

9. Wahlperiode

03. 11. 87

Antrag

der Abg. Remppis u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Verlängerung der S-Bahn von Plochingen nach Kirchheim u. Teck

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I.

zu berichten,

1. inwieweit es zutrifft, daß aufgrund einer Änderung des Fahrplangefüges die Prämissen des Gutachtens für eine S-Bahn-Erweiterung von Plochingen nach Kirchheim u. Teck keine Gültigkeit mehr haben und die Bundesbahn daraufhin einen zweigleisigen Ausbau gefordert hat;
2. wie sich der Planungsstand darstellt in bezug auf die Auswirkungen einer eingeschränkten Zweigleisigkeit ab Ortsende Wendlingen bis Ötlingen auf den Leistungsstandard des S-Bahn-Betriebsprogramms und einer zweigleisigen Südumfahrung von Wendlingen auf das gesamtwirtschaftliche Ergebnis (Kosten-Nutzen-Faktor);
3. welche Finanzierungsmöglichkeiten zur Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge in Wendlingen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz gegeben sind;

II.

zu prüfen, ob eine Lösung von Plochingen bis Wendlingen wirtschaftlich tragfähig und verkehrstechnisch möglich ist, ohne daß dabei eine Gesamtlösung verzögert wird;

III.

sich dafür einzusetzen, daß die planerischen Voruntersuchungen zügig ausgeführt werden und die Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn und des Landes Baden-Württemberg auch haushaltspolitisch abgesichert werden und die Verbundstufe II des VVS weiter ausgebaut wird (Einbeziehung privater Omnibusunternehmen, Einheitstarife, Fahrplanabstimmung, Verstärkung der Taktverkehre).

02. 11. 87

Remppis, Elisabeth Nill, Ulrich Maurer,
Liselotte Bühler, Birzele, Lorenz SPD

Eingegangen: 03. 11. 87 / Ausgegeben: 26. 01. 88

Begründung

Seit Jahren liegen Entscheidungen des Kreistags von Esslingen vor, die eine Erweiterung der S-Bahn im Landkreis zum Ziel haben. Der Landkreis beteiligt sich bereits heute am Abmangel des VVS, ist aber nur mit 9 km am S-Bahn-Netz (Esslingen–Plochingen) angeschlossen. Für die Erweiterung der S-Bahn von Plochingen bis Kirchheim u. Teck liegt seit zwei Jahren ein gesamtwirtschaftliches Gutachten vor, das ein äußerst günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zum Ergebnis hatte. Aufgrund dieser Sachlage hat der Kreis deshalb auch am 3. Juli 1986 folgerichtig ein eisenbahntechnisches Gutachten in Auftrag gegeben, um alle gutachterlichen Voraussetzungen für eine Erweiterung zu erfüllen. Veränderungen der Zugreihenfolge im Schwabtunnel, die die Umsteigebeziehungen zwischen den S-Bahn-Linien 4 bis 6 auf die S-Bahn-Linie 1 optimieren sollen, stellen das Gesamtprojekt in Frage. Dies bedeutet mittelfristig für den Raum den verkehrspolitischen Offenbarungseid.

Heute sind zu den Hauptverkehrszeiten die vierspurig ausgebauten Straßen (B 10, B 313) überlastet, die Ortsdurchfahrten von Notzingen, Hochdorf, Wernau, Wendlingen und Kirchheim ersticken im Autoverkehr, so daß Wohnungen entlang dieser Ortsdurchfahrten kaum mehr zumutbar sind; Ortskernsanierungen verlieren an Wert.

Je weiter eine positive Entscheidung hinausgeschoben wird, desto geringer werden die Chancen, endlich mehr Verkehr wieder auf die Schiene zu bringen. Alle Gemeinden ebenso wie der Landkreis sind an dieser Erweiterung interessiert. Sie sind auch bereit, die finanziellen und planerischen Voraussetzungen zu erbringen. Das Land muß seinerseits zusammen mit der Deutschen Bundesbahn seinen Beitrag zu einer schnellen Realisierung leisten. So kann zum Beispiel die notwendige Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge in Wendlingen nicht ohne die gleichzeitigen haushaltspolitischen Zusagen erfolgen – eine verkehrstechnisch gute Lösung verlangt die finanzielle Absicherung durch Bund und Land.

Die Verkehrspolitik des Landes und des Bundes muß ein vitales Interesse an einer Erweiterung und Verbesserung des S-Bahn-Angebots haben, denn nur durch Verstärkung aller Zubringerverkehre, also ein offensives Konzept, kann auch das betriebswirtschaftliche Ergebnis verbessert werden. Der Kirchheimer Bahnhof schließlich, vor 13 Jahren mit 40 Millionen DM Aufwand neu gebaut, kann auf Dauer nur überleben, wenn der S-Bahn-Anschluß kommt. Auch so gesehen drängt die Zeit.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 30. Dezember 1987 Nr. 9-6404-S-Bahn Stgt./334 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Im Frühjahr 1986 hat Prof. Dr. Heimerl vom Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart ein Gutachten bezüglich der Verlängerung der S-Bahn von Plochingen nach Kirchheim u. Teck vorgelegt. Dieses Gutachten kommt gesamtwirtschaftlich zu einem eindeutig positiven und betriebswirtschaftlich zu einem nahezu ausgeglichenen Ergebnis.

Zu diesem Gutachten hat zwischenzeitlich die Bundesbahndirektion Stuttgart Stellung genommen. Die Bundesbahndirektion Stuttgart weist darauf hin, daß sie von Anfang an Bedenken dagegen erhoben habe, für die Strecke nach Kirchheim u. Teck von deringleisigkeit auszugehen. Ferner hält sie die Beibehaltung der Bahnübergänge innerhalb des Stadtgebiets von Wendlingen für problematisch. Aufgrund dieser Bedenken der Bundesbahndirektion Stuttgart hat das Landratsamt Esslingen in der Zwischenzeit eine eisenbahnbetriebliche Untersuchung über

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

die Notwendigkeit einer zweigleisigen Streckenführung in Auftrag gegeben. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird voraussichtlich Ende Januar 1988 vorliegen.

Zu I. 2.:

Ob und inwieweit die eingeschränkte Zweigleisigkeit von Wendlingen bis Ötlingen den Leistungsstandard der S-Bahn des Mittleren Neckarraums einschränken würde, ist Gegenstand des unter Ziffer I 1 genannten Gutachtens.

Bezüglich der zweigleisigen Südumfahrung von Wendlingen untersucht Prof. Dr. Heimerl zwei von der Deutschen Bundesbahn vorgeschlagene Trassen und wird eine Kosten-Nutzen-Untersuchung voraussichtlich im Januar 1988 vorlegen.

Zu I. 3.:

Sofern die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Wendlingen im Interesse der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs erforderlich wäre, hätten die Beteiligten (Deutsche Bundesbahn und Straßenbaulastträger) je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten zu tragen; das restliche Drittel wäre vom Bund zu tragen, weil ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn beteiligt ist. Die Stadt Wendlingen kann für ihr Kostendrittel Zuschüsse aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erhalten.

Zu II.:

Eine Verlängerung der S-Bahn von Plochingen nach Wendlingen sollte erst untersucht werden, wenn sich die Verlängerung nach Kirchheim u. Teck aufgrund höherer als im Gutachten von Prof. Dr. Heimerl eingesetzter Investitionskosten als kurzfristig nicht realisierbar erweisen sollte. Das Innenministerium wird daher das Ergebnis der beiden unter Ziffern I 1 und I 2 genannten Gutachten abwarten und erst anschließend über mögliche Alternativplanungen entscheiden.

Zu III.:

Das Innenministerium wird darauf drängen, daß die planerischen Voruntersuchungen zügig ausgeführt werden und die erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Deutschen Bundesbahn unmittelbar nach Vorliegen der in Ziffern I 1 und I 2 genannten Gutachten in Angriff genommen wird. Eine haushaltspolitische Absicherung ist nach Ansicht des Innenministeriums derzeit noch verfrüht, da die endgültigen Investitionskosten ebensowenig bezifferbar sind wie der Zeitpunkt, zu dem mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann.

Die Weiterentwicklung der 1982 unter maßgeblicher Beteiligung des Landes eingeführten Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart, die von Anfang an als Zwischenlösung angesehen wurde, ist ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen des Innenministeriums. Das Innenministerium arbeitet daher gemeinsam mit den Verbundlandkreisen (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis), der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH seit langem im Rahmen der Kommission Verbundstufe II an Verbesserungsmöglichkeiten des derzeitigen Zustandes. Modellversuche im Strohgäu und in Ehningen/Schönaich, die private Verkehrsunternehmen in einen einheitlichen Tarif für Einzelfahrscheine einbezogen haben, haben sich bewährt. Allerdings haben sie sich als nur sehr eingeschränkt verallgemeinerungsfähig erwiesen. Um die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen der Weiterentwicklung der Verbundstufe II im gesamten Verbundraum genauer beurteilen zu können, werden daher derzeit in den beteiligten Verbundlandkreisen in exemplarischen Teilräumen Untersuchungen durchgeführt. Erste Zwischenergebnisse dieser Untersuchungen werden im Laufe des Jahres 1988 vorliegen.

In Vertretung

Dr. Münzer

Ministerialdirigent