

**Pressemitteilung**  
ws/ak

Stuttgart, 19.02.2014

## **Metroexpress und Metrobus können Bahnausbau nicht ersetzen**

**Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt den ÖPNV-Pakt 2025 für die Region Stuttgart, warnt aber davor, den Ausbau des Schienennetzes in der Region zugunsten vermeintlich billigeren Expressbusverbindungen zurückzustellen.**

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. begrüßt die Pläne von Land, Region, Stadt Stuttgart und Verbundlandkreisen, den Öffentlichen Verkehr in der Region Stuttgart zu verbessern und auszubauen<sup>1</sup>.

### **Metropol-Express**

Das Konzept der geplanten Metropol-Express-Bahnlinien, die im Außenraum an jedem Bahnhof und innerhalb des S-Bahnraums nur noch an den Knotenbahnhöfen halten, ist auf einzelnen Linien heute schon erfolgreich als Regionalbahn im Einsatz. Durch eine Taktverdichtung und den Ausbau zu einem schnellen Schienenverkehrsnetz, das mit dem S-Bahnnetz verknüpft ist, entsteht ein Verkehrssystem, mit dem die Mobilitätsbedürfnisse der Region besser befriedigt werden können, als mit einer weiteren Ausdehnung des S-Bahnnetzes über die heutigen Endpunkte hinaus. Die S-Bahn wäre auf den längeren Strecken dagegen wegen einer zu langen Fahrzeiten unattraktiv.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hält die Ausweitung des Halbstundentakts auf diesen schnellen Regionalverbindungen für einen großen Fortschritt und befürwortet auch die bessere Verknüpfung mit dem Busverkehr. Die Fahrgastvertreter bezweifeln jedoch, ob dieses Konzept auf der vorhandenen Infrastruktur ohne größere Investitionen in neue Gleise umsetzbar ist und befürchten eine weitere Verschlechterung des S-Bahnverkehrs. Schon mit dem heutigen Fahrplan kommt es im Mischverkehr von Regionalverkehr und S-Bahnverkehr zu Behinderungen, die mitverantwortlich für das derzeitige S-Bahn-Chaos sind. Das Konzept muss deshalb von einem Ausbau der Streckenabschnitte begleitet werden, auf denen sich Regional- und S-Bahnen die Gleise teilen. Sowohl auf der Rems- als auch auf der Gäubahn zwischen Böblingen und Herrenberg ist ein dreigleisiger Ausbau notwendig und auch die geplante Anbindung des Tiefbahnhofs in Richtung Zuffenhausen wird zum Engpass.

Dabei zeigt sich einmal mehr, dass mit Stuttgart 21 an der falschen Stelle investiert wird, denn ausgerechnet auf diesen Strecken soll aus Kostengründen kein Ausbau erfolgen. Auf der Filder-S-Bahn ist sogar ein neuer Mischverkehrsabschnitt geplant und mit der neuen Führung der Gäubahn über den Flughafen ist wegen Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr überhaupt kein Halbstundentakt möglich. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert daher, dass endlich ein Konzept für den Weiterbetrieb der Gäubahn auf der Panoramastrecke mit einem Halt in Stuttgart-Vaihingen vorgelegt wird, der für eine wirksame Entlastung sorgen könnte.

<sup>1</sup> [http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-vi/intern/dateien/PDF/PM\\_Anhang/14\\_02\\_13\\_%C3%96PNV\\_in\\_der\\_Region\\_Stuttgart.pdf](http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-vi/intern/dateien/PDF/PM_Anhang/14_02_13_%C3%96PNV_in_der_Region_Stuttgart.pdf)

## **Metrobusse**

Die vorgeschlagenen Expressbuslinien können als Ergänzung dort interessant sein, wo aus topographischen Gründen keine Bahnverbindung möglich ist (z. B. zwischen Schorndorf und Plochingen oder zwischen Vaihingen/Enz und Renningen). Bei Strecken, auf denen durch Reaktivierung von Schienenstrecken auch eine Bahnverbindung möglich wäre, wie z. B. zwischen Göppingen und Kirchheim, sind sie allenfalls als Vorlaufbetrieb sinnvoll. Dies gilt auch für die Hesse-Bahn zwischen Calw und Weil der Stadt, die sich für einen Express-S-Bahnbetrieb bis nach Stuttgart eignen würde.

Die Erfahrungen mit früheren Reaktivierungen (z. B. bei der Schönbuchbahn und der Ammertalbahn) haben gezeigt, dass mit einem Angebot auf der Schiene viel mehr Menschen angesprochen werden, als mit einem Busverkehr, was zu einer Vervielfachungen der Fahrgastzahlen gegenüber dem früheren Busverkehr führte. Dies liegt am größeren Reisekomfort, der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme, der Barrierefreiheit, den angenehmeren und sicheren Haltestellen und der Unabhängigkeit vom Straßenverkehr vor allem im Hauptverkehr und bei schlechter Witterung.

Eine Kapazitätsentlastung der S-Bahn ist hauptsächlich in der Hauptverkehrszeit notwendig. Gerade dann steht aber auch der Bus in den oft kilometerlangen Staus auf den Autobahnen und Bundesstraßen, so dass dem Fahrgast keine verlässliche Fahrzeit angeboten werden kann. Diese Busse stellen deshalb für die meisten potenziellen Nutzer keine echte Alternative dar. Sehr nachteilig angesichts einer alternden Gesellschaft ist auch die fehlende Barrierefreiheit der auf solchen Linien üblichen Reisebusse. Die Expressbuslinien können daher einen weiteren Bahnausbau in der Region nicht ersetzen.

Das geplante Netz der Expressbusse zielt vor allem auf den Flughafen als Zielpunkt. Die Fixierung der regionalen Verkehrspolitik auf den Flughafen ist offenbar auch durch die langjährige Erfahrung mit solchen Linien nicht zu erschüttern, die bisher wenig Erfolg hatten. Eine im Jahr 2007 eingeführte Direktverbindung aus Göppingen wurde schon nach einem Jahr wieder eingestellt<sup>2</sup>. Von Pforzheim fährt achtmal pro Tag ein Kleinbus zum Flughafen<sup>3</sup>, was nicht für eine große Nachfrage spricht. Lediglich der Schnellbus aus Reutlingen fährt seit 10 Jahren erfolgreich zum Flughafen, wobei sich die Linie nur durch Bedienung von Unterwegshaltestellen halten kann und Jahr um Jahr ein Defizit von etwa 400.000 € einfährt<sup>4</sup>.

## **Tangentiallinien**

Der Fahrgastverband PRO BAHN vermisst in dem Konzept auch die Tangentiallinien auf der Schiene. So wären schon heute mit geringen Anpassungen an der Infrastruktur Direktverbindungen von Ludwigsburg über die Schusterbahn und von Waiblingen über die Kienbachkurve nach Esslingen oder von Ludwigsburg über die Panoramastrecke nach Stuttgart-Vaihingen möglich, mit denen das Nadelöhr S-Bahn-Stammstrecke vermieden werden könnte.

Rückfragen an: Andreas Kegreiß (PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart) Tel. 0173 / 6636932

---

<sup>2</sup> [http://www.suedwest-aktiv.de/region/nwz/goepfinger\\_kreisnachrichten/3888239/artikel.php](http://www.suedwest-aktiv.de/region/nwz/goepfinger_kreisnachrichten/3888239/artikel.php)

<sup>3</sup> <http://www.wayo-wernerreisen.de/cont1.php?function=htdocs/fb.html>

<sup>4</sup> [http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/reutlingen\\_artikel.-Schnellbuslinie-verbindet-seit-zehn-Jahren-die-Region-mit-dem-Flughafen- arid.222619.htm](http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/reutlingen_artikel.-Schnellbuslinie-verbindet-seit-zehn-Jahren-die-Region-mit-dem-Flughafen- arid.222619.htm)