

Verkehrsclub träumt von Panoramabahn

Idee: Gäubahntrasse für Nahverkehr nutzen

Um den städtischen S-Bahn-Verkehr zu entlasten, schlägt der Verkehrsclub vor, die historische Gäubahntrasse für den Nahverkehr auszubauen.

JAN-PHILIPP SCHÜTZE

Stuttgart. Angesichts regelmäßiger Verspätungen, Zugausfälle und Überlastungen im S-Bahn-Verkehr hat sich der Stuttgarter Kreisverband des VCD nach eigener Aussage schon seit Jahren Gedanken darüber gemacht, wie sich der Nahverkehr in der Stadt erweitern und verbessern lässt. „Das Problem ist, dass die Stammstrecke der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße ständig überlastet ist“, sagt VCD-Kreisvorstand Christoph Link. Eine weitere Verdichtung der Zugfolge sei hier aber künftig kaum zu erreichen. Eine Möglichkeit, die sich dagegen innerhalb weniger Jahre und ohne Streckenneubau realisieren lasse, ist nach Ansicht von VCD-Mitglied Harald

den Wagenhallen eingerichtet werden. Über die Mönchhalde und die Lenzhalde ginge es dann weiter in den Stuttgarter Westen bis zum Herderplatz, über Heslach und den Wildpark beim Rudolph-Sophien-Stift nach Dachswald und von dort über Österfeld zum Bahnhof Vaihingen.

Alles in allem erschließe man auf diese Weise rund 28 000 Anwohner, die in einem Umkreis von 500 Metern um die jeweiligen Haltestellen wohnen, so Beck. Die Fahrzeit sei mit geschätzten 22 Minuten zwar sieben Minuten länger als mit der S-Bahn, man müsse aber mit weniger Verspätungen rechnen und erhalte neue Umsteigemöglichkeiten.

Für den Bau von 17 barrierefreien und 80 Meter langen Bahnsteige, die auf freien Flächen entstehen sollen, rechnet der VCD mit Kosten von rund vier Millionen Euro,

Investitionen und Betriebskosten in Millionenhöhe

die Strecke soll in bewohntem Gebiet mit Lärmschutz versehen werden. Dazu käme die Anschaffung zweier gebrauchter Regionalexpress-Züge zu je 2,5 Millionen Euro. Die laufenden Kosten lägen bei knapp 5,3 Millionen Euro jährlich. Bei den Nutzungsentgelten für die Trassen- und Stationsnutzung rechnen Beck und Link jedoch mit möglichen Einsparungen, da sich die Trasse seit 2001 im Besitz der Stadt Stuttgart befindet. In Heslach und am Wildpark seien zudem noch stillgelegte Haltepunkte der alten Gäubahn vorhanden, die für wenig Geld reaktiviert werden könnten.

Noch steht die Rechnung des VCD auf etwas wackligen Beinen, viele Kostenpunkte sind lediglich Schätzwerte. „Viel wichtiger ist doch, dass wir die Verantwortlichen der Stadt von unserer Idee überzeugen können“, sagt Link.

Neun Haltestellen bis Vaihingen ausgemacht

Beck die Einführung einer Panoramabahnlinie, die die vorhandene Trasse der historischen Gäubahn zwischen dem Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen nutzt. Trotz Regional- und Güterverkehr seien auf dieser Strecke noch genügend Kapazitäten frei, so Beck. „Es gibt reichlich Platz.“ Für die neue Bahnlinie sei eine 30-Minuten-Taktung, zu Stoßzeiten sogar eine 20-Minuten-Taktung möglich – und das an sieben Tagen die Woche von morgens um 5 Uhr bis nachts um 0.30 Uhr.

Auf der Suche nach geeigneten Haltestellen entlang der Strecke wurde Beck an neun Orten fündig. Der erste Halt könnte demnach im Stuttgarter Norden direkt hinter