

## **Kleine Anfrage der Fraktion der CDU**

### **Perspektiven und Potenziale von Seilbahnen in Bremen**

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 sechs bis zwölf 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.

Wir fragen den Senat:

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?
2. Welche Ergebnisse und Erkenntnisse liegen aus diesen Standortanalysen vor, und wie fließen sie in zukünftige Planungen ein?
3. Unter welchen rechtlichen, technischen und genehmigungsrelevanten Voraussetzungen wäre es möglich, eine Seilbahn über die Weser als Bundeswasserstraße zu führen?

4. Welche Genehmigungsverfahren müssen hierfür durchlaufen werden, und mit welchen zeitlichen Aspekten ist hierbei zu rechnen?
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?
6. Welche Chancen und Herausforderungen sieht der Senat hinsichtlich einer Übernahme des Betriebs von Seilbahnen durch die Bremer Straßenbahn AG (BSAG)?
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?
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?
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?
  - a) Waterfront – Lankenauer Höft – Waller Sand
  - b) Überseestadt – Woltmershausen
  - c) Innenstadt – Neustadt
10. Welche Sicherheitsstandards und -konzepte gelten für Seilbahnanlagen?
11. Welche bisherigen Wirtschaftlichkeitsanalysen liegen dem Senat zu den Investitions- und Betriebskosten von Seilbahnen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (zum Beispiel Straßenbahn) vor?
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?

Michael Jonitz, Frank Imhoff und Fraktion der CDU