

Das neue S-Bahn-Konzept für die Region Stuttgart

tangenS

Die Idee

Mit dieser Broschüre zeigt der VCD einige Möglichkeiten auf, das derzeitige **S-Bahn-Netz** zu **erweitern und zu verbessern**, damit es zu einer wesentlichen Entlastung der Verkehrsströme in der Region beitragen kann.

Luftverschmutzung, Lärmbelastung und übermäßiger **Flächenverbrauch** durch den Individualverkehr in der Region Stuttgart zwingt nach Lösungen zu suchen, um die **Lebensqualität** zu verbessern. Eine davon ist der Ausbau des Nahverkehrs auf der Schiene.

Der **Arbeitskreis ÖPNV** (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) im Kreisverband Stuttgart des **Verkehrsclub Deutschland e.V.** (VCD) hat sich deshalb der Gedankengänge des jetzigen Chefplaners des Verband Region Stuttgart (VRS), Dr. Dirk Vallée, angenommen, die dieser erstmals 1997 zu Papier gebracht hat.

Leider sind diese von den für die Planung Verantwortlichen kaum zur Kenntnis genommen und nur in Ansätzen erwähnt worden.

Der Arbeitskreis hat sich deshalb entschlossen, diese aufzugreifen und weiter zu entwickeln.

Der **VCD fordert** die Entscheidungsträger und die Politik auf, die vorgestellten **Neuerungen** anzugehen und schrittweise in dieser oder angepasster Form **zu verwirklichen**.

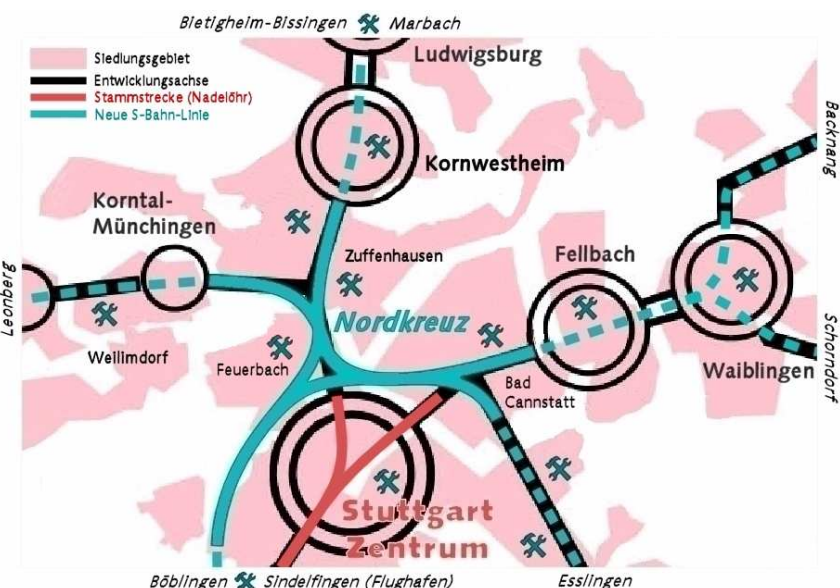


Bild 1 "Neue Verbindungen"
Zusätzliche S-Bahn-Linien umfahren das Zentrum und verbinden Mittel- und Unterzentren direkt.

Die Ausgangssituation

Alle sechs bestehenden S-Bahn-Linien führen durch das "Nadelöhr" zwischen **Hauptbahnhof** und **Schwabstraße**.

Dies ermöglicht einerseits eine gute Erschließung der Innenstadt - andererseits ist auf dieser **Stammstrecke** in der Hauptverkehrszeit eine weitere Verdichtung der Zugfolge von heute 2½ Minuten kaum zu erreichen.*

Im **S-Bahn-Einzugsgebiet** von Stuttgart werden immer mehr Wohngebiete im Grünen erschlossen, was zu einer zunehmenden Anzahl von Pendlern in die Landeshauptstadt führt.

Die **Arbeitsplatzschwerpunkte** (*) liegen jedoch nicht nur im Stadtzentrum, in das alle **S-Bahn-Linien** heute direkt führen, sondern auch im Bereich des **Neckartals** sowie der **nördlichen Vororte** und in den nahe gelegenen **Mittel- (⊙) und Unterzentren (○)**. Diese werden teilweise nur mit einer einzigen S-Bahn-Linie bedient und sind aus vielen Richtungen nur mit **Umsteigen am Hauptbahnhof** erreichbar.

Immer deutlicher werden die **Nachteile** des auf das Zentrum ausgerichteten S-Bahn-Netzes:

- ⊙ lästiges Umsteigen
- ⊙ ungeliebte Umwege
- ⊙ Verspätungen
- ⊙ verpasste Anschlüsse

Dies zeigt eingehend, dass das Stuttgarter S-Bahn-Netz sowohl in seiner Leistungsfähigkeit als auch strukturell besser an die aktuellen und zukünftigen Erfordernisse angepasst werden muss.

* Begrenzung durch Mindesthaltezeiten und das derzeitige Signalsystem. Der Bau zweier neuer unterirdischer Parallelgleise wäre ebenfalls sehr aufwändig und wird hier nicht betrachtet.

tangenS - Das Konzept

Tangenten

Die S-Bahn-Linien S1 bis S6 bleiben in vollem Umfang erhalten und werden durch so genannte Tangentiallinien ergänzt. Diese führen **nicht** über den Hauptbahnhof, bedienen jedoch Stuttgart kernstadtnah [Bild 1].

Als Tangenten sind vorgesehen:

- ✦ die bestehende **Gäubahntrasse** (Nordkreuz - ehemaliger Westbahnhof - Österfeld)
- ✦ die neu zu bauende **"Rosensteintangente"** (Nordkreuz - Bad Cannstatt, unter dem Rosensteinpark).

Nordkreuz

Der Dreh- und Angelpunkt ist der neu zu gestaltende Bereich des heutigen Nordbahnhofs [Bild 2]. Dieser verknüpft als **Nordkreuz** die bestehenden Linien mit den durchgehenden Tangentiallinien.

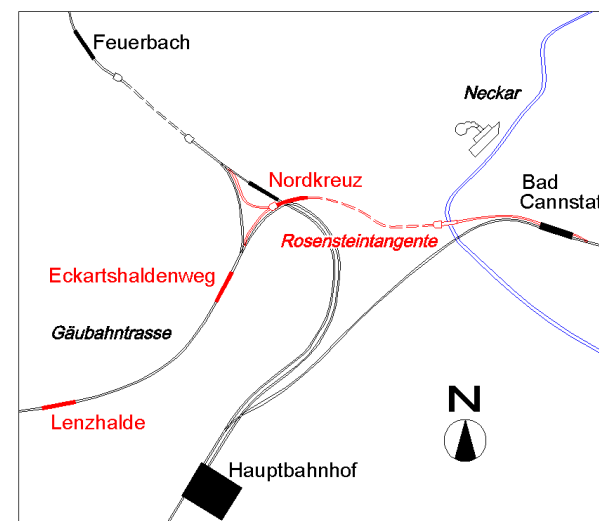


Bild 2 "Das Nordkreuz"
Dreh- und Angelpunkt von tangenS. Neue Streckenabschnitte und Haltestellen (rot) als Basis für neue S-Bahn-Linien. (Prinzipdarstellung)

Die Vorteile

Mit dem Konzept tangenS bieten sich viele **Vorteile im gesamten S-Bahn-Liniennetz:**

- ☺ Viele Fahrgäste sind nicht mehr gezwungen, am Hauptbahnhof in die S-Bahn der Gegenrichtung umzusteigen, weil sie nun **direkt ihr Ziel erreichen** können.
- ☺ Von den Haltestellen entlang der Gäubahntrasse sind Bad Cannstatt und die weiteren Linienäste **direkt ohne Umsteigen** zu erreichen.
- ☺ Die zusätzlichen Linien bedeuten **mehr Züge auf den Außenästen** über Bad Cannstatt, Zuffenhausen und Stuttgart-Vaihingen hinaus.
- ☺ Aus Richtung Stuttgart-Vaihingen ist **Ludwigsburg direkt** über die Gäubahntrasse erreichbar.
- ☺ Fahrgäste können - insbesondere im Falle einer Störung auf der Stammstrecke - **auf die Linien der Gäubahntrasse ausweichen**.
- ☺ Mit den neuen S-Bahn-Strecken werden ohne bauliche Veränderungen an der **Stammstrecke zusätzliche Kapazitäten** geschaffen.
- ☺ Es entstehen **neue Umsteigemöglichkeiten** auf Stadtbahn und Bus, womit sich im Gesamtnetz des VVS auch neue Verbindungen ergeben.
- ☺ Durch den Neubau von Haltepunkten erhalten Wohngebiete und öffentliche Einrichtungen entlang der **Gäubahntrasse einen S-Bahn-Anschluss**.

"Schon jetzt lässt sich sagen, dass das Nordkreuz im Vergleich zu anderen Maßnahmen die **Lösung mit den größten Perspektiven und Reserven** für langfristige und nachhaltige Leistungssteigerungen mit dem niedrigsten Investitionsaufwand ist." (Dr. Dirk Vallée)

Clever. Ökologisch. Mobil. ... in Stuttgart

Wer sind wir?

Der Kreisverband Stuttgart e.V. des VCD setzt sich seit 1988 mit seinen heute rund 1.000 Mitgliedern für eine ganzheitliche, umwelt- und menschengerechte Mobilität in Stuttgart und für die Interessen aller Verkehrsteilnehmer ein:

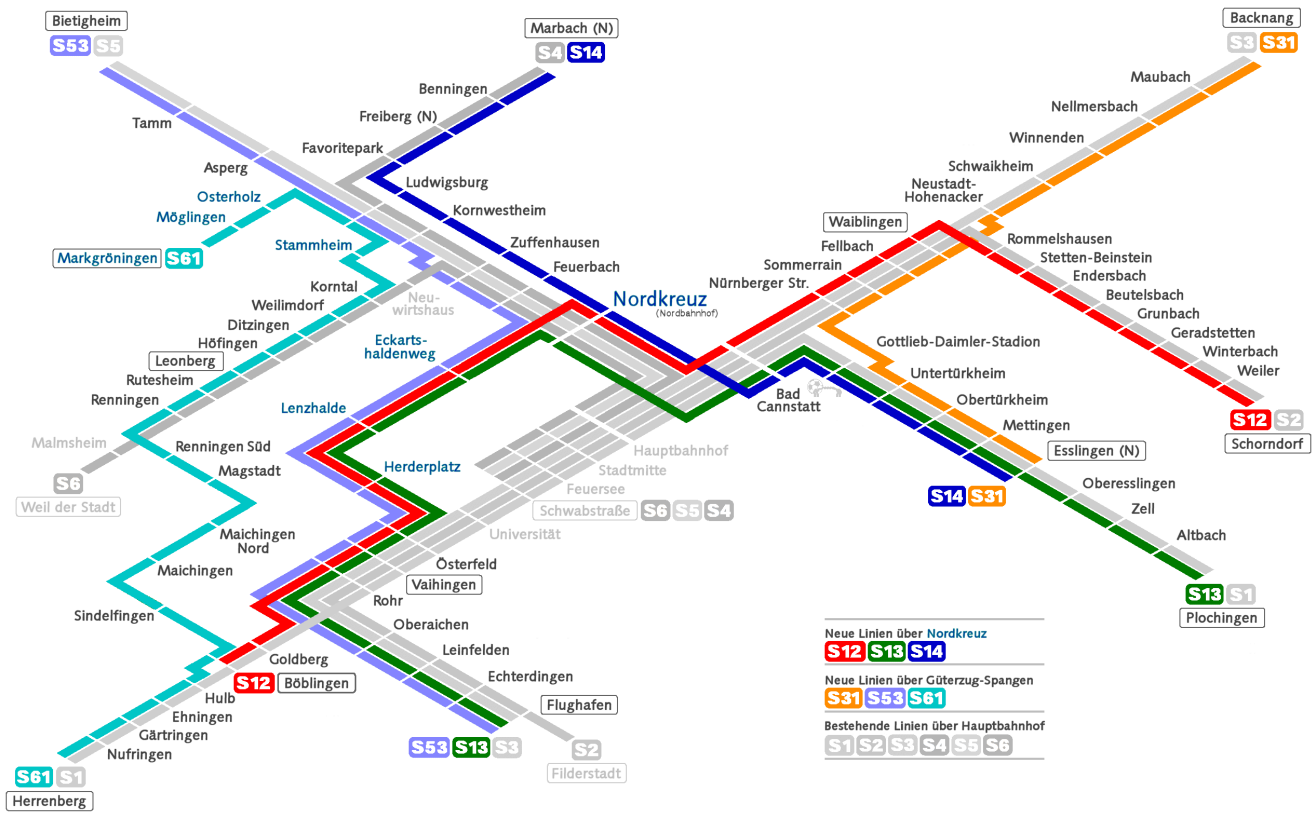
- Im Arbeitskreis ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) erarbeiten wir Verbesserungsvorschläge für den Bus- & Bahnfahrer.
- Mit der Autoteilerbörse helfen wir jenen, die ihr Auto mit anderen benutzen wollen.
- In Gesprächen, Infoständen und bei Demos vertreten wir die Belange von Radfahrern und Fußgängern.

Was haben wir bereits erreicht?

- Einführung der Stuttgarter Nachtbusse
- Gründung des Car-Sharing Vereins "StadtMobil Stuttgart e.V."
- Mitwirkung bei der Herausgabe des Mobilitätsratgebers und der Gründung der Mobilitätsberatung m-punkt

Sie finden zu uns ins Umweltzentrum mit den S-Bahn-Linien S1-S6 und den Buslinien 42 & 44.

Die neuen Linien



- Neue Linien über Nordkreuz (heute Nordbahnhof) und Rosensteintangente:**
- S12**
Böblingen - Vaihingen - Gäubahntrasse - Nordkreuz - Bad Cannstatt - Waiblingen - Schorndorf
 - S13**
Plochingen - Esslingen - Bad Cannstatt - Nordkreuz - Gäubahntrasse - Vaihingen - Flughafen
 - S14**
Esslingen - Bad Cannstatt - Nordkreuz - Zuffenhausen - Ludwigsburg - Marbach

- Neue Linien über bestehende Güterzug-Spangen:**
- S31**
über Güterzug-Spange Nürnberger Straße - Untertürkheim
Backnang - Waiblingen - Nürnberger Straße - Untertürkheim - Esslingen
 - S53**
über Güterzug-Spange Pragtunnel - Eckartshaldenweg
Bietigheim - Ludwigsburg - Zuffenhausen - Feuerbach - Gäubahntrasse - Vaihingen - Flughafen
 - S61**
über Güterzug-Spange Kornwestheim - Korntal
Markgröningen - Ludwigsburg - Stammheim - Korntal - Leonberg - Renningen - Böblingen - Herrenberg

Die Baumaßnahmen

Die Umsetzung von tangenS erfordert den Aus- und Neubau einzelner **Streckenabschnitte** und **Haltepunkte** sowie deren **Verbindungen**.*

- Streckenabschnitte**
- Neubau der **Rosensteintangente** Bad Cannstatt - Nordkreuz (mit neuer Brücke über den Neckar und zweitem Tunnel unter dem Rosensteinpark)
 - Ausbau der **Gäubahntrasse** Nordkreuz - Österfeld für den S-Bahn-Verkehr (heute nur Regional- und Fernverkehr)

- Haltepunkte**
- Bereich Nordkreuz**
- Ausbau des Nordbahnhofes zum Kreuzungsbahnhof Nordkreuz (mit Anschluss an S4, S5 und S6)

- Gäubahntrasse**
- Neubau der Haltepunkte (mit Anschluss an Stadtbahn- und Buslinien)
- Eckartshaldenweg (U5, U6, U7)
 - Lenzhalde (Bus 43)
 - Herderplatz (U4, U9, Bus 40, 50)

Ausbau des Haltepunkts Österfeld um weitere Bahnsteige (mit Anschluss an S1, S2 und S3)

- Verbindungsbauwerke**
- Neubau kreuzungsfreier Über- bzw. Unterführungen
- Rosensteintangente - Pragtunnel (S-Bahn-Gleise)
 - Rosensteintangente - Gäubahntrasse
 - Gäubahntrasse - Pragtunnel (S-Bahn-Gleise)
 - Rosensteintangente - Bahnhof Bad Cannstatt

Bei dem vorgestellten Konzept handelt es sich um eine **mittel- bis langfristige Perspektive**, zu deren auch stufenweiser Realisierung der zentrale Baustein **Nordkreuz** sowie die Gäubahntrasse erhalten bzw. freigehalten werden müssen.

* Die Haltepunkte und der Ausbau der Strecke für die geplante S-Bahn-Linie Renningen - Böblingen werden hier als gegeben betrachtet.

Die Fahrzeiten - Der Takt

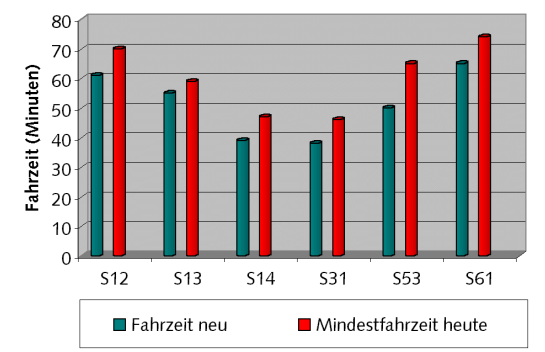
Um die neuen **Linien** von Anfang an **attraktiv** zu gestalten, müssen sie wie die bestehenden Linien in der Hauptverkehrszeit im **15-Minuten-Takt** und in der Nebenzeit alle 30 Minuten verkehren.

Im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan ergeben sich für die neuen Linien folgende **Fahrzeiten** (in Minuten):

Linie	Strecke	Fahrzeit neu	Fahrzeit heute
S12	Böblingen - Schorndorf	61	70
S13	Plochingen - Flughafen	55	59 ¹ /64 ² /74
S14	Esslingen - Marbach	39	47
S31	Backnang - Esslingen	38	46 ¹ /61
S53	Bietigheim - Flughafen	50	65 ² /75
S61	Markgröningen - Herrenberg	65	74 ³

¹während 15-Min.-Takt ²Mo-Fr bis ca. 22 Uhr mit S3 ³Asperg - Markgröningen mit Bus

Unsere Untersuchungen haben ergeben, dass sich die neuen Linien von der Fahrplanlage gut in das vorhandene System einpassen lassen. Die Fahrzeiten zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart-Vaihingen auf der Stammstrecke sowie der Gäubahntrasse sind nahezu identisch, obgleich auf den ersten Blick die Gäubahntrasse die längere zu sein scheint. Mit fünf Zwischenhalten gegenüber sechs auf der Stammstrecke ist sie durchaus konkurrenzfähig.



Die Kosten

Die folgende Kostenschätzung der Baumaßnahmen zu tangenS beruht auf Vergleichsbauten und Bauerwägungen.

Besondere Wünsche bei Einzelmaßnahmen, z.B. etwaige künstlerische Haltestellengestaltung, sind in den Beträgen nicht berücksichtigt und müssen Ergebnis der politischen Willensbildung sein.

Pos.	Baumaßnahme	Mio. €
1	Rosensteintangente	
1.1	Neubau Tunnel Rosensteinpark <i>ca. 2 km Länge; bergmännisch</i>	80
1.2	Neue Neckarbrücke	15
1.3	Trasse und Verbindungsbauwerke	5
	<i>Summe Rosensteintangente</i>	100
2	Nordkreuz	
2.1	Modernisierung Nordbahnhof <i>neuer unterirdischer Haltepunkt und Umbau bestehender Bahnsteig</i>	30
2.2	Rampe Nordkreuz - Gäubahn	25
2.3	Verbindungsbauwerke <i>Gäubahn - Pragtunnel und Pragtunnel - Nordkreuz</i>	15
	<i>Summe Nordkreuz</i>	70
3	Gäubahntrasse	
3.1	Ausbau und Haltepunkte <i>Nordkreuz - Österfeld, ca. 13 Km; drei Haltestellen</i>	45
	<i>Summe Gäubahntrasse</i>	45
	Gesamtbaukosten	215

Zum Vergleich sei erwähnt, dass sich allein für die bei "Stuttgart 21" geplante Haltestelle Mittnachtstraße die Kosten auf ca. 100 Mio. € belaufen.

Steigende Baupreise und Energiekosten diktieren einen baldigen **Baubeginn** wenigstens der effektivsten und wichtigsten Bauabschnitte.

Fazit

Das vorgestellte Konzept dient **Stuttgart mit einer langfristig und nachhaltig wirkenden Kapazitätssteigerung im S-Bahn-Netz**.

Durch die vorhandene Gäubahntrasse als kernstadt-nahe Tangentialverbindung und die - im Vergleich zu anderen Lösungen - weniger aufwändigen Baumaßnahmen (Anbindung Gäubahntrasse, Rosensteintangente) stellt das Konzept **tangenS** in Bezug auf die Kosten eine hoch effiziente Maßnahme dar.

Der **VCD Stuttgart fordert** die Entscheidungsträger auf, alles dafür zu tun, dass die Gäubahntrasse und das Umfeld des **Nordkreuzes** planerisch frei gehalten und die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Ergänzende **Meinungen** - auch kritische Beiträge - sind **willkommen** und dienen der Optimierung.

Ein Ausblick

S-Bahn-Erweiterungen, die in absehbarer Zeit in Betrieb gehen sollen, wie die Verlängerung der S1 bis **Kirchheim (Teck)** und der S4, **Marbach - Backnang**, begrüßt der VCD. Diese sind für **tangenS** jedoch nicht relevant. Den Ausbau der Strecke **Böblingen - Renningen** für die geplante S60 setzt das Konzept voraus.

Darüber hinaus stecken **Potenziale** in Netzerweiterungen, wie etwa die Trassen **Filderstadt - Sielmingen - Neuhausen - Denkendorf - Esslingen** sowie **Ludwigsburg - Remseck - Waiblingen**, die einen Teil einer "**Ringlinie**" mit dezentralen Verbindungen ermöglichen würde. Dabei ist auch an ein flexibles **kombiniertes System** aus Stadtbahn und S-Bahn (nach Karlsruher Vorbild) zu denken, um der hügeligen Landschaft im Raum Stuttgart zu begegnen.

Von hohem Wert für Berufs- und Freizeitverkehr wäre eine **Reaktivierung** der Strecke **Weil der Stadt - Calw** als Verlängerung der S6.