

Presse-Information 15.11.2017

Pläne und Perspektiven für die Panoramabahn

Machbarkeitsstudie von Region und Land zeigen Betriebskonzepte für die Panoramastrecke auf

10 STUTTGART: Der Verband Region Stuttgart möchte den Verkehr auf der Panoramabahn erhalten. Er favorisiert einen Haltepunkt an der Löwentorbrücke/Nordbahnhof, um den Zugverkehr auf der Strecke auch nach Fertigstellung von Stuttgart 21 aufrechtzuerhalten. Anlass für diese Positionierung im heutigen Verkehrsausschuss war der Bericht über die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie, die die Region und Land finanzierten. Ziel der Untersuchung war es, unter anderem Betriebskonzepte für die Panoramastrecke aufzuzeigen. Gleichzeitig haben sich die Mitglieder des Verkehrsausschusses mehrheitlich dafür ausgesprochen, an den bisherigen Plänen zum Flughafenbahnhof mit Option des 3. Gleises festzuhalten. Damit reagierte der Verkehrsausschuss auf die aktuelle Berichterstattung.

20 Möchte man den Interimshalt bauen, muss man relativ zügig in die Realisierung des Bahnsteigs eintreten. Die Gutachter rechnen mit einem Vorlauf von 4,5 Jahren. Es sei nun notwendig, die Finanzierung für die Infrastruktur und den Betrieb zu klären. Da die Panoramastrecke im Besitz der Stadt Stuttgart ist, muss geklärt werden, wer für den Betrieb und den Unterhalt von Strecke sowie Interimshalt zuständig ist.

Interimshalt im Bereich Nordbahnhof

30 Die aktuellen Planungen für Stuttgart 21 sehen vor, dass die Panoramastrecke, die vom Bahnhof am Stuttgarter Talkessel entlang in Richtung Böblingen führt, etwa neun Monate vor Fertigstellung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs „abgehängt“ wird. Soll die Strecke in Betrieb bleiben, was im Sinne des Landes und der Region wäre, muss als Ersatz für den Hauptbahnhof ein neuer Endpunkt gefunden werden. Und dieser wäre an der Löwentorbrücke/Nordbahnhof ideal gelegen. Er ließe sich kurzfristig bauen, S-Bahn sowie Stadtbahn wären jeweils nur rund 250 Meter entfernt. Bei Störungen könnte die S-Bahn dort halten und wenden. Machbar wäre ein Interimshalt auch am Eckartshaldenweg. Dieser würde den Umstieg in die Stadtbahn erleichtern, den Weg zur S-Bahn allerdings deutlich verlängern. Deshalb wird dieser vom Verkehrsausschuss mehrheitlich abgelehnt.

Unabhängig davon, wo der neue Interimshalt liegt, würden die Züge von dort in 12 Minuten nach Stuttgart-Vaihingen fahren. Langfristig wäre es denkbar, die Regionalzuglinie von Horb über Böblingen und Stuttgart-Vaihingen in den Bereich Nordbahnhof zu verlängern. Eher in weiter Ferne und nur mit einer zweigleisigen Anbindung der Strecke aus Zuffenhausen an den Fernbahntunnel in Richtung Bad Cannstatt („P-Option“) wäre es denkbar, die Linie von Horb in Richtung Ludwigsburg, Bietigheim und Pforzheim weiterzuführen. Ebenfalls eine langfristige, aber deutlich aufwändigere und damit teurere Perspektive bietet die Panoramastrecke, um Züge in Richtung Bad Cannstatt und weiter nach Waiblingen bzw. ins Filstal zu führen. Hier müsste zusätzliche Infrastruktur in erheblichem Umfang gebaut werden.

Option für die Erweiterung der S-Bahn-Station Mitnachtstraße

Die Untersuchung beleuchtet auch, welche Möglichkeiten es gibt, das Ein- und Aussteigen an den Haltestellen der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße („Stammstrecke“) zu beschleunigen. Und das vor dem Hintergrund, dass sich die Stammstrecke mit Stuttgart 21 um die neue S-Bahn-Station Mitnachtstraße verlängert. Zusätzlichen Außenbahnsteigen an den S-Bahn-Haltestellen der bisherigen Stammstrecke erteilen die Gutachter eine Absage. Abgesehen davon, dass es baulich schwierig ist, in den Bestand einzugreifen, würde diese Lösung geschätzt 50 bis 100 Millionen Euro pro Station kosten. Eine andere langfristige Möglichkeit ist es, an der S-Bahn-Station Mitnachtstraße ein drittes Gleis auf der Ostseite und auf der Westseite einen zusätzlichen Außenbahnsteig zu bauen. Das wäre möglich, sobald das Gleisvorfeld vor dem Bahnhof verschwunden ist und würde mit geschätzten Kosten von 70 bis 90 Millionen Euro alleine für das dritte Gleis zu Buche schlagen. Allerdings sehen die Gutachter darin „einen erheblichen Mehrnutzen“, weil dadurch eine flexiblere Nutzung der Gleise durch die S-Bahn möglich wäre. Um diese Zukunftschance zu sichern, soll der Ausbau in den Regionalverkehrsplan aufgenommen werden. Damit dürfte auf den Flächen nichts gebaut werden, was die Erweiterung der Station unmöglich machen würde.

Weitere „kleinere Maßnahmen“ stellte Verkehrsplaner Martin Beyer vom Verband Region Stuttgart vor. So könne das Gleis am Bahnhof Feuerbach, das bis vor wenigen Jahren von der Strohgäubahn genutzt wurde, verlängert werden. Dadurch würde ein Wendegleis entstehen, das bei Störungen von der S-Bahn genutzt werden könnte. Darüber hinaus bestünde dann eine Umstiegsmöglichkeit zur Stadtbahn. Auch die Erhöhung des Bahnsteigs 1 im Bahnhof Bad Cannstatt untersuchten die Gutachter. Neben dem barrierefreien Einstieg in die S-Bahn würde bei Großveranstaltungen, wenn viele Fahrgäste unterwegs sind, das Ein- und Aussteigen beschleunigt. Beide dargestellten Überlegungen sollen in den Steuerungskreis Schieneninfrastruktur eingebracht werden. Dort sitzen das Land, Vertreter der DB-Töchter und der Verband Region Stuttgart am Tisch, mit dem gemeinsamen Ziel Verbesserungen bei der Schieneninfrastruktur ins Visier zu nehmen.

Für Roland Schmid (CDU) scheiden nach diesem Bericht bauliche Verbesserungen bei der Stammstrecke aus. Man solle sich auf das konzentrieren, was machbar und finanzierbar ist. Er plädierte für den Interimshalt „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“. Hier sei die Verknüpfung mit der S-Bahn überzeugender. Professor Dr. André Reichel

(Grüne) sagte: „Für uns ist weiterhin die Verbindung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt wichtig.“ Damit ließen sich zentrumsnahe Tangentialverkehre sowie eine zweite Stammstrecke der S-Bahn realisieren. Der Interimshalt Eckartshaldenweg solle ergebnisoffen weiterbetrachtet werden. Für Thomas Leipnitz (SPD) zeigen die „Ergebnisse, dass es richtig war, von Anfang an auf den Erhalt der Panoramastrecke zu setzen.“ Aus seiner Sicht kommt eine Anbindung der Panoramabahn an den Tiefbahnhof nicht in Frage. Denn diese Variante würde der Überlegung „Tür und Tor“ öffnen, am Flughafen vorbei zu fahren. Nach Auffassung von Bernhard Maier (Freie Wähler) kommt dem Ausbau der Mittnachtstraße eine „hohe Priorität“ zu. „Die Panoramabahn muss erhalten bleiben“, formulierte er. Über das Betriebsprogramm lasse sich heute nicht abschließend entscheiden. Wolfgang Hoepfner (Linke) bedauerte, dass eine Tangentiale in den Norden als nicht realisierbar bewertet wurde. Die Erweiterung zur Mittnachtstraße bezeichnete er als „Reparatur von unzureichenden Planungen.“ Armin Serwani (FDP) unterstrich: „Es ist sehr wichtig, dass der dreigleisige Ausbau der Station Mittnachtstraße kommt.“ Er sprach sich gegen den Interimshalt am Eckartshaldenweg aus. „Der Erhalt des Nordkreuzes und der T-Spange ist die teuerste, aber die beste Lösung“, sagte Dr. Burghard Korneffel (AfD/Innovative Politik)

Mittwoch, 15. November 2017/1a
