



PRO BAHN e. V. Regionalverband Region Stuttgart

Christian Petersohn
Ödheimer Str.8
70437 Stuttgart

Tel.: (0711) 84 71 77
Mobil: 0157 75793602

E-Mail: C.Petersohn@gmx.net

Internet: <http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm>

An die Fraktionen im
Kreistag des Landkreises Freudenstadt
Herrenfelder Straße 14
72250 Freudenstadt

Stuttgart, den 10. April 2020

Offener Brief des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. zur jahrelangen Unterbrechung der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hauptbahnhof

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großer Sorge sehen wir als Vertreter der Fahrgäste die geplante mehrjährige Unterbrechung der Gäubahn bei Stuttgart-Vaihingen: Wir befürchten eine massive Verschlechterung der ÖPNV-Verbindungen und der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt aus der Region: mit Nachteilen für die Bevölkerung des Landkreises Freudenstadt, mit Abwanderungen von Fahrgästen aufs Auto und eventuell in der Folge mit Angebotskürzungen infolge von Rückgängen der Fahrgastzahlen.

Bekanntlich sieht die aktuelle Planung des Bahnprojekts „Stuttgart 21“ vor, dass die Gäubahn wegen des Anschlusses der S-Bahngleise an die neue Station Mittnachtstraße ab Mitte 2025 kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof unterbrochen wird und nur noch bis Stuttgart-Vaihingen verkehrt. Zum Hauptbahnhof muss dann in die S-Bahn umgestiegen werden. Diese Unterbrechung sollte ursprünglich nur ein halbes Jahr dauern, mittlerweile muss jedoch mit einem Zeitraum von mindestens drei Jahren und möglicherweise sogar noch deutlich länger gerechnet werden, da sich die geplante Führung der Gäubahn über den Flughafen durch Umplanungen immer weiter verzögert und noch keine Baugenehmigung in Sicht ist.

Nachdem der Kreistag von Freudenstadt in einer Resolution seine Sorge über die geplante Kappung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen zum Ausdruck gebracht hat, wurde der Technische Ausschuss des Kreistags am 10.02.2020 darüber informiert, welche Nachteile Reisende auf der Gäubahn während der Bauarbeiten und nach Fertigstellung zu befürchten haben. Wie der Presse zu entnehmen war, stellte der Nahverkehrsberater Ulrich Grosse die geplanten Maßnahmen der Bahn vor und schilderte die Auswirkungen für die Fahrgäste. Der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN e.V. möchte in diesem Brief zu den Aussagen von Herrn Grosse Stellung nehmen und auf die großen Belastungen für die Fahrgäste und auf Risiken für den Bahnverkehr auf der Gäubahn hinweisen, die mit dieser Planung verbunden sind. Wir schlagen daher die ernsthafte und vorbehaltlose Prüfung von Alternativen zur Unterbrechung vor.

Anfang Januar 2020 wurde durch Recherchen von Verkehrsexperten bekannt¹, dass diese Unterbrechung wegen eines geänderten Bauverfahrens nicht mehr notwendig ist, sondern nur noch durchgeführt wird, um einen

¹ K. Arnoldi, Die Kappung der Gäubahn für das Projekt Stuttgart 21 ist unnötig, BAHN-REPORT 2/2020, Seite 8

provisorischen Weiterbetrieb der oberirdischen Gäubahngleise zum Hauptbahnhof während der Bauzeit des Filderabschnitts der Gäubahn verhindern. Dies wird auch vom baden-württembergischen Verkehrsministerium bestätigt und darauf verwiesen, dass die Unterbrechung durchgeführt wird, um der Stadt Stuttgart eine möglichst frühe Überbauung der Bahngrundstücke zu ermöglichen, die sie bereits im Jahr 2001 erworben hatte.

Als Interessenvertreter der Fahrgäste und Anhänger eines leistungsfähigen Bahnverkehrs wenden wir uns entschieden gegen diese unnötige Unterbrechung, die mit großen Nachteilen für die Anbindung des gesamten südlichen Baden-Württembergs und der Schweiz an die Landeshauptstadt Stuttgart verbunden ist und mit geringem Mehraufwand vermieden werden könnte. Nachdem sich allmählich die Erkenntnis durchsetzt, dass die Bahn eine entscheidende Rolle zur Erreichung der Klimaziele übernehmen muss und eine Verdoppelung des Bahnverkehrs bis 2030 angestrebt wird, ist es vollkommen unverständlich, dass durch die jahrelange Unterbrechung die Attraktivität der Bahn dramatisch gesenkt wird und damit diese Ziele untergraben werden. Wir appellieren dabei vor allem an die Verantwortlichen der Stadt Stuttgart, ihre Verantwortung für einen attraktiven Eisenbahnverkehr im Land wahrzunehmen und ihre städtebaulichen Ziele auch danach auszurichten, zumal sich die städtebauliche Entwicklung des Geländes über ein Jahrzehnt hinziehen wird.

Den Fahrgästen der Gäubahn werden mit dem Umsteigezwang in Stuttgart-Vaihingen massive Verschlechterungen zugemutet, so dass befürchtet werden muss, dass zahlreiche Fahrgäste wieder zum Auto abwandern, was wegen der parallel stattfindenden Bauarbeiten auf der A81 zu einem Verkehrschaos führen wird. Besonders für die Fahrgäste des Fernverkehrs, die im Knoten Stuttgart ihre weiterführenden Anschlüsse nach Frankfurt, München und Nürnberg erreichen wollen, ist ein Umstieg mit Reisegepäck in volle S-Bahnen unzumutbar, zumal sich dieser Zustand über Jahre hinziehen soll und aus technischen Gründen nicht notwendig ist. Damit wird der Fortbestand eines attraktiven Angebots im internationalen Fernverkehr auf der Gäubahn stark gefährdet, das schon heute nur durch Kooperation mit dem Nahverkehr überlebensfähig ist.

Durch Verspätungen und Störungen bei der S-Bahn, die in den letzten Jahren stark zugenommen haben, werden Anschlüsse unberechenbar und bei vielen Fernverbindungen fährt der nächste Zug dann erst wieder eine Stunde später. Wir haben dazu einen Vergleich der Fahrpläne vor und nach der Unterbrechung durchgeführt und dabei festgestellt, dass einige Anschlüsse verloren gehen und weitere schon bei geringfügigen Verspätungen, wie sie alltäglich auftreten, nicht mehr erreicht werden. Wir stellen Ihnen diese Daten als Anhang zur Verfügung und gehen dort auch noch im Detail auf die Argumente von Herrn Grosse ein. Dabei betrachten wir auch den Fall einer Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke, was aufgrund von Störungen sehr häufig auftritt und auch bei Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich ist. Dafür gibt es nach aktueller Planung über Jahre hinweg kein Ersatzkonzept, das den Verkehr in der gleichen Qualität und Leistungsfähigkeit wie heute bewältigen kann. Es trifft zwar zu, dass das Interimskonzept für manche Fahrgäste auch Vorteile bringt. Viele dieser Vorteile werden aber bereits durch den neuen Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen eintreten, der nächstes Jahr in Betrieb gehen soll.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, dass die Gäubahn zumindest so lange weiter oberirdisch in den Hauptbahnhof einfahren kann, bis Stuttgart 21 vollständig umgesetzt ist. Mehrere Verkehrsexperten, die sich hauptberuflich bei Eisenbahnverkehrs-Unternehmen, in der Verwaltung und bei Eisenbahninfrastrukturbetreibern mit der Thematik beschäftigen, teilen unsere Einschätzung und unterstützen unsere Forderung. Für ein Gespräch über diese Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Staiger
PRO BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart

Anhang:

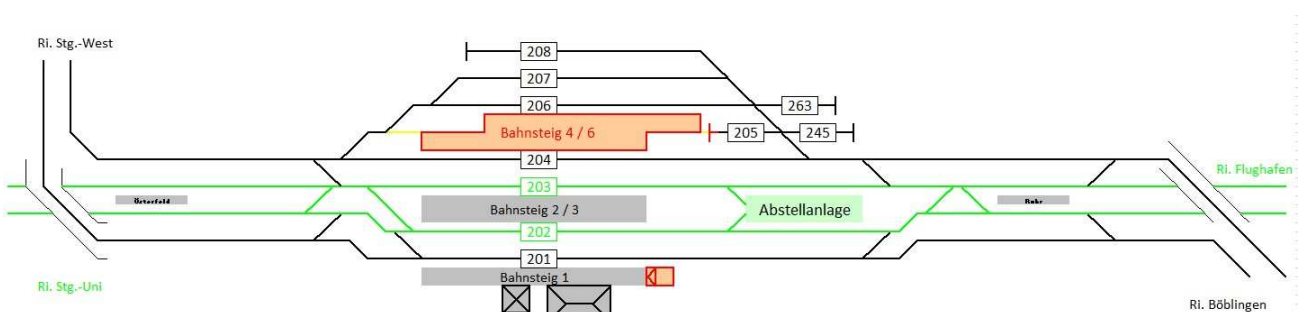
1. Anderes Bauverfahren macht Unterbrechung überflüssig

Anders, als von Herrn Grosse dargestellt, gibt es sehr wohl eine Alternative zu dieser Unterbrechung, denn die DB hat mittlerweile ihren Bauablauf so geändert, dass die S-Bahngleise auch ohne einen Eingriff in den Bahndamm der Gäubahn an die neue Strecke angeschlossen werden könnten². Das Verkehrsministerium hat bestätigt, dass auf seine Veranlassung hin eine solche alternative Planung von der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) erarbeitet wurde. Diese wird jedoch von der Stadt Stuttgart kategorisch abgelehnt, weil sie Verzögerungen für die städtebauliche Nutzung des freiwerdenden Bahngeländes befürchtet und Sorge hat, dass aus einer provisorischen Lösung ein Dauerzustand wird. Nach unserer Auffassung wäre davon jedoch nur ein sehr kleiner Teil des Geländes betroffen, und die temporäre Aufrechterhaltung von zwei oberirdischen Gleisen würde den Abbau des restlichen Bahngeländes in keiner Weise behindern. Der Mehraufwand für Umplanung beim Bau der S-Bahnanbindung an der Mittnachtstraße und Installation eines provisorischen Signalsystems für den temporären Betrieb nach dem Abräumen des übrigen Gleisvorfelds bewegt sich im einstelligen Millionenbereich.

2. Umsteigen ist umständlich und birgt Risiko für Anschlussverlust

Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird Umsteigen als Hindernis empfunden, welches einen erhöhten Zeitaufwand sowie ein zusätzliches Verspätungsrisiko mit sich bringt. Besonders abschreckend wirkt dieser Nachteil auf Pendler, die einen Pkw zur Verfügung haben, mit dem sie ihr Ziel direkt erreichen können. Die Erfahrung zeigt, dass mit jedem Umsteigevorgang potenzielle Fahrgäste verloren gehen, die bei Vorliegen einer Direktverbindung mit dem öffentlichen Verkehr gefahren wären. Wenn die Gäubahn wie geplant in Stuttgart-Vaihingen endet und dort auf die S-Bahn umgestiegen werden muss, werden Fahrgäste aus den Landkreisen südlich von Stuttgart von der Schiene abwandern und wieder mit ihrem Pkw fahren, was aufgrund des im gleichen Zeitraum stattfindenden Ausbaus der A81 zu einem Verkehrschaos führen wird. Freudenstadt hat lange für eine Direktverbindung nach Stuttgart gekämpft, die nun verloren zu gehen droht.

Für den Halt der Gäubahnzüge wird in Stuttgart-Vaihingen bis Mitte 2021 zwischen Gleis 4 und Gleis 6 ein neuer Mittelbahnsteig errichtet, siehe Skizze unten.



Bahnhof Stuttgart-Vaihingen mit neuem Bahnsteig 4/6 für die Gäubahn (Quelle: Verkehrsministerium)

Die Regionalzüge der Gäubahn sollen laut Planfeststellungsbeschluss³ an Gleis 4 bzw. an Gleis 6 wenden, während für die IC-Züge ein Halt an Gleis 4 vorgesehen ist. Sie sollen dann als Leerzüge zur Wende nach Stuttgart-West und anschließend zurück nach Stuttgart-Vaihingen fahren, wo dann die Fahrt Richtung Süden vom Gleis 1

² https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-einschraenkungen-im-schienenverkehr-kappung-der-gaebahn-ist-laut-umweltverbaenden-unnoetig_ffc5d4e7-3226-47e0-a31e-7ccf864394d1.html

³ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschluesse/Baden_W/51_Bf_Stuttgart_Vaihingen_km_15300_15700_Strecke_4860.pdf?__blob=publicationFile&v=1

beginnt. Ob einige oder sogar alle dieser Züge zu einem neuen Haltepunkt am Nordbahnhof fahren, ist zurzeit noch Gegenstand von Untersuchungen. Die S-Bahn verkehrt auf den Gleisen 2 und 3, für die es einen Mittelbahnsteig gibt. Ausnahme ist die Linie S1, die heute in Stadtauswärtsrichtung am Gleis 1 hält. In der Presse⁴ war nun eine Aussage von Ministerialdirektor Lahl zu lesen, dass die Gäubahnfahrergäste am selben Gleis umsteigen würden, an dem sie ankommen. Das wird aber nur für sehr wenige Fahrgäste zutreffen, denn in Richtung Stuttgart müsste die S-Bahn dazu an Gleis 4 halten, von wo derzeit überhaupt keine Weichenverbindungen zurück auf die S-Bahngleise existiert (siehe Skizze). Eine Nachrüstung ist noch nicht beschlossen und der Halt müsste auch mit den dort verkehrenden Gäubahnzügen abgestimmt werden. Außerdem wäre dieser Bahnsteig mit 76 cm Höhe für die S-Bahnfahrergäste nicht barrierefrei. In der anderen Richtung werden nur die Umsteiger von der S1 auf die Gäubahn am selben Bahnsteig aus- und wieder einsteigen können, während alle anderen Umsteiger in Stuttgart-Vaihingen in der Regel den Bahnsteig wechseln müssen. Der neue Bahnsteig soll nicht an die existierende zweite Unterführung am nördlichen Ende des S-Bahnsteigs angeschlossen werden, so dass nur eine Unterführung am südlichen Ende zur Verfügung steht. Je nach Ausstiegsposition sind dabei Wege von bis zu 200 m mit zwei Treppen zurückzulegen, wobei es an der Treppe zur S-Bahn schon heute zu einem Gedränge kommt, wenn gerade eine S-Bahn aus Stuttgart eingetroffen ist. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gibt es nur jeweils einen Aufzug ebenfalls am Ende des Bahnsteigs, von denen derjenige am Gleis 2/3 sehr eng ist, was die Beförderungskapazität stark reduziert. Gleis 1 erreicht man barrierefrei nur über eine enge und steile Rampe. In der Praxis werden diese Fahrgäste also nur die nächste oder gar die übernächste S-Bahn erreichen, mit entsprechenden Konsequenzen für ihre Anschlüsse in Stuttgart Hauptbahnhof. Auch dort sind die Wege zum Umsteigen auf Regional- und Fernzüge sehr weit, zumindest solange der Tiefbahnhof noch nicht eröffnet ist. Nur bei wenigen Regionalzug-Verbindungen kann am Bahnhof Bad-Cannstatt umgestiegen werden, wo die Wege kürzer sind.

Es trifft zu, dass tagsüber alle fünf Minuten eine S-Bahn von Stuttgart-Vaihingen zum Hauptbahnhof fährt und damit keine langen Wartezeiten auftreten. Möglicherweise soll sogar in der Hauptverkehrszeit noch eine weitere Linie aus Richtung Norden bis Vaihingen verkehren, was allerdings die Ausrüstung des S-Bahntunnels mit ETCS voraussetzt. Ob dies bis 2025 umgesetzt werden kann, ist noch nicht sicher. Allerdings wird am Abend und an Wochenenden nur ein Zehn-Minuten-Takt angeboten, so dass knappe Anschlüsse verloren gehen. Erste Veröffentlichungen der DB zum Interimsfahrplan zeigen⁵, dass für das Umsteigen in Vaihingen vom IC in die S-Bahn nur vier Minuten zur Verfügung stehen (siehe auch beim Fahrplanvergleich in Punkt 6).

3. S-Bahn Kapazität ist bereits heute am Limit und verträgt keine zusätzlichen Fernverkehrsfahrgäste

Besonders nachteilig ist die Unterbrechung vor allem für Fahrgäste der Gäubahn, die in Stuttgart auf weiterführende Züge umsteigen wollen. Die S-Bahnen sind nicht für Fernverkehrsreisende mit Gepäck ausgelegt, haben nur kleine 1. Klasse-Abteile und sind in der Hauptverkehrszeit bereits häufig überfüllt. Die S-Bahn-Linie S1 Herrenberg - Stuttgart ist die am stärksten belastete S-Bahn-Verbindung, wo es oftmals schon ab Böblingen nur noch Stehplätze gibt. Ebenfalls sehr stark ausgelastet ist die Filder-S-Bahn der Linien S2/S3 Richtung Stuttgart. Wenn nun ein größerer Anteil der rund 8.000 bis 9.000 Gäubahn-Fahrgäste zusätzlich ab Stuttgart-Vaihingen die S-Bahnen nutzen müssen, so werden diese oftmals nur stehend und dichtgedrängt mitfahren können.

⁴ Stuttgarter Zeitung vom 7.3.2020, Regionalausgabe Leonberg

⁵ <https://service.lrabb.de/bi/getfile.php?id=33980&type=do&>

Diese Situation wird noch dadurch verschärft, dass in Stuttgart-Vaihingen innerhalb der nächsten Jahre die Ansiedlung von rund 12.000 Arbeitsplätzen in Vaihingen zusätzlich zu den 22.000 bestehenden Arbeitsplätzen geplant ist⁶. Solche „japanischen Verhältnisse“ sind sicher nicht geeignet, Menschen zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen."

Der vorgeschlagene zusätzliche Haltepunkt im Bereich des Nordbahnhofs wäre zwar für manche Fahrgäste, die in Richtung Norden auf die S- bzw. U-Bahn umsteigen können, eine akzeptable Lösung. Er bringt aber den Fahrgästen des Fernverkehrs, die am Hauptbahnhof auf den Regional- und Fernverkehr umsteigen wollen, keine Vorteile. Zudem ist der Umstieg mit weiten Wegen ohne Schutz gegen die Witterung verbunden.

Auch in umgekehrter Richtung verschlechtert sich die Beförderungsqualität drastisch. Anstelle des meist zuverlässig in Stuttgart Hauptbahnhof beginnenden Zuges, der dort bereitsteht, muss der Fahrgast in eine aufgrund der Fahrgastmengen und des Vorlaufs vor Stuttgart Hauptbahnhof störanfälligere S-Bahn umsteigen um dann in Stuttgart-Vaihingen ein zweites Mal in die Gäubahn umzusteigen.

4. Unterbrechung bedroht das Angebot im Fernverkehr auf der Gäubahn

Der Fernverkehr auf der Gäubahn steht schon seit langem unter Druck und konnte nur durch die Kooperation mit dem Nahverkehr am Leben gehalten werden. Die Fahrzeiten sind im Fernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich schon heute gegenüber dem Auto nicht wettbewerbsfähig. Laut Routenplaner braucht man mit dem Auto nur 2 Stunden und 20 Minuten, während man mit dem Zug drei Stunden unterwegs ist. Wenn sich dieser Zeitunterschied jetzt durch den Umsteigezwang noch vergrößert und die Reise unkomfortabler wird, ist mit massiver Abwanderung der Fahrgäste zu rechnen, was das Ende des Fernverkehrs auf der Gäubahn bedeuten könnte. Die Erfahrung zeigt, dass es sehr schwer ist, vertriebene Kunde wieder zurückzugewinnen.

5. Anschlüsse werden durch Verspätungen und Störungen bei der S-Bahn unberechenbar

Herr Grosse geht bei seinen Betrachtungen zur Umstiegs-Situation grundsätzlich von pünktlichen Zügen aus. Das ist weder bei der Gäubahn mit ihren vielen eingleisigen Abschnitten und dem Mischverkehr mit der S-Bahn zwischen Herrenberg und Stuttgart-Rohr noch bei der Stuttgarter S-Bahn realistisch.

Aus einer Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Gäubahn⁷ wurde bekannt, dass bei den Intercity-Zügen der DB (IC2) im Jahr 2019 nur eine mittlere Ankunftspünktlichkeit von 78,6% auftrat, d.h. fast jeder vierte Zug hatte mehr als fünf Minuten Verspätung.

Auch die Pünktlichkeit der Stuttgarter S-Bahn sinkt seit Jahren und hat im vergangenen Jahr einen neuen Tiefpunkt erreicht. In der Hauptverkehrszeit verkehrten nur 75,8 % aller Züge mit weniger als drei Minuten Verspätung. Auch die Zahl der ausgefallenen S-Bahnen ist auf einen Rekordwert gestiegen. Alleine durch Störungen sind ca. 1,5 % aller Zugkilometer ausgefallen und weitere 2,5 % wurden planmäßig wegen Baumaßnahmen gestrichen. Aufgrund der Ausdehnung des 15-Minutentakts der S-Bahn und des gestiegenen Regionalverkehrs ist der Verkehr auf dem Stuttgarter Schienennetz dichter geworden und jede Störung führt im gesamten S-Bahnnetz zu Ausfällen, die zum Teil über den gesamten Tag andauern.

⁶ Stuttgarter Zeitung vom 15.2.2020

⁷ <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/172/1917210.pdf>

Die Ausstattung der S-Bahn-Strecken mit dem neuen Signalisierungssystem ETCS und die Führung einer oder zwei weiterer Linien durch den Stammstreckentunnel nach Stuttgart-Vaihingen soll die Pünktlichkeit und Bedienungshäufigkeit der S-Bahn ab 2025 verbessern. Es ist aber noch völlig offen, ob sie rechtzeitig zur Unterbrechung der Gäubahn zur Verfügung steht, denn es ist dafür eine Erweiterung der Abstellanlagen in Stuttgart-Vaihingen und Böblingen nötig.

6. Fahrplanvergleich zeigt Qualitätseinbußen durch Anschlussverluste und Fahrzeitverlängerungen

Man muss aus diesen Gründen davon ausgehen, dass sich für viele Fahrgäste die Fahrzeiten deutlich verlängern werden, weil viele Anschlüsse am Stuttgarter Hauptbahnhof in der Praxis nicht erreicht werden. Um die problematischen Anschlüsse zu identifizieren, haben wir den aktuellen Fahrplan mit dem geplanten Fahrplan für den Interimszustand verglichen, wobei man dabei zwei Zeiträume unterscheiden muss. In der ersten Phase, die etwa ein halbes Jahr vor Gäubahn Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs beginnen soll (also nach heutiger Planung Mitte 2025), ist die Gäubahn bereits unterbrochen, S21 aber noch nicht in Betrieb und es wird im Fern- und Regionalverkehrs im Wesentlichen der heutige Fahrplan gefahren.

Wie auch Herr Grosse zugibt, wird nach der Kappung der Anschluss von den IC2-Zügen der Gäubahn auf den ICE in Richtung Mannheim verpasst (siehe Fahrpläne im Anhang). Dieser wichtige Anschluss ist dann nur noch mit den schnellen IC-Zügen aus der Schweiz bei idealen Umsteigebedingungen gerade noch erreichbar, wird aber bei geringen Fahrplanabweichungen bereits verpasst. Auch in Richtung Ulm wird jeder zweite ICE verpasst. Während in Richtung Nürnberg die IC-Züge bis auf den ersten Zug am Morgen weiterhin erreichbar sind, sind die jeweils zur anderen Stunde verkehrenden Regionalexpresszüge nur unter idealen Bedingungen knapp erreichbar. Ähnlich ist die Situation in Richtung Würzburg, wo ebenfalls der erste Regionalexpress verpasst wird, während die weiteren Anschlüsse knapp erreichbar bleiben. Allerdings werden die mit den ICs aus der Schweiz heute gut erreichbaren Anschlüsse an die Regionalbahnen nach Heilbronn in Zukunft ebenfalls verpasst. In der Gegenrichtung wird alle zwei Stunden aus Richtung Mannheim, Ulm und Nürnberg die Gäubahn nicht erreicht. Dieser Fahrplan setzt voraus, dass alle Züge pünktlich verkehren und das Umsteigen reibungslos klappt.

In Nebenverkehrszeiten und am Wochenende treten noch deutlich größere Fahrzeitverlängerungen auf, weil die S-Bahn da nur im Zehnminutentakt verkehrt. Am Sonntag (siehe Fahrpläne im Anhang) wird nun auch noch mit den schnelleren ICs aus Zürich der Anschluss nach Norden in Richtung Mannheim und Frankfurt verpasst. In Richtung Nürnberg werden die Regionalexpresszüge verpasst, so dass eine Wartezeit von einer Stunde hingenommen werden muss und auch der Anschluss der Doppelstock-IC2 an den TGV in Richtung Karlsruhe und Paris geht verloren. In der Gegenrichtung wird an Sonntagen alle zwei Stunden der Anschluss vom ICE aus Dortmund an die Gäubahn verpasst.

In der zweiten Interim-Phase ist Stuttgart 21 vollständig in Betrieb genommen, der Flughafenabschnitt zur Anbindung der Gäubahn ist jedoch noch in Bau. Sie beginnt im Verlauf des Frühjahrs 2026 und wird mindestens drei Jahre dauern, vielleicht auch noch deutlich länger. Herr Grosse setzt für diese Phase schon den Fahrplan des Deutschlandtakts voraus, von dem es allerdings bisher nur Zwischenstände gibt. Auch das Land unterstellt eine ganztägige Verdichtung der Gäubahn-Regionalverkehre bis Horb. Der Halbstundentakt im Fernverkehr sorgt dafür, dass sich auf den Hauptstrecken trotz der Unterbrechung der Gäubahn immer noch halbwegs gute Anschlüsse ergeben. Das gilt allerdings nicht für die Strecken nach Nürnberg und Würzburg, für die weiterhin nur ein Stundentakt vorgesehen ist und bei denen durch den künftig dann notwendigen Umstieg auf die S-Bahn in Vaihingen die heutigen Gäubahn-Anschlüsse verpasst werden und sich die Reisezeiten für Gäubahn-Fahrgäste somit schlagartig um 60 Minuten erhöhen.

Ob die Verkehrsausweitung sofort nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs umgesetzt werden kann, erscheint fraglich. Vor kurzem wurde aus der Presse bekannt, dass der Tiefbahnhof stufenweise in Betrieb genommen wird und dass es im Verlauf des Jahres 2026 über mehrere Monate zu verschiedenen kurzfristigen Fahrplanumstellungen kommt, bei denen „die Flexibilität des neuen Bahnknotens zum Tragen kommt“⁸. Es lässt sich auch nicht vorhersagen, ob der eigenwirtschaftliche DB Fernverkehr alle möglichen Fernverbindungen der Deutschlandtaktes auch wirklich anbietet.

7. Fehlendes Notfallkonzept bei Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke

Herr Grosse spricht auch eines der größten Probleme der Planung an, nämlich den Ausfall der Panoramabahn als Umleitungsstrecke, wenn die Stammstrecke der S-Bahn von Vaihingen zur Stadtmitte aufgrund von Störungen, aber auch für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, gesperrt ist. Schon heute kommt es regelmäßig zu kurzzeitigen Umleitungen über die Gäubahn, wobei viele S-Bahnen auch schon in Bad Cannstatt wenden. Im Jahr 2018 war dies an 150 Betriebstage der Fall und im letzten Jahr musste wegen planmäßiger Umleitungen wegen Bauarbeiten noch häufiger über die Panoramabahn gefahren werden (an etwa 200 Tagen). Auch in den nächsten vier Jahren wird es jeweils in den Sommerferien zu Sperrungen kommen, um den Tunnel zu sanieren. Für solche Fälle gibt es heute ein Notfallkonzept, bei dem zwei Linien aus Richtung Bad Cannstatt über die Panoramabahn nach Vaihingen durchgebunden werden. Aus Richtung Feuerbach und vom Regional- bzw. vom Fernverkehr kann im Hauptbahnhof oben in diese Umleiterlinien umgestiegen werden. Dies ist in Zukunft nicht mehr möglich.

Die Fahrgäste der Gäubahn waren bisher von S-Bahn-Störungen auf der Stammstrecke gar nicht betroffen. Wegen der Unterbrechung müssen Sie sich zukünftig in solchen Fällen alternative Wege nach Stuttgart suchen. In der ersten Phase des Interimszustands können die S-Bahnen noch oben im Kopfbahnhof wenden und man muss dann mit einer S-Bahn Richtung Feuerbach bis zum Nordbahnhof fahren, wo eine weitere S-Bahn über die Panoramabahn nach Stuttgart-Vaihingen verkehrt. Anstelle von Cannstatt einfach nach Vaihingen durchzufahren, muss man nun zweimal umsteigen.

In der zweiten Phase steht dann schon der neue Fildertunnel zum Flughafen zur Verfügung. Man muss im Störfall mit einem Regionalexpress zum Bahnhof Flughafen/Messe (NBS) fahren und an der Station Terminal in eine S-Bahn in Richtung Stuttgart-Vaihingen umsteigen. Wegen der Tieflage der Station und der Entfernung zwischen den beiden Bahnhöfen ist dies sehr umständlich und wird durch die in dieser Zeit ablaufenden Bauarbeiten zusätzlich erschwert. Nach Böblingen muss dann ein weiteres Mal in Stuttgart-Rohr umgestiegen werden. S-Bahn-Fahrgäste aus Richtung Norden fahren bis Nordbahnhof, von wo ein Umleitungsverkehr nach Stuttgart-Vaihingen über die Panoramabahn verkehrt. S-Bahn-Fahrgäste aus Bad-Cannstatt, die nach Stuttgart-Vaihingen fahren möchten, müssen an der neuen Station Mitnachtstraße aussteigen und eine Haltestelle bis zum Nordbahnhof fahren, um den Umleitungsverkehr zu erreichen.

Viele Fahrgäste werden anstelle dieser komplizierten Umwege versuchen, mit der Stadtbahn (heute: U1, bis 2025: U14) in die Innenstadt zu gelangen. Da zwischen Stuttgart-Vaihingen und Kaltental wegen zu kurzer Bahnsteige auch weiterhin keine Doppelzüge verkehren können, wird dies aber schnell zu einer Überlastung der Stadtbahnen führen. Fernverkehrsfahrgäste ohne Detailkenntnisse des Stuttgarter Nahverkehrssystems werden dann in Stuttgart-Vaihingen stranden und sind auf sich alleine gestellt. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fernverkehrsfahrkarten nicht in der Stadtbahn gelten.

⁸ <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.probleme-bei-neuer-infrastruktur-stuttgart-21-geht-schrittweise-in-betrieb.b83f545f-53b9-4b4b-b622-65e655db947d.html>

8. Halt in Vaihingen ist auch ohne Gäubahnunterbrechung möglich

Herr Grosse stellt den Nachteilen der Gäubahnunterbrechung auch die Vorteile durch den Halt der Gäubahnzüge in Stuttgart-Vaihingen für zahlreiche Fahrgäste gegenüber. Dieser Halt bietet tatsächlich gute Umsteigeverbindungen an Busse und Bahnen zu Zielen im südlichen Stadtgebiet von Stuttgart und ermöglicht das Erreichen des Flughafens mit nur einmaligem Umsteigen. Dieser Halt ist jedoch unabhängig von einer Führung der Gäubahn über den Flughafen und wird dann von vielen Fahrgästen vermisst werden, wenn dort in einigen Jahren nach Fertigstellung der Flughafenkurve zumindest die Gäubahnzüge aus Zürich und Singen nicht mehr halten können.

Der besonders hervorgehobene Zeitvorteil für die Ziele an der S-Bahn (Universität, STEP, Schwabstraße) erscheint allerdings übertrieben, denn gegenüber dem wesentlich bequemeren Umstieg in Böblingen am gleichen Bahnsteig kommt man dort gerade einmal 5 Minuten früher an und das auch nur, wenn alle Züge pünktlich sind und der knappe Anschluss mit 4 Minuten Umsteigezeit und Bahnsteigwechsel in Stuttgart-Vaihingen erreicht wird. Abends und am Wochenende kann man ebenso gut in Böblingen umsteigen, da man in Stuttgart-Vaihingen keine frühere S-Bahn erreicht.

Anhang: Fahrplan für die Interimsphase 1 (vormittags, Werktags)

Werktag		Fahrplan 2020					Fahrplan 2. JH 2025				
		IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE
Horb	ab	07:10	07:51	08:45	09:51	10:45	07:10	07:51	08:45	09:51	10:45
S-Vaih	an						07:45	08:31	09:20	10:31	11:20
							S2	S2	S1	S2	S1
S-Vaih	ab						aus: Flds	Vaih	Böbl	Vaih	Böbl
Stuttgart Hbf	an	07:57	08:43	09:32	10:43	11:32	07:50	08:35	09:25	10:35	11:25
							08:05	08:50	09:40	10:50	11:40
		ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE
Stuttgart Hbf	ab	08:36	08:51	09:51	10:51	11:51	08:36	09:23	09:51	11:23	11:51
Mannheim Hbf	an	09:19	09:29	10:28	11:29	12:28	09:19	10:02	10:28	12:02	12:28
		ICE	IC	EC	IC	EC	ICE	ICE	EC	ICE	EC
Stuttgart Hbf	ab	08:14	08:54	09:58	10:54	11:58	08:14	09:14	09:58	11:14	11:58
Ulm Hbf	an	09:10	09:56	10:54	11:56	12:54	09:10	10:10	10:54	12:10	12:54
		IC	RE	IC	RE	IC	RE	RE	IC	RE	IC
Stuttgart Hbf	ab	08:07	08:57	10:08	10:57	12:08	08:57	08:57	10:08	10:57	12:08
Nürnberg Hbf	an	10:18	11:21	12:18	13:21	14:18	11:21	11:21	12:18	13:21	14:18
		IRE	TGV	IC	IC	IC	IRE	TGV	IC	IC	IC
Stuttgart Hbf	ab	08:29	09:10	09:58	11:11	11:58	08:29	09:10	09:58	11:11	11:58
Karlsruhe Hbf	an	09:25	09:51	10:53	11:53	12:53	09:25	09:51	10:53	11:53	12:53
		RE	RE	RB	RE	RB	RE	RE	RE	RE	RE
Stuttgart Hbf	ab	08:08	09:08	09:42	11:06	11:42	08:19	09:08	10:11	11:06	12:10
Heilbronn Hbf	an	08:47	09:47	10:26	11:47	12:26	09:01	09:47	10:47	11:47	12:47
		RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE
Stuttgart Hbf	ab	08:08	09:08	10:11	11:06	12:10	09:08	09:08	10:11	11:06	12:10
Würzburg Hbf	an	10:20	11:20	12:20	13:21	14:20	11:20	11:20	12:20	13:21	14:20

		ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	IC	ICE	IC	ICE
Mannheim Hbf	ab	07:31	08:18	09:31	10:18	11:31	07:31	07:53	09:31	09:53	11:31
Stuttgart Hbf	an	08:08	09:05	10:08	11:05	12:08	08:08	08:46	10:08	10:46	12:08
		IC	TGV	IC	IC	IC	IC	TGV	IC	TGV	IC
Ulm Hbf	ab	06:58	08:02	09:03	10:03	11:03	06:58	08:02	09:03	09:49	11:03
Stuttgart Hbf	an	08:00	09:00	09:59	11:06	11:59	08:00	09:00	09:59	10:45	11:59
		IC	RE	IC	RE	IC	IC	IC	IC	IC	IC
Nürnberg Hbf	ab	05:37	06:38	07:41	08:37	09:42	05:37	05:37	07:41	07:37	09:42
Stuttgart Hbf	an	07:53	09:07	09:53	11:07	11:53	07:53	07:53	09:53	09:53	11:53
		IC	IC	ICE	IC	ICE	IC	IC	ICE	IC	ICE
Karlsruhe Hbf	ab	07:06	08:06	09:11	10:06	11:11	07:06	08:06	09:11	10:06	11:11
Stuttgart Hbf	an	08:02	08:49	09:49	10:49	11:49	08:02	08:49	09:49	10:49	11:49
		RE	RE	RB	RE	RB	RE	RE	RB	RE	RB
Heilbronn Hbf	ab	07:29	08:14	09:30	10:12	11:30	07:29	08:14	09:30	10:12	11:30
Stuttgart Hbf	an	08:15	08:53	10:15	10:53	12:15	08:15	08:53	10:15	10:53	12:15
		RE	RE	RB	RE	RB	RE	IRE	RE	IRE	RE
Würzburg Hbf	ab	05:06	06:30	07:38	08:38	09:38	05:06	06:30	07:38	08:38	09:38
Stuttgart Hbf	an	07:59	08:53	09:57	10:53	11:57	07:59	08:53	09:57	10:53	11:57
		IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	S2	S2	S2	S2	S2
Stuttgart Hbf	ab	08:29	09:16	10:28	11:16	12:28	08:25	09:10	10:25	11:10	12:25
S-Vaih	an						08:39	09:24	10:39	11:24	12:39
							nach: Flds	Vaih	Flds	Vaih	Flds
S-Vaih	ab						IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE
Horb	an	09:13	10:06	11:13	12:06	13:13	08:43	09:30	10:42	11:30	12:42
							09:13	10:06	11:13	12:06	13:13

Randbedingungen:

S-Hbf - S-Vaih: 14:00

BB - S-Vaih: 08:00

Umsteigezeit: 3 Minuten (Vaih.), 11 Minuten (Hbf)

BB - S-Vaih: 07:00

S-Vaih - S-Hbf: 12:00

knapper Anschluss = gelb

verpasster Anschluss=rot

Fahrplan für die Interimsphase 1 (vormittags, Sonntags)

Sonntag		Fahrplan 2020					Fahrplan 2. JH 2025				
		RE	RE	RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE
Horb	ab	06:45	07:51	08:37	09:51	10:45	06:45	07:51	08:37	09:51	10:45
S-Vaih	an						07:30	08:31	09:30	10:31	11:20
							S1	S1	S1	S1	S3
S-Vaih	ab						aus: Hrbg	Hrbg	Hrbg	Hrbg	Flgh
Stuttgart Hbf	an	07:42	08:43	09:42	10:43	11:32	07:40	08:40	09:40	10:40	11:30
							07:55	08:55	09:55	10:55	11:45
		ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	IC	ICE	ICE
Stuttgart Hbf	ab	07:51	08:54	09:51	10:51	11:51	08:51	09:23	10:08	11:23	12:36
Mannheim Hbf	an	08:29	09:29	10:28	11:29	12:28	09:29	10:02	10:50	12:02	13:19
		ICE	IC	EC	ICE	EC	ICE	ICE	ICE	ICE	EC
Stuttgart Hbf	ab	08:14	08:54	09:58	11:14	11:58	08:14	09:14	10:14	11:14	11:58
Ulm Hbf	an	09:10	09:56	10:54	12:10	12:54	09:10	10:10	11:10	12:10	12:54
		IC	RE	IC	RE	IC	IC	IC	IC	IC	IC
Stuttgart Hbf	ab	08:07	08:57	10:08	10:57	12:08	08:07	10:08	10:08	12:08	12:08
Nürnberg Hbf	an	10:18	11:21	12:18	13:21	14:18	10:18	12:18	12:18	14:18	14:18
		TGV	TGV	IC	ICE	IC	TGV	IRE	IRE	IC	IC
Stuttgart Hbf	ab	08:54	08:54	09:58	10:52	11:58	08:54	09:32	10:32	11:11	11:58
Karlsruhe Hbf	an	09:30	09:30	10:53	11:30	12:53	09:30	10:25	11:25	11:53	12:53
		RE	RE	RB	RE	RB	RE	RE	RB	RE	RB
Stuttgart Hbf	ab	08:08	09:08	10:43	11:06	12:43	08:08	09:08	10:43	11:06	12:43
Heilbronn Hbf	an	08:47	09:47	11:26	11:47	13:26	08:47	09:47	11:26	11:47	13:26
		RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE
Stuttgart Hbf	ab	08:08	09:08	11:06	11:06	13:08	08:08	09:08	11:06	11:06	13:08
Würzburg Hbf	an	10:20	11:20	13:21	13:21	15:20	10:20	11:20	13:21	13:21	15:20

		ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	ICE	IC	ICE
Mannheim Hbf	ab	07:31	08:30	09:31	10:30	11:31	07:11	07:31	09:31	09:53	11:31
Stuttgart Hbf	an	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	07:53	08:08	10:08	10:46	12:08
		RE	RE	RE	IC	IC	RE	TGV	RE	ICE	IC
Ulm Hbf	ab	06:54	07:54	08:54	10:03	11:03	06:54	07:42	08:54	09:49	11:03
Stuttgart Hbf	an	07:56	08:56	09:56	11:06	11:59	07:56	08:39	09:56	10:45	11:59
		RE	IC	RE	IC				IC	IC	
Nürnberg Hbf	ab		06:38	07:41	08:37	09:42	-	07:41	-	09:42	
Stuttgart Hbf	an		09:07	09:53	11:07	12:15	-	09:53	-	12:15	
		IC	IC	ICE	IC	ICE	IC	IC	ICE	IC	ICE
Karlsruhe Hbf	ab	07:06	08:06	09:11	10:06	11:11	07:06	08:06	09:11	10:06	11:11
Stuttgart Hbf	an	08:02	08:49	09:49	10:49	11:49	08:02	08:49	09:49	10:49	11:49
		RB	RE	RB	RE	RB	RB	RE	RB	RE	RB
Heilbronn Hbf	ab	06:57	08:14	09:30	10:12	11:30	06:57	08:14	09:30	10:12	11:30
Stuttgart Hbf	an	07:42	08:53	10:15	10:53	12:15	07:42	08:53	10:15	10:53	12:15
				RE					IRE		
Würzburg Hbf	ab			08:38					08:38		
Stuttgart Hbf	an			10:53					10:53		
		RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	S3	S1	S2	S1	S2
Stuttgart Hbf	ab	08:18	09:16	10:28	11:16	12:29	08:15	09:05	10:25	11:05	12:25
S-Vaih	an						08:29	09:19	10:39	11:19	12:39
							nach: Flgh	Hrbg	Flds	Vaih	Flds
S-Vaih	ab						RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE	IC/RE
Horb	an	09:08	10:06	11:13	12:06	13:13	08:32	09:30	10:42	11:30	12:43
							09:08	10:06	11:13	12:06	13:13

Randbedingungen:

S-Hbf - S-Vaih: 14:00

BB - S-Vaih: 08:00

Umsteigezeit: 3 Minuten (Vaih.), 11 Minuten (Hbf)

BB - S-Vaih: 07:00

S-Vaih - S-Hbf: 12:00

knapper Anschluss = gelb

verpasster Anschluss=rot