

Stadtbahn-Chaos wegen S-21

25. Jan. 2014

Seit die Bahn vor jetzt 4 Jahren mit den vorbereitenden Arbeiten für S-21 begann, wurde als Folge des Gleisvorfeld-Umbaus der Zugverkehr im Stuttgarter HBF stark in Mitleidenschaft gezogen. Vor allem traf es den S-Bahn-Verkehr: immer wieder erhebliche Verspätungen, gerade während des Berufsverkehrs morgens und zum Feierabend, viele Züge sind ausgefallen, zeitweilig ging gar nichts mehr!

Nun zeichnet sich weiteres Ungemach ab für die täglich bis zu **600.000 Fahrgäste** der SSB als **Folge der Baumaßnahmen zu Stuttgart-21**: Um den **Tiefbahnhof-Trog** bauen zu können, muß die **Stadtbahn-Haltestelle Staatsgalerie** verlegt und dafür **neue Stadtbahn-Zulaufunnel** im Bereich Schillerstraße / Gebhard-Müller-Platz gebaut werden. Dies erfordert nach Angabe der SSB **baubedingte Unterbrechungen** der Stadtbahn-Strecken zwischen **Staatsgalerie** und **Charlottenplatz** von voraussichtlich **9 Monaten** in einem **ersten Bauschritt** und danach in einem **zweiten Bauschritt** zwischen **Staatsgalerie** und **Hauptbahnhof** von **26 Monaten!**

Auch am anderen Ende des Tiefbahnhofstroges muß der bestehende **Stadtbahn-Tunnel** unter der **Heilbronner Straße** dem S-21-Vorhaben weichen: Hier haben die SSB schon im Mai letzten Jahres mit dem **Bau eines neuen Tunnels** begonnen. Nach Angabe der SSB soll es hier aber **keine längere Streckenunterbrechung** geben; die **Gleisumschlüsse** sollen **nachts** und an **Wochenenden** vorgenommen werden. Nun, man wird sehen, wie das wird.

Betriebseinschränkungen ergeben sich indessen schon jetzt für die **U14**, die im Streckenabschnitt zwischen **Rosensteinbrücke** und **König-Karl-Brücke** bereits **eingleisig** gemacht ist als Vorbereitung für den **Bau des Rosenstein-Straßentunnels!**

Wie sich dies alles für die **Fahrgäste der Stadtbahn auswirken** wird, darüber haben sich die SSB bis jetzt noch nicht geäußert, lediglich die bislang geübte Kritik daran mit der Erklärung abzutun versucht, die SSB wisse, was zu tun sei. Weder werde es zu längeren Betriebsunterbrechungen noch zu einer Fahrplan-Ausdünnung kommen. Alle Haltestellen würden weiterhin angefahren; dafür seien Ersatz-Pendellinien vorgesehen. Einen Ersatzbusverkehr soll es nicht geben. Doch ein fertiges **Betriebskonzept** hat die **SSB** dafür **bislang nicht vorzuweisen**.

In der Sitzung des Umwelt- und Technikausschusses am 22.10.2013 hatte der **Technikvorstand** der **SSB, Herr Arnold**, über die geplanten Bauarbeiten zur **Verlegung der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie** als **Folgemaßnahme von Stuttgart 21** berichtet. Ursprünglich sei beabsichtigt gewesen, den Umbau bei laufendem Betrieb zu bewerkstelligen. Dies sei nun nicht mehr möglich. Jetzt werde es im **ersten Bauschritt** eine **Stadtbahnlinien-Unterbrechung** zwischen den Haltestellen **Staatsgalerie** und **Charlottenplatz** und im **zweiten Bauschritt** eine **Unterbrechung** zwischen **Staatsgalerie** und **Hauptbahnhof** geben.

Dazu müssen im **ersten Bauschritt** „Umbau SSB-Tunnel Charlottenplatz -Staatsgalerie“ die hier verkehrenden **Linien U1, U2, U4** über Rotebühlplatz-Berliner Platz-HBF zur Staatsgalerie **umgeleitet** werden, im **zweiten Bauschritt** „neue Tunnel HBF – Staatsgalerie“ dann die über den Berliner Platz verkehrenden **Linien U9** und **U14** über Rathaus-Charlottenplatz zur Staatsgalerie.

Damit **verändern** die SSB **mehrmals hintereinander** das **Stadtbahnnetz** in der Innenstadt mit **weitreichenden Folgen** und **erheblichen Einschränkungen** des **Stadtbahn-Verkehrs** insgesamt. Für einen Großteil der Fahrgäste ändern sich jeweils von einem Tag auf den andern die bekannten Streckenführungen; die neuen sind unübersichtlich und nur schwer verständlich - Tausende werden noch lange danach in der **falschen Bahn** sitzen, auch wenn die SSB die Umstellung schon Wochen vorher durch Aushang an allen Haltestellen bekanntgeben wird.

Die **Bündelung aller Linien** jeweils auf den einen oder den anderen Ast wird nicht ohne **Ausdünnung des Fahrplanes** möglich sein; die Zugfolge auf den betreffenden Strecken und der

starke Fahrgastwechsel am HBF sowie am Berliner Platz lassen das nicht zu. Besonders kritisch wird es am Berliner Platz mit der Langsamfahrstrecke in den engen Kurven und den Halten vor der Ampel auf den Autoverkehr dort. Zudem fehlt es den SSB auch an den für die zusätzlichen **Ersatz-Pendellinien** notwendigen **Stadtbahnfahrern**.

Wichtige innerstädtische Haltestellen wie Charlottenplatz, Rathaus, Rotbühlplatz, Berliner Platz, Friedrichsbau werden über mehrerer Jahre nur noch **eingeschränkt** über andere Linien und mit **zusätzlichem Umsteigen** erreichbar sein – ein **nicht hinnehmbarer Zustand!** Der wichtige **Umsteige-Knoten** am **Charlottenplatz** wird dabei auf den HBF verlagert; dieser wird dadurch überlastet.

Die **Fahrzeiten** werden sich durch diese Umlenkung der Linien **deutlich verlängern**. Die „Wasenlinie“ **U11** wird die ganze Zeit über **nicht mehr als Ringlinie fahren** können. Nach Angabe der SSB soll sie am Charlottenplatz wenden und über den Berliner Platz wieder zurückfahren

Besonders betroffen wird die **U4** sein: weil es am Berliner Platz **keine Möglichkeit zum Abbiegen** in die Seidenstraße gibt, kann die U4 dann **zwischen Berliner Platz und Hölderlin-Platz nicht mehr verkehren!** Stattdessen soll eine **Ersatz-Pendellinie U4B** zwischen Hölderlinplatz und Charlottenplatz eingerichtet werden; die **U4** soll dann an der **Staatsgalerie enden** und von dort wieder nach Untertürkheim **zurückfahren**. Fahrgäste aus Richtung Untertürkheim – Ostendplatz – Stöckach in Richtung Hölderlinplatz oder umgekehrt werden dazu **zweimal umsteigen** müssen, einmal an der Staatsgalerie, ein weiteres Mal am Berliner Platz, dort verbunden mit einem **Fußmarsch** von etwa **150 m** einschließlich **Überqueren** von **zwei** vielbefahrenen **Autostraßen** mit Warten an der Ampel.

Wer **heute** vom Charlottenplatz zum Stöckach fahren will, der hat drei Stadtbahn-Linien zur Wahl, jeweils im 10-Minuten-Takt und somit alle 2 – 3 Minuten. Er braucht für diese Strecke von 1.300 m mit drei Haltestellen **4 Minuten Fahrzeit**. Künftig muß er zunächst mit der Ersatzpendellinie zurück zum Rotbühlplatz fahren, dort in die U1 oder U14 umsteigen und über Berliner Platz und Hauptbahnhof einen 3 km langen Umweg machen. Die Fahrzeit hierfür: 4 Minuten bis Rotbühlplatz + 5 Minuten Umsteigen/Wartezeit auf nächste Stadtbahn + 10 Minuten vom Rotbühlplatz bis zum Stöckach, zusammen also **19 Minuten** – **heute** fährt er die drei Haltestellen in **4 Minuten** durch, zum **Kurzstrecken-Tarif** für **1,20 €**. Während der Umleitung wird er dafür einen Fahrschein für **eine Zone zu 2,20 €** lösen müssen!

Wer sich auskennt, kann auch mit der U5, U6, U7 oder U15 über den Schloßplatz bis zum HBF fahren und dort in die U1, U2 oder U14 umsteigen; die **Gesamt-Fahrzeit** wird damit um 5 auf **14 Minuten** kürzer – immer noch **dreieinhalb mal so lange** wie heute; aber zum **höheren Preis!**

Vielen Fahrgästen wird das alles **zu umständlich** und **zu zeitraubend**; deshalb ist ein **beträchtlicher Rückgang** der **Fahrgastzahlen** für den **VVS** zu erwarten. Auch hierin zeigt sich ein weiteres Mal, welch´ einen **Rückschritt** das **S-21-Vorhaben** für den **öffentlichen Nahverkehr** in der Landeshauptstadt Stuttgart mit sich bringt.

Darüber hinaus wird dies die SSB auch **sehr viel Geld** kosten: zum einen **hohe Ausgaben** für **Anschaffung** und **Fahrbetrieb zusätzlicher Fahrzeuge**, zum andern einen **erheblichen Einnahme-Ausfall** mit sich bringen, weil die **SSB viele Fahrgäste verlieren** wird.

Wer aber wird für die **absehbaren Verluste** der **SSB** in **Millionenhöhe** aufkommen? Die Bahn will über den **Festbetrag** in der „**Kreuzungsvereinbarung**“ hinaus nichts weiter übernehmen; im **Finanzierungsvertrag** ist davon **ohnehin keine Rede**. Am Ende werden das die **Fahrgäste** – wir Bürger also – durch **erhöhte Fahrpreise** auch noch **mitbezahlen müssen!**

Es kommt aber noch besser: In dieser „**Kreuzungsvereinbarung**“ ist geregelt, daß die Bahn den SSB **alle** die **Baukosten** ersetzt, die **nicht** durch **Fördermittel** nach **GVFG** gedeckt werden. Die **Inanspruchnahme** von **GVFG-Mitteln** setzt den **Nachweis** eines **Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0** voraus. Wie die SSB diesen Nachweis für die Tunnel-Umlegungen wegen S-21 schaffen will, bleibt ein Rätsel - bestenfalls wird der heutige Stand beim Stadtbahnbetrieb wieder erreicht werden (nach jahrelangen Einschränkungen während der Bauzeit!). Es wird dadurch keine einzige Stadtbahn zusätzlich fahren und auch keine zusätzlichen Fahrgäste geben! Stattdessen sollen **200 Mio. €** vergeudet werden, nur um **Platz** zu machen für eine unterirdische **Bahn-Haltestelle S-21**, die **weniger leistungsfähig** sein wird als der heutige Kopfbahnhof! Das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** wird für die SSB also **sehr viel kleiner sein als 1,0**, nämlich **"Null"**, eben weil **kein zusätzlicher Nutzen** damit zu erreichen ist.

Wenn es also mit rechten Dingen zugeht, dürften hierfür **keine Fördermittel** aus dem **öffentlichen GVFG-Topf** an die SSB fließen. Dann aber hätte die **Bahn** ein **weiteres Problem**, weil sie gemäß Kreuzungsvereinbarung diese Umbaumaßnahme der SSB **in voller Höhe tragen** müßte, also **rd. 150 Mio. € zusätzlich!** Das aber ist in der bisherigen **Kosten-Kalkulation** der Bahn gar **nicht vorgesehen**. Hany Azer hatte übrigens dieses Risiko schon im März 2011 erkannt, es ist in der **"Liste der 121 Risiken"** mit der Bezeichnung "Auswirkungen aus Regelungen KRV-GVFG-Mittelausfall" aufgeführt! So oder so – es bleibt ein Skandal, daß über die Finanzierungsvereinbarung hinaus weitere öffentliche Gelder des Landes für S-21 verschwendet werden sollen, die dann anderen Gemeinden für dringendere Maßnahmen fehlen werden!

In der Bezirksbeiratssitzung am 13.1. hat Herrn Reichle/SSB ausgeführt, ursprünglich sei die Planung von der Bahn gemacht worden, die von einem "Umbau unter rollendem Rad" ausging, was die SSB nach Übernahme der Weiterplanung ab 2009 dann als nicht machbar festgestellt hätte. Warum hat die **SSB**, die ja von Anfang an an der **Gesamtplanung** einschließlich **Genehmigungsverfahren mitbeteiligt** war, dies nicht schon vorher erkannt und beanstandet? Spätestens bei Übernahme der Weiterplanung 2009 durch die SSB hätte dies festgestellt und auch öffentlich gemacht werden müssen. Daß dies unterblieb, zeigt einmal mehr, wie sehr die **SSB-Führung**, voran **Technik-Vorstand Arnold** und vor allem auch der vormalige **OB Schuster** als **Aufsichtsrats-Vorsitzender** der **SSB** dieses S-21-Vorhaben in keinerlei Weise in Frage stellen wollten und deshalb auch **nichts an die Öffentlichkeit** durfte!

Dies heute alles auf die Bahn schieben zu wollen, ist schon sehr **heuchlerisch** von den SSB! Leute wie Arnold und Schuster wollten unbedingt, daß S-21 kommt. Hätte die **SSB** ihre **Verantwortung** für den ÖNPV in Stuttgart und insbesondere den Stadtbahn-Verkehr wirklich **ernst genommen**, hätten sie der **unsinnigen Verlegung** der **Stadtbahntunnel** und der **Haltestelle Staatsgalerie** mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von "NULL" **nicht zustimmen dürfen** - damit wäre das **S-21-Vorhaben gescheitert!** Die **SSB-Führung** ist folglich wesentlich **mitverantwortlich** dafür, daß der **Stadtbahnverkehr** über Jahre hin **erheblich beeinträchtigt** wird und darüber hinaus auch dafür, daß **unsere Stadt durch S-21 zerstört** wird.

Was hat Vorstand und Aufsichtsrat der SSB nur bewogen, diesem Vorhaben S-21 zuzustimmen? Warum haben diese das alles nicht vorher bedacht? Dies beweist, daß **alle nur abgenickt** haben, **ohne** über die **Umsetzung** und deren **Folgen nachzudenken**.

Und was haben sich eigentlich die **Spitzen** von **CDUSPDFDPFWW** dabei gedacht, als diese das S-21-Abenteuer beschlossen und besiegelt haben? Jetzt wird hier **das ganze Ausmaß der S-21-Tragödie** auch für die **hunderttausende tagtäglich betroffenen Fahrgäste der SSB** so richtig **spürbar!** Welch` ein Fortschritt, dieser Tunnelbahnhof! Wir werden wohl wieder zu Fuß durch die Stadt gehen müssen!

Aber dennoch: Oben bleiben!

Hans Heydemann