

Attraktivere Pendlerzüge für drei Milliarden

Im Expresstempo aus der Provinz nach Stuttgart – Entlastung für S-Bahn – Zweiter Tunnel entbehrlich?

Hunderttausende von Pendlern strömen täglich in die Landeshauptstadt. Die allermeisten kommen mit dem Auto. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Häufig ist die S-Bahn überfüllt; wer weit draußen auf dem Land wohnt, braucht mit Bus und Bahn viel zu lange; abseits der S-Bahn-Linien bieten Züge selten eine Alternative zum eigenen Wagen. Das soll anders werden, fordert der nach eigenem Bekenntnis „umwelt- und menschenfreundliche“ Verkehrsclub Deutschland (VCD). Eine CityBahn soll Pendler aus dem weiteren Umland im Expresstempo nach Stuttgart bringen und die S-Bahn entlasten. Verkehrsminister Hermann Schaufler wertet das gestern vorgestellte VCD-Konzept als „konstruktiven Beitrag“ und „wertvolle Entscheidungshilfe für die weiteren Planungen“.

Die Idee der alternativen Verkehrsplaner sieht so aus: Vier CityBahn-Linien, die sich im Stuttgarter Hauptbahnhof kreuzen, sollen das Gebiet zwischen Pforzheim, Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen, Tübingen, Horb und Calw erschließen. Hier wohnt ein Drittel der Bevölkerung von Baden-Württemberg. Die CityBahn fährt zunächst im Stundentakt, später jede halbe Stunde. Sie hält außer-

halb des S-Bahn-Netzes an jedem Bahnhof, im Bereich des Stuttgarter Verkehrsverbundes (VVS) nur an wichtigen Umsteigestationen. Kein CityBahn-Pendler werde länger als 70 Minuten unterwegs sein, verspricht der VCD.

Die CityBahn soll zunächst nur wenig kosten. Laut VCD wäre das Konzept von 1996 an in drei Etappen zu verwirklichen. Für einen „Schnellstart“ seien nur „bescheidene Mittel“ erforderlich, sagte der Landesvorsitzende Klaus Arnoldi gestern. Anfangs soll die CityBahn auf bestehenden Gleisen fahren, vorerst nur auf den Diagonallinien von Pforzheim nach Geislingen, von Heilbronn nach Tübingen, von Calw nach Schwäbisch Hall und von Horb nach Aalen. Die Belastung dieser Strecken wäre dann „nicht stärker als zur heutigen Hauptverkehrszeit“, heißt es. Kostenpunkt: 400 Millionen Mark für neue Wagons und Bahnhofskosmetik. „Die Umstellung entspricht einem normalen Fahrplanwechsel“, behauptet der VCD.

Das System zu komplettieren, erfordert größere Investitionen: unterm Strich drei Milliarden Mark. Mit dieser Summe wollen die VCD-Strategen S-Bahn-Ringlinien bauen, um das CityBahn-Netz zu ergänzen. Der VCD-Plan sieht ein S-Bahn-Klee-

blatt mit dem Hauptbahnhof im Zentrum vor: Die S 6 soll von Weil der Stadt nach Böblingen durchfahren, die S 1 vom Flughafen nach Plochingen, die S 4 von Marbach nach Backnang.

Außerdem wäre der Ausbau vorhandener Strecken und ein neuer Tunnel zwischen Nordbahnhof und Feuerbach erforderlich. Andererseits hält VCD-Planer Erich Jacobi einen zweiten S-Bahn-Tunnel in der City für entbehrlich. Die CityBahn soll zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof nicht im Tunnel, sondern auf der Gäubahnstrecke fahren. Die fälligen Investitionszuschüsse müssten „dem immer noch viel zu großen Topf für den Straßenbau entnommen werden“, heißt es. Während die CityBahn drei Milliarden kosten soll, sei im gleichen Zeitraum ein Ausbau des Straßennetzes für fünf bis sechs Milliarden vorgesehen.

Die VCD-Strategen wollen mit ihrer CityBahn jeden fünften Stuttgart-Pendler aus dem weiteren Umland auf die Schiene locken. Bisher nutzten nur 15 Prozent die Bahn, auf 35 Prozent soll der Anteil steigen. So ließen sich im Endeffekt täglich eine Viertelmillion Autofahrten vermeiden – mehr als ein sechsspurige Autobahn fassen kann.