



Leonberg & Umgebung



Donnerstag, 19. Dezember 2019

Seilbahn-Aus

Anderthalb Jahre wurde über sie gestritten, oft wurden auch Witze gemacht: Nun haben Fachleute die Frage nach den Chancen für eine urbane Seilbahn in Leonberg mit einem klaren Nein beantwortet. Doch die Verkehrsdebatte geht weiter.



Seilbahnen sind in den Bergen ein gutes Verkehrsmittel, in den Städten eher nicht.

Foto: dpa/Karl-Josef Hildenbrand

Das war's: Seilbahn schwebt in weite Ferne

Verkehrspolitik Experten raten von einer oberirdischen Gondelverbindung in Leonberg dringend ab. Die sei viel zu teuer und für eine Stadt ungeeignet. Nun soll an einer veränderten Führung der Buslinien gearbeitet werden. *Von Thomas K. Slotwinski*

Zu langsam, zu umständlich, zu teuer: Das Thema Seilbahn hat sich für Leonberg erledigt. Das ist das Ergebnis einer Studie, die jetzt von drei Experten im Gemeinderat vorgestellt wurde. Damit endet eine hitzige Debatte, die der Oberbürgermeister vor anderthalb Jahren in Gang gebracht hatte. Im Juli 2018 hatte Martin Georg Cohn im Gespräch mit unserer Zeitung erstmals öffentlich von oberirdischen Gondeln als Lösung für die innerstädtischen Verkehrsprobleme gesprochen und auf andere Städte weltweit verwiesen, in denen Seilbahnen wichtige Verkehrselemente sind.

Es gibt viele Ko-Kriterien

Nach langem Hin und Her verständigte sich der Gemeinderat vor einem Jahr mehrheitlich auf eine Machbarkeitsstudie, anhand derer die Realisierungschancen überprüft werden sollten. Die Rathauspitze erhoffte sich zudem Hinweise auf die künftige Ausgestaltung einer kommunalen Verkehrspolitik jenseits der Seilbahn. Gegen eine Seilbahn spricht vor allem die Führung über und an Wohnhäusern vorbei. Fahrgäste könnten also in Privatwohnungen oder Gärten schauen. „Das funktioniert in Südamerika, wo der Lei-

densdruck durch den Verkehrskollaps viel größer ist als bei uns“, sagt der österreichische Seilbahn-Experte Christof Albrecht. In Europa sei das nicht durchsetzbar.

Auch seien die Gondeln mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern recht langsam. So würde eine Seilbahnfahrt von der Altstadt bis zum Bahnhof sechs Minuten dauern. Der Bus braucht nur drei Minuten.

In eine Gondel passen maximal zehn Menschen, erklärt Albrecht, der in Dornbirn ein Verkehrsplanungsbüro mit Schwerpunkt Seilbahn betreibt. Das sei nicht viel. Auch könnten die Passagiere Angst bekommen: „In einer Höhe von bis zu 40 Metern kann die Gondel schaukeln.“ Personalintensiv sei eine Seilbahn zudem: „An jeder Station braucht es zwei Mitarbeiter, die den Leuten beim Ein- und Aussteigen helfen“, weiß der österreichische Experte. „Da kommen leicht rund 60 Vollzeitkräfte zusammen.“ Albrechts Fazit: „Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist jenseits von Gut und Böse.“

Mit der Streckenführung hat sich der Stuttgarter Verkehrsplaner Peter Sautter beschäftigt. Die Seilbahn hätte den Bahnhof, das Leo-Center und die Altstadt mit-

einander verbunden und außerdem zu den Autobahnabfahrten Ost und West geführt. Direkt am Bahnhof wäre eine Station aus technischen Gründen nicht möglich; der Zustieg erfolgte am Wertstoffhof.

Ein bequemer Umstieg von der Schiene auf die Hochbahn wäre also nicht gegeben. Für einen Park & Ride-Verkehr an den Autobahnabfahrten über die Berliner Straße und die Brennerstraße müssten an den Endpunkten jeweils Parkhäuser gebaut werden, die Sautter mit je 700 000 Euro veranschlagt. Doch ob diese Linien außerhalb der Rushhour ausreichend genutzt würden, bezweifelt der Experte.

Die Busse aus den Umlandgemeinden wären mit einer Seilbahn nicht überflüssig: „Die Stadt hätte damit ein jährliches Defizit von 5,7 Millionen Euro.“

Fixierung auf Bahnhof ein Hindernis

Die jetzige Fixierung des Bussystems auf den Bahnhof ist für Sebastian Beck vom Projektentwickler Drees & Sommer ein zentraler Schwachpunkt. Solange es keine innerstädtische Busverbindung vom Haldegebiet bis Eltingen gebe, „können die Autos ungehindert ihre Qualitäten auspielen. Es ändert sich nichts.“

Trotz allem haben Seilbahnen auch

Vorzüge: „Die Investitionskosten sind gering, die Bauzeiten kurz“, so der Fachmann Albrecht aus Österreich. Die Stationen seien „sehr robust“, mithin kaum reparaturanfällig. Die Planung allerdings sei ähnlich lang wie die einer Straßenbahnlinie. Seilbahnen sind nur für längere Distanzen interessant, sagt der Verkehrsplaner Sautter. Eine Verbindung von der Innenstadt übers Glemstal bis Höfingen wäre so eine. Allerdings akzeptiert der Verkehrsverbund solch ein Projekt nicht, weil es als Konkurrenz zur S-Bahn gesehen wird. Damit wären Fördergelder verbaut.

Neben den drei Experten hat auch die Firma Bosch die Studie eng begleitet, erweitert doch der Konzern sein hiesiges Zentrum für autonomes Fahren. „Für uns hat der Prozess sehr viel gebracht“, sagt Matthias Buck, der die Entwicklung des Leonberger Standorts leitet. „Wir haben vorher nicht darüber nachgedacht, wie die Verkehrsströme laufen. Die Untersuchungen haben uns die Augen geöffnet.“ „Wir sind Mobilitätsanbieter und Arbeitgeber“, sagt Buck. „Deshalb wollen wir die Verkehrsentwicklung mit unseren Möglichkeiten intensiv begleiten. Die Studie ist nur der Auftakt.“ Lob gibt es für den OB: „Herr Cohn ist sehr offen.“

Kommentar

Die Impulse müssen genutzt werden

Seilbahn Die aufgeregte Debatte ist mit dem Urteil der Experten endgültig verpufft. Doch Häme ist fehl am Platz. Dafür sind die Probleme zu groß. *Von Thomas K. Slotwinski*

Nein, überraschend ist die Erkenntnis, dass eine Seilbahn für die Leonberger Verkehrsprobleme keine Lösung ist, wirklich nicht. All die Kritikpunkte, die die Fachleute jetzt amtlich bestätigt haben, waren schon vorher Gegenstand zahlreicher Erörterungen. Jene Kritiker, die in der Seilbahn-Idee des OB eher Show- als Sachaspekte gesehen haben, behalten also in gewisser Weise recht.

In gewisser Weise deshalb, weil der Cohn'sche Vorstoß immerhin einen ganz wesentlichen Effekt erzielt hat: Die Diskussion über den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs hat wesentlich an Dynamik gewonnen. Es wird nicht mehr nur über kürzere Taktzeiten gesprochen, sondern über gänzlich neue Wege nachgedacht.

Das hat auch viel mit der Firma Bosch zu tun, die offenbar doch sehr viel enger in die Untersuchungen eingebunden war, als es das Unternehmen wie auch die Stadt zugegeben haben. Der Umstand, dass Bosch in Leonberg an neuen Mobilitätsmodellen arbeitet und den hiesigen Stand-



ort stadtbildverändernd ausbauen will, hat die Drähte zwischen der Niederlassungsleitung in der Poststraße und der Chefetage im Rathaus offenbar sehr viel öfter glühen lassen als bisher anzunehmen war. Jedenfalls hat Martin Georg Cohn sehr viel Druck aus dem Kessel lassen können, indem er im Gemeinderat einen Bosch-Abgesandten verkünden ließ, dass dessen Unternehmen lokale Mobilitätskonzepte gemeinsam mit der Stadt kreieren will.

Man kann trefflich darüber streiten, ob all das wirklich knapp 40 000 Euro – so viel kostet die Stadt die Seilbahn-Studie – wert war. Andererseits sind schon sehr viel größere Summen für alle möglichen Gutachten ohne erkennbaren positiven Effekt ausgegeben worden.

Wenn es nun gelingt, die Impulse aus der Studie, gepaart mit der Expertise des Weltunternehmens Bosch, zur Basis der weiteren Planungen zu machen, könnte endlich das Gelingen, an dem es seit Jahrzehnten mangelt: einem zukunftsfähigen Verkehrskonzept für die ganze Stadt.

Manchmal reicht es nicht für die Medikamente

LKZ-Hilfsaktion Jede zusätzliche Ausgabe bringt Bezieher von Grundsicherung in finanzielle Notlagen. *Von Arnold Einholz*

Mal kurz beim Zahnarzt vorbeischauen, der stellt einen Befund, bei dem ein Medikament benötigt wird, dessen Kosten die Krankenkasse nicht übernimmt – kein Problem, das bezahlt man auch gern selbst, denn das eigene Wohlbefinden und die Gesundheit sind einem ja wichtig.

So einfach ist das aber nicht, wenn man weniger als 500 Euro Rente bezieht und auf aufstockende Grundsicherung angewiesen ist. So auch in dem Fall einer 64-jährigen Frau, die in der Betreuung der Sozialen Dienste der Stadt ist. Als die Kinder klein waren, hat sie sich um deren Erziehung und den Haushalt gekümmert. Die Rollen in der Familie waren so verteilt, dass nur der Vater einem Beruf nachging. Das funktionierte so lange gut, bis die Familie auseinanderbrach und es zur Scheidung kam. Der Ehemann zog zurück nach Griechenland. Zusätzlich kam es zu einem heftigen Zerwürfnis mit den Kindern, dass auch diese wegzogen und den Kontakt zur Mutter abbrachen, sodass diese heute ganz allein dasteht.

Seit Jahren hat die Frau Probleme mit den Zähnen, sie hat aber eine grundlegende Behandlung aus finanziellen Gründen immer weiter hinausgezögert. „Als Bezieher von aufstockender Grundsicherung muss man ganz bescheiden sein, es darf einem nichts passieren, das zusätzliche Ausgaben verursacht“, kennt Jürgen Rein, der Leiter der Sozialen Dienste die Problematik.

Nun hat sich aber der Gang zum Zahnarzt nicht mehr hinausschieben lassen. Die Krankenkasse hat ihren Teil der Kosten übernommen, doch nicht für alle vom Zahnarzt verschriebenen Medikamente. „Der Betrag scheint für einen Normalverdiener nicht hoch, doch für die Frau ist es ein erheblicher finanzieller Kraftakt“, weiß Jürgen Rein.

Doch den Makel, ihre Rechnung in der Apotheke und beim Zahnarzt nicht bezahlen zu können, wollte die Frau nicht auf sich sitzen lassen und hat alles von dem Geld bezahlt, das sie von ihrem bescheidenen Einkommen jeden Monat für die Stromrechnung beiseite legt. Als Bezieher von Grundsicherung werden von Amts wegen zwar die Miete und die Nebenkosten übernommen, doch nicht auch die Stromrechnung. Diese muss aus dem monatlichen fürs Leben gewährten Betrag von 424 Euro für eine erwachsene Einzelperson beglichen werden.

„Lichtblicke“ will helfen, damit die Frau nicht beim Stromlieferanten in Verzug gerät. Häufen sich hier die Schulden an, droht die Unterbrechung der Stromversorgung mit allen Konsequenzen.

DIE NUMMERN FÜR IHRE SPENDE

Stichwort „LKZ-Aktion Lichtblicke“
Volksbank Leonberg-Strohgäu
IBAN: DE94 6039 0300 0399 9990 00
BIC: GENODES1LEO

Kreissparkasse Böblingen
IBAN: DE81 6035 0130 0008 9418 00
BIC: BBRKDE63XXX

HINWEIS ZUM DATENSCHUTZ

Wenn Sie als Spender bei der Hilfsaktion „Bürger helfen“ in der Zeitung mit Name und Wohnort veröffentlicht werden wollen und nicht die dafür vorgesehenen Aktions-Überweisungsträger verwenden, bitten wir bei der Verwendung eigener Überweisungsträger oder bei Online-Banking im Verwendungszweck um die Angabe des folgenden Stichworts: „Bitte um Spender-Veröffentlichung“. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass bei fehlender Stichwortangabe oder nicht eindeutiger Stichwortangabe keine Veröffentlichung des Namens erfolgen darf. Der Spender kann die Einwilligung jederzeit widerrufen.



Lichtblicke

Ein absehbares Ergebnis

Studie Die Fraktionen zeigen sich nicht überrascht. Es gibt Kritik am Zeitverlust. OB lobt die eigene Transparenz. *Von Thomas K. Slotwinski*

Dieses Ergebnis kommt nicht überraschend.“ Bernd Murschel spricht das aus, was die meisten im Gemeinderat denken. Denn dass sich die Fachleute mit Nachdruck für eine Seilbahn in Leonberg stark machen, das hatte niemand erwartet. Den Fraktionschef der Grünen ärgert vielmehr, dass durch die Machbarkeitsstudie „ein Jahr vergangen ist, in dem keine weiteren Aktivitäten entwickelt wurden.“

Das sieht auch Frank Albrecht von der Wählergruppe SALZ so, der von einem „verrödelten Jahr“ spricht. Dieter Maurmaier wiederum hätte sich mehr konkrete Ideen für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs jenseits der Seilbahn gewünscht. „Das ist alles sehr nebulös“, kritisiert der FDP-Fraktionsvorsitzende.

„Ich bin enttäuscht, dass wir von einer neuen Idee Abstand nehmen müssen“, sagt Christa Weiß. Angesichts der Kritik der Experten an der Fixierung des Bussystems auf den Bahnhof verweist die stellvertretende Vorsitzende der SPD-Fraktion auf ein früheres Fachgutachten: „Das war damals die Empfehlung eines Verkehrsplaners, der uns dringend geraten

hatte, unsere Busse ganz auf die S-Bahn-Zeiten abzustimmen.“

Klare Worte wählt Wolfgang Schaal: „Die Machbarkeitsstudie ist ein vernünftiges Urteil, das aber vorhersehbar war“, sagt der Freie Wähler. „Wir hatten schon immer diese Bedenken.“ Tatsächlich hatte die Fraktion vor einem Jahr gegen die Machbarkeitsstudie gestimmt, die die Stadt nach Abzug der Landeszuschüsse rund 39 000 Euro kostet. Ein Gutes kann Schaal der Seilbahn doch abgewinnen: „Wir hatten ein tolles Motiv für unseren Wagen beim Pferdemarktumzug.“

Der Oberbürgermeister jedoch ist nicht zum Scherzen aufgelegt. „Die Studie war eine Mehrheitsentscheidung und hat Signalwirkung nach Stuttgart, wo auch über eine Seilbahn diskutiert wird“, erinnert Martin Georg Cohn an den Ratsbeschluss vom Dezember des vergangenen Jahres.

Dass die Stadtspitze eine Präsentation öffentlich zeigt, von der sie sich andere Ergebnisse erhofft hatte, ist für den OB ein Ausdruck von Transparenz: „Es zeichnet eine Verwaltung aus, wenn sie Informationen ungefiltert nach draußen gibt und sie nicht schönredet.“