 den Landkreis Ahrweiler heimsuchte, wurde insbesondere die Infrastruktur der Ahrtalbahn stark beschädigt. Während in dem Streckenabschnitt zwischen Bad Bodendorf und Bad Neuenahr im Bereich des Bahnhofes Heimersheim derzeit zumindest noch ein einspuriger Schienenverkehr stattfinden kann, wurden die Gleisanlagen, Brücken, Stützbauwerke und Dämme im Streckenabschnitt zwischen Walporzheim und Ahrbrück derart zerstört, dass die Personenbeförderung über den Schienenverkehr derzeit nicht möglich ist. Nach letzten Angaben der DB Netze AG wird für den Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Ahrtalbahn mit einem Zeitraum bis Ende 2025 gerechnet.

Dessen ungeachtet wurde im Rahmen der Zukunftskonferenz „Wiederaufbau Ahrtal“, an der neben Vertretern aus Politik und Wirtschaft, Ver- und Entsorgern, Telekommunikation und Hilfsorganisationen auch Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, sich mit Ideen einzubringen, der Vorschlag des Baus einer Seilbahn als Alternative zur Ahrtalbahn eingebracht. Die Befürworter der Seilbahn sehen hierin eine zukunftsfähige Technologie, deren Effizienz bereits in größeren Städten unter Beweis gestellt worden sei. Als Beispiel führen sie das Seilbahnnetz *Mi Teleférico* der aneinander grenzenden bolivianischen Städte La Paz (rd. 757.000 Einwohner) und El Alto (rd. 848.000 Einwohner) an (**Anlage 1**). Als weitere Vorteile werden der schnelle und kostengünstige Bau der Seilbahn angeführt. Die Seilbahn nehme den Luftraum als Verkehrsweg und bilde daher kein Hindernis bei Hochwasser. Die Seilbahntechnik sei überschaubar und bekannt sowie die Wartung preiswert. Für den Betrieb werde wenig Personal benötigt.

Zusammen mit der Geschäftsstelle des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord wurde der Frage nachgegangen, ob die Seilbahn ein geeignetes, alternatives Verkehrsmittel zur Personenbeförderung der Gemeinden im Ahrtal darstellt. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf den Bereich der Mittelaahr (Walporzheim bis Ahrbrück) gelegt.

Zwecks Entscheidungsfindung wurde Kontakt zu einem der führenden Seilbahnhersteller Europas sowie zu einer Betreiberin eines städtischen Seilbahnnetzes aufgenommen. Beide Firmen verfügen über Erfahrungen beim Bau und Betrieb von Seilbahnen, die als Verkehrsmittel eingesetzt werden.

Mit den Vertretern der beiden Firmen wurde das Ahrtal zwischen Bad Neuenahr-Ahrweiler (Stadtteil Ahrweiler) und Ahrbrück bereist. Auf Grundlage der durch die Bereisung gewonnenen Erkenntnisse und der vorgenannten Gegebenheiten hat die Seilbahnherstellerfirma zwei Seilbahnstrecken erarbeitet, die aus dortiger Sicht für die Personenbeförderung im Rahmen des ÖPNV möglich erscheinen. Die Streckenverläufe sind aus den Eintragungen in der in **Anlage 2** beigefügten Luftbildaufnahme ersichtlich.

Aus den Gesprächen mit den Vertretern beider Firmen wurde deutlich, dass die Re-

duzierung des Überfahrens von Wohnsiedlungen auf ein Minimum zwecks Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten (Nachbarschutz) ein wichtiges Kriterium darstellt, um eine Seilbahn mit möglichst großer Akzeptanz errichten und betreiben zu können¹. Daher wurden die Streckenführungen so gewählt, dass das Überfahren bewohnter Gebiete so gering wie möglich gehalten wird. Im Weiteren stellten die Vertreter der Seilbahnhersteller heraus, dass die Seilbahntechnik nur einen geradlinigen Streckenverlauf ermögliche (Aussage der Vertreter des Seilbahnherstellers: „*Seilbahnen können keine Kurven fahren*“).

Aus den beiden vorgenannten Gründen schied der schienengebundene Streckenverlauf der Ahrtalbahn als Option für eine Seilbahnstrecke aus.

Wie aus dem in Anlage 2 beigefügten Schaubild ersichtlich, wird herstellerseits als Seilbahnoption für den Bereich der Mittelahr eine Verbindung von Ahrweiler (Bhf.) nach Dernau sowie als zusätzliche Option eine Seilbahnverbindung von Dernau nach Kalenborn vorgeschlagen. Es handelt sich bei beiden Seilbahnoptionen um Direktverbindungen. Im Falle der Seilbahnstrecke Ahrweiler Bhf. - Dernau (roter Streckenverlauf) werden daher von der Seilbahn nur die Ortsgemeinde Dernau und der Stadtteil Ahrweiler der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler angefahren.

Die Geschwindigkeit der Seilbahn beträgt nach Herstellerangaben maximal rd. 30 km/h. Hiervon ausgehend gibt der Hersteller eine Reisezeit für die Strecke Ahrweiler-Dernau von 14 Minuten und für die Strecke Dernau-Kalenborn von rd. 8 Minuten an. Die Kosten für die Seilbahnverbindung zwischen dem Stadtteil Ahrweiler und der Ortsgemeinde Dernau belaufen sich auf rd. 31,6 Mio. €; der Bau der Seilbahnstrecke zwischen Dernau und Kalenborn würde rd. 16,2 Mio. € kosten. Hierbei sind die Kosten für die Herstellung des Planungsrechts (Kosten Planfeststellungsverfahrens inkl. diverser Fachgutachten) sowie für die Erstellung einer Kosten/Nutzen-Analyse nicht eingerechnet.

Bei zeitnaher Entscheidung könnten nach Angaben der Herstellerfirma die Seilbahnen im Jahr 2024 betriebsbereit errichtet sein.

Mit den Vertretern der beiden Firmen wurde im Termin auch eine Seilbahnoption für den im Jahr 1983 stillgelegten Streckenabschnitt der Ahrtalbahn zwischen Ahrbrück und Adenau besprochen. Die Vertreter beider Firmen kamen zu der einhelligen Auffassung, dass insbesondere aufgrund der im Wesentlichen geradlinig verlaufenden Bundesstraße 257 eine Seilbahn gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV (Busse) hinsichtlich der Fahrdauer nicht konkurrenzfähig sei.

Bewertung der Verwaltung:

¹ In einem Telefonat mit der für die Genehmigung von Seilbahnen zuständigen Stelle des Landesbetriebs Mobilität wurde ebenfalls auf die Problematik hinsichtlich der Akzeptanz von Seilbahnen durch Anwohner (Nachbarschutz) hingewiesen.

Die Auswertung des seitens des Seilbahnherstellers eingereichten Vorschlags hat ergeben, dass der Bau und Betrieb einer Seilbahn keinen Ersatz für die Ahrtalbahn zur Personenbeförderung im Rahmen des ÖPNV darstellen kann. Bei den eingereichten Seilbahnoptionen bleiben mit *Ahrweiler (Markt)*, *Walporzheim*, *Rech*, *Mayschoß*, *Altenahr*, *Kreuzberg* und *Ahrbrück* sieben von acht Bahnhöfen bzw. Haltepunkten unberücksichtigt, die von der Ahrtalbahn angedient werden. Aus dem Umstand, dass der Seilbahnhersteller keine Seilbahnoption für den Streckenabschnitt zwischen Dernau und Ahrbrück vorgelegt hat, lässt sich zudem schlussfolgern, dass dort der Bau und Betrieb einer Seilbahn aufgrund der topographischen und geographischen Gegebenheiten in keinem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis steht bzw. auch dort die Seilbahn gegenüber der Ahrtalbahn keine Vorteile hat.

Hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit ist eine Seilbahn durch das Ahrtal nicht mit der Ahrtalbahn konkurrenzfähig. So betrug die fahrplanmäßige Reisedauer der Ahrtalbahn von Ahrweiler (Bhf.) nach Dernau vor der Flutkatastrophe 8 - 9 Minuten, wobei in diesem Zeitraum sowohl der Haltepunkt *Ahrweiler (Markt)* als auch der Bahnhof *Walporzheim* von der Ahrtalbahn angedient wurden. Zur Verdeutlichung wird auf den bis zur Flutkatastrophe geltenden Fahrplan der Ahrtalbahn verwiesen (**Anlage 3**). Die geplante Elektrifizierung der Ahrtalbahn ermöglicht zudem schnellere Zugverbindungen von Remagen bis Ahrbrück als dieselbetriebene Triebwagen.

Auch dürfte der Zeitraum für die Realisierung der Seilbahn keinen zeitlichen Vorteil gegenüber dem Wiederaufbau der Ahrtalbahn bringen. Nach Angaben der Vertreter der DB Netz AG wird mit dem Abschluss der Wiederaufbauarbeiten für die Ahrtalbahn bis Ende 2025 gerechnet. Demgegenüber lassen die Herstellerangaben (Realisierung bis 2024 bei zeitnaher Entscheidung) unberücksichtigt, dass für den Bau einer Seilbahn planungsrechtliche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, da für die Seilbahnstrecken noch kein Planungsrecht besteht. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, ob die Maßnahme im Einklang mit den öffentlich-rechtlichen Belangen steht. Hinzu kommt die Größe des Plangebiets (Bad Neuenahr-Ahrweiler bis Ahrbrück), das sich über rd. 16 km Länge erstreckt. Der aufgrund der Gebietsgröße erhöhte Prüfungsaufwand lässt ein sich über mehrere Jahre erstreckendes planungsrechtliches Verfahren erwarten. Nicht berücksichtigt sind auch etwaige Einwendungen von privaten Betroffenen oder Umweltverbänden gegen das Vorhaben. Schließlich müssen ggf. eigentumsrechtliche Fragen geklärt werden, sollte die Seilbahnstrecke nicht ausschließlich über öffentliches Eigentum geführt werden können, wovon auszugehen ist.

Demgegenüber kann die Infrastruktur der Ahrtalbahn auf vorhandener Strecke wieder aufgebaut werden. Planfeststellerische Maßnahmen sind für den Wiederaufbau der Ahrtalbahn nicht erforderlich. Dass beim Wiederaufbau der Ahrtalbahn auf eine hochwasserresiliente Bauausführung geachtet wird, wurde von den Vertretern der DB Netze AG betont.

Die Seilbahnoption Dernau-Kalenborn liegt außerhalb der jetzigen bzw. bisherigen Bahnstrecke. Als ergänzendes Verkehrsmittel des ÖPNV erscheint der Nutzen dieser Seilbahnstrecke eher begrenzt. Für Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendler

dürfte diese Verbindung ebenfalls keinen Vorteil bieten, zumal die Grundschülerinnen und Grundschüler aus dem Raum Kalenborn nicht in Dernau beschult werden. Für Touristen aus dem Köln/Bonner-Raum dürfte die Anreise nach Dernau über die Schiene (linksrheinische Bahnlinie und einer geplanten elektrifizierten Ahrtalbahn) die klimafreundlichere Variante darstellen, als eine Anreise mit PKW oder Bus nach Kalenborn. Dort müsste ggf. im Bereich der Haltestation der Seilbahn auch noch eine Infrastruktur für parkende Kfz. geschaffen werden.

Fazit:

Der Bau einer Seilbahn stellt keine gleichwertige Alternative zum Wiederaufbau der Ahrtalbahn dar. Die Ausarbeitungen der Seilbahnherstellerfirma lassen in dem Streckenabschnitt zwischen Walporzheim und Ahrbrück sieben von acht bestehenden Bahnhaltepunkte unberücksichtigt. Auch lässt sich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler sowie die Berufspendler der Mittelahr durch einen schienen- und straßengebundenen Personennahverkehr (Ahrtalbahn) effizienter bewerkstelligen als mit einer Seilbahn. Dies gilt insbesondere für Passagiere, die von Dernau nach Bad Neuenahr oder in weiter östlich gelegene Ortschaften fahren möchten. Diese müssten in Ahrweiler zunächst auf ein anderes Verkehrsmittel (Bus oder Bahn) umsteigen, während sie mit der Ahrtalbahn von Dernau bis Bonn ohne Umstieg fahren können.

Die Seilbahn ist für den Streckenabschnitt zwischen Ahrbrück und Adenau für den öffentlichen Personennahverkehr ebenfalls nicht sinnvoll, da sie in puncto Fahrtzeit gegenüber dem Busverkehr nicht konkurrenzfähig ist.

Daher wird seitens der Verwaltung von einer Seilbahn als Beförderungsmittel des ÖPNV für das Ahrtal abgeraten. Hiervon unberührt sind Überlegungen zum Bau und Betrieb einer Seilbahn für touristische Zwecke. Die Frage, ob und inwieweit die Seilbahn im Ahrtal hierfür in Frage kommen kann, sollte zunächst auf der Ebene der Städte und Verbands-/Gemeinden behandelt werden.

In Vertretung

Toenneßen

Anlagen zur Vorlage:

Anlage 1 - Übersichtskarte Seilbahnnetz *Mi Teleférico* La Paz/EI Alto (Bolivien)

Anlage 2 - Luftbildaufnahme Mittelahr mit Eintragung der Seilbahnoptionen

Anlage 3 - Auszug aus dem bis 14. Juli 2021 gültigen Fahrplan der Ahrtalbahn