

**Kleine Anfrage  
der Fraktion der CDU vom 11. März 2025  
und Mitteilung des Senats vom 22. April 2025**

**Perspektiven und Potenziale von Seilbahnen in Bremen**

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Der Senat Bovenschulte erweist der Mobilitätswende derzeit einen Bärendienst: Versprochene Angebotserweiterungen sind aufgrund einer desaströsen Haushaltspolitik nicht möglich. Der Bau einer direkten Straßenbahnverbindung in der Überseestadt stagniert seit Jahren. Unter der Führung von Andreas Bovenschulte leidet die Bevölkerung unter jahrelangen Verzögerungen bei der Bereitstellung zusätzlicher ÖPNV-Angebote. Vielmehr droht sogar immer wieder eine Verminderung des ÖPNV-Angebots aus haushaltsrechtlicher Fehlpriorisierung oder wurde aufgrund der desolaten Zustände der Bremer Weserbrücken bereits Realität.

Gleichzeitig verweigert sich der Senat Bovenschulte, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten zu berücksichtigen, und erklärt nur, warum etwas nicht geht, anstatt es ernsthaft in Erwägung zu ziehen – so zum Beispiel das Konzept der Seilbahn:

Seilbahnen bieten neben einer kurzen Bauzeit von lediglich 6 bis 12 Monaten den Vorteil niedrigerer Investitions- und Betriebskosten sowie einer hohen Energieeffizienz. Zudem ermöglichen sie eine rasche Einbindung in bestehende Verkehrsnetze, wodurch sie eine sofortige Entlastung des überlasteten Nahverkehrs und eine deutliche Verkürzung der Pendelwege versprechen.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

**1. Welche konkreten Standorte und Routenverläufe für den Betrieb von Seilbahnen wurden in Bremen bislang durch den Senat geprüft und ermittelt und wann erfolgten durch wen die durchgeführten Prüfungen?**

In 2019 / 2020 wurde im Auftrag des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen eine Vorstudie als (mögliche) vorbereitende Leistung zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie „Urbane Seilschwebbahn Überseestadt“ als Teil des ÖPNV-Systems der Hansestadt Bremen erstellt (Abschluss Vorstudie 02/2020). Die Vorstudie wurde durch ein Planungsbüro mit wissenschaftlicher Beratung und Unterstützung durch die Hochschule Bremen erstellt.

Der untersuchte Routenverlauf, d.h. der Korridor der Haupttrasse liegt zwischen dem Straßenbahndepot in Gröpelingen, der Waterfront, dem Quartier Hafenkante und der Haltestelle der Straßenbahn in Höhe Kopf Europahafen im Quartier Hansator der Überseestadt. Als Station waren hier die Standorte Straßenbahndepot, Waterfront, Waller Sand, Überseepark, Speicher XI und Europahafen vorgesehen.

Mögliche Trassenvarianten oder -alternativen und Erweiterungsoptionen beziehen sich z.B. auf den Anschluss von Woltmershausen, des Bahnhofes Neustadt und Rablinghausen.

**2. Welche Ergebnisse und Erkenntnisse liegen aus diesen Standortanalysen vor, und wie fließen sie in zukünftige Planungen ein?**

Die unter Frage 1 skizzierte Vorstudie liefert Empfehlungen für die Themen und die inhaltliche Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie. Demnach sollte eine auf die Vorstudie folgende Machbarkeitsstudie neben der Grundlagenermittlung beispielsweise streckenabhängige Aspekte, Vor- und Nachteile der Varianten, eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie den empfohlenen Beteiligungsprozess umfassen.

Die Vorteile einer Seilbahn können gemäß Vorstudie einerseits z.B. in der verkehrstechnischen Unabhängigkeit (durch die Führung über dem Straßenraum gibt es wenig Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden) und in der Schadstofffreiheit vor Ort (kein Bremsenabrieb, keine Abgasemissionen, elektrischer Antrieb) liegen, andererseits in einem möglichen geringen Flächenbedarf.

Die Nachteile können sich durch die Integration in den Stadtkörper, auf Schattenwurf, die Abhängigkeit von Witterungseinflüssen und die Beeinflussung des bisherigen Stadtbilds durch bis zu 90 m hohe Trag- und Stationsstützen beziehen.

Für die Haupttrasse (siehe auch Antwort zu Frage 1) wurden die Kosten grob auf eine Höhe von 101 Mio. € geschätzt. Mit Erweiterungsoptionen können Kosten in Höhe von bis zu 143 Mio. € entstehen (Preisstand 02/2020).

Die Kapazität der Seilbahn wurde im Systemvergleich mit Straßenbahn, Bus und Zug auf 2.000 bis 5.000 Personen pro Stunde pro Tag [P/h&d] beziffert bei einer Streckenlänge von ca. 4,5 km bis max. 8 km.

Aufgrund der Relation der geschätzten (sehr hohen) Investitionskosten, der eher unterdurchschnittlichen Beförderungsmenge, der Schwierigkeiten einer unmittelbaren Verknüpfung mit anderen ÖPNV-Verkehrsträgern (Umsteigepunkte), des eher geringen Einsatzbereiches (Routenverlauf, Trasse) und der schwierigen Integration in den Stadtkörper wurden keine weiteren Planungen vorgenommen. Die Machbarkeitsstudie wurde nicht erstellt.

**3. Unter welchen rechtlichen, technischen und genehmigungsrelevanten Voraussetzungen wäre es möglich, eine Seilbahn über die Weser als Bundeswasserstraße zu führen?**

Es muss ein Planfeststellungsverfahren nach § 75 Verwaltungsverfahrensgesetz durchgeführt werden. Weiterhin müssen die technischen Vorgaben der EU-Verordnung 2016/424 vom 9. März 2016 über Seilbahnen und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/9/EG und des Bremischen Seilbahngesetzes eingehalten werden und es muss ein Betriebsleiter für die Seilbahn benannt werden. Die Betriebsleitung muss eine Befähigung nachweisen.

**4. Welche Genehmigungsverfahren müssen hierfür durchlaufen werden und mit welchen zeitlichen Aspekten ist hierbei zu rechnen?**

Ein Planfeststellungsverfahren dauert mindestens ein Jahr. Der Zeitraum des Planfeststellungsverfahrens setzt sich zusammen aus einer Planauslegung, einem Anhörungsverfahren und der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses. Gegen den Planfeststellungsbeschluss besteht Klagemöglichkeit. Generell sind Genehmigungsverfahren für Seilbahnen komplex und es gibt bei einer Führung im städtischen Raum sehr viele mittelbar und unmittelbar Betroffene.

Zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist eine Genehmigungsplanung vorzulegen. Eine Genehmigungsplanung umfasst die vertiefte Planung nach einer Machbarkeitsstudie, Vorplanung, Entwurfsplanung und eine Nutzen-Kosten-Analyse zur Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Der gesamte Zeitraum ist vom Projektumfang und den zu beteiligenden Akteuren und Stakeholdern abhängig und kann grob mit einem Zeitraum von zwei bis vier Jahren angegeben werden.

**5. Welche aktuellen gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen bestehen in Bremen für den Bau von Seilbahnanlagen? Welche weiteren gesetzlichen Maßnahmen oder Anpassungen sind erforderlich, um den Bau und Betrieb von Seilbahnen in Bremen zu ermöglichen?**

Es gilt das Bremische Seilbahngesetz mit seinen Unternormen, z.B. den anerkannten Regeln der Technik sowie den DIN- bzw. EU-Normen. Die Einbindung einer Seilbahntrasse in Flächennutzungsplanung, Bebauungspläne und Nahverkehrsplan ist zu prüfen.

Für die Erstellung von Fachplanungen ist ein Vorhabenträger und Bauherr in der Fachverwaltung zu implementieren.

**6. Welche Chancen und Herausforderungen sieht der Senat hinsichtlich einer Übernahme des Betriebs von Seilbahnen durch die BSAG?**

Der Betrieb einer (neuen) Seilbahn durch die BSAG eröffnet eine Reihe von Chancen. Mit einer Seilbahn kann möglicherweise die Erweiterung des Verkehrsnetzes auf Relationen, die für eine klassischen ÖPNV-Lösung mit Bus oder Bahn nicht in Frage kommen oder die in der Planung sehr hohe Hürden oder Widerstände aufweisen, dennoch zum Erfolg gebracht werden.

Die reinen Betriebskosten von Seilbahnen sind abhängig von der Streckenlänge, Anzahl von Stationen, Anzahl von Kabinen (Personal für Betrieb und Instandhaltung, Energie). Das erforderliche Fachpersonal muss ausgebildet oder auf dem Arbeitsmarkt gesucht und gefunden werden (Personalplanung und Ressourcenaufbau).

Bei einem völlig neuen System fallen Personalaufwände (Planungsleistung, Betriebsvorbereitung, Betrieb, Wartung) an, weitgehend abgekoppelt vom sonstigen BSAG-Betrieb und somit mit zusätzliches Systemkosten verbunden.

Zur Einbindung in das ÖPNV-Netz durch die BSAG ist eine Integration in den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) des ZVBN mit der BSAG erforderlich.

**7. Unter welchen Bedingungen könnte die BSAG den Betrieb als integralen Bestandteil des bestehenden ÖPNV-Systems realisieren? Gibt es internationale oder nationale Best-Practice-Modelle, die hier als Vorbild dienen könnten?**

Die BSAG könnte den Betrieb einer oder mehrerer Seilbahnen als integralen ÖPNV-Bestandteil realisieren, wenn mehrere Bedingungen erfüllt sind. Die Seilbahnen müssen einen wirklichen Mehrwert liefern, sie müssen angebotsseitig, betrieblich und tariflich voll integriert sein, u.a. muss eine unkomplizierte Fahrradmitnahme möglich sein, das System muss von Anfang an vollständig barrierefrei sein. Das System muss sich langfristig als finanziell tragfähig erweisen. Wichtig für die Implementierung eines neuen Systems ist zudem eine politische und gesellschaftliche Akzeptanz.

Einige Städte im In- und Ausland haben in den vergangenen Jahren oder Jahrzehnten erfolgreich Seilbahnen in ihr ÖPNV-System integriert, wobei im folgenden nur Bahnen aufgeführt sind, die tatsächlich über städtisches bebauten Gelände führen:

- In Berlin verbindet seit 2017 eine 1,5 km lange Seilbahn den U-Bahnhof Kienberge mit den „Gärten der Welt“.
- In Dresden führt seit über 120 Jahren eine Schwebebahn vom Stadtteil Loschwitz nach Oberloschwitz. Es besteht eine vollständige ÖPNV-Integration.
- In manchen anderen deutschen Städten gibt es aktuell Seilbahnplanungen, die sich in unterschiedlichen Planungsphasen befinden: München (aktuell Machbarkeitsstudie), Bonn (Verbindung mehrerer Stadtteile sowie über den Rhein), Heidelberg (Verbindung des Uni-Geländes über den Neckar mit Anbindung mehrerer Stadtteile, aktuell Machbarkeitsstudie) oder Leipzig (Machbarkeitsstudie) und weitere.

- Medellín in Kolumbien betreibt fünf Seilbahnlinien und gilt als Vorreiter für urbane Seilbahnen in topographisch anspruchsvollen Lagen und hat damit einige abgelegene Stadtteile des stark zersiedelten Metropolgebiets erstmals an den ÖPNV angeschlossen.
- La Paz in Bolivien verfügt mit zehn Linien über das weltgrößte urbane Seilbahnnetz. Auch hier waren die bergige Topographie, die dichte Bebauung und der Mangel an alternativen ÖPNV-Angeboten Argumente für den Bau.
- In Portland in den USA verbindet die Portland Aerial Tram einen Stadtteil mit der Universität. Auch hier ist die Topographie ein wesentlicher Faktor.

**8. Welche aktuellen Förderprogramme und Finanzierungsinstrumente auf europäischer, Bundes- und Landesebene stehen für den Bau und Betrieb von Seilbahnanlagen zur Verfügung? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit Bremen diese Fördermittel in Anspruch nehmen kann?**

Ein relevantes Finanzierungsinstrument ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), mit dem die Bundesregierung größere ÖPNV-Projekte auf kommunaler Ebene unterstützt. Seit 2020 beinhaltet das GVFG als Fördertatbestand auch urbane Seilbahnen. Die Voraussetzung ist eine positive Nutzen-Kosten-Analyse sowie die Einbindung in den Nahverkehrsplan und Tarifverbund – rein touristische Seilbahnen sind nicht förderfähig. Der Zugang ist barrierefrei herzustellen. Außerdem beträgt die Mindestvorhabengröße 30 Millionen Euro. Hierbei sind die Kabinen ausgenommen, weil nur ortsfeste Infrastruktur (z.B. Stützen, Seile, Zuganlagen, Antriebe) förderfähig ist. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Der Betrieb ist nicht förderfähig. Auf Landesebene gibt es keine gesonderte Förderung für Seilbahnsysteme. Förderprogramme der Europäischen Union, die urbane Seilbahnen einschließen, sind aktuell nicht bekannt.

**9. Wie bewertet der Senat die folgenden vorgeschlagenen Streckenverläufe in Bezug auf ihre Integration in den bestehenden ÖPNV, prognostizierte Fahrgastzahlen, Entlastung des aktuellen Verkehrs, Reduktion von Reisewegen (in Kilometern und Zeit) sowie die zu erwartenden CO<sub>2</sub>-Einsparungen?**

- **Waterfront – Lankenauer Höft – Waller Sand**
- **Überseestadt – Woltmershausen**
- **Innenstadt – Neustadt**

Siehe Antwort zu Fragen 1 und insbesondere zu Frage 2.

Die Vorstudie macht keine Aussage zu prognostizierten Fahrgastzahlen. Die grundsätzliche Kapazität einer Seilbahn beläuft sich bei Umlaufseilbahnen auf 1.000 – 2.100 Personen/Stunde/Richtung (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr, 10/2022). Die Kapazität einer Seilbahn wird in Spannen angegeben, weil sie unter anderem von der Art der Umlaufseilbahn, der Seil-Geschwindigkeit, dem Kabinenabstand und der Kabinengröße abhängig ist.

Der lokale Schadstoffausstoß einer Seilbahn beträgt gemäß der Vorstudie 0,01 Gramm pro Personenkilometer (g/Pkm), was im Vergleich zum SPNV mit ca. 65 g/Pkm und zu Busverkehren mit ca. 75 g/Pkm sehr gering ist.

**10. Welche Sicherheitsstandards und -konzepte gelten für Seilbahnanlagen?**

Es gilt die Verordnung (EU) 2016/424. Sie regelt die Bereitstellung auf dem Markt und den freien Verkehr von Teilsystemen und Sicherheitsbauteilen für Seilbahnen. Sie enthält ferner Vorschriften für den Entwurf, den Bau und die Inbetriebnahme neuer Seilbahnen.

Des Weiteren sind die folgenden DIN- und EU-Normen bei Bau und Planung von Seilbahnen zu beachten sind die:

- DIN 1055-9
- DIN 18040-3
- DIN18040
- EN 12929-1
- EN 12929-2
- EN 12930
- EN 13107
- EN 13223
- EN 13243
- EN 13796-1
- EN 1908
- EN 1909
- FprEN 17064
- prEN 12927

**11. Welche bisherigen Wirtschaftlichkeitsanalysen liegen dem Senat zu den Investitions- und Betriebskosten von Seilbahnen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. Straßenbahn) vor?**

Siehe Antwort zu Frage 2. Die Vorstudie von 2020 führt keine weiteren Aussagen zur Wirtschaftlichkeit und zu Investitionskosten auf.

**12. Welche internationalen Beispiele und Best-Practice-Modelle aus anderen Städten oder Ländern können als Referenz für die Umsetzung von Seilbahnanlagen in Bremen dienen? Inwiefern sind diese Erfahrungen auf die spezifischen Gegebenheiten in Bremen übertragbar?**

Gemäß der Vorstudie von 2020 befinden sich in Deutschland bereits vereinzelt Seilbahnen als touristische Attraktionen im städtischen Raum (Berlin, Koblenz, Köln). 2020 beschäftigen sich einige Städte mit der Umsetzung einer Seilbahn als vollwertiges Element des jeweiligen ÖV-Systems (Wuppertal, München, Köln).

Topographische Hindernisse wie Berge, Täler oder Flüsse können durch Seilbahnen gut überwunden werden. Stationen mit Umstiegsmöglichkeit zum vorhandenen ÖPNV-Netz, Stützen und Seilbahntrassen müssen allerdings mit Ortsbezug geprüft und Potenziale mit Ortsbezug zum vorhandenen ÖPNV-Netz abgeschätzt werden.

**Beschlussempfehlung:**

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.