

Pressestelle
Dorothee Lang

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 01.06.2016

Infrastruktur für die Schiene weiterentwickeln

Verband Region Stuttgart beschließt Zukunftskonzept für Schieneninfrastruktur – unter anderem neue Verbindungsmöglichkeiten, ausgebaute Knotenpunkte, mehr Barrierefreiheit

10 STUTTGART – Wie kann die Schieneninfrastruktur zukünftig in der Region Stuttgart aussehen? Diese Frage stand am Mittwoch im Mittelpunkt des regionalen Verkehrsausschusses. Zur Diskussion stand ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur; die Fraktionen hatten dazu mehrere Anträge gestellt. Beschlossen ist nun ein Konzept, das zum einen Leitlinien für die langfristige Entwicklung der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart aufzeigt, zum anderen Vorschläge für den kurz- und mittelfristigen Ausbau beinhaltet, welche noch detaillierter untersucht werden: Ein Schwerpunkt des Konzepts liegt auf der möglichen Weiternutzung der Panoramabahn nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21, möglicherweise auch in Stufen. Um sich für die Zukunft nichts zu verbauen, wird geprüft, inwieweit an der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle Mitnachtstraße ein drittes Gleis später noch hinzugebaut werden kann. Im Projekt Stuttgart 21 selbst sollen Weichen für einen flexibleren Betrieb der S-Bahn ergänzt werden. Auch beim barrierefreien Ausbau soll es
20 weitergehen. Dafür möchte der Verband Region Stuttgart als nächstes die Planungen für den notwendigen Umbau der S-Bahn- Station Rommelshausen mit der DB Station&Service zügig vorantreiben und die vertraglichen Grundlagen schaffen.

„Um die Region für die Zukunft gut aufzustellen, muss man schon heute über die bestehenden Planungen und laufenden Umsetzungsmaßnahmen hinaus denken“, sagte Regionaldirektorin Dr. Nicola Schelling. Sinnvoll und notwendig sei es jetzt, das bestehende System zu stabilisieren und mit Maßnahmen auszubauen, die durch intelligente Verknüpfung von Strecken zu einem neuen Angebot führen. Wichtig sei es aber auch, die ganz langfristigen Entwicklungen im Schienenverkehr durch den technologischen Wandel im Auge zu behalten. Verkehrsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler sieht es
30 ebenfalls als Chance, mit den verschiedenen Maßnahmen eine größere Flexibilität für das S-Bahn-System im Störfall zu schaffen.

Dafür sollen möglichst bereits mit den Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 zusätzliche Weichenverbindungen zwischen Bad Cannstatt und der Mitternachtstraße entstehen. Denn eine spätere Nachrüstung wäre mit erheblichem Mehraufwand und betrieblichen Einschränkungen verbunden. Diese Weichen können maßgeblich dazu beitragen, den Betriebsablauf im Störfall zu stabilisieren.

- 40 Die mögliche Erweiterung der S-Bahn-Station Mitternachtstraße um ein drittes Gleis ist eine Option für die Zukunft. Sie verspricht eine Entzerrung des Betriebs durch zusätzliche Bahnsteigkapazitäten. Daher soll die Erweiterung der Haltestelle um das zusätzliche Gleis detaillierter untersucht werden, damit die Trasse heute schon planerisch gesichert werden kann. In dieser Untersuchung wird auch geprüft, ob zusätzliche Außenbahnsteige an den bestehenden Stationen auf der Stammstrecke nachgerüstet werden können. Dadurch könnte sich die Zeit für den Fahrgastwechsel reduzieren.

- 50 Auch die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten für einen Betrieb der Panoramabahn nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sollen bald unter die Lupe genommen werden. Zuvor erfolgen dazu Gespräche mit dem Land und der Stadt Stuttgart als Eigentümerin der Trasse. Ein Vorschlag des Verbands Region Stuttgart beinhaltet die Anbindung über Bad Cannstatt an den Stuttgarter Hauptbahnhof und dann über Feuerbach in den Nordwesten der Region. Das würde zum Beispiel eine durchgängige Verbindung zwischen der Schönbuch- und Strohäubahn als Tangentiale im Westen von Stuttgart möglich machen. Aber auch andere Linienführungen wie nach Calw oder Markgröningen sind grundsätzlich denkbar.

- 60 Über den Einsatz der neuen Signaltechnik ETCS (European Train Control System) auf der Stammstrecke der S-Bahn wird weiter beraten, wenn die Ergebnisse einer laufenden Simulation durch die Bahn vorliegen. Sollte ETCS dort zum Einsatz kommen, könnte es auch in den Zulaufstrecken nach Stuttgart leistungssteigernd eingesetzt werden. Das könnte dazu beitragen, erhebliche Investitionen in die Infrastruktur zu vermeiden wie zum Beispiel den dreigleisigen Ausbau der Gäubahn. In der Diskussion wurde herausgestrichen, dass eine Kapazitätssteigerung auf der Gäubahn erforderlich ist. In Bezug auf den weiteren Streckenausbau im S-Bahnnetz befindet sich die Verlängerung der Linie 2 nach Neuhausen bereits in Planung. Überlegungen zu einer Verlängerung von Bietigheim-Bissingen nach Vaihingen/Enz werden im Weiteren davon abhängig gemacht, wie das Land sein Angebot der Metropolexpresszüge gestaltet.

- 70 Rainer Ganske (CDU) steht hinter den vorgestellten Varianten zur Panoramabahn, die weiter untersucht werden. Er betonte jedoch, dass „eine Anbindung nach Calw nur vorstellbar ist, wenn die Strecke elektrifiziert wird.“ Wichtig sei es zudem, bereits jetzt den Ausbau der Gäubahn mit einem dritten Gleis anzugehen, um die vorhandenen betrieblichen Engpässe zu beseitigen. Eva Mannhardt (GRÜNE) wünschte, bei den Untersuchungen zur Panoramabahn zu berücksichtigen, „wie der Hauptbahnhof direkt angefahren werden kann.“ Das Potential der Verbindung von Ludwigsburg nach Esslingen über die Schusterbahn solle man im Blick behalten. Zudem sei ein Regionalbahnhof in Zuffenhausen oder Feuerbach sinnvoll. Thomas Leinitz (SPD) mahnte
- 80 an, rechtzeitig zu handeln. Er hält die weitere Nutzung der Panoramabahn mit Anbin-

90 dung nach Bad Cannstatt und Feuerbach für erforderlich. Auch für Bernhard Maier (Freie Wähler) ist es wichtig, dass jetzt bei den Bauvorhaben zu Stuttgart 21 nichts verbaut wird, beispielsweise bezüglich einer großen Wendlinger Kurve. Im Hinblick auf die Rolle des Verbands Region Stuttgart sieht er die Beschlüsse als „politischen Anstoß“ auch für die anderen Aufgabenträger. Für Ingo Mörl (DIE LINKE) offenbaren die vorgeschlagenen Maßnahmen Mängel am Projekt Stuttgart 21. Armin Serwani (FDP) hält einen gut funktionierenden ÖPNV für eine weiter wachsende Bevölkerung in der Region Stuttgart für unverzichtbar. Er befürwortet ein Stufenkonzept für den weiteren Betrieb der Panoramabahn. Auch Dr. Burghard Korneffel (Innovative Politik) möchte die Ausbaumaßnahmen nicht „auf die lange Bank schieben“.

Neben der Schieneninfrastruktur, die mit dem Projekt Stuttgart 21 realisiert wird, greift das Konzept für die langfristige Schieneninfrastruktur Erkenntnisse aus vorhandenen Untersuchungen auf, zum Beispiel der Expertenkommission Infrastruktur aus dem ÖPNV-Pakt, einer Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart zur Zukunft des Schienenverkehrs, die Erkenntnisse aus den S-Bahn-Gipfeln sowie der derzeit laufenden Betriebssimulation für die S-Bahn.

Mittwoch, 01.Juni 2016/hö
