

Presse-Information 21.12.2011

Nacht-S-Bahn statt regionalem Nachtbus

In Wochenendnächten fährt bald die S-Bahn – Häfen in der Region müssen erreichbar bleiben – Förderprogramm für digitale Anzeigetafeln

STUTTGART: Die S-Bahn wird ab Dezember 2012 auch in Wochenendnächten und den Nächten vor Feiertagen fahren. Das hat der Verkehrsausschuss heute einstimmig beschlossen. Die Nacht-S-Bahn wird den regionalen Nachtbus ersetzen, der trotz Kapazitätserhöhungen und zusätzlichen Fahrten an seine Grenzen gekommen ist. „Nur ein attraktives ÖPNV-Angebot wird von den Fahrgästen auch angenommen“, warb Wirtschaftsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler für die Neuerung. Dadurch ließe sich gerade im Freizeitverkehr ein Fahrgastzuwachs erzielen.

Im Stundentakt durch die Nacht

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen wird die S-Bahn von Stuttgart aus dreimal im Stundentakt auf allen sechs Linien in jeweils beide Richtungen die Region ansteuern. Der Nachtfahrplan ist so abgestimmt, dass der Flughafen mit der S-Bahn frühmorgens gegen 4.30 Uhr aus dem gesamten Netz erreichbar ist. Zwischen der letzten regulären S-Bahn und der ersten Nacht-S-Bahn werden zwischen knapp einer Stunde und bis zu 90 Minuten liegen. Lediglich die S 3 nach Backnang würde mit einer zeitlichen Lücke von 110 Minuten aus der Reihe tanzen. Deshalb soll hier eine zusätzliche Fahrt um 1:15 Uhr ab Hauptbahnhof (tief) eingeschoben werden, so dass sich die Zeitspanne auf 80 Minuten verkürzt. Auf den neuen S-Bahn-Strecken Marbach – Backnang (S 4) und Böblingen – Renningen (S 60) werden keine Nacht-S-Bahnen, sondern Busse fahren. Diese sollen mindestens an einem Endpunkt direkten Anschluss an eine S-Bahn haben und ebenfalls im Stundentakt fahren.

Für die Nacht-S-Bahnen am Wochenende sprechen nicht nur die größeren Kapazitäten, der einfachere Einsatz von Sicherheitspersonal oder die Anbindung des Flughafens. Auch die Gesamtkosten von rund 1,6 Millionen Euro, von denen der Verband Region Stuttgart und 1,1 Millionen Euro schultert, rechtfertigen den Abschied vom regionalen Nachtbus. Denn obwohl die Kosten der Angebotsverbesserungen mit 800.000 bis 900.000 Euro günstiger ausgefallen wären, bliebe in der Praxis kaum

Spielraum für einen reinen Nachtbusverkehr. So ist an der zentralen Abfahrtsstelle der Nachtbusse, am Stuttgarter Schlossplatz, gar kein Platz für zusätzliche oder längere Nachtbusse.

40 „Der Nachtbus ist seinen Kinderschuhen entwachsen“, sagte Rainer Ganske (CDU). Höhere Geschwindigkeit, mehr Komfort und Sicherheit sowie die Frühanbindung des Flughafens sprechen für die Nacht-S-Bahnen. Er forderte die Landkreise auf, ein Buskonzept für die Feinverteilung abzustimmen. Dem schloss sich Thomas Leipnitz (SPD) an. „Die ganze Region profitiert von der Nacht-S-Bahn“, sagte er. Die Bedenken einiger Landkreise seien mit dem „Allheilmittel der einheitlichen Aufgabenträgerschaft“ zu lösen. Er hofft auf „einen stetigen Fahrgastzuwachs“.

50 Man müsse der Realität ins Auge schauen, machte Bernhard Maier (Freie Wähler) deutlich. Die Erwartungen des Nachtbusses seien eindeutig übertroffen worden. „Es macht Sinn, den Nachtverkehr auf die S-Bahnen zu verlagern.“ Eva Mannhardt (Grüne) „freute sich sehr“ über diesen Beschluss. Es sei ein „absoluter Durchbruch“, auf die S-Bahn umzusteigen. Dies entspreche einer Metropolregion. „Der Nutzen überwiegt die Kosten bei weitem“, sagte sie. Für Armin Serwani (FDP) zeigt sich, dass sich die Region von einer Provinz- zur Metropolregion entwickle. „Die Bürgersteige bleiben jetzt die ganze Nacht unten, diesem Bedürfnis werden wir mit der Nacht-S-Bahn gerecht.“ Wolfgang Hoepfner (Linke) sieht darin eine „logische Fortentwicklung“ und einen weiteren „Qualitätsschritt“. Er erkennt auch Vorteile für den Verkehr innerhalb der Landkreise.

60 Häfen müssen für lange Schiffe erreichbar bleiben

STUTTGART: Die Häfen Stuttgart und Plochingen sind wichtige Infrastrukturen der Region Stuttgart. Während Straßen und Schienen an den Grenzen ihrer Kapazität angekommen sind, kann die Binnenschifffahrt noch deutlich zulegen. Um dieses Potenzial zu heben, sind die Modernisierung der Schleusen und die Verlängerung der Schleusenkammern notwendig. Ebenfalls notwendig ist die Nutzung von Flächenreserven in und an den Häfen. Das haben die Geschäftsführer der Häfen Stuttgart und Plochingen heute im Verkehrsausschuss deutlich gemacht. Auf Antrag der Freien Wähler stand die Entwicklung der Binnenhäfen in der Region Stuttgart auf der Tagesordnung. Der Verband Region Stuttgart hatte sich ebenso wie der Koordinierungsausschuss Europäische Metropolregion Stuttgart in einer Resolution für die Schleusenverlängerung ausgesprochen.

80 Sollte die Modernisierung der Neckarschleusen nicht kommen, werde der Neckar für die Binnenschifffahrt uninteressant, so der Chef des Stuttgarter Hafens, Carsten Strähle. „Unser Hauptkonkurrent ist der Hafen Karlsruhe“, sagte er. Könnten die 135 Meter langen Binnenschiffe angesichts zu kurzer Schleusen die Häfen Stuttgart und Plochingen nicht mehr ansteuern, bliebe Karlsruhe als Ziel. Dort würden die Güter auf LKW umgeladen und auf der ohnehin stark befahrenen A 8 in die Region Stuttgart gefahren. Im Hafen Stuttgart werden rund 1,1 Millionen Tonnen Steine, Erde, Baustoffe, mineralische Brennstoffe, Erze und Metalle pro Jahr zwischen Schiff und LKW

umgeschlagen. Der Hafen Plochingen kommt auf rund 0,8 Millionen Tonnen pro Jahr. Bis zum Jahr 2025 sollen die Häfen nach einer Untersuchung des Landes deutlich zulegen. Für Stuttgart wird mit einem Zuwachs von 120 Prozent, für Plochingen mit einem Plus von 34 Prozent gerechnet.

Aktuelle Infos für Umsteiger

- 90 STUTTGART: Mit insgesamt 330.000 Euro wird der Verband Region Stuttgart den Kauf von digitalen Anzeigentafeln bezuschussen. Damit sollen die Fahrgäste an wichtigen Umsteigeknoten von S-Bahnen, Regionalzügen und Bussen noch besser über die tatsächlichen Abfahrtszeiten informiert werden. Der Verkehrsausschuss hat heute einstimmig ein Förderprogramm beschlossen. Es sieht einen Zuschuss an Städte mit S-Bahnstation von 25 Prozent der Anschaffungskosten, maximal 10.000 Euro pro Anzeigentafel vor. Der Betrag verteilt sich auf die nächsten vier Jahre, kann aber auch rückwirkend für 2011 beantragt werden. Vorgabe ist, dass die Anzeiger mit dem System des VVS vereinbar sind.

100 *Mittwoch, 21. Dezember 2011/la*
