

Vorlagennummer: 0166/2026 BV
Vorlagenart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Seilschwebebahnen als Teil des ÖPNV in Stuttgart – Sachstand und weiteres Vorgehen

Datum: 22.04.2026
Federführung: Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt
Beteiligte:
AZ: SWU 8212-01

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik inkl. Betriebsausschuss Stadtentwässerung Stuttgart	Beschlussfassung	öffentlich	05.05.2026

Beschlussantrag:

1. Vom Bericht der Verwaltung zur Machbarkeit eines Seilbahnprojekts in der Landeshauptstadt Stuttgart wird Kenntnis genommen.
2. Die Pilottrasse in Stuttgart-Vaihingen vom Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen bzw. vom Bahnhof Vaihingen zum Eiermann-Areal (VAI-Campus) wird nicht weiterverfolgt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie und unter Zugrundelegung der daraus gewonnenen Erkenntnisse eine gesamtstädtische Potenzialanalyse zu erarbeiten, um mögliche weitere Seilbahntrassen im Stadtgebiet zu definieren. Die Ergebnisse dieser Studie fließen dann in die Fortschreibung des Nahverkehrsentwicklungsplans ein.
4. Die Trasse Pragsattel - Robert-Bosch-Krankenhaus wird mit optionalen Erweiterungen (Burgholzhof, S-Bahn-Station Mittnachtstraße) in die Folgestudie mit aufgenommen und auf Grundlage der vorliegenden Studien im Hinblick auf eine mittelfristige Umsetzung detaillierter untersucht.

Begründung:

Einleitung

In der GR-Sitzung am 29. Juni 2017 wurde zur Verbesserung der Mobilität und Luftreinhaltung ein Grundsatzbeschluss über einzelne Maßnahmen gefasst (GRDRs 393/2017 - Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung- Grundsatzbeschluss). Eine der vorgesehenen Maßnahmen war, zu untersuchen, wie Luftseilbahnen als Teil des ÖPNV in Stuttgart-Vaihingen zur Entlastung der Verkehrsrouten beitragen können.

Die Studie wurde zurückgestellt, nachdem das Land Baden-Württemberg im Herbst eine Studie „Urbane Seilbahnen in Baden-Württemberg, Arbeitsbericht Nr. 2“ erarbeiten ließ. Diese und der daraus abgeleitete „Handungsleitfaden Urbane

Luftseilbahnen“ wurden im Mai 2018 der Landeshauptstadt Stuttgart zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Grundlage wurde eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung möglicher Routen im Stadtgebiet Stuttgart öffentlich ausgeschrieben. Gegenstand der Ausschreibung war es, einen Dienstleister zu beauftragen, der in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Machbarkeitsstudie über die Eignung und den Einsatz von Seilschwebbahnen als Teil des ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Stuttgart erstellt. Ziel der Studie war die Untersuchung der Frage, wie Seilschwebbahnen zur Lösung verkehrlicher Aufgaben in stark verdichteten Räumen beitragen können. Nach grundsätzlichen Fragen zum System und seiner Einbindung, die in einer ersten Stufe beantwortet werden sollen, wurde in einer zweiten Stufe projektbezogen an konkreten Beispielen untersucht, wie Seilschwebbahnen realisiert werden können. Dazu wurden aktuell diskutierte bzw. potenziell geeignete Strecken betrachtet.

Zwischen der ersten und zweiten Stufe wurde eine Expertenanhörung durchgeführt, um die Einzelthemen vor der Weiterbearbeitung zu vertiefen. Mit dem Bearbeitungsabschluss der ersten Planungsstufe (Einführung in die Seilbahntechnik) und der zweiten Planungsstufe (Analyse und Bewertung von vier Seilbahnkorridoren) der „Machbarkeitsstudie zu Seilschwebbahnen in Stuttgart“ wurde die vertiefende Betrachtung einer Pilottrasse empfohlen. Nach Vorstellung der Ergebnisse im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderates wurde diese vertiefende Betrachtung als Pilottrasse für den Streckenverlauf in Stuttgart-Vaihingen beschlossen. Diese Untersuchung liegt als dritte Planungsstufe inzwischen vor und ist Grundlage für die Beschlussempfehlung der Verwaltung.

Planungsstufe 1 (Grundlagen)

In der ersten Planungsstufe wurden zunächst Themen untersucht, die unabhängig von konkreten Trassen für die Einbindung in kommunale ÖPNV-Systeme zu betrachten sind. Diese bilden systemunabhängig die Grundlage für eine konkrete Untersuchung. Zusätzlich wurde eine Recherche über vergleichbare realisierte Seilbahnsysteme in urbanen Räumen vorgenommen. Folgende Themen wurden bearbeitet:

Finanzierung und Wirtschaftlichkeitsberechnung

Wesentliche Voraussetzung für die rasche Umsetzung eines Projekts ist die Klärung der Finanzierung. Dabei war z. B. die Frage zu beantworten, welche Fördergrundlagen bestehen und mit welchen Finanzierungsanteilen verschiedener Beteiligter zu rechnen ist. Die Grundlage für den wirtschaftlichen Nachweis, ist z.B. in Form einer Kosten-/Nutzen-Betrachtung durchzuführen. Dabei war ergänzend die Frage zu klären, in welchem Umfang alternative Verkehrsträger zu beachten sind.

Belange von unter bzw. neben der Trasse liegenden Eigentümern und Anwohnern
Seilschwebbahnen schweben systembedingt über öffentlichen und privaten Grundstücken. Es war darzustellen, wie die Belange Betroffener sowohl im Verfahren als auch in der praktischen Umsetzung berücksichtigt werden können.

Betriebsform/Seilbahntechnik/Kabinen im ÖPNV

Es gibt Seilbahnen mit 1-, 2- und 3-Seil-Technik mit unterschiedlichen betrieblichen Vor- und Nachteilen. Es war im Rahmen der Studie darzustellen, welche Betriebsform für die Seilschwebbahn infrage kommt.

Sicherheit

Sicherheitsfragen sind für urbane Seilschwebbahnen mit anderen oder weitergehenden Anforderungen verbunden, als dies z. B. bei touristisch genutzten Bahnen der Fall ist. Diese waren unter den nachfolgend angeführten Aspekten in der weiteren Planung zu beachten:

- Witterungseinflüsse
- Rettungskonzept
- Verfügbarkeit
- soziale Sicherheit / subjektiv empfundene Sicherheit
- Beleuchtung, Klimatisierung
- Bequemlichkeit von Zu- und Ausstieg (bei haltender oder fahrender Gondel)
- Barrierefreiheit
- Fahrradmitnahme
- Lärmimmissionen
- Eingriffe (Masten)
- Störwirkungen

Planungsstufe 2 (Auswahl einer Trassenvariante als Pilottrasse)

Anschließend wurden vier Untersuchungskorridore gewählt, die sich durch ihre strukturelle Einbindung in den Stadtraum wesentlich unterscheiden:

- Korridor A: Vaihingen – Synergiepark
- Korridor B: Degerloch – Plieningen
- Korridor C: Pragsattel – Ostendplatz
- Korridor D: Hauptbahnhof – Neckarpark/Firma Daimler-Benz AG

Für die Untersuchungskorridore wurden jeweils verschiedene Varianten entwickelt. Zur Bewertung der Varianten wurden Hauptkriterien und zugehörige Unterkriterien sowie deren Gewichtung definiert. Hauptkriterien waren:

- Erschließung/Fahrgastpotenzial
- Umwelt/Städtebau der Strecken und der Stationen
- Standort
- Realisierungsrisiko
- Verkehrliche Wirkung
- Kosten

Die Ermittlung der Vorzugsvariante resultiert aus der Kombination der gewichteten Kriterien, ergänzt durch qualitative Abwägungen zu Dringlichkeit sowie weiterer Rahmenbedingungen wie die Umsetzungswahrscheinlichkeit.

Das beauftragte Ingenieurbüro kam nach der Auswertung der Trassenkorridore zur Empfehlung, den Abschnitt Eiermann-Areal/VAI-Campus – Bahnhof Vaihingen mit einer Ergänzung zu einem P+R-Standort an der A8 als Pilottrasse weiter auszuarbeiten.

Dazu führten folgende Gründe:

- Hohes Nutzen-Potenzial
- Kurze Streckenlänge mit vergleichsweise geringen Betroffenheiten

- Integration in städtebauliche Entwicklungsprojekte an beiden Endpunkten der Trasse
- Zeitliches Realisierungspotenzial

Auch dem Trassenkorridor C: Pragsattel – Ostendplatz wurde in der Planungsstufe 2 großes Potenzial zugewiesen. Aufgrund der langfristigen Entwicklungsperspektive des Rosensteinareals wurde zum damaligen Zeitpunkt jedoch der Fokus auf das Projekt in S-Vaihingen gelegt.

Planungsstufe 3 (Vertiefende Betrachtung der Pilottrasse)

Diese Planungsstufe beinhaltet die vertiefte Betrachtung der Pilottrasse, dabei jedoch auch Varianten, die sich für diese Trasse v. a. aus der öffentlichen Diskussion ergaben. Damit wurden für diese Planungsstufe folgende Aufgaben definiert:

- Qualitative Prüfung weiterer Trassenvarianten in Vaihingen (Ortsmitte und die Anbindung des Schulzentrums mit zwei Varianten)
- Planerische Festlegung der Seilbahntrassierung
 - o Standorte für Stützen und Stationen
 - o Dimensionierung des Baukörpers für den Fahrgastbereich
 - o Positionierung der Zu- und Abgänge im Straßenraum
 - o Ausstattung mit Fahrstühlen, Fahrtreppen und Treppenanlagen
 - o Positionierung maschinentechnischer Seilbahnkomponenten und Betriebsräume
- Fortschreibung der verkehrlichen Bewertung
- Begleitmaßnahmen
 - o Höherenerhebung Waldflächen durch Drohnenbefliegung
 - o Umweltfachliche Ersteinschätzung im Landschaftsschutzgebiet
 - o Städtebauliche Abstimmungen

Zur Bewertung der unterschiedlichen Varianten wurde die für die Trassenfindung der Pilottrasse aus Planungsstufe 2 gewählte Systematik analog angewandt.

Für die verkehrliche Bewertung wurden folgende Annahmen unterstellt:

- Seilbahn im 60-Sekunden-Takt
- Anpassung des ÖPNV-Angebots der Buslinien

Die Modellierung des Planfalls zeigt für die Pilottrasse, dass 11 500 Fahrgäste/Tag die Seilbahn nutzen würden, davon sind 2 000 zusätzliche ÖV-Fahrten, also Fahrgäste, die für den ÖPNV neu gewonnen werden. Die Verkehrsuntersuchung wurde in enger Abstimmung zur Untersuchung im Rahmen der Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West erarbeitet und ermöglicht hierdurch auch einen Vergleich beider Systeme.

Die umweltfachliche Ersteinschätzung ergab u. a. folgende Ergebnisse:

- Betroffenheiten aus der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet sind gegeben. Eine Erlaubnis oder Befreiung durch die Untere Naturschutzbehörde ist erforderlich, aber möglich
- Verursachte Eingriffe in die Schutzgüter Pflanzen, Biotope und biologische Vielfalt können ausgeglichen werden. Geschützte Biotope sind nicht betroffen

- Eingriffe in Lebensräume für Tiere sind aufgrund des geringen Flächenbedarfs für die Stützen eher gering
- Auswirkungen durch den Anlagenbetrieb können durch Maßnahmen vermindert werden

Weitere kommunikative Aktivitäten zum Seilbahnprojekt in Vaihingen wurden ebenfalls parallel zur Projektbearbeitung durchgeführt:

- Austausch in einer Lenkungsgruppe zwischen Vertretern der Stadtverwaltung, SSB AG, VVS, VRS (Verband Region Stuttgart), IBA 2027 und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Bürgerbeteiligung durch „Aufsuchende Dialoge“ am mehreren Standorten in Vaihingen
- Online-Schaltung Image-Video „Eine Seilbahn für Stuttgart“

Die Berichte zu den einzelnen Planungsstufen bzw. die Präsentationen zur Dokumentation der Planungsschritte liegen vor. In 2023 wurde die Nutzenbewertung auf Basis der neuen Methodik der Standardisierten Bewertung aktualisiert. Entsprechend konnte die aktuelle Kostenschätzung fortgeschrieben werden.

In das Bewertungsverfahren wurden folgende zwei Trassenvarianten aufgenommen:

- Eiermann-Campus – Bahnhof Vaihingen – P+R-Parkhaus an der A8
- Eiermann-Campus – Bahnhof Vaihingen

In die Wirtschaftlichkeitsbewertung flossen u. a. folgende Kriterien ein:

- Kostenschätzung (Stationen, Stützen, Kabinen, Seile etc.)
- Verkehrlicher Nutzen/Verkehrsnachfrage
- Lebenszyklusimmissionen
- Antriebsformen
- Flächenverbrauch
- Verkehrsverlagerung
- ÖPNV-Betriebskosten
- Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur
- Unfallfolgekosten
- Klima- und Umweltfolgen
- Funktionsfähigkeit

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung führte zu dem Ergebnis, dass sich für keine der Varianten ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ergibt. Daher wurde eine Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt, die verschiedene Teilaspekte zur Steigerung der verkehrlichen Wirkungen zum Inhalt hatte:

- Höhere Seilbahngeschwindigkeit, um die Nutzung zu erhöhen
- Autonomer Betrieb (ohne Personal an den Stationen)
- Taktreduzierung
- Reduzierte Betriebszeiten

Auch die Sensitivitätsbetrachtung führte nicht zu einer Verbesserung der Bewertung beider Varianten in die Richtung eines Faktors $>1,0$, zumal sich die Aspekte möglicherweise auch überlagern. Dabei wurde eindeutig festgestellt, dass sich vor allem die Variante mit einer Anbindung an ein P+R-Standort an der A8 außerhalb der

Reichweite einer wirtschaftlich positiven Bewertung befindet.

Die Einschätzung des beauftragten Ingenieurbüros führt aber weiterhin auf, dass die Variante zwischen dem Eiermann-Areal und dem Bahnhof Vaihingen unter dem Wert von 1,0 läge, allerdings in einem Bereich, in dem sich eine genauere Untersuchung und Weiterentwicklung der Optimierungspotenziale lohnen könnte.

Optimierungspotenziale werden in folgenden Bereichen gesehen:

- Anpassung des Seilbahnsystems (niedrigerer Betriebsstandard)
- Seilbahn als temporäres Verkehrsmittel (z. B. bis zu einer Realisierung der Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West)

Zusammenfassung und Empfehlung

Ende 2018 hat die Verwaltung auf Grundlage der GRDRs 577/2018 die Machbarkeitsstudie zur Untersuchung einer Seilschwebbahn vergeben. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 03.12.2019 wurde ein erster Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie präsentiert und zur Kenntnis genommen. Am 20.10.2020 wurden die Ergebnisse der Studie präsentiert und der Auftrag an die Verwaltung adressiert, weitere Schritte zur Fortschreibung der Studie mit einer vertiefenden Untersuchung einer Pilottrasse vorzunehmen, der Beschluss darüber wurde am 19.01.2021 gefasst (GRDRs 1035/2020).

Zwischenzeitlich wurde mehrfach im UA/Beirat Mobilität sowie im September 2022 in einer gemeinsamen Sitzung der BB Vaihingen, Möhringen und Süd zur Seilbahn berichtet. Die letzte Berichterstattung war im Beirat Mobilität am 19.11.2024. Das damals genannte Zeitziel, die Seilbahnstudie im 1. Halbjahr 2025 abzuschließen, hat sich aus folgenden Gründen auf das 1. Halbjahr 2026 verschoben:

- Voraussetzung für den Ausbau des ÖPNV-Angebots nach Vaihingen-West ist die Realisierung des Städtebauprojekts Eiermann-Campus. Durch das Aussetzen des Bebauungsplanverfahrens hat sich auch die Priorität der ÖPNV-Projekte verändert.
- Die Bearbeitung des finalen Abschlussberichts durch das beauftragte Büro hat deutlich mehr Zeit benötigt als gedacht. Inzwischen liegt der Stadtverwaltung aber der finale Stand vor, der Anlage der Gemeinderatsvorlage ist.
- Die durch die SSB beauftragte Ergänzende Nutzen-Kosten Untersuchung für den Filderraum konnte erst im 2. Halbjahr 2025 abgeschlossen werden. Zu den Ergebnissen der Seilbahnstudie ist dazu ein mündlicher Bericht geplant.

Inzwischen liegt die umfangreiche Untersuchung über das Thema vor. Die Stadtverwaltung und das beauftragte Ingenieurbüro konnten sich über den Bearbeitungsprozess hinweg ein umfangreiches Fachwissen über die Eignung von Seilschwebbahnen im urbanen Umfeld aneignen. Es liegen nicht nur umfangreiche Grundlagen vor, sondern auch genaue Erkenntnisse über die Herangehensweise bei Trassenfindungen und die dabei zu beachtenden Randbedingungen. Vor- und Nachteile des Systems wurden herausgearbeitet und ermöglichen nun eine fachliche Einschätzung über die Frage, wann und wo für das System im Gesamtnetz des ÖPNV eventuell Trassenpotenziale gehoben werden können.

Auch die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung hat zu Erkenntnissen geführt, die vor allem im Vergleich zu anderen Verkehrsarten von großer Bedeutung sind. Dieser Planungsprozess erforderte die Festlegung einer Pilottrasse, auf deren Grundlage sehr detailliert in die verschiedenen Facetten des Systems eingegangen werden konnte. Dieser Erkenntnisprozess ist von sehr großem Wert.

Es liegt nun mit der gewählten Pilottrasse keine Trassenvariante vor, die unmittelbar für eine Umsetzung und weitere Verfahrensschritte empfohlen werden könnte. Gleichwohl hat die Untersuchung gezeigt, welche großen Potenziale in diesem System liegen können – die Umsetzung und Projektierung vieler Seilbahnprojekte im Europäischen Raum bestätigen den Nutzen des Systems, wenn Einsatzort und Systemeigenschaften zueinander passen.

Diese Eigenschaft scheint bei der untersuchten Pilottrasse nicht in ausreichendem Umfang gegeben zu sein. Ein Grund liegt sicher darin, dass die Pilottrasse durch die Überfliegung eines größeren nicht bebauten Bereichs durchaus für eine Seilbahn geeignet erschien, jedoch die Kopplung mit dem Städtebauprojekt am Eiermann-Campus eine Komponente darstellt, die in absehbarer Zeit nicht lösbar erscheint, aber für den Nutzen des Projekts von zentraler Bedeutung wäre. Auch die Systemkosten konnten erst im Laufe der Untersuchung genauer benannt werden, auch dies ist eine wichtige Erkenntnis, vor allem im Vergleich zu anderen Verkehrssystemen. Daher kann den vom beauftragten Ingenieurbüro vorgeschlagenen Optimierungsvorschlägen nicht zugestimmt werden: Die Wahl eines kostengünstigeren Systems führt unvermeidlich zu Nachteilen bei Komfort, Betrieb und Zuverlässigkeit. Der Vorschlag eines temporären Systems ist von vielen Unwägbarkeiten abhängig und kann daher auch nicht Grundlage für eine mögliche Implementierung der Seilschwebebahn in der Landeshauptstadt Stuttgart sein. Auch liegt das Ergebnis für die Seilbahn unter der am besten bewerteten Variante im Rahmen des Projekts Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West. Die Seilbahn bietet im Gegensatz zum Stadtbahnsystem auch keine langfristige Erweiterungsoptionen in die Raumschaft Böblingen / Sindelfingen. Die Stadtverwaltung ist daher der Meinung, dass die vorhandene Untersuchung in Vaihingen als abgeschlossen betrachtet werden kann und nicht durch eine erneute Detailuntersuchung ergänzt werden sollte.

Es wird aber empfohlen, das Thema einer grundsätzlichen Betrachtung der Umsetzung von Seilbahntrassen in Stuttgart nochmal aufzugreifen. Die vorliegende Studie bietet hierzu eine Grundlage, mit der das Thema effizient für das gesamte Stadtgebiet bearbeitet werden kann. Im Fokus sollten dabei vorrangig Trassen mit ausgeprägt topografischen und verkehrlichen Eigenschaften bzw. Vorteilen stehen. Eine Trassenführung vom Pragsattel über die Mineralbäder bis zum Ostendplatz war bereits Bestandteil der Machbarkeitsstudie und sollte – insbesondere in Teilabschnitten – nochmal aufgegriffen werden. Zur Diskussion könnten aber auch Führungen vom Pragsattel in Richtung Robert-Bosch-Krankenhaus stehen oder auch Trassen, die vom Neckartal aus Erschließungsfunktionen übernehmen könnten. Die Trasse Pragsattel – Robert-Bosch-Krankenhaus soll wg. der dortigen in Spitzenzeiten wenig zuverlässigen Verkehrsinfrastruktur vorrangig, jedoch in einem Netzzusammengang betrachtet werden. Die Verwaltung ist vor allem auf Grundlage des gewonnenen Fachwissens der Meinung, dass die Frage, ob ein Seilbahnsystem in Stuttgart eine Ergänzung für den ÖPNV darstellen kann oder nicht, noch nicht geklärt ist. Dieses aktuell vorhandene Wissen sollte für eine abschließende Klärung der Systemfrage für Stuttgart genutzt werden, unabhängig davon, ob ein positives Ergebnis für ein konkretes Projekt erreicht werden kann.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Bereitstellung der notwendigen Planungsmittel steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Doppelhaushaltes 2026/2027 durch das Regierungspräsidium Stuttgart.

Teilweise vorhandene Restmittel aus 2025 stehen vorbehaltlich der EU-Genehmigung von 2025 nach 2026 durch den Gemeinderat zur Verfügung, reichen aber ggf. für die Weiterbearbeitung des Projekts nicht aus.

Klimarelevanz:

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Klimaschutz sind signifikant, aber nicht quantifizierbar.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anträge/Unterrichtungsverlangen/Anfragen:

Erledigte Anträge/Unterrichtungsverlangen/Anfragen:

Eine Seilbahn vom Ostendplatz bis zum Burgholzhof – ein Zukunftsprojekt für die Mobilitätswende in Stuttgart

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CDU, SPD und Volt, Freie Wähler

Antrag Nr. 0084/2026 vom 27.01.2026

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlage/n

1 - Seilschwebebahnen als Teil des ÖPNV in Stuttgart - Planungsstufe 1 Einführung in die Seilbahntechnik (öffentlich)

2 - Seilschwebebahnen als Teil des ÖPNV in Stuttgart- Planungsstufe 2 Analyse und Bewertung von vier Seilbahn-Korridoren (öffentlich)

3 - Seilschwebebahnen als Teil des ÖPNV in Stuttgart - Planungsstufe 3 Pilottrasse Vaihingen (öffentlich)