

Internationale Schienenverbindung Stuttgart-Zürich - „Gäubahn“ Positionspapier und Appell

Statt einer Präambel: Anlass des Appells; Einführung; das Wichtigste in Kürze

Wir begrüßen, dass die Gäubahn endlich ins Blickfeld der Verkehrspolitik rückt. Der intensiv diskutierte Gäubahntunnel (ca. 12 km langer zweiröhriger jeweils eingleisiger West-Ost-Filderquertunnel von Böblingen-Goldberg zum Flughafen Stuttgart) ist ein neuer Lösungsansatz zur Vermeidung störanfälligen Mischverkehrs von Fern-, Regional- und Nahverkehr auf der S-Bahnstrecke im Raum Leinfelden-Echterdingen. Mögliche Vor- und Nachteile eines solchen Tunnels müssen sorgfältig abgewogen werden. Der Gäubahn-Filderquertunnel darf keinesfalls auf Kosten der verschiedenen, seit Jahrzehnten überfälligen Ausbauten entlang der Gäubahnstrecke zwischen Böblingen und Singen gehen oder diese verzögern. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der dortigen Ausbauten liegt mit deutlich über 2 sehr günstig. Durch den teuren Gäubahntunnel würde es für beide Maßnahmenpakete zusammen auf nur noch 1,2 sinken (Preisstand 2015). Das zeigt, dass der Gäubahntunnel für sich betrachtet unwirtschaftlich ist. Auch darf nicht, wie beim Konzept mit Gäubahntunnel vorgesehen, die Bedienqualität der Bahnhöfe zwischen Böblingen und Singen (je einschließlich) verschlechtert werden. Desweiteren sind negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Bahnknotens Stuttgart zu vermeiden (siehe auch unten Ziffer 7).

Hintergrund; Rahmenbedingungen:

Wohlstand wahren, internationale Verträge einhalten

Baden-Württemberg mit seinen internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen; diese Infrastruktur muss angesichts der in Baden-Württemberg seit 1990 – entgegen den Zielen des Landes für den Verkehrssektor –

nicht um 20-25% reduzierten, sondern um rund 12% gestiegenen Treibhausgasemissionen verstärkt auf die Schiene setzen.

Im Widerspruch zur notwendigen Stärkung der Schiene fällt Baden-Württemberg bei einer wichtigen europäischen Schienenachse weiter gegenüber Bayern zurück. Während der im schweizerisch-deutschen Staatsvertrag von Lugano 1996 beschlossene Ausbau der Schienenverbindung Zürich – München fertiggestellt ist, kommt der im gleichen Staatsvertrag beschlossene Ausbau der Strecke Stuttgart – Zürich kaum voran. Dies, obwohl diese Strecke große Bedeutung hat als Zulauf im alpenquerenden Verkehr und zur Entlastung der Rheintalstrecke; sie ist weiter unverzichtbar für Pendler und die Wirtschaft im Land einschließlich Tourismus und Gesundheits-/Bäderwirtschaft. Der baldige Ausbau der Bahnstrecke dient daher nicht nur dem Klimaschutz, sondern trägt auch zur Sicherung und Wiedergewinnung wirtschaftlicher Stärken des Landes während und nach „Corona“ bei.

Daraus leiten der Landesnaturschutzverband und der Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart folgende Position und den Appell für eine stimmige Lösung ab:

1) Schiene – umweltfreundlicher Eckpfeiler künftiger Mobilität

Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur in und um Stuttgart einschließlich Zufahrtstrecken ist Kernbestandteil einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur im deutschen Südwesten.

2) Hohe Bedeutung der zentralen Nord-Süd-Achse Stuttgart-Zürich

Von besonderer Bedeutung ist die internationale Schienenverbindung zwischen den beiden größten alemannischen Metropolen Stuttgart und Zürich („Gäubahn“). Ausbau und Aufwertung der auf rund 80 km des 150 km langen deutschen Abschnitts nur eingleisigen und kurvenreichen Strecke bestimmen entscheidend die Attraktivität für den Personenverkehr, aber auch für den Güterverkehr. Weiter gilt dies für die Rolle der Gäubahn als Entlastungs- und Ausweichstrecke für die Rheintalbahn, bei Störfällen und bei Ausbaumaßnahmen auf der Rheintalbahn – wo die Bundesrepublik Jahrzehnte hinter ihren völkerrechtlichen Zusagen im Vertrag von Lugano hinterherhinkt (während die Schweiz alle ihre vertraglichen „Hausaufgaben“ für den Schienenverkehr gemacht hat). Der Ausbau der Rheintalbahn wird leichter vorgehen, wenn problemlos Züge vor allem des Güterverkehrs über die Gäubahn umgeleitet werden können.

3) Beschleunigungspotenzial realistisch einschätzen

Erst in jüngerer Zeit erfährt die Gäubahn mediales und politisches Interesse durch den Vorschlag eines sogenannten Gäubahntunnels, ein ca. 12 km langer West-Ost-Tunnel zwischen Böblingen-Goldberg und Stuttgart-Flughafen; er wird im folgenden Filderquertunnel genannt, um Verwechslungen mit anderen Tunneln und Tunnelprojekten zu vermeiden.

Der Filderquertunnel wird auch als die Lösung für Fahrzeitverkürzungen zwischen Stuttgart und Zürich bezeichnet. Primär soll er jedoch Überlastungen durch Mischverkehr von Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr auf der S-Bahntrasse im Raum Leinfelden-Echterdingen/ Flughafen vermeiden. Der gelegentlich erweckte Eindruck, der Filderquertunnel würde 20 Minuten Fahrzeitverkürzung erbringen, hat keinen realen Hintergrund. Tatsächlich erreichbar mit dem Tunnel sind etwa dreieinhalb Minuten. Viel größeres Beschleunigungspotenzial besteht entlang der Strecke zwischen Böblingen und Singen.

4) Deutschland-Takt ernst nehmen und verwirklichen

Erforderlich für die Einfügung der Gäubahn in den Deutschland-Takt (mit Anschlüssen insbesondere in Stuttgart, Tuttlingen als sog. Nullknoten für optimale Anschlüsse, Singen) sind etwa 15 Minuten Fahrzeitverkürzung, wobei natürlich 20 Minuten zusätzliche Reserven geben. Solche Fahrzeitverkürzungen sind aber nur möglich, wenn zwischen Böblingen und Singen bald Streckenausbauten erfolgen. Dort sind mehrere Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Eine erste auf dem 5 km langen Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen soll zwischen 2021 und 2024 realisiert werden. Dort soll die seit 1946 (wegen Abbau des zweiten Gleises als Reparationsleistung) nur bis Horb reichende Zweigleisigkeit wieder etwas weiter nach Süden verlängert werden. Weitere Ausbauten müssen baldmöglichst folgen.

5) Schnelle und effektive Maßnahmen zuerst realisieren

Auch relativ kleine und im Vergleich zum Filderquertunnel kostengünstige Ausbauten entlang der Strecke können im Zusammenwirken erheblichen Nutzen für Fahrzeit und Betriebsstabilität bringen. Deshalb darf der Filderquertunnel mit seinem Finanzbedarf von rd. 920 Millionen (Preisbasis 2015) Ausbauten entlang der Strecke keinesfalls verzögern oder verdrängen.

Diese Gefahr besteht jedoch, obwohl fünf der sieben Ausbauten entlang der Strecke mit jeweils zwischen 52 und 124 Millionen nur einen Bruchteil des Filderquertunnels kosten. Auch ist der Nutzen durch diese Ausbauten abschnittsweise realisierbar und schneller verfügbar als der durch den mindestens 13 Jahre dauernden Bau des Filderquertunnels. (Alle sieben Maßnahmen entlang der Strecke sind zusammen mit insgesamt 1.181 Mio. € relativ günstig im Vergleich zur Einzelmaßnahme Filderquertunnel mit allein 920 Mio. €.)

Vor diesem Hintergrund haben VCD und PRO BAHN den Filderquertunnel bereits abgelehnt und mit einem Papier vom 21.09.2020 preisgünstigere Alternativen vorgeschlagen.

6) Keine Verschlechterung der Bedienqualität (z. B. für Böblingen und Singen)

Fahrzeitgewinne dürfen nicht durch schlechtere Bedienqualität erkaufte werden. So muss z.B. auch ein Wirtschaftszentrum wie Böblingen/Sindelfingen vom Fernverkehr der Bahn bedient werden, zumal Böblingen Bahnknoten für aufgewertete Nahverkehrsstrecken ist (Renningen-

Sindelfingen-Böblingen und die erfolgreiche Reaktivierung der Schönbuchbahn Böblingen-Dettenhausen mit jüngst fertiggestellter Elektrifizierung). Gleiche Bedienqualität muss für den Bahnhof Singen am Hohentwiel gelten. Solche Nahverkehrstrecken sind zugleich Zulaufstrecken für den Fernverkehr; sie verbessern dessen Auslastung und Rentabilität. Das ist nicht zuletzt in Zeiten während und nach der Corona-Pandemie von Bedeutung.

7) Gute Erreichbarkeit und Anschlussqualität auch in Stuttgart erhalten – keine Kappung der Gäubahn

Der Bau des Filderquertunnels darf keinesfalls dazu führen, dass die internationale Schienenverbindung über viele, möglicherweise 15 Jahre in Stuttgart-Vaihingen oder im Norden Stuttgarts wenige Kilometer vor dem Hauptbahnhof gekappt wird. Die Zulässigkeit einer solch langen Unterbrechung ist auch rechtlich fragwürdig.

Vielmehr muss die Durchbindung von Zürich bis zum Hauptbahnhof Stuttgart weiter aufrechterhalten werden, bis eine neue Gäubahnführung über den Flughafen fertig ist. Andernfalls gingen viele Fahrgäste verloren, die erfahrungsgemäß nur sehr schwer zurückzugewinnen sind. Die mit Stuttgart 21 versprochene Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene würde konterkariert.

Die in Aussicht gestellten Ersatzlösungen für die von der Kappung betroffenen Fahrgäste mit Umstieg in die S-Bahn oder Stadtbahn in Stuttgart-Vaihingen oder an einem erst noch zu bauenden Haltepunkt Nordhalt in der Nähe des Nordbahnhofs gehen an den Bedürfnissen der großen Mehrheit der Fahrgäste vorbei. Zudem reisen viele Fahrgäste des Fern- und auch des Regionalverkehrs mit Gepäck oder wollen Anschlusszüge im Stuttgarter Hauptbahnhof nutzen, die sie dann oft nicht mehr erreichen. Folge: lange Wartezeiten bis zum nächsten Zug.

Der Erhalt der oberirdischen Durchbindung der Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof auch über 2025 hinaus kann mit wenigen baulichen Anpassungen so gestaltet werden, dass über 90 % der Gleisflächen unmittelbar nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs für den Städtebau genutzt werden können. Dadurch wird auch der für die städtebaulichen und verkehrlichen Planungen der Landeshauptstadt Stuttgart erforderliche Umbau der Wolframstraße (Zweck und Ziel: Verkehrsberuhigung der Schillerstraße vor dem Hauptbahnhof ermöglichen) nicht blockiert. Hierzu hat PRO BAHN einen Vorschlag erarbeitet, der dem Stuttgarter Oberbürgermeister Dr. Nopper in einem gemeinsam mit dem LNV verfassten Brief an vom 18.02.2021 erläutert wurde und den wir mit diesem Appell der Öffentlichkeit vorstellen (siehe Anlage).

8) Enge Abstimmung mit der Schweiz – Diplomatie und Ökonomie

Alle Entscheidungen sind mit der verantwortlichen Behörde der Schweiz, dem Bundesamt für Verkehr, abzustimmen.

Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Strecke: Die Schweiz ist der wichtigste europäische Wirtschaftspartner unseres Bundeslandes Baden-Württemberg: beim Export Platz 3 nach den Wirtschaftsriesen USA und China; bei den Importen steht die Schweiz sogar auf Platz 1. Diese essenzielle Bedeutung für die wirtschaftliche Prosperität im Land darf nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Zudem bedient die Gäubahn wesentliche Wirtschaftszweige Baden-Württembergs wie Unternehmen der Medizintechnik (Raum Tuttlingen) sowie z.B. Mikrotechnik und Anlagenbau in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg, desweiteren – teils über Bahnknotenpunkte – Bäder-, Gesundheits- und Tourismus-Destinationen vor allem im Süden und in der Mitte des Landes. Diesen Branchen wird künftig noch höhere Bedeutung zukommen als bisher; ihre Sicherung und Aufwertung kann Teil der wirtschaftlichen Transformation des Landes sein, die nicht nur auf eine Transformation der Automobilwirtschaft allein gerichtet sein darf. Die Destinationen für Tourismus und (Gesundheits-)Wirtschaft müssen – auch angesichts einer älter werdenden Gesellschaft – über attraktivere Bahnverbindungen verfügen. Dies geht nur mit Schienenausbau und guten Bahnanschlüssen entlang der Gäubahnstrecke zwischen Böblingen und Singen.

9) Appell

Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg und PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart appellieren an die Entscheidungsträger/innen in der Politik in Bund und Land, in Wirtschaft, Verwaltung und bei der Deutschen Bahn, nach dem Prinzip „Das Nützlichste für Fahrgäste und Wirtschaft zuerst“ die Verbesserungen der Gäubahnstrecke anzugehen, zu finanzieren und so schnell wie möglich umzusetzen.

Zur Bekämpfung des Klimawandels und für eine menschengerechte Mobilität brauchen wir dringend einen attraktiven Schienenverkehr, und zwar nicht erst in 15 Jahren, sondern jetzt.

Bayern, Bund und Deutsche Bahn haben das auf der Strecke München-Lindau (-Zürich) dank sinnvoller Ausbaumaßnahmen auch geschafft, mit sogar über einer Stunde Fahrzeitverkürzung ab Ende 2021 und Investitionen von 500 Mio. €. Dann müssen spürbare Beschleunigungsinvestitionen auch in Baden-Württemberg möglich sein.

Anhang

PRO BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart,
Christian Petersohn, Ödheimer Straße 8, 70437 Stuttgart,
Tel. 0711/84 71 77, 0157/7579 3602, region-stuttgart@pro-bahn-bw.de

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Lösungsvorschlag für eine unterbrechungsfreie Anbindung der Gäubahn in der Interimsphase

Die aktuelle Planung im Projekt „Stuttgart 21“ sieht vor, dass die Gäubahn bereits ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs unterbrochen wird und dann für mindestens fünf Jahre in Stuttgart-Vaihingen bzw. an einem neuen Halt in Stuttgart-Nord endet, weil sich die Anbindung über den Flughafen verzögert. Der neue Vorschlag für einen Fildertunnel könnte diese Unterbrechung noch verlängern. Für die Fahrgäste bedeutet das zusätzliche Umstiege und verpasste Anschlüsse. PRO BAHN schlägt deshalb für die Übergangszeit eine Lösung vor, die zwei oberirdische Zufahrtsgleise der Gäubahn zum Hauptbahnhof erhält und gleichzeitig den Umbau der Wolframstraße und die Verlegung des Cityrings erlaubt.

Die Flächen des Gleisvorfelds befinden sich seit 2001 im Besitz der Stadt Stuttgart und der Gemeinderat schließt eine Weiternutzung von Teilen des Kopfbahnhofs aus, um möglichst schnell neue Wohnungen bauen zu können. Für die verbleibenden Gäubahngleise wäre jedoch nur ein sehr kleiner Anteil der Fläche im Gleisvorfeld notwendig, die zudem gar nicht für den Wohnungsbau, sondern zur Anlage eines Parks genutzt werden soll. Dieser wird erst nach Bezug der Wohnungen benötigt. Der Rückbau des Gleisvorfelds wird sich außerdem wegen der notwendigen Beseitigung von Altlasten und wegen naturschutzrechtlicher Regelungen über mehrere Jahre erstrecken.

Als Argument gegen die Beibehaltung von Gleisen im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs wird von der Stadt eingewandt, dass in diesem Fall die provisorische Straßenführung der Wolframstraße noch weit über die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs hinaus genutzt werden muss. Sie ist notwendig, um die Baustelle des S-Bahn-Tunnels zu umfahren und soll bis Ende des Jahres 2021 fertiggestellt sein (Abb. 1).



Abbildung 1: Übersicht - geplante Umfahrungsschleifen Wolframstraße

Seite 3 von 16

Stellungnahme zur Trassierung der Wolframstraße in Stuttgart (S21) vom 09.05.2016

Abbildung 1: Provisorische Straßenführung der Wolframstraße, Quelle: Unterlagen PFA 1.5, DB AG

Wegen ihres kurvigen und steilen Verlaufs ist sie aber wenig leistungsfähig. Somit wäre eine geplante Verkehrsberuhigung in der Schillerstraße vor dem Hauptbahnhof nicht möglich und der dort verlaufende Cityring könnte nicht auf die Wolframstraße verlegt werden. Damit die Wolframstraße geradlinig und mit gleichmäßiger Steigung an die neue S-Bahnüberführung angeschlossen werden kann, müssen die Bogenbrücken der Bahn abgerissen werden, da sonst die Durchfahrtshöhe nicht ausreicht.

Verlegung der Anschlussgleise der Gäubahn im Gleisvorfeld

Unser Vorschlag einer Interimslösung für die Gäubahnanbindung an den Hauptbahnhof zielt nun darauf ab, dass dieses Problem bei der ersten Brücke über die Wolframstraße auf der Parkseite noch ohne großen Aufwand durch eine leichte Absenkung der Fahrbahn zu beheben ist. Diese erste Brücke könnte so zumindest übergangsweise erhalten bleiben, während alle weiteren Brücken in Richtung Bankenviertel nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs entbehrlich wären und zusammen mit dem restlichen Gleisvorfeld abgerissen werden könnten. Anschließend würde man die Wolframstraße in geradem Verlauf mit ihrem endgültigen Höhenprofil neu bauen, wobei die Höhe von etwa 2,60 Meter, mit welcher der S-Bahntunnel über das heutige Straßenniveau herausragt, auf einer Länge von etwa 130 Metern mit einer zusätzlichen Neigung von 2% überwunden wird (Abb. 2).

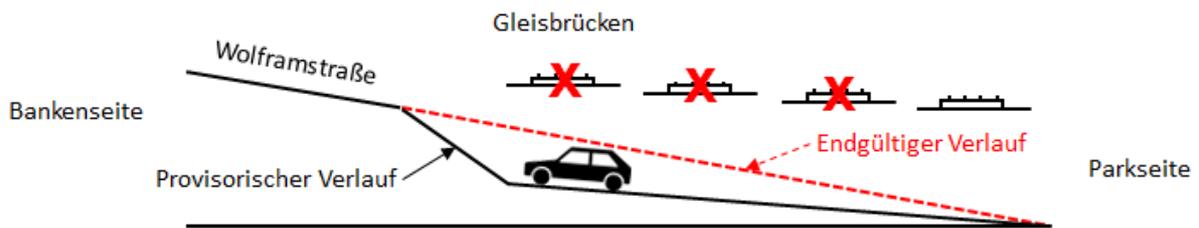


Abbildung 2: Skizzierter Höhenverlauf der Wolframstraße (provisorischer Verlauf ab Ende 2021)

Da im heutigen Gleisvorfeld keine Verbindung zwischen den Gäubahngleisen und dieser Brücke besteht, müsste dazu ein Gleis der Gäubahn mit dem bestehenden Gleis auf dieser Brücke am südöstlichen Rand des Gleisvorfelds verbunden werden, auf dem der Bahnsteig am Gleis 15/16 des heutigen Hauptbahnhofs erreicht wird (Abb. 3).

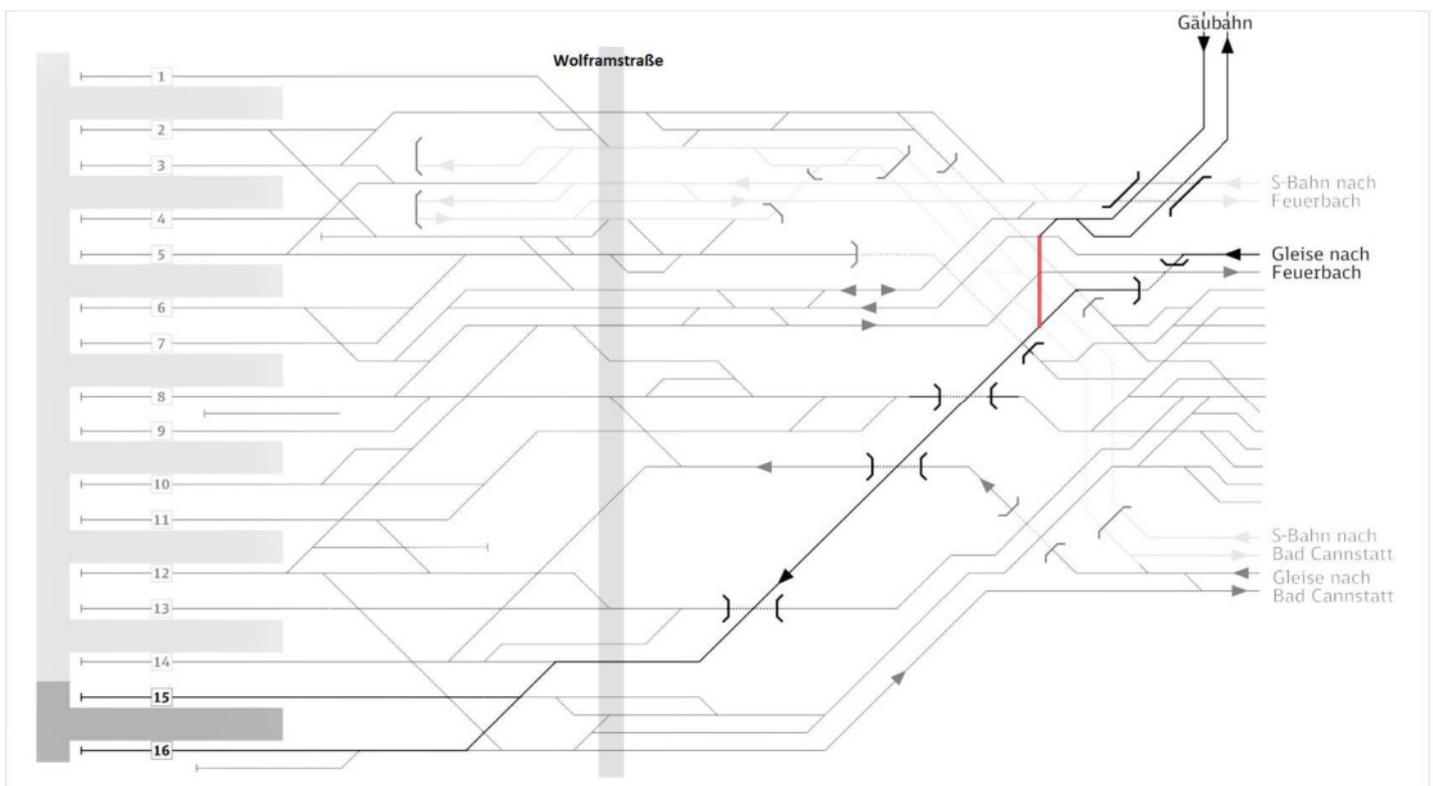


Abbildung 3: Verbleibende Gleise auf Basis des Spurplans des Kopfbahnhofs¹ (grau: wegfallende Gleise, rot: neue Gleisverbindung)

¹ <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/media/spurplan-gleisvorfeld-umbauzustand-2011-endzustand/mediaParameter/show/Medium/>

Eine solche Verbindung könnte auf Höhe des Ufa-Palastes in die Fernverkehrsgleise aus Richtung Feuerbach einmünden, die auf der östlichen Seite des Gäubahndamms verlaufen und dort fast auf gleicher Höhe liegen (Abb. 4). Auf diesen Gleisen wird das Bahnsteiggleis 15/16 erreicht.

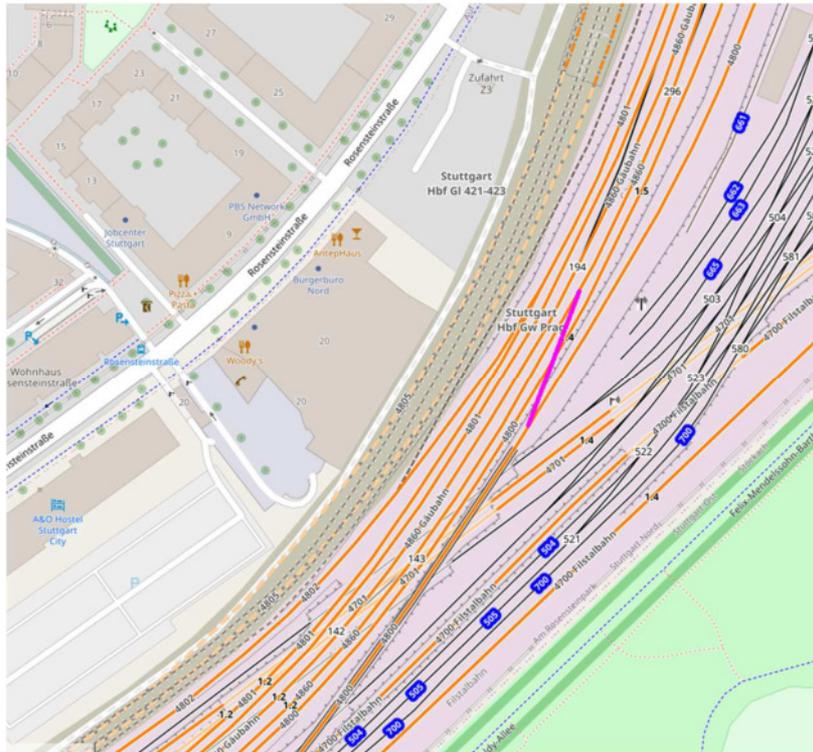


Abbildung 4: Vorgeschlagene Gleisverbindung zwischen Gäubahngleisen und Ferngleisen aus Feuerbach²

Eventuell müsste eine leichte Anpassung des Höhenverlaufs vorgenommen werden, was jedoch nach Stilllegung des restlichen Gleisvorfelds leicht möglich wäre. Die Fernverkehrsgleise zwischen Feuerbach und der neuen Einmündung der Gäubahn sollten ebenfalls erhalten bleiben. Damit hätte man ohne hohe zusätzliche Kosten eine Möglichkeit, den Nordzulauf des Tiefbahnhofs zu entlasten, der bereits als Flaschenhals des neuen Bahnhofs identifiziert wurde.

Die signaltechnische Absicherung der verbleibenden Gleise und die Bedienung der Weichen könnten vom neuen Stellwerk für den Tiefbahnhof übernommen werden. Da bis dahin der gesamte Knoten Stuttgart auf das neue Zugsicherungssystem ETCS umgerüstet sein wird, hält sich der Mehraufwand in Grenzen und wäre unabhängig von der Stilllegung und dem Abriss des restlichen Gleisvorfelds mit der bestehenden Signaltechnik.

Vorteile:

- Keine Unterbrechung des Fern- und Regionalverkehrs auf der Gäubahn notwendig.
- Der Großteil des Gleisvorfelds und die Bahnsteige 1-14 können abgeräumt und bebaut werden.
- Die Wolframstraße kann in ihre endgültige Lage umgebaut werden.
- Ein Ausweichverkehr der S-Bahn zwischen dem Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen über die Panoramabahn im Störfungsfall ist möglich.
- Anbindung zusätzlicher Express-S-Bahnen an den Hauptbahnhof ist möglich. Beispiel: geplante Express-S-Bahn S62 aus Weil der Stadt, die nach bisheriger Planung wegen mangelnder Trassenkapazität in Feuerbach enden muss.
- Entlastung des Tiefbahnhofs durch zusätzliche Fahrmöglichkeit für Pendelzüge in Richtung Ludwigsburg-Heilbronn/Pforzheim vom zusätzlichen oberirdischen Stumpfgleis 15/16.

Autor: Dr. Wolfgang Staiger, PRO BAHN, 29.03.2021

² Quelle: <https://www.openrailwaymap.org>