

Mobilität für Menschen

Gäubahn-Unterbrechung - Faktencheck

Stefan Frey, Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg
Dr. Wolfgang Staiger, Fahrgastverband PRO BAHN Baden-Württemberg
Matthias Lieb VCD-Landesvorsitzender Baden-Württemberg

Gäubahn-Faktencheck

Agenda

Betriebspflicht

25.11.: Faktencheck oder Infoveranstaltung?

Bedeutung der Gäubahn

Gäubahn und Stuttgart 21

Faktencheck

Fazit

- Kann die Strecke zum Hauptbahnhof einfach so aufgegeben werden?
- Inzwischen liegen 3 juristische Gutachten vor, die eine Betriebspflicht für die DB auf der Gäubahnstrecke bis zum Hauptbahnhof sehen – darunter das Gutachten von 7 Gäubahnanlieger-Kommunen, die Mitglied der GNBB sind
- D.h. eine Einstellung des Betriebes wäre nur mit einem Stilllegungsverfahren möglich
- Dennoch ignorieren DB und Stadt Stuttgart diese Gutachten und wollen die Strecke im Sommer 2025 dauerhaft unterbrechen – ohne formale Stilllegung
- Stattdessen sollen Ersatzlösungen am 25.11. bei einem „Faktencheck“ diskutiert werden
- Ohne über die Gutachten zur Betriebspflicht zu diskutieren – wurde als Tagesordnungspunkt verweigert

25.11.: Faktencheck?

Am 25.11. stellen DB und Stadt Stuttgart ihre Argumente zur Unterbrechung der Gäubahn dar

Beide haben aufgrund ihrer vertraglichen Vereinbarungen ein gemeinsames Interesse an der Unterbrechung der Gäubahn

Umso wichtiger wäre ein Check dieser Argumentation durch unabhängige Experten – die Veranstaltung am 25.11. sieht dies aber nicht vor

⇒ Nur Informationsveranstaltung statt Faktencheck

⇒ Richtiger Faktencheck weiterhin notwendig!

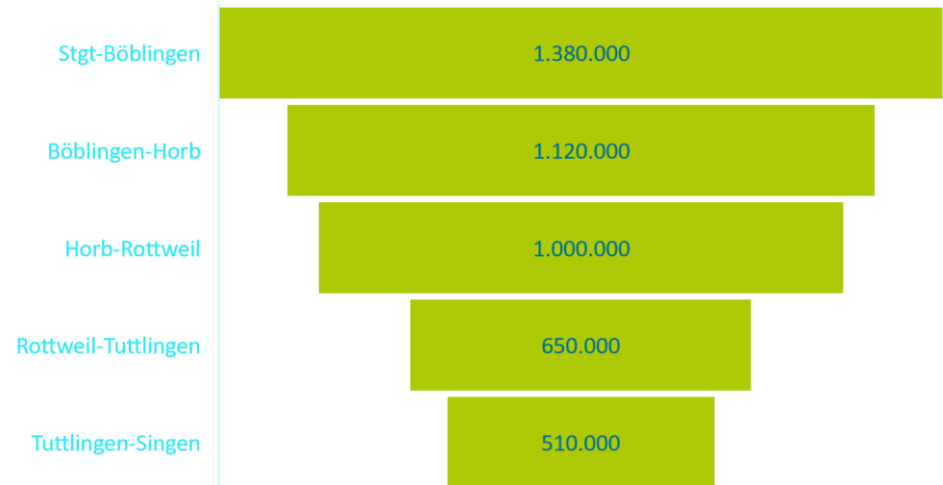
⇒ Wir fordern eine unabhängige Begutachtung und einen zweiten Faktencheck auf Basis der Begutachtung!

Die Bedeutung der Gäubahn

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

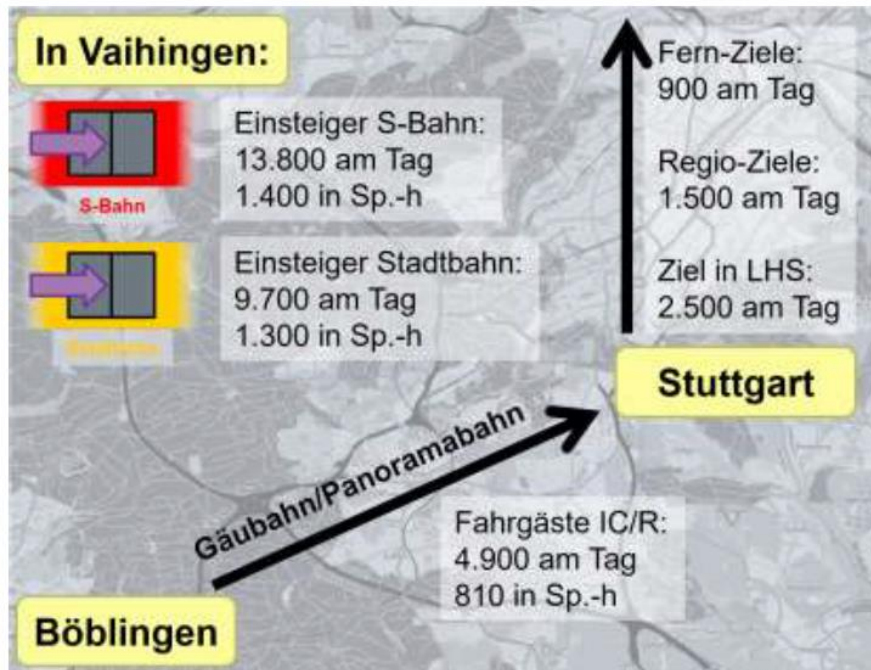


angeschlossene Einwohner über die Gäubahn



- 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



49% der Fahrgäste der Gäubahn steigen in Stuttgart Hbf zu Regions- und Fernzielen um

51% der Fahrgäste haben das Ziel Stuttgart

Quelle: VWI Stuttgart, 2021

Mit Stuttgart 21 soll die Gäubahn nicht mehr auf der Panoramastrecke nach Stuttgart geführt werden, sondern über den Flughafen und den Fildertunnel in den neuen Tiefbahnhof

1994 wurden die Pläne erstmals vorgestellt

Seither gab es eine Vielzahl von Änderungen in diesem Bereich – bis heute gibt es keinen gültigen Planfeststellungsbeschluss für die zukünftige Gäubahn-Führung

Nachstehend eine kleine Übersicht über die bisher diskutierten Varianten:

1994 Machbarkeitsstudie

1996 Synergiekonzept Stuttgart 21

2010 Schlichtung: Flughafenfernbahnhof; Gäubahn über Station S-Bahn Terminal

2012 Filderdialog – umfangreiche Variantendiskussion

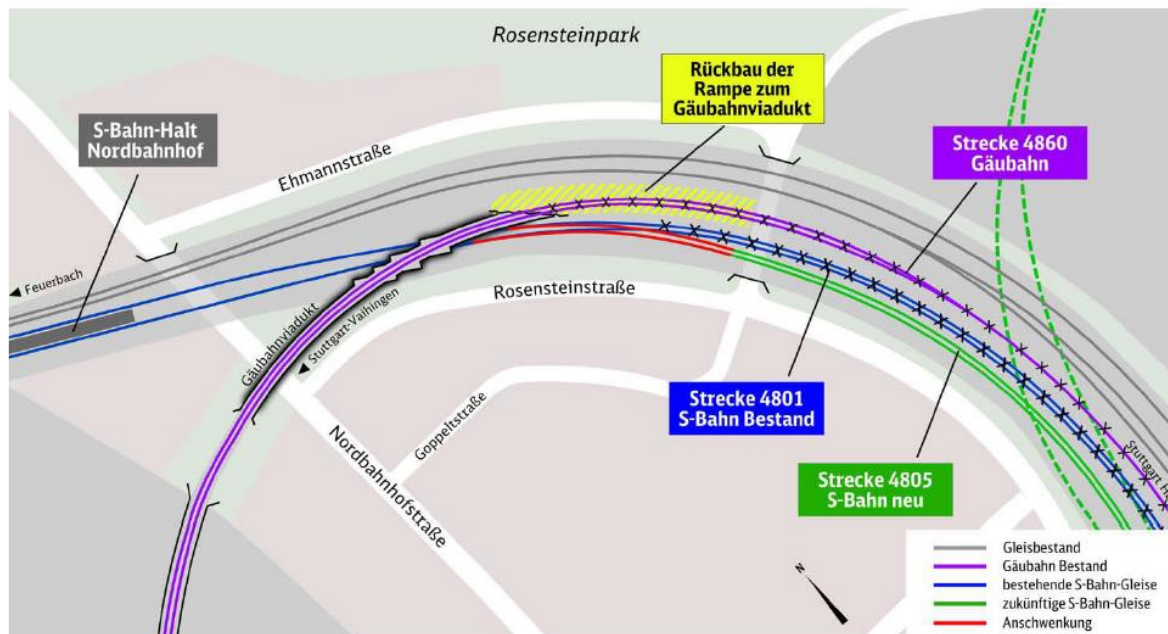
2013 Planfeststellungsverfahren Flughafen abgebrochen

2014 3. Gleis am Flughafen für Gäubahn

2020/21 Pfaffensteigtunnel

Aktuelle Planungen – S21

- Auch ohne fertige neue 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

Baubetriebl. 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

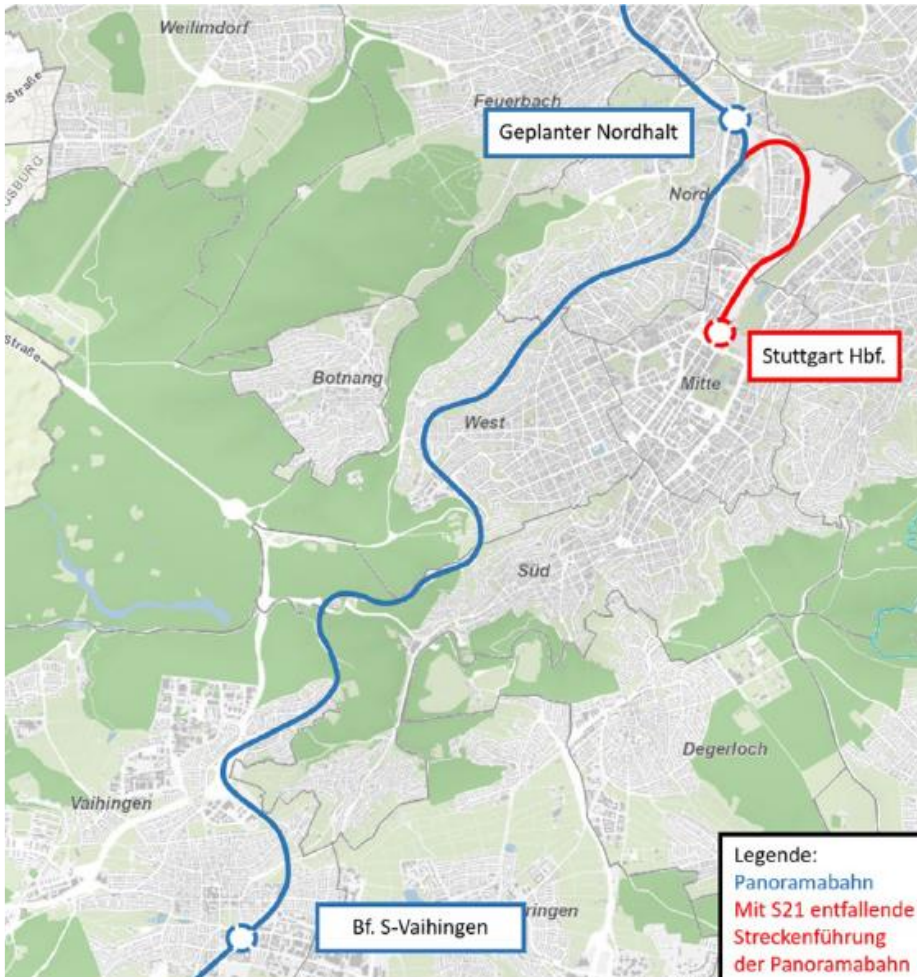
Aktuelle Planungen - Unterbrechung

Ab Sommer 2025 soll zur Anbindung des neuen S-Bahn-Haltes „Mittnachtstraße“ die Gäubahn gekappt werden.

Bislang haben die Projektträger sich darauf verständigt, die Strecke von Stuttgart-Vaihingen bis zum geplanten Nordhalt zu erhalten.

Doch der rot markierte Teil soll aufgegeben werden.

Die DB Netz AG möchte die Gäubahn auf dem blauen Abschnitt nicht mehr betreiben.



Faktencheck 25.11.

- Tagesordnung „Faktencheck“ liegt vor:

zunächst werden DB und Stadt Stuttgart in 70 Minuten erklären, wieso eine Beibehaltung der Strecke zum Hauptbahnhof nicht möglich sein soll (Städtebau, Lärmschutz, Wolframstraße, Leit- und Sicherungstechnik)

- Dann werden innerhalb von weiteren 60 Minuten 5 Alternativen aufgezeigt (aktuelle Planung S-Vaihingen; Führung über Tübingen oder über Renningen, über die S-Bahn, S-Bahn-Verlängerung)
- Nach der Mittagspause können dann die Teilnehmer 2 Stunden über das Vorgetragene diskutieren, eine Beurteilung durch unabhängige Sachverständige („Faktencheck“) ist nicht vorgesehen
- Kein Bestandteil des „Faktenchecks“ soll die juristische Beurteilung sein, ob aufgrund der Betriebspflicht eine Weiterführung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof – solange keine andere Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof besteht – nicht sowieso geboten ist und damit die Variantendiskussion obsolet ist

Faktencheck 25.11.

Tagesordnung „Faktencheck“

- Planfall Kappung und Umstieg in Vaihingen
- Führung über Tübingen – Flughafen – Hbf
- Führung über Renningen – Feuerbach - Hbf
- Führung von Gäubahnzügen durch den Stammstreckentunnel
- Verlängerung von S-Bahnen Richtung Gäubahn bis Horb oder weiter (Rottweil?)
- 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.

Faktencheck der Verbände 22.11.

Eine Auswertung der Varianten aus Fahrgastsicht ergibt folgendes Ergebnis:

Variante	Planfall Kappung	Weiterführung bis Hbf	Führung über Tübingen	Führung über Renningen	Gäubahnzüge im S-Bahntunnel	Verlängerung S5
Fahrzeit	rot	grün	rot	rot	grün	grün
Anschlüsse	rot	grün	rot	rot	grün	grün
Erreichbarkeit	rot	grün	grün	rot	grün	grün
Umsteigehäufigkeit	rot	grün	grün	rot	grün	grün
Kosten/Aufwand (Infra- struktur, Energie, Fahrzeuge)	rot	gelb	rot	gelb	grün	gelb
Anbindung Raum BB	grün	grün	rot	grün	grün	grün
Anbindung Raum Tü/RT	gelb	gelb	grün	gelb	gelb	gelb
Anbindung Flughafen	gelb	gelb	rot	gelb	gelb	gelb
Anbindung FV von CH/Bodensee	rot	grün	rot	grün	grün	rot
Behinderung Regionalverkehr	grün	grün	rot	gelb	grün	grün
Behinderung S-Bahnverkehr	grün	grün	rot	rot	rot	gelb
Alternative Fahrmöglichkeit bei S-Bahn-Störungen	rot	grün	rot	rot	rot	rot

(**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).

Faktencheck 25.11.

- Ähnlich wie wir werden die Projektträger am Freitag den 25.11. zu dem Ergebnis kommen, dass die Umfahrungslösungen über Tübingen oder Renningen kaum realisierbar sind bzw. viel größere Problem bereiten als sie lösen
- Es ist zu erwarten, dass die S-Bahn-Verlängerung nach Horb/Rottweil präferiert und argumentiert wird, dass die Unterbrechung zwingend notwendig ist. Als Alternative zum Umstieg in Vaihingen soll die S-Bahn mit 96cm Fußbodenhöhe und ohne Toiletten auf die Langstrecke der Gäubahn bis nach Horb oder sogar Rottweil zum Einsatz kommen.
- 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.
- Deutlich wird, dass die Beibehaltungslösung bis zum Hauptbahnhof aus Sicht der Fahrgäste die beste Lösung darstellt.

Faktencheck 25.11.

- Tatsächlich ist „Faktencheck“ de facto nur eine Informationsveranstaltung der DB AG und der Stadt Stuttgart, die in dieser Sache gleichgerichtete Interessen haben – die Erfüllung ihrer vertraglichen Vereinbarungen zur Räumung der Eisenbahnflächen
- Diese Interessen stehen diametral den Fahrgastinteressen entgegen
- Die Stadt Stuttgart mit ihrem Baubürgermeister Peter Pätzold lehnt den Weiterbetrieb der Gäubahnverbindung am Hbf u.a. mit dem Argument ab, dass der Wohnungsbau durch das Verbleiben der Gäubahngleise verunmöglicht würde – insbes. aus Lärmschutzgründen. Doch stimmt dies wirklich?

<https://studio.youtube.com/video/VHSP5BNwK3I/edit>



Faktencheck 25.11.

- Städtebau und Schienen – Beispiele aus Stuttgart:



S-Möhringen, Blickrichtung
Stadtbahnlinie U 3



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

- Die Panoramastrecke bis zum Nordhalt scheint gesichert
- Die Stadt Stuttgart und die DB AG sind gegen den Erhalt der Strecke zum Hauptbahnhof
- Die Juristen gehen mehrheitlich von einer Betriebspflicht der DB für die Strecke bis zum Hbf aus
- Die Alternativen zur Gäubahnunterbrechung sind für viele Fahrgäste mit deutlichen Einschränkungen verbunden bzw. kaum zumutbar – ein deutlicher Fahrgastrückgang zeichnet sich ab
- Die Beibehaltungslösung schneidet aus Fahrgastsicht mit Abstand am besten ab
- Die Argumente der DB und der Landeshauptstadt Stuttgart erscheinen uns nicht stichhaltig und widerlegbar
- Die Verbände LNV, PRO BAHN und VCD fordern im Rahmen eines Gutachtens eine unabhängige Untersuchung („tatsächlicher Faktencheck“) der Argumente gegen die Beibehaltung der Gäubahnführung bis zum Hauptbahnhof. Dabei sind auch die rechtlichen Gegebenheiten (Betriebspflicht der DB AG bis zum Hauptbahnhof) zu beleuchten. Im Anschluss muss auf dieser Basis eine zweite Faktencheckveranstaltung durchgeführt werden

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