

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

An

- Frau Jeannette Wopper, Regionaldirektorin
- Herrn Thomas S. Bopp, Vorsitzender
- Herrn Dr. Jürgen Wurmthaler, Leitender Direktor

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

**Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: www.vcd-bw.de

Geschäftskonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
Konto-Nr. 10 839 606
BLZ 600 908 00

Spendenkonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
Konto-Nr. 110 839 606
BLZ 600 908 00

Stuttgart, 05.10.2011

S-Bahn-Fahrplan bei Stuttgart 21: Kein Linientausch?

Sehr geehrte Frau Wopperer,
sehr geehrter Herr Bopp,
sehr geehrter Herr Dr. Wurmthaler,

der Verkehrsausschuss des Verbandes hat am vergangenen Mittwoch, dem 28.09.2011, mit großer Mehrheit den Linientausch der S-Bahn im Falle der Realisierung des Projektes Stuttgart 21 abgelehnt.

Hintergrund dieser Ablehnung waren die bekanntgewordenen Mängel des hierfür un-terstellten Fahrplans sowie die Tatsache, dass bislang der Verband Region Stuttgart dem Linientausch nicht zugestimmt hatte.

Die Ablehnung des S-Bahn-Linientausches durch den Verkehrsausschuss wirft aus Sicht des VCD eine Menge Fragen auf, die eigentlich schon längst öffentlich unter Fe-derführung des für die S-Bahn verantwortlichen VRS hätten diskutiert werden müssen:

- 1.) Ist es zutreffend, dass schon im Jahr 2000 zwischen der DB und dem VRS verein-bart wurde, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Betriebssimulation für den gesamten S-Bahn-Bereich vorzunehmen? Wann und mit welchem Ergebnis wurde diese Simulation durchgeführt?
- 2.) Ist es zutreffend, dass der VRS seit 2008 die Probleme der S-Bahn durch die Station Mitnachtstraße kennt und seit 2009 zusammen mit dem Land und der DB eine Konzeption zur Lösung dieses Problemes erarbeitet?
- 3.) Ist es zutreffend, dass das Konzept „S-Bahn-Linientausch“ von SMA als Lösung für die durch die Fahrzeitverlängerung bei Einrichtung der Station Mitnachtstraße ent-stehenden Probleme entwickelt wurde?

- 4.) Ist es zutreffend, dass die DB ein alternatives Fahrplankonzept für die S-Bahn entwickelt hat, das ohne Linientausch auskommt?
- 5.) Welche Vor- und Nachteile sieht der VRS bei den beiden S-Bahn-Varianten?
- 6.) Ist es zutreffend, dass es ohne Linientausch sowohl auf der Gäubahn als auch der Remsbahn zu starken Konflikten zwischen S-Bahn und Regional- bzw. Fernverkehr kommen würde und deshalb die DB-Variante (ohne Linientausch) vom Land bzw. der NVBW abgelehnt wird?
- 7.) Welche zusätzlichen Infrastrukturausbauten zur Durchführung des Fern- und Regionalverkehrs ohne einen S-Bahn-Linientausch sind innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Netzes notwendig und welche Kosten fallen hierfür an? Ist es zutreffend, dass diese Ausbaurkosten gemäß dem Verursacherprinzip vom VRS zu tragen sind, da der VRS den Linientausch ablehnt, der diese Ausbaurkosten vermeidet?
- 8.) Ist es zutreffend, dass ein Notfallkonzept für die S-Bahn bislang nur bei unterstelltem Linientausch vorliegt? Wie sieht das Notfallkonzept für die S-Bahn ohne Linientausch aus?
- 9.) Bei kurzfristigen Überlastungen der S-Bahn-Stammstrecke (Tunnel) wird heute kurzfristig eine S-Bahn der an der Schwabstraße endenden Linien zum Hauptbahnhof (oben) umgelenkt, um den Tunnel zu entlasten und den Takt wieder herzustellen. Beim S-Bahn-Linientausch kann dies entsprechend eine der von Bad Cannstatt kommenden Linien übernehmen. Wie sieht ein entsprechendes Konzept (d.h. Störung bzw. Überlastung des Tunnels, aber keine Vollsperrung) ohne Linientausch aus?
- 10.) Welche Leistungsfähigkeit hat die zwischen Hauptbahnhof und Mitternachtstraße vorgesehene Kehranlage? Wieviele Linien können dort in der HVZ wenden?
- 11.) Laut SMA befindet sich die S-Bahn auf der Stammstrecke bei der Simulation von Stuttgart 21 in einem „kritischen Zustand“. Auch durch den Verzicht auf den Linientausch ändert sich hieran nichts. Was ist die Erklärung für dieses Verhalten der S-Bahn in der Simulation und welche Maßnahmen unternimmt der VRS zur Sicherstellung eines zuverlässigen und pünktlichen S-Bahn-Betriebes bei Stuttgart 21, um einen solchen kritischen Zustand in der Realität zu vermeiden?
- 12.) Sind aus Sicht des VRS die volkswirtschaftlichen Untersuchungen des VWI weiterhin gültig – insbesondere angesichts der VCD-Berechnungen vom 21.06.2011, die einen negativen volkswirtschaftlichen Nutzen bei der Realisierung der Mitternachtstraße ergaben und somit die Grundlage für die Verwendung von Mitteln aus dem GVFG als weggefallen ansehen?
- 13.) Welche jährlichen Zusatzkosten erwartet der VRS nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 durch die von allen Gutachtern unterstellte geringere Zahl von S-Bahn-Fahrgästen (Erhöhung Kostenunterdeckung durch entfallende Fahrgeldeinnahmen)?
- 14.) Bei Schlichtung und Stresstest zu Stuttgart 21 wurde jeweils der S-Bahn-Linientausch unterstellt. Der VRS war Teilnehmer sowohl der Schlichtung als auch des Stresstestes nebst der vorangegangenen Prämissengespräche. Wieso wurden seitens des VRS die aus dem S-Bahn-Linientausch resultierenden Probleme dort nicht angesprochen bzw. nicht auf die noch ausstehende Entscheidung zum Linientausch zumindest hingewiesen?

Erläuterung:

Die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf die S-Bahn wurden der breiten Öffentlichkeit erstmals im Rahmen des Stresstestes zu Stuttgart 21 im Sommer 2011 aufgezeigt. Der Auditor SMA¹ stellte fest, dass sich bei der durchgeführten Simulation die S-Bahn im Bereich der Stammstrecke in einem kritischen Bereich befindet, so dass das System „kippen“ könnte.

Gleichzeitig wurden die durch den Linientausch verursachten Verschlechterungen für eine Vielzahl von Fahrgästen bekannt. SMA dokumentierte auch, dass (nur?) der Linientausch konfliktfreie Fahrplankonzepte für Fern-, Regionalverkehr und S-Bahn auf den Mischverkehrsstrecken ermöglicht und deshalb die bevorzugte Planungsvariante für die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) darstellt.

Die Ablehnung des S-Bahn-Linientausches durch den Verkehrsausschuss erfolgte in Kenntnis des Stresstestes und des SMA-Audits und verwirft damit bewusst die bisherigen Fahrplankonzepte für Stuttgart 21 nicht nur für die S-Bahn, sondern auch für den Regional- und Fernverkehr. Damit wird durch diese Entscheidung im Umland der Ausbau von Bahnstrecken bzw. Knoten notwendig, um sonst auftretende Fahrplankonflikte ausräumen zu können. Die Kosten hierfür wären dem Projekt Stuttgart 21 zuzuordnen und – gemäß dem Verursacherprinzip – dem VRS anzulasten.

Dass Stuttgart 21 Auswirkungen auf die S-Bahn hat, war allerdings dem VRS schon länger bekannt - ebenso, dass hierfür eine Betriebssimulation notwendig ist: Die Studie „Auswertung des ‚Stresstest‘ in Bezug auf die Belange des S-Bahn-Verkehrs in der Region Stuttgart“² verweist auf ein Protokoll einer Besprechung zwischen DB und VRS aus dem Jahr 2000, das schon frühzeitig offene Fragen hinsichtlich der S-Bahn bei Stuttgart 21 aufzeigte:

„5.3.2. Simulation des Gesamtbereichs

In einer Besprechung im vergangenen Jahr wurde zwischen Herrn Holl und Gößler, Herrn Hoelke, Dr. Weigand, Dr. Ferchland und dem Verband Region Stuttgart (Dr. Vallée) festgehalten, dass nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Knotenuntersuchung im gesamten Bereich des Einzugsbereichs des Stuttgarter S-Bahn-Netzes erfolgen muss. Diese zwingend erforderliche Gesamtbeurteilung wurde im Rahmen einer bereits erfolgten Knotenuntersuchung bisher nicht lückenlos abgebildet. – Quelle: DB Netz AG: Umsetzung der Konzeption Netz 21 - Regionaler Korridor KS: Knoten Stuttgart – Betriebliche Aufgabenstellung - Erläuterungsbericht, S. 67, 2001, unveröffentlicht.“

Unklar ist bislang, welche Aktivitäten der VRS zwischen dem Jahr 2000 und der Vorstellung des Stresstestes unternommen hat, um Klarheit über die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf die S-Bahn zu erlangen.

Hintergrund des bei der Schlichtung und des Stresstestes unterstellten und jetzt vom Verkehrsausschuss abgelehnten S-Bahn-Linientausches sind die Fahrzeitverlängerungen durch den geplanten Halt aller S-Bahnen an der Station Mitnachtstraße.

¹ SMA und Partner AG: Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart 21 Schlussbericht Version 1-00, 21. Juli 2011

² kbr-projekte: „Auswertung des ‚Stresstest‘ in Bezug auf die Belange des S-Bahn-Verkehrs in der Region Stuttgart“ vom 19.09.2011, im Auftrag der Grünen-Regionalfraktion

Während das Büro, das maßgeblich an der Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21 beteiligt war (VWI Stuttgart GmbH) die Fahrzeitverlängerungen durch den zusätzlichen Halt auf eine Minute bei allen Linien einschätzt³ und daraus keine Auswirkungen auf das Gesamtsystem der S-Bahn ableitet (es werden keine zusätzlichen Fahrzeuge trotz der Fahrzeitverlängerung benötigt), identifizierte die vom Land mit der Entwicklung eines landesweiten Taktfahrplans bei Realisierung von Stuttgart 21 beauftragte SMA & Partner AG im Jahr 2008 den Halt Mittnachtstraße als „Landkarte der Probleme“⁴ und entwickelte daraufhin das Konzept des S-Bahn-Linientausches.

Die Probleme der S-Bahn waren somit spätestens seit 2008 der NVBW und dem Land bekannt. Die Angebotskonzeption des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2009⁵ führt hierzu aus: *„Ebenso wurden die aktuellen Planungen der S-Bahnen berücksichtigt. Durch Stuttgart 21 wird sich die Fahrzeit durch den zusätzlichen Halt am neuen S-Bahnhof Mittnachtstraße etwas verlängern. Lösungen für dieses Problem sind möglich und werden in der weiteren Planung durch den Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn in Abstimmung mit Bahn und Land aufgearbeitet.“*

Die vom Innenministerium veröffentlichten Gutachten für die Aufstellung des Generalverkehrsplanes 2010 des Landes Baden-Württemberg griffen die Notwendigkeit eines geänderten S-Bahn-Fahrplanes ebenfalls auf⁶ und betrachteten zwei Szenarien (A: ohne Linientausch, B: mit Linientausch), die in Summe jedoch zu Fahrgastprognosen mit gleicher Gesamtzahl der Fahrgäste führten. Hierzu wird ausgeführt: *„In Szenario B sind dabei durch den Asttausch der S-Bahn mehr Zuwächse sowie mehr Verluste zu erwarten.“*

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch Stuttgart 21 von allen Gutachtern Fahrgastverluste für die S-Bahn erwartet werden – teilweise durch die (gewollten) Verlagerungen des Flughafen-/Messeverkehrs von der S-Bahn auf den Regionalverkehr, zum anderen durch die negativen Effekte der Station Mittnachtstraße.

Insgesamt führen diese Fahrgastverluste für die S-Bahn bei unterstelltem gleichen Fahrplanangebot zu geringeren Fahrgeldeinnahmen und somit höheren vom VRS auszugleichenden Defiziten beim S-Bahn-Betrieb. U.E. wurden diese Auswirkungen bislang vom VRS nicht diskutiert.

Zur Vorbereitung der Schlichtung wurden zwei Fahrplankonzepte (mit und ohne S-Bahn-Linientausch) vorgestellt. Im weiteren Verlauf der Schlichtung wurde jeweils nur die SMA-Variante mit Linientausch verwendet. Hintergrund dürften die folgenden Anmerkungen bei der DB-S-Bahn-Variante⁷ gewesen sein:

³ Nutzen-Kosten-Untersuchung ÖPNV-Maßnahmen Stuttgart 21, VWI Intraplan 2006, Seite 131 ff

⁴ SMA-Präsentation vom 4.6.2008

⁵ Innenministerium Baden-Württemberg: „Angebotskonzeption für den Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 und Betriebsprogramm Stuttgart 21“ vom 14.04.2009

⁶ PTV + TCI: GVP Baden-Württemberg Prognose der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr und der Güterzugbelastungen bis 2025, Schlussbericht vom 12.01.2010, Seite 13, Szenario A und B (mit und ohne Linientausch)

⁷ NVBW: Neubauprojekt Stuttgart-Ulm S-Bahn-Konzept DB Netz, Stand 20.10.2010

Durch geänderte S-Bahn große Anpassungen auf der Gäubahn und der Strecke Herrenberg - Freudenstadt erforderlich, Lösungsmöglichkeiten mit weiterem Ausbau der Infrastruktur, Konflikte noch nicht alle ausgeglet

Anschluss
S-Bahn - Ammertalbahn
nicht mehr hergestellt

Knappe Zugfolge am Bahnsteig zwischen S3 und Regionalverkehr bei Waiblingen

Schwerer Konflikt zwischen Fernverkehr und S-Bahn Grundtakt bei Endersbach

Knappe Zugfolge zwischen Regionalverkehr und S2 bei Waiblingen

Dies erklärt, wieso die NVBW für die weiteren Planungen nur noch die Variante mit S-Bahn-Linientausch weiter verfolgte, die dann auch Gegenstand des Stresstestes war.

Fraglich ist nach wie vor der Nutzen der Station Mitnachtstraße, die Auslöser für die Fahrplanprobleme ist: Die Überprüfung des VWI-Gutachtens 2006 (vgl. Fußnote 3) unter Berücksichtigung des Fahrplanentwurfes für den S-Bahn-Linientausch (SMA-Vorschlag)⁸ und der Kostenkalkulation der DB durch den VCD im Frühjahr 2011 ergab für die Station Mitnachtstraße einen negativen Nutzen (jährlichen Kosten von 7,75 Millionen Euro stehen volkswirtschaftliche Verluste von 2,76 Millionen Euro pro Jahr gegenüber, der NKU-Faktor beträgt -0,36; eine Förderfähigkeit gemäß GVFG ist nur bei einem Wert >1,0 gegeben). Dieses negative Ergebnis resultiert aus den nicht realisierten Fahrzeiteinsparungen für die Umsteiger bei gleichzeitigen Fahrzeiterlängerungen für alle S-Bahn-Nutzer auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Nordbahnhof/Bad Cannstatt.

Der VCD hatte schon 1996⁹ darauf hingewiesen, dass die Station Mitnachtstraße per Saldo für die Fahrgäste keine Verbesserung bringen, aber der Engpass der zweigleisigen Tunnelstrecke verlängert würde.

Die vor 15 Jahren geäußerte VCD-Kritik bestätigt sich jetzt eindrucksvoll, ohne dass es bislang überzeugende Lösungen gäbe. Für das „bestgeplante Projekt“ sowie die Verantwortlichen – nicht zuletzt beim VRS – ein beschämendes Ergebnis.

In den letzten Monaten seit dem Baubeginn zu Stuttgart 21 im Februar 2010 hatten wir als VCD nicht den Eindruck, dass der VRS seiner Verantwortung für die S-Bahn-Fahrgäste in ausreichendem Umfang nachkommt. Wir hatten Sie hierzu mehrfach angeschrieben und unseren Unmut – insbesondere hinsichtlich der u.E. unzureichenden Entschädigung durch die bauplanungsmängelbedingten S-Bahn-Störungen – zum Ausdruck gebracht.

Die S-Bahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region Stuttgart, eine zuverlässige und pünktliche S-Bahn ist für den Wirtschaftsstandort Stuttgart deshalb unabdingbar.

Wir erneuern deshalb mit Nachdruck unsere Forderung, dass der VRS sich beim Projekt Stuttgart 21 endlich seiner Verantwortung für den Nahverkehr und speziell der S-Bahn in der Region bewusst wird und offene Fragen zu Stuttgart 21, die in seine

⁸ NVBW: Neubauprojekt Stuttgart-Ulm S-Bahn-Konzept SMA, Stand 20.10.2010

⁹ „Stuttgart 21: Schiefe Bilanz“, von Felix Berschin, VCD-Landesvorsitzender, veröffentlicht in ECOregio 1-2/1996, Seite 10ff

Verantwortung fallen, umgehend und transparent vor der Volksabstimmung über den Gesetzentwurf der Landesregierung klärt.

Mit freundlichem Gruß

gez. Matthias Lieb

- *Vorsitzender* –

Kopie an:

- *Fraktionen in der Regionalversammlung*
- *Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI)*
- *Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg*
- *Presse*