

## **Schwerpunktthema: Verkehrsabwicklung im Nahverkehr während der Bauzeit von S21**

Der Bau von Stuttgart 21 wird drastische Auswirkungen auf den Bahnbetrieb insbesondere auch bei der S-Bahn haben. Durch Fahrzeitverlängerungen in Richtung Feuerbach und Cannstatt schon während der Bauzeit und zahlreiche Wochenendsperrungen ergeben sich Probleme bei Anschlüssen im S-Bahn-Netz und zu den Anschlussbussen.

1. Welche Planungen hat die DB für den S-Bahnbetrieb während der Bauzeit von Stuttgart 21? Bereits heute ist bekannt, dass im Zuge des Umbaus des Gleisvorfelds im Zeitraum Mai bis Juli 2010 an 8 Wochenenden die S-Bahnrampe am Hauptbahnhof gesperrt ist und deshalb der gesamte S-Bahnverkehr umgeleitet bzw. unterbrochen wird (siehe Anlage).
  - a) Wie wird Umsteigerverkehr in den Umsteigebahnhöfen Stuttgart Hbf und in Feuerbach bzw. Zuffenhausen hinsichtlich Information, Beschilderung, Barrierefreiheit (nur ein Aufzug in Hbf und Zuffenhausen) organisiert?
  - b) Welche Beeinträchtigungen des S-Bahnverkehrs entstehen durch die Anbindung der Gleise 1 und 2 an die Fernverkehrsgleise und die Abwicklung von Fernverkehr über die S-Bahngleise im weiteren Verlauf der 29-monatigen Umbauphase des Gleisvorfelds?
  - c) Wie verschieben sich die Fahrzeiten der S-Bahnlinien in Richtung Norden und Osten des Hauptbahnhofs und was bedeutet das für Umsteigeverbindungen z. B. in Knotenbahnhöfen wie Bad Cannstatt, Waiblingen oder Renningen (S60)?
2. Welche Auswirkungen haben die Änderungen der Verkehrsabwicklung während des Baus von Stuttgart 21:
  - a) auf die Radmitnahme in S-Bahn und Stadtbahn?
  - b) auf die Barrierefreiheit während der Bauzeit? Vorschlag: Präsentation der Ergebnisse des runden Tisch des Dachverbands Integratives Planen und Bauen Stuttgart e.V. vom 12.10.09 zu diesem Thema
3. Welche Auswirkungen ergeben sich durch den Umbau der SSB-Haltestellen Staatsgalerie und Türlestraße auf den Stadtbahnverkehr?
  - a) Werden die Stadtbahntunnel zeitweise gesperrt und wenn ja wie lange?
  - b) Welche Umleitungsverkehre bzw. Schienenersatzverkehre sind geplant?
4. Welche Auswirkungen haben die Baumaßnahmen im Bereich Gebhard-Müller-Platz und Willy-Brandt-Straße auf die dort verkehrenden Buslinien 40, 42 und 44 der SSB?
5. Welche Pläne zur Fahrpreisentwicklung während der Bauzeit von S21 verfolgt der VVS?

Der VVS argumentiert bei den jährlichen Tarifierhöhungen immer mit den gestiegenen Kosten und hohen Tarifabschlüssen. Eine Anfrage der Grünen im Regionalparlament ergab aber ein anderes Bild (siehe Tabelle). Wichtige Kosten der Verkehrsunternehmen sind seit 2005 nur wenig gestiegen (bis auf den Fahrstrom, der aber nur einen kleinen Teil der Kosten ausmacht).

Dabei wird deutlich, dass die VVS-Preissteigerungen nicht nur durch Kostensteigerungen bedingt sind, sondern vor allem der Erhöhung des Kostendeckungsgrads dienen.

Da die Autokosten laut ADAC in der gleichen Zeit nur etwa halb so stark wie die VVS-Tarife stiegen, verschlechtern sich die Wettbewerbsbedingungen des öffentlichen Verkehrs. Dabei sind die Auswirkungen der Abwrackprämie und der Kfz-Steuerbefreiung für Neuwagen noch nicht einmal berücksichtigt!

Preisentwicklung (Basisjahr 2005 = 100%)		Stand 07/2009
Kostenentwicklung bei Verkehrunternehmen im VVS	Personalaufwand	+ 6,6%
	Kapitalkosten	+ 8,3%
	Instandhaltungsaufwand	- 0,1%
	Treibstoffkosten	- 4,5%
	Elektrischer Strom	+ 24,1%
Vergleich	Verbraucherpreisindex	+ 7,2%
	ADAC-Autokosten-Index 09/2009	+ 8,1%
	VVS-Tarife	+ 16,4%
	VVS -Einnahmen	+ 18,3%

Quelle: [Sitzungsvorlage Nr. 14/2009](#) mit [Anhang](#) vom Verkehrsausschuss VRS am 30.09.2009

**Mit dieser Tarifpolitik ist der im Vergleich zu anderen Ballungsräumen relativ niedrige Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Region Stuttgart nicht zu steigern und dieser droht angesichts der Verschlechterungen durch die Bautätigkeit bei S21 sogar wieder zu sinken.**

6. Wie sollen angesichts der Preispolitik des VVS mit jährlichen Erhöhungen über der allgemeinen Preissteigerung und massiven Beeinträchtigungen des Nahverkehrs in Stuttgart über viele Jahre die Zahl der VVS-Kunden weiter gesteigert werden?
7. Werden die Baumaßnahmen für S21 wie z. B. der Umbau der Stadtbahntunnel durch Tarifierhöhungen mitfinanziert? Offenbar plant die DB AG, während des Baus die Stations- und Trassengebühren zu erhöhen, was bei gleichbleibendem oder sogar noch steigendem Kostendeckungsgrad nur über steigende Fahrpreise erwirtschaftet werden kann (Zitat Vorstandsvorlage „Aktueller Sachstand S21“ der DB AG vom 10.12.2009: *„Der anteilige Kapitalwert der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist negativ und belastet deren Ergebnisse ab 2010. Dieser Nachteil soll primär durch die bis zur Inbetriebnahme erfolgenden Preiserhöhungen bei den Infrastrukturanlagen ausgeglichen werden.“*)

Forderung des Fahrgastbeirats: **Angesichts der massiven Einschränkungen und Beeinträchtigungen für die Fahrgäste während des Baus von S21 sollen die Tarife in den Zonen 10 und 20 in dieser Zeit gesenkt werden.**

### **Verschiedenes:** (bitte schriftlich beantworten)

- Versprochene Beantwortung von Fragen aus der letzten Sitzung:
  - Erfahrungen mit ehrenamtlichen Helfern bei Naldo?
  - Fahrgastzahlen im S-Bahnnetz aus der letzten Verkehrserhebung 2005
- Tarif: Aus der Markt-Untersuchung VVS, die in der Sitzung des Fahrgastbeirats im Juni 2008 vorgestellt wurde, ergab sich ein großes Interesse der Fahrgäste an 10er-Tickets. Warum ist ein solches Ticket bis heute nicht verfügbar?
- Mitglieder im Fahrgastbeirat, die keine Dauerkarte für die Zone 10 besitzen, würden sich über ein kostenloses Ticket zu den Sitzungen freuen. Einfacherweise könnten sie vom VVS in der jeweiligen Sitzung für den nächsten Termin verteilt werden.