



Herrn Oberbürgermeister Kuhn,
Herrn Bürgermeister Pätzold
Damen und Herren Fraktionsvorsitzende
Marktplatz 1
Landeshauptstadt Stuttgart
70173 Stuttgart

Gäubahn-Unterbrechung

21.07.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kuhn,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Pätzold,
sehr geehrte Damen und Herren Fraktionsvorsitzende im Gemeinderat
der Landeshauptstadt Stuttgart,

der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg (FGB-BW) und der VVS-
Fahrgastbeirat hatten sich schon früher an Sie wegen der Kappung der
Gäubahn gewandt.

Als Vorsitzender des Fahrgastbeirates Baden-Württemberg bzw. als
Sprecher des VVS- Fahrgastbeirates, die die Gesamtheit der Fahrgäste
im Eisenbahnverkehr mit jährlich rund 200 Millionen Fahrten in Baden-
Württemberg vertreten, wenden wir uns erneut an Sie und appellieren
an Sie, erst dann eine Kappung der Gäubahn weiterzuverfolgen, wenn
ein funktionierendes Notfallkonzept für die S-Bahn während der
mindestens fünf Jahre dauernden Gäubahn-Unterbrechung vorliegt.
Auch die Fahrzeitverlängerungen und zusätzlichen Umsteigeerfor-
dernisse für die Fernreisenden der Gäubahn über einen so langen
Zeitraum halten wir für nicht akzeptabel und sehen deshalb die
Maßnahme für insgesamt unangemessen an. Betroffen sind täglich rund
9.000 – 10.000 Fahrgäste der Gäubahn, im Störfall der S-Bahn geht
es aber um mehrere 10.000 Fahrgäste der S-Bahnen und Stadtbahnen.

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 0711-239 91-285
Telefax 0711-239 91-23

VVS-Fahrgastbeirat

Dr. Wolfgang Staiger (Sprecher)

fahrgastbeirat@vvs.de

[https://www.vvs.de/vvs/
fahrgastbeirat/](https://www.vvs.de/vvs/fahrgastbeirat/)



Diesem Appell schließen sich die Landesverbände
des BUND,
von PRO BAHN
des VCD,
der Landesnaturschutzverband
und das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS) an.

Am Mittwoch, 22.07., tagt der Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein und informiert über die Folgen der geplanten Kappung der Gäubahn im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart im weiteren Verlauf der Bauarbeiten für Stuttgart 21. Bedauerlicherweise werden die **Interessen der Fahrgäste bei dieser Veranstaltung nicht repräsentiert**, deshalb erfolgt dies hiermit schriftlich.

Die geplanten Vorträge am Mittwoch wurden weitgehend schon am 29. Juni bei einer ähnlichen Veranstaltung im Verkehrsministerium des Landes gezeigt, so dass wir auf diese konkret eingehen können.

Die Stadt Stuttgart ist Teil des Verband Region Stuttgart (VRS). Dieser ist Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart. Sie, Herr Oberbürgermeister Kuhn haben Sitz und Stimme im VRS und haben damit auch die **Verantwortung**, mit Ihren Entscheidungen für einen **zuverlässigen Betrieb der S-Bahn** zu sorgen.

Unverzichtbarkeit der Gäubahn bei Störfällen (ca. 130 Tage/Jahr)

Die Gäubahn zum Hauptbahnhof wird heute im Falle einer Störung auf der S-Bahn-Stammstrecke als Umleitung benutzt - aktuell auch ohne besondere Bauarbeiten an rund 120-130 Tagen im Jahr (vgl. Landtagsdrucksache 16/6741) oder umgerechnet mindestens an zwei Tagen pro Woche. In der Mehrzahl der Fälle sind dies einzelne S-Bahnen, die umgeleitet werden, die aufgrund kleinerer Störungen nicht durch die Stammstrecke passen. Das „volle“ Störfallprogramm kommt nur an deutlich weniger Tagen zur Anwendung. Dennoch zeigt die häufige Nutzung der Umleitungsstrecke, dass diese notwendig ist, um das Gesamtsystem S-Bahn stabil betreiben zu können. Mit der Kappung

der Gäubahn entfällt diese Umleitung ersatzlos, ein Nordhalt stellt dafür keine Lösung dar.

Bekanntlich soll ab 2025 im Bereich der S-Bahn ein neues Signalsystem zum Einsatz kommen. Erfahrungen mit neuen Systemen zeigen, dass diese anfänglich häufiger zu Fehlern neigen – eine Umfahrungsmöglichkeit für die Stammstrecke ist gerade dann wichtig, wenn eine S-Bahn im Tunnel aufgrund einer ETCS-Störung liegen bleibt.

Während des Corona-Lockdowns waren die S-Bahnen und sonstigen Züge deutlich pünktlicher als in normalen Zeiten, da das System weniger stark beansprucht wurde und es Reserven gab. Die Schlussfolgerung für den zukünftigen Dauerbetrieb lautet deshalb, wieder mehr Puffer und Redundanzen ins Eisenbahnsystem einzubauen. Ein bewusster Abbau von Redundanzen sollte deshalb vermieden werden.

Beim aktuell gültigen Notfallkonzept können die S-Bahn-Linien S1 und S2 ohne Zeitverlust über die Gäubahn umgeleitet werden und stellen in Stuttgart Hbf und in Stuttgart-Vaihingen Verknüpfungen zu den weiteren S-Bahnen bzw. zum weiteren ÖV-Netz her. Die Linienwege sind (abgesehen von den fehlenden Unterwegshalten) unverändert.

Ein neues Notfallkonzept muss vergleichbare Kapazitäten und Netzverknüpfungen bieten und für die Fahrgäste verständlich sein.

Das bei der Schlichtung zu Stuttgart 21 vorgestellte Notfallkonzept mit einer Führung von S-Bahn-Zügen über den neuen Tiefbahnhof S21 und den Fildertunnel steht bei der Gäubahnkappung nicht zur Verfügung. Bei einer Umsetzung der neuen Pläne am Flughafen funktioniert dieses ebenfalls nicht mehr (mangels Verknüpfung mit der S-Bahn am Flughafen). Teilweise wird argumentiert, im Störungsfalle könnten die Regionalzüge vom Hauptbahnhof zum Filderbahnhof genutzt werden. Aber ist dies praktikabel? – dazu ein Beispiel:

Betrachten wir einen Fahrgast von Untertürkheim nach Böblingen, der die S1 umsteigefrei nutzt. Bei einer Störung im S-Bahn-Tunnel fährt die S1 heute über die Panoramastrecke, der Fahrgast kommt trotz Störung umsteigefrei ans Ziel.

Zukünftig nach der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs und der Gäubahn-Kappung propagiert die DB die Nutzung der Züge zum Filderbahnhof als Alternative. Somit kann der Fahrgast mit der S1 bis Bad Cannstatt fahren. Von dort nimmt er einen Metropolexpress zum Hbf, da bei einer Störung der Stammstrecke die S-Bahnen nur bis zur Station Mittnachtstraße fahren und dort wenden. Vom Hauptbahnhof nutzt er dann einen anderen Metropolexpress bis zum Flughafen (manche Metropolexpress-Züge fahren auch von Bad Cannstatt bis Flughafen durch). Am Flughafen wechselt er vom in über 30 m Tiefe liegenden Fernbahnhof zur S-Bahn-Station Terminal, fährt von dort mit der S-Bahn bis Rohr und steigt dort in eine zwischen S-Vaihingen und Herrenberg pendelnde S-Bahn nach Böblingen um. Es ist leicht zu erkennen, dass dies enorm viel mehr Zeitaufwand erfordert und extrem mühsam ist. Alternativ könnte er auch die SSB-Linie U1 von Bad Cannstatt quer durch die Stadt bis Vaihingen nutzen – allerdings fährt diese durchgängig nur mit 40m-Zügen, die schon mit den innerstädtischen Fahrgästen gut ausgelastet ist. Oder er fährt bis Mittnachtstraße, von dort mit einer S-Bahn zum Nordbahnhof und von dort weiter Richtung Böblingen. Alle diese Varianten sind deutlich unbequemer als die heutige Situation.

Belastung der SSB-Verkehrsmittel im Störfall

Bei einer Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke können die SSB-Verkehrsmittel die Umsteiger nicht aufnehmen, wie die VWI-Untersuchung aufzeigt. Damit entsteht bei einer Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke ein Verkehrschaos. Das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des ÖV-Systems wird weiter untergraben. Schon heute sind Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit weit entfernt von den Erwartungen der Fahrgäste.

Dabei interpretieren wir die VWI-Untersuchung so, dass im Störfall der S-Bahn zusätzliche Stadtbahnen (mit Fahrpersonal), die die SSB derzeit nicht haben, als Doppeleinheiten (80m-Züge) auf der U-Bahn-Linie über Kaltental zum Einsatz kommen sollen. Die Bahnsteiglängen unterwegs sind aber nur für 40m-Züge vorgesehen. Damit entsteht bei der SSB ein Mehraufwand für Fahrzeuge und Personal (und Streckenausbau) in Millionenhöhe, nur weil man das bestehende, auf die S-Bahn setzende Notfallkonzept nicht fortführen möchte.

Auswirkungen auf den normalen Gäubahnverkehr

Für die Auswirkungen auf den „normalen“ Gäubahnverkehr erkennen wir durchaus an, dass die zusätzlichen S-Bahn-Linien, die der VRS zukünftig bestellen will, die Auswirkungen der Gäubahn-Kappung für die Fahrgäste der Gäubahn mindern werden. Dennoch geben wir zu bedenken, dass jeder zusätzliche Umstieg zu rund 40% weniger Fahrgästen führt, wie viele Studien ergeben haben. Wahlfreie Reisende werden diese Umsteigeverbindungen meiden und stattdessen die A 81 nutzen.

Unterstellt sind bei den optimierten Umsteigeverbindungen zusätzliche Weichenverbindungen in Stuttgart-Vaihingen, die derzeit nicht Bestandteil des im Bau befindlichen Regionalhaltes sind und noch finanziert und eingebaut werden müssen. Auch für den Nordhalt fallen weitere Kosten an.

Und dennoch müssen wir feststellen, dass die Auswirkungen der „normalen“ Unterbrechung in der VWI-Untersuchung bewusst verharmlost werden. Obwohl der Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen schon im Bau und nächstes Jahr in Betrieb gehen soll, werden die unbestritten positiven Effekte dieses Haltes mit den unterbrechungsbedingten Nachteilen „verrechnet“. Nur so kommt man zu der Schlussfolgerung, dass die Auswirkungen für Pendler gering und es Vor- und Nachteile gäbe. Tatsächlich werden diejenigen, für die der Regionalhalt Vaihingen sinnvoll ist, diesen schon ab 2021 nutzen, ebenso wird es dadurch unbestritten zusätzliche Fahrgäste geben. Dies als Nutzen der Gäubahn-Unterbrechung darzustellen, ist in höchstem Maße unseriös.

Vielmehr ist der Nutzen des Regionalhaltes schon ab 2021 eingetreten und kann nicht nochmals bei der Gäubahn-Unterbrechung positiv berücksichtigt werden. Die Fahrzeitverkürzungen Richtung Ulm und München wären bei einer fortbestehenden Gäubahn bis zum Hauptbahnhof noch größer. Durch die Gäubahn-Unterbrechung gibt es unter den Fahrgästen keine Gewinner, sondern nur Verlierer.

Bei einer Unterbrechung der S-Bahn sind die Fernreisenden der Gäubahn doppelt gestraft. Heute kommen die Gäubahn-Fahrgäste bei einer Sperrung der S-Bahn ungehindert zum Hauptbahnhof. Bei der S-

Bahn-Störung sind auch die zusätzlichen Fahrgäste der Gäubahn zu berücksichtigen.

Abweichende Annahmen bei Planfeststellung

Die planfestgestellte baubedingte Unterbrechung ging davon aus, dass dies unmittelbar vor der Gesamtinbetriebnahme von Stuttgart 21 erfolgt und damit die Unterbrechung nur wenige Monate, maximal 4-6 Monate, dauern wird. Diese Annahme trifft nicht mehr zu.

Tatsächlich besteht bis heute kein Baurecht für den alternativen Gäubahnanschluss über den Flughafen. Seit wenigen Wochen ist sogar völlig unklar, welche Trasse weiterverfolgt werden soll, da das Bundesverkehrsministerium eine völlig neue Trasse ins Spiel gebracht hat. War schon vorher ein mehrjähriger Zeitverzug zwischen Unterbrechung der Gäubahn und Inbetriebnahme des neuen Anschlusses via Flughafen zu erwarten gewesen, so ist jetzt völlig unklar, wann die neue Strecke fertig sein könnte - vor 2030 aber auf jeden Fall nicht. Somit beträgt die Unterbrechung mindestens fünf Jahre.

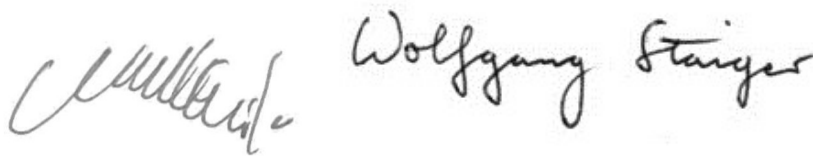
Fernverkehr, Tourismus , Klimaschutz und Erreichbarkeit der Landeshauptstadt

Ohne direkte Gäubahn-Verbindung sind nicht nur Berufs- und Ausbildungspendler nach und von Stuttgart aus dem Süden des Landes, sondern auch Fernreisende, die über Stuttgart unterwegs sind, abgehängt. Jeder zusätzliche Umstieg kostet rund 40% Fahrgäste. Die Gäubahn ist eine wichtige Zubringerstrecke für den Tourismus im Donautal und am Bodensee, insbesondere für Radtouristen. Es verkehren besondere RadExpress-Züge. Fahrgäste mit Rad können heute barrierefrei am Hauptbahnhof in die Züge der Gäubahn umsteigen. Zukünftig müssten Radtouristen zuerst vom neuen Tiefbahnhof zur S-Bahn und dann in S-Vaihingen nochmals den Zug, ggf. auch den Bahnsteig wechseln. Das löst Stress sowohl bei den Radtouristen als auch den normalen S-Bahn-Fahrgästen aus.

Politisch gewollt ist die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖV. Mit der Kappung der Gäubahn werden viele Fahrgäste jedoch ins Auto gezwungen. Dies steht im Widerspruch zu den städtischen Mobilitätszielen als auch zu den Pariser Klimazielen.

Während Stuttgart mit der Kappung der Gäubahn über Jahre hinweg die Bahnverbindungen von der Landeshauptstadt ins südliche Baden-Württemberg und in die Schweiz/nach Zürich signifikant schwächt, wird die Verbindung München - Zürich weiter verdichtet und beschleunigt. Die Landeshauptstadt verliert damit an Anziehungskraft für Fahrgäste aus der Schweiz im Vergleich zu München.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb
Vorsitzender
Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Dr. Wolfgang Staiger
Sprecher
VVS-Fahrgastbeirat

Unterstützt wird dieser Appell von



BUND Baden-Württemberg
Marienstr. 28
70178 Stuttgart
bund.bawue@bund.net



Pro Bahn Baden-Württemberg
Reichenastr. 49
78315 Radolfzell
info@bawue.pro-bahn.de



VCD Baden-Württemberg
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart
info@vcd-bw.de



Olgastr. 19
70182 Stuttgart
info@LNV-bw.de



Klima- und Umweltbündnis
Stuttgart (KUS), Triebweg 119,
70469 Stuttgart