

# Verkehrsplaner fordern den zweiten S-Bahn-Tunnel

Eine „Querlinie“ von Feuerbach über die Haltestelle Stadtmitte nach Bernhausen? – Kosten in dreistelliger Millionenhöhe / Von Armin Käfer

Stuttgart kommt nicht ohne zweiten S-Bahn-Tunnel aus. Dieser Ansicht ist Reinhold Bauer, Geschäftsführer des Verbandes NRS, der den regionalen Nahverkehr koordiniert. Im Beisein von Oberbürgermeister Rommel sagte Bauer gestern, daß die „Messe 2000“ auf den Fildern ohne Ausbau der S-Bahn undenkbar sei. Wenn die Bahnen alle zehn Minuten fahren würden, wie in München geplant, wäre der bestehende Tunnel überlastet. Den 15-Minuten-Takt, der von 1996 an gelten soll, verkraftete er noch. Bis in 15 Jahren sei der zweite Tunnel unverzichtbar. Kosten: einige hundert Millionen Mark.

Die Tunnelröhre zwischen dem Hauptbahnhof und der Schwabstraße ist ein Nadelöhr: Sechs S-Bahn-Linien werden dort durchgeschleust. Bei Hochbetrieb fahren sie im Abstand von zweieinhalb Minuten. Dichter geht's nicht, meint Nahverkehrsmanager Reinhold Bauer. Einige Fachleute hielten auch Zwei-Minuten-Abstände für möglich, woran Bauer zweifelt. „Dann wäre der Verkehr unheimlich störanfällig“, glaubt er und räumt ein: „Wir sind schon jetzt nicht die Pünktlichsten.“

Vom Sommer 1996 an soll der S-Bahn-Verkehr im 15-Minuten-Takt rollen. Dafür wurden 17 neue Züge bestellt, fünf davon fahren bereits. Kostenpunkt: je 9,6

Millionen Mark. Weitere 25 Züge stehen auf der Wunschliste des Zweckverbandes Nahverkehr Region Stuttgart (NRS). Dann könnten sämtliche Bahnen als Langzüge verkehren – mit ein Drittel mehr Platz. Wenn es soweit ist, wäre die Kapazität des bestehenden S-Bahn-Tunnels ausgereizt. Eine weitere Verdichtung des Tunnelverkehrs hält NRS-Manager Bauer nicht für möglich. Für den 15-Minuten-Takt reiche die jetzige Tunnelkapazität aber „eindeutig“ aus.

In München arbeiten die S-Bahn-Planer bereits an Fahrplänen für einen Zehn-Minuten-Takt. In Stuttgart wäre dieser nur mit dem zweiten Tunnel unter dem Talkes-

sel möglich, sagte Reinhold Bauer gestern bei der NRS-Verbandsversammlung. Die Verfasser des vor kurzem von der „Stuttgarter Zeitung“ veröffentlichten Gutachtens über Stuttgarts Verkehrszukunft hielten den Zehn-Minuten-Takt unter allen Umständen für nötig.

In der Studie ist von einem „Quertunnel“ die Rede, der „ausgehend von Feuerbach, unterhalb des Killesbergs“ durchgehen soll, die jetzige Stammstrecke bei der Haltestelle Stadtmitte quert und dann „über Sillenbuch und Plieningen auf die Filderebene“ führt. Projektierte Endhaltestelle: Bernhausen. Bis dorthin soll auch die Flughafenlinie verlängert werden. Die Gutachter halten den Tunnel auch für den Fall für nötig, daß bei der künftigen Verkehrsplanung der Straßenbau Vorrang haben sollte.

Reinhold Bauer erhofft sich von einem neuen Tunnel, daß die Fahrzeit aus der Stadt zum Flughafen von jetzt 25 auf 14 Minuten verkürzt werden könnte. Eine S-Bahn-Ringlinie als Alternative zum zweiten Tunnel hat laut Bauer „keinen Sinn“,

weil sie die wichtigsten Verkehrsströme ignorieren würde. „Wenn wir investieren“, sagte der Nahverkehrsplaner, „dann in den zweiten Tunnel.“

Oberbürgermeister Manfred Rommel, Vorsitzender der NRS-Verbandsversammlung, hat sich an der Tunneldebatte nicht beteiligt. Er sagte im Anschluß an Bauers Erörterungen: „Ein guter öffentlicher Nahverkehr ist für den Mittleren Neckarraum ein entscheidender Standortfaktor.“

Die für 1996 geplante Einführung des 15-Minuten-Taktes im S-Bahn-Verkehr wird zunächst Investitionen von 68 Millionen Mark erfordern. Darüber hinaus werden die Kosten für eine Erweiterung des Bahnbetriebswerks Plochingen auf 26 Millionen Mark veranschlagt. „Gewisse Unsicherheiten“ bei der Finanzierung seien jetzt beseitigt. In seinem gestern verabschiedeten Investitionsprogramm hat der NRS 95 Millionen Mark für den Kauf der 17 neuen S-Bahn-Züge veranschlagt. 34 Millionen wurden schon 1993 bezahlt, weitere fünf 1994 bereitgestellt. Das Land schießt knapp 47 Millionen Mark zu.