



An die
Fraktionsvorsitzenden
im Gemeinderat
Marktplatz 1
Landeshauptstadt Stuttgart
70173 Stuttgart

Fahrgastbeirat
Baden-Württemberg

**Vorsitzender
Matthias Lieb**

FGB-BW@nvbw.de

[http://www.nvbw.de/aufgaben/
fahrgastbeirat/](http://www.nvbw.de/aufgaben/fahrgastbeirat/)

Postanschrift

c/o
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Telefon 0711-23991-285
Telefax 0711-23991-23

Gäubahn-Unterbrechung

07.10.2019

Sehr geehrte Damen und Herren Fraktionsvorsitzende im Gemeinderat
der Landeshauptstadt Stuttgart,

der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg (FGB-BW) hatte 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.

Mit Schreiben vom 04.02.2019 hatte er sich gemeinsam mit dem VVS-
Fahrgastbeirat an die Projektpartner von Stuttgart 21 mit folgender
Forderung gewandt:

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



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.

Die weiteren Projektpartner verweisen in Ihren Antworten jeweils auf die Entscheidung der Stadt Stuttgart.

In der Sitzung des S21/Rosenstein-Ausschusses am 16.07.2019 hatte OB Kuhn zwar die Frage nach der baubedingten Unterbrechung der Gäubahn an die DB-Vertreter gerichtet, doch eine Beantwortung erfolgte leider nicht. Inzwischen hat die Stadt Stuttgart weitere Schritte im Hinblick auf die geplante Bebauung der Eisenbahnflächen unternommen.

Die aktuelle Entwicklung (Stellungnahme der Stadt Leinfelden-Echterdingen zum Flughafenanschluss), die zu einer weiteren Verzögerung der Gäubahn-Anbindung via Flughafen führen dürfte; Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik mit Vorstellung der Prämissen der Arbeitsgruppe für den Schieneninfrastrukturausbau nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21) bestätigt unsere Haltung, die wir nachstehend nochmals begründen möchten:

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 5 Jahren zu rechnen (Fertigstellung der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen eher 2030 als 2025). 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. Auch der jetzt geplante Endhalt von Zügen der Gäubahn am Nordbahnhof vermag aus Fahrgastsicht nicht zu überzeugen, sondern ist eher aus der Not geboren und aus dem Willen, die Gleise zum Hauptbahnhof unter allen Umständen so früh wie möglich zu entfernen, ohne Rücksicht auf die Belange der Fahrgäste.

3. Aufgrund der Umsteigeverbindungen über Stuttgart-Vaihingen verlängert sich die Reisezeit teils erheblich. 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-Netztes 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 größerem Gepäck 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 Touristen in die Schweiz, aber auch Einkaufstouristen aus der Schweiz (wichtig für Wirtschaft und Einzelhandel) und für Fahrradtouristen zum Bodensee und dem Schwarzwald. Der Zwang, mit Reisegepäck und ggf. Fahrrad die zumindest im Hauptverkehr überfüllte S-Bahn nutzen zu müssen und beim Umstieg in S-Vaihingen Gepäck und ggf. das Rad über Treppen hinunter- und wieder hinauf zu tragen sorgt dafür, dass diese wichtige Reisengruppe 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 sowie aus Klimaschutzgründen 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 Vollausslastung 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.

Dass solche Störungen der S-Bahn-Stammstrecke mit entsprechenden Umleitungen fast jeden zweiten oder dritten Tag vorkommen, zeigt die Landtags-Drucksache 16/6741. Demnach wurden pro Jahr folgende S-Bahn-Züge umgeleitet:

2017: 139 Betriebstage | 679 Züge

2018: 150 Betriebstage | 988 Züge

Es ist heute nicht absehbar, wann am Flughafen zumindest der Fernbahnhof Flughafen/Messe (NBS) fertig gestellt sein wird. Es ist zu erwarten, 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 (bisherige) Notfallkonzept sieht nach unserer Kenntnis in der Übergangsphase zwischen Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und unterstellter Fertigstellung des Fernbahnhofs am Flughafen vor, dass S-Bahn-Züge von Feuerbach über den geplanten neuen Gäubahn-Halt am Nordbahnhof zum Flughafen geführt werden sollen. Fahrgäste aus Richtung Bad Cannstatt, die bislang eine Direktverbindung zum Flughafen/Messe auch im Notfallkonzept haben, müssten dann zweimal umsteigen (Mittnachtstraße und Nordbahnhof).

Dieses Notfallkonzept mit zweifachem Umstieg 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. Eine Lösung des Problems ist kostengünstig möglich. Mit einem abweichenden Bauverfahren könnte die Unterbrechung der Gäubahn vermieden werden, indem die Gäubahn-Rampe nicht abgebrochen sondern durch eine Abstützung erhalten wird (ggf. eingleisig). 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.

9. Es war immer Geschäftsgrundlage von Stuttgart 21, dass die Flächen erst dann der Stadt übergeben werden, wenn sie für Eisenbahnzwecke nicht mehr benötigt werden. Solange die Gäubahn-Anbindung über den Flughafen noch nicht hergestellt ist, wird die Gäubahn bis zum Hauptbahnhof noch benötigt und kann damit nicht abgebaut werden.

Angesichts der großen Flächen, die durch die Aufgabe der oberirdischen Eisenbahnanlagen in Stuttgart frei werden, kann es u.E. der Stadt Stuttgart auch durchaus zugemutet werden, einen kleinen Teilbereich zunächst für den Eisenbahnbetrieb weiter vorzuhalten, nämlich den Abschnitt Gäubahnviadukt bis Hauptbahnhof, denn die weiteren Flächen können ja durchaus schon für die Stadtentwicklung verwendet werden.

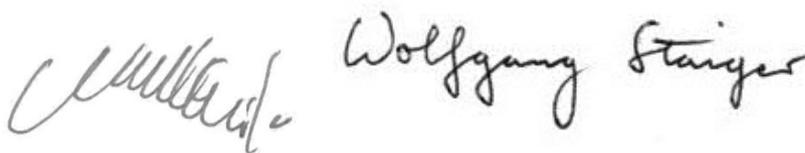
Zusammenfassung:

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 und die durchgängige Befahrbarkeit der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof solange sicherstellen, bis die geplante Gäubahnanbindung über den Flughafen in Betrieb ist. Hier ist die Haltung der Stadt Stuttgart entscheidend. 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.

Hier sehen wir insbesondere Sie als Gemeinderäte der Landeshauptstadt Stuttgart in der Verantwortung, nicht nur die Stadtentwicklung sondern auch die Bedeutung des Eisenbahnknotens Stuttgart für den Schienenverkehr in ganz Württemberg und Südbaden im Blick zu haben.

Für weitere Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is 'Matthias Lieb' and the signature on the right is 'Wolfgang Staiger'. Both are written in a cursive, flowing style.

Matthias Lieb
Vorsitzender
Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Dr. Wolfgang Staiger
Sprecher
VVS-Fahrgastbeirat