

**Informationsvorlage an die Verbandsversammlung
(116. Sitzung am 29. Juni 2023)**

TOP 5: Seilbahn – Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Die VRN GmbH hat Anfang 2022 das Ingenieurbüro Spiekermann (Düsseldorf) in Kooperation mit dem Ingenieurbüro Seilbahnprofi Schweiger (Sonthofen) mit der Durchführung einer Potenzial- und Machbarkeitsstudie für Seilbahnsysteme im gesamten VRN-Raum beauftragt.

In einem ersten Schritt wurden 19 Relationen sowie einige „Sonderfälle“ ermittelt, bei denen ein Seilbahnangebot grundsätzlich vorstellbar wäre. Anhand einer qualitativen Bewertung wurden folgende Relationen ausgewählt, die in einem zweiten Verfahrensschritt eingehender geprüft wurden:

1. Ludwigshafen – Mannheim
2. Altrip – Mannheim
3. Heidelberg Neuenheimer Feld – S-Bahn-Station Heidelberg Pfaffengrund-Wieblingen – Patrick-Henry-Village
4. Bahnhof Wiesloch-Walldorf – HDM – SAP

Die Bewertung erfolgte nach einem einfachen System mit einschätzbaren Kriterien. Hierzu gehörten unter anderem

- die Länge der Seilbahnverbindung und Anzahl der Stationen als Kenngröße für die Kosten,
- die Führung der Seilbahnverbindung als Indiz für mögliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung,
- die Einbindungsmöglichkeiten in das bestehende ÖPNV-Netz sowie eine Nachfrageabschätzung mittels Verkehrsmodellrechnung für die Abschätzung des Nutzens.

Der beauftragte Gutachter kommt hierbei zu folgender zusammenfassender Bewertung:

1. Ludwigshafen – Mannheim

Auf Grund der derzeit nachweisbaren niedrigen Nachfragewirkungen und des sehr guten ÖPNV-Angebotes zwischen den beiden Städten ist eine Seilbahnverbindung als dauerhaftes Angebot nur eingeschränkt zu empfehlen.

Eine temporär nutzbare Seilbahn könnte vor dem Hintergrund zukünftiger Brückensanierungen jedoch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen. Hierzu wären weitergehende Untersuchungen erforderlich.

2. Altrip – Mannheim

Durch die Einrichtung einer Kleinkabinenpendelbahn könnte ein attraktiver ÖPNV-Lückenschluss zwischen der Gemeinde Altrip und dem zukünftigen Kompaktbahnhof

Mannheim-Neckarau geschaffen werden. Ein solches Angebot müsste jedoch die bestehende Kleinbuslinie über die Fähre ersetzen. Trotz eines relativ geringen Nachfrageniveaus erscheint die Förderfähigkeit eines solchen Projektes nicht ausgeschlossen.

Im Rahmen einer weitergehenden Untersuchung könnte die technische Machbarkeit konkret geprüft werden.

3. Heidelberg Neuenheimer Feld – S-Bahn-Station Heidelberg Pfaffengrund-Wieblingen – Patrick-Henry-Village

Eine Seilbahnverbindung im Stadtgebiet Heidelberg zur Anbindung des Neuenheimer Feldes an einen multimodalen Knoten am Bahnhof in Pfaffengrund-Wieblingen mit Verknüpfung zum SPNV, einer hochwertigen P&R-Anlage, dem ÖPNV und B&R hat die besten Realisierungschancen. Sie erzielt eine gute Nachfragewirkung und könnte eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Systems innerhalb der Stadt Heidelberg wäre vor allem für die Pendler zum Uni-Campus und den Universitätskliniken attraktiv. Trotz vsl. hoher Investitionskosten werden gute Chancen für die Förderfähigkeit eines solchen Projektes gesehen.

Weitergehende Untersuchungen werden bereits seitens der rnv GmbH durchgeführt.

4. Bahnhof Wiesloch-Walldorf – HDM – SAP

Unter Annahme einer Erholung der Fahrgastnachfrage auf ein mit der Zeit vor der Pandemie vergleichbares Niveau könnte eine Einseilumlaufbahn eine attraktive Verbindung für große Nachfrageströme und damit eine Alternative zum heutigen sehr umfangreichen Busverkehr innerhalb des Gewerbegebietes darstellen. Die Förderfähigkeit eines solchen Projektes erscheint nicht ausgeschlossen.

Auf Grund der aktuellen Untersuchungen zur Verlängerung der Straßenbahn über Leimen nach Wiesloch-Walldorf und der aktuell noch starken Nach-Pandemie-Auswirkungen in der Arbeitswelt sollte eine vertiefte Untersuchung derzeit zurückgestellt werden.