"Die Stadtbahn fährt nach Stammheim"

Diese Aussage wird von allen Parteien des Gemeinderats bestätigt.

Eine inzwischen von der SSB veranlasste volkswirtschaftliche Untersuchung hat für den Investitionsaufwand zum Ausbau der Strecke einer Linie U 15 einen ausreichend großen Kosten-Nutzen-Indikator ergeben. Dieser ist Voraussetzung für eine Finanzierung der Baukosten mit Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Ohne Zuwendungen kann die SSB den Stadtbahnausbau nicht finanzieren. Immerhin betragen die Kosten für den 4,3 km langen Abschnitt vom Kelterplatz in Zuffenhausen bis Stammheim rund 85 Mio DM. Den verhältnismäßig größten baulichen Aufwand verursacht der Neubau der Eisenbahnbrücke am Ende der Unterländer Straße und die Stadtbahnrampe in der Stammheimer Str. bis zur Schützenbühlstraße. Ansonsten ist dieser Planung eine insgesamt oberirdische Streckenführung unterstellt.
Die Baukosten für einen Kilometer Stadtbahnstrecke einschließlich der Haltestellen betragen zwischen 10 und 15 Mio DM. Es entsteht praktisch ein kompletter Neubau des Gleiskörpers mit allen Vorteilen eines neuen Betonunterbaus nach dem neuesten technischen Stand.
Der erwähnte Nutzen-Kosten-Indikator ist Teil eines vom Zuschussgeber vorgeschriebenen Standardisierten Bewertungsverfahrens. Der Nutzen der Schienenverbindung drückt sich insbesondere durch die dabei zu erwartenden höheren Fahrgastzahlen aus. Während beim derzeitigen Straßenbahnbetrieb die Fahrgastzahlen zwischen 6800 (H) Zahn-Nopper-Straße. und 1000 Endhaltestelle Stammheim (pro Werktag beide Fahrtrichtungen) betragen, werden bei Umstellung auf Stadtbahnbetrieb zwischen 8 200 und 1 500 Personen erwartet. Die SSB hat bestätigt, dass diese prognostizierten Fahrgastzahlen ausreichen, den Schienenbetrieb durch Umstellung auf die Stadtbahn zu erhalten.

Eine nach wie vor diskutierte Alternative mit einer ersatzweisen Buslinie entspräche nicht den grundsätzlichen Entscheidungen des Gemeinderats zur Förderung des umweltfreundlichen Personennahverkehrs. Sie widerspräche auch dem für die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems notwendigen Umfangs der Beförderungsleistung im Nahverkehrsnetz der SSB. Eine Buslinie nach Stammheim bedeutet für alle Fahrgäste mit Fahrziel über Zuffenhausen ein zusätzliches Umsteigen und damit eine Fahrzeitverlängerung.

Wie schon mehrfach berichtet, soll die Stadtbahn in Stammheim wie seither

die Straßenbahn in der Fahrbahn geführt werden. Um die höheren Anforderungen im Querschnitt, der behindertengerechten Anlage der Haltestellen und der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf erfüllen zu können, sind Einschnitte in die Leistungsfähigkeit und Mengen der Kfz-Fahrten notwendig.

Von der Wimpfener Str. her fährt die Stadtbahn in Mittellage auf einem Rasenbahnkörper bis zur Kreuzung Heutingsheimer Str./Marco-Polo-Weg. Die Bahnsteige der Haltestelle Heutingsheimer Str. befinden sich jeweils vor der Kreuzung. In Richtung Stammheim wird der einfließende Kfz-Verkehr an dieser Stelle so weit dosiert, dass sich bei der Abfahrt der Stadtbahn kein Kfz-Rückstau an den nachfolgenden Signalregelungen bildet. Im derzeitigen Straßenbahnbetrieb ist insbesondere der Verkehr von und in Richtung Kornwestheim beim Knoten Freihofplatz im Verhältnis zu den sonstigen Automengen in Stammheim so hoch, dass heute die Straßenbahn zu bestimmten Zeiten behindert wird. Bei Einführung der Stadtbahn sind weitergehende Maßnahmen zur Reduzierung des Spitzenverkehrs im Verlaufe der Freihofstraße erforderlich. Dies ist möglich, wenn der nicht in Stamm-heim notwendige Durchgangsverkehr auf die dafür vorgesehenen Umfah-rungsstraßen gelenkt wird.
Der größere Querschnitt der Stadtbahn einerseits und die Störungsminderungen aus dem Parkierungsverkehr andererseits begründen die geplante Veränderung des straßenbaulichen Querschnitts in der Freihofstraße. Im Abschnitt von der Heutingsheimer bis zur Korntaler Straße ist die Fahrbahn derzeit 11,0 m breit. Mit der Stadtbahn ist geplant, die Fahrbahnbreite auf 9,35 m zu verschmälern. Vorgesehen ist damit, dass nur noch auf Seite der ungeraden Hausnummern geparkt werden kann, während auf der gegenüberliegenden Seite die Gehwege verbreitert werden. Deren Breite beträgt dann zwischen 3,20 und 3,85 m. Im Einzelfall kann mit Ausnahmegenehmigung das Parken auf dem seitlich begrenzten breiteren Gehweg erlaubt werden. Zur städtebaulichen Aufwertung des Straßenbildes können an den jeweiligen Einmündungen der Straßen oder auch dazwischen Bäume gepflanzt werden, so wie in den vergangenen Jahren in der Unterländer Straße. Im weiteren Verlauf der Freihofstraße folgt nach der Kreuzung Korntaler / Erdmannshäuser Straße die nächste Stadtbahnhaltestelle "Korntaler Straße.". Diese Haltestelle ist in Straßenmitte als sogenannter Mittelhochbahnsteig geplant. Sein genauer Standort wird so festgelegt, dass die verkehrliche Erschließung der Grundstücke erhalten bleibt. Entlang der Haltestelle kann nicht geparkt werden. Dafür bleiben aber weiter unten auf beiden Seiten der Freihofstraße die Parkmöglichkeiten erhalten.

in der Unterländer Straße. die Alternative einer unterirdischen Stadtbahn untersucht wird. Unter Einbeziehung in die Gesamtstrecke der U 15 hat sich der danach entwickelte Vorschlag als ebenso volkswirtschaftlich tragfähige Lösung errechnet.
In den Verhandlungen mit den Zuschussgebern wurden weitergehende Nutzen-Kosten-Berechnungen, sogenannte Sensitivitätsbetrachtungen, gefordert. Diese Untersuchungen hat die SSB beauftragt. Weitere Ergebnisse werden voraussichtlich im Juli vorliegen.

Zur Frage der Endhaltestelle gibt es im Bereich des Freiho-platzes noch einige offene Fragen, die aber in konkreter Form erst gelöst werden können, wenn durch die Entscheidung in Zuffenhausen die Beibehaltung des Schienenverkehrs nach Stammheim gesichert sein wird.
Der Zeitplan für die Stadtbahnumstellung bis 2004 ist durch die derzeit noch offene Plansituation in Zuffenhausen nicht mehr zu halten.
Bekanntlich hat der Gewerbe- und Handelsverein in Zuffenhausen mit Unterstützung der CDU, der FDP und den Freien Wählern durchgesetzt, dass