

aus unserem Archiv vom 22. Juni 2011

Adieu Kabinenbahn: Abriss bis Ende 2012

Roland Morgen

Das ist das endgültige Aus für die Kabinenbahn. Der ehemalige Betreiber Peter Schwab kündigt den baldigen Abbau in eigener Regie an. Baudezernentin Kaes-Torchiani ist überrascht und enttäuscht.



Ebenfalls ein Fall für den Abrissbagger: die Bergstation steht auf einem 130-Quadratmeter-Areal neben dem Weisshaus. TV-Fotos (3): Roland Morgen (2), Archiv/Josef Tietzen

Trier. "Rettet die Kabinenbahn!", forderten Eintracht-Fans im letzten Heimspiel der Saison 2010/11 (20. Mai gegen die U 23 des 1. FC Köln) per Spruchband. Der Appell, der vielen Trierern aus dem Herzen spricht, verhallt ungehört. Der ehemalige Kabinenbahn-Betreiber Peter Schwab (Bad Dürkheim) kündigt überraschend an, er werde die Tal- und Bergstation abreißen und die Förderseile über die Mosel demontieren lassen. Bereits im Juli will er sich vor Ort mit Spezialisten treffen, um Abriss-Details zu erörtern. "Bis spätestens Ende 2012" werde er tabula rasa machen, kündigt der 71-Jährige an.

Mitte Mai hatte alles noch ganz anders ausgesehen. Da war just das "Heimfallrecht für das Erbbaurecht Kabinenbahn" eingetreten und damit die Stadt wieder Eigentümerin der Grundstücke von Talstation (Zurlaubener Ufer) und Bergstation (auf dem Palliener Felsplateau neben dem Weisshaus) geworden. Das Rathaus wollte Schwab aber nicht zum baldigen Abriss der Immobilien verdonnern, denn es bestand die vage Hoffnung, es könne sich ein neuer Betreiber für die Seilbahn finden. Den Segen für die Ausschreibung von Liegenschaften und Bahnbetrieb hat sich Baudezernentin Simone Kaes-Torchiani am Donnerstag vom Stadtrat geben lassen. Der Beschluss war aber schon am Montag darauf Makulatur, als Schwab schriftlich mitteilte, er wolle abreißen. Simone Kaes-Torchiani zeigt sich "völlig überrascht" und in "zweifacher Hinsicht enttäuscht". Zum einen, "weil Herr Schwab einseitig das Todesurteil über die Kabinenbahn spricht", zum anderen, "weil er alle unsere Handreichungen ablehnt. Wir bauen ihm seit Jahren goldene Brücken - und nun das".

Schwab seinerseits sagt, er habe "schlicht die Nase voll" und beklagt "fehlenden Willen der Stadt", die Bahn wieder in Betrieb zu nehmen. Vor allem geht es um Geld. Schwab will laut eigenem Bekunden nicht die Summe als Sicherheitsleistung hinterlegen, auf die das Baudezernat die Abrisskosten schätzt: 350 000 Euro. Das sei eine "illusorische, völlig überhöhte Forderung". Schwab, der, sofern sich kein neuer Betreiber findet, zum Abriss verpflichtet ist, geht von "höchstens 100 000 Euro" aus. Was aber immer noch auf ein dickes Minusgeschäft hinausläuft, weil die Stadt ihm als Abfindung für das Restaurantgebäude neben der Talstation lediglich 57 500 Euro zahlen muss.

Schwab zeigt sich im Telefongespräch mit dem TV "so verbittert", dass er an den Stadtrat herantreten will mit der Bitte, die von seinen Eltern initiierte Peter-und-Elsbeth-Schwab-Stiftung aufzulösen. Aus diesem Fonds wurde zu Zeiten der von der Familie Schwab organisierten Moselland-Ausstellung (MA, bis 2003) alle zwei Jahre der mit 2500 Euro dotierte Schwab-Preis finanziert. Damit wurden Persönlichkeiten geehrt, die sich um das wissenschaftliche, kulturelle, künstlerische oder gastronomische Leben in Trier besonders verdient gemacht haben - unter anderem die Mundart-Band Leierendecker-Bloas und Fotograf Josef Tietzen.

Ohne MA kein Schwab-Preis - deshalb hatte Manfred Maximini, damals noch Stadtratsmitglied, 2007 zur Eröffnung

des umgebauten und erweiterten Stadtmuseums Simeonstift angeregt, dem nunmehr brunnenlosen Brunnenhof einen Wasserspender aus dem Schwab-Fonds (25 000 Euro plus Zinsen) zu spendieren. Daraus dürfte jetzt nichts mehr werden. Schwab will das Geld nicht in Trier eingesetzt sehen, sondern "lieber für eine Behinderteneinrichtung in der Region".

MEINUNG

Nun ist die Stadt fein raus

Peter Schwabs Verbitterung muss sehr groß sein. So sehr, dass er eine einsame Abriss-Entscheidung trifft, die ihn zum alleinigen Verlierer im Ringen um den Fortbestand der Kabinenbahn stempelt. Und zum alleinigen Sündenbock. Die Stadtverwaltung, die er vielleicht hat ärgern wollen, ist nun fein raus. Sie hat das Ende der Bahn nicht zu verantworten und kann die ihr gehörenden Grundstücke von Tal- und Bergstation viel besser vermarkten. Das Areal am Zurlaubener Moselufer ist ein Filetstück mit hohem Entwicklungspotenzial und unbebauten Nachbargrundstücken. Hotel, Gastronomie, Wohnanlage - alles ist möglich, und für alles gibt es reichlich Interessenten. Nun erst recht, weil sich niemand mehr mit der schwierigen Frage beschäftigen muss, wie denn da die Kabinenbahn zu integrieren sei. r.morgen@volksfreund.de

EXTRA

Die Kabinenbahn mit zwei Gondeln in den Stadtfarben rot und gelb geht im **August 1967** in Betrieb. **1996** gibt Betreiber Peter Schwab das Restaurant neben der Talstation auf. Nach der Saison **2001** nimmt Schwab die Kabinenbahn nicht mehr in Betrieb, weil ihm das Defizit (**80 000 Euro**) zu groß geworden ist. Er bietet die Anlage zum Verkauf an - erfolglos. Zu dem für **2004** von Schwab geplanten Neustart kommt es wegen eines tödlichen Unfalls während der Vorbereitungen an der Bergstation nicht. Die Suche nach einem neuen Betreiber geht weiter. Derweil nagt der Zahn der Zeit bedrohlich an den beiden Stationen bei stetig wachsendem Investitionsbedarf. Zuletzt ist von mindestens **600 000 Euro** die Rede, die vor einer Wiederinbetriebnahme in die Technik investiert werden müssten. Die Stadt pocht auf eine Entscheidung und zieht vor das Landgericht, das **2010** einen Vergleich verkündet: Bis **30. April 2011** muss Schwab die Bahn in Betrieb nehmen, oder der bis **2027** laufende Erbbaurechtsvertrag ist hinfällig und die Grundstücke gehen in die alleinige Verfügungsgewalt der Stadt als Besitzer zurück. Dieser "Heimfall" ist am 1. Mai eingetreten. rm.