



Dr. Nr. 20-08-26_Mitteilung GR
Unterbrechung Gäubahn

Mitteilung
Gemeinderat
am 22.09.2020
öffentlich
Datum: 26.08.2020

Anlage: E-Mail vom 20.08.20

Information zur vorgesehenen Unterbrechung der Gäubahn

Im Rahmen des Städtebauprojektes Stuttgart 21 beabsichtigt die Stadt Stuttgart, die internationale Bahnverbindung Stuttgart – Zürich (Gäubahn) im Stadtgebiet Stuttgart ab dem Jahre 2025 zu unterbrechen. Erst rund fünf Jahre später soll wieder ein durchgehender Schienenstrang Richtung Süden über den Flughafen entstehen. Während der Dauer der Unterbrechung müssen die Fahrgäste in Stuttgart-Vaihingen bzw. Stuttgart-Nord in die S-Bahn umsteigen. Dadurch verlängert sich die Reisezeit um bis zu eine Stunde.

Aus Sicht der Fahrgastverbände und –beiräte, Anrainer und andere Akteure ist diese Unterbrechung unverhältnismäßig. Sie fordern, diese Strecke auch während der Bauarbeiten offenzuhalten.

Am 20.08.2020 erhielten wir in diesem Zusammenhang eine E-Mail des Klima- und Umweltbündnis Stuttgart, welches wir Ihnen in der Anlage zur Kenntnis weitergeben.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat nimmt die Information zur Kenntnis

Anlagen zur Sitzungseinladung:

E-Mail Klima- und Umweltbündnis Stuttgart vom 20.08.2020 nebst Dateianhängen

Freisleben, Peter

An: Freisleben, Peter
Betreff: WG: Fwd: PM, Umweltverbände, Gäubahn
Anlagen: Gäubahnanschreiben,19.8.2020, pdf, final.pdf; PM Gäubahnkappung 8.8.2020.pdf; Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik am 23.Januar 2018.pdf; Warten auf Wohnungsbau bei Stuttgart 21 Kuhn werden Versäumnisse vorgeworfen, StZ, 19.6.2020.pdf

Von: Manfred Niess [mailto:mniess@t-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 20. August 2020 13:30
An: Staerk, Patrick
Betreff: Fwd: PM, Umweltverbände, Gäubahn

An die Gemeinderäte der Stadt Engen

Sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderats von Engen,

heute möchten der Fahrgastbeirat Ba-Wü, der VCD Landesverband und das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart Sie über die letzten, aktuellen Entwicklungen im Stuttgarter Gemeinderat zur Unterbrechung der Gäubahn informieren. Das entsprechende Anschreiben und die Informationen finden Sie im Anhang. Ein gleichlautendes Schreiben geht an ca. 30 Anrainerkommunen der Gäubahn, und an die Oberbürgermeister und Bürgermeister entlang der Strecke. Wir hoffen, dass die Gäubahnkappung ein wichtiges Thema in Ihren Gemeinden und Städten wird und die Bevölkerung darüber aufgeklärt wird. Eine Verschlechterung des Bahnverkehrs für mindestens 5 Jahre kann nach dem Klimavertrag von Paris nicht mehr hingenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

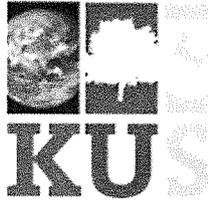
i.V.
Manfred Niess

Koordinator, Klima – und Umweltbündnis Stuttgart

Kernerstr. 22B

70182 Stuttgart

Tel.: 0711 29 70 82



Klima- und
Umweltbündnis
Stuttgart

www.kus-stuttgart.de

Stuttgart, den 20.8.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister / Sehr geehrter Herr Bürgermeister

Sehr geehrte Geminderäte / *innenGemeinderat,

heute möchten wir Sie über die aktuelle Entwicklung im Stuttgarter Gemeinderat zur Unterbrechung der Gäubahn informieren:

Am 23.07. beschäftigte sich die Sitzung des Gemeinderat-Ausschusses S21/Rosensteintunnels mit der Thematik der Gäubahnkappung durch Vorträge von DB, VRS, SSB, VWI und Stadtverwaltung. Beigefügt erhalten Sie die Stellungnahme der Umweltverbände VCD und KUS. Nach Meinung der Umweltverbände sind zu dieser Sitzung nur Experten eingeladen worden, die in Ihren Stellungnahmen die Kappung der Gäubahn für notwendig und machbar ansahen. Nur auf Antrag der "FRaktion" durfte Klaus Arnoldi (VCD) unvorbereitet und ohne Hilfsmittel kurz einige Erläuterungen geben, warum es mit relativ geringem Aufwand möglich sei, die Gäubahn für die Interimszeit zu erhalten. Es war sehr ärgerlich, dass es von den eingeladenen Experten nur beschönigende Zahlen zu den Umstiegszeiten und Weglängen gab, teilweise sogar falsche Angaben, z.B. vom Bahnvertreter Bitzer zu der Zahl der Störfälle. Festzuhalten ist, dass auch der Experte Tritschler (VWI) ausführte, dass es bis heute kein funktionierendes Störfallkonzept im Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels gibt. Auch die Fahrgastbeiräte des Landes und des VVS haben sich entschieden gegen die Kappung der Gäubahn ausgesprochen. Das Antwortschreiben von OB Kuhn stellt klar, dass die Stadt auch nicht übergangsweise (bis zur Herstellung der neuen Gäubahn-Anbindung) bereit ist, Gleise der Gäubahn zum Hauptbahnhof nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs zu dulden, obwohl laut einem Bericht der StZ vom 19.6.2020 - die Landeshauptstadt die heutigen Bahnflächen in der City voraussichtlich erst zwischen 2035 und 2037 für den Wohnungsbau nutzen können wird. Der Wohnungsbau steht damit einer Interimslösung nicht im Wege.

Für die Gäubahn-Anliegerkommunen möchten wir noch auf zwei Argumentationslinien hinweisen, die unserer Meinung, so wie sie vorgebracht wurden, nicht zutreffen:

Bürgermeister Pätzold beruft sich auf einen Gemeinderatsbeschluss vom Ausschuss Umwelt und Technik vom 23.1.2018, den er als Beschluss zur Kappung der Gäubahn sieht. Den Beschluss kann man auch anders interpretieren, wie es in unserer Pressemitteilung ausgeführt wird. Hinzu kommt, dass der Beschluss unter einer völlig anderen Prämisse gefasst wurde. Zum damaligen Zeitpunkt ging man im Planfeststellungsverfahren von einer Interimszeit von 4 – 6 Monaten aus. Heute ist als gesichert anzunehmen, dass diese Interimszeit mindestens fünf Jahre dauern wird. Die vom Bund im Rahmen des Deutschland-Taktes vorgesehene neue Streckenführung der Gäubahn wird zu einer noch längeren Unterbrechung der Gäubahn führen. Damit ist u.E. die Grundlage für den damaligen Planfeststellungsbeschluss entfallen und es muss auf Grund der neuen Situation dieser Beschluss überprüft werden.

Für Baubürgermeister Pätzold ist der Wohnungsbau vorrangig, die Verkehrsinfrastruktur ist für ihn zweitrangig. Die Umweltverbände widersprechen dieser Vorgehensweise vehement. Stuttgart hat als Landeshauptstadt Baden-Württembergs und Verkehrsknotenpunkt nicht nur eine Verantwortung für den Nahverkehr, sondern auch für den Regional- und Fernverkehr, dies umso mehr, möchte man die Klimaziele von Paris einhalten, was eine notwendige Stärkung des Schienenverkehrs beinhaltet.

Auch Verkehrsminister Hermann ist der Ansicht, dass man nicht Wohnungsbau gegen Verkehr ausspielen kann: „Auch im Rathaus muss man die künftigen Verkehrserfordernisse mitdenken. Bebauung und Verkehrsvorsorge müssen zusammengehen.“ (StZ, 3.8.2020).

Deutlich wurde, dass der Stadt Stuttgart die Fahrgäste der internationalen Schienenverkehr nach Zürich egal sind. Mehrfache Umstiege, wo heute Direktverbindungen bestehen, sind aus Sicht der Verwaltung und des Gemeinderates der Stadt Stuttgart diesen Fahrgästen zumutbar, damit die Stadt Stuttgart unverzüglich ihre städtebaulichen Vorstellungen auf den heutigen Gleisanlagen verwirklichen kann. Wir befürchten jedoch massive Fahrgastrückgänge, da diese Umstiege für die Fahrgäste sehr abschreckend sind.

Fazit: Es ist jetzt an der Zeit, dass sich die Gäubahn-Anliegerkommunen deutlich zu Wort melden. Nur so kann es gelingen, dass die Landeshauptstadt Stuttgart sich ihrer Verantwortung als Verkehrsknotenpunkt im Schienenverkehr bewusst wird. Ohne eine klare Position der Gäubahn-Anliegerkommunen wird die Gäubahn über Jahre in einem Stuttgarter Vorort enden.

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Niess
Koordinator
Klima – und Umweltbündnis Stuttgart
Kernerstr. 22B
70182 Stuttgart

Tel.: 0711 29 70 82

Matthias Lieb
Vorsitzender, VCD
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Vorsitzender des Fahrgastbeirates Ba-Wü
Tübinger Straße 15

70178 Stuttgart

Tel.: (0711) 6 07 02 17



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.



Kreisverband Stuttgart e.V.

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.



Kreisverband Stuttgart e.V.

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“.

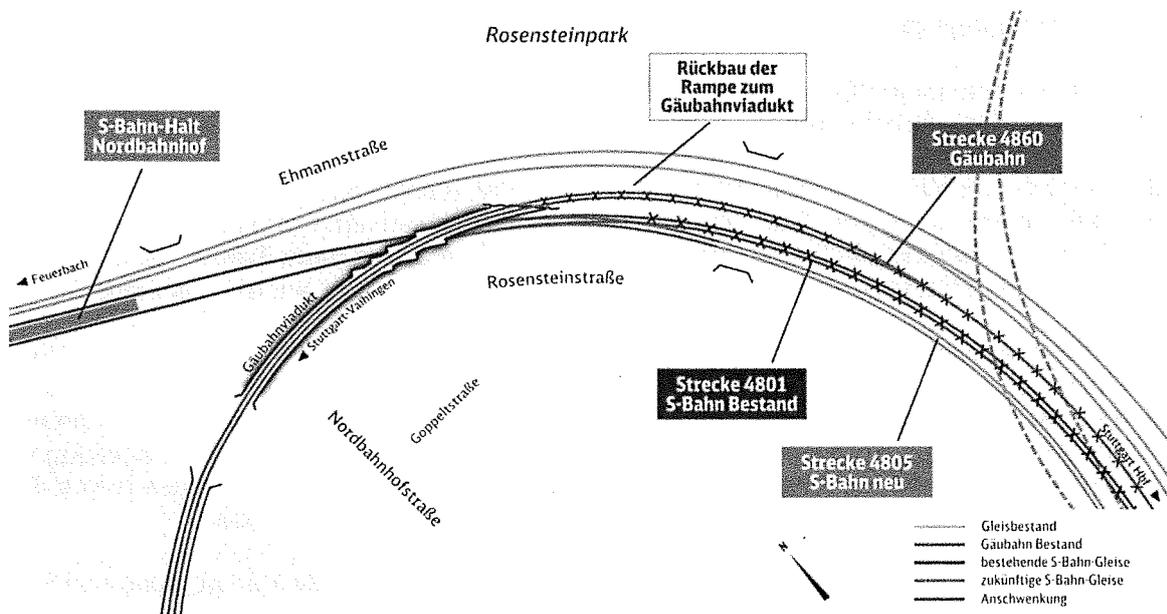
Dieser Beschluss bezieht sich also nicht auf den Erhalt der Gäubahn / Panoramabahn, sondern nur, dass die Stadt kein Interesse am Erhalt der Gäubahn in Verbindung mit dem Bau neuer Tunnels hat. Ausdrücklich wird der Schienenverkehr über die Panoramastrecke weiterhin für sinnvoll gehalten. Den Satz, dass 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.

Telefon (07 11) 699 37 56

link@vcd-stuttgart.de

Für das KUS

Manfred Niess

Telefon (07 11) 297082

MNiess@t-online.de

Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik am 23. Januar 2018

1. Es ist im Interesse der Landeshauptstadt Stuttgart, dass auf den Fildern eine neue Drehscheibe für den Bahnverkehr entstehen soll - für die Stadtbahn, die S-Bahn, den Regionalverkehr und den Fernverkehr, und in unmittelbarer Nähe zum Manfred-Rommel-Flughafen sowie zur Landesmesse Stuttgart. Deshalb muss es bei der Anbindung der Gäubahn an diese Drehscheibe auf den Fildern bleiben, so wie es der Gemeinderat am 7. Mai 2015 beschlossen hat. Auch ein Zughaltepunkt oder Bahnhof jenseits der Autobahn, und damit in großer Entfernung zu den anderen Verkehrsträgern, würde diese Verkehrsdrehscheibenfunktion zerstören. Die jüngst gemeldete Anbindung von nur drei Fernverkehrsverbindungen Richtung Ulm/München am Tag ist völlig inakzeptabel.

2. Überlegungen, die Gäubahn nicht über die neue Drehscheibe auf den Fildern und den anschließenden Fildertunnel an den Hauptbahnhof anzuschließen, sondern über die städtische Panoramastrecke und weitere neue Tunnel für die Gäubahn in der Stuttgarter Innenstadt, sind nicht im Interesse der Landeshauptstadt.

3. Darüber hinaus sind Überlegungen, den Schienenverkehr über die Panoramastrecke weiterhin auch im Sinne von Tangentialverkehren führen zu können, sinnvoll. Daher ist letztere langfristig nach Fertigstellung von Stuttgart 21 zu erhalten (wobei die Kosten dafür von den Nutzern zu übernehmen sind). Ebenso befürworten wir eine neue Haltestelle am Nordbahnhof, da hier eine attraktive Umsteigesituation zum S-Bahn-Netz entstehen kann. Weiterhin soll die weitere Nutzung der Nordost-Tunnelröhren nach Feuerbach geprüft werden, um eine neue Zugverbindung von Böblingen über Vaihingen, Nordbahnhof, Feuerbach, Zuffenhausen und Ludwigsburg zu ermöglichen.

4. Der von der Stadtverwaltung in GRDRs 617/2017 Neufassung angekündigte Vorschlag zur Gäubahn soll die Punkte 2 und 3 berücksichtigen.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik beschließt mit großer Mehrheit bei 15 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung wie beantragt.