



11.09.2025

PRESSEMITTEILUNG

U25 (Killesberg-Plieningen) auf der Kippe: Universität alarmiert über Sparvorschlag

Direkt-Verbindung über „Möhringer Kurve“: Universität Hohenheim drängt auf Umsetzung vor 2030.

PRESSEFOTOS unter www.uni-hohenheim.de

„Es wäre ein denkbar schlechtes Signal für unsere Studierenden und den Wissenschaftsstandort Stuttgart“, warnt Kanzlerin Katrin Scheffer angesichts des Vorschlags von SSB und Rathaus, die direkte Stadtbahnverbindung zwischen Innenstadt und Universität Hohenheim/Plieningen erst im nächsten Jahrzehnt umzusetzen. Seit rund 10 Jahren setzt sich die Universität mit Nachdruck für das Projekt ein, das durch eine neue Gleiskurve in Möhringen möglich werden soll. 2023 brachten Studierende den Bauvorschlag sogar in den Stuttgarter Bürgerhaushalt ein – und erreichten Platz 1 in der stadtweiten Abstimmung. Universitätsleitung und Studierendenvertretung zeigen sich alarmiert über die Pläne für eine erneute Verschiebung.

Die direkte Stadtbahnanbindung ist ein zentraler Aspekt des Mobilitätsplans der Universität Hohenheim. Die Universitätsleitung ist überzeugt: Maßnahmen wie das kostenpflichtige Parkraummanagement, das auf Beschluss der Landesregierung eingeführt wurde, müssen auch mit Verbesserungen für den öffentlichen Nahverkehr einhergehen. Nur als Gesamtpaket lassen sich echte Fortschritte erzielen und die notwendige Akzeptanz für nachhaltige Mobilität erreichen.

Bereits 2017 stimmte der Gemeinderat dem Masterplan der Universität Hohenheim für Bauen und Verkehr zu. Ursprünglich war der Bau der „Möhringer Kurve“ bis 2023 vorgesehen, wurde jedoch aus Geldmangel auf 2027 verschoben – trotz des ersten Platzes im Stuttgarter Bürgerhaushalt. Die aktuellen Pläne einer erneuten Verschiebung lösen bei Universitätsleitung und Studierenden nun große Besorgnis aus.

Kanzlerin:

Kanzlerin K

„Studierende finden immer schwerer bezahlbaren Wohnraum und nehmen dafür teils lange Pendelzeiten in Kauf. Die direkte Stadtbahnanbindung erneut auf unbestimmte Zeit zu verschieben, ist deshalb hochproblematisch – auch im Hinblick auf die ambitionierten Klimaziele von Stadt und Land, die wir als Universität ausdrücklich unterstützen.“

Für den Wissenschaftsstandort Stuttgart wäre die Sparmaßnahme ebenfalls ein denkbar schlechtes Signal: „Die Vernetzung mit Partnern in Stuttgart und der Region hat maßgeblich zu unserem Erfolg in der Exzellenzstrategie beigetragen. Künftig wird dieser Austausch noch wichtiger. Bleiben Fortschritte im ÖPNV aus, wird das zunehmend zum Standortnachteil“, so Scheffer.

Wachsende

Auch die St

Bianca Aschauer kritisiert: „Die ÖPNV-Anbindung der Universität Hohenheim ist für einen Großteil der Studierenden abschreckend. Schon unsere Vorgänger:innen haben sich für die direkte Stadtbahnanbindung eingesetzt. Nach dem Erfolg im Bürgerhaushalt hatten wir Hoffnung auf eine Besserung – jetzt fragen wir uns allerdings, welchen Wert ein solches Beteiligungsformat überhaupt hat, wenn selbst der beste Vorschlag keine Wirkung zeigt.“

Co-Vorsitzender Alexander Hermann ergänzt: „Die Parkgebühren auf dem Campus kamen im Eilverfahren, aber beim Nahverkehr passiert seit Jahren wenig – dabei wären gute Anbindungen eine echte Entlastung für Studierende, die ohnehin zu den am stärksten von Armut betroffenen Gruppen in Deutschland gehören.“

Auch Bezirksvorsteherin Andrea Lindel, die den Vorschlag der Studierenden im Bürgerhaushalt aktiv unterstützt hat, zeigt sich über die Sparpläne erschrocken: „Damit bleiben Plieningen und Birkach weiterhin die einzigen Stadtbezirke ohne Direktanbindung an die Innenstadt.“

Der Bezirksbeirat wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Herbst über die (Spar-)Vorschläge diskutieren.

Rückblick: Eine Verschiebung reiht sich an die nächste

Sollte das Projekt nicht wie geplant in den kommenden Jahren realisiert werden, wäre das ein bitteres Déjà-vu für die Universität Hohenheim und alle, die sich seit einem Jahrzehnt für die direkte Stadtbahnanbindung einsetzen.

Chronologie:

- 2015: Start der Arbeiten am Mobilitätskonzept für den Campus. Schon damals ein zentrales Anliegen: eine direkte Stadtbahnanbindung zur Innenstadt.
- Oktober 2017: Der Gemeinderat stimmt dem Masterplan der Universität Hohenheim zu, die „Möhringer Kurve“ wird in der Folge in den Nahverkehrsplan 2023 aufgenommen.
- 2018: Das Land beschließt Parkgebühren für den Campus. Die Universität trägt den Beschluss mit, pocht jedoch auf den gleichzeitigen Ausbau des ÖPNV.
- Statt Fortschritten folgt die erste Verzögerung: Aus Geldmangel wird der Bau auf 2027 verschoben.
- 2023: Studierende starten eine Initiative im Stuttgarter Bürgerhaushalt, um die Umsetzung zu beschleunigen, und erreichen damit Platz 1 unter 2.389 Vorschlägen. Die Antwort der Stadtverwaltung: Das Projekt sei für 2027 fest eingeplant, eine schnellere Umsetzung jedoch leider nicht möglich.

- Mitte 2025: Die Zukunft des Projekts ist unsicherer denn je. Angesichts steigender Defizite schlagen SSB und Rathaus vor, die „Möhringer Kurve“ frühestens ab 2030 umzusetzen. Dieser und weitere Sparvorschläge sollen nun in den Bezirksbeiräten diskutiert werden. Die Entscheidung über den Nahverkehrsplan 2026–2030 fällt Ende des Jahres im Gemeinderat.

Text: Leonhardmair