



## öffentliche Sitzungsvorlage

Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 27.10.2020

---

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr  
Verantwortlich: Stefan Sommerfeld, Verkehrsmanager - Amt 66  
Vorlagennummer: 2020/66/442

### TOP 1

## Stadtseilbahn Kempten: Bericht zum aktuellen Stand der Nutzen-Kosten-Analyse

### Sachverhalt:

In dem Zwischenbericht der vorliegenden Untersuchung kann der Umsetzung einer urbanen Seilbahn in Kempten (Allgäu) unter der Maßgabe des zugrunde gelegten Ohnefalls (derzeitiges Fahrplankonzeptes für den des Stadt- und Regionalbusverkehr) keine volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit nachgewiesen werden. Der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator liegt derzeit bei -0,03. Es fehlen in der Untersuchung jedoch noch weitere Themen hinsichtlich ÖPNV-Anpassung und ÖPNV Angebotskonzeption in der Betrachtung mit und ohne Seilbahn, damit eine abschließende Beurteilung und Entscheidung über das weitere Vorgehen erfolgen kann. Diese müssen in den Abschlussbericht einfließen. Das Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr ist in die Begutachtung involviert und unterstützt das Projekt hinsichtlich Förderung und Vorgehensweise.

### **Folgende Aspekte führen maßgeblich zu der aktuellen Bewertung aus dem Zwischenbericht:**

#### Entwicklung der Reisezeiten:

Das durchgehend dicht getaktete Fahrtenangebot der Seilbahn führt bei Direktfahrten auf der geplanten Trasse im Normalfall zu Reisezeiteinsparungen, da die Startwartezeit, das Warten auf eine Gondel der Seilbahn, reduziert wird. Für andere Fahrgäste, auf deren Reisekette die Seilbahn nur ein Teilelement darstellt, fällt die Reisezeitbilanz dagegen oftmals auch negativ aus. Dies liegt zum einen daran, dass sich die Fahrzeiten der Busse und der Seilbahn ähneln – und somit die reine Fahrzeit im Verkehrsmittel die Reisezeitverluste durch Umsteigevorgänge von und zur Seilbahn nicht kompensieren können.

Zum anderen stellen sich insbesondere Umsteigevorgänge von der Seilbahn auf den Bus kritisch dar, da aufgrund der kontinuierlichen Beförderungsleistung der Seilbahn keine „Punktanschlüsse“ geschaffen werden können. Insgesamt werden im untersuchten Betriebskonzept der Seilbahn mit den Anpassungen im Busnetz bedeutend weniger Direktverbindungen im ÖPNV der Stadt Kempten (Allgäu) angeboten.

#### Wirtschaftliche Aspekte:

Aus volkswirtschaftlicher Sicht lässt sich zusammenfassen, dass die Einsparungen durch die Reduktion der Busleistung im Stadtbus- und Regionalbusverkehr nicht die Kosten zur Implementierung und Betrieb des urbanen Seilbahnsystems kompensieren können. So

führt die Brechung bzw. Einkürzung der meisten Buslinien nicht dazu, dass komplette Fahrzeugumläufe in Größenordnungen durch die Seilbahn ersetzt werden können.

Dies betrifft u. a. auch die CO<sub>2</sub>-Emissions- bzw. Schadstoffkosten. So entstehen zwar durch den Betrieb der Seilbahn keine nennenswerten lokalen Emissionen. In der Summe erzeugt ein durchgehend verkehrendes Seilbahnsystem jedoch höhere CO<sub>2</sub>-Emissions- und Schadstoffkosten als der Busbetrieb im Ohnefall.

### **Sensitivitätsbetrachtungen**

Im Ergebnis der durchgeführten Sensitivitätsbetrachtungen konnte festgestellt werden, dass eine Vielzahl an Rahmenbedingungen und Entwicklungen eine gewisse Variabilität des NKI bewirken. So hat insbesondere eine unterstellte verstärkte Nutzung des ÖPNV auf den Verkehrsrelationen hinein in den Landkreis Oberallgäu (oder andere benachbarte Landkreise) starke Auswirkungen auf die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der urbanen Seilbahn in Kempten (Allgäu).

Ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,0 ist bspw. erreichbar, wenn ca. 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag bspw. auf der Relation Immenstadt–Kempten (Innenstadt) durch eine Fahrt im ÖPNV (Regionalbahn + Seilbahn) ersetzt würden.

Eine weitere sehr dynamische Einflussgröße ist die zusätzliche Nutzung der Seilbahn durch Touristen.

### **Weiteres Vorgehen**

Voraussetzung der Untersuchung war die Absicht mit einer vereinfachten Betrachtung zu einem kostengünstigeren und zeitnahen Ergebnis zu kommen. Zu diesem Zweck wurden einige grundlegende Eingangsgrößen vereinfacht. Dieses Vorgehen hat sich als nicht zielführend erwiesen, denn für eine realistische Betrachtung muss die Stadtseilbahn in einem größeren Kontext betrachtet werden.

Zum einen wurde anstatt den vorgeschlagenen zwei Seilbahnen (Hin- und Rückseilbahn zwischen Hauptbahnhof und Allgäu-halle) und der Ringbahn (Allgäu-halle – ZUM – Rottachparkplatz – APC – Burghalde) eine Hauptachse (Hauptbahnhof – Forum – ZUM – Rottachparkplatz – Berliner Platz) untersucht. Die vorliegende Untersuchung hat aber gezeigt, dass eine Seilbahn erst bei der Überquerung der Iller ihre Stärken voll ausspielen kann.

Zum anderen wurde bei der Ohne- und Mitfallbetrachtung immer das derzeitiges Fahrplankonzept des Stadt- und Regionalbusverkehrs hinterlegt. In der Zukunft soll aber das Bussystem mit angepassten Linienvorläufen, dichteren Takten und neuen Umsteigemöglichkeiten deutlich verbessert sein. Ein solches verbessertes ÖPNV-Angebotskonzept muss daher auch Grundlage einer Mit- und Ohnefall-Betrachtung werden.

Aus diesen Gründen soll die Stadtseilbahn mit dem Ziel, das bestmögliche ÖPNV-Angebot auf Basis einer Stadteilbahn zu entwickeln, weiter untersucht werden. Auch diese weiterführende Untersuchung wird durch das Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr im Rahmen der bisherigen Förderung unterstützt.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

### **Anlagen:**

Präsentation „Stadtseilbahn-Kempten - Meilensteine“

Präsentation von Fa. VCDB – „Bewertung Stadtseilbahn Kempten“