



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

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 24.09.2020

Region sieht große Chancen für Schienenknoten Stuttgart

Einstimmigkeit beim Nordzulauf-Ausbau, Mehrheit für Gäubahntunnel und Ablehnung beim Ergänzungsbahnhof: In der Regionalversammlung wurden mögliche Maßnahmen im Rahmen des Deutschlandtaktes diskutiert.

10 STUTTGART: Mit dem Deutschlandtakt ergeben sich für den Knoten Stuttgart aufgrund der erforderlichen Fahrzeitreduzierungen zwischen den Knoten Mannheim, Stuttgart und Zürich gute Chancen für wirkungsvolle Infrastrukturgänzungen. Der Bund hat in diesem Zusammenhang die Möglichkeit eines Ausbaus des Nordzulaufs und des neuen Gäubahntunnel aufgezeigt. Diese beiden Großprojekte sowie weitere mögliche Ergänzungsmaßnahmen wurden in der gestrigen Sitzung von der Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart diskutiert.

Ausbau des Nordzulaufs

20 Einstimmige Unterstützung gibt es aus dem Gremium für den Bau eines neuen rund neun Kilometer langen Tunnel im Nordzulauf auf Stuttgart, durch den sich die Fahrzeit im Fernverkehr zwischen Mannheim und Stuttgart auf ca. 30 Minuten reduziert. Dies stellt eine wichtige Voraussetzung zur Einbindung des Knotens Stuttgart in das Konzept des Deutschlandtakts dar. Der neue Tunnel soll hierbei zwischen Möglingen und Stammheim aus der heutigen Neubaustrecke aus Mannheim kommend abzweigen und in den mit Stuttgart 21 entstehenden Tunnel Feuerbach einbinden. Voraussetzung zur Realisierung der Maßnahme ist der Bau der sogenannten P-Option, um die Anschlussbauwerke im Tunnel Feuerbach für den neuen Nordzulauf möglich zu machen.

30 Die Planung für die P-Option soll mit Nachdruck vorangetrieben werden, um hier noch auf mögliche Wechselwirkungen zur städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich reagieren und mögliche Synergien aus den aktuellen Baumaßnahmen sichern zu können. Die P-Option solle zudem so geplant werden, dass die Erweiterungsoptionen T-Spange (Verbindungsfunktion aus Richtung Bad Cannstatt in Richtung Feuerbach) und Nordkreuz (Anbindung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt) und ein Halt von Regionalzügen in Feuerbach oder Zuffenhausen möglich bleiben.

Gäubahntunnel

Mehrheitlich befürwortet in der Regionalversammlung wird der vom Bund in die Diskussion eingebrachte sogenannte Gäubahntunnel. Dieser bietet in Verbindung mit weiteren ergänzenden Maßnahmen die Chance, die Achse Zürich-Stuttgart mit optimaler Einbindung aller weiteren Knoten entlang der Strecke leistungsfähig und schnell an den Knoten Stuttgart anzubinden. Durch den Gäubahntunnel würde auch der Bau von Infrastrukturelementen, die im Rahmen von Stuttgart 21 vorgesehen waren, entfallen. Dazu gehören die Rohrer Kurve, die Station „3. Gleis“ am Flughafen, der Tunnel Flughafenkurve mit Stützen zur späteren Anbindung an die Neubaustrecke sowie die Aufweitung des Gleisabstands der bestehenden S-Bahn-Strecke. Aus Sicht der S-Bahn Stuttgart wird der Entfall der Sperrung der Station Flughafen sowie die Tatsache, dass zukünftig ausschließlich S-Bahnen zwischen Rohr und Flughafen verkehren positiv beurteilt.

Derzeit liegt für den Gäubahntunnel jedoch noch keine Finanzierungszusage des Bundes vor. Somit lassen sich auch keine Prognosen dazu abgeben, bis wann eine solcher Tunnel umgesetzt werden kann. Klar ist jedoch, dass eine zügige Realisierung dieses Projekts erforderlich ist, um die Auswirkungen aus der Unterbrechung der Gäubahnbindung zu minimieren. Aufgrund der Tatsache, dass der Gäubahntunnel direkt in das Projekt Stuttgart 21 eingreift und den PFA 1.3b ersetzt, sind Anpassungen am Vertrag zum Projekt Stuttgart 21 notwendig, zu denen die Region unter bestimmten Voraussetzungen (Ausstattung mit ETCS der Strecken S1/2/3 wie vorgesehen, Einbau der Weichenverbindung Leinfelden, Verbleib der Rohrer Kurve im Regionalplan) bereit ist.

Station Mittnachtstraße

Die Ergänzung der Station Mittnachtstraße mit einem dritten Bahnsteig und einem dritten Gleis in Fahrtrichtung Hauptbahnhof wird, wie von der der SPD-Fraktion beantragt, in Abstimmung mit den Partnern von Bahn, Stadt und Land vertieft geprüft. Der dreigleisige Ausbau ist auch Bestandteil des Regionalverkehrsplans.

Kein Ergänzungsbahnhof

Die Überlegungen zur Umsetzung eines Ergänzungsbahnhofes zum im Bau befindlichen Durchgangsbahnhof hat die Regionalversammlung dagegen mehrheitlich abgelehnt. Derzeit sehe man aufgrund der weiteren Ausbaumöglichkeiten (T-Spange, Nordkreuz und Mittnachtstraße) nach der vollständigen Realisierung des Projekts Stuttgart 21 keine erkennbare verkehrliche Notwendigkeit für einen solchen Bahnhof. Zudem sind maßgebliche Fragen zum zukünftigen Nutzungskonzept und zur infrastrukturellen Ausgestaltung eines Ergänzungsbahnhofs ebenso offen, wie die mögliche Finanzierung eines solchen Projekts. Auch steht ein solcher Ergänzungsbau den regionalplanerischen Zielen und der städtebaulichen Entwicklung entgegen.

Stimmen aus den Fraktionen

„Der eigentliche Engpass beim Schienenknoten ist nicht der Bahnhof, sondern sind die Zulaufstrecken“, so Rainer Ganske (CDU/ÖDP). „Diese wurden lange links liegengelassen und können nun im Zuge des Deutschlandtaktes endlich angegangen werden.“ S21 ist nicht das Nadelöhr, sondern biete überhaupt erst neue Möglichkeiten. „Wir begrüßen den Nordzulauf inklusive P-Option und sehen im Gäubahntunnel eine große Chance diese Engpässe zu beseitigen und Mischverkehr zu entzerren.“ Darum gelte es nun

sämtliche Projekte zügig voranzutreiben, um die Zeit des Unterbruchs der Gäubahn zu minimieren. „Jetzt gilt es Kräfte zu bündeln, um den digitalen Knoten noch leistungsfähiger und attraktiver zu machen.“ Die Notwendigkeit eines Ergänzungsbahnhofs sei dagegen nicht gegeben, so Ganske: „Dieser Nachweis ist bereits mehrfach geführt worden.“

90 „Wir freuen uns über das klare Bekenntnis zur P-Option, ohne die der Ausbau des Nordzulaufs keinen Sinn ergibt“, so Prof. Dr. André Reichel (GRÜNE). So könne es gelingen, die Panoramastrecke für die Zeit nach S21 auszustatten und in ein zukunftsfähiges Nahverkehrskonzept zu integrieren. „Aus Grüner Sicht ist dabei das Nordkreuz entscheidend. Wir könnten so S-Bahnverkehre aus dem Osten in den Süden führen ohne die Stammstrecke zu belasten.“ Problematischer sieht Reichel jedoch den Südzulauf. Hinter dem Gäubahntunnel sieht er viele Fragezeichen: „Vernünftig wäre es, erst die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abzuwarten und dann zu entscheiden. Noch vernünftiger wäre es, die auf dem Tisch liegenden Alternativen (das Konzept von VCD und Pro-Bahn) ebenso zu prüfen und in die Entscheidung mit einzubeziehen.“

100 Bernhard Meier (Freie Wähler) sieht die Probleme im Schienenknoten Stuttgart nach S21 nicht am Bahnhof, sondern in den Zulaufstrecken. Als Träger der S-Bahn sei deren Ausbau vor allem aus folgendem Blickwinkel interessant. „Wenn wir im S-Bahn-Netz Probleme haben, dann zuerst dort wo eine Mehrfachbelegung anderer Verkehrsträger stattfindet. Mit dem Nordzulauf und dem Gäubahntunnel werden schon lange bekannte Konfliktfälle zukunftsfähig und dauerhaft beseitigt“, sagt Meier. „Die S-Bahn profitiert in erheblichen Maßen.“ Im Gegenzug sei der Ergänzungsbahnhof nachweislich für den verkehrlichen Bedarf nicht notwendig.

110 Auch Thomas Leinitz (SPD) sieht bislang kein abgestimmtes Verkehrskonzept für einen solchen Ergänzungsbahnhof: „Es wurde mehrfach nachgewiesen, dass die vom Land angestrebten Verkehrssteigerungen auch mit der künftigen Infrastruktur von Stuttgart 21 abgewickelt werden können.“ Der Beschluss, den dreigleisigen Ausbau der Station Mitnachstraße vertieft zu untersuchen, freue die Fraktion. Beim Gäubahntunnel müsse man laut Leinitz zu einer klaren und transparenten Entscheidung kommen, „bei der man mit den Betroffenen vor Ort diskutiert und alle Fakten und Folgen auf dem Tisch liegen.“

120 Holger Dorn (AfD) sieht eine in dieser Größenordnung wohl einmalige Chance, die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfest auszurichten und zu verändern: „Für den ÖPNV heißt das vor allem: Erweitern und Ausbauen.“ Darüber hinaus gelte es, den Regionalverkehr und Fernverkehr zu entflechten und einen regelmäßigen Abgleich der regionalen Verkehrs- und Finanzplanung mit dem Baufortschritt des Eisenbahnknotens Stuttgart zu machen. „Wir wollen die Herausforderungen, die ein Großprojekt wie S21 sowohl in städtebaulicher als auch in verkehrsplanerischer Sicht bietet, annehmen und gestalten.“

„Wir sind für alle Maßnahmen, die die Kapazitäten unserer S-Bahn im Besonderen und der Bahn im Allgemeinen steigern“, sagt Gabriele Heise (FDP). Vorausgesetzt, die Finanzierung sei klar und belastbar. „Unsere Fraktion freut sich, dass sich durch die aktuelle Entwicklung diverse Möglichkeiten auftun, die Verkehrssicherheit unseres S-

130 Bahn-Netzes zu stärken und damit fast auf die Leistungsfähigkeit einer zweiten Stammstrecke zu kommen.“ Zusätzliche Investitionen in einen Ergänzungsbahnhof seien indes nicht notwendig – und auch in keiner Weise finanziert.

„Es ist unerlässlich“, so Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT), „sich nicht nur an den Strohhalm eines weiteren Tunnels zu klammern, sondern auch realistische Alternativen zu prüfen, die für deutlich weniger Geld ebenfalls eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität realistisch erscheinen lassen.“ Er sieht zudem das Problem, dass bei Nordzulauf und Gäubahntunnel „deren Wirtschaftlichkeit nicht auch nur ansatzweise nachgewiesen ist und es auch keinerlei Zusage zur Finanzierung gibt.“

Donnerstag, den 24.09.2020/tmi

140