



Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Stuttgart e.V.
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
Fon 0711/46 90 92-79
info@vcd-stuttgart.de
www.vcd-stuttgart.de

8. August 2020

An die Stuttgarter Presse

An die Fraktionen im Gemeinderat der Stadt Stuttgart

Für den Erhalt der Gäubahn

Gendarstellung zu den Präsentationen im S-21-Ausschuss am 23.7.2020

Der VCD Kreisverband Stuttgart e.V. und das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart finden das Vorgehen, die Motivation und Begründungen für den Abbruch der Gäubahn am Nordhalt, wie dies in der Sitzung des S-21-Ausschusses vorgetragen wurde, empörend und ein Beispiel dafür, wie mit Falschmeldungen, einseitiger Darstellung und eingeschränkter Sichtweise vorhandene und dringend erforderliche Schieneninfrastruktur kaputtgemacht werden soll. Empörend ist, dass alle eingeladenen Referenten von der Unterbrechung der Gäubahn ausgingen und eine alternative Option gar nicht zur Diskussion stand. Empörend auch, dass zum Teil nachweislich falsch informiert wurde. Wir haben genau recherchiert und geben in den nachfolgenden 5 Punkten eine Gendarstellung.

Die Frage, welche Bedeutung die Panoramastrecke als Umleitungsstrecke bei Störungen hat, ist sowohl im Ausschuss als auch nachfolgend in der Presse diskutiert worden. Dabei hat die Pressestelle der Bahn, die sämtliche Daten vorliegen und die Möglichkeit zum Nachprüfen hat, wiederholt falsche Daten vorgelegt. In einem Offenen Brief an die Bahn Projektgesellschaft Stuttgart – Ulm haben wir eine Offenlegung der Störungsmeldungen angefordert. Für die politischen Entscheidungen und für die Fahrgäste sind die Störfälle eine wichtige Entscheidungsgrundlage, die in einem politischen Gremium nicht mit einem Halbsatz und einer weit daneben liegenden Abschätzung abgetan werden kann.

1. S-Bahn-Umleitungen über die Panoramastrecke:

Es gab widersprüchliche Angaben zur Frage, wie oft die Stammstrecke gesperrt wurde und in der Folge Umleitungen über die Panoramastrecke erfolgten. Herr Bitzer von der Bahn-Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm sagte, man könne nur von zehn bis 20 derartigen Fällen reden, eher nur von zehn. Der VCD hat jetzt in intensiven Recherchen herausgefunden: Im Jahr **2019 waren es nachweislich mindestens 35 Störmeldungen**, die zu Umleitungen über die Gäubahn führten, im Jahr **2020 bis Juli schon 20**, hochgerechnet auf das Jahr wären das 34 Umleitungen über die Gäubahn. Das heißt, fast jeden 10. Tag gab es Störungen in der Stammstrecke, die Umleitungen erforderlich machten. Die Aussage von Herrn Bitzer ist also nachweislich falsch.

Anzumerken ist hierzu noch, dass es im Falle des Baus eines Tunnels zwischen Rohr und dem Flughafenbahnhof – wie er jetzt vorgestellt wurde - überhaupt keine Verbindung zwischen Regionalverkehr und S-Bahn am Flughafen gäbe. Die S-Bahn könnte im Störfall also nicht den S-Bahnhof am Flughafen bedienen, sondern würde am Fernbahnhof enden. Die Fortführung nach Süden oder nach Vaihingen ist dann nicht möglich.



Gleichzeitig wächst mit der Verlängerung der Stammstrecke bis zur Mitternachtstraße die Wahrscheinlichkeit der Störfälle, weil die zweigleisige Tunnelstrecke bis dahin verlängert wird. Das heißt, die Stadtbahn ist in diesen Fällen in der langen Interimszeit die einzige Alternative zur S-Bahn, und danach wird ein Wechsel auf Fern- und Regionalzüge nur bedingt möglich sein – hierzu müsste man erst einmal den Tiefbahnhof erreichen. Das Umsteigen auf die im Störfall nachgewiesenermaßen völlig überlastete Stadtbahn wird dann noch schwieriger und die Wege zur Stadtbahn und mit der Stadtbahn werden länger. Fazit: Es gibt nach wie vor kein funktionierendes Störfallkonzept, was ja auch Herr Tritschler vom VWI bestätigt hat.

2. Umstiege am „Nordhalt“:

Herr Frank von Meißner von den SSB hat die Umstiegssituation zu Stadtbahn und S-Bahn am Nordhalt beschrieben und diese als „gut“ bezeichnet. Die Entfernung zur Stadtbahn an der Haltestelle Löwentorbrücke gibt er mit ca. 120 m Fußweg an, den Weg zum S-Bahnhof Stuttgart Nord mit ca. 250 m. Beide Zahlen sind geschönt:

Tatsächlich beträgt der Weg zur **Stadtbahnhaltestelle bis zu 270 m**, je nachdem, an welcher Stelle des Zuges ausgestiegen wird und ob ein barrierefreier Weg gewählt wird. Der Fußweg vom Nordhalt zur **S-Bahn am Nordbahnhof kann bis zu 720 m** betragen, ebenfalls abhängig vom Ausstieg aus dem Zug und möglicher Umwege zur Vermeidung von Treppen oder eines Aufzugs. Zum Vergleich: 720 m sind die Entfernung vom Hauptbahnhof bis zum Alten Schloss. Das ist kein zumutbarer Umstieg für Fahrgäste mit Gepäck, für Behinderte, bei Regen und Schnee.

Zum Nordhalt ist zu sagen, dass dies ja der Endhalt für die internationale Verbindung Zürich – Stuttgart ist und die Gäubahnstrecke im IC und RE / MEX–Zügen befahren wird. Der Fahrgast landet da zwischen Presselstraße und Bahngleisen in einem Gebiet ohne jegliche Infrastruktur wie z.B. ein Kiosk, Aufenthaltsmöglichkeiten oder persönliche Ansprechpartner. Stuttgart als Oberzentrum hat hier eine Verpflichtung, sowohl den Nah- und Regionalverkehr als auch den Fernverkehr zu bedienen und attraktive Abfahrts- und Ankunftsorte zu schaffen.

3. Zusätzlicher Zeitbedarf durch Umstiege

Im Vortrag von Herrn Tritschler, VWI Stuttgart, werden die Veränderungen der Reisezeiten bei Unterbrechung der Gäubahn mit Halt in Stuttgart-Vaihingen und am Nordhalt dargestellt. Dabei werden Fahrtzeitverlängerungen mit bis knapp einer Stunde dokumentiert. Erstaunlicherweise sind die Fahrten auf der Relation Gäubahn – Ulm/München aber kürzer. Dies ist auf den zusätzlichen Halt in Stuttgart-Vaihingen zurück zu führen, der aber unabhängig von Stuttgart 21 und auch unabhängig von einer möglichen Kappung am Nordhalt im nächsten Jahr kommen wird. Der Eindruck, der in dieser Präsentation entsteht, dass es Vor- und Nachteile durch die Gäubahnkappung gibt, ist also falsch. Ausgenommen sind nur diejenigen, die direkt im Umfeld des Nordhaltes Ziel oder Quelle ihrer Fahrt haben und gegenüber heute einen Umstieg weniger benötigen – das sind aber mit Sicherheit sehr wenige Personen.

Dagegen hätte die Einrichtung von Zwischenhalts am Westbahnhof / Herderplatz oder der Lenzhalde, wie es der VCD in seinem Konzept für eine tangierende S-Bahn vorschlägt, sehr große Vorteile und Zeitgewinne für sehr viele Fahrgäste.

4. Beschlusslage zum Abbruch der Gäubahn

In der Präsentation von Bürgermeister P. Pätzold wird der Eindruck erweckt, als hätte der Gemeinderat die Unterbrechung der Gäubahn längst beschlossen. Dies ist nicht der Fall.

Zitiert wird der Beschluss im Ausschuss für Umwelt und Technik am 23.1.2018. Dieser besagt nur, dass Überlegungen, die Gäubahn nicht über die Fildern an den Hauptbahnhof anzuschließen, sondern „über die städtische Panoramastrecke **und weitere neue Tunnel** für die Gäubahn in die Stuttgarter Innenstadt, sind **nicht im Interesse** der Landeshauptstadt“.

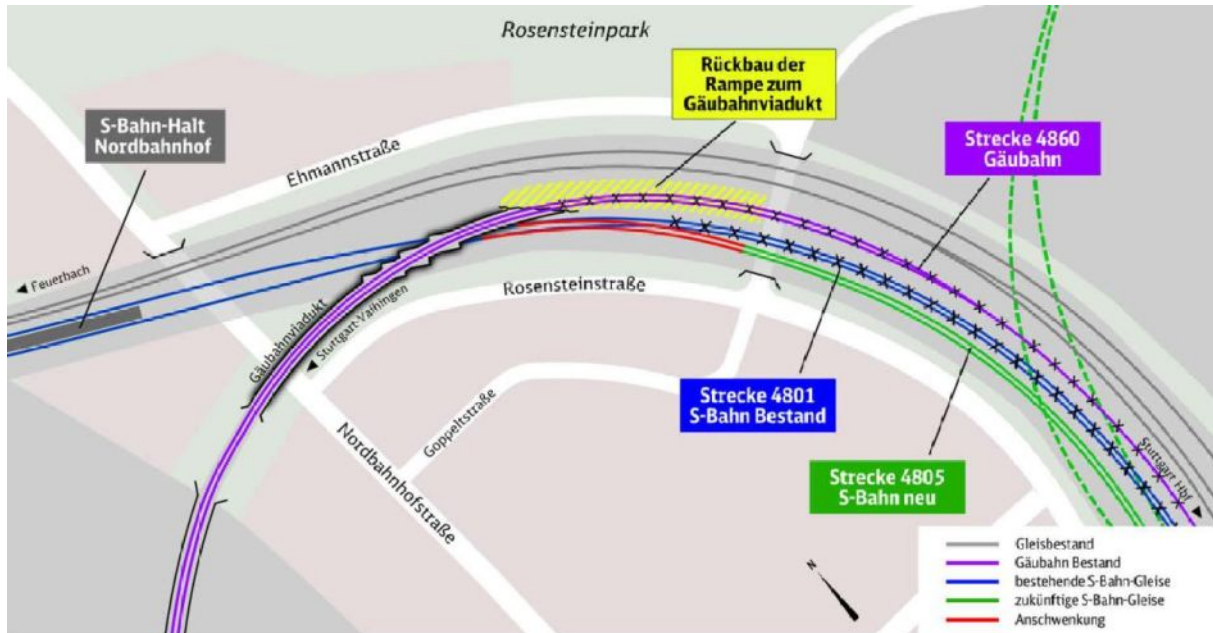
Dieser Beschluss bezieht sich also nicht auf den Erhalt der Gäubahn / Panoramabahn, sondern nur, dass die Stadt kein Interesse am Erhalt der Gäubahn in Verbindung mit dem Bau neuer Tunnels hat. Ausdrücklich wird der Schienenverkehr über die Panoramastrecke weiterhin für sinnvoll gehalten. Den Satz, dass die „Panoramastrecke ... langfristig nach Fertigstellung von Stuttgart 21 zu erhalten“ ist, muss man eigentlich zwingend so interpretieren, dass dieser Strecke bis zum Kopfbahnhof erhalten bleibt, da die Panoramastrecke dort endet.

Zudem wurde der Beschluss gefasst, um die damals in Frage gestellte Verknüpfung von S-Bahn, Regional- und Fernverkehr am Flughafen zu stärken. Dass die Fertigstellungen des Stuttgart-21-Tiefbahnhof und des Flughafenbahnhofs zeitlich über 5 oder mehr Jahre auseinanderfallen würden, war seinerzeit noch nicht abzusehen. Geplant war, die Gäubahn maximal für eine Interimszeit von 6 Monaten zu kappen. Insofern besteht diesbezüglich heute eine andere Situation.

Im Memorandum Rosenstein, dem Ergebnis der Bürgerbeteiligung, wird explizit die Berücksichtigung des künftigen Bedarfs an ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen gefordert und „im Falle eines möglichen Erhalts von (oberirdischen) Gleisen“ die Folgewirkungen auszuloten und ggf. eine verträgliche Einbindung in neue Viertel sicherzustellen (Memorandum Rosenstein, Januar 2017, Seite 77). Auch dies hat der Gemeinderat so angenommen.

5. Keine Notwendigkeit der Gäubahnunterbrechung

Die Notwendigkeit der Gäubahnunterbrechung wurde von keinem der Referenten in Frage gestellt. Auf Antrag der „FrAktion“ durfte zwar Klaus Arnoldi vom VCD – unvorbereitet und ohne Unterlagen – darlegen, dass und warum eine Unterbrechung baulich überhaupt nicht erforderlich ist. Die Diskussion darüber wurde nicht weiter vertieft. Dabei ist selbst aus den Ausführungen von Herrn Bitzer gut ablesbar, dass mit geringem Aufwand durch eine Stützwand die Panoramastrecke erhalten werden kann. Warum sollte dies nicht gemacht werden, zumindest solange keine Alternativstrecke verfügbar ist und mit der Wohnbebauung noch nicht begonnen wird, also etwa bis zum Zeitraum 2035?



Darstellung von Herrn Bitzer von der Bahn-Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm zum Rückbau der Rampe zum Gäubahnviadukt: Es ist unschwer erkennbar, dass mit einer kleinen Stützmauer im gelb markierten Bereich ein Abbruch der Gäubahn nicht erforderlich ist.

Für den VCD

Christoph Link

1. Vorsitzender VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

Für das KUS

Manfred Niess