

Stuttgarter WOCHENBLATT

STUTTGART SEILBAHN IM SCHWEBEZUSTAND

Eva Herschmann, 06.02.2021 00:00 Uhr



Hagen von Ortloff kennt sich nicht nur mit „Eisenbahnromantik“ aus, sondern auch mit Seilbahnen, die allerdings nur mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll seien. Foto: Eva Herschmann

Pilottrasse von Vaihingen nach Möhringen soll vertieft untersucht werden – Bei der Bürgerinitiative „Rettet das Rosental“ kommt die Idee nicht gut an.

Luftseilbahnen könnten in Stuttgart Verkehrsprobleme lösen, zu diesem Ergebnis kommt eine von der Stadt beauftragte Machbarkeitsstudie. Der Gemeinderat hat nun Geld für eine vertiefte Untersuchung der Gondeltrasse auf den Fildern freigegeben. Ende des Jahres soll eine Kosten-NutzenAnalyse vorliegen. Doch es regt sich Widerstand gegen die Strecke von Vaihingen nach Möhringen, die laut dem verantwortlichen Ingenieurbüro „als Ergänzung für den öffentlichen Nahverkehr“ das größte Potenzial für eine Realisierung hat. Die Idee einer Seilbahn für Stuttgart ist nicht neu. Seit Jahren taucht der Vorschlag im Bürgerhaushalt auf – als öffentliches Verkehrsmittel, aber auch als Touristenattraktion. Das Ansinnen sei umweltfreundlich und nachvollziehbar,

sagt Hagen von Ortloff, Moderator der Fernsehsendung „Eisenbahnromantik“. „Eine Seilbahn macht aber nur Sinn, wenn sie mit Stadtbahnen, S-Bahnen und Bussen verknüpft ist“, erklärt der Fachmann für Schienenverkehr und andere öffentliche Transportmittel.

Wunderdinge dürfe man allerdings kaum erwarten, wobei die Effektivität auch von der Größe der Kabinen abhängе. Zur Bundesgartenschau in Mannheim 1975 verkehrte eine Einschienenbahn mit hängenden Fahrzeugen zwischen dem Ausstellungsgelände am südlichen und nördlichen Neckarufer. „Der Aerobus war eine revolutionäre Idee, die leider verschüttgegangen ist“, sagt von Ortloff. Die empfohlene Seilbahntrasse, die nun detailliert untersucht wird, ist rund 3,5 Kilometer lang und verläuft vom VAI-Campus über den Vaihinger Bahnhof bis zur östlichen Grenze des Synergieparks VaihingenMöhringen. 80 000 Euro hat der Technikausschuss des Stuttgarter Gemeinderats dafür bewilligt. Wenn die Kosten-Nutzen-Rechnung auf dem Tisch liegt, soll über die Pilotstrecke entschieden werden. Inhalt der Studie ist zudem eine Ausweitung des Gondelverkehrs zwischen dem geplanten Wohngebiet Eiermann-Campus und dem Gewerbegebiet Synergiepark Vaihingen bis zu einer möglichen Park and-ride-Station im Bereich der Anschlussstelle Möhringen/Nord-Süd-Straße der Autobahn A 8. Die neue Seilbahn kommt indes nicht bei allen gut an. Die Bürgerinitiative „Rettet das Rosental“ will das Landschaftsschutz- und Naherholungsgebiet im Herzen Vaihingens vor der Seilbahntrasse retten.

Die Aktivisten kritisieren, dass der Schutz von Natur und Artenvielfalt in der Machbarkeitsstudie außer Acht gelassen wurde, und fordern eine frühzeitige Bürgerbeteiligung. Auch verkehrsplanerisch und ökonomisch stellen sie die Pilottrasse infrage. „Wir würden uns wünschen, dass alle zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel gleichrangig und parallel untersucht werden. Im Moment sieht es so aus, als wollte man durch eine aufwendige und teure Machbarkeitsstudie zur Seilbahntrasse planerische Fakten schaffen“, sagt Eva Klingenstein von „Rettet das Rosental“.

Rund um Seil- und Sesselschwebbahn

Seilbahnen sind nichts Neues in Stuttgart. Es gibt die Standseilbahn, auch Erbschleicher-Express genannt, die seit 1929 fast 90 Höhenmeter von Heschlach hinauf zum Waldfriedhof überwindet. Zur Bundesgartenschau 1950 auf dem Killesberg gab es eine Sesselschwebbahn, die an die 700 Meter lang vom ehemaligen Haupteingang über das Tal der Rosen bis ans Freibad verlief und noch jahrzehntelang die Besucher erfreute. Im Wartberg wurde zur Internationalen Gartenschau 1993, der Iga, eine Panoramabahn aufgestellt.