

Schloss-Aufzug: Ein Traum wird realistisch

Von Visionen zu echten Möglichkeiten? Fachleute geben nur einem Schrägaufzug realistische Chancen

Es ist ein alter Traum, doch eigentlich müsste er kein Traum bleiben: Ein Aufzug zum Schloss ist auch im „Werkstadt“-Prozess wieder zur Sprache gekommen. Zeit, utopische Visionen von tatsächlich umsetzbaren Konzepten zu trennen, die sich Heidenheim tatsächlich auf die Agenda schreiben könnte.

HENDRIK RUPP

Doch, die Idee kommt auch aus der Mottenkiste: Schon deutlich vor dem Ersten Weltkrieg handelte man in Heidenheim mit Postkarten im beliebten „Unsere Stadt in 100 Jahren“-Stil: Lustige Montagen mit einem Himmel voller Zeppeline, Schwebebahnen über den Straßen – und in Heidenheim mit einer Seilbahn zum Schloss.

Der Schlossberg: Heidenheims Wahrzeichen und grünes Herz, eigentlich mitten in der Innenstadt gelegen und doch nicht: Über 70 Meter Höhenunterschied trennen das Schloss und die Innenstadt. Zur Verteidigung keine schlechte Lage, doch mit Congress Centrum und Klinikum, Hotel und Naturtheater, Voith-Arena und den Reutenen eine echte Nahverkehrs-Hypothek – kein Wunder, dass man beim schweißtreibenden Anstieg zum Schloss gerne auf Ideen kommt, wie es leichter gehen könnte. Der Wunsch nach einem Lift machte nicht einmal vor der Idee Halt, man könne im Brunnenschacht des Kindesbrunnens aufs Schloss fahren.

Bald 30 Jahre ist es her, dass man den Traum in Heidenheim erstmals konkreter machte: Die Initiative „Der Schlossberg soll leben“ forderte Mitte der 1980er-Jahre neben einer Überdachung des Rittersaals auch eine Seilbahn oder eine Zahnradbahn – damals zwischen dem City-Parkhaus nahe dem Eugen-Jaekle-Platz und dem Schloss. Der Plan ging den Weg so vieler Heidenheimer Pläne jener Jahre: Man sprach viel darüber, gehandelt wurde nicht.

2004 kam er nächste bedeutende Schritt: Im Rahmen der lokalen Agenda macht sich Manfred Schön an das Konzept eines Aufzugs zum Schloss. Und der pensionierte Ingenieur beliebt es nicht beim Träumen: Schön maß aus und kalkulierte, kontaktiert Hersteller, holte Kostenschätzungen ein. Sein Fazit: Ein Schrägaufzug müsse es sein, vom südlichen Ende der Hauptstraße an der Heidenschmiede vorbei bis auf den Parkplatz zwischen dem damaligen Hennenest und dem Schloss.

Auch schon wieder bald ein Jahrzehnt her – doch das Thema verschwindet nicht aus den Köpfen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung „Werkstadt“ kam der Aufzug einmal mehr aufs Tapet – diesmal bei der Fokusgruppe „Sexy Stadt“. Mitte April dieses Jahres stellte die Gruppe ihre Visionen für eine attraktivere, auch unterhaltsamere Stadt vor. Und erneut war auch eine Bahn zum Schloss dabei. Kühnste Vi-



Von der Vision zur Realität: Zum dritten Mal hat sich ein Schrägaufzug (ganz oben: Montage des Herstellers Doppelmayr) als einzig realistische „Aufstiegshilfe“ zum Schloss empfohlen. Varianten wie gewaltige Rolltreppen (unten links) oder Seilbahnen (unten rechts) sind zwar spektakulär, aber entweder teuer oder unpraktisch – oder gar beides.

Fotos: privat/Oliver Vogel

Schrägaufzug, Aufzug, Fahrtreppen, Seilbahnen: Stadtverwaltung hat schon alle Varianten geprüft

Bereits im Jahr 2006 hat die Stadtverwaltung die Varianten für einen leichteren Weg aufs Schloss schon einmal eingehend auf Herz und Nieren geprüft. Wie Stefan Bubeck, Leiter des Geschäftsbereichs Hochbau, erläutert, nahm man sich damals die Ideen **Schrägaufzug, Aufzug, Seilbahn und Fahrtreppe** (Rollreppe) vor. „Persönlich fand ich das immer spannend“, so Bubeck – obwohl das Gelände sehr steil und für manche Varianten sehr schwer sei.

Schnell wieder in die Schublade wanderten die Varianten der Aufzüge: Ein **Aufzugsturm** vor dem Schlossberg (mit einer gewaltigen Brücke zum Schloss) wäre extrem teuer und würde den Schlosblick verschandeln. Ein **Aufzug im Schlossberg** wäre hingegen noch teurer – zumal in den meisten Fällen ein zusätzliches Treppenhaus vonnöten wäre. **Seilbahnen** seien grundsätzlich machbar, aber im Betrieb sehr teuer, da sie nur mit Personal betrieben werden

können. Zudem hat Bubeck, selbst Architekt, Bedenken bei manchen Visionen. Eine Seilbahn vom Rathausdach zum Schloss? „Das würde das Rathausdach statisch wahrscheinlich nicht aushalten, so eine Seilbahn hat enorme Zuglasten.“ Und auch die Stadt kennt das Problem, dass unter den Seilen das Gelände gesichert werden müsste – also Drahtkäfige über der Innenstadt gebaut werden müssten.

Blieben die **Rolltreppen**. Sie haben gewaltige

Transportleistungen und können selbst mit Menschenmassen fertig werden. „Aber sie sind einfach nicht barrierefrei“, so Bubeck. Zudem ist ihr Einbau extrem teuer. „Wir bräuchten ja Betonwannen über den ganzen Schlossberg“, so Bubeck. Und völlig ohne Dach wären die Treppen auch nicht ganzjährig einsetzbar.

Auch die Stadt kam zu einem eindeutigen Ergebnis: „Wenn, dann käme nur ein **Schrägaufzug** in Betracht“, so

Bubeck. Eine ideale Trasse würde im Umfeld des Güttinger-Baus schnurgerade an der Heidenschmiede vorbei bis zum Parkplatz zwischen Schloss und CC führen, verlief auf stählernen Füßen und hätte kaum Geländeverbrauch. Keine Sicherheitstreppe? „Moderne Kabinen können im Notfall auch ohne Strom bis ins Tal fahren“, so Bubeck. Für die rund 130 Meter Fahrstrecke würde eine Kabine rund 60 Sekunden benötigen. 2006 errechnete die Stadt

Kosten von rund zwei Millionen Euro. „Sagen wir heute also lieber drei Millionen oder noch etwas mehr“. Die Betriebskosten könne man aktuell auf brutto um die **40 000 Euro** jährlich veranschlagen. Nicht wenig, für ein öffentliches Transportmittel aber auch nicht viel. Bräuchte es da überhaupt einen Fahrpreis? „Das ist eine politische Entscheidung“, sagt Bubeck. Als Techniker sagt er nur eines: „Technisch ist ein Schrägaufzug absolut realistisch.“ hr

sion: Eine Seilbahn, idealerweise vom Dach eines ehrgeizigen Innovationszentrums auf dem heutigen Voith-Platz. So weit die Vision – und die „Sexy Stadt“ wollte ja für Visionen sorgen. Inge Ollesch reichte das nicht. Ollesch, Mitglied der Fokusgruppe „Sexy Stadt“, machte sich mit ähnlichem Ernst an die Sache wie Manfred Schön 2004. „Ich dachte immer schon, das wäre was“, so

Ollesch, die selbst auf den Reutenen wohnt und das Problem der Lage auch als Radfahlerin kennt: Runter in die Stadt ja – aber zurück? Ollesch recherchierte im Internet, machte sich über tatsächliche Projekte in anderen Städten schlau – und lud schließlich sogar zwei Mitarbeiter des österreichischen Aufzug-Herstellers Doppelmayr nach Heidenheim ein. Die beiden Experten fragten nach Be-

sucherfrequenzen, schätzten Trassenführungen und technische Hürden und hatten schließlich gute Nachrichten im Gepäck: Zwei bis 2,5 Millionen Euro müsse man investieren – dann habe man einen Schrägaufzug, dessen Kabine bis zu 30 Personen in einer Minute von der Innenstadt auf den Schlossberg oder zurück tragen könne. Ollesch hat an fast alles gedacht: Auf stählernen Stel-

zen geht es über die Heidenschmiede und den Hermann-Mohn-Weg, Berg- und Talstation sind kaum größer als Buswartehäuschen, der Betrieb ist vollautomatisch: Geld einwerfen (ab 50 Cent für eine Fahrt) und los geht es.

Wäre eine Seilbahn nicht schöner? „Ich fürchte, da wird einiges übersehen“, meint Ollesch: Seilbahnen brauchen Personal, was

die Betriebskosten explodieren ließe, zudem müssten Straßen unter der Bahn geschützt werden: „Wollen wir ein Stahlgitter über der Hauptstraße?“ fragt Ollesch. Und: Nur ohne Personal könne eine Bahn rund um die Uhr auf Anforderung fahren.

Und eine Rolltreppe? Wenn auf dem Schlossberg 2000 Fußballfans stehen, die ins Tal wollen, kommt eine Kabine für nur 30 Personen an ihre Grenzen, stundenlang müsste man anstehen. „Das ist wahr“, sagt Ollesch: „Aber wann wollen schon 2000 Menschen auf einmal fahren?“ Umgekehrt sei eine Rolltreppe eben nicht barrierefrei, nicht geeignet für Rollstühle oder Kinderwagen, schlecht geeignet, wenn man sein Fahrrad transportieren will.

Ihre „Bürgerbahn“ zwischen Schloss und Stadt sieht Ollesch nicht nur als Attraktion, sondern tatsächlich als Verkehrsmittel. In der Stadt parken und ins CC fahren? Bitte sehr. Am Schloss parken und auf den Wochenmarkt? Auch kein Thema. Und selbst bei vielen Veranstaltungen wäre die Bahn nicht überfordert: „Beim Wirtefest kommen nicht 1000 Leute auf einmal, da genügt die Bahn absolut.“

Schon bei der Vorstellung im Gemeinderat hatte auch Olleschs Idee viel Anerkennung gefunden – auch von Oberbürgermeister Bernhard Ilg, der eine Initiative von Bürgern für die Bahn anregte. Gegenüber unserer Zeitung sieht Ilg tatsächlich durchaus Chancen für das Projekt: „Wenn Bürger tätig werden und die Realisierung einer solchen Bahn auch nur in Teilen ermöglichen würden, könnten wir uns dem Thema doch gar nicht verschließen“, so Ilg. Er begrüße es, wenn der Traum vom Schloss-Aufzug eine Form erhalte, die realistisch sei und auch in der Stadtplanung berücksichtigt werden könne. „Wenn, dann muss man die Sache auch wirklich anpacken, und zwar so, dass wir sie noch erleben“, sagt Ilg. Nun seien die Bürger dran.

Wird das klappen? Inge Ollesch hat sich auch über die Umsetzung Gedanken gemacht. Bei den Schlossberg-Akteuren von Hotel über CC bis Klinikum und Naturtheater hat man ihr Unterstützung zugesagt, gleichzeitig hat sie bereits Ideen für eine Bürgerbeteiligung über „Seilschaften“: Geldspenden, für die es jeweils ein Stückchen Aufzugseil gibt, das in Stahl, Silber oder Gold Freifahrten bis zum lebenslangen Gratisfahren verspricht – ähnliche Modell kennt man vom FCH.

Und mit Sponsoren hat Ollesch noch gar nicht gesprochen, dabei wäre eine Bahn zum Schloss ein Hellenstein-Produkt im Nahverkehr, wäre „Gut für den Aufstieg“ und würde den Weg freimachen. Mit dem Aufzug könnte es also durchaus steil nach oben gehen.

Info Wer sich noch mehr für die Idee eines Schrägaufzugs zum Schloss interessiert oder Inge Ollesch helfen möchte, kann sich unter hr@hz-online.de an die Redaktion wenden. Wir stellen einen Kontakt her.