

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	167
		TOP:	24
Verhandlung		Drucksache:	-
		GZ:	
Sitzungstermin:	03.12.2019		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	die Herren Oehler (ASW), Welsch (SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH) und Tritschler (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / de		
Betreff:	Sachstand der Machbarkeitsstudie zur Seilbahn - mündlicher Bericht -		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Herr Oehler (ASW) erläutert den aktuellen Sachstand der Machbarkeitsstudie zur Seilbahn, die von den Gutachtern der Fa. SSP Consult und des VWI erarbeitet wurde, mithilfe einer Präsentation.

Dem Dank des Vorsitzenden für die Vorstellung dieses Zwischenstandes schließen sich die Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses an.

StRin Schiener (90/GRÜNE) freut sich über den Bericht, der die Machbarkeit einer solchen Seilbahn sehr positiv erscheinen lasse. Insbesondere begrüßt sie die vertiefte Untersuchung der Trasse Vaihingen wegen der dort besonders drastischen Verkehrsproblematik. Ihre Frage richtet sich nach dem weiteren Vorgehen, um in eine detaillierte Planungsstufe zu kommen. Sie möchte wissen, wann mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie gerechnet werden kann, da man konkretere Zahlen benötige. Die Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke werde aufgrund verschiedener Abhängigkeiten noch etwas länger auf sich warten lassen, jedoch sei seitens der SSB die Aussage getroffen worden, wenn das P+R-Parkhaus steht, könne die U17 schneller in Betrieb gehen. "Wie sind die Synergieeffekte, wird das in der Kombination gesehen?"

StR Kotz (CDU) fände es schön, würde Stuttgart einmal wieder bundesweit Schlagzeilen mit innovativen erfolgreichen Projekten machen. Das Seilbahn-Thema sei zu trennen in die grundsätzliche Frage, ob und wie ein solches Instrument in den ÖPNV hineinpasst und in die Frage der Streckenthematik. Neben großer Begeisterung für das Thema halte seine Fraktion die Frage der Grundstücke/Grundstückseigentum unter der Seilbahntrasse - Stichwort Überfahrrechte - für relevant zu klären. "Welche Verfahren sind notwendig, um Überfahrrechte zu erlangen? Gibt es Erfahrungen dazu aus anderen Städten?" Wichtig sei darüber hinaus das Thema der Betriebssicherheit einer solchen Seilbahn, wenn sie Teil des ÖPNV ist. Hierzu bittet er um Ausführungen der Fachleute. Was den konkreten Streckenabschnitt in Vaihingen angeht, so bittet er um eine Einschätzung in Bezug auf Umsteige-Potenziale vom MIV in den ÖPNV. Wäre es eine reine Verlagerung von Fahrgästen aus Bus und Bahn in die Seilbahn, so wäre der Reiz für ein solches System nicht so groß. Seine Fraktion dränge darauf, dass die Untersuchungen intensiv fortgeführt werden. Sollte die Fachverwaltung die dafür notwendigen Ressourcen nicht haben, bittet er um eine Information, damit in den Haushalts- und Stellenplanberatungen nachgesteuert werden kann.

StR Ozasek (FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) hätte sich gewünscht, die gezeigte Präsentation schon im Vorfeld erhalten zu haben. Aus seiner Sicht sind trotz des Berichts viele Fragen offengeblieben. Dieses System - sollte es denn in Stuttgart aufgesetzt werden - müsse sich bewähren im Vergleich zu Alternativen. Wenn die SSB beispielsweise parallel eine Busverbindung vom Ostendplatz zum Pragsattel untersucht, so müsse dies gegenübergestellt werden einschließlich aller Kosten und mit einer standardisierten Bewertung. Bis zum Abschluss der Machbarkeitsstudie erwarte er eine solche Darstellung, weshalb er um eine enge Rückkoppelung mit der SSB bitte. Klar müsse sein, dass mögliche neue Systeme nicht den ÖV kannibalisieren, sondern Umsteigeeffekte haben müssen vom Auto auf den ÖV. Neben den Vorteilen des neuen Systems müsse auch ablesbar sein, dass die Verkettung der Wege einen Vorteil für die Nutzerinnen und Nutzer bringt. Folglich müssten Reisezeitbilanzen für verschiedene Varianten aufgezeigt werden. Der Frage nach der rechtlichen Seite bei der Überfahrt über die bebaute Umgebung schließt er sich an. Er bedauert, dass bei diesen Varianten über keinen gemarkungsübergreifenden Ansatz gesprochen werden kann. Es laufe alles darauf hinaus, dass ausgehend von P+R-Konzepten innerhalb des Stadtgebiets ein "Letzte-Meile-System" aufgesetzt wird, anstatt interkommunal von den angrenzenden Städten ein solches System zu konzipieren mit einem Startpunkt zu den Gewerbestandorten. Die FrAKTION werde keinem System zustimmen, das lediglich hübsche Schlagzeilen generiert.

StRin Schanbacher (SPD) bekennt sich als große Befürworterin der Seilbahn-Idee und freut sich, dass allen Unkenrufen zum Trotz die Bewertung der Fachleute eine positive sei. Sie lobt die vielen guten Vorschläge zum heutigen Stand, Stichworte: Kombination und Vernetzung, Trassenlegung auf Nicht-Wohngebiete, Barrierefreiheit, Architektur etc. Auch ihr ist wichtig, dass die Seilbahn keine Doppelstruktur aufwerfen darf, sondern das Verkehrskonzept in der Stadt sinnvoll ergänzt. Sie geht davon aus, dass sich die Wirtschaftlichkeitsrechnung ohnehin daran misst. Die SPD wolle ein innovatives Projekt, das der Stadt einen wirklichen Mehrwert bietet. Mit Blick auf ihren Vorredner und das Thema Interkommunalität vertritt sie die Meinung, wenn die Strecke mit P+R auf der anderen Seite der Autobahn endet und nicht bis zum Flughafen weitergeführt wird, nehme man sich Potenzial weg. Auch sie bittet um Erläuterung des weiteren Zeitplans. Hinsichtlich des Trassenverlaufs des Trassenvorschlags C diskutiere man im Stuttgarter

Osten häufig über das Ende dieser Trasse welches nicht am Ostendplatz gesehen werde, sondern an der Waldebene Ost.

StR Serwani (FDP) teilt den Wunsch, das Projekt regionalweit in Angriff zu nehmen, Stichwort Flughafen. Darüber hinaus könne er sich auch vorstellen, die Landkreise Ludwigsburg, Böblingen oder Rems-Murr als Partner zu haben. Er bittet darum, auf den Verband Region Stuttgart (VRS) entsprechend zuzugehen. Dass nun ernsthaft in Stuttgart über eine Seilbahn gesprochen wird begrüßt er, zumal das Projekt ganz gut zum ÖPNV passe. Darzulegen bittet er die ungefähre Größenordnung an Kosten für Bau und Betrieb der vorgestellten Seilbahntrasse Vaihingen gegenüber der Stadtbahn. Er freue sich sehr auf die vertieften Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, auch was die anderen möglichen Strecken anbelangt, so der Stadtrat.

Auch StR Zeeb (FW) ist sehr angetan sowohl vom Bericht als auch von den Wortbeiträgen, deren Fragen er sich im Wesentlichen anschließen kann. Mit Blick auf die benötigten Stationen der Seilbahn, die in einer gewissen Höhe sein müssen, äußert er Skepsis, ob die in der Präsentation gezeigten Ausmaße ausreichend sind. Auch er bittet um eine Fortschreibung der Machbarkeitsstudie.

StRin Schiener lenkt den Blick auf die Vorstellung der Machbarkeitsstudie durch das Land vor zwei Jahren, an der die umliegenden Gemeinden beteiligt waren. Dort wurde die Fortsetzung bis zum Flughafen diskutiert und die Stadt Sindelfingen habe starkes Interesse bekundet an einer Fortsetzung vom Eiermann-Areal. Sie möchte, dass endlich begonnen wird und nicht jetzt schon alle Ideen, wie man etwas fortsetzen kann, auf den Tisch kommen.

StR Rockenbauch (FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) betont, die Voraussetzung für ein neues System sei, dass es auch angenommen wird. Er könne sich für die Idee der Seilbahn sehr gut vorstellen, dass sie auch parallel zu bestehenden Systemen existieren kann, wenn diese überlastet sind. Er fragt nach, ob der Verlagerungseffekt vom Auto auf die Seilbahn tatsächlich so gering ist wie dargestellt und für wen das P+R-Haus gedacht ist.

Der Vorsitzende führt aus, man sehe die Seilbahn als Teil des ÖPNV und plane sie daher entsprechend, auch in Verbindung mit anderen Varianten. Sie solle den ÖPNV ergänzen. Aus diesem Grund laufe parallel die Studie zum Thema wie geht man mit der Stadtbahn in Vaihingen um, um einen Vergleich mit dem Thema der Seilbahn zu haben. Natürlich könne man sich darüber unterhalten, wie man ein solches ÖPNV-Instrument weiter ausrollt. Beim Bahnhof Vaihingen habe man zudem ein IBA-Projekt angemeldet, das insbesondere das Thema Verkehr und Verknüpfung hat, weil der Verkehrsknotenpunkt dort in Verbindung mit der Seilbahn und der -station ganz anders gedacht werden muss. Genau wie bei der Stadtbahn brauche man auch für eine Seilbahnstrecke eine Planfeststellung. Um ins Verfahren einzutreten, benötige man die standardisierte Bewertung. Zuvor müsse man mit den Fördergebern klären, wie sieht eine standardisierte Bewertung aus, denn eine solche gebe es noch nicht für Seilbahnen. Heute sei es darum gegangen, dem Ausschuss den aktuellen Sachstand zu geben.

Herr Welsch (SSP Consult) geht zunächst ein auf die Frage nach der **Ausfallsicherheit** und der Verlässlichkeit des Systems bei Wind und bei ähnlichen Einschränkungen. Seine Ausführungen sind wiedergegeben im leicht überarbeiteten Wortlaut:

"Seilbahnen sind aus dem Bergbereich heraus natürlich ein Stückweit Wind gewohnt. Deshalb haben wir auch in unserer Variantenabwägung, welches Seilbahnsystem wäre denn hier das Sinnvollste, nicht nur die Gefäßgrößen der Kabinen und die Komfortmöglichkeiten in Betracht bezogen, sondern eben auch die Windstabilität. Das 3S-Seilbahnsystem hat die größte Windstabilität, das geht bis in Bereiche von weit über 100 km/h, und das sind dann schon Windgeschwindigkeiten, die wir wirklich in Stuttgart sehr selten haben. Da geht auch kein Flughafen mehr, da geht also gar nichts mehr großartig, weil dann haben wir wirklich ein Problem. Und dann müssen wir tatsächlich unter Umständen die Seilbahn mit ihren Kabinen in den Stationen belassen und können eben über einen Ersatzverkehr dann nachdenken.

Was das Thema **Wartung** anbelangt, das ist natürlich bei Seilbahnen auch so eine Sache. Das Seilbahnsystem hat natürlich eine gewisse Wartungsintensität. Das ist ein technisches System. Auch da kann man sehr viel in den nächtlichen Betriebspausen machen was Kabinen anbelangt, was grundsätzlich in den Stationen das Ganze anbelangt, was die Betrachtung oder die Prüfung der Seile in ihrer Qualität anbelangt, ist das alles möglich. Es kommt aber, und das ist in Stuttgart z. B. durch das Standseilbahnsystem, wir haben ja eine Seilbahn in Stuttgart, und wenn man mit dem Betriebsleiter der Standseilbahn sich unterhält, es ist natürlich so, dass alle ein bis zwei Jahre tatsächlich eine gewisse Betriebspause von ein, zwei Wochen notwendig ist, um bestimmte größere TÜV-notwendige Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Aber das haben Sie in anderen Systemen auch immer wieder mal. Dann kann man über Busersatzverkehre usw. entsprechende Lösungsvarianten finden. Man kann das auch in verkehrsarmen Zeiten machen. Also ich denke, die Ausfallsicherheit einer Seilbahn ist letztendlich dadurch zu kompensieren, dass sie nicht im Straßenverkehr z. B. mit einem Auto kollidiert, was links abbiegt, wo es eigentlich nicht soll. Da gibt es eben unterschiedliche Betrachtungsweisen, wie man das System einzuschätzen hat.

Das nächste Thema, was angesprochen wurde, das war das Thema **Grundstückssituation**. Wir haben bei der Vaihinger Trasse, das haben Sie sicherlich in den einzelnen Linienführungen gesehen, verschiedene Varianten geprüft. Direktere Verbindungen, z. B. vom Eiermann-Campus zum Bahnhof, und haben festgestellt, da machen wir uns Probleme was Eigentumsrecht, was Überfahrrecht, was entsprechende Grundstückswerte angeht, das geht ja hin bis zu Wertminimierung oder Wertverlust usw., dass wir da ganz klar die Prämisse darauf gelegt haben, entweder minderwertige Grundstücke, was den Verkehrswert anbelangt - ich will sie nicht qualitativ minderwertig benennen, wenn ich über Wiesen und Wälder rede, sondern einfach von den Verkehrswerten her minderwertigere Grundstücke bzw. öffentliche Grundstücke. Das ist insbesondere in den Straßenverläufen gegeben, also wir haben uns darauf konzentriert, Straßenachsen zu nutzen und auch in der Ausprägung der Kabinenhöhen nicht in direkte Blickhöhen zu Fenstern und auch nicht zu Dachfenstern zu gehen, sondern entsprechend etwas höher zu sein und das Ganze damit auf ein Minimum zu beschränken. Das hat man gesehen, die Trasse geht vom Eiermann über Wald, Wiese, dann bis in den Bereich der Krehlstraße hinein, dann entlang des Feuersees, der Vollmoellerstraße zum Bahnhof, auch der Bahnhof ist eine große öffentliche Fläche, und geht dann im weiteren Verlauf über Industriestraße als Boulevard, wie man ihn zur Zeit bezeichnen möchte, bis hin zur Nord-Süd-Straße und dann eben über Äcker und Landschaftsgebiete. Das ist in Ordnung, aber wir haben eben das Persönlichkeitsrecht damit versucht weitgehend zu berücksichtigen bei der Thematik.

Die **Vergleichbarkeit mit den ÖPNV-Verkehrsmitteln** muss geprüft werden, das ist natürlich grundsätzlich richtig. Sie haben heute sicherlich den Vortrag gehört von der SSB zum Thema Stadtbahnausbau mit der Anbindung in die Richtung des Eiermann-Campus. Das ist eine andere Linienführung, eine andere Trassenführung. Wir würden mit der Seilbahn eine direktere Anbindung Eiermann-Bahnhof, Bahnhof zum Parkhaus raus realisieren wollen, was auch in den Reisezeiten mit Bussen und Bahnen durchaus vergleichbar ist. Da braucht man auch nur Minuten, weil die Kabinen fahren ja kontinuierlich, sodass man einsteigt und man spart unter Umständen Wartezeiten, die sich kompensieren mit der vielleicht etwas längeren Reisezeit. Insbesondere längere Reisezeit zum Flughafen raus, um das nochmal klarzustellen.

Das Thema **Flughafen** ist für uns in der Prüfung gewesen und wir haben festgestellt, die Strecke vom Parkhaus über vielleicht Nachbarkommunen bis zum Flughafen ist eine sehr lange Reisezeit. Dafür fahren die Kabinen dann doch zu langsam, weil wir da auch keine relevanten Zwischenstopps einlegen können, wo man sagen könnte, man hat eine Erweiterung des Systems. Und wir haben zur Zeit, Herr Dr. Christiani wird es bestätigen, mit der U6 natürlich eine sehr attraktive Stadtbahnanbindung in Richtung zum Flughafen und wir haben mit dem S-Bahn-System eine sehr schnelle, leistungsfähige Anbindung. Da ist tatsächlich eben das, was Frau Schanbacher eben gemeint hat, eine Kannibalisierung, eine Parallelisierung von Verkehrsmitteln in verschiedenen Regionen oder in verschiedenen Ausprägungen unterstützen, das ist nicht sinnvoll. Im Flughafen haben wir auch, Herr Tritschler wird das nachher auch nochmals erwähnen, festgestellt, das lohnt sich nicht: Das ist zu viel baulicher Aufwand mit zu geringer Reisegeschwindigkeit, die Kapazitäten wären zwar da, aber sie werden nicht genutzt. Das heißt, wir konzentrieren uns lieber auf den urbanen Raum und gehen über die Fläche dann eben mit anderen Verkehrsmitteln, die es jetzt schon zum Teil gibt.

Zum **interkommunalen Ansatz**, da wird Herr Pätzold vielleicht etwas dazu sagen oder Herr Oehler, das ist ja in der Trassenprüfung mit drin. Aber wir müssen auch immer uns vor Augen halten, interkommunal heißt stärkere Abstimmungsprozesse, heißt im Grunde genommen erstmal auch, dass es mit der Idee einen weiteren Einflussgeber mitbringt und diese Systeme sind ja erweiterbar. Das heißt, wenn man von Vornherein sagt, wir gehen in ersten Steps auf eigener Gemarkung und gehen aber offen gegenüber anderen Interessenten ran, dann ist das wahrscheinlich einer der interessanteren Wege. Aber auch dazu wird sicherlich die Verwaltung, die Politik, was sagen können.

Ostendplatz, Waldebene Ost: Ich meine, das ist eine Frage, jetzt haben wir erstmal den Ostendplatz als Zielpunkt vorgesehen. Am Ostendplatz lässt es sich auch relativ gut machen, wir haben da einen Lösungsansatz, wo man diese Station positionieren könnte usw. Wie es dann weitergehen kann, das ist vielleicht ein Auftrag, den man prüfen müsste, dass man sagt, okay, gibt es eine sinnhaftere Erweiterung der Strecke? Das können wir jetzt im Moment allerdings nicht bewerten.

Was die Stationen anbelangt, da war ja noch ein Kümmernis bezüglich der **Größe der Stationen:** Es ist sicherlich so, dass das 3S-Seilbahnsystem größere Stationen benötigt als ein 1S-Seilbahnsystem - kleine Kabinen, kleine Stationen, große Kabinen, größere Stationen. Die Stationen lassen sich aber architektonisch unterschiedlich gestalten. Sie haben eine technische Minimalanforderung, die sind im Bereich der Haupt-Zu- und -Ausstiege, -Umstiege, Haltesteige, wir haben ein Antriebssystem, wir haben ein Rollensystem, was in den Stationen drin ist und das Ganze ist aber nicht unbedingt alles zwingend in einem Gebäude drin. Das heißt, wir haben technische Teile, die man auch

aus einem Gebäude rausragen lassen könnte, was also die Möglichkeit einer Kompaktheit des Gefäßes selbst, dieses Gebäudes selbst möglich macht. Aber das ist ein Abstimmungsprozess, der dann auch wieder ins Detail geht. Wo müssen wir irgendwelche Infrastruktur vorhalten, das sind z. B. Toiletten und irgendwelche Sozial- oder Sanitär-räume, das ist alles in Erwägung zu ziehen.

Wenn wir uns mal als Maß die funktionalen Anforderungen einer Stadtbahn-Haltestelle nehmen: Eine Stadtbahn-Haltestelle ist im Außenbereich eine offene Haltestelle, sie hat zwar eine gewisse Überdachung, aber sie ist im Grunde genommen, die Gleise im Außenbereich sind offen, die Angebote, es gibt eigentlich keine Toiletten in der Regel, es gibt einen Automaten, es gibt ein paar Wartebänke, es gibt ein Wartehäuschen, es gibt Informationstafeln usw. Das heißt, wir haben einen Angebotsstandard, den wir übertragen auf eine Seilbahn natürlich auch nutzen können, zu sagen, wir können in den Bereichen, wo es notwendig ist, die Stationen klein zu halten, können wir mit solchen Themen dann spielen. Das heißt gerade im Bereich Krehlstraße, es ist im Vortrag vielleicht erwähnt worden, aber zumindest dargestellt ist es so, dass sich da im Raumangebot eine kompakte Station anbietet, weil einfach man da mit einer zu großen Station an die Grenzen stößt. Im Bereich des Bahnhofs Vaihingen, durch diese Doppel-Station, ist natürlich ein sehr hohes Anforderungsprofil gewährleistet. Da kann man sehr viele Qualitäten und Angebote mit integrieren, ob das jetzt in einem neuen Gebäude errichtet wird, diese Station, ob sie als eigener Solitär auf Stützen steht - die Höhe über der Straße, um diese Frage nochmal zu beantworten, muss ja nicht wesentlich mehr als 6 bis 10 m sein. Das ist das normale Lichtraumprofil. Alles, was über einer Straße errichtet wird, hat eine gewisse Mindesthöhe, und danach kommen Brücken oder Seilkonstruktionen oder Leitungen, von Oberleitungen von der Stadtbahn usw. Also das heißt, da kann man einiges machen, es ist natürlich notwendig, dass man auch darüber nachdenkt im Detail.

Herr Rockenbauch hat noch die Frage der **verkehrlichen Wirkung** angesprochen. Da wird Herr Tritschler sicherlich ins Detail gehen können. Wir müssen uns aber vor Augen halten, dass wir natürlich auch neue Wegebeziehungen machen. Das heißt, wenn sagen wir einmal ein Bus auf der Hauptstraße, der zum Eiermann, zur Pascalstraße hochfährt, wenn der eine gewisse Reisezeit hat und die Seilbahn ist eine halbe Minute schneller, weil sie eben nicht über den langen Straßenverkehrsweg fährt, sondern sie kommt direkt rüber, dann gibt es Verlagerungen. Damit muss man rechnen. Wenn aber jemand zur Schwabengalerie möchte, dann ist die Seilbahn unter Umständen eben nicht das Mittel der Wahl, weil man dann ja erst zum Bahnhof laufen muss und dann ist eben der Bus, der vor der Schwabengalerie hält, das Mittel der Wahl. Das heißt, es ist immer so, auch am Pragsattel-Ostendplatz, Sie kriegen natürlich eine Verlagerung existierender Mittel, weil Sie ja diesen Umweg, z. B. über den Bahnhof nicht mehr fahren müssen. Damit müssen wir leben, das ist aber auch in anderen Dingen so. Wenn Sie eine Stadtbahn bauen, kommt auch vom Bus etwas weg."

Herr Tritschler (VWI) schickt voraus, das Konsortium sei für die verkehrlichen Wirkungen zuständig und für die eigentliche volkswirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen. "Wir berechnen die Wirkungen dieser Maßnahmen, wie wir es für andere Maßnahmen auch machen in Verkehrsmodellen. Das heißt, wir nutzen grundsätzlich das gleiche Vorgehen, was wir wählen, wenn wir eine neue Stadtbahntrasse untersuchen würden oder eine neue S-Bahn oder Ähnliches. Es gibt natürlich gewisse Spezifika, einfach aus dem System der Seilbahn heraus. Dadurch, dass zum Beispiel eine Seilbahn ja einen sehr viel dichteren Takt hat, wir haben ja also ein fast kontinuierliches Angebot der Per-

sonenbeförderung mithilfe einer Seilbahn. Und so haben wir die Seilbahn in dieser Trasse, aber auch für die anderen Trassen eben in die Modelle hineingenommen und das auch in unterschiedlichen Varianten.

Sie sehen jetzt hier die durchgebundene Variante vom Eiermann-Campus über den Vaihinger Bahnhof bis zu diesem P+R-Parkhaus. Wir haben, das hat Herr Welsch schon angesprochen, auch Varianten untersucht, bei denen wir bis zum Flughafen gegangen sind. Und da passieren dann tatsächlich die Effekte, die jetzt auch genannt wurden. Da werden die Reisezeiten relativ lang, wir haben da zwischendrin nicht mehr sehr viel, was wir mitnehmen können. Das heißt, der Aufwand, um den Flughafen auch noch zu erschließen mit einer Seilbahn steht nicht in einem adäquaten Verhältnis zu dem, was wir da an Kosten und Aufwand für die Seilbahn haben.

Wir haben bei der Seilbahn hier, bleiben wir bei dieser Trasse jetzt, die wir Ihnen bisserl näher vorstellen wollten bzw. die Herr Oehler vorgestellt hat, haben wir in der Tat die Verlagerungseffekte innerhalb des öffentlichen Verkehrs. Das haben wir bei allen Maßnahmen, bei neuen Stadtbahn-Maßnahmen, bei neuen S-Bahn-Maßnahmen, dass wir natürlich ein besseres Angebot schaffen für einen Teil der Fahrgäste, die heute schon im ÖV sind. Das bemisst sich dann in der Tat an den Reisezeiten. Das ist eine Untersuchung, die natürlich hier mitgemacht wird, wie verändern sich die Reisezeiten der Nutzer. Und die Nutzer, die mithilfe der Seilbahn jetzt schneller zu ihrem Ziel kommen im öffentlichen Verkehr, die wechseln dann natürlich. Die wechseln vom Bus auf die Seilbahn, diese Effekte hat Herr Welsch schon beschrieben, und die haben wir hier natürlich auch. Dieses Schneller-Unterwegs-Sein ist auch ein Vorteil, ein Nutzen, den man in einer volkswirtschaftlichen Bewertung sich gutrechnen darf. Was aber natürlich eigentlich das Ansinnen ist, ist dass wir Nutzer dazugewinnen im ÖV, die vorher mit dem Auto unterwegs waren. Und da haben wir in der Tat jetzt bei dieser Trasse nicht ein so gutes Verhältnis, wie man es bei manch anderer Variante hat. Das heißt, wir haben zwar nachher in der Seilbahn eine fünfstellige Anzahl an Fahrgästen über den Tag gerechnet, aber davon der größere Teil, der vorher schon im ÖV unterwegs war.

Wieso ist das so? Wir haben diejenigen, die von außerhalb kommen, am Vaihinger Bahnhof umsteigen und heute vielleicht mit dem Bus in den Synergiepark reinfahren, die würden dann je nach Wegebeziehung zukünftig die Seilbahn nehmen, weil es für sie noch ein bisschen schneller ist. Gleiches gilt dann auch in Richtung Eiermann-Campus. Die Nutzer, die wir vor allem anziehen wollen über das P+R-Parkhaus, das sind ja Nutzer, die von weiter herkommen. Das wären im Sinne einer volkswirtschaftlichen Bewertung auch sehr wertvolle Nutzer, weil die eben eine lange Strecke auf der Straße unterwegs sind und die wollen wir in Richtung ÖV lotsen. Da haben wir aber diese Grundproblematik, die wir immer beim Thema Park and Ride haben: Wenn jemand, ich sag jetzt mal eine 60 km-Fahrt hat mit dem Auto um zum Synergiepark zu kommen und dann dort parkt. Wir bieten ihm jetzt ein schönes P+R-Parkhaus direkt an der Autobahn mit einer Seilbahn. Er spart sich natürlich auf den letzten Metern den Stau, den es da gibt, aber er sitzt halt schon im Auto, und er sitzt halt schon sehr lange im Auto. Und da ist die Freiwilligkeit des Umsteigens, die bei einem solchen Modell erstmal hinterlegt wird, die betrifft dann eben nicht ganz so viele Nutzer.

Und dann kommt genau der Punkt, den Herr Oehler ja dargestellt hat: Das müsste man dann tatsächlich kombinieren mit entsprechenden verkehrslenkenden Maßnahmen innerhalb des Synergieparks. Da wird es dann sehr stark darauf ankommen, wie wird dort die Parkraumverfügbarkeit sein? Wird man mit Firmen Absprachen treffen, das man

sagt, eure Mitarbeiter bekommen da in dem P+R-Parkhaus einen Parkplatz gestellt, dafür müsst ihr dann gar nicht mehr hier reinfahren oder ähnliches. Das sind Dinge, die sehr stark einwirken werden und die die Wirkungen des Umstiegs vom Auto auf diese Seilbahn sehr stark beeinflussen können. Das sind aber Effekte, die wir so üblicherweise nicht in diesen Modellen abbilden. Oder das ist jetzt nicht der Standard, den wir abbilden. Das heißt, die Fahrgäste, die wir hier jetzt ausweisen, die haben wir, ich möchte mal sagen, auf jeden Fall einfach deswegen, weil die Seilbahn in sich schon ein sehr attraktives Angebot ist. Alles weitere was jetzt noch mögliche verkehrslenkende Maßnahmen betrifft, das ist hier jetzt noch nicht abgebildet und käme on top dazu. Und das dürfte auch für einen deutlich stärkeren Verlagerungseffekt noch sorgen vom Auto auf eine solche Seilbahn. Da sind wir dran. Wir können das auch schon ein bisschen quantifizieren, wieviel das wäre. Das wäre dann eben auf diesem Ast in Richtung Parkhaus nochmal ein ganz ordentlicher Zuwachs an Fahrgästen. Letztlich wäre ja das Ziel, dass dieses Parkhaus, wenn man es denn baut, auch voll wird und genutzt wird, logischerweise.

Vielleicht noch ein paar Worte zur Bewertung. Es wurde ja auch schon genannt, wir betreten hier ein bisschen Neuland. Die standardisierte Bewertung als Verfahren ist dafür da, um Nahverkehrsmaßnahmen zu bewerten. Das ist ganz typisch, wenn ich eine Stadtbahn oder eine S-Bahn-Maßnahme bewerte. Und für diese Bewertungen sind in diesen Verfahren auch ganz viele Vorgaben gemacht, an die man sich halten muss, damit die Bewertung vergleichbar ist. Jetzt haben wir eine Seilbahn und haben da ganz viele Unbekannte. Ich könnte Ihnen da lange etwas erzählen, aber ich will es nur an zwei, drei Punkten festmachen. Es fängt an so ganz banalen Sachen an, die Seilbahn-Kabine, ist das ein Fahrzeug oder gehört die zur Infrastruktur? Welche Lebensdauer haben spezifische Anlagenteile einer Seilbahn? Bei einer Stadtbahn, bei einer S-Bahn weiß man sehr genau aus Erfahrungswerten, ein Stellwerk hat die und die Lebensdauer, die Gleise, die liegen, haben die und die Lebensdauer. Wie ist das denn mit dem Seil? Da haben wir natürlich auch Erfahrungswerte, aber die sind noch nicht sozusagen in Vorlagen gegossen, die der Zuwendungsgeber einem vorgibt. In dem Bereich gibt es auch schon Abstimmungen mit dem Ministerium, das ist sozusagen die Arbeitsebene, wo es um solche Ansätze geht.

Und dann gibt es die zweite Ebene der Abstimmung, das hatte Herr Oehler ja auch schon angesprochen, wie sieht denn das überhaupt grundsätzlich mit der Förderung aus? Das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz erlaubt inzwischen eine Förderung von Seilbahnen, das Land fördert ja aber üblicherweise nur bis zu einer gewissen Investitionshöhe. Und wenn wir jetzt etwas längere Trassen haben, dürften wir da darüber liegen. Der Bund fördert Stand heute noch keine Seilbahnen, grenzt das bislang aus in seinen Verfahren. Das heißt, da gibt es einfach noch gewisse Abstimmungen. Wäre das Land bereit, auch eine etwas teurere Maßnahme zu fördern, weil es eben in den Förderzweck des Landes passt? Entscheidet sich der Bund vielleicht, dann doch über seinen Schatten zu springen und zu sagen, man fördert das? Dies sind Dinge, die man tatsächlich noch abstimmen muss und dieser Abstimmungsbedarf besteht noch. Aber der ist eben auf einer etwas höheren Ebene und soweit ich weiß, wollte die Stadt da genau Ihre Rückmeldung haben, geht man denn in diese Gespräche mit dem Zuwendungsgeber. So viel zu dem Thema. Für weitere Detailfragen stehe ich gerne zur Verfügung."

Herr Oehler ergänzt, die Verwaltung denke immer regional und habe durchaus an Trassen gedacht. In diesem ersten Schritt wollte man jedoch nicht schon an eine Nachbar-

kommune herantreten. Bezüglich der Finanzierung und der weiteren Schritte führt er aus, man nehme das Land nun beim Wort und gehe, wenn man an die eigenen finanziellen Grenzen stößt, auf das Land zu. Das Land habe zugesagt, die Studie zu fördern. Aus dem Gesamtbudget Synergiepark Vaihingen/Möhringen stünden noch Planungsmittel zur Verfügung, um das Seilbahnprojekt beauftragen zu können für die vertiefte Untersuchung.

StR Ozasek setzt ein großes Fragezeichen, würde das System nur funktionieren durch ein P+R-Parkhaus an der Autobahn, welches die Stadt für rund 90 Mio. € errichten müsste - ausgehend von 3.000 Stellplätzen á 30.000 €. Er bezweifelt, dass eine ausreichende Zahl von Autofahrern kurz vor ihrem Ziel in eine Seilbahn umsteigen würden, und betont, Die FrAKTION wäre dann politisch raus bei einem solchen Projekt. Zu glauben, dass bei 917.000 gemarkungsübergreifenden Kfz-Fahrten ein P+R-Parkhaus mit 3.000 Stellplätzen eine relevante Veränderung des Modal Split im Stadtgebiet nach sich ziehen würde, halte er zudem für naiv.

StR Rockenbauch lenkt den Blick auf andere Varianten, die einen deutlich höheren Umsteigeeffekt vom Auto in den ÖV haben können, insbesondere die Verbindung vom Ostendplatz. Er fragt, ob bereits Berechnungen für die Verlagerungseffekte dieser anderen Trassenvarianten vorliegen. Herr Tritschler teilt mit, man arbeite an diesen Berechnungen und sei gerade in der Abstimmung bezüglich der genauen Fahrzeiten. Tatsächlich liefere die Trasse Ostendplatz - Mitternachtstraße - Mineralbäder - Pragsattel spannende Umsteigerelationen.

BM Pätzold erachtet die Verbindung Eiermann-Campus - Bahnhof Vaihingen als eine entscheidende Verbindung, mit der ein großes Gebiet neu erschlossen werden kann. Die Aufgabe war es, zu zeigen, wie man dort mehr machen kann als nur eine Busanbindung. Was die derzeit laufende Untersuchung der Stadtbahn betrifft, so wage er zu sagen, "dass das Thema Stadtbahn-Ausbau in diese Richtung ein wesentlich größeres Unterfangen ist als diese Stützen da zu stellen und die Frage zu lösen, wie gehen wir mit dem Freibad um." Die Verwaltung betrachte die Untersuchung der verschiedenen Stränge einer Seilbahn als gute Möglichkeit, um im ÖPNV weiterzukommen.

Auf die Frage von StRin Schiener, wann mit einer Fertigstellung der Seilbahn gerechnet werden kann, antwortet Herr Oehler, er bittet um Verständnis, zum heutigen Zeitpunkt noch keinerlei Aussage zu einer Inbetriebnahme machen zu können. Zunächst müssen die Ergebnisse der vertieften Untersuchung vorliegen.

BM Pätzold stellt abschließend fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / de

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
Baurechtsamt (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. BVinnen Nord, Ost
 5. BezÄ Ca, De, Mö, P-B, Vai
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS