Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Fahrgastbeirat
für den vom Land
Baden-Württemberg
bestellten SPNV

An die Partner
des Bahnprojektes Stuttgart 21

Herrn Vorsitzender des Vorstands
Dr. Richard Lutz
Herrn Konzernbevollmächtigter
Thorsten Krenz
Deutsche Bahn AG

Herrn Geschäftsführer
Manfred Leger
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH

Herrn Ministerpräsident
Winfried Kretschmann
Staatsministerium Baden-Württemberg

Herrn Verkehrsminister
Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr

Herrn Oberbürgermeister
Fritz Kuhn
Landeshauptstadt Stuttgart

Herrn Verbandspräsident
Thomas S. Bopp
Verband Region Stuttgart

Fahrgastbeirat
Baden-Württemberg

Vorsitzender
Matthias Lieb

FGB-BW@nvbw.de

http://www.nvbw.de/aufgaben/fahrgastbeirat/

Postanschrift

c/o
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Telefon 0711-239 91-196
Telefax 0711-239 91-23

VVS-Fahrgastbeirat
Dr. Wolfgang Staiger (Sprecher)
fahrgastbeirat@vvs.de
https://www.vvs.de/vvs/fahrgastbeirat/

Gäubahn-Unterbrechung 04.02.2019

Sehr geehrte Projektpartner des Bahnprojektes Stuttgart 21,

der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg (FGB-BW) hat sich auf seiner Sitzung am 18.01.2019 mit der Unterbrechung der Gäubahn im weiteren Bauverlauf des Bahnprojektes Stuttgart 21 und den Auswirkungen für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr beschäftigt.

Der Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vertritt die Interessen der SPNV-Nutzer. Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV dar. Er ist unabhängig und kein Organ des Landes oder der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW).

Der FGB-BW hat nach der Vorstellung der Auswirkungen durch Vertreter des Verkehrsministeriums und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH und einer ausgiebigen Diskussion beschlossen, die Projektpartner von Stuttgart 21 aufzufordern, diese Unterbrechung der Gäubahn durch ein geändertes Bauverfahren zu vermeiden. Dies bedeutet den Erhalt des Gäubahn-Dammes bei der Anbindung der S-Bahn-Gleise an die Station Mittnachtstraße. Dieser Forderung schließt sich auch der VVS-Fahrgastbeirat an.

Diese Forderung möchten wir wie folgt begründen:

1. Im Rahmen der Planfeststellung wurde eine Unterbrechung der Gäubahn für maximal sechs Monate unmittelbar vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 genehmigt. Durch die Verzögerungen am Flughafenbahnhof (weiterhin ausstehende Planfeststellung) ist eher mit einer Unterbrechung von 2,5 Jahren zu rechnen. Damit sind die Grundlagen für die Planfeststellung der Unterbrechung nicht mehr gegeben.

2. Für die Fahrgäste von Zürich und dem gesamten Einzugsgebiet der Gäubahn nach Stuttgart ist eine solch lange Streckenunterbrechung nicht zumutbar. Nach den bisherigen Plänen müssten die Fahrgäste in Stuttgart-Vaihingen in die S-Bahn umsteigen und kommen dann in Stuttgart Hbf tief an. Umsteigende Fahrgäste müssten weite Wege zum Regional- und Fernverkehr zurücklegen.

3. Aufgrund der Umsteigeverbindungen über Stuttgart-Vaihingen verlängert sich die Reisezeit. Heute haben die Züge der Gäubahn im Stundentakt direkten Anschluss an den ICE Richtung Mannheim/Dortmund/Berlin. Zukünftig würde sich die Reisezeit um eine Stunde verlängern, da durch den Umstieg der Anschluss nicht mehr erreicht wird. Einfache Fahrplanverschiebungen auf der internationalen Strecke nach Zürich sind nicht möglich, da die Fahrpläne in der Schweiz längere Planungsvorläufe als in Deutschland haben und dort mit dem Taktfahrplan die Zeiten letztendlich weitgehend vorgegeben sind.

4. Die Züge auf der Gäubahn können auch innerhalb des Stuttgarter S-Bahn-Netzes nicht beliebig in der Fahrplanlage verändert werden, da sie ab Herrenberg jeweils ein Zeitfenster benötigen, um ungestört zwischen

den im 15-Minuten-Takt fahrenden S-Bahnen unterwegs sein zu können. Unter diesen Rahmenbedingungen kommen die stündlichen Züge ungefähr zur Minute 32, die zweistündlichen IC-Züge ca. Minute 20 in Stuttgart-Vaihingen an. Die S-Bahnen fahren heute im Grundtakt zu den Minuten 10, 20, 30, 40, 50 und 00. Diese Grundtakt-Züge, insbesondere die S1 zur Minute 40, sind heute schon sehr stark ausgelastet und können in S-Vaihingen nicht noch weitere mehrere hundert Fahrgäste je Zug aufnehmen. Nur in Zeiten des 15-Minuten-Taktes (der ja in den nächsten Jahren weiter über den Tag ausgeweitet werden soll) besteht mit Abfahrt zur Minute 35 eine in S-Vaihingen beginnende S-Bahn mit ausreichend Kapazität zur Verfügung.

Bei der aktuell unbefriedigenden Pünktlichkeit müsste allerdings bei nur ca. 3 Minuten Übergangszeit der Übergang bahnsteiggleich erfolgen, dies ist in den bisherigen Planungen aber nicht vorgesehen, soll aber noch untersucht werden. Sofern der Umstieg nicht bahnsteiggleich erfolgt, kann der Umstieg innerhalb dieser Zeit an nur einer Unterführung, die zudem nicht in der Mitte des Bahnsteigs, sondern am Ende ist, nicht sichergestellt werden. Da die S-Bahn nicht warten kann, da sie sonst den 15-Minuten-Takt des gesamten S-Bahn-Netzes stören würde, müssten die Fahrgäste, die die S-Bahn nicht erreicht haben, auf die nachfolgende S1 ausweichen, die heute schon überlastet ist.

Für Fahrgäste mit Rollstühlen, Fahrrädern oder größeren Rollkoffern entsteht dort ein Flaschenhals, denn der Aufzug am Bahnsteig Gleis 2/3 weist nur eine Kabinenlänge von 1,40 m auf und kann nicht geändert werden, was das Umsteigen verzögert. Die Gäubahn ist eine attraktive Strecke für Fahrradtouristen zum Bodensee und dem Schwarzwald. Der Zwang, sein Rad samt Gepäck in die zumindest im Hauptverkehr überfüllte S-Bahn zu quetschen und beim Umstieg in S-Vaihingen über Treppen hinunter- und wieder hinauf zu tragen sorgt dafür, dass diese wichtige Reisendengruppe nachhaltig von der Nutzung der Bahn abgeschreckt wird und für solche Reisen zukünftig den Pkw bevorzugt.

5. Im Rahmen der Luftreinhaltepläne für die Landeshauptstadt Stuttgart wird die Bevölkerung aufgefordert, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Eine Sperrung der Gäubahn mit den oben beschriebenen

negativen Folgen für die Fahrgäste und die Reisezeiten wäre eine Aufforderung, wieder auf den eigenen PKW umzusteigen mit in der Folge steigender Luftschadstoffe in Stuttgart. Ein weiteres Problem besteht darin, dass die Kapazität der Stadtbahnlinie zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Hauptbahnhof bei weitem nicht die eines S-Bahn-Zugs erreicht, so dass dies auch keine Alternative darstellt. Dort werden auch in Zukunft keine Doppelzüge einsetzbar sein, weil zwischen Vogelrain und S-Vaihingen nach unserer Kenntnis kein Ausbau auf 80-m-Bahnsteige vorgesehen ist.

6. Die Gäubahn wird heute regelmäßig als Ersatzstrecke bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke genutzt. Da der 15-Minuten-Takt mit Vollauslastung in den nächsten Jahren zeitlich immer weiter ausgedehnt werden wird, ist rein statistisch eine höhere Zahl von Störungen und damit Notwendigkeiten der Umleitung von S-Bahnen über die Gäubahn zu erwarten. Durch die Unterbrechung der Gäubahn würde diese Alternative wegfallen.

Es ist heute nicht absehbar, wann am Flughafen zumindest der Fernbahnhof Flughafen/Messe (NBS) fertig gestellt sein wird. Nicht unrealistisch ist, dass während der ersten Phase der Gäubahn-Unterbrechung noch kein Fernbahnhof am Flughafen zur Verfügung steht. Bei einer Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke (S-Bahn-Tunnel) sind dann Messe und Flughafen nicht mehr per Bahn von Stuttgart aus erreichbar (abgesehen von der geplanten Stadtbahnlinie).

Das Notfallkonzept sieht nach unserer Kenntnis in der Übergangsphase zwischen Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und unterstellter Fertigstellung des Fernbahnhofs am Flughafen vor, dass S-Bahn-Fahrgäste aus Richtung Bad Cannstatt entweder mit einer anderen S-Bahn ab Haltestelle Mittnachtstr. bis Feuerbach fahren und dort in eine umgeleitete S-Bahn nach S-Vaihingen umsteigen oder einen Regionalexpress zum Bahnhof Flughafen/Messe (NBS) nutzen. Ob genügend Kapazitäten für die zusätzlichen S-Bahnen auf dem Abschnitt Zuffenhausen – Hauptbahnhof und im Hauptbahnhof zur Verfügung stehen, ist fraglich. Der Umstieg zu einer S-Bahn nach S-Vaihingen bzw. nach Böblingen an der S-Bahn-Station Terminal wird dabei durch die

Kapazität der Aufzüge im 26 m tief liegenden Fernbahnhof verzögert und erfordert anschließend auch noch einen längeren Fußweg. Während des Umbaus der Station Terminal wird dieser Umstieg zusätzlich durch die Bautätigkeit erschwert. Dieses Notfallkonzept mit zweifachem Umsteigen stellt gegenüber der heute möglichen Umleitung mehrerer S-Bahnlinien vom Hauptbahnhof über die Panoramabahn direkt nach S-Vaihingen eine gravierende Verschlechterung v. a. auch für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität dar und erscheint für einen längeren Zeitraum nicht zumutbar.

7. Die Unterbrechung der Gäubahn könnte mit einem abweichenden Bauablauf, indem die Gäubahn-Rampe nicht unterbrochen wird, sondern durch eine Abstützung erhalten wird (ggf. eingleisig), vermieden werden. Die Mehrkosten in Höhe eines niedrigen einstelligen Millionenbetrages sollten angesichts der Kosten des Gesamtprojektes tragbar sein. Damit könnten weiterhin die Fahrgäste der Gäubahn umsteigefrei nach Stuttgart gelangen. Der Halt in S-Vaihingen ist darüber hinaus für die Fahrgäste der Gäubahn sinnvoll, kann doch damit schon vor der Inbetriebnahme des Flughafenabschnitts von Stuttgart 21 die Erreichbarkeit der Messe und des Flughafens verbessert werden.

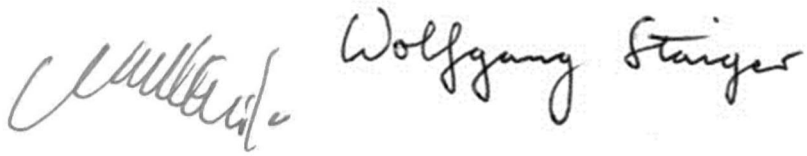
8. Eine solche Änderung bedeutet einen temporären Weiterbetrieb von Teilen des heutigen Kopfbahnhofes auch nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 bis zur Inbetriebnahme auch des S21-Abschnittes am Flughafen. Uns ist bewusst, dass dies auch Konsequenzen hinsichtlich der vertraglichen Regelungen zwischen den Projektpartnern hinsichtlich der Freistellung von Eisenbahn-Betriebszwecken, der städtebaulichen Verwertung, Zahlung von Verzugszinsen und auch der Möglichkeit eines neuen Verfahrens gemäß § 11 AEG haben kann.

Angesichts der negativen Auswirkungen der Gäubahnunterbrechung für die Fahrgäste sehen wir aus Sicht des Fahrgastbeirates Baden-Württemberg sowie des VVS-Fahrgastbeirates die dringende Notwendigkeit, dass sich die Projektpartner über Alternativen zur Sperrung verständigen. Da dies ein Planänderungsverfahren bedeutet, muss dieses rechtzeitig in die Wege geleitet werden, so dass aus unserer Sicht in diesem Jahr hierfür die Weichen gestellt werden müssen.

Der Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vertritt die Interessen der SPNV-Nutzer. Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV dar. Er ist unabhängig und kein Organ des Landes oder der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW).

Für weitere Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb
Vorsitzender
Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Dr. Wolfgang Staiger
Sprecher
VVS-Fahrgastbeirat

Verteiler:

Herrn Vorsitzender des Vorstands Dr. Richard Lutz Herrn Konzernbevollmächtigter Thorsten Krenz Deutsche Bahn AG Potsdamer Platz 2 10785 Berlin	Herrn Ministerpräsident Winfried Kretschmann Staatsministerium Baden-Württemberg Richard-Wagner-Str. 15 70184 Stuttgart
Herrn Geschäftsführer Manfred Leger DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH Räpplenstraße 17 70191 Stuttgart	Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann Ministerium für Verkehr Dorotheenstraße 8 70173 Stuttgart
Herrn Oberbürgermeister Fritz Kuhn Landeshauptstadt Stuttgart 70161 Stuttgart	Herrn Verbandspräsident Thomas S. Bopp Verband Region Stuttgart Kronenstraße 25 70174 Stuttgart

Der Fahrgastbeirat für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vertritt die Interessen der SPNV-Nutzer. Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV dar. Er ist unabhängig und kein Organ des Landes oder der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW).