

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victoria Broßart, Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Denise Loop, Tarek Al-Wazir, Julian Joswig, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Seilbahnen in Bergregionen als Teil des ÖPNV

Im August 2025 veröffentlichte die Bundesregierung einen Handlungsleitfaden für Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verbünde für Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr. Auch wenn Seilbahnen darin als „innovative“ Ergänzung des städtischen ÖPNV dargestellt werden sollen, werden in dem Leitfaden beiläufig auch die Herausforderung für den Bau städtischer Seilbahnen erwähnt: dicht besiedelte städtische Gebiete, Querung von privaten Grundstücken und damit einhergehend das Eigentumsrecht, Lärm, Schattenwurf, Privatsphäre von Anwohner*innen sowie städtebauliche Ästhetik (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/leitfaden-urbane-seilbahnen-im-oeffentlichen-nahverkehr.pdf?__blob=publicationFile).

Vor dem Hintergrund, dass in dem Leitfaden Beispiele von Seilbahnprojekten aufgeführt werden, die topographisch anspruchsvolle Hindernisse überwinden, wie zum Beispiel in La Paz, Bolivien, und zudem ein Vergleich hinsichtlich der Kapazitäten verschiedener ÖPNV-Systeme angestellt wird, der zu Gunsten von schienengebundenen Bahnsystemen ausfällt, stellt sich die Frage nach dem Sinn von Seilbahnprojekten in städtischen Räumen gegenüber anderen ÖPNV-Angeboten.

Während städtische Seilbahnprojekte in Deutschland aus oben erwähnten Gründen bislang nicht über die Planungsphasen hinaus kamen, dienen fast alle betriebenen Seilbahnen in Deutschland dazu, Hindernisse und vor allem große Höhendifferenzen zu überwinden (https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Seilbahnen_in_Deutschland). Diese sind allerdings nicht in den ÖPNV eingebunden und können somit nicht mit Tickets des regionalen Verkehrsverbunds oder dem Deutschlandticket genutzt werden. Sie werden als rein touristische Seilbahnen betrachtet.

Der Mehrwert von Seilbahnen entsteht klar bei der Erschließung topographisch schwierigen Regionen. Mit Blick auf das schlechte ÖPNV-Angebot in den Mittelgebirgen und dem Alpenvorland und den Herausforderungen, die insbesondere der Schienenpersonennahverkehr in solchen Regionen hat, könnten Seilbahnen als Ergänzung des ÖPNV zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Attraktivität der Regionen beitragen. So können nicht nur Dörfer an den ÖPNV angeschlossen werden, die bisher außer dem Schulbus keinen öffentlichen Verkehr haben, sondern auch Tourist*innen klimafreundlich ohne Auto mit Bahn und Seilbahn anreisen. Das erleichtert den Anwohner*innen den Weg zur Arbeit oder zur Schule, entlastet die Dörfer vom Verkehr und ermöglicht auch den Rad- und Wandertourismus auszubauen. Wichtig dabei wäre es, die Seilbahnen in das ÖPNV-Netz tariflich einzubinden sowie diese mit beste-

henden ÖPNV-Angeboten zu verknüpfen. So könnte der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln reibungsloser erfolgen, da kein neues Ticket gekauft werden müsste. Kurze und barrierefreie Umsteigewege sowie abgestimmte Anschlüsse würden die Nutzung zudem erleichtern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über welche Förderinstrumente und Programme des Bundes, z. B. im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), der Klimaschutzförderung im Verkehr oder der Tourismusförderung, werden Seilbahnprojekte aktuell gefördert (Bitte nach Ort und Fördertopf sowie -volumen aufschlüsseln)?
2. Welche Haushaltsmittel sind im Bundeshaushalt 2026 für die Förderung von Seilbahnen vorgesehen (Bitte nach Titeln und Einzelplänen aufschlüsseln)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung den Beitrag von Seilbahnen für den Tourismus insgesamt und insbesondere zur Verbesserung der Mobilität in touristischen Regionen?
4. Sind der Bundesregierung Beispiele aus touristischen Destinationen bekannt, in denen Seilbahnen heute stärker als Bestandteil eines ganzjährigen touristischen Angebots genutzt werden (z. B. durch verlängerte Nutzungszeiten) und wie bewertet sie diese Entwicklung?
5. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung für die kommenden Haushaltsjahre, um Seilbahnen in topografisch schwierigen Regionen als Bestandteil des ÖPNV zu fördern?
6. Wie bewertet die Bundesregierung den Einfluss von Seilbahnen als Teil des ÖPNV mit Blick auf die Reduktion des Individualverkehrs und des Klimaschutzes in bergigen Regionen?
7. Welche Forschungsvorhaben zu Seilbahnen werden vom Bund derzeit gefördert und welchen Fokus haben diese Forschungsvorhaben?
8. Welche rechtlichen oder technischen Hürden sieht die Bundesregierung aktuell bei der Planung und Genehmigung von Seilbahnen in Deutschland in Bergregionen mit schwieriger topografischer Lage?
9. Plant die Bundesregierung rechtliche Grundlagen zu schaffen, um Seilbahnen über Gebäude und private Grundstücke führen zu lassen?
10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Seilbahnen stärker mit anderen Verkehrsmitteln wie z. B. Bus, Bahn oder Fahrrad zu verknüpfen, um insbesondere in bergigen Regionen umweltfreundliche Mobilität zu stärken?
11. Sind der Bundesregierung Seilbahn-Projekte/Vorhaben aus den Ländern/Kommunen aus bergigen Regionen bekannt und wenn ja, welche (Bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
12. Wie schätzt die Bundesregierung Projekte ein, in bergigen Regionen Seilbahnen als Teil des ÖPNV auszubauen?

Berlin, den 13. Februar 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion