



**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 22.04.2021

Ringschluss von Fildern ins Neckartal

Studie zur Wirtschaftlichkeit: Variante als Regionalbahn über die Neubaustrecke nach Kirchheim unter Teck könnte weiterverfolgt werden

10 STUTTGART: Seit Jahren wird eine verbesserte Schienenverbindung des Filderraums mit dem Neckartal diskutiert, ihre Machbarkeit wurde geprüft und sie floss als Option in Planungen ein. Auch aus der Regionalversammlung kam mehrfach der Wunsch, zu untersuchen, ob eine direkte Verbindung eine Realisierungschance hat. Nun ist klar: Es gibt eine Variante, die gegebenenfalls weiterverfolgt werden könnte - ein Stuttgart-Kirchheim-Express („StuKiX“) als Regionalbahn. Allerdings müsste man dafür noch zusätzliche Potenziale heben. Das ergab eine Wirtschaftlichkeitsstudie für einen möglichen Ringschluss von der Filderebene ins Neckartal, die der Verband Region Stuttgart beim Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI) in Zusammenarbeit mit DB Engineering & Consulting beauftragt hat. Der VWI-Gutachter Stefan Tritschler stellte die Ergebnisse am Mittwoch im Verkehrsausschuss vor. Unter anderem legte er dar, dass die untersuchten Varianten mit einem herkömmlichen S-Bahn-Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen vorerst nicht weiterverfolgt werden sollten.

20 Die „StuKiX“-Variante führt abwechselnd von Göppingen und Karlsruhe kommend mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung über den Stuttgarter Hauptbahnhof, durch den Fildertunnel zum Filderbahnhof, dort auf die Neubaustrecke und weiter via Wendlinger Südumfahrung über Ötlingen nach Kirchheim unter Teck. Neben einer besseren Anbindung des Raumes Kirchheim unter Teck mit deutlich kürzeren Fahrtzeiten auf die Fildern und zum Hauptbahnhof könnte die Verbindung zur Entlastung der S-Bahnlinie S1 beitragen. Eine Südumfahrung von Wendlingen müsste noch gebaut werden, darauf könnte dann ebenfalls die S-Bahn fahren. Für die „StuKiX“-Variante ergab sich ein Nutzen-Kosten-Faktor von 0,64. Erst ab einem Wert von eins ist ein Vorhaben wirtschaftlich und damit grundsätzlich förderfähig.

30

Im Weiteren wird sich der Verband Region Stuttgart mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabeträger für den Regionalverkehr abstimmen. Optimierungen wie beispielsweise eine Kombination mit anderen verkehrlichen Maßnahmen könnten für

weitere Fahrgäste sorgen und die Wirtschaftlichkeit noch verbessern, damit das Vorhaben förderfähig wird. Deshalb sollen die Erkenntnisse auch in der Machbarkeitsstudie über eine Schienenverbindung von Kirchheim über Weilheim, Bad Boll und Göppingen nach Schwäbisch Gmünd berücksichtigt werden.

40 **Über die Studie**

Auf Grundlage aktuell verfügbarer Verkehrsdaten für das Prognosejahr 2030 wurden Trassenvarianten sowohl über Neuhausen wie auch die Neubaustrecke untersucht. Des Weiteren berücksichtigt die Studie beide mögliche Gäubahnverbindungen an den Flughafen: über ein drittes Gleis an der S-Bahn-Station, wie es der S 21-Planfeststellungsabschnitt 1.3b vorsieht, oder über einen aktuell diskutierten, eigenen Tunnel aus Richtung Böblingen. Bei allen untersuchten Optionen, insbesondere bei den S-Bahn-Varianten, zeigte sich, dass einem meist hohen verkehrlichen und sonstigem Nutzen wie beispielsweise weniger Schadstoffe enorme Kosten für die Infrastruktur, für die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und für den Betrieb entgegenstehen.

50

Stimmen aus den Fraktionen

Ilona Koch (CDU/ÖDP) verwies auf die Stammstrecke als „limitierenden Faktor“ im S-Bahn-System, veränderte Siedlungs- und Verkehrsstrukturen mit Verlagerungen in die Peripherie und ein verändertes Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger. Daher gelte es, den Ringschluss zu vollziehen: „Die Möglichkeit einer Tangentialen entlastet die Stammstrecke“. Es sei „richtig und wichtig“, deren Wirtschaftlichkeit zu untersuchen. Koch befand: „Das Ergebnis ist ernüchternd, auch für die Kommunen.“ Beim Nutzen-Kosten-Faktor von „StuKiX“ fehle ihrer Fraktion die Fantasie, wie der Faktor eins noch erreicht werden könne. Man solle trotzdem am Ziel einer attraktiven Schienenverbindung als umweltfreundliches Verkehrsangebot festhalten: „Das hat großen Charme für die Anwohner im Raum Kirchheim und Umgebung.“ Koch forderte eine gute Einbindung der betroffenen Kommunen.

60

Prof. Dr. André Reichel (Bündnis 90/Die Grünen) stellte fest: „Jetzt ist der Moment, wo wir uns ehrlich machen müssen und anerkennen, dass es keinen Ringschluss von den Fildern ins Neckartal mit der S-Bahn geben wird.“ Dieses Kapitel werde heute geschlossen und ein neues Kapitel aufgemacht, das im Ergebnis eher ein Metropolexpresszug sein wird. Bei den unterschiedlichen Einstiegshöhen von Regionalbahn und S-Bahn seien „Anpassungen notwendig.“ „Auch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 0,64 braucht noch viel Optimierungsaufwand“, so Prof. Dr. Reichel. Man brauche eine zweigleisige Südumfahrung von Wendlingen und solle dazu dringend mit dem Land in weitere Abstimmungen gehen. Zudem regte er an, zu prüfen, wie man der dortigen Raumschaft attraktive Verkehrsangebote machen könne.

70

Frank Buß (Freie Wähler) forderte: „Die Filderebene und das Neckartal sind hoch verdichtete Verkehrsräume, die dringend entlastet werden müssen.“ Weiter: „Wir hatten Hoffnungen auf eine bezahlbare Lösung als Beitrag zur Verkehrswende. Das Ergebnis nehmen wir nur ungern zur Kenntnis, aber es ist notwendig, es mit aller Klarheit auf den Tisch zu legen.“ Die „StuKiX“-Variante sei eine Chance für die Bevölkerung von Kirchheim, Weilheim und das Lenninger Tal sowie des Raums entlang einer Boller Bahn, wegen der Südumfahrung insbesondere aber auch für die Anlieger in Wendlingen. Er regte an, zu untersuchen, ob ein Schnellbus über die Autobahn rasch Verbesserungen bringen könnte.

80

Auch Thomas Leipnitz (SPD) konstatierte: „Die Botschaft kommt nicht überraschend, der Ringschluss ist tot. Wir müssen den Blick nach vorne richten.“ Als ein Vorteil der „StuKix“-Variante hob auch er die Südumfahrung Wendlingens heraus, hier käme man ohne das Land als Partner nicht weiter. Für seine Fraktion sei die Frage der Barrierefreiheit auf der Strecke „zentral“. Zudem befürwortete auch er Überlegungen für Streckenoptimierungen beim Relex-Bus.

90 „Es hilft nichts, wir müssen nun nach vorne schauen“, sagte Holger Dorn (AFD), „der ‚StuKix‘ ist die einzige Möglichkeit, weiter voranzugehen. Er wünschte sich einen „Prüf-auftrag“ zum Relex-Bus.

Armin Serwani (FDP) befand: „Die Studie zeigt, dass ‚StuKix‘ nicht befriedigend ist, aber die einzige Möglichkeit.“ Ein großer Vorteil sei die Entlastung der Wendlinger Innenstadt. Er setzt seine Hoffnungen diesbezüglich auf die neue Landesregierung.

„Die S-Bahn über Neuhausen hinaus ist gestorben.“ meinte Wolfgang Hoepfner (Die Linke/Pirat). Auch die „StuKix“-Variante habe „keine zusätzliche Erschließungswirkung für die Fildern“. Jedoch verfüge ein Expressbus nicht über die gleichen Potenziale wie eine Schienenverbindung, Menschen in den ÖPNV zu bringen.

Donnerstag, den 22. April 2021, hö
