

Faktencheck zu Lösungsvorschlägen für die Gäubahn-Unterbrechung von LNV, PRO BAHN und VCD

A. Zusammenfassung

Im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ soll die Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hbf ab Sommer 2025 aufgegeben werden. Die alternative Gäubahnführung (Pfaffensteigtunnel) zum Hauptbahnhof in Stuttgart wird aber frühestens 2023 fertiggestellt sein. Am 25.11.2022 sollen die verschiedenen Varianten des jahrelangen Interims-Zustand in einem „Faktencheck“ diskutiert werden. Da diese Veranstaltung viel mehr eine Informationsveranstaltung von DB und Landeshauptstadt Stuttgart als eine unabhängige Überprüfung von Positionen („Faktencheck“) ist, haben die Verbände LNV, PRO BAHN und VCD auf Basis der bisher bekannten Varianten einen eigenen Faktencheck mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

Variante	Planfall Kappung	Weiterführung bis Hbf	Führung über Tübingen	Führung über Renningen	Gäubahnzüge im S-Bahntunnel
Fahrzeit	Red	Green	Red	Red	Green
Anschlüsse	Red	Green	Red	Red	Green
Erreichbarkeit	Red	Green	Green	Red	Green
Umsteigehäufigkeit	Red	Green	Green	Red	Green
Kosten/Aufwand (Infrastruktur, Energie, Fahrzeuge)	Red	Yellow	Red	Yellow	Green
Anbindung Raum BB	Green	Green	Red	Green	Green
Anbindung Raum TÜ/RT	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow
Anbindung Flughafen	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Anbindung FV von CH/Bodensee	Red	Green	Red	Green	Green
Behinderung Regionalverkehr	Green	Green	Red	Yellow	Green
Behinderung S-Bahnverkehr	Green	Green	Red	Red	Red
Alternative Fahrmöglichkeit bei S-Bahn-Störungen	Red	Green	Red	Red	Red

Tabellarische Übersicht der Varianten mit Beurteilung aus Fahrgastsicht

(rot = massive Verschlechterung/unmöglich, Ausschlußkriterium, gelb = Probleme/Einschränkungen/ relevanter finanzieller Aufwand, grün = positiv/machbar/geringe Probleme). Bei den Varianten „Führung über Tübingen“ und „Verlängerung S5“ sind die Bahnhöfe entlang der Strecke unterschiedlich betroffen und müssen deshalb auch unterschiedlich bewertet werden (links: nördlich von Horb, rechts: südlich von Horb).

Deutlich wird, dass die Beibehaltungslösung bis zum Hauptbahnhof aus Sicht der Fahrgäste die beste Lösung darstellt. Eine S-Bahn-Verlängerung bis Horb ist für diesen nördlichen Teil als „zweitbesten Notbehelf“ anzusehen – doch für den südlichen Teil und den Fernverkehr Richtung Bodensee/Schweiz ist dies gar keine Lösung. Wir sehen eine besondere Verantwortung der Stadt Stuttgart in ihrer Funktion als Landeshauptstadt für einen funktionierenden Schienenverkehr im ganzen Land. Angesichts der klaren Präferenz aus Fahrgastsicht für die Erhaltungslösung ist es aus Sicht von LNV, PRO BAHN und VCD erforderlich, dass die Argumente die für oder gegen die Beibehaltungslösung sprechen, tatsächlich von unabhängigen Experten in einem zweiten, dann wirklichen Faktencheck, diskutiert werden. Dabei sind auch die rechtlichen Gegebenheiten (Betriebspflicht der DB AG bis zum Hauptbahnhof) zu beleuchten.

B. Vorbemerkung:

Die Eisenbahnverbindung über die Gäubahn von Stuttgart über Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen (Htwl). bindet rund 1,4 Mio. Einwohner Baden-Württembergs an die Landeshauptstadt Stuttgart an, das ist – bezogen auf alle Bahnlinien, die nach Stuttgart führen, der drittgrößte Verkehrsstrom, - nach Residenz- und Filsbahn. Außerdem verbindet die Gäubahn den Wirtschaftsraum Mittlerer Neckar umsteigefrei direkt mit der Schweiz und dort mit der Metropole Zürich. Die Schweiz ist der größte europäische Handelspartner Baden-Württembergs, entsprechend groß ist auch die Verkehrsnachfrage.

Allerdings ist die Gäubahn neben den infrastrukturellen Einschränkungen (Eingleisigkeit südlich von Horb) zusätzlich seit Jahren von wechselnden Fahrplankonzepten, Fahrzeugstörungen und Streckenunterbrechungen geprägt, so dass die heutige Nachfrage weit hinter dem Potential zurück bleibt. Das Verkehrspotential zeigt sich auf der parallelen Bundesautobahn BAB 81 (Höhe Horb 57.000, Höhe Böblingen 130.000 KFZ täglich vor Corona¹).

Im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ soll die Gäubahn mit neuer Streckenführung über den Landesflughafen verlegt werden und soll die bisherige Gäubahnstreckenführung im Stadtgebiet Stuttgart zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hbf aufgegeben werden. Die Stadt Stuttgart hat dazu die Grundstücke dieser Gleisanlagen im Jahr 2001 von der DB AG erworben.

Aufgrund von Verzögerungen bei den Planungen (die neue Gäubahnführung über den Flughafen ist 13 Jahre nach dem Baubeschluss zu Stuttgart 21 immer noch nicht planfestgestellt), soll im Dezember 2025 zwar der neue Tiefbahnhof von Stuttgart 21 in Betrieb gehen, eine alternative Gäubahnanbindung an den Tiefbahnhof ist dann aber noch nicht fertiggestellt. Im Rahmen der Anbindung der neuen S-Bahn-Station Mittnachtstraße an die bestehende S-Bahn-Strecke Richtung Nordbahnhof soll jedoch die heute bestehende Gäubahnstrecke im Sommer 2025 dauerhaft unterbrochen werden. Nach Angaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird derzeit für das Jahr 2033 mit einer Fertigstellung der alternativen Gäubahnführung über den geplanten Pfaffensteigtunnel gerechnet. Dabei wird von optimistischen Annahmen (keine Klagen gegen die Planfeststellung) ausgegangen.

¹ [Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg: Ganglinien Autobahnen \(svz-bw.de\)](https://www.svz-bw.de)

Damit wäre die Verbindung von Stuttgart Hbf Richtung Süden für mindestens acht Jahre unterbrochen. Bislang sahen die Planungen der DB AG einen Ersatzhalt der Züge in Stuttgart-Vaihingen mit Umstieg der Fahrgäste in die S-Bahn vor. Zuletzt am 18.07.2022 verständigten sich die Projektpartner zu Stuttgart 21 auf den Erhalt der Gäubahn-Panoramastrecke zwischen S-Vaihingen und S-Nord und die Errichtung eines Nordhaltes in der Nähe der S-Bahn-Station „Nordbahnhof“.

C. Faktencheck

Die Gemeinden entlang der Gäubahn sowie die Fahrgast- und Umweltverbände sind mit diesen Planungen zur langjährigen Unterbrechung der Gäubahn nicht einverstanden.

Deshalb hat im Juli 2022 der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn, der die Interessen der Gäubahn-Anrainerkommunen vertritt, beschlossen, einen „Fakten-Check“ zur Gäubahn durchzuführen um strittige, intransparente, nicht für alle Mitglieder nachvollziehbare Planungen und Aussagen vertieft darstellen, nachfragen und diskutieren zu können. Sieben Mitgliedskommunen hatten in den Wochen zuvor auch ein eigenes Gutachten zur Frage der Betriebspflicht der DB für die gesamte Gäubahn, auch auf Stuttgarter Gemarkung, vorgestellt. Am 25.11.2022 soll dieser „Fakten-Check“ nun stattfinden. Die Verbände LNV, PRO BAHN und VCD bedanken sich für die Einladung zu dieser Veranstaltung. Ihre Wünsche und Anregungen zur Tagesordnung und zur Art der Durchführung sollen in diesem Papier nicht aufgegriffen werden – es soll hier ausschließlich um die Darstellung/Bewertung von Alternativen zur bisherigen Planung, bis zur Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels die Gäubahnzüge in Stuttgart-Vaihingen enden zu lassen, gehen.

Die Verbände LNV, PRO BAHN und VCD haben deswegen vorab Fakten und daraus resultierende Fragen und Argumente zu den zu diskutierenden Alternativen gesammelt und fassen sie hiermit zusammen. Wir wünschen uns eine objektive, neutrale Betrachtung, Prüfung und Diskussion und gehen davon aus, dass dies vermutlich die Durchführung einer Anschlussveranstaltung und die Beauftragung neutraler Gutachter erfordert.

C.1 „Planfall“: Kappung der Gäubahn, Umstieg in Stuttgart-Vaihingen

Dies ist bis jetzt die Planung der DB. Dies wurde vom Eisenbahnbundesamt in seinem Planfeststellungsbeschluss Planfeststellungsabschnitt 1.5 PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) vom 13.10.2006 für die Dauer für 4 Monate genehmigt (Seite 197 bzw. 268) – quasi für eine umbaubedingte Unterbrechung, wie an vielen Schienen-Baustellen. Derzeit lauten die Schätzungen für die Zeitdauer der Unterbrechung von mindestens 8 Jahren ab Sommer 2025 bis 2033 (Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer MdB vom 16.11. 2022) bis zu ca. 10-12 Jahren, wenn die durchschnittlichen „Verlängerungen“ bei DB-Bauprojekten berücksichtigt werden (Stuttgart 21 sollte bei „Baubeginn“ 2010 laut DB in Dezember 2019 in Betrieb gehen ...). Unsere massiven Zweifel an der Rechtmäßigkeit dieser Kappung sollen an dieser Stelle nur erwähnt, nicht ausgeführt werden. Aus unserer Sicht hat dieser „Planfall“ gravierende Nachteile:

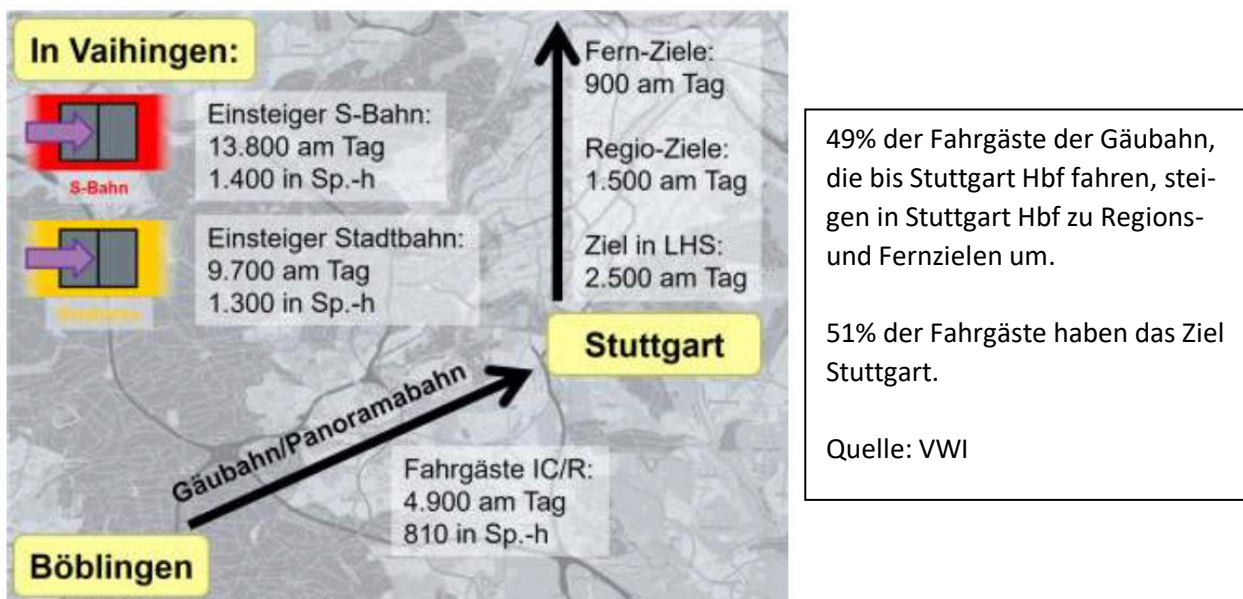
Betroffenheit der Fahrgäste durch die Unterbrechung der Gäubahn

Die Deutsche Bahn (DB) kommuniziert fälschlicherweise, dass nur 18% der Gäubahn-Fahrgäste von der Unterbrechung betroffen seien. Diese Zahlen basieren auf einem Gutachten des „Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart“ (VWI), Vorabbericht vom 29.06.2020.

Die Untersuchung des VWI wurde im Auftrag der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB AG) erstellt. Dabei ging es vorrangig um: 1. die Auswirkungen auf die Nachfrage im Stadtbahn- und Busnetz, 2. die Effekte eines Endhalts der Gäubahnzüge im Stuttgarter Norden im Vergleich zu einem Endhalt in

Stuttgart-Vaihingen und 3. die Wirkungen auf das SSB-Netz bei einer Störung auf der S-Bahn-Stammstrecke während der Interimsphase.

Den VWI-Zahlen liegen keine realen heutigen Fahrgastzahlen zugrunde, sondern das Verkehrsmodell der Region Stuttgart mit Basiszahlen aus dem Jahr 2010, für das eine Verkehrsprognose 2030 erstellt wurde. Das Verkehrsmodell gilt inzwischen als veraltet, wenngleich es in der Region weiterhin für Verkehrsplanungen herangezogen wird, vgl. Verband Region Stuttgart, Anlage 2 zur Vorlage Nr. 150/2021 Verkehrsausschuss am 21.07.2021, dort Seite 45. **Insbesondere werden damit die verkehrlichen Ziele des Landes und des Bundes, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln, nicht abgebildet. Es ist somit zu erwarten, dass bei Erreichung der verkehrlichen Ziele bis 2030 deutlich mehr Fahrgäste betroffen sind!**



Betrachtet man die VWI-Prognosezahlen genauer, fällt auf, dass neben den 18% der Fahrgäste, die die DB als Betroffene benennt, weitere 1.500 oder 31% der Fahrgäste Ziele außerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart haben. Somit haben laut VWI 51% der Fahrgäste der Gäubahn die Landeshauptstadt Stuttgart als Ziel, immerhin 49% fahren über den Hauptbahnhof hinaus weiter zu Fern- oder Regionszielen. Damit ist die Betroffenheit durch die Kappung deutlich höher als bislang von der DB suggeriert.

Betrachtet man weiter nicht nur die Anzahl der betroffenen Fahrgäste, sondern auch deren Verkehrsleistung (in Personenkilometern), liegt die Betroffenheit noch deutlich höher: Im Fernverkehr wird derzeit bundesweit eine durchschnittliche Reiseweite von rund 300 km erzielt, im Regionalverkehr von rund 30 Kilometern. Auf dieser Basis kann man folgende Abschätzung vornehmen: Da auf der Gäubahn auf 42 Kilometern schon die S-Bahn bis Herrenberg fährt, muss man hier auch im Regionalverkehr von größeren Reiseweiten ausgehen. So gewichtet, sind ca. 70% der Personenkilometer von der Unterbrechung negativ betroffen!

Deshalb fordern wir neben diesen Prognosezahlen auch die Darstellung der betroffenen Fahrgäste und Personenkilometer auf Basis der realen Fahrgastzahlen 2019 (vor Corona) und zum Vergleich von 2010 (damit auch eine zeitliche Entwicklung der Fahrgastzahlen ersichtlich ist). Dies sollte von der DB dargestellt werden, da auf der Gäubahn einzig DB Regio und DB Fernverkehr Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr erbringen und bis Juni 2019 auch auf den anderen Strecken

rund um Stuttgart die Verkehrsleistungen erbracht haben. Insofern sollten die Daten bei der DB vorliegen.

Verschlechterung auch für Stuttgarter Bürger*innen

Der Großteil der Stuttgarter Bürger*innen ist an Stuttgart-Vaihingen deutlich schlechter angebunden als an den Hauptbahnhof. Die Reisezeiten dorthin sind im Durchschnitt aufgrund der logischen Struktur des ÖPNV-Netzes deutlich länger als an den Hbf. Alle Stuttgarter*innen, die mit dem ÖPNV auf der Gäubahn nach Süden, in den Schwarzwald, an den Bodensee oder in die Schweiz wollen, werden jahrelang deutlich längere Reisezeiten und mehr Umstiege haben als derzeit. Somit sind auch die Stuttgarter Bürger Leidtragende einer verschlechterten Anbindung an den südlichen Teil Baden-Württembergs und die Schweiz.

Stadtbezirk	Einwohner insgesamt	direkte Verbindung zum Hbf	direkte Verbindung nach Stuttgart-Vaihingen
Mitte	23.310	40, 42, 44, 47, U1, U5, U6, U7, U9, U12, U15, S1, S2, S3, S4, S5, S6	U14, S1, S2, S3, S5
Nord	27.177	U5, U6, U7, U12, U15, S4, S5, S6	S5
Ost	47.804	40, 42, 47, U9	
Süd	43.285	U14	U14
West	51.974	40, 42, 44, U9, S1, S2, S3, S4, S5, S6	S1, S2, S3, S5
Inneres Stadtgebiet	193.550		
Bad Cannstatt	69.494	RE13, RE16, RE18, RE90, S1, S2, S3, U14	S1, S2, S3, U14
Birkach	7.167		
Botnang	12.824	U2	
Degerloch	16.231	U5, U6, U12	U8
Feuerbach	29.984	U6	S5
Hedelfingen	10.224	U9	
Möhringen	32.779	U5, U6, U12	U3, U8
Mühlhausen	25.497	U12, U14	U14
Münster	6.618	U12, U14	U14
Obertürkheim	8.506	S1	S1
Plieningen	13.308		U3
Sillenbuch	23.769	U7	U8
Stammheim	12.488	U15	
Untertürkheim	16.470	S1	
Vaihingen	45.802	U12, U14, S1, S2, S3, S5	80, 81, 82, 84, S1, S2, S3, S5
Wangen	9.222	U9	
Weilimdorf	31.541	U6	
Zuffenhausen	38.239	S4, S5, S6, U5, U7, U15	S5
Äußeres Stadtgebiet	410.163		
Stuttgart	603.713		

Anmerkung: Fahrplan 2026: Statt U1 fährt U14 von Heschlach nach Vaihingen, S5 wird nach Vaihingen verlängert

Qualitätseinbuße und Risiko von Anschlussverlusten durch zusätzlichen Umstieg

Umstiege und die damit verbundene Unsicherheit, einen Anschluss in Stuttgart zu erreichen, schrecken potenzielle Fahrgäste von der Nutzung der Bahn ab. Man rechnet damit, dass durch einen zusätzlichen Umstieg etwa 40 % der Fahrgäste von der Nutzung der Bahn abgehalten werden. Zudem wird parallel der Autoverkehr nach Süden (Singen-Zürich) attraktiver, denn zeitgleich

mit der Unterbrechung der Gäubahn wird südlich von Stuttgart der sechsspurige Ausbau der A81 fertiggestellt, so dass viele Fahrgäste auf ihren Privat-Pkw umsteigen werden.

Die Vermeidung von Umstiegen war eine maßgebliche Vorgabe und ein Grund dafür, dass das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart die Überlegungen der Bahn Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre zu einem Fernbahnhof im Bereich Rosenstein (mit Shuttleverkehr zum Hauptbahnhof) kategorisch ablehnten. Sie verlangten eine umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof – ein zentrales Prinzip von Stuttgart 21.

Der Umstieg in S-Vaihingen ist umständlich, denn nach derzeitiger Lage muss dafür meist der Bahnsteig gewechselt werden. Dort gibt es nur eine Unterführung am Ende des Bahnsteigs, was je nach Position des Ausstiegs für weite Wege sorgt. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist nur ein Aufzug vorhanden, wobei der Aufzug auf dem S-Bahnsteig auch noch besonders klein ist.

Anschlussverluste durch längere Fahrzeit

Die Kappung der Gäubahn in S-Vaihingen erfordert einen Umstieg auf die S-Bahn, die dann zumindest in der HVZ häufiger verkehren soll als heute. Laut DB soll die Umsteigeverbindung mit der S-Bahn nur 8 Minuten langsamer sein als die Direktanbindung der Gäubahn. Diese Fahrzeitverlängerung wird allerdings nur unter Idealbedingungen eingehalten. In der Praxis verkehren die S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit mit einigen Minuten Verspätung und zwischen dem S-Bahnhof (tief) und den Gleisen im neuen Hauptbahnhof müssen noch zusätzliche Fußwege² zurückgelegt werden, so dass mit einer Verzögerung um etwa 15 Minuten gerechnet werden muss. **Das bedeutet z. B. für den „langsamen“ IC auf der Gäubahn, der mehr Halte bedient und deshalb derzeit heute immer zur Minute :43 ankommt („schneller“ IC: Ankunft zur Minute :30), dass die Fahrgäste nach der Kappung erst knapp vor der vollen Stunde an den Gleisen des Tiefbahnhofs etwa zur Minute :58 ankommen³. Dann sind aber bereits einige Züge abgefahren**, wobei der Fernverkehrsfahrplan nach Inbetriebnahme von S21 noch nicht bekannt ist. Da aber am Knoten in Mannheim zur halben Stunde im Rahmen des Deutschlandtaktes festgehalten wird, **steht heute schon fest, dass die schnellen ICE-Züge nach Norden um die Minute :50 abfahren müssen, so dass diese heute noch erreichbaren Anschlüsse in Zukunft verpasst werden.**

Nachdem am 11.10.2022 der zukünftige Regionalfahrplan im Knoten Stuttgart präsentiert wurde, ist klar, dass auch wichtige Anschlüsse im Regionalverkehr verpasst werden. So soll z.B. der RE 90 nach Nürnberg über Schwäbisch Hall zur Minute :52 abfahren, der RE17 nach Pforzheim über Ludwigsburg zur Minute :53, und der MEX16 über Geislingen nach Ulm ebenfalls zur Minute :53. Diese Anschlüsse können zukünftig mit dem langsamen IC nicht mehr erreicht werden.

Überhaupt ist die Argumentation widersprüchlich. Heute halten die Züge nicht in S-Vaihingen, damit der wichtige Ice-Anschluss erreicht werden kann. Bei der Unterbrechung wird erklärt, dass die Umsteiger zum Fernverkehr unbedeutend seien und S-Vaihingen viel bessere Verbindungen ermögliche. Nach Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels sollen die Züge aber nicht mehr in S-Vaihingen halten, sondern über den Flughafen geführt werden.

² Dabei ist zu beachten, dass beim Umstieg in S-Vaihingen (wenn der Umstieg nicht bahnsteiggleich ist) die Treppen am Ende des Bahnsteigs sind, umsteigende Fahrgäste somit am S-Bahn-Ende einsteigen. In Stuttgart Hbf tief ist aber der Zugang von der S-Bahn zum neuen Tiefbahnhof an der Spitze der S-Bahn - d.h. die Fahrgäste müssen die gesamte Bahnsteiglänge der S-Bahn-Station Hauptbahnhof tief durchqueren).

³ Halt in S-Vaihingen zur Minute 30, Umstieg in S-Bahn, Abfahrt Minute 35, Ankunft Hbf tief Minute 50, Umstieg vom S-Bahn-Bahnhof zum Fernbahnhof

Hohe Kosten

Für die Ermöglichung dieser Unterbrechungslösung fallen hohe Kosten an. Für die Herstellung eines bahnsteiggleichen Umstiegs in Stuttgart-Vaihingen möchte der Verband Region Stuttgart zusätzliche Weichenverbindungen für 8,1 Mio. € einbauen lassen (Sitzungsvorlage VA 267/2022). Für den weiter geplanten Nordhalt fallen ebenfalls noch Kosten in Höhe von mehreren Millionen Euro an, so dass in Summe deutlich über 10 Mio. € aus Steuermitteln für die Unterbrechung der Gäubahn ausgegeben werden. Diese Maßnahmen sollen alle zu 75% aus dem LGVFG gefördert werden, d.h. aus dem allgemeinen Steuertopf des Landes. Damit bezahlen die Bürger entlang der Gäubahn die Kosten für die Unterbrechung der Gäubahn mit!

Erwähnenswert: Die Umbauten im Hauptbahnhof zur Ermöglichung der Beibehaltung der Gäubahn bis zur Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels würden nach der Machbarkeitsstudie der DB von 2018 bei zweigleisiger Zuführung wesentlich weniger, nämlich 2,8 Mio. Euro kosten, bei eingleisiger sogar nur knapp 1,5 Mio. Euro. Deshalb ist es richtig und wichtig, dass weitere Alternativen zum Ersatzhalt „Stuttgart-Vaihingen“ geprüft werden. Nachstehend haben wir die weiteren bekannten Alternativen näher betrachtet.

C.2. „Ersatzlösung 2“: Führung der Gäubahn ab Horb über Tübingen

Diese Variante (Neckar/Alb) wurde schon 1994 bei der Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21 sowie nochmals im Filderdiallog 2012 diskutiert und wieder verworfen. Denn es bestehen dabei erhebliche Nachteile. Die obere Neckarbahn von Horb über Rottenburg nach Tübingen mit ihrer auch durch einen rund 500 m langen Tunnel führenden Strecke weist auf 31,5 km keine Oberleitung auf. Entweder müssten Fahrzeuge eingesetzt werden, die auch auf einer nichtelektifizierten Strecke fahren können oder es müsste die Strecke bis 2025 elektrifiziert werden.

Bimodale Lokomotiven

Lokomotiven mit Zweikraftantrieb (wahlweise Diesel- oder Elektrobetrieb) gibt es in Deutschland erst seit wenigen Jahren für den Güterverkehr. Im Personenverkehr wurde diese Technik bis jetzt nicht eingesetzt. Im September 2022 wurde bekannt, dass die DB AG für den Fernverkehr 21 Vectron Dual Mode Lokomotiven bei Siemens bestellt hat, die u.E. nach zu leistungsschwach für die Ersatzlösung sind (langer, steiler Aufstieg im Fildertunnel ohne Möglichkeit der Schwungfahrt; längere Fahrzeit im Vergleich zu Triebzügen wegen geringerem Traktionsgewicht führt dort vermutlich zu Trassenkonflikten).

Starke Fahrzeit- und Streckenverlängerung, Entfall von Anschlüssen

Die Strecke verlängert sich zwischen Horb und Stuttgart um 50 % von 67 auf ca. 100 km. Die Fahrzeiten Stuttgart – Wendlinger Kurve – Horb mit Halt in Reutlingen und Tübingen dürfte ca. 75 Minuten betragen. Zum Vergleich benötigt der „schnelle“ IC heute 47 Minuten, der „langsame“ IC 52 Minuten für die Strecke Horb – Stuttgart. Die heutigen Fernverkehrsanschlüsse im Hbf passen nicht mehr. Dabei ist zu beachten, dass der Gäubahn-Fahrplan aufgrund der Durchbindung der Züge in die Schweiz von Zürich aus geplant wird. Damit sind die Fahrzeiten südlich von Horb relativ fix, Fahrzeitverlängerungen führen dann zu früheren Abfahrten/späteren Ankünften in Stuttgart Hbf und entsprechenden Anschlussverlusten und Fahrzeitverlängerungen.

Raum Herrenberg/Böblingen wird abgehängt bzw. nicht mehr bedient

Die höchste Auslastung der Gäubahn tritt zwischen Bondorf und Böblingen auf. Böblingen/Sindelfingen ist ein starker Wirtschaftsstandort, der eine direkte Anbindung in den Bodensee-Raum und in die Schweiz und auch nach Stuttgart braucht und nicht abgehängt werden darf.

Elektrifizierung und Streckensperrung

Die Planung und der Bau der Oberleitung zwischen Horb und Tübingen sind bis 2025 unrealistisch, auch weil die Strecke durch ein FFH-Gebiet führt, so dass weiterhin eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben ist. Auch der Wegfall der Planfeststellung für Elektrifizierung bringt keine wesentliche Beschleunigung, denn für den vorgesehenen Ausbau der Strecke (Bahnsteige, zweigleisiger Abschnitt zumindest bei Kilchberg) ist weiterhin ein Planfeststellungsverfahren nötig.

Der bisherige Zeitplan für die Elektrifizierung und den Ausbau der oberen Neckarbahn im Rahmen der Regionalstadtbahn Neckar/Alb sieht eine Fertigstellung nicht vor 2030 vor. Das Beispiel der Ammertalbahn zeigt, dass selbst nach Genehmigung der Planung noch einige Zeit vergeht, bis die Erneuerung und der Ausbau der Strecke abgeschlossen, die Fahrleitung in Betrieb genommen ist und der erste Zug fahren kann. Dort wurde die Planfeststellung im Mai 2017 genehmigt und mittlerweile geht man von einer Inbetriebnahme im Dezember 2022 aus, also nach fünf Jahren.

Wie bei der Ammertalbahn ersichtlich, erfordert die Elektrifizierung und der teilweise zweigleisige Ausbau monatelange Gesamtsperren. Entweder müsste der Ausbau der Strecke zur Regionalstadtbahn bis zur (unbestimmten) Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels zurückgestellt werden oder die umgeleiteten Gäubahnzüge fallen dann während der Streckensperrung zur Streckenmodernisierung ebenfalls aus. Dies zeigt, dass dieser Vorschlag nicht realistisch ist.

Trassen und Infrastrukturkonflikte mit Regionalstadtbahn

Bei Umsetzung des Vorschlags wären Trassenkonflikte mit der geplanten Regiostadtbahn Neckar-Alb oder dem IRE6 zu befürchten, so dass eine Gäubahnumleitung zu einer deutlichen Verschlechterung des Nahverkehrs im Raum Tübingen führen würde (weitgehend Schienenersatzverkehr für den Regionalverkehr Horb – Rottenburg – Tübingen). Weitere Halte der umgeleiteten Gäubahnzüge in der Trasse der Züge Stuttgart – Tübingen würden die Fahrzeit noch weiter verlängern.

C.3. „Ersatzlösung 3“: Führung über Renningen

Diese Lösung erscheint nur auf den ersten Blick machbar und hat viele Nachteile und Konflikte mit anderen, wichtigen Verkehren, die eine Machbarkeit fast unmöglich erscheinen lassen.

Fahrzeit und Streckenverlängerung

Die Strecke (Böblingen- Stuttgart) verlängert sich von 25,8 auf 41,0 km und ist somit rund 15 km länger. Der Zeitbedarf ist entsprechend größer (mindestens um etwa 20 Minuten länger, die S-Bahn S60 hat eine 28 Minuten längere Fahrzeit zwischen Böblingen und Stuttgart Hbf als die S1). Auch hier werden viele Anschlüsse verpasst, siehe Ersatzlösung 1.

Konflikt S-Bahn/Güterverkehr, Streckenkapazität, Trassenprobleme durch beschränkte Infrastruktur

Die Rankbachbahn ist zwischen Sindelfingen und Böblingen eingleisig (die neue Brücke zur Verbreiterung der A81 wird aus Sparsamkeitsgründen wieder nur eingleisig errichtet!). Zwischen Maichingen Nord und Sindelfingen fährt die S-Bahn in beiden Richtungen auf einem Gleis und der Güterverkehr auf dem anderen. Durch das Mercedes-Benz-Werk herrscht ein sehr starker Güter-

verkehr und auch die Güterzüge der Gäubahn fahren alle über Renningen und Korntal zum Güterbahnhof Kornwestheim.

In Zukunft will der Verband Region Stuttgart als Träger des S-Bahnverkehrs für die S60 einen 15-Minuten-Takt einführen und auf der Strecke zwischen Renningen und Stuttgart verkehrt seit September 2022 eine Express-S-Bahn S62, so dass die Strecke schwerlich zusätzliche Gäubahnzüge aufnehmen kann.

Einfahrt in Tunnel zum Hauptbahnhof fahrplantechnisch nicht möglich

Zwar ist zwischen Zuffenhausen und Feuerbach im Zuge von S21 eine Weichenverbindung zwischen den S-Bahngleisen und den Fernbahngleisen zum Hauptbahnhof vorgesehen. Diese ist aber nur für außerplanmäßige Fahrten vorgesehen und ist im Regelbetrieb wegen der höhengleichen Kreuzung der S-Bahn- und Fernbahngleisen wegen Trassenkonflikten nicht nutzbar. Auf diesen Gleisen herrscht ein sehr dichter Verkehr und für die Fahrt vom bzw. zum Hauptbahnhof müsste jeweils ein Gleis der Gegenrichtung überquert werden, was dort zu langen Wartezeiten führen würde.

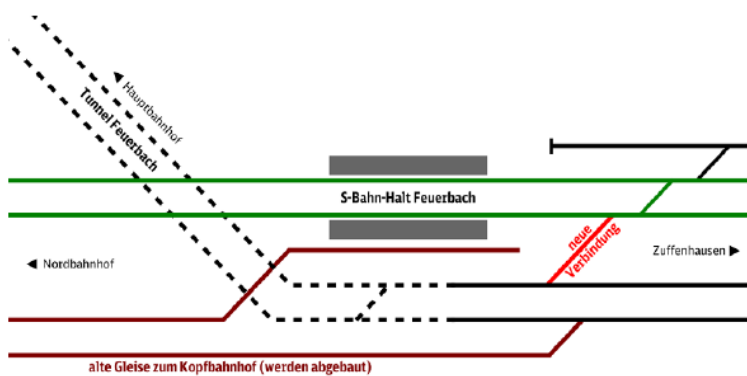


Abbildung 2: Über neue Gleisverbindungen in Feuerbach können S-Bahnen in Störfällen zukünftig auf die Ferngleise geleitet werden.

Neue Weichenverbindung zwischen Zuffenhausen und Feuerbach (Zeichnung VRS)

C.4. „Ersatzlösung 4“: Durchleitung von Gäubahnzügen ab Stuttgart-Vaihingen durch die S-Bahn Stammstrecke

Nach Ausrüstung des Tunnels der Stammstrecke der S-Bahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Bahnhof Schwabstraße mit dem Signalsystem ETCS wäre theoretisch die Möglichkeit gegeben, neben dem S-Bahnverkehr im 5-Minuten-Takt zusätzlich noch einen Regionalzug verkehren zu lassen. Zwischen Schwabstraße und Hauptbahnhof verkehren dort aber S-Bahnen im 2,5-Minuten-Takt, so dass dort zwischen zwei S-Bahnen – ohne weitere Kapazitätserhöhungen, s.u. - keine freie Kapazität mehr vorhanden ist. Aufgrund der Bahnsteighöhe von 96 cm in den S-Bahn-Stationen könnten auch nur Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von mindestens 76 cm verwendet werden, was den Einsatz der heutigen IC-Doppelstockzüge der Gäubahn ausschließt.

Falls sich durch die neue Leit- und Sicherungstechnik tatsächlich eine zusätzliche Trasse durch die S-Bahn-Stammstrecke ergeben würde, so würde doch der Fahrgastwechsel am S-Bahnhof Stuttgart Hbf tief aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen Bahnsteig und Fußbodenhöhe des Zuges viel zu lange dauern und würde damit die S-Bahn völlig aus dem Takt bringen.

C.5. „Ersatzlösung 5“: Verlängerung der S-Bahn (S5) bis Horb/Rottweil

Diese Lösung hat gegenüber den Lösungen 2-3 den Vorteil, dass dabei nur ein relativ geringer Fahrzeitverlust eintritt. Je nach genauem Fahrplan könnte eine Fahrzeit Horb – Stuttgart von etwa 65 Minuten erreicht werden, was der Fahrzeit des RE14 entspricht. Gegenüber dem „schnellen“ IC mit 47 Minuten und dem „langsamen“ IC von 52 Minuten ist die Verbindung aber deutlich langsamer. Die Anschlüsse an den Fernverkehr wären mit dieser Lösung prinzipiell zu erreichen. Eine Weiterführung bis Rottweil wäre theoretisch auch denkbar.

Fehlende Toiletten im S-Bahn-Fahrzeug ET430

Einen großen Nachteil stellen aber die fehlenden Toiletten in den S-Bahn-Triebwagen dar. Bei einer Fahrzeit von über einer Stunde bis Horb und von rund einer Stunde und vierzig Minuten zwischen Rottweil und Stuttgart einerseits und der demografischen Entwicklung andererseits erscheint dieser Mangel nicht hinnehmbar.

Keine Barrierefreiheit, Bahnsteigerhöhungen notwendig

Auch die fehlende Barrierefreiheit der S-Bahntriebwagen mit einer Einstiegshöhe von 96 cm ist an den Haltestellen südlich von Böblingen mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm für mobilitätseingeschränkte Menschen ein großes Hindernis. Am Bahnhof von Gäufelden sind die Bahnsteige sogar nur 38 cm hoch, so dass hier aktuell gar kein Halt möglich wäre. Möglich wäre vermutlich bis 2025 die provisorische Aufhöhung dieser Bahnsteige auf 76 cm – das Problem der Barrierefreiheit bleibt jedoch bestehen. Fehlende Barrierefreiheit führt grundsätzlich zu längeren Haltezeiten an den Bahnhöfen, da der Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste länger dauert. Wenn man sich vor Augen hält, mit welchem Aufwand im Nahverkehr in den vergangenen Jahren Barrierefreiheit geschaffen wurde, ist eine solche Lösung mit neu geschaffenen Hürden für Mobilitätseingeschränkte nur schwer vermittelbar. Sie kommt faktisch einem Ausschluss eines Teils dieses Personenkreises vom öffentlichen Verkehr gleich.

Keine akzeptable Lösung für Fernverkehrs- bzw. IC-Fahrgäste

Weitere Nachteile sind der relativ geringe Sitzkomfort und der Mangel an Abstellplatz für Reisegepäck. Die S-Bahn ist ein Fahrzeug überwiegend für Kurzstrecken mit vielen Türen und relativ wenigen und unkomfortablen Sitzplätzen. Durch den geringen Windschutz an den Türen sind die Fahrgäste auch stärker der Witterung ausgesetzt.

Diese Lösung würde zwar für einige Pendler aus dem Raum Horb/Rottweil eine umsteigefreie Verbindung nach Stuttgart ermöglichen. Sie stellt aber keine Verbesserung für den Fernverkehr aus der Schweiz (Baden-Württembergs wichtigster europäischer Handelspartner) und vom westlichen Bodensee mit den Städten Konstanz, den Umsteigeknotenpunkten Radolfzell und Singen sowie vom Umsteigeknotenpunkt Tuttlingen (bedeutender Wirtschaftsstandort insbesondere der Medizintechnik) dar. Die Fahrgäste der IC-Züge müssten weiterhin in Stuttgart-Vaihingen oder „alternativ“ am Nordhalt umsteigen, falls die ICs dorthin verlängert werden würden. In der Summe: Je näher der Fahrgast aus dem Gäu an Stuttgart wohnt, desto besser ist diese Ersatzlösung für ihn, je weiter nach Süden, desto schlechter für diejenigen, die umsteigen müssen und für den Fernverkehr ist dies überhaupt keine „Ersatzlösung“.

Verspätungsübertragung in die S-Bahn-Stammstrecke

Mit einer Verlängerung der S-Bahn über Horb hinaus in den eingleisigen Bereich der Gäubahn besteht die große Gefahr, dass Verspätungsübertragungen durch verspätete Gegenzüge sich bis in den Stammstreckentunnel der S-Bahn in Stuttgart durchziehen und damit die Pünktlichkeit der gesamten S-Bahn Stuttgart beeinträchtigen.

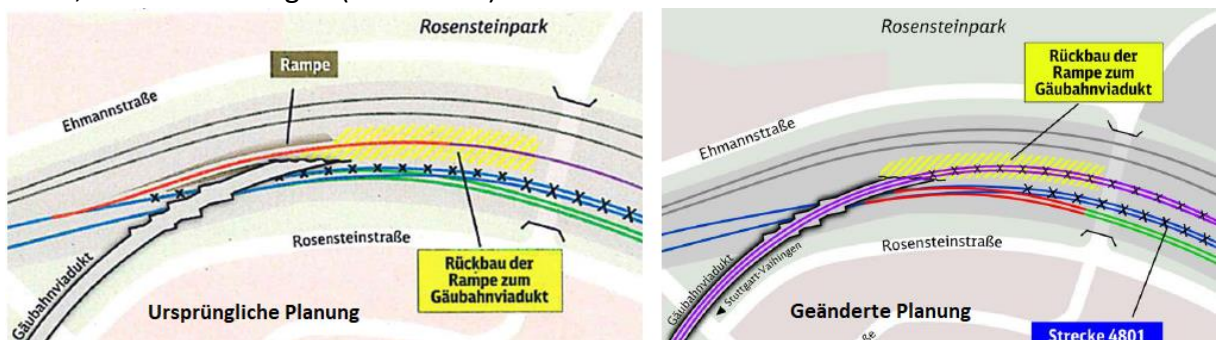
C.6 Weiterführung der Gäubahn bis Stuttgart Hbf, bis alternative Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof hergestellt ist

a) Rechtliche Ausgangslage

Die Betriebspflicht der Deutschen Bahn wurde durch drei Rechtsgutachten belegt, eines davon im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart, eines durch die Anrainerkommunen der Gäubahn. Die von der Deutschen Bahn nun vorgesehene langjährige Unterbrechung der Verbindung bedarf für ihre Rechtmäßigkeit eines formalen Stilllegungsverfahrens. Auf ähnlicher Linie zu eisenbahnrechtlichen Pflichten liegt die Rechtsprechung, vgl. jüngst das Urteil des Verwaltungsgerichts Koblenz vom 25.10.2022 zur Strecke der Hunsrückquerbahn⁴. Das Argument zur Verteidigung der langjährigen Kappung, die nach Ansicht dreier Rechtsgutachter eisenbahnrechtlich eine Stilllegung ist, man lege nicht still, sondern nur um, weil für die mindestens acht Jahre Unterbrechungsdauer ja S-Bahnen (und Stadtbahnen) zur Verfügung stünden, ist abwegig und für Kommunen und Bahnkunden geradezu gefährlich, wird doch damit der besondere Schutzzweck des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vor Aufgabe von Eisenbahninfrastruktur umgangen.

b) Machbarkeitsstudie Erhalt Gäubahndamm

Die Unterbrechung des Bahndamms der Gäubahn wurde im Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.5 genehmigt, um die Gleise der S-Bahn während des Anschlusses der bestehenden S-Bahn-Strecke an die neue Station Mittnachtstraße auf die Gäubahntrasse zu verlegen. Die DB änderte jedoch im weiteren Verlauf der Planung das Bauverfahren für diesen Anschluss und plante nun eine Verschwenkung der Strecke, die keinen Eingriff in den Gäubahndamm notwendig macht, siehe Zeichnungen (Quelle: DB):



Dieser Damm muss dazu lediglich stabilisiert werden. Eine unveröffentlichte Untersuchung der DB von 2018 bestätigt die Machbarkeit eines Weiterbetriebs der Gäubahngleise bis zum Hauptbahnhof. Dabei entstehen zusätzliche Kosten für die Sicherung des Bahndamms von 1,5 Mio. € und die Arbeiten machen eine Unterbrechung der Gäubahn von 30 Tagen notwendig (bei einleisiger Ausführung).

c) verkehrliche Notwendigkeit, Alternative Fahrmöglichkeit bei S-Bahn-Störungen

Die Erhaltung der Gäubahngleise bis zum Hauptbahnhof bietet als einzige Variante einen Anschluss ins Zentrum der Landeshauptstadt ohne Umsteigen für alle Fahrgäste der Gäubahn im Nah- und Fernverkehr bei gleichzeitiger Beibehaltung der bisherigen Fahrzeiten und Anschlüsse⁵. Sie entlastet auch durch die zusätzlichen Bahnsteiggleise den Tiefbahnhof und stellt außerdem eine Rückfallebene für die S-Bahn bei Sperrung des Stammstreckentunnels dar. Nach bisheriger Planung ist in solchen Fällen kein durchgängiger Betrieb einzelner S-Bahnlinien zwi-

⁴ <https://vgko.justiz.rlp.de/de/startseite/detail/news/News/detail/deutsche-bahn-ag-muss-hunsrueckquerbahn-instandsetzen/>

⁵ Zwar verlängert sich der Fußweg vom Gäubahn-Bahnsteig (oben) zum neuen Tiefbahnhof geringfügig, doch die ICE-Züge können aufgrund der kürzeren Streckenführung über den Feuerbacher Tunnel später in Stuttgart Hbf abfahren, so dass der Anschluss weiter erreicht wird.

schen Stuttgart Hauptbahnhof und der Filderebene mehr möglich, denn die Fahrzeuge der S-Bahn dürfen aus Brandschutzgründen nicht durch den Fildertunnel fahren.

d) Klimaschutzanforderungen bis 2030

Die Kappung und Stilllegung einer täglich von etwa 8.000 Fahrgästen genutzten internationalen Schienenverbindung mit Baden-Württembergs wichtigstem europäischen Wirtschaftspartner Schweiz und einer wichtigen nationalen (Pendler-) Bahnverbindung ist völlig aus der Zeit gefallen. Die Bedeutung dieser Beziehungen zu nahegelegenen Volkswirtschaften nimmt angesichts der Weltlage künftig noch zu, die Qualität der Verkehrsverbindungen muss (so auch die Vereinbarungen mit der Schweiz) verbessert werden und darf nicht viele Jahre verschlechtert werden.

Die Kappung mag zum Zeitpunkt ihrer Planung in den 1990er Jahren und der Planfeststellung 2006 (mit Annahme einer viermonatigen Unterbrechung) vielleicht noch hinnehmbar gewesen sein, obwohl sie den Erfordernissen eines wenigstens teilweise redundanten Schienennetzes für Ausweichverkehre im Störfall widersprach. Eine - selbst nach Bahnangaben - nun jedenfalls achtjährige Unterbrechung ist angesichts der heute grundsätzlich veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr akzeptabel.

Diese sind insbesondere:

- das völkerrechtlich bindende Pariser Klimaschutzabkommen 2015,
- der am 29. April 2021 veröffentlichte Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zu Klimaschutzvorgaben für das Handeln der öffentlichen Hand,
- das parteiübergreifend in Bund und Land anerkannten Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen des Öffentlichen Verkehrs bis 2030 gegenüber 2010,
- die heute dominierende Rolle des Verkehrs bei den Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg (rund ein Drittel, davon über 90% aus dem Straßenverkehr).

D. Zwischenfazit:

Die bisherige Planung und die diskutierten Alternativen überzeugen alle nicht, da sie mehr oder weniger große Nachteile für die Fahrgäste haben. Mit deutlichem Abstand schneidet jedoch die Beibehaltungslösung der Streckenführung bis zum Hauptbahnhof als beste Lösung ab, wie nachfolgende Übersicht aufzeigt. Dort werden aus Sicht der Fahrgäste die verschiedenen Varianten nach Ampelfarben beurteilt:

rot = massive Verschlechterung/unmöglich, Ausschlußkriterium,
gelb = Probleme/Einschränkungen/ relevanter finanzieller Aufwand,
grün = positiv/machbar/geringe Probleme).

Bei den Varianten „Führung über Tübingen“ und „Verlängerung S5“ sind die Bahnhöfe entlang der Strecke unterschiedlich betroffen und müssen deshalb auch unterschiedlich bewertet werden (links: nördlich von Horb, rechts: südlich von Horb).

Variante	Planfall Kappung	Weiterführung bis Hbf	Führung über Tübingen	Führung über Renningen	Gäubahnzüge im S-Bahntunnel
Fahrzeit	Red	Green	Red	Red	Green
Anschlüsse	Red	Green	Red	Red	Green
Erreichbarkeit	Red	Green	Green	Red	Green
Umsteigehäufigkeit	Red	Green	Green	Red	Green
Kosten/Aufwand (Infrastruktur, Energie, Fahrzeuge)	Red	Yellow	Red	Yellow	Green
Anbindung Raum BB	Green	Green	Red	Green	Green
Anbindung Raum TÜ/RT	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow
Anbindung Flughafen	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Anbindung FV von CH/Bodensee	Red	Green	Red	Green	Green
Behinderung Regionalverkehr	Green	Green	Red	Yellow	Green
Behinderung S-Bahnverkehr	Green	Green	Red	Red	Red
Alternative Fahrmöglichkeit bei S-Bahn-Störungen	Red	Green	Red	Red	Red

Tabellarische Übersicht der Varianten mit Beurteilung aus Fahrgastsicht

E. Einschätzung der Argumente der DB AG und der Landeshauptstadt Stuttgart

Angesichts dieser deutlichen Vorteile für die Beibehaltungslösung zum Hauptbahnhof haben wir geprüft, ob die Argumente der DB AG und der Stadt Stuttgart gegen eine Beibehaltung der Strecke bis zum Hauptbahnhof als Provisorium, bis eine alternative Streckenführung der Gäubahn zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof gebaut ist, wirklich stichhaltig sind:

Einwände der Landeshauptstadt Stadt:

1. Keine Wohnbebauung möglich

Das Vorbringen der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS), der interimswise Weiterbetrieb der Gäubahn verzögere und verunmögliche die vor allem wegen der Wohnungsnot erforderliche bauliche Entwicklung auf dem Gleisvorfeld und der 85 ha großen Fläche des Bebauungsplans ist **a) nicht stichhaltig und vor allem b) völlig widersprüchlich.**

a) fehlende Stichhaltigkeit

Das Vorbringen ist **nicht stichhaltig**, weil die Wohnungen wegen der erforderlichen baulichen Vorbereitungsmaßnahmen und Abläufe (Abräumen der Bahninfrastruktur, Beseitigung der Altlasten, Schaffung der neuen Infrastruktur, Bauzeit) frühestens erst etwa 2032 fertiggestellt werden. Die künftigen Wohnungen können also für die aktuelle Wohnungsnot keine Lösung schaffen. Ein Beleg für den hohen zeitlichen Aufwand solcher Transformationen ist das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Stuttgart-Bad Cannstatt, dessen Bebauung nun endlich 20 Jahre nach Stilllegung des Bahnhofs, Konturen annimmt.

b) Widersprüchlichkeit

Das Vorbringen ist **widersprüchlich**: Die LHS praktiziert an anderen Stellen in Stuttgart in erheblichem Umfang schienennahen Wohnungsbau, z.B. in Freiberg und in Möhringen.



Beispiel für eine der zahlreichen schienennahen, teils sogar beidseitigen Wohnbebauungen in Stuttgart (links: S-Möhringen, Blickrichtung Stadtbahnlinie U 3, unten: Gabelung der Stadtbahnlinien U 5, U 6, U 8, U 12 (links) und U 3 (rechts) östlich der 4 Gleise /Bahnsteigkanten des Bahnhofs Stuttgart-Möhringen)



Rund um die Haltestelle Möhringen Bahnhof sind in jüngster Vergangenheit - teilweise in nur wenigen Metern Entfernung - neue Wohngebäude errichtet worden, obwohl dort zwischen 04:30 bis 01:00 Uhr fünf Stadtbahnlinien verkehren, siehe zur Veranschaulichung der Bebauung vorstehende Fotos (Aufnahmedatum 04.10.2022).

Fazit: Das Argument „Wohnbebauung“ der Stadt Stuttgart gegen die Gäubahnführung in den Hauptbahnhof steht im Widerspruch zur aktuellen städtischen Planungs- und Genehmigungspraxis bei Wohnungsbauten an Schienenwegen.

2. Blockade beim Ausbau Wolframstraße zum Cityring

Der weitere Einwand der Landeshauptstadt, die Wolframstraße könne nicht zum Cityring ausgebaut werden, wenn noch Brücken über die Straßen führen, da sonst der schleifenartige Verlauf der Wolframstraße über dem neuen S-Bahn-Tunnel beibehalten werden müsse, ist ebenfalls nicht stichhaltig: Laut Aussage der Stadtverwaltung beginnt nach aktueller Planung der Umbau des Arnulf-Klett-Platzes frühestens im Jahr 2031, so dass es bei fristgerechter Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels nur zu einer geringen Verzögerung kommen würde.

Durch Abriss von nicht mehr benötigten Brücken über die Wolframstraße westlich der Gäubahn-gleise könnte der heute einspurige schleifenartige Verlauf der Wolframstraße begradigt und die zweispurige Führung wieder hergestellt werden. Von PRO BAHN und dem LNV wurde außerdem ein Vorschlag ausgearbeitet, wie eine Anbindung der Gäubahn und der Ausbau der Wolframstraße miteinander vereinbart werden können⁶.

3. Gefahr, dass Gleise dauerhaft erhalten bleiben (Dauer-Provisorium)

Mit der Herstellung der alternativen Streckenführung der Gäubahn zum Hauptbahnhof sind die Voraussetzungen für die Argumentation der DB AG, dass es sich um eine Streckenverlegung handelt, erfüllt. Sofern sich Anfang/Mitte der 2030er Jahre zeigt, dass der Tiefbahnhof nicht ausreichend für die Aufnahme weiterer Verkehre dimensioniert ist, muss neu über die benötigte Eisenbahninfrastruktur im Knoten Stuttgart diskutiert werden. Dies sollte auch im Interesse der Landeshauptstadt Stuttgart sein.

Einwände der DB AG:

1. Fehlende Leit- und Sicherungstechnik für die Strecke zum Hauptbahnhof ab 2025

Zutreffend ist die Erklärung der DB AG, dass das bisherige Stellwerk Stuttgart Hbf ab Ende 2025 nicht mehr zur Verfügung steht.

Allerdings wurde beim Sonderlenkungsreis Stuttgart 21 am 18. Juli 2022 der Erhalt der Panoramabahn zwischen den Projektpartnern vereinbart. Dabei ist auch die Umstellung der Signaltechnik auf ETCS und die Anbindung der Strecke an ein vorhandenes elektronisches Stellwerk vorgesehen. Der Abschnitt zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof könnte in diesem Zusammenhang ohne größeren Zusatzkosten noch mit eingebunden werden. Ansonsten oder interimsmäßig kann auch ein einfacher Stichstreckenblock mit Achszählern für die Strecke bis zum Hauptbahnhof zur Anwendung kommen.

2. Vertragliche Regelungen mit der Stadt Stuttgart

Das größere Problem für die Zustimmung der DB AG zu einer Beibehaltung der Strecke bis zum Hauptbahnhof stellen die Verträge zwischen der LHS und der DB AG zur schnellstmöglichen

⁶ http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/presse_rv/rv_21/210419_anhang_gaeubahn.pdf

22. November 2022, Faktencheck Lösungen für die Gäubahn-Unterbrechung von LNV, PRO BAHN und VCD

Übergabe der Strecke an die LHS dar. Doch so wie für die Beibehaltung der Panoramastrecke bis zum Nordhalt eine Verständigung der Projektpartner möglich war, könnte dies auch für den Abschnitt bis zum Hauptbahnhof gelingen.

F. Fazit:

Aus verkehrlicher und rechtlicher Sicht ist eindeutig die Variante **“Weiterführung der Gäubahn bis Stuttgart Hbf, bis eine alternative Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof hergestellt ist“** zu bevorzugen. Die von der DB und der Stadt Stuttgart bisher vorgetragenen Einwände sind lösungsorientiert und transparent von neutralen Gutachtern abzuarbeiten. Wir sind nach der bisherigen Prüfung noch stärker überzeugt, dass diese Lösung möglich ist, wenn alle Beteiligten dies wollen. Dazu gehört die Bereitschaft, eigene Planungen und Maßnahmen auf die Realisierung dieser Lösung abzustimmen und die Lasten des mangelhaften und zeitlich auseinanderklaffenden Baufortschritts der DB bei den Teilprojekten von S21 aufzuteilen und die Nachteile nicht einseitig auf die Gäubahnnutzer abzuwälzen.

Hier sehen wir besonders die Verantwortung der Landeshauptstadt Stuttgart für ein Gesamt-Verkehrssystem des Landes. Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist der zentrale Umsteigeknoten für Württemberg und weite Teile Südbadens. Für funktionierende Umsteigevorgänge müssen die Fahrgäste diesen Hauptbahnhof aus den verschiedenen Landesteilen auf direktem Wege erreichen können. Nur so können auch die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich erreicht werden. Die bisherige Blockade der Stadt Stuttgart an lösungsorientierten Vorschlägen führt zu unnötigen Ausgaben für den Steuerzahler, dabei profitiert die Stadt Stuttgart langfristig am meisten von der Neuordnung des Bahnverkehrs in der Stadt. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist deshalb aufgefordert, konstruktiv die Beibehaltungslösung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof zu begleiten und zu gestalten.

Stuttgart, 22.11.2022

Landesnenschutzverband Baden-Württemberg e.V.

Fahrgastverband PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V.