Mitteilung des Senats vom 22. April 2025

Perspektiven und Potenziale von Seilbahnen in Bremen

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/483 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage 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 Seilschwebebahn Überseestadt“ als Teil des ÖPNV-Systems der Hansestadt Bremen erstellt (Abschluss Vorstudie Februar 2020). Die Vorstudie wurde durch ein Planungsbüro mit wissenschaftlicher Beratung und Unterstützung durch die Hochschule Bremen erstellt.

Der untersuchte Routenverlauf, das heißt 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 zum Beispiel 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 zum Beispiel 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 Millionen Euro geschätzt. Mit Erweiterungsoptionen können Kosten in Höhe von bis zu 143 Millionen Euro entstehen (Preisstand Februar 2020).

Die Kapazität der Seilbahn wurde im Systemvergleich mit Straßenbahn, Bus und Zug auf 2 000 bis 5 000 Personen pro Stunde pro Tag beziffert bei einer Streckenlänge von circa 4,5 km bis maximal 8,0 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 eine Betriebsleiter:in 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, zum Beispiel den anerkannten Regeln der Technik sowie den DIN- beziehungsweise 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 Bremer Straßenbahn AG?

Der Betrieb einer (neuen) Seilbahn durch die Bremer Straßenbahn AG 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 Betrieb der Bremer Straßenbahn AG und somit mit zusätzliches Systemkosten verbunden.

Zur Einbindung in das ÖPNV-Netz durch die Bremer Straßenbahn AG ist eine Integration in den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen mit der Bremer Straßenbahn AG erforderlich.

7. Unter welchen Bedingungen könnte die Bremer Straßenbahn AG 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 Bremer Straßenbahn AG 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, unter anderem 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 Öffentlichen Personennahverkehr 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, mit dem die Bundesregierung größere ÖPNV-Projekte auf kommunaler Ebene unterstützt. Seit 2020 beinhaltet das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 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 (zum Beispiel Stützen, Seile, Zugangsanlagen, 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 Öffentlichen Personennahverkehr, prognostizierte Fahrgastzahlen, Entlastung des aktuellen Verkehrs, Reduktion von Reisewegen (in Kilometern und Zeit) sowie die zu erwartenden CO₂-Einsparungen?
- Waterfront – Lankenauer Höft – Waller Sand
 - Überseestadt – Woltmershausen
 - Innenstadt – Neustadt

Siehe auch Antwort zu Frage 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 bis 2 100

Personen/Stunde/Richtung (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr, Oktober 2022). Die Kapazität einer Seilbahn wird in Spannen angegeben, weil sie unter anderem von der Art der Umlaufseilbahn, der Seilgeschwindigkeit, 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 Schienenpersonennahverkehr mit circa 65 g/Pkm und zu Busverkehren mit circa 75 g/Pkm sehr gering ist.

10. Welche Sicherheitsstandards und -konzepte gelten für Seilbahnanlagen?

Es gilt die EU-Verordnung 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:

- 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 (zum Beispiel 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 öffentlichen Verkehrssystems (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.