

Arbeitskreis ÖPNV Strohgäu mit Bus & Bahn
Sprecher Wolf Leilich
Breslauer Str. 6/1
70825 Korntal-Münchingen

Korntal-Münchingen, 11.02.2010
Tel.: 07150 970971
Mail: Wolf.Leilich@arcor.de

Petitionsausschuss des Landtags
von Baden-Württemberg
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

Erhalt und Zukunft der R61 Strohäubahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund vorausgehender Beschlüsse der Gemeinderäte in den Anliegergemeinden und dem zuständigen Gremium des Kreistages wurde unter Federführung des Landratsamtes Ludwigsburg am 14.12.2009 im Kreishaus Ludwigsburg der Investitionsvertrag zur Erhaltung der Strohäubahn vom Landrat, den Bürgermeistern sowie dem Geschäftsführer der WEG unterzeichnet.

Dieses Bekenntnis zum Erhalt der Strohäubahn begrüßen wir ausdrücklich!

Wir sind der Arbeitskreis „ÖPNV Strohgäu mit Bus & Bahn“, der sich nach bekannt werden der Gutachten zum Weiterbetrieb der Strohäubahn von Intraplan Consult (Februar 2008 und 11.03.2009) aus der Agendagruppe 21 Korntal-Münchingen gebildet hat. Unser Arbeitskreis setzt sich zusammen aus Benutzern der Strohäubahn sowie aus Fachleuten in Sachen Fahrplangestaltung und Bahntechnik. Es ist unser Ziel, die Interessen der Fahrgäste, Anwohner und Steuerzahler den Entscheidungsträgern nahe zu bringen. Wir haben die o.g. Gutachten sehr intensiv analysiert und haben deutliche ergebnisrelevante Mängel darin gefunden.

Es ist uns bekannt, dass die Landesregierung nicht für private Bahnbetreiber zuständig ist, aber letztendlich sind es die freiwillig zugesagten Fördermittel aus dem Landeshaushalt, die nach heutiger Planung ein zukünftiges Betriebskonzept („NE-Variante“) der Strohäubahn ermöglichen würden, dass

- Steuergelder für nicht zukunftsfähige Investitionen verschwendet,
- das Verkehrsangebot durch unnötige Umsteigevorgänge verschlechtert,
- den Betriebsablauf der ohnehin überfüllten S-Bahn S6 behindert und
- -besonders schwerwiegend -
beim Umstieg in Korntal Fahrgäste und Schulkinder **hochgradig gefährdet**.

In der Woche vom 25. bis 29. Januar 2010 wurde auf Grund von Bauarbeiten diese Umsteigesituation bereits Realität. Dabei sind Aufnahmen entstanden, die schlaglichtartig bereits heute die niedrigen Fahrgast-Annahmen des Gutachtens widerlegen. Bitte machen Sie sich selbst ein Bild: www.youtube.com/watch?v=EuW-l-Cobws oder in YouTube „Strohgäubahn NE-Variante“ eingeben.

- In der Hauptverkehrszeit steigen über 400 Personen aus und werden dabei auf dem viel zu schmalen Bahnsteig akut gefährdet!
- Davon müssen über 200 Fahrgäste in die ohnehin überfüllte S6 umsteigen

Wir plädieren für den Erhalt der Durchbindung nach Feuerbach aus folgenden Gründen:

- Hohe Attraktivität für die Fahrgäste durch direktes Erreichen der Ziel-Haltestellen (Neuwirtshaus: z.B. Porsche, Feuerbach: z.B. Bosch)
- Direkte Umsteigeoptionen für Fahrgäste in Zuffenhausen (S4 und S5) und Feuerbach (U-Bahnen)
- Kurzer, behindertenfreundlicher Umstieg zur S-Bahn Richtung Stuttgart in Feuerbach
- Entlastung der S6 in der HVZ (siehe Beschlussvorlage des VRS 175/2009 und Intraplan Gutachten Teil 2 Abschnitt Sensitivuntersuchung)
- Entfall der gefährlichen und nicht hinnehmbaren Umsteigesituation in Korntal
- Verbesserung des Betriebsergebnisses R61

Wir plädieren für die Einstellung des R61-Betriebs zwischen Heimerdingen und Hemmingen weil:

- außerordentlich hohe Investitionen in den Ausbau dieser Teilstrecke notwendig wären,
- hohe laufende Betriebskosten und viele ökologisch bedenkliche Leerfahrten entstünden,
- unverhältnismäßig wenig zusätzliche Fahrgäste zu erwarten sind und damit
- regelmäßig hohe Verluste generiert werden,
- dieser Verkehr keine nachhaltige Lösung ist und den ÖPNV im Strohgäu nicht attraktiv macht
- und die Bedienung Heimerdingens mit Bussen ein höheres Fahrgastpotenzial hat als mit der R61 erwarten lässt (siehe Gutachten S.104, Abb.7.3).

Mit dieser Petition bitten wir Sie eindringlich nochmals zu überprüfen, ob die Fördermittel des Landes im Sinne der Nutzer, der Steuerzahler und des Landes Baden-Württemberg eingesetzt würden.

Ihr Arbeitskreis „ÖPNV Strohgäu mit Bus & Bahn“

Einleitung:

Basierend auf der MIN-Variante im Gutachten hat der Arbeitskreis eine optimierte Variante entwickelt (Arbeitstitel: MIN-Plus-Variante), die wir dem Ludwigsburger Landratsamt, den Gemeinden und Bürgermeistern der Anliegergemeinden und dem Verband Region Stuttgart vorgestellt haben.

Wichtigste Merkmale der MIN-PLUS-Variante:

- Strecke: Hemmingen – Feuerbach
- Beibehaltung der Durchbindung nach Feuerbach in der HVZ und möglichst zusätzlich in der NVZ.
 - Damit Beibehaltung und Verbesserung des heutigen Angebotes mit Potential für steigende Fahrgastzahlen und -einnahmen
- Neue Kreuzungsweiche zwischen Feuerbach und Zuffenhausen
 - Nutzung des Hochbahnsteiges in Zuffenhausen für Fahrtrichtung Korntal
 - Auflösung des heutigen Begegnungskonfliktes S6-R61 in Zuffenhausen
- Neues Begegnungsgleis nahe oder an der Haltestelle Gymnasium Korntal
 - Halbstündiger Betrieb mit nur zwei Zügen
 - Betriebskosten im Wesentlichen gleich der der NE-Variante
 - Option auf viertelstündigen Verkehr in der HVZ

Wichtigste Merkmale der NE-Variante:

- Strecke: Heimerdingen – Korntal
- Zusätzlicher Umstieg in Korntal nach Zuffenhausen, Feuerbach, Ludwigsburg und weitere Ziele. Dabei extreme Gefährdung der Fahrgäste!
- Geplante Anschaffung von **nicht-S-Bahn-kompatiblen** Niederflurfahrzeugen, die die Bahnsteige in Zuffenhausen nicht anfahren können und Rückbau der Bahnsteige auf 600 mm Einstiegshöhe.
 - Diese Anschaffung würde die Durchbindung auf Jahrzehnte verhindern.
- Barrierefreies Umsteigen in Korntal in Richtung Stuttgart de facto unmöglich! Der Weg über Spiralauffahrt zur Brücke und Fahrstuhl ist in der Umsteigezeit nicht zu schaffen.
- Verlagerung der Verkehrsleistung mit Millionenaufwand auf den Streckenabschnitt nach Heimerdingen mit geringerer Nachfrage gegenüber einer bestehenden Bedienung Korntal – Feuerbach mit höherer Nachfrage.
- Überlastung der S-Bahn in HVZ durch 200 – 300 zusteigende Fahrgäste in Korntal.
- Angedachte Lösung mit eigenem Bahnsteig („EB“) teuer und fahrgastunfreundlich.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis extrem ungünstig - bestätigt durch fehlende Förderfähigkeit.

Mängel im Gutachten:

- MIN-Variante wurde schlecht dargestellt
 - Problem der Gegenfahrt in Zuffenhausen wurde nicht gelöst sondern sogar gegenüber heute verschärft (siehe Gutachten S. 65 Abb. 4.7)
 - Dadurch wurden unnötig hohe Betriebskosten (3 anstatt 2 Züge notwendig für 30-Minuten-Takt) und längere Fahrzeiten ermittelt.
- Fehlende Kosten bei der NE-Variante
 - Begegnungsgleis in Schwieberdingen
 - Schülerzug
 - Umbau Bahnsteig Korntal
- Keine Planung um die Fahrgastgefährdung in Korntal abzustellen
 - Nach EBO ist ein Bahnsteig dieser Breite **nicht zulässig**. Ob die Bestandsschutzregelung bei dem Umbau auf Niederflur noch gilt wurde nicht geprüft.
 - Bereits heute ist sogar der **Aufenthalt** aufgrund der Gefährdung verboten! Da sollen 400 Fahrgäste aussteigen? Raufende 10-jährige Schüler? Fahrgäste, die zur S-Bahn rennen? Bei Glätte? Sie haben sich den Film auf YouTube angesehen?
 - Die Umsetzung einer NE-Variante wird für die Verantwortlichen bei Unfällen mit Verletzten oder Toten eine strafrechtliche Dimension haben. Ob dabei grobe Fahrlässigkeit oder Verletzung der Verkehrssicherungspflicht relevant sein werden, wurde nicht geprüft.

Nur aufgrund dieser Mängel erscheint die NE-Variante im Gutachten als günstigste Lösung. Die Kostenexplosion der NE-Variante auf heute 42 Mio. € ist zum Teil auch auf diese Fehler zurückzuführen und noch nicht beendet.

Tatsache ist, dass die Anrainergemeinden Entscheidungen getroffen haben, die auf einem heute bekanntermaßen mangelhaften Gutachten basieren und die von den Gemeinden inhaltlich so nicht gewollt sind.

Noch ist Zeit, diese Entscheidungen zu revidieren und die unnötig hohe Belastung der Gemeindehaushalte gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zu vermeiden.

Petition:

Wir, der Arbeitskreis „ÖPNV Strohgäu Bus & Bahn“ richten folgende Petition an den Ausschuss des Landtages Baden-Württemberg:

- 1. Der Petitionsausschuss möge bitte von der DB Netz AG die Machbarkeit der vorgeschlagenen Kreuzungslösung zur Nutzung des Hochbahnsteiges durch die R61 im Gleisfeld des Bahnhofes Zuffenhausen beurteilen lassen.**

Begründung: Auch wenn wir auf privater Basis die Pläne von Planungsexperten, ortskundigen Stellwerkern und einem DB-Gutachter analysieren ließen und die Machbarkeit bestätigt wurde, ist für weitere politische Entscheidungen eine offizielle Aussage erforderlich.

Sollten bei der skizzierten Lösung doch noch Probleme auftauchen, so soll diese Studie alternative Vorschläge aufzeigen, mit der die Nutzung des Hochbahnsteiges möglich ist.

Die vorliegende Aussage von Intraplan Consult, die Kreuzung von einer mit drei S-Bahn-Linien befahrenen Strecke sei betrieblich nicht machbar, ist sachlich falsch!

- 2. Der Petitionsausschuss möge bitte die Machbarkeit unserer vorgeschlagenen MIN-PLUS-Variante prüfen lassen und unter Berücksichtigung der heute bekannten Fakten die Kosten und Nutzen der NE-Variante gegenüberstellen.**

Begründung: Unsere Analysen sind auf privater Basis entstanden. Auch wenn die fachliche Expertise vorhanden ist, so haben wir nicht alle Informationen und Werkzeuge, um die detaillierte Planung und Beurteilung abzuschließen. Für weitere politische Entscheidungen sind professionelle Analysen notwendig.

Diese Beurteilung sollte durch eine unvorbelastete Organisation erfolgen (z.B. NVBW, VRS oder Universität Stuttgart), da offensichtlich Intraplan Gesichtsverlust befürchtet, wenn Lösungen auftauchen, die in ihrem Gutachten nicht gefunden wurden.

Sollten bei unserer skizzierten Variante doch noch Probleme auftauchen, so soll eine Analyse Weiterentwicklungsmöglichkeiten aufzeigen, mit der ein Betrieb Hemmingen nach Feuerbach im beschlossenen finanziellen Rahmen möglich ist.

Unsere Fahrplanvorschläge für die Bedienung von Hemmingen – Feuerbach mit zwei Zügen oder Heimerdingen – Feuerbach mit drei Zügen legen wir zur Überprüfung bei.

- 3. Der Petitionsausschuss möge bitte veranlassen, dass Fördergelder des Landes nur für die Beschaffung von S-Bahn-kompatiblen Fahrzeugen und den Bau einer hierfür geeigneten Werkstatt bereitgestellt werden.**

Begründung: Alle politischen Gremien (auch das LRA Ludwigsburg) behaupten, die Durchbindung nach Feuerbach wäre ihnen wichtig. Wer aber auf dieser Strecke Niederflurfahrzeuge beschafft, verhindert für Jahrzehnte alle vernünftigen Ansätze zur Durchbindung!

- Sowohl der VRS als auch die EBO fordern im Bereich einer Metropole die Anschaffung von S-Bahn-kompatiblen Hochflurfahrzeugen (Einstieghöhe 800 mm) und die Erstellung von Bahnsteigen mit 760 mm Höhe.
- Niederflurfahrzeuge (Einstieghöhe 600 mm) können die Bahnsteige in Zuffenhausen nicht anfahren, können somit nicht die Strecke bis nach Feuerbach bedienen.
- Die Analyse von Intraplan (Teil 2 v. 11.03.2009) weist außerdem nach, dass die Idee mit eigenem Bahnsteig („EB-Variante“, geschätzte Kosten: 2,6 - 4 Mio. €) unwirtschaftlich, nicht förderfähig und damit unsinnig ist. Außerdem ist die Randalage für umsteigende Fahrgäste nicht zumutbar.

- In der Sitzungsvorlage 175/2009 des VRS wird die „EB-Variante“ dennoch in Erwägung gezogen, sollte die S6 durch die zusätzlichen Fahrgäste aus der zukünftigen S60 sowie der R61 überlastet werden. Mit Hochflurfahrzeugen und der Kreuzungslösung (siehe Antrag 1) ließe sich diese zusätzliche Investition vermeiden.

Mit der Ausschreibung der Fahrzeuge im unmittelbaren Zusammenhang steht die Planung der Werkstatt in Korntal. Der Landkreis Ludwigsburg plant eine Werkstatt nur für einteilige Fahrzeuge und schränkt damit die Auswahl auf nur einteilige Fahrzeuge ein.

Auf dem Markt gibt es derzeit aber nur ein einziges einteiliges Fahrzeug (RS2 von Stadler). Dieses ist ein Niederflurfahrzeug. Marktgängige Hochflurfahrzeuge sind heute zweigliedrig, womit Investitionskosten und Betriebskosten nicht höher wären als mit einteiligen! Die Umplanung der Werkstatt auf zweigliedrige Fahrzeuge ist möglich und damit ist die Einschränkung nicht sinnvoll.

Die Fahrzeugbeschaffung und der Bau einer geeigneten Werkstatt ist Sache des Betreibers, doch die Landesregierung sollte ihre freiwilligen Förderzusagen von der Beschaffung S-Bahn-kompatibler Fahrzeuge abhängig machen, um die noch möglichen verkehrlichen Zukunftsoptionen nicht zu verbauen.

4. Der Petitionsausschuss möge bitte bei der Bewilligung der Mittel für die Förderanträge zur Sanierung der Strecke Hemmingen – Heimerdingen diese aufgeführten Fakten berücksichtigen:

- **Viel zu geringes Fahrgastpotenzial dieser Strecke:** Aussage Gutachten (Tab.7.1, S.99): Bei der Nachfragewirkung MIN-Variante (Endhaltestelle Hemmingen) im Vergleich zur Basis-Variante (Endhaltestelle Heimerdingen, sonst alle Bedingungen gleich) beträgt die Differenz lediglich 8 Personenfahrten am Tag. Die NE-Variante reduziert die Nachfrage sogar um 178 Fahrten!
- **Bessere Anbindung Heimerdingens mit Bus:** Aussage Gutachten (Abb.7.3, S.104 und Tab.2.4, S.31): Potenzial von 250 Personenfahrten mit dem Bus gegenüber 230 Personenfahrten mit dem Zug. Die Wirkung einer Stärkung der Buslinie 620 nach Ditzingen wird gar nicht betrachtet! Die Fahrzeit nach Stuttgart mit Bus / S6 ist 2 Minuten kürzer!
- **Fehlende Wirtschaftlichkeit:** Zinskosten und Unterhalt für die sanierte Strecke (10 Mio. €) betragen ca. 685.000.- € gegenüber 84.000.-€ Betriebskosten für den Busbetrieb (ableitbar aus Tab.8.2, S.117).
- **Fehlende Zukunftsperspektive:** Der Betrieb der Strohäubahn fährt auf der Strecke Korntal – Heimerdingen buchstäblich in die Sackgasse. Diese Strecke erschließt außer 3.500 Einwohner Heimerdingens nichts – auch nicht in der fernen Zukunft.
Eine Zukunftsperspektive für die Strohäubahn ergibt sich nur, wenn
 - diese Investitionsmittel eingespart werden und – langfristig im Rahmen neuer Planungen – für die Andienung parallel der Bundesstraße 10 (Park&Ride-Anlagen in Hochdorf und Enzweihingen) eingesetzt werden. Will man der Feinstaub- und CO²-Problematik in der Landeshauptstadt den Kampf ansagen, ist diese Weiterentwicklung ein wichtiger und wirksamer Beitrag und damit eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle „MUSS“-Entscheidung. Tausende Pendler-Pkw-Fahrten nach Stuttgart sind ein hohes ÖPNV-Potenzial für eine weiterentwickelte Strohäubahn.
 - Eine Weiterführung nach Vaihingen/Enz geplant wird. Damit wird das Fahrgastpotential von 30.000 Einwohnern sowie der umliegenden Region erschlossen. Die bereits vorhandene, derzeitig stillgelegte Vaihinger Stadtbahn würde damit ebenfalls hochwirtschaftlich wieder in Betrieb genommen und das Angebot der Interregios nach Stuttgart hervorragend ergänzt.