

„Fischbauch“ eröffnet der S-Bahn neue Möglichkeiten

Verkehrsausschuß der Region Stuttgart diskutierte über Vision für den Ausbau des S-Bahn-Netzes – Gäubahn erhalten

Stuttgart – Machbar oder Wahnvorstellung? Zwei neue Knotenpunkte im Norden und Westen Stuttgarts eröffnen der S-Bahn neue Dimensionen. Im Mittelpunkt steht dabei die Gäubahnstrecke.

VON GERHARD SCHERTLER

Wenn das Nahverkehrssystem in der Region Stuttgart bleibt, wie es ist, ändert sich für die Planer des Verbands Region Stuttgart an den knallvollen S-Bahn-Zügen nichts. Im Stuttgarter Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße fährt in der Hauptverkehrszeit heute alle zweieinhalb Minuten ein Triebwagen. Mehr geht nicht. Die stramme Auslastung dieses kurzen Stücks führt dazu, daß die Taktzeiten in den Außenbereichen nicht weiter verbessert werden können. S-Bahn-Benutzer müssen sich deshalb auf Strecken wie Waiblingen-Stuttgart oder Esslingen-Stuttgart mit vollen Zügen abfinden.

Die Sardinendosen-Verhältnisse zeigen bereits Auswirkungen. Nach Jahren drängen wieder mehr Autofahrer von außen in die Stuttgarter Innenstadt. Aber nicht nur deshalb war es für Verbandschef Eberhardt Palmer und Regions-Geschäftsführer Bernd Steinacher an der Zeit, „langfristige Handlungsmöglichkeiten“ für die S-Bahn zu entwickeln. „Wir wollen ein Gesamtkonzept, um nicht von Einzelinteressen abhängig zu sein“, sagte Steinacher.

Im Mittelpunkt dieses Konzepts steht die Gäubahn, die durch den Neubau des unterirdischen Hauptbahnhofs und der neuen Schnellbahnstrecken überflüssig wird. Dieser Schienenstrang wird nach den Vorstellungen der Regionalplaner im Bereich des Stuttgarter Nordbahnhofs und

in Stuttgart-Vaihingen mit den vorhandenen S-Bahn-Strecken verbunden. Dadurch entsteht in der Innenstadt eine Schienenverbindung, die für die Planer den Konturen eines Fischbauchs ähnelt.

Insbesondere das neue Stuttgarter Nordkreuz bietet für die Planer die Möglichkeit, völlig neue Linien einzurichten. Einige Beispiele: Direkt von Bietigheim zum Flughafen oder nach Herrenberg. Vom Remstal ohne umzusteigen ins Neckartal. Oder direkt von Schorndorf in den Raum Ludwigsburg. Insgesamt listet das Konzept zu den sechs bestehenden Strecken



zehn neue Verbindungen auf. Dadurch verbessert sich das Angebot der S-Bahn auch für die Benutzer, die von außen in die Innenstadt wollen. Für sie heißt es allerdings: in Vaihingen oder am Nordkreuz umsteigen. Ein weiterer Vorteil der Tangenten zu den bestehenden Ästen: sie verbinden Arbeits- und Wohnstätten miteinander, die bisher nicht von der S-Bahn erreicht werden.

Keine Vision ohne Preis. Vorsichtige Schätzungen sagen allein für den Bau des Nordkreuzes Kosten von 250 Millionen Mark voraus. An diesem Punkt wird für manche Mitglieder des Verkehrsausschusses die Vision zur beklemmenden Halluzination. Dennoch werden die Gremien der Region das visionäre Konzept nicht aus den Augen verlieren. Der Verkehrsausschuß beschloß, alles zu unternehmen, damit die Gäubahn als Schienentrasse erhalten bleibt und nicht mit anderen Projekten überbaut wird. Zudem sollen die neuen Ideen in den Regionalverkehrsplan eingearbeitet werden.



Wie weit fährt die S-Bahn in Zukunft in der Region?

Nicht nur im Weltall, sondern auch im S-Bahn-Netz der Region Stuttgart gibt es schwarze Löcher. Um sie dem öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen, plant der Verband Region Stuttgart eine Ergänzung des bestehenden Netzes durch neue Tangenten. Archivfoto: Michael Gosak