



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
i.V. Uta Hörmann

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 30.01.2018

Mehrere Varianten für die S-Bahn ins Neckartal

Mögliche Trassen für die S-Bahn von den Fildern ins Neckartal vorgestellt – weitere Beratungen im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans

Wie könnte langfristig eine Schienenanbindung des Filderraums in das Neckartal verlaufen? Welche Varianten für eine S-Bahn-Verlängerung sollen weiterverfolgt werden? Darüber diskutierten die Mitglieder des regionalen Verkehrsausschusses am Montag. Grundlage waren die Zwischenergebnisse aus einer Machbarkeitsstudie, welche das Verkehrs-wissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart (VWI) zusammen mit der Deutsche Bahn Engineering und Consulting im Auftrag des Verbands Region Stuttgart durchführt. Bei allen vorgestellten Lösungen handelt es sich um sehr langfristige Betrachtungen. Sie sollen für den Entwurf eines fortgeschriebenen Regionalverkehrsplans weiter beraten werden.

Ein Ringschluss ins Neckartal könnte grundsätzlich mit zwei Optionen erfolgen: entweder ausgehend vom zukünftigen Endbahnhof der S2 in Neuhausen oder vom S-Bahn-Halt am Flughafen. Im letzteren Fall würden die S-Bahnen teilweise auf der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm fahren. Für jede Option wurden verschiedene Trassenvarianten mit unterschiedlichen Endpunkten unter die Lupe genommen. Sie bieten teils erhebliche Fahrgastpotenziale, die als Chance dem Finanzbedarf gegenüberstehen. Die einzelnen Trassenführungen sind mit Herausforderungen verbunden, die noch genauer unter die Lupe genommen werden sollen.

Die Varianten für die weitere Diskussion

In der Diskussion sind folgende grundsätzliche Varianten:
Über Neuhausen ergibt sich eine Möglichkeit durchs Körschtal in Richtung Altbach und dann weiter nach Plochingen. Alternativ ergibt sich eine Möglichkeit über Köngen mit Anbindung an die Neckartalbahn in Richtung Nürtingen oder Kirchheim/Teck bzw. Plochingen. Auch eine Streckenführung mit einer neuen zweigleisigen Bahnstrecke parallel zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm in Richtung Unterensingen wurde untersucht.

Vom Flughafen aus könnte man über die Neubaustrecke nach Kirchheim/Teck, auf die Neckartalbahn nach Plochingen fahren oder auch über Denkendorf in Richtung Altbach und Plochingen, gegebenenfalls auch weiter nach Göppingen.

40 Die Investitionen können derzeit erst grob abgeschätzt werden: Für die Neuhausen-Varianten werden 570 bis 950 Millionen Euro veranschlagt, für jene entlang der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm 210 bis zu 600 Millionen Euro. Ob die vorgeschlagenen Strecken wirtschaftlich sind, müssen detaillierte Nutzen-Kosten-Untersuchungen noch zeigen. Noch nicht eingerechnet sind die zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeuge, die für den Betrieb erforderlich wären: Bei Fahrten mit Langzügen wären dies bis zu 24 neue Fahrzeuge.

50 Der Verband Region Stuttgart hatte die Machbarkeitsstudie für die Bereiche Filder und Zuffenhausen in Auftrag gegeben, nachdem mehreren Fraktionen im Herbst 2016 Anträge zu zukünftigen Bahnverbindungen gestellt hatten. Erkenntnisse, die das VWI bereits aus einer Untersuchung für den Landkreis Esslingen mit den Kommunen gewonnen hat, flossen in diese Studie ein. Die Ergebnisse für den Bereich Zuffenhausen werden im Laufe des Frühjahrs vorgestellt.

Regionalpolitik hat Chancen und Kosten im Blick

60 Dieser erste Aufschlag sei eine eher längerfristige Realisierungsperspektive, sagte Helmut J. Noe (CDU) „Dennoch halten wir einen Ringschluss ins Neckartal für enorm wichtig“. Er überlegte, ob gegebenenfalls eine separate Trasse neben der Neubaustrecke sinnvoll sei. Noe hinterfragte zudem die Wirtschaftlichkeit der weiterzuverfolgenden Varianten. Auch Prof. André Reichel (Grüne) wünschte vorab eine Einschätzung, welche Varianten sich für eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eignen. „Man sollte das Thema nicht auf die nachfolgende Generation verschieben“. Thomas Leinitz (SPD) sieht auf der Neubaustrecke kurzfristigere Realisierungschancen als mit der Option über Neuhausen. Daher begrüßt er, dass sich die Region in der jüngsten Diskussion um die Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke deutlich für die vertraglich vereinbarten Planungen ausgesprochen habe.

70 „Das ist Zukunftsmusik und der Auftakt lässt nicht ganz darauf schließen, wie es sich weiterentwickelt“, sagte Frank Buß (Freie Wähler). „Tangentiale sind wichtig, aber der volkswirtschaftliche Nutzen muss die Investitionen rechtfertigen.“ Eine gute Verbindung insbesondere ins Filstal sei jedoch im Hinblick auf die überlasteten Straßen wichtig. Ingo Mörl (Die Linke) sieht „viel Potenzial bezüglich zusätzlicher Fahrgäste“. Armin Serwani (FDP) war es wichtig, das Projekt trotz der zu erwartenden Kosten weiterzuverfolgen, damit zumindest die nächste Generation eine Realisierung in Angriff nehmen könne. Dr. Burghard Korneffel (Innovative Politik) kritisierte mögliche Kapazitätsengpässe auf der Neubaustrecke nach Ulm.