

Ein neuer S-Bahn-Tunnel im Bogen unter der Innenstadt?

Direktverbindung von Feuerbach nach Bad Cannstatt angeregt – Reserven vorhanden – Optimaler Nahverkehrsanschluß für die City

So könnte es eines (fernen) Tages aussehen: Zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach verkehren zusätzliche S-Bahn-Züge in einem großen Bogen unter der Stuttgarter City, als Ergänzung zu den heute im Hauptbahnhof gebündelten sechs Linien und dem Tunnel hinauf nach Vaihingen. Sieben Haltestellen – Schleyer-Halle, Gaisburg, Gablenberg, Bohnenviertel, Stadtmitte, Kongreßzentrum Liederhalle, Löwentor – machen die rund zehn Kilometer lange Tunnelstrecke für Fahrgäste attraktiv. Stuttgarts Zentrum wäre optimal ans regionale Schienen-Nahverkehrsnetz angeschlossen.

Sollte dieses Projekt zu aufwendig sein, ist eine Alternative denkbar – eine S-Bahn-Direktverbindung zwischen Cannstatt und Feuerbach, unter dem Rosensteinpark und dem Bahngelände östlich des Hauptbahnhofs hindurch. Damit wäre

in jedem Fall erreicht, was „Ringbahnplaner“ seit Jahren immer wieder anregen: eine schnelle, sogenannte Tangentialverbindung im Osten der Landeshauptstadt, ohne das zeitraubende Umsteigen im Hauptbahnhof. Bisher ist in diesem Zusammenhang dafür meist die Bahnstrecke Untertürkheim-Kornwestheim genannt worden.

Die neuen Gedanken stammen von einem ausgewiesenen S-Bahn-Experten der Bundesbahn, von Dipl.-Ing. Jürgen Wedler. Sie sind jetzt in einer von der Bundesbahndirektion Stuttgart unter Federführung Wedlers und redaktioneller Assistenz von Olaf Schott und Manfred Thömmes herausgegebenen, rund 370 Seiten starken Dokumentation unter dem Titel: „Die Bilanz“ publiziert. In dem Band werden 25 Jahre Planung und Bau der S-Bahn in der Region minuziös nachgezeichnet. Der Ter-

min ist gut gewählt. Zum einen ist es am 3. Dezember dieses Jahres genau ein Vierteljahrhundert her gewesen, daß das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bundesbahn das Rahmenabkommen über den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Region abgeschlossen haben, und zweitens verabschiedet Wedler sich als Vizepräsident der Direktion Stuttgart und Leiter deren Neubauabteilung seit 1974 am Jahresende in den Ruhestand. Direktionspräsident Peter Schnell bescheinigte Wedler (er feiert am 31. Dezember seinen 65. Geburtstag) jetzt bei einer kleinen Feier im Stuttgarter Ratskeller ein „exzellentes Fachwissen und ein hohes Maß an Leistungsbereitschaft“. Er war in den vergangenen rund 20 Jahren die treibende Kraft im S-Bahn-Bau, der Chefplaner.

Die S-Bahn in der Region ist längst zum unverzichtbaren Rückgrat im öffentlichen

Nahverkehr geworden. Überdurchschnittliche, noch immer steigende Nachfrage beweist dies. Daß es deshalb beim heutigen Angebot nicht bleiben kann, wissen Planer und Politiker. Die Verlängerung nach Filderstadt-Bernhausen ist unter Dach, der Ausbau Plochingen-Kirchheim/Teck wird projektiert. Im Gespräch ist die Linienverlängerung von Bietigheim nach Vaihingen/Enz. Der 15-Minuten-Takt auf den Außenstrecken kommt. Wedler hat jetzt darauf aufmerksam gemacht, im Tunnel Hauptbahnhof-Schwabstraße könne durch Einsatz moderner Elektronik die Zugfolge auf einen Zwei-Minuten-Abstand verkürzt werden. – Keine Chancen gibt Wedler allerdings einem zweiten S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof/Stadtmitte und den Fildern (über Marienplatz); das heutige Netz habe noch auf lange Zeit große Leistungsreserven. -ube-