

18. Wahlperiode

## **Antrag**

der Fraktion der FDP

### **Mit urbanen Seilbahnen unkompliziert Lücken schließen und attraktive neue Verbindungen schaffen**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Urbane Seilbahnen sind eine attraktive Ergänzung des bisherigen ÖPNV und eignen sich gut, Stadtteile zu erschließen, die sich nicht so leicht über die Straße oder die Schiene an die Hauptverkehrsströme anbinden lassen. Auch lassen sich so gute Querverbindungen zwischen bereits bestehenden Angeboten schaffen.

Urbane Seilbahnen eignen sich besonders für Verbindungen mit begrenztem Passagieraufkommen über relativ kurze Strecken. Solche Lücken im Berliner ÖPNV-Netz gibt es nach wie vor; diese gilt es auch mit neuen Ansätzen zu schließen.

Der Senat wird deshalb aufgefordert, konkrete Verbindungen per urbaner Seilbahn zu prüfen und zu bewerten. Dabei sind u.a. folgende Verbindungen zu betrachten:

- S-Bahnhof Tempelhof – Columbia-Damm über das Tempelhofer Feld
- Hansaplatz – Potsdamer Platz über den Großen Tiergarten
- Urban Tech Republic – Kurt-Schumacher-Platz
- Tegelort – Rathaus Spandau
- Rathaus Spandau – Kladow

Bei der Prüfung und Bewertung ist jeweils zu beachten, dass die Verbindungen barrierefrei zu gestalten sind und eine Einbindung in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sicherzustellen ist.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 1. Mai 2021 zu berichten.

### ***Begründung***

Urbane Seilbahnen sind eine innovative Lösung, um in der Großstadt neue Verbindungen zu schaffen. Da der Bau bodengebundener oder unterirdischer Verkehrsinfrastruktur über große Erhebungen, Gewässer und Grünflächen sehr bauintensiv oder mit größeren Umwelteingriffen verbunden ist, bietet sich an solchen Stellen der Betrieb einer urbanen Seilbahn an. Ebenso ist eine urbane Seilbahn eine attraktive Option, wenn die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur am Boden überlastet ist und die Platzpotenziale erschöpft sind.

Solche Seilbahnen sind verhältnismäßig unkompliziert mit vorgefertigten Elementen zu bauen: die wenigen Stützen, die benötigt werden, können schnell, einfach und ohne größere Umwelteingriffe aufgebaut werden. Ein Beispiel hierfür ist die erste und bisher einzige Berliner Seilbahn am Kienberg, die in lediglich zehn Monaten fertiggestellt worden ist.

Eine urbane Seilbahn fährt geräuscharm und ist somit für Anwohner wie auch für die Umwelt ein besonders verträgliches Verkehrsmittel. Ebenso hervorzuheben ist die herausragende Energieeffizienz, die urbane Seilbahnen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln überhaupt macht – erst recht, wenn sie mit erneuerbaren Energien betrieben werden.

Der Bau und Betrieb von urbanen Seilbahnen sind grundsätzlich wesentlich kostengünstiger als bei U-Bahnen und Straßenbahnen und die neu geschaffene Infrastruktur amortisiert sich in der Regel schnell, wie verschiedene Beispiele aus lateinamerikanischen Städten zeigen. Dazu beitragen kann auch ein intelligentes automatisiertes Betriebssystem, das Leerfahrten minimiert, indem es die Kabinen in den Stationen zurückhält und erst *on demand* losfahren lässt, wodurch das Angebot auch zu nachfragearmen Zeiten in seiner vollen Qualität verfügbar ist.

Weiter funktioniert eine Seilbahnlinie unabhängig von anderen Verkehrsströmen auf dem Boden. Sie wird nicht von roten Ampeln oder Stau ausgebremst und Zusammenstöße kann es auch nicht geben. Dies macht die urbane Seilbahn zu einem sehr verlässlichen und einem besonders sicheren Verkehrsmittel.

Viele Städte in Europa und Lateinamerika wie London, Barcelona, Köln, Mexiko City und La Paz kennen urbane Seilbahnen bereits als Bestandteile ihrer städtischen ÖPNV-Netze. Die Seilbahnen haben sich teils zu Wahrzeichen und neuen Attraktionen der Städte entwickelt und sind nicht mehr wegzudenken. Wie das Beispiel der Seilbahn am Kienberg zeigt, lockt eine Seilbahn auch Touristen und neugierige Berlinerinnen und Berliner an, die die Stadt aus einer neuen Perspektive erleben wollen.

In Berlin können mit urbanen Seilbahnen wichtige Verbindungen über Gewässerflächen oder große Grünflächen hinweg realisiert werden, so z.B. nach Kladow oder Tegelort und über den Großen Tiergarten oder das Tempelhofer Feld.

Entsprechend der UN-Behindertenkonvention, Art. 3 III Satz 2 GG i. V. m. Art. 11 VvB ist bei der Konzeption und beim Bau der Anlagen sicherzustellen, dass die gesamte Beförderung barrierefrei erfolgen kann. Ebenso ist der Einbezug dieser Seilbahnen in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sicherzustellen.

Berlin, den 2. März 2021

Czaja, Schmidt, Förster, Fresdorf  
und die weiteren Mitglieder  
der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus von Berlin