

„AUSWIRKUNGEN VON STUTTGART 21 AUF DIE S-BAHN“

Wesentliche Punkte aus der „Auswertung des „Stresstest“
in Bezug auf die Belange des S-Bahn-Verkehrs in der Region Stuttgart“
im Auftrag der grünen Regionalfraktion

1. ZUVERLÄSSIGKEIT UND PÜNKTLICHKEIT DER S-BAHN

Auftretende Verspätungen im S-Bahn-System können durch den aufgrund des zusätzlichen S-Bahn-Haltes Mittnachtstraße stark reduzierten Zeitpuffer kaum noch abgebaut werden. Der finale Simulationslauf des Stresstest hat hierzu keine neuen Erkenntnisse geliefert, da nun die S-Bahn komplett nicht betrachtet wurde. Sie lief nur in der Simulation mit, obwohl der Verband Region Stuttgart (VRS) bereits im Jahr 2001 einen Stresstest für die S-Bahn gefordert hat.

Insbesondere bleibt wohl die neue S-Bahnlinie S60 (Böblingen-Renningen) störanfällig. Bei der S4/40 (Marbach-Backnang) wurden zwar nun die Auswirkungen der eingleisigen Strecke besser abgebildet. Welche Auswirkungen dies hat, ist aber weiter unklar. Beide Linien sind an ihren Enden mit anderen S-Bahnen verknüpft, so dass sich Verspätungen so im gesamten Netz fortpflanzen können. Beide Linien wurden nicht explizit im Stresstest der Deutschen Bahn berücksichtigt, sondern durch Verspätungszuschläge bei der S4 und S6 abgebildet. Dies stellt auch SMA in ihrem Audit fest.

Generell lässt sich festhalten, dass bereits heute die Stammstrecke der S-Bahn im Innenstadttunnel von Stuttgart nahe an einem kritischen Bereich ist, trotz neuer Fahrzeitzuschläge, die durch den so genannten Linientausch hinzukommen. Stuttgart 21 verschärft diese Situation noch, und das, obwohl die 179 Kommunen der Region Stuttgart 100 Millionen Euro für das Projekt ausgeben, und zwar unter der Maßgabe, einen besseren Nahverkehr in der Region zu bekommen als vorher. Mit Stuttgart 21 wird die S-Bahn allerdings nicht besser, sie verschlechtert sich.

2. LINIENTAUSCH DER S-BAHNEN

Seit den in der Schlichtung im Herbst 2010 vom Land vorgelegten Fahrplankonzepten ist klar, dass Stuttgart 21 nur durch einen Linientausch bei der S-Bahn einen einigermaßen konfliktfreien Fahrplan haben kann. Diese Konflikte resultieren aus den längeren Fahrzeiten durch die neue S-Bahnhaltestelle „Mittnachtstraße“ auf dem Gelände von Stuttgart 21 (Höhe Ufa-Palast). Diese führt nicht nur zu Zeitverlusten für über 200.000 Fahrgäste pro Tag, sondern auch zu Konflikten auf der Remsbahn und der Gäubahn, die bisher nur durch weitere Ausbaumaßnahmen mit entsprechenden Kosten lösbar scheinen. Die Fahrzeitverlängerung wurde auf 2,5 Minuten ausgedehnt, damit weitere Zeitpuffer die S-Bahn stabiler im Betrieb machen sollen. Deshalb fahren dann die S4, S5 und S6 ab Mittnachtstraße in der Zeitlage der S1, S2 und S3. Dadurch entsteht der Linientausch.

Das bedeutet nun, dass die S1 (Kirchheim-Herrenberg), S2 (Schorndorf-Filderstadt) und S3 (Backnang-Flughafen) nun nur noch bis zur Haltestelle „Schwabstraße“ fahren. Dafür sollen in Zukunft die S4 (Marbach-Schwabstraße) nach Filderstadt, die S5 (Bietigheim-Schwabstraße) nach Herrenberg und die S6 (Weil der Stadt-Schwabstraße) zum Flughafen fahren.

Der Verkehrsausschuss der Regionalversammlung hat diesen Linientausch abgelehnt, da er die an Fahrgästen aufkommensstärksten Linien mit zusammenhängenden Verkehrsbeziehungen (S1 und S2) in Stuttgart „bricht“. Gerade die S1 ist die „Volumenlinie“ der S-Bahn und verbindet die beiden Produktionsstandorte des größten Arbeitgebers der Region. Auch bedient sie den Halt des Neckarparks (Stadion), der durch den VRS extra ausgebaut wurde (auch als Vorabmaßnahme für S21). Selbst die durch den Linientausch verbesserte Anbindung des Nordens der Region an den Flughafen kann hier kein Argument sein. Zum einen würde es dazu ausreichen, lediglich eine Linie zu tauschen (z.B. die S4 mit der S3), zum anderen gab es bereits diesbezüglich Untersuchungen des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) mit dem klaren Ergebnis, dass aus dem Norden keine vergleichbar starke Verkehrsnachfrage in den Süden herrscht wie aus dem Osten der Region. Allerdings beruhen alle Fahrpläne von Stuttgart 21 und auch der Stresstest auf dem Linientausch. Ohne den Linientausch, mit all seinen Nachteilen für die Fahrgäste, ist völlig unklar, ob Stuttgart 21 den Stresstest bestehen würde.

Der Linientausch wurde nicht von der grün-roten Landesregierung angeordnet. Das kann sie gar nicht, da sie für die S-Bahn nicht zuständig ist. Der Linientausch ist vielmehr die von SMA vorgeschlagene und

„AUSWIRKUNGEN VON STUTTGART 21 AUF DIE S-BAHN“

Wesentliche Punkte aus der „Auswertung des „Stresstest“
in Bezug auf die Belange des S-Bahn-Verkehrs in der Region Stuttgart“
im Auftrag der grünen Regionalfraktion

durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) favorisierte Führung der S-Bahn, um die Fahrplankonflikte mit dem Regionalverkehr zu reduzieren. Bereits unter der vorherigen Landesregierung war diese Variante Bestandteil des SMA-Stresstests. Der VRS hat in den Vorbereitungen zum Stresstest nicht widersprochen. Bis heute wurde kein funktionierender, stabiler Fahrplan für S21 ohne Linientausch vorgelegt. Es ist zweifelhaft, ob ohne Linientausch die S-Bahn bei Stuttgart 21 unter der geplanten Infrastruktur konfliktfrei funktionieren kann. Auch hier verschlechtert Stuttgart 21 die Situation für die S-Bahn-Fahrgäste.

3. NOTFALLKONZEPT S-BAHN

An mehr als 60 Tagen im Jahr kommt es zu betriebsbedingten Störungen bei der S-Bahn, so dass die Stammstrecke in der Stuttgarter Innenstadt nicht mehr befahrbar ist. Das muss nicht immer ein Suizid sein, häufig handelt es sich um Signal- oder Weichenstörungen oder Störungen an einem S-Bahn-Zug. Die Häufigkeit zeigt: der Notfall ist kein seltenes Ereignis auf der S-Bahn, er kommt regelmäßig vor. Damit die S-Bahn durchgehend eine hohe Betriebsqualität und Zuverlässigkeit hat, kommt es also auf ein gut durchdachtes Notfallkonzept an.

Bislang können die fahrgaststärksten Linien S1 und S2 umsteigefrei sowohl am Hauptbahnhof (oben) in Stuttgart halten, als auch ihre Halte in Stuttgart-Vaihingen und Flughafen bzw. Böblingen und Herrenberg bedienen. Beide Linien werden im Notfall über die Gäubahntrasse im Stuttgarter Norden geführt. Der sonstige Regionalverkehr und der Fernverkehr werden dabei bisher kaum beeinträchtigt.

Mit dem Linientausch und dem geplanten Tiefbahnhof (Wegfall des Kopfbahnhofs) muss das Notfallkonzept grundlegend geändert werden. Im Notfall würden dabei in Zukunft die aus Osten und Norden kommenden S1 und S5 an der neuen Haltestelle „Mittnachtstraße“ enden. Die S5 verkehrt dabei auch als Pendel-S-Bahn von Stuttgart-Vaihingen nach Herrenberg. Die S2 und S3 verkehren über Bad Cannstatt und den Tiefbahnhof, den auch die S6 nutzt, die dann weiter über den Fildertunnel den Flughafenbahnhof und dann Vaihingen in umgekehrter Reihenfolge ansteuert. Seit der Schlichtung ist klar: Auch wegen der S6 muss der Fildertunnel zwingend mit herkömmlicher Signaltechnik ausgerüstet werden. Dies war bislang im bereits planfestgestellten Fildertunnel nicht vorgesehen. Im nun laufenden Planänderungsverfahren musste dies nun eingebracht werden. Die S4 wird im Notfall nach Feuerbach auf die Gäubahntrasse fahren und weiter zum Flughafen. Die Gäubahntrasse ist in den bisher geltenden Planungen überhaupt nicht mehr vorgesehen. Erst der Schlichterspruch durch Dr. Heiner Geißler hat deren Erhalt festgeschrieben, wobei bislang völlig unklar ist, wer für den Erhalt dieser Strecke aufkommen soll.

Ebenso unklar ist, wie die S6 in den Tiefbahnhof einfahren soll. Sie muss dazu nämlich alle Gleise des Regional- und Fernverkehrs kreuzen, blockiert diese also und sorgt so im Notfall für Verspätungen bei Fern- und Nahverkehr.

Für die Fahrgäste der S1, der an Fahrgästen aufkommensstärksten Linie im S-Bahnnetz, die auch bei Fußballspielen das Rückgrat des Verkehrs zum Stadion darstellt und die bisher auch im Notfall durchgehend fahren konnten, bedeutet dieses Konzept ein dreifaches Umsteigen: an der Mittnachtstraße in die S5 (Nord) nach Feuerbach, dort in die S4 nach Vaihingen (über die Gäubahntrasse), dort in die S5 (Süd) nach Herrenberg.

Zugleich ist unklar, wie die an der Mittnachtstraße aussteigenden Fahrgäste der S1 und S5 mit dem Fahrziel Stuttgarter Innenstadt von dort weiter kommen. Bisher hält in der Nähe lediglich die SSB-Stadtbahnlinie U15 in Einzeltraktion, d.h. mit einem 40 Meter langen Zug (Kapazität 249 Personen). Wie damit Fahrgäste aus zwei vollbesetzten S-Bahn-Langzügen (ein Langzug sind drei S-Bahn-Triebzüge: 3 x 544 Personen = bis zu 1632 Personen) in der Hauptverkehrszeit oder in der Zeit des Volksfestes aufgenommen werden sollen ist bis heute nicht erklärt worden.

„AUSWIRKUNGEN VON STUTTGART 21 AUF DIE S-BAHN“
Wesentliche Punkte aus der „Auswertung des „Stresstest“
in Bezug auf die Belange des S-Bahn-Verkehrs in der Region Stuttgart“
im Auftrag der grünen Regionalfraktion

4. S-BAHN NACH NEUHAUSEN

Immer wieder wird behauptet, dass die S-Bahn nach Neuhausen erst durch Stuttgart 21 wirtschaftlich würde, weil sich die Fahrzeiten Richtung Stuttgart-Mitte durch die Umsteigemöglichkeit am Flughafenbahnhof verbessern. Aufgrund der fahrplantechnischen Zwänge — bedingt durch die Mischbetriebsstrecken im Umland, durch den eingleisigen S-Bahn-Tunnel nach Bernhausen und durch Stuttgart 21 — gibt es nur wenige schnelle Umsteigemöglichkeiten auf Regionalzüge zum Hauptbahnhof. Die Auswertung des Stresstest-Fahrplans zeigt, dass sich durch Stuttgart 21 für die S-Bahnverlängerung nach Neuhausen keine Vorteile ergeben.

Zudem ist durch die geplante ICE-Trasse über die Filder eine weitere Verlängerung der S-Bahn ins Neckartal nach Wendlingen zweifelhaft. Entweder wird zwischen Neuhausen und Wendlingen parallel eine S-Bahntrasse gebaut, die dann vor Wendlingen in großen Brücken- oder Tunnelbauwerken die ICE-Trasse queren muss. Alternativ dazu wird ein Mischbetrieb von S-Bahn und ICE zwischen Neuhausen und Wendlingen zugelassen, was aber wiederum zu Konflikten zwischen langsamen und schnellen Verkehren führt.

5. FAZIT

Die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf die S-Bahn sind klar negativ. Die angespannte Situation im Stuttgarter Innenstadtbereich wird nicht verbessert, sondern eher verschlechtert.

Die Verantwortlichen in der Region haben die Chance nicht genutzt, klare qualitative Aussagen zu den Auswirkungen von S21 auf die S-Bahn im Rahmen des Stresstest ermitteln zu lassen, obwohl dies bereits 2001 vorgesehen war. Selbst der finale Simulationslauf wurde hierzu nicht genutzt.

Weiter ist völlig unklar, wer die Behebung der bisher schon im Stresstest festgestellten sowie noch festzustellenden Infrastrukturmängel von S21 (Gäubahn, zusätzlich notwendige Signale, Weichen und Wagenmaterial) bezahlt. Bund und Land habe ja schon abgewunken. So wie sich der VRS verhält, wird wohl ein Großteil der Folgekosten an den Kommunen in der Region bzw. an den Fahrgästen im VVS hängen bleiben.

Die dennoch sichtbar gewordenen Verschlechterungen sind das genaue Gegenteil dessen, was von den Projektverantwortlichen immer versprochen wurde. Die Region Stuttgart gibt 100 Millionen Euro für Stuttgart 21 aus, die größte Investition seit Bestehen der S-Bahn 1978. Anstelle einer Verbesserung bekommen die Fahrgäste eine Verschlechterung.

Mit einem Aus für Stuttgart 21 würden diese 100 Millionen Euro wieder frei. Für jeden Euro, den die Region für Infrastrukturmaßnahmen ausgibt, bekommt sie 3 Euro vom Bund und Land an GVFG-Mitteln hinzu. Mit den 100 Millionen aus der Region könnte die S-Bahn in der Region also massiv ausgebaut werden. Pläne dafür gibt es genug: TangeS-Konzept des VCD, S-Bahn-Ausbau nach Neuhausen, Göppingen, Calw, Vaihingen/Enz und die Schusterbahn.

Zum Vergleich: Für 16 Millionen Euro hat die Region gemeinsam mit den Kommunen im Raum Kirchheim die Verlängerung der S1 von Plochingen nach Kirchheim vorfinanziert.

Ansprechpartner:

Dr. André Reichel (Mail: andre.reichel@gmx.de, Telefon: 0179 - 6949783)

Mark Breitenbücher (Mail: mark.breitenbuecher@googlemail.com, Telefon: 0171 646 77 34)

Langfassung der Studie:

http://www.gruene-vrs.de/fileadmin/rfs/dateien/Auswertung_SBahn_Stresstest.pdf