



Baden-Württemberg.de

📅 13.07.2022

GÄUBAHN

Hohe Nachfrage bei Erhalt der Panoramabahn



dpa | Franziska Kraufmann

Der Erhalt der Panoramabahn in Stuttgart ist sinnvoll. Das sagt eine vom Verkehrsministerium beauftragte Untersuchung zum Fahrgastpotenzial. Mehr als 10.000 Fahrgäste könnten die Bahnstrecke zwischen Stuttgart-Vahingen und dem Talkessel täglich nutzen.

Ist es sinnvoll, die **Panoramabahn** dauerhaft zu erhalten? Hierzu hat das Verkehrsministerium beim **Verkehrswissenschaftlichen Institut (VWI) Stuttgart** eine Untersuchung der Potenziale in Auftrag gegeben. Die Antwort des VWI lautet eindeutig: Ja, sehr!

Verkehrsminister **Winfried Hermann** sagte dazu: „Die Studie des VWI lässt keine Zweifel: Die Panoramabahn bietet mit einer leistungsstarken Anbindung auch langfristige Vorteile und Möglichkeiten als Ergänzung zum neuen Eisenbahnknoten Stuttgart. Sie dauerhaft zu erhalten, ist überaus sinnvoll. Im Sinne der Verkehrswende, von Angebotsausweitungen und einer notwendigen Redundanz wäre es ein Riesenfehler, die Panoramabahn nicht weiter zu nutzen. Sie muss auch leistungsfähig angebunden werden.“

Auch als Ausweichstrecke im Störfungsfall wertvoll

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin, Direktor des [Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart](#), machte deutlich: „Entscheidungen zur Erhaltung der Panoramabahn als durchgängig zweigleisig nutzbare Tangentiallinie müssen jetzt zeitnah auf der Grundlage eines für alle Beteiligten tragfähigen Kompromisses gefunden werden. Nur so können die zu erwartenden Vorteile vollumfänglich genutzt und verzögerungsbedingte Kostenerhöhungen vermieden werden.“

Minister Winfried Hermann hob hervor: „Das Positionspapier von Prof. Martin verdeutlicht, dass die Panoramabahn auch im Störfungsfall bei Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke als Ausweichstrecke wertvoll ist und grundsätzlich die Resilienz im Netz erhöht.“

Untersuchung der Panoramabahn notwendig

Nach der Konzeption des Projekts [Stuttgart 21](#) wird die [Gäubahn](#) über den Flughafen geführt und der innerstädtische Streckenabschnitt der Gäubahn in Stuttgart, die sogenannte Panoramabahn wird funktionslos. Die Pläne von Stuttgart 21 sehen vor, dass die Gleise der Gäubahn im Stuttgarter Norden unterbrochen werden, damit die S-Bahn-Gleise aus Richtung Feuerbach an die neue Haltestelle Mitnachtstraße angebunden werden können. Die Panoramabahn, soll anschließend nicht wieder angebunden werden.

Doch bereits Heiner Geißler forderte in seinem Schlichterspruch 2010, den auch der damalige Bahnchef begrüßte, den Erhalt der Panoramabahn und eine „leistungsfähige Anbindung“, zusätzlich zur Führung der Gäubahn über den Flughafen. Zusammen mit dem renommierten Schweizer Verkehrsberatungsunternehmen SMA schlug er auch die Anbindung an den neuen Tiefbahnhof (Stichwort: Kombibahnhof) vor. „Diese Idee nimmt die sogenannte [unterirdische Ergänzungsstation](#) auf“, erläuterte Minister Winfried Hermann.

Ministerium für Verkehr: Erhalt der Panoramabahn

Was wurde untersucht? ✓

- Erschließungswirkungen: Wie können zusätzliche Fahrgäste entlang der Panoramabahn für den SPNV gewonnen werden? Dafür wurden verschiedene Haltemuster mit zwei bis neun Haltestellen zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Feuerbach beziehungsweise Stuttgart-Bad Cannstatt miteinander verglichen.
 - Durchbindungswirkungen: In welcher Form können Ziele innerhalb der Region aber auch darüber hinaus über die Panoramabahn neu miteinander verbunden werden? Dafür wurden verschiedene Linien südlich von Stuttgart-Vaihingen (zum Beispiel nach Horb oder Tübingen) und nördlich von Stuttgart-Feuerbach beziehungsweise Stuttgart-Bad Cannstatt (zum Beispiel nach Lauffen am Neckar oder Winnenden) untersucht.
-

Was ist das Ergebnis der Untersuchung? ✓

- Der Betrieb auf der Panoramabahn zeigt eine sehr hohe Nachfrage. Alle untersuchten Varianten haben gute bis sehr gute verkehrliche Wirkungen.
- Die verschiedenen Durchbindungen zeigen also sehr gute Effekte. Noch entscheidender ist die Erschließung der dicht besiedelten Stuttgarter Gebiete entlang der Panoramabahn durch zusätzliche Haltestellen.
- Mit einem 30-Minuten-Takt können circa 10.000 Fahrgäste am Tag auf der Panoramabahn erwartet werden, bei einem 15-Minuten-Takt sogar circa 20.000 Fahrgäste pro Tag. Dies ist vergleichbar mit anderen zweigleisigen Hauptstrecken in der Region Stuttgart und liegt sehr deutlich über allen Anforderungen bei Reaktivierungsstrecken.
- Die Panoramabahn entlastet die S-Bahn-Stammstrecke leicht. Der Großteil der verkehrlichen Wirkungen ergibt sich dadurch, dass viele neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden.
- Die Panoramabahn ist damit als Ergänzung und nicht als Alternative für andere Infrastrukturvorhaben im Knoten Stuttgart zu betrachten.
- Die hohe Verkehrsnachfrage lässt erwarten, dass in einer standardisierten Bewertung genügend Nutzen nachgewiesen werden kann, um die Kosten für anfallende Infrastrukturinvestitionen auszugleichen.

Welche Kosten fallen für eine Sanierung der Panoramabahn an? ✓

Damit die langfristigen verkehrlichen Potenziale der Panoramabahn erreicht werden können, muss die Panoramabahn kurzfristig bis zum Nordhalt erhalten werden. Welche Sanierungskosten in den kommenden Jahren anfallen, hat das Land deshalb bei der Deutsche Bahn Netz AG als Betreiberin der Strecke ermitteln lassen:

Kurzfristig bis 2032 fallen rund 45 Millionen Euro an, vor allem für eine Erneuerung des Oberbaus. Erst langfristig bis in die 30er und 40er Jahre hinein fallen höhere Kosten an, und zwar vor allem durch eine Sanierung der Tunnel. Die Kosten hierfür werden auf rund 120 Millionen Euro geschätzt.

Eine Sanierung der Panoramabahn kann aus dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden (Fördertatbestand „Gründerneuerung“ § 2 Absatz 3 Nummer. 2 GVFG). Die Förderung des Bundes erfolgt mit einem Fördersatz von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten. Die Sanierungskosten für den zukünftigen Betrieb der Panoramabahn sind daher deutlich niedriger als die hier ermittelten Gesamtkosten und verteilen sich auf einen sehr langen Zeitraum. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung bei diesem Fördertatbestand ist nicht notwendig, weshalb eine Anmeldung beim Bund schnell erfolgen kann.

Die laufenden Instandhaltungskosten liegen nach der Untersuchung in der Größenordnung von 1 Mio. Euro pro Jahr. Bei Bestellung von regelmäßigem Verkehr in dem von der Potenzialuntersuchung bewerteten Umfang können die Trassenerlöse ausreichen, die laufenden Kosten zu decken.

#Verkehr #ÖPNV

Link dieser Seite:

<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/hohe-nachfrage-bei-erhalt-der-panoramabahn-1?print=1&cHash=9346b42cb3458ecbc9011cde9fef4994>