

Seit Beginn der Umbau- und Abriß-Arbeiten zu Stuttgart21 haben wir ein **S-Bahn-Chaos** nach dem anderen hinnehmen müssen mit erheblichen Verspätungen, Zugausfällen, Betriebs-Einschränkungen bis hin zum völligen Zusammenbruch des S-Bahn-Verkehrs über viele Stunden.

Gleiches steht ab kommenden Sommer nun auch dem bisher verlässlichen **Stadtbahn-Betrieb** der SSB bevor, wenn die Bauarbeiten für S-21 wie geplant weitergehen und mit der **Verlegung der Haltestelle „Staatsgalerie“** als Voraussetzung für den Tiefbahnhofstrog S-21 begonnen werden soll.

Die vorgesehenen **Umbaumaßnahmen der SSB-Tunnel** betreffen sowohl die wichtigen **Tal-Längslinien** der Stadtbahn zwischen **Charlottenplatz** und **Staatsgalerie** einschließlich **Umbau der Haltestelle Staatsgalerie** sowie auch die der **Querlinie** zwischen **HBF/Arnulf-Klett-Platz** und **Staatsgalerie**. Diese sind im Antrag der DB zur 14. Planänderung im Erläuterungsbericht in Abschn. 3.13 beschrieben. Wegen dem Bau des **Nesenbachtükers** sind diese in getrennten Abschnitten nacheinander vorgesehen und werden zu einer **längerdauernden Unterbrechung des Stadtbahn-Verkehrs in Stuttgart** führen. Die Dauer der Unterbrechung ist nicht angegeben.

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

Im ersten Bauschritt ab **Juli 2014 bis Dezember 2016** sollen der **Stadtbahntunnel** in der Willy-Brandt-Straße, die neue Haltestelle Staatsgalerie und der Stadtbahntunnel im Bereich des Gebhardt-Müller-Platzes gebaut werden. Das bedeutet eine **Linienunterbrechung** der wichtigen **Tal-Längslinien U1, U2 und U4 von 2 ½ Jahren!**

Im zweiten Bauschritt von **April 2017 bis Dezember 2019** müssen zwei getrennte Tunnel-Röhren Richtung Arnulf-Klett-Platz und eine zweigleisige Röhre Richtung Charlottenplatz angebunden werden. Das bedeutet eine **Linienunterbrechung** der wichtigen **Querlinien U9 und U14** über den Hauptbahnhof **von 2 ¾ Jahren!** Die Tunnelröhren Richtung Arnulf-Klett-Platz durchschneiden das **Baufeld des Nesenbachtükers**. Deshalb muss dieser vor den Tunnelröhren gebaut werden. Die Bahn hat aber **für die 14. PÄ** noch gar **keine Genehmigung!**

In der Sitzung des Fahrgastbeirats des VVS am 21.11.2013 wurde von der SSB mitgeteilt, daß die **Dauer der Linien-Unterbrechungen nicht vorhersehbar** seien, es also auch **Monate oder gar Jahre dauern** könnte. Ursache dieser **massiven Eingriffe** in den **öffentlichen Verkehr in Stuttgart** seien die **vielen Planänderungen der Bahn**, die den ursprünglich geplanten Bauablauf verhindern.

Daß der **Bau von Stuttgart 21** solche **Behinderungen** mit sich bringt, wurde der Bevölkerung **bisher verschwiegen!**

Lt. Bauplanung sind also insgesamt **5 ½ Jahre Bauzeit** für die **SSB-Tunnel** vorgesehen, in denen **erhebliche Behinderungen** und **Einschränkungen** des **Stadtbahn-Betriebes** hinzunehmen sein werden – nach den **bisherigen Erfahrungen** ist wohl eher von **10 Jahren** auszugehen. Weil bekanntlich auch der **SSB-Tunnel** im Bereich der **Heilbronner Straße** umgelegt wird, bedeutet dies nichts anderes, als daß **sämtliche Stadtbahnlinien der Innenstadt** durch den Bau des **Tunnelbahnhofes S-21 zerschnitten** werden! Es sprengt jegliche Vorstellungskraft, wie die **zerstümmelten Restnetze** dann während der **mehrjährigen Bauzeit überhaupt noch**

betriebsfähig gehalten werden können! Die **U1** etwa kann am Charlottenplatz ja gar **nicht umkehren** und nach S-Vaihingen wieder zurückfahren; dafür fehlen alle Voraussetzungen. Gleiches gilt für die andere Seite ab Neckartor Richtung Fellbach sowie für **alle anderen Linien**.

Offensichtlich haben die SSB vor, im ersten Bauschritt „Umbau SSB-Tunnel zwischen Charlottenplatz und Staatsgalerie“ alle hier verkehrenden Linien U1, U2, U4 wie die U14 über Rotebühlplatz-Berliner Platz-HBF zur Staatsgalerie umzuleiten, im zweiten Bauschritt „neue Tunnel HBF – Staatsgalerie“ dann die über den Berliner Platz verkehrenden Linien U9 und U14 über Rathaus-Charlottenplatz- Staatsgalerie zu führen.

Damit kann die SSB zwar eine Betriebseinstellung der betreffenden Linien oder Zerstückelung in „Restnetze“ vermeiden, nicht aber **erhebliche Einschränkungen des Stadtbahn-Verkehrs** insgesamt. Die Bündelung aller Linien jeweils auf den einen oder den anderen Ast wird nicht ohne **wesentliche Ausdünnung des Fahrplanes aller Linien** möglich sein, weil die Zugfolge in den betreffenden Tunnelstrecken anders nicht zu verkraften sein wird.

Weiterhin werden **wichtige innerstädtische Haltestellen** wie Rathaus, Charlottenplatz, Rotbühlplatz, Berliner Platz, Friedrichsbau während mehrerer Jahre gar **nicht mehr** oder nur noch **eingeschränkt** über andere Linien verbunden mit **zusätzlichem Umsteigen** erreichbar sein – ein **unzumutbarer Zustand**! Die **Fahrzeiten** werden sich durch diese Umlenkung **erheblich verlängern**. Die „Wasenlinie“ **U11** wird die ganze Zeit über **nicht mehr fahren** können. Die **U4** kann dann **zwischen Berliner Platz und Hölderlin-Platz nicht mehr verkehren**, weil es am Berliner Platz **keine Möglichkeit zum Abbiegen** in die Seidenstraße gibt!

Hier einen **Busersatzverkehr** in der Innenstadt zur Überbrückung während der mehrjährigen Bauzeit einrichten zu wollen, wird – **zusätzlich** zu den **Baustellen-bedingten Verengungen der Fahrspuren** und dem **Baustellen-Verkehr** - zu einer **weiteren Überlastung der Straßen** in der **Innerstadt** führen mit all´ seinen Auswirkungen wie **Abgase, Feinstaub, Lärm, Stau**.

Ein solcher **Busersatzverkehr** ist für die meisten **Fahrgäste zu umständlich**; es muß mit einem **beträchtlichen Rückgang der Fahrgastzahlen** für den **VVS** gerechnet werden. Auch hier zeigt sich ein weiteres Mal, welch´ einen **Rückschritt das S-21-Vorhaben** für den **öffentlichen Nahverkehr** in der Landeshauptstadt Stuttgart mit sich bringt.

Vor allem aber wird dies der SSB auch sehr viel Geld kosten: zum einen **hohe Ausgaben** für **Anschaffung und Fahrbetrieb zusätzlicher Busse**, zum andern aber einen **erheblichen Einnahme-Ausfall** mit sich bringen, weil das für die **meisten SSB-Fahrgäste viel zu unbequem** wird. Bleibt die Frage nach der **Kostentragung der absehbaren Verluste** für die **SSB** in **Millionenhöhe**. Die Bahn wird diese nicht übernehmen wollen; im Finanzierungsvertrag ist davon jedenfalls keine Rede. Also werden das die **Fahrgäste** – wir Bürger also – durch erhöhte Fahrpreise auch noch **finanzieren müssen!**

Was hat Vorstand und Aufsichtsrat der SSB nur bewogen, diesem Vorhaben S-21 zuzustimmen? Warum haben diese das alles nicht vorher bedacht? Jetzt alles auf die ständigen Planänderungen der Bahn schieben zu wollen, beweist doch nur, 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!