

# Neuer S-Bahn-Knoten soll das Nadelöhr in der City entlasten

Verkehrsclub stellt Nahverkehrskonzept vor – Mehr direkte Verbindungen durch Nordkreuz und Tunnel unterm Rosensteinpark

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) schlägt vor, das S-Bahn-Nadelöhr in der Innenstadt mit einem neuen Knotenpunkt am Nordbahnhof zu entlasten. Neue Linien sollen die City über die Gäubahnstrecke sowie einen Tunnel unterm Rosensteinpark umfahren.

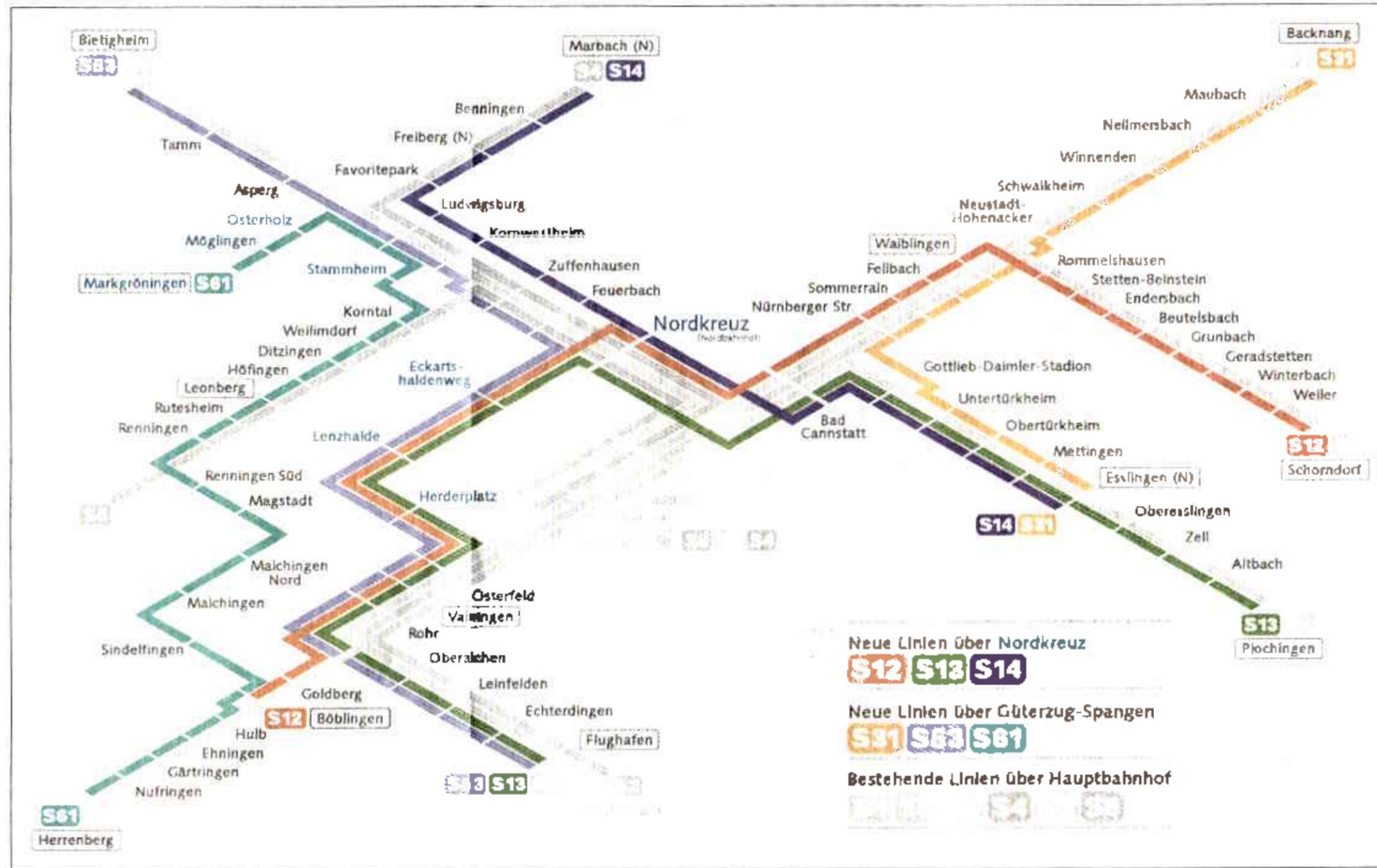
Von Wolfgang Schulz-Braunschmidt

Der VCD-Kreisverband hat sein Tangens genanntes Konzept zum Ausbau des S-Bahn-Netzes gestern in seiner Geschäftsstelle an der Tübinger Straße vorgestellt. „Der Schienenbruch zwischen Hauptbahnhof und Stadtmitte vor wenigen Tagen hat gezeigt, wie anfällig dieses Nadelöhr ist“, sagte der VCD-Kreisvorsitzende Christoph Link. Es sei von Nachteil, dass alle sechs S-Bahn-Strecken durch die Stuttgarter City führten. „Das zwingt viele Pendler, die dort gar nicht hinwollen, zum Umsteigen.“

Mit Tangens schlägt der VCD Stuttgart ein S-Bahn-Konzept vor, das die bestehenden Linien um innenstadtnahe Tangentialverbindungen und durch die Nutzung bestehender Bahn- und Güterverkehrsstrecken ergänzen soll. Dreh- und Angelpunkt des VCD-Vorschlags ist der Ausbau des Nordbahnhofs zu einem Nordkreuz. An dieses soll neben den bestehenden S-Bahn-Linien auch die Gäubahntrasse durch eine neu zu bauende und zum Teil unterirdisch verlaufende Rosensteintangente mit Brücke über den Neckar an Bad Cannstatt angeschlossen werden.

„Geistiger Vater dieser Idee ist Dirk Valleé, Chefplaner der Region Stuttgart“, betonte Rolf Weinschenk vom VCD-Arbeitskreis Nahverkehr. Valleé habe das Nordkreuz bereits 1997 als Nahverkehrslösung mit großem Nutzen und niedrigen Kosten bezeichnet. „Unser Konzept braucht Stuttgart 21 nicht und berührt es auch nicht“, ergänzte Weinschenk.

Für den VCD beginnt mit dem Nordkreuz eine neue Ära des S-Bahn-Verkehrs. „Dann sind viele Fahrgäste nicht mehr gezwungen, am Hauptbahnhof umzusteigen, weil sie ihr Ziel nicht direkt erreichen können“, sagte Weinschenk. So könne eine neue, über Gäu-



bahn und Nordkreuz verlaufende S-Bahn-Linie S 13 vom Flughafen nach Plochingen mit den Stationen Herderplatz, Lenzhalde und Eckartshaldenweg drei neue Haltepunkte an der Gäubahn bieten. Die Gäubahntrasse bietet sich zudem als Ausweichstrecke an, falls es in der City zu Betriebsstörungen komme. Weitere mögliche Linien seien eine S 12 von Böblingen über das Nordkreuz nach Schorndorf und eine S 14 von Esslingen via Nordkreuz nach Marbach. Über vorhandene S-Bahn- und Güterbahnstrecken könne die

Linie S 31 von Backnang über Waiblingen und Untertürkheim nach Esslingen, oder eine S 53 von Bietigheim über das Nordkreuz direkt zum Flughafen fahren. Zwischen Markgröningen und Herrenberg sei eine S 61 über die Güterzugspange zwischen Kornwestheim und Korntal denkbar.

„Unser Konzept ermöglicht viele neue Linienführungen“, so Weinschenk. Da in vielen Fällen das lästige Umsteigen am Hauptbahnhof entfällt, ergäben sich zudem um bis zu 25 Minuten kürzere Fahrzeiten.

Die Kosten des VCD-Vorschlags liegen bei 215 Millionen Euro. Knapp die Hälfte davon kostet die neue Rosensteintangente, 30 Millionen sind für den unterirdischen Bahnhof am Nordkreuz veranschlagt. Hinzu kämen noch knapp 150 Millionen Euro für 40 zusätzliche S-Bahn-Züge. „Der Charme unseres Konzepts besteht darin, das es auch teilweise umgesetzt werden kann“, so Weinschenk.

<http://www.vcd-stuttgart.de/laderraum/tangensS.pdf>