

Mobilität für Menschen

Gäubahn-Unterbrechung vermeiden!

Fraktion Bündnis90/Die Grünen im VRS

Gäubahn-Unterbrechung vermeiden

Agenda

Historische Entwicklung

Vertrag von Lugano

Die Bedeutung der Gäubahn für den Süden des Landes

Stuttgart-21 Planungen

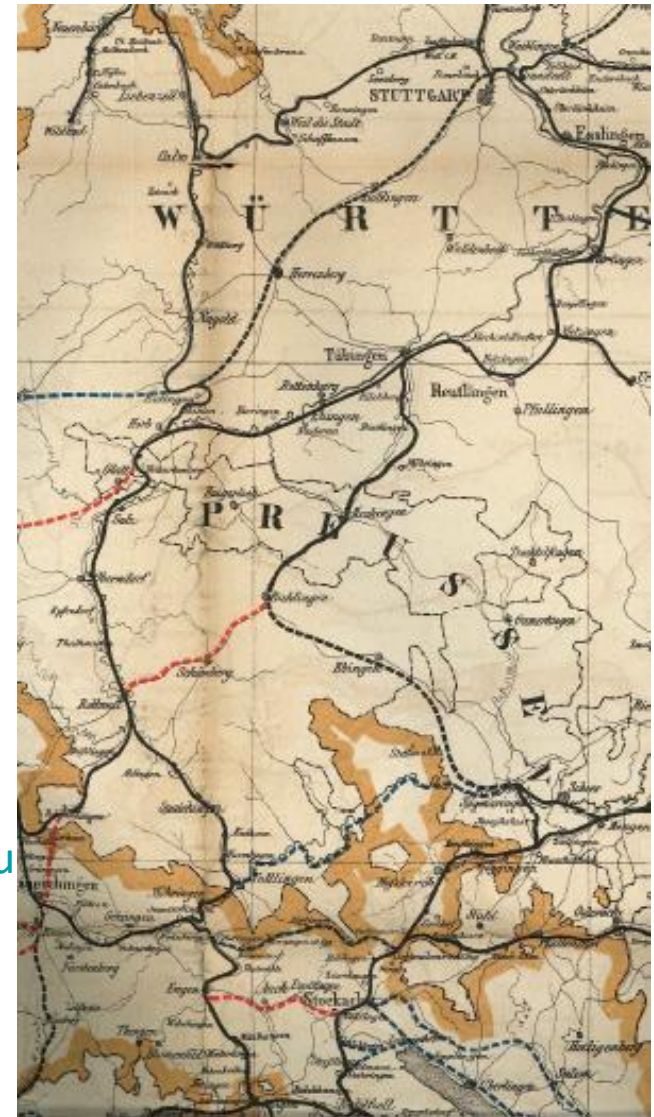
- S-Bahn-Anbindung/Gäubahn-Unterbrechung
- Machbarkeitsstudie der DB 2018
- bisherige Planungen

Gutachten Prof. Kramer

Wie geht es weiter?

Historische Entwicklung

- Die Eisenbahnlinie Stuttgart – Tuttlingen wurde als (obere) Neckartalbahn abschnittsweise bis 1870 eröffnet. Der Anschluss an die badische Schwarzwaldbahn erfolgte in Immendingen. Die Züge in die Schweiz fuhren über Plochingen – Tübingen – Immendingen – Singen – Zürich.
- 1879 wurde als Abkürzungsstrecke die Gäubahn über Böblingen in Betrieb genommen. Statt über Tübingen fuhren die Züge nun über die Gäubahn. Darauf wurde extra hingewiesen, so dass sich der Begriff „Gäubahn“ für die ganze Strecke einprägte.
- 1927 Vertrag Land Württemberg – Reichsbahn: Kredit über 35 Mio. RM für zweigleisigen Ausbau und Neubaustrecke Tuttlingen – Hattingen zur Vermeidung Fahrtrichtungswechsel Immendingen.
- Fertigstellung NBS 1934, 1941 2. Gleis bis Tuttlingen; 1946 Abbau 2. Gleis Horb-Tuttl. (Reparationsleistung)



Karte 1876

Am 6. September 1996 wurde die **Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz**, der sog. Vertrag von Lugano, abgeschlossen.

Wesentlicher Inhalt des Vertrages von Lugano für Deutschland:

- Rheintalbahn: CIR-ELKE, abschnittsweiser Ausbau auf vier Gleise, durchgängige Viergleisigkeit im Hinblick auf Vollauslastung der NEAT
- Stuttgart – Zürich: Reisezeit 2 ¼ Stunden mit Neigezügen, stellenweise Linienverbesserungen
- München – Zürich: Reisezeit 3 ¼ Stunden mit Neigezügen, stellenweise Linienverbesserungen
- Jeweils „bei angemessener Frequenz der Züge“

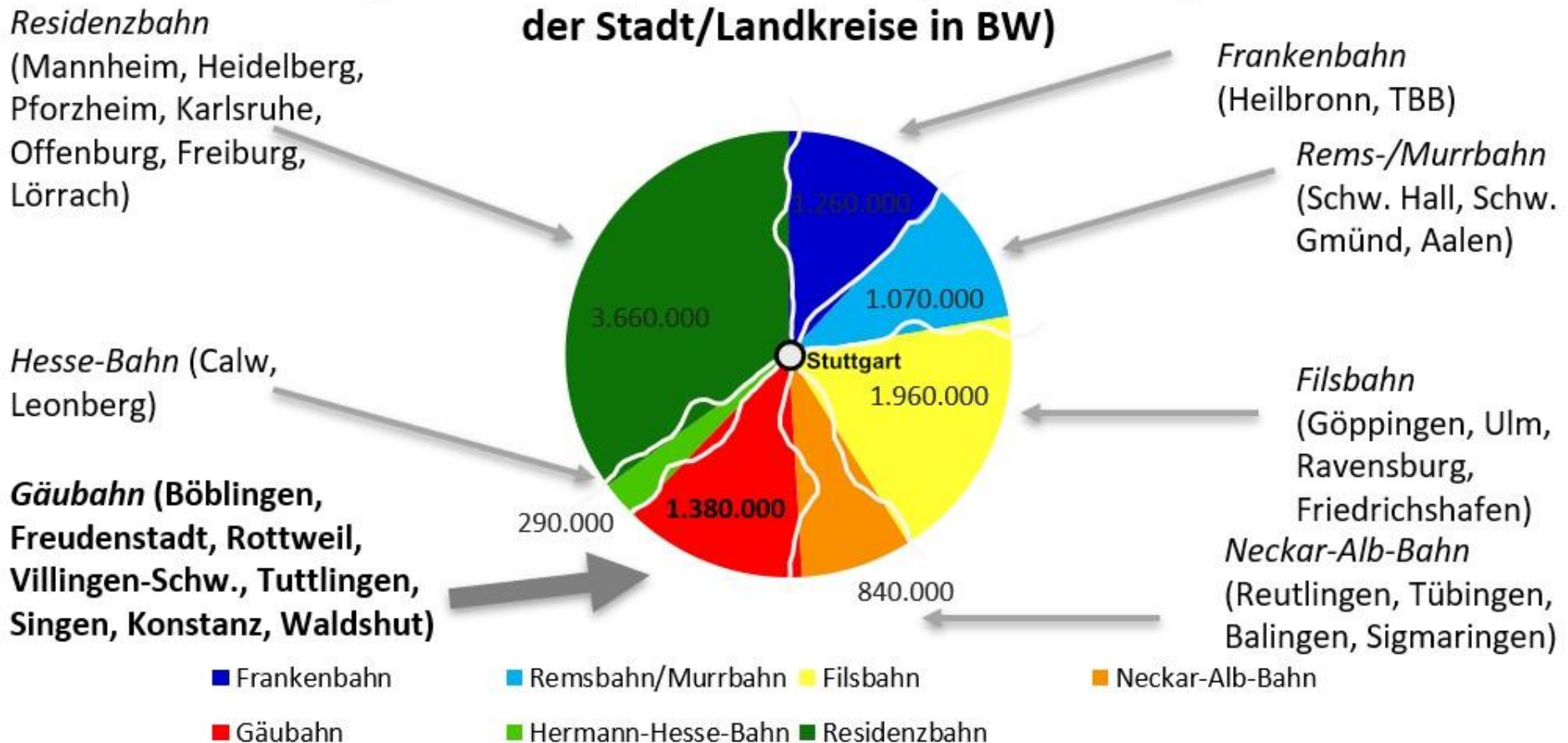
Bis jetzt realisiert unter CSU-Verkehrsministern wurde nur der Ausbau München – Zürich. Die Elektrifizierung und der Einsatz von Neigezügen dort wurde im Dezember 2020 umgesetzt, die Fahrzeit beträgt seit Ende 2021 3:32 h.

Für Rheintalbahn und Gäubahn sehen die Planungen eine Fertigstellung erst nach 2030 vor – über 35 Jahre nach Vertragsabschluss.

ACHTUNG: Neuer Vertrag aus 2021, der Lugano ablöst, ist völlig unkonkret.

Die Bedeutung der Gäubahn

Anbindung der Landeshauptstadt Stuttgart per Bahn (Einwohner der Stadt/Landkreise in BW)



Die Bedeutung der Gäubahn

Anbindung der Landeshauptstadt Stuttgart per Bahn
(Einwohner der Stadt/Landkreise in BW)



angeschlossene Einwohner über die Gäubahn



- Die Gäubahn verbindet die südlichen Landesteile mit der Landeshauptstadt Stuttgart
- Rund 1,4 Mio. Einwohner (13 % der Einwohner des Landes) werden damit erschlossen, im Vergleich mit den anderen nach Stuttgart führenden Strecken liegt die Gäubahn an 3. Stelle nach der Ost-West-Achse Residenzbahn/Filsbahn und vor der Franken- und Remsbahn.

Die Bedeutung der Gäubahn

Dafür, dass die Gäubahn knapp 1,4 Mio. Einwohner des Landes an die Landeshauptstadt anschließt, ist die Infrastruktur im Vergleich zu den anderen Eisenbahnstrecken unterentwickelt, während die Reisegeschwindigkeit im Mittelfeld liegt:

Strecke	2gleisig	Länge	Reisegeschw.*/Züge
Residenzbahn	Stuttgart - Karlsruhe	81 km**	91,7 km/h (1,5Z/h)
Filsbahn Stuttgart – Friedrichshafen	Stuttgart - Ulm	94 km 197 km	98,5 km/h (1Z/h) 85 km/h
Gäubahn Stuttgart-Singen	Stuttgart – Horb	67 km 172 km	91,4 km/h (0,5Z/h) 89,0/80 km/h
Frankenbahn Stuttgart - Würzburg	Stuttgart - Züttlingen	81 km 180 km	81,9 km/h (1Z/h) 79,4 km/h
Remsbahn	Stuttgart - Goldshöfe	83 km	101,3 km/h*** (1Z/h)

*: jeweils schnellste Züge des Nahverkehrs; auf der Gäu- und Remsbahn auch IC-Züge, **: über NBS – Pforzheim; ***: Stuttgart – Aalen

Die Bedeutung der Gäubahn

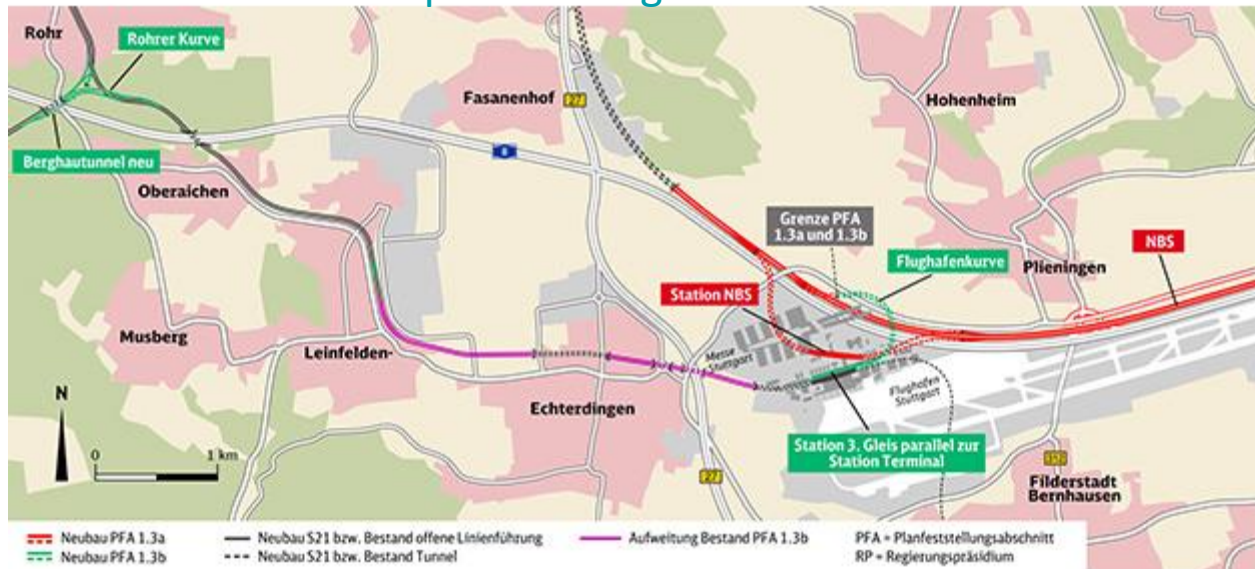
Im Vergleich zu den anderen Strecken fahren aber deutlich weniger Züge auf der Gäubahn. Obwohl das Einzugsgebiet im Vergleich zur Frankenbahn deutlich größer und die Geschwindigkeiten höher liegen, ist der Erschließungsgrad geringer:

Südlich vom S-Bahn-Endpunkt Herrenberg (37/42 km von Stuttgart Hbf) wird außerhalb des Berufsverkehrs nur ein Stundentakt für die weiteren Unterwegshalte geboten, während auf allen anderen Strecken in dieser Entfernung von Stuttgart ein Halbstundentakt mit Metropolexpress angeboten wird (Stuttgart – Geislingen 61 km, Stuttgart – Tübingen 71 km, Stuttgart-Aalen 76 km, Stuttgart – Gaildorf-West 61 km, Stuttgart – Heilbronn 53 km).

=> Das Fahrgastpotential der Gäubahn wird heute überhaupt nicht ausgeschöpft, zumal die schnellen Züge der Gäubahn nur zweistündlich verkehren und in der anderen Stunde die Unterwegsbedienung als (langsame) Regionalbahn erfüllen.

Bisherige Planungen – S21

- Die Gäubahn-Anbindung an Stuttgart 21 sollte eine Direktverbindung der Gäubahn an den Flughafen herstellen – damit sollte ohne zeitlichen Mehraufwand die kurvenreiche und aufwändig zu erhaltende Gäubahn-Panoramastrecke zwischen S-Vaihingen und S-Hbf ersetzt werden.
- Anstelle einer eigenständigen Linienführung der Gäubahn bis in den Hauptbahnhof (Status-quo) sollten die Züge der Gäubahn über die bestehenden S-Bahn-Gleise zum Flughafen und von dort über den neuen Fildertunnel zum Hauptbahnhof geführt werden.



Aktuelle Planungen – S21

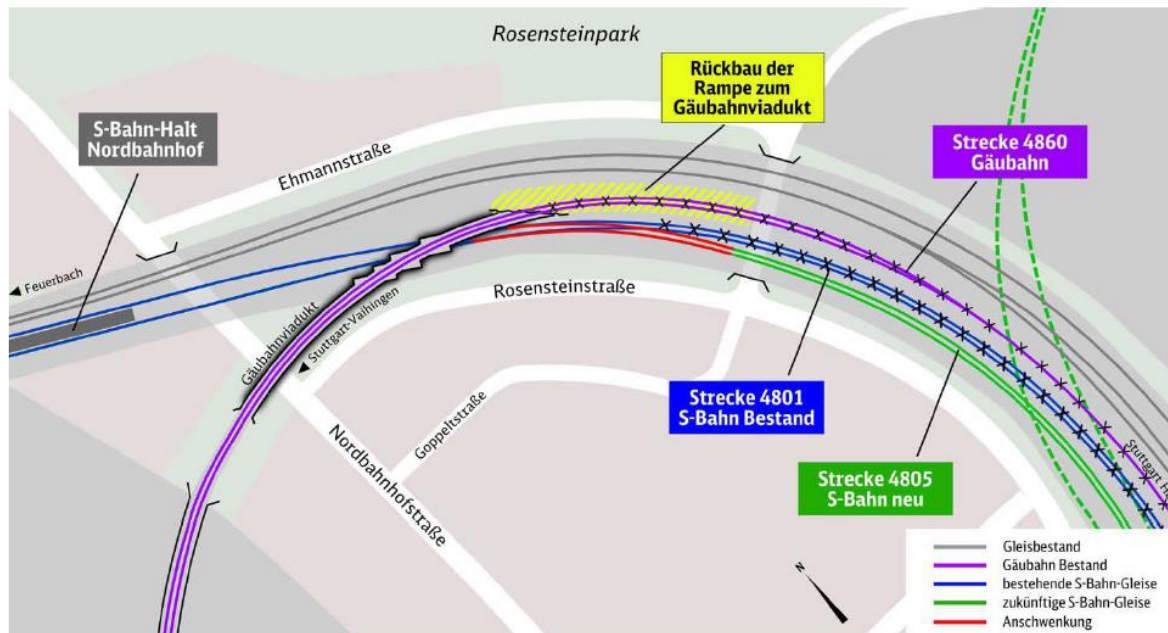
- Damit wären für die Gäubahn-Einbindung nur geringe Ergänzungen (Rohrer Kurve, Verbindung Flughafen Terminal – Schnellfahrstrecke) nötig.
- Durch die neuen mehrfachen Zwangspunkte (Mischverkehrsstrecken mit S-Bahnen, mit Fernverkehr) ergeben sich fixe Fahrlagen mit hohen Abhängigkeiten. Ein drittes Gleis am Flughafen Terminal wurde notwendig.
- Die Komplexität der Umbauarbeiten bei gleichzeitigem Widerstand aus Leinfelden-Echterdingen gegen die Mischverkehrsstrecke führte zur Entwicklung der Gäubahntunnel-Variante („Bilgertunnel“, jetzt Pfaffensteigtunnel, 2 ca. ja 12 km lange eingleisige Tunnelröhren)



- Aktuell gibt es somit keine planfestgestellte Variante für die Gäubahnanbindung
- Deshalb soll zunächst formal die laufende Planfeststellung für die Rohrer Kurve und das 3. Gleis am Flughafen fortgeführt werden
- Unabhängig von der Planfeststellung einer Gäubahnanbindung soll im Dezember 2025 der neue Tiefbahnhof in Stuttgart in Betrieb gehen
- Der Anschluss der S-Bahn-Gleise an die neue S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ sieht derzeit die Kappung der Gäubahn rund 3 Kilometer vor dem Hauptbahnhof vor (Planfestgestellt unter der Annahme, dass die Unterbrechung weniger als 6 Monate beträgt). Tatsächlich wird die Unterbrechung deutlich über 5 Jahre dauern
- Gemäß den DB-Plänen soll die Bauzeit 6 Jahre betragen.
Zum Vergleich: Am kürzeren Fildertunnel wird seit 2012 gebaut (Bauvorbereitung), Fertigstellung für 2023 geplant, d.h. 11 Jahre
Das Planfeststellungsverfahren muss noch vollständig durchlaufen werden, das sind ebenfalls noch mehrere Jahre
- Aus heutiger Sicht ist eine Fertigstellung vor 2030 völlig unrealistisch, bis 2035 dürfte es machbar sein, wenn der Bund ausreichend Finanzmittel bereitstellt
- Aber kann der Bund wirklich „frühzeitig“ Finanzmittel bereitstellen?
Derzeit 100 Mrd. € im vordringlichen Bedarf, jährlich 2 Mrd. € Bundesmittel:
50 Jahre Bauzeit? Pfaffensteigtunnel bzgl. Nutzen-Kosten-Faktor am unteren Ende

Aktuelle Planungen – S21

- Auch ohne Gäubahn-Anbindung soll im Dezember 2025 der neue Tiefbahnhof in Stuttgart in Betrieb gehen
- Der Anschluss der S-Bahn-Gleise an die neue S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ sieht derzeit die Kappung der Gäubahn rund 3 Kilometer vor dem Hauptbahnhof vor (Planfestgestellt unter der Annahme, dass die Unterbrechung weniger als 6 Monate beträgt). Tatsächlich wird die Unterbrechung eher 10 Jahre dauern.



Quelle: DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. 2020.

- Die DB hat im Jahr 2018 eine Machbarkeitsstudie zur Aufrechterhaltung der Gäubahn erstellt und konnte nachweisen, dass dies mit geringem Aufwand möglich ist:



Zusammenfassung

Wesentliche Änderungen zur geplanten Ausführungsvariante mit Außerbetriebnahme Gäubahn

Baubetriabl. und kostenmäßige Darstellung des Mehrbedarfs			
Was?	Zweigl. Weiterbetrieb Var. a	Zweigl. Weiterbetrieb Var. b	Eingl. Weiterbetrieb
Vollsperrung Gäubahn für Baudurchführung	ca. 90 d	ca. 140 d	ca. 30 d
Vollsperrung S-Bahn zur Gleisanschwenkung	-	-	+ 14 d
Arbeiten in Betriebsruhe	-	+ ca. 50 d	+ ca. 10 d
Arbeiten in erweiterter Betriebsruhe (6 – 8 h)	+ ca. 25 d	+ ca. 120 d	-
Baukosten	+ 2,8 Mio €	+ 2,5 Mio €	+ 1,5 Mio €

*) vertragliche und planrechtliche Auswirkungen für Bereich Stuttgart Hbf hier nicht dargestellt

- Diese alternative Baumethode zur Vermeidung der Gäubahnunterbrechung wird von der Stadt Stuttgart abgelehnt. Die Stadt besteht auf der Unterbrechung.
- Stattdessen soll für 2,5 – 3 Mio. € ein neuer Bahnsteig am Nordbahnhof gebaut werden, so dass dort – und in Stuttgart-Vaihingen – die Fahrgäste auf die S-Bahn oder Stadtbahn umsteigen sollen.
- Aus Sicht des VCD ist diese Unterbrechung illegal. Es gibt aus dem Eisenbahnrecht heraus keinen Grund, eine Strecke einzustellen, wenn dort ein Verkehrsbedürfnis besteht. Insbesondere ist der Städtebau kein gesetzlich vorgesehener Grund, eine Eisenbahnstrecke ersatzlos einzustellen
- VCD und andere Umwelt- und Verkehrsverbände (BUND, LNV, PRO BAHN) haben Gutachten bei Prof. Urs Kramer (Universität Passau) in Auftrag gegeben, um den Sachverhalt zu überprüfen.

- Das Urteil zur „Stuttgarter Netz AG“ ging von einer lückenlosen Übergangsphase von der heutigen Gäubahnanbindung des Hauptbahnhofs zur neuen Gäubahnanbindung über den Flughafen an den neuen Tiefbahnhofs aus
- Tatsächlich liegt jetzt eine jahrelange Unterbrechung vor, es handelt sich nicht mehr um eine Streckenverlegung.
- **Über die Genehmigungsbedürftigkeit einer Stilllegung der „Gäubahn“ unter den heutigen Umständen hat das Gericht bislang noch gar nicht entschieden. Ein neuer Prozess hierzu ist möglich**
- **Die „Abbindung“ der „Gäubahn“ stellt die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, namentlich der „Panoramastrecke“ ab Stuttgart-Vaihingen bzw. dem neu zu schaffenden „Nordhalt“ als Teil der „Gäubahn“, dar, so dass ein Stilllegungsverfahren durchgeführt werden muss**
- **Der Stilllegung steht nicht entgegen, dass für Schienenersatzverkehr in Form des Ausbaues der S-Bahn-Verbindungen gesorgt wird: Die Strecke wird dennoch in Stuttgart-Vaihingen bzw. im neu zu errichtenden „Nordhalt“ enden**

- Die Betriebspflicht endet erst mit der erfolgten Stilllegung. Sie trifft jedenfalls nicht die Stadt Stuttgart als Eigentümerin der Grundstücke, sondern das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einer Unternehmensgenehmigung, im konkreten Fall also die DB Netz AG. Vgl. § 11 Abs. 1 S. 1 AEG
- Der Freistellung der betroffenen Grundstücke steht aber inhaltlich entgegen, dass mit der Verhinderung von „gebrochenem Verkehr“ und der Erhaltung von Umleitungsmöglichkeiten (für die S-Bahn) ein ausreichendes Verkehrsbedürfnis für die weitere Widmung der Trassengrundstücke besteht.
- Der heute gültige Planfeststellungsbeschluss muss an die Realität angepasst werden: Auf die „Abbindung“ der „Gäubahn“ und das Verweisen ihrer Fahrgäste auf die S-Bahn-Verbindungen statt des (nahezu) lückenlosen Überganges zu ihrer neuen Streckenführung muss planerisch in Form eines Planänderungsverfahrens gemäß § 18d AEG i. V. mit § 76 Abs. 1 VwVfG reagiert werden.
- Hinsichtlich des zu realisierenden Szenarios für die Übergangszeit bedarf es zudem eines Planergänzungsverfahrens nach § 18d AEG i. V. mit § 75 Abs. 1a VwVfG, das die von der geänderten Sachlage betroffenen privaten und öffentlichen Belange berücksichtigt.

- Angesichts der bislang fehlenden endgültigen Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof muss bis zur Herstellung einer solchen endgültigen Lösung interimswise die heutige Anbindung des Kopfbahnhofs beibehalten werden
- Das Eisenbahnbundesamt muss die bestehende Planfeststellung überprüfen, es muss ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden
- Am Einfachsten wäre es, wenn die DB selbst als Vorhabenträger dieses Planänderungsverfahrens beantragen würde
- Ansonsten müssen Dritte dieses Planänderungsverfahrens beantragen oder einklagen.

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart
Matthias.lieb@vcd-bw.de
bw.vcd.org