

Region verlangt „klare Vorteile“ für S-Bahn

Verband reklamiert mehr Verantwortung im Nahverkehr

Der Verband der Region Stuttgart (VRS) fordert in einigen zentralen Punkten Nachbesserungen im Blick auf das Projekt Stuttgart 21. Die Forderungen sind in einem internen Papier dargelegt, das als Verhandlungsposition des Verbandes deklariert ist und jetzt in einer nichtöffentlichen Sitzung des Verkehrsausschusses beschlossen wurde. Dabei geht es insbesondere um eisenbahntechnische und finanzielle Fragen.

Eine Beteiligung des Verbandes an den Kosten sei nur denkbar, wenn für die S-Bahn mit „klar erkennbaren Vorteilen“ gerechnet werden könne, so das Votum im Fachausschuß des Regionalparlamentes. Zwar verspreche Stuttgart 21 „ohne Zweifel deutliche Vorteile“ für die schienengebundene Verkehrserschließung des Stuttgarter Raumes. Im Detail freilich seien „Verbesserungen“ anzustreben, die in einem sechs Punkte umfassenden Katalog aufgelistet wurden. Der Verband selbst wollte gestern im Blick auf die mit dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG anstehenden Verhandlungen keine Stellungnahme abgeben.

Aus dem beschlossenen Papier geht hervor, daß der Verband die Option für ein neuntes und zehntes Gleis im geplanten Tiefbahnhof der Landeshauptstadt aufrecht erhalten will, „um auch in Zukunft weiter anwachsende Verkehrsströme befriedigen zu können“, wie es heißt. Eine spätere Nachrüstung sei mit „immensen Kosten“ verbunden. Als neuralgischen Punkt erachten die Regionalpolitiker auch die neue S-Bahn-Haltestelle Mitnachtsstraße, die nach dem Stand der Dinge lediglich zweigleisig werden soll. Den zu erwartenden Kosten in Höhe von 320 Millionen Mark, an denen sich der Verband als neuer Aufgabenträger für die S-Bahn beteiligen soll, stünden „keine ausreichenden Verbesserungen“ gegenüber. Notwendig seien vielmehr ein – in der zunächst vorgelegten Machbarkeitsstudie der Bahn vorgesehener – viergleisiger Ausbau sowie eine Tangentialverbindung von Feuerbach

nach Bad Cannstatt unter dem Rosensteinpark hindurch. Damit in Zukunft das Bahnnetz weiter verbessert werden kann, müsse überdies die freiwerdende Trasse der Gäubahn für schienengebundenen Verkehr freigehalten werden.

Darüber hinaus ist dem Verband daran gelegen, den Güterverkehr von und nach der Innenstadt möglichst auf der Schiene abzuwickeln. Im Bereich des jetzigen Güterbahnhofs müsse deshalb – wie in einem City-Logistik-Konzept angedeutet – eine Umschlageneinrichtung für Stückgut und Wechselbehälter vorgesehen werden. Auch am Flughafen soll ein solcher Terminal erstellt werden, damit der Landtransport von Luftfracht auf die Schiene verlagert werden kann. Bei den Planungen für die Filder müsse die Idee eines Durchgangsbahnhofs noch einmal genau untersucht werden. Bekanntlich favorisiert die Bahn am Flughafen einen Sackbahnhof. Aufgenommen wurde zugleich die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen für Leinfelden-Echterdingen sowie die Nutzung des geplanten ICE-Tunnels als Schnellverbindung von der Stuttgarter Innenstadt auf die Filder.

In dem Papier verweist der Verband im übrigen auf den Paragraphen 3 der von Bahn, Bund, Land, Landeshauptstadt und Region unterzeichneten Rahmenvereinbarung. Demzufolge muß über eine finanzielle Beteiligung des Verbandes der Region eine gesonderte Vereinbarung geschlossen werden. In diesem Zusammenhang legt der Verband seine Sicht der Dinge offen: „Eine sinnvolle und effiziente, auf die Regionalplanung und die Regionalverkehrsplanung abgestimmte Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs kann nur bei einheitlicher Aufgabenträgerschaft erfolgen.“ Dementsprechend solle in den anstehenden Verhandlungen mit dem Land auf eine Erweiterung der Zuständigkeit des bisher nur für die S-Bahn verantwortlichen Verbandes gedrängt werden. In der Beschlußvorlage selbst wurde dieser Passus allerdings wieder gestrichen. Stehen blieb allerdings die Forderung, zur Finanzierung von Stuttgart 21 auch außerhalb der Region liegende, gleichwohl begünstigte Städte heranzuziehen. wö