

Weichen-Lösung soll den Zug bis Feuerbach bringen

Eine Weiche zwischen Feuerbach und Zuffenhausen soll die Strohgäubahn auch bis Stuttgart fahren lassen: so der Vorschlag der Arbeitsgruppe „Lebenswertes Münchingen“. Allerdings würde die Strecke dann in Hemmingen statt in Heimerdingen enden. Langfristig sieht die Arbeitsgruppe sogar einen Ausbau der Schiene von Hemmingen nach Enz weihingen.

Die Arbeitsgruppe verspricht sich mit ihrer Weichen-Lösung niedrigere Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge, als bei der vom Landkreis angepeilten Variante von Korntal bis Heimerdingen. Die Kosten für die vom Kreis favorisierte Nebenbahn-Variante seien aus dem Ruder gelaufen, so das Argument der Arbeitsgruppe. Innerhalb von eineinhalb Jahren seien sie um zwölf Millionen auf 40 Millionen Euro gestiegen. Allerdings: Morgen soll das Bähnle vom Kreistag auf den Weg gebracht werden.

Über ihren eigenen Vorschlag sagen die Mitglieder des Arbeitskreises (Frank Gehring, Franz Karle, Wolf Leilich und Rolf Voegele), dass er lediglich 25 Millionen Euro kostet. Dabei wurde die sogenannte MIN-Variante, die bereits im Gutachten des Landkreises beleuchtet wurde, auf die MIN-Plus-Variante modifiziert. Das Gutachten des Landkreises sah bislang den Begegnungsverkehr der Strohgäubahn mit der S 6 als Problem, wenn das Bähnle bis Feuerbach durchfährt. Die Lösung, die die Gruppe vorschlägt: Eine Weiche zwischen Feuerbach und Zuffenhausen soll ermöglichen, dass die Strohgäubahn, wenn sie der S-Bahn entgegenkommt, auf das parallel verlaufende Hochbahngleis der S-Bahn wechseln kann. Diese Variante, so betont Frank Gehring, FW-Gemeinderat in Korntal-Münchingen und Mitglied der Arbeitsgruppe, sei zudem durch das Land förderfähig.

Auch für das nächste Problem, das sich auftut, schlägt die Gruppe eine Lösung vor. Die S-Bahnsteige haben eine Höhe von 76 bis 96 Zentimetern, die Einstiegshöhe in die S-Bahn beträgt einen Meter. Die seitherige Einstiegshöhe der Strohgäubahn liegt bei 80 Zentimetern. Das bedeutet laut Arbeitsgruppe, dass sie ohne weiteres an den Bahnsteig der S-Bahn fahren kann. Allerdings will der Kreis neue Fahrzeuge fürs Bähnle bestellen, die nur noch eine Einstiegshöhe von 60 Zentimetern haben. Sie sind aber nicht mit dem S-Bahnsteig kompatibel. „Ein großer Mann würde sich beim Aussteigen den Kopf stoßen“, sagt Gehring. Der Vorschlag: Es sollen 40 Meter lange Züge bestellt werden, die S-Bahnsteig verträglich sind. Die nun favorisierten 25 Meter langen Niederflurfahrzeuge seien das nicht.

Die Arbeitsgruppe geht außerdem davon aus, dass das Bähnle günstiger ist, wenn es nur zwischen Hemmingen und Feuerbach fährt und künftig nicht mehr bis Heimerdingen. Statt drei Zügen könnten dann zwei im 30-Minuten-Takt fahren. „In Heimerdingen gibt es ohnehin keine Nachfrage“, sagt Gehring. Denn die Heimerdinger könnten das Ditzinger Stadtbuskonzept nutzen. Ein Bus fährt bis zum Bahnhof in Ditzingen, von dort geht es mit der S 6 weiter nach Feuerbach. „Damit sind sie zwölf Minuten schneller als mit der Strohgäubahn.“

Die Arbeitsgruppe geht davon aus, dass mit ihrer Variante jährlich 1,3 Millionen Euro Fahrgeld eingenommen werden können. Bei der Nebenbahn-Variante ist es eine Million Euro. Das jährliche Defizit sieht sie bei ihrem Vorschlag bei 1,8 Millionen Euro, bei der vom Kreis angepeilten Variante bei 3,5 Millionen Euro.

Auch Visionen hat der Arbeitskreis: Er kann sich den Ausbau der Schienenstrecke von Hemmingen über Hochdorf nach Enzweihingen vorstellen, um denjenigen, die bislang über die Bundesstraße 10 fahren, eine relaxte Fahrt bis Stuttgart zu bieten. Die langfristige Vision sieht so aus: die Vernetzung des Landkreises mit einem Schienennetz.

Allerdings: Ist es nicht reichlich spät, erst jetzt mit der MIN-Plus-Variante an die Öffentlichkeit zu gehen? „Die Lösung wurde bereits mit den Bürgermeistern besprochen und auch mit dem Verkehrsdezernat Ludwigsburg“, sagt Frank Gehring. Dem Kreistag wurde sie allerdings nicht vorgelegt. Und das obwohl, so Gehring, das Stellwerk in Zuffenhausen betone, dass die vorgeschlagene Weichen-Lösung zwischen Feuerbach und Zuffenhausen machbar sei. Der Meinung sei übrigens auch die DB-Netz AG, Hausherr dieses Abschnitts. „Wir wollen nicht, dass die jetzige Strohgäu-Bahn-Variante in Stein gemeißelt ist. Wir hoffen, dass auch Fahrzeuge ausgeschrieben werden, die S-Bahn-kompatibel sind“, so Gehring. Außerdem wünscht sich die Arbeitsgruppe aus Korntal-Münchingen, dass die Nebenbahn-Variante nochmals auf den Prüfstand kommt. Und vielleicht, so Gehring, sagt Ditzingen von sich aus, dass Heimerdingen künftig nicht mehr angefahren werden muss, weil es unrentabel ist.

Von Kristina Anger
HEMMINGEN

LKZ 22.10.2009

Hemmingen gibt grünes Licht für Strohgäubahn

(kris) – Nicht nur Bürgermeister Werner Nafz, sondern auch Jürgen Vogt, Dezernent für Recht, Ordnung und Verkehr im Landratsamt, dürfte ein Stein vom Herzen gefallen sein, als sich der Gemeinderat bei drei Enthaltungen (CDU und FW) am Dienstagabend für den Dauerbetrieb der Strohgäubahn durch die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) aussprach.

In den anderen Anliegergemeinden der Strohgäubahn – Schwieberdingen, Ditzingen und Korntal-Münchingen – ist diese Entscheidung bereits gefallen (wir berichteten). Das hinderte die Hemminger nicht daran, das Thema nochmals kontrovers zu diskutieren. Jörg Haspel (FW) sprach die MIN-Plus-Variante des Arbeitskreises „Lebenswertes Münchingen“ an (siehe nebenstehender Artikel). Vogt betonte, dass auch der Landkreis die Anbindung der Bahn bis Feuerbach wolle, „wenn es irgendwie geht“. Der Kreis sei auch bereit die entsprechenden Fahrzeuge zu nehmen, die mit den S-Bahnsteigen in Stuttgart kompatibel sind. „Wenn der Preis einigermaßen okay ist“, betonte Vogt.

Dass die Kosten für die Nebenbahn-Variante von Korntal bis Heimerdingen um zwölf Millionen auf 40 Millionen Euro angestiegen sind, stinkt Jörg Haspel gewaltig. Ein Hubschrauber für die wenigen Heimerdinger Fahrgäste wäre nicht teurer gewesen, sagte er. Auf die zahlreichen Fragen und Unstimmigkeiten, die Haspel im Strohgäubahn-Gutachten ausmachte, sagte Vogt lediglich: „Sie sind schlecht informiert.“ Die Kostensteigerung sei entstanden, weil man zunächst mit standardisierten Werten gerechnet habe.

Peter Huber (CDU): „Wir treffen heute eine politische Entscheidung. Wir wollen die Bahn und sollten nicht das Rechnen anfangen.“ SPD-Mann Wolfgang Stehmer: „Wir möchten die Bahn am meisten, darum sollten wir dahinter stehen.“ Mittlerweile habe der Kreis erkannt,

dass er die Hauptlast der Bahn-Finanzierung tragen müsse, so Stehmer. „Wir haben am Ende einen gerade noch tragbaren Kompromiss gefunden.“ Rüdiger Teufel (CDU): „Was passiert bei einer Kostenüberschreitung?“ Vogt dazu: „Die wird durch den Zweckverband und damit durch die Anrainerkommunen getragen.“ Nafz hielt dagegen: „Wir können der Bahn eine Zukunft geben – trotz des Bauchwehs, das wir haben.“

LKZ 24.10.2009

KREIS LUDWIGSBURG

Harte Kritik wegen Kostenexplosion

Besigheims Bürgermeister und CDU-Kreisrat Steffen Bühler wagte beim Hinausgehen eine Vermutung: „Wenn heute geheim abgestimmt worden wäre, hätte es wohl keine Mehrheit für die Strohäubahn gegeben.“ Doch die Entscheidung fiel in offener Abstimmung – für das Bahnprojekt. Aber dem Ja ging eine harte Debatte voraus, in der CDU und SPD Kritik übten.

Denn die Kosten für das Projekt sind explodiert. „Bei den Investitionen in 15 Monaten von 26 auf 40 Millionen Euro, bei den laufenden Betriebskosten von 1,9 auf 3,8 Millionen Euro“, sagte Manfred Hollenbach, Vorsitzender der CDU-Kreistagsfraktion und Bürgermeister von Murr. Er griff den Appell von Landrat Dr. Rainer Haas auf, der eingangs der Debatte gemeint hatte, die Zeit sei reif, ja zu sagen zur Strohäubahn.

„Wir haben schon im Dezember 2008 ja gesagt zur Strohäubahn und dann im Juni 2009 nochmals, aber jeweils auf der Basis anderer Zahlen“, antwortete Hollenbach. Im Dezember 2008 sei man von Investitionen in Höhe von 26 Millionen Euro ausgegangen, im Juni 2009 von 34 Millionen Euro und jetzt fordere der Landrat wieder ein Ja bei inzwischen 40 Millionen Euro. Wenn Teile der CDU-Fraktion gegen das Projekt stimmten, dann nicht, weil sie die Bahn ablehnen, sondern wegen des Verfahrens: „Die Informationen kamen scheinbarweise.“

Selbstkritisch müsse er feststellen, dass der Kreistag die ursprünglichen Zahlen nicht intensiv genug hinterfragt habe, weil es das oberste Ziel gewesen sei, die Strohäubahn zu erhalten. Und auf dieses Ziel sei wohl auch das von der Kreisverwaltung beauftragte Gutachten zu den Betriebskosten ausgerichtet gewesen. Auch die jetzigen Zahlen seien, so der CDU-Sprecher weiter, nicht gesichert, da erst die Ergebnisse der Ausschreibung von Arbeiten und Lieferungen abgewartet werden müssten. Natürlich dürfe ein solches Projekt nicht nur unter Kostengesichtspunkten betrachtet werden, sondern in die Bewertungen seien auch Umweltbelange einzubeziehen, die Akzeptanz in der Bevölkerung und die Verkehrsangebote eines Raumes. Mit seiner Kritik stand Hollenbach nicht allein. Margit Liepins (SPD, Ludwigsburg): „Unsere Fraktion steht noch zur Strohäubahn – aber für einige bei uns ist bei diesen Kostensteigerungen die Schmerzgrenze schon überschritten.“ Die Ursachen einiger Verteuerungen seien nicht nachvollziehbar. „Die Begründung dafür, dass der geplante Werkstattbau der WEG in Korntal 4,5 statt 2,3 Millionen Euro kostet, ist einfach peinlich.“

Auch die Sozialdemokraten sehen noch finanzielle Unsicherheiten. Komme es zu weiteren Verteuerungen, werde die Mehrheit der SPD-Fraktion das Projekt nicht mehr mittragen: „Wir wollen die Strohäubahn, aber nicht zu jedem Preis.“ Zu hoffen sei, dass die Landeszuschüsse auch tatsächlich fließen.

Nachdem der Landrat zuvor in seiner Haushaltsrede ankündigte, dass die Kreisumlage 2011 um vier auf 36,5 Punkte steigen soll, erkannte er die Sprengkraft der Debatte. Er teile ja die

Kritik an den Kostensteigerungen, doch das Verfahren sei nicht zu beanstanden. Bei einem solchen Projekt stütze man sich zunächst auf Gutachten: „Die Zahlen waren nichts anders als Wasserstandsmeldungen.“ Aber auch ihn hätten die Kostensteigerungen überrascht: „Ich hatte sie nicht erwartet.“ Ein Teil davon gehe auch auf die Anliegergemeinden zurück: „Sie wollten einen Golf statt eines Polos.“ Und die Kreisverwaltung habe sich davon überzeugen lassen. Die harte Kritik von CDU und SPD nahm Freie-Wähler-Sprecher Eberhard Weigele (Möglingen) nicht auf, doch auch er sprach von einem „großen Unbehagen“ angesichts noch bestehender Unsicherheiten. Letztlich gab es aber nur noch zehn Gegenstimmen aus der CDU-Fraktion, nachdem der Landrat zugesichert hatte, dass der Vertrag über die Betriebsträgerschaft nochmals vorgelegt wird, wenn er ausgearbeitet ist.

Info: Das Land übernimmt die Hälfte der Investitionskosten, die Kommunen müssen 8,3 Millionen Euro tragen und der Landkreis 12,3 Millionen Euro – das sind nach dem neuen Angebot für den Landkreis einerseits, die Städte und Gemeinden andererseits jeweils 1,4 Millionen Euro mehr als bisher geplant.

Günter Bächle

LKZ 10.02.2010

KORNTAL-MÜNCHINGEN

Korntal wird zur „Endstation“

„Schlaglöcher“ im Gleisbett werden die Pendler schon bald auf eine harte Geduldsprobe stellen: Über sechs Wochen ist der Bahnhof Korntal für den kompletten Schienenverkehr – auch für die S-Bahn-Linie 6 – gesperrt. Für die Fahrgäste der Strohgäubahn heißt es ab 27. Februar sogar drei Monate lang „Endstation Korntal“.

Am Sonntag, 21. Februar, ist der Zugverkehr schon einmal zwischen 1.30 Uhr bis 13.15 Uhr blockiert. Ab Samstag, 27. Februar, bis Sonntag, 11. April, ist der Bahnhof Korntal für den Schienenverkehr dann komplett dicht. Erst am 28. Mai sollen alle Arbeiten abgeschlossen sein. Dann kann auch die Strohgäubahn wieder bis Feuerbach fahren.

Busse sollen die Lücke zwischen Korntal und Zuffenhausen stopfen. Betroffen von der Sperrung sind täglich 35 000 Nutzer der S 6. Bis zu 900 Fahrgäste pro Zug müssen zu Spitzenzeiten solange von der Schiene auf die Straße umsteigen. Bei der Strohgäubahn sind es zwischen 50 und 80 Kunden auf jeder der acht Fahrten von und nach Feuerbach. Die S-Bahn soll weiter planmäßig fahren. „Auf jede warten und fahren Busse“, verspricht Hans-Albrecht Krause von der S-Bahn Stuttgart. Fahrräder könnten aber nicht transportiert werden.

Es muss mehr Fahrzeit eingerechnet werden, je nach Uhrzeit zwischen 20 und 30 Minuten.

„Wer es irgendwie einrichten kann, sollte Stoßzeiten meiden“, bittet Krause. Denn auch so seien Beeinträchtigungen unvermeidlich. Bis zu 16 Gelenkbusse werden zwischen Korntal und Zuffenhausen eingesetzt. Die können bis zu 120 Personen aufnehmen. Haltestellen sind: Bahnhofsvorplatz Korntal, Porscheplatz Neuwirtshaus, Zuffenhausen/Porsche sowie in Zuffenhausen-Bahnhof.

Werktags wird zu Berufsverkehrszeiten eine zusätzliche Direktbuslinie im 30-Minuten-Takt ohne Halt zwischen Leonberg und Universität eingerichtet. Mit Anschluss an drei S-Bahnen. Eine halbe Stunde dauert diese Fahrt. Von Montag, **1. März, bis Freitag, 28. Mai**, entfallen morgens und abends zusätzlich einzelne Züge der S 6 zwischen Schwabstraße und Zuffenhausen sowie umgekehrt. Grund sind Güterzüge, die auf die S-Bahn-Gleise umgeleitet werden müssen.

Kulante Lösungen für Stammkunden wurden angekündigt: Wer sein Dauerticket für die Zeit des Ersatzverkehrs abgibt, bekommt anteilig sein Geld zurück. Wer andere oder zusätzliche Zonen als im Verbundpass eingetragen nimmt, muss kein Zusatzticket lösen. Auch Fahrscheine mit zeitlicher Begrenzung dürfen um eine Fahrt vorverlegt werden. Fahrgäste mit Gehbehinderung sollen sich an die Betreuer mit den Signalwesten wenden. Die sorgten dann für eine Taxifahrt.

Mit einer Million Euro an Kosten für den Ersatzverkehr wird gerechnet. Dr. Jürgen Wurmthaler vom Verband Region Stuttgart betont, dass es aus dieser Kasse keine Finanzspritze geben werde. „So eine Situation wünscht sich niemand.“ Umso bemerkenswerter sei, in wie kurzer Zeit so viele Beteiligte zu einer unaufschiebbaren Lösung gekommen sind.

Info: Auskünfte zu Fahrplänen und aktuellen Änderungen sowie Informationen gibt es an allen Fahrkartenstellen und Stationen sowie im Internet.

Thomas Faulhaber

LKZ 16.02.2010

KORNTAL-MÜNCHINGEN

Bähnle: Arbeitskreis reicht Petition ein

Einen Petitionsantrag hat der Arbeitskreis „ÖPNV Strohgäu Bus & Bahn“ gestern bei der Landesregierung eingereicht. Das Anliegen: Die Zukunftsfähigkeit der Strohgäubahn soll nochmals überprüft werden. Der Arbeitskreis stellt die angestrebte Nebenbahn-Variante von Heimerdingen nach Korntal und das Betriebskonzept in Frage und redet von Steuerverschwendung in Millionenhöhe. Er will, dass die Strohgäubahn bis Feuerbach fährt und die Strecke in Hemmingen statt in Heimerdingen endet.

Hinter dem Arbeitskreis „ÖPNV Strohgäu Bus & Bahn“ stecken laut Pressemitteilung Benutzer der Strohgäubahn und Fachleute in Sachen Fahrplangestaltung und Bahntechnik. Die Petition unterschrieben haben Wolf Leilich, Frank Gehring, Rolf Voegele und Franz Karle.

Mitte Dezember hatten der Landkreis Ludwigsburg, die Anliegerkommunen Ditzingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen, Schwieberdingen und die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) den Investitionsvertrag zur Strohgäubahn unterschrieben. Der Arbeitskreis betont: „Dieses Bekenntnis zur Strohgäubahn begrüßen wir ausdrücklich.“ Dann kommt allerdings auch schon das große Aber. Denn der Arbeitskreis macht in dem Gutachten zu den künftigen Betriebskosten des Bähnles deutliche Mängel aus. Und nur aufgrund dieser Fehler erscheine die Nebenbahn-Variante im Gutachten als günstigste Lösung. Auch die Kostenexplosion jener Variante auf 42 Millionen Euro sei zum Teil auf diese Fehler zurückzuführen.

Die Mitglieder des Arbeitskreises monieren, dass mit den zugesagten Landes-Fördermitteln, die in das Betriebskonzept der Bahn fließen, Steuergelder verschwendet würden und dass mit der Nebenbahn-Variante von Heimerdingen nach Korntal das Angebot durch unnötiges Umsteigen verschlechtert werde. Was der Arbeitskreis als besonders gefährlich einstuft: das Umsteigen in Korntal. Der Bahnsteig sei viel zu schmal für die vielen Schulkinder und die anderen Fahrgäste. Der Großteil müsse dann auch noch in die „ohnehin überfüllte“ S 6 umsteigen.

Der Arbeitskreis hat eine eigene Lösung: die MIN-Plus-Variante zwischen Hemmingen und

Feuerbach (wir berichteten). Dabei soll unter anderem eine Weiche zwischen Feuerbach und Zuffenhausen die Strohgäubahn auch bis Stuttgart fahren lassen. Das Gutachten des Landkreises sah bislang den Begegnungsverkehr der Strohgäubahn mit der S 6 als Problem, wenn das Bähnle bis Feuerbach durchfährt. Die Lösung, die die Gruppe vorschlägt: Eine Weiche zwischen Feuerbach und Zuffenhausen soll ermöglichen, dass die Strohgäubahn, wenn sie der S-Bahn entgegenkommt, auf das parallel verlaufende Hochbahngleis der S-Bahn wechseln kann. Kosten: 25 Millionen Euro.

Kristina Anger