

Regionalverband: Metropolexpress zu teuer

Welche Zugverbindung bietet sich zwischen Calw und Stuttgart an? Eine verlängerte S-Bahn oder doch ein MEX, wie die Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn und der Verkehrsclub Deutschland vorschlagen? Für den Verband Region Stuttgart ist die Sache klar.

Von Kathrin Klette

Viele Calwer, allen voran die Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn (BAUS), wünschen sich einen Metropolexpress (MEX) von Calw nach Stuttgart. Unterstützung haben sie vom ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD) bekommen. Mittlerweile hat sich sogar der Renninger Gemeinderat in die Diskussion eingeschaltet: Mit einer gemeinsamen Resolution an den Verband Region Stuttgart (VRS) und das Verkehrsministerium wollen die Räte eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile von MEX und S-Bahn-Verlängerung. Der VRS und das Verkehrsministerium bleiben dabei: Eine langfristige S-Bahn-Erweiterung bis Calw bleibt die bessere – und vor allem bezahlbarere Lösung.

Das Wesen eines Metropolexpresses ist es, dass die Züge, für gewöhnlich Regionalzüge, außerhalb des S-Bahn-Netzes an allen Stationen und innerhalb des S-Bahn-Netzes

„Eine S-Bahn ist nicht das richtige Verkehrsmittel bis nach Calw.“

Hans-J. Knupfer, BAUS

nur an wichtigen Bahnhöfen halten. „Auf allen anderen S-Bahn-Strecken nach Stuttgart gibt es einen solchen schnellen Metropolexpress, das sollte auch hier das Ziel sein“, sagt der VCD-Landesvorsitzende, Matthias Lieb. Das Land sei für den MEX zuständig und könnte diesen schon vor

Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auch über die S-Bahn-Gleise bis zum Hauptbahnhof bestellen.

So einfach sei das Ganze aber nicht, erklärt Jürgen Wurmthaler, Verkehrsdirektor beim Verband Region Stuttgart. „Ein Metropolexpress ist hier aus zwei Gründen schwierig“, erklärt er. „Zum einen können die Züge nicht auf der Stammstrecke der S-Bahn fahren.“ In Zuffenhausen müssten die Züge daher von den Gleisen der S 6 auf die Ferngleise wechseln. Dafür gibt es nur zwei Möglichkeiten: eine Bahnbrücke, oder die Züge müssten die Gleise der S 4 und S 5 kreuzen. „Das würde aber zu viel Zeit kosten“, sagt Wurmthaler. Denn zwischen den einzelnen Zügen muss genug Puffer vorhanden sein, die S-Bahn würde völlig aus dem Takt geraten. Blicke nur der Bau einer Brücke. „Das wäre aber ein sehr großer Aufwand, schon wegen der örtlichen Gegebenheiten zwischen Zuffenhausen und Feuerbach.“

Hier schließt sich das zweite Problem an: „Ein Metropolexpress kommt normalerweise aus größeren Orten mit längeren Fahrstrecken und mehr Siedlungspotenzial“, sagt



Das beschlossene Stufenkonzept sieht eine S-Bahn-Verlängerung bis Calw vor. Diese soll in jedem Fall in Renningen halten. Foto: Simon Granville

STREITPUNKT: DIE EXPRESS-S-BAHN S 62

S 62 Anlass für das erneute Aufflammen der Diskussion zum Metropolexpress ist die geplante Inbetriebnahme der neuen Express-S-Bahn S 62. Denn die neue Linie, die ab September 2022 zwischen Weil der Stadt und Zuffenhausen pendeln und diesen Streckenabschnitt entlasten soll, benachteiligt in erster Linie Reisende aus

dem Kreis Calw, die zu den Hauptverkehrszeiten schon in Weil der Stadt aussteigen müssen. Zudem hält die S 62 aus Zeitgründen nicht in Renningen, erst nach Fertigstellung von Stuttgart 21 könnte das möglich sein.

MEX Die Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn findet einen Metropolexpress von

Calw nach Stuttgart sinnvoller für alle als eine Express-S-Bahn ab Weil der Stadt. Der Verband Region Stuttgart sieht das anders: Ein Metropolexpress würde für die überfüllten Züge der S 6 keine Entlastung bringen, so der VRS, wie es die S 62 tun soll. Einen Vorteil brächte der MEX nur für Calwer, die nach Stuttgart möchten. kle

Wurmthaler. Dazu gehören zum Beispiel Pforzheim, Ulm oder Heilbronn. „Damit sich der Bau einer Bahnbrücke überhaupt amortisiert, bräuchte man schon sehr viele Fahrgäste.“ Bei einer eher kleinen Stadt wie Calw sehe man dieses Potenzial nicht. Auch wenn er keine genauen Zahlen geben kann: Eine Elektrifizierung der Strecke nach Calw sei in jedem Fall deutlich günstiger als eine Bahnüberführung – und auch sinnvoller.

„Eine fortschreitende Elektrifizierung wird überall vorangetrieben und mit Fördermitteln unterstützt, um nicht mehr so viele Fahrzeugtypen zu benötigen und auf den

Einsatz von Dieselmotoren verzichten zu können.“ Bernhard Maier (Freie Wähler), ehemaliger Landrat von Böblingen und jetziger Regionalrat, ergänzt in Richtung des Renninger Gemeinderats: „Der MEX ist ein völlig anderes Verkehrsmittel als die S-Bahn. Er hat andere Bahnsteighöhen und längere Wegstrecken.“ Der Verband Region Stuttgart sei nicht an einer Mischnutzung der reinen S-Bahnstrecke der S 6 interessiert, „die im Übrigen auch aufgrund der dichten Taktlage der S-Bahn gar nicht möglich ist“.

Das Verkehrsministerium betrachtet die Situation ähnlich. „Die Landesregierung

kennt grundsätzlich das Bedürfnis einer beschleunigten Verbindung aus Richtung Calw/Weil der Stadt nach Stuttgart“, sagt eine Sprecherin des Verkehrsministeriums.

Sie verweist aber auch auf den großen Aufwand, um die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen. „Daher ist es im Zuge des zwischen allen Partnern vereinbarten Stufenkonzepts eine gute Option, eine Express-S-Bahn mit Metropolexpressfunktion von Calw über Weil der Stadt nach Stuttgart zu führen.“ Diese müsse dann natürlich auch in Renningen halten.

Für die BAUS ist diese S-Bahn-Lösung der falsche Weg. „Auf einer so langen Strecke möchte niemand eine S-Bahn nutzen“, glaubt Hans-Joachim Knupfer, Sprecher der Bürgerinitiative. Zu wenig Komfort, keine Toiletten, argumentiert er. „In der Fachwelt ist es kein Geheimnis, dass eine S-Bahn nicht das richtige Verkehrsmittel bis nach Calw ist.“ Jürgen Wurmthaler hält dagegen: „Der klassische Nahverkehr hat eine Fahrzeit von bis zu einer Stunde.“ Was darüber hinausgeht, werde in der Tat von Reisenden nicht mehr gern genutzt. Doch selbst auf der längst möglichen Fahrstrecke – also Einstieg in Calw, Ausstieg in Stuttgart – läge man nur ein paar Minuten darüber. „Das ist also noch im Rahmen.“