

Stuttgart 21 und die Gäubahn – eine internationale Strecke droht abgehängt zu werden

Die Gäubahn ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im deutschen und internationalen Schienennetz und ein Bestandteil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN). Sie verbindet das Zentrum Baden-Württembergs mit der Schweiz und bindet etwa zwei Millionen Einwohner aus den südlichen Landesteilen an die Region Stuttgart und den schnellen Fernverkehr der Bahn an. Durch den Neustart der Planung für die Gäubahnbindung im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 droht jetzt eine jahrzehntelange Unterbrechung.

ihre Glanzzeit erlebte diese Bahn nach dem Ersten Weltkrieg, als durchgehende Züge von Berlin über Nürnberg und Stuttgart nach Rom fuhren. Bis 1943 erhielt der bis dahin eingleisige Abschnitt Horb–Tuttlingen ein zweites Gleis, das dann aber bereits drei Jahre später durch die französische Armee im Rahmen von Reparationsleistungen wieder demontiert wurde.

Noch bis 1999 verkehrten D-Züge nach Italien über Mailand bis La Spezia und es gab Kurswagen-Verbindungen bis nach Lecce und Neapel.

Große Hoffnungen waren mit der Neigetechnik verbunden, die ab 1998 mit den Cisalpino-Zügen nach Mailand und ein Jahr später mit den ICE-T-Zügen der DB auf der Gäubahn eingeführt wurde. Die Fahrzeit nach Zürich verkürzte sich um etwa 15 Minuten auf 2 Stunden und 44 Minuten und im Staatsvertrag von Lugano verpflichtete

sich Deutschland 1996 gegenüber der Schweiz, die Gäubahn so auszubauen, dass eine Fahrzeit von 2 Stunden und 15 Minuten erreicht wird.

Der Niedergang des Fernverkehrs auf der Gäubahn begann 2006 mit dem Wegfall der Cisalpino-Züge und dem Abzug der ICE-T-Züge im Jahr 2010. Seither verkehrten wieder lokbespannte Reisezüge mit längerer Fahrzeit bis Zürich im Zweistundentakt, der Verkehr nach Italien fiel weg und die DB beantragte 2012 auf der europäischen Fahrplankonferenz sogar die völlige Einstellung des Fernverkehrs auf der Gäubahn, was aber am Veto der SBB scheiterte.

Um den Fernverkehr zu retten, vereinbarte die baden-württembergische Landesregierung eine Kooperation mit der DB, bei der Nahverkehrsfahrkarten in den Fernverkehrszügen anerkannt wurden, und es gelang, den Ausbau der Strecke in den

vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Das neue Konzept startete 2017 mit neuen IC2-Doppelstockzügen, die jedoch keine Zulassung für die Schweiz erhielten, sodass der Verkehr nach Zürich weiterhin im Zweistundentakt mit Wagen der SBB durchgeführt werden musste. Seit Dezember 2022 werden schrittweise Doppelstockfahrzeuge vom Typ KISS auf der Gäubahn eingesetzt, mit denen bis Ende 2023 der geplante Stundentakt nach Zürich umgesetzt werden kann.

Gäubahnbindung im Projekt Stuttgart 21

Das Projekt Stuttgart 21 sieht für die Gäubahn eine geänderte Streckenführung über den Flughafen Stuttgart vor. Anstelle der Fahrt über die sogenannte Panoramabahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof sollte die Strecke der S-Bahn bis zum Flughafen mitgenutzt werden, um von dort über den Fildertunnel zum neuen Tiefbahnhof zu gelangen. Dazu sollte südlich von Rohr eine Verbindungskurve gebaut werden. Der Mischverkehr mit der S-Bahn und die nachträgliche Erweiterung der bestehenden S-Bahn-Station am Flughafen erwiesen sich dann aber als so nachteilig, dass der für das Projekt zuständige Geschäftsführer Olaf Drescher von einem „betrieblichen Desaster“ spricht und das Planfeststellungsverfahren nach über zwanzig Jahren faktisch gescheitert ist.

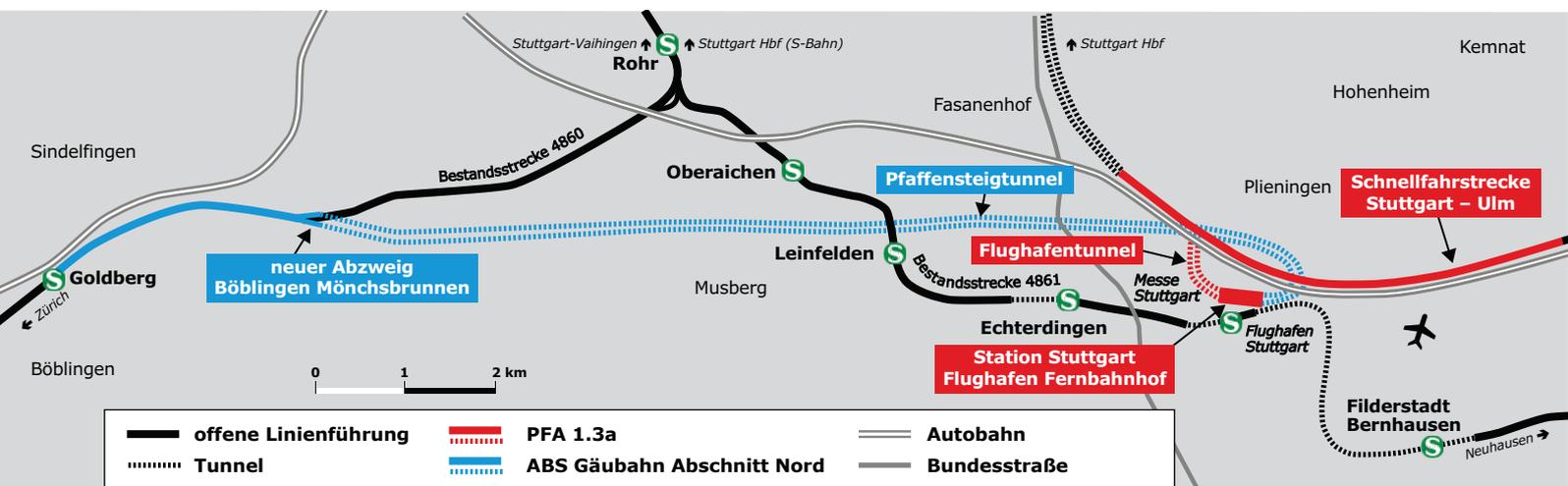
Im Juni 2020 wurde dann überraschend eine völlig neue Lösung präsentiert, bei der die Gäubahn über einen 11,2 Kilometer langen Tunnel von Böblingen direkt mit dem Flughafen verbunden werden



Ein Cisalpino-Zug steht im Stuttgarter Hauptbahnhof im Februar 2006 zur Abfahrt nach Mailand bereit.



Regionalexpress aus Rottweil bzw. Freudenstadt auf der Panoramabahn. Statt über diese Aussichtsstrecke entlang des Stuttgarter Talkessels müssen die Fahrgäste zukünftig fast 21 Kilometer durch Tunneln fahren. Kurz nach Böblingen soll die Gäubahn durch den Pfaffensteigtunnel an den Flughafen angebunden und dann über den Fildertunnel zum Hauptbahnhof geführt werden (siehe Karte unten).



KARTE: QUELLE: DB ENGINEERING & CONSULTING / PSU; GRAFIK: STEUER

soll. Die Notwendigkeit für den Bau dieses „Pfaffensteigtunnels“ wird mit den Anschlüssen im Knoten Stuttgart im Fahrplan des Deutschlandtakts begründet, wobei die Fahrzeitverkürzung durch den Tunnel etwa 3,5 Minuten beträgt. Zwar wird damit das Problem des Mischverkehrs gelöst und die Umsteigesituation zu den Zügen nach Ulm und Tübingen verbessert sich, aber es entstehen dadurch auch neue Engpässe im Fildertunnel und an der Station Flughafen/Messe, die bereits durch Züge von der Neubaustrecke stark ausgelastet ist. Um Doppelbelegungen zu ermöglichen und den Pfaffensteigtunnel anzuschließen, muss dort noch einmal umgeplant werden, so-

dass der neue Flughafenbahnhof zwei Jahre lang nur von Stuttgart aus angefahren werden kann. Weiterhin bestehen bleibt auch der Engpass zwischen Böblingen und Herrenberg, wo S-Bahn-Stationen wegen fehlender Gleiskapazitäten bei einzelnen Fahrten nicht bedient werden können.

Die Finanzierung soll aus Projektgeldern für Stuttgart 21 und aus Bundesmitteln für den Schienenausbau erfolgen, wobei die Wirtschaftlichkeit nur durch Koppelung des Tunnelbaus mit dem schon länger geplanten Gäubahnausbau südlich von Böblingen knapp nachgewiesen werden konnte. Dabei sind zwischen Horb und Tuttlingen

mehrere Doppelspurinseln geplant, weshalb dort unter anderem wegen des Güterverkehrs ein hoher Nutzen relativ niedrigen Kosten gegenübersteht. Der Tunnel ist als Einzelprojekt völlig unwirtschaftlich, weil er nur von drei Zügen pro Stunde befahren werden soll und sein Bau mindestens eine Milliarde Euro kostet.

Die Ziele des Abkommens von Lugano wurden inzwischen teilweise aufgegeben und am Ende des Gäubahnausbaus soll jetzt eine Fahrzeit von 2 Stunden 38 Minuten erreicht werden, wobei die Halte am Singener Hauptbahnhof und in Böblingen entfallen sollen.

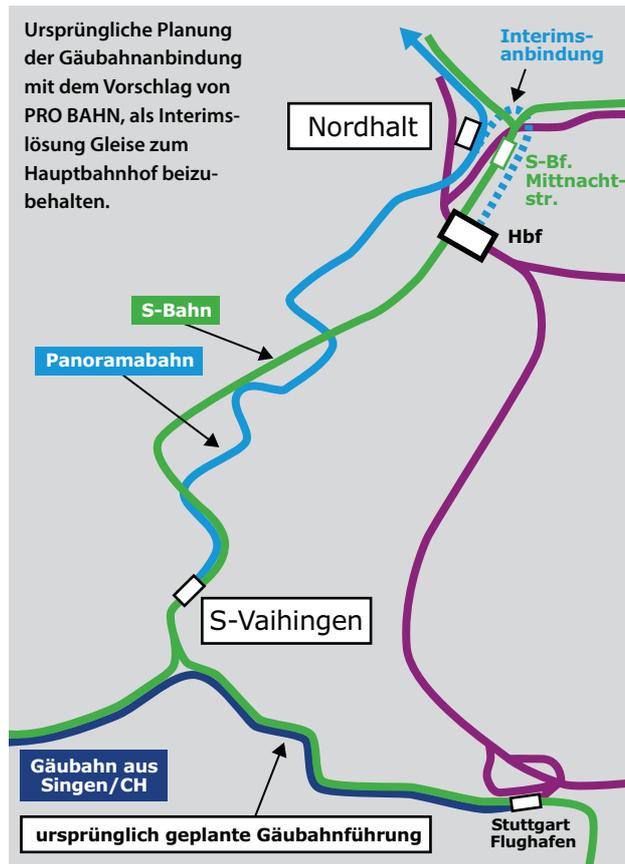
Gäubahnausbau auf Sparflamme

Für den Südabschnitt mussten wegen des teuren Tunnels Sparlösungen gefunden werden. So soll zum Beispiel der Sulzer Tunnel nur eingleisig gebaut werden. Auch ein ursprünglich geplanter Doppelspurabschnitt südlich von Rottweil fiel den Sparbemühungen zum Opfer, obwohl hier die Strecken nach Tuttlingen und nach Villingen über fast vier Kilometer nebeneinander verlaufen und mit nur einer Weiche ein weiterer zweigleisiger Abschnitt hergestellt werden könnte. So bleibt auch nach dem Ausbau immer noch mehr als die Hälfte der Strecke eingleisig.

Im Herbst 2022 wurde zwar endlich mit dem Bau eines ersten Doppelspurabschnitts zwischen Horb und Neckarhausen begonnen, der Weiterbau der anderen Abschnitte verzögert sich aber. Während der Pfaffensteigtunnel in Rekordzeit geplant und bis Ende 2032 gebaut werden soll, wird die Planung für den Südabschnitt auf die lange Bank geschoben. Hier rechnet man allein für die Vorplanung mit viereinhalb Jahren und will frühestens 2031 weiterbauen. Dabei wären weitere Doppelspurabschnitte im Südabschnitt besonders wichtig, um die Funktion der Gäubahn als Entlastungs- oder Umleitungsstrecke im Nord-Süd-Güterverkehr zu stärken.

Jahrelange Kappung der Gäubahn

Als Folge der Umplanung wird die Gäubahn nun mindestens siebeneinhalb Jahre – vermutlich aber deutlich länger – vom Stuttgarter Hauptbahnhof abgeschnitten und kann nur bis nach Stuttgart-Vaihingen fahren, wo in die S-Bahn umgestiegen werden muss. Dieser Umstieg ist für die Fahrgäste umständlich und beschwerlich, denn in der Regel muss dazu auf einen anderen Bahnsteig gewechselt werden und es gibt dort nur eine Unterführung und einen Aufzug. Auch wenn sich dadurch die Reisezeit im besten Fall nur um etwa 10 bis 15 Minuten verlängert, gehen dadurch wichtige Anschlüsse an den Fernverkehr in Richtung Mannheim und an den Regionalexpress nach Nürnberg verloren und es droht die Abwanderung der Fahrgäste zum Individualverkehr, zumal mit Beginn der Unter-



brechung der sechsspurige Ausbau der A 81 abgeschlossen sein wird.

Der Fahrgastverband PRO BAHN weist schon seit Jahren zusammen mit dem VCD und den Umweltverbänden in Veröffentlichungen und Gesprächen mit Politikern auf dieses Problem hin. Nachdem sich die Dauer der Unterbrechung immer weiter vergrößerte, wuchs allmählich der Unmut bei den Kommunen entlang der Gäubahn, die sich im Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn zusammengeschlossen haben. Der Tuttlinger Oberbürgermeister Beck sprach gegenüber der Presse von einer „extremen Verschlechterung der Bahn-Anbindung auf unbestimmte Zeit“ und es hat sich auch schon eine Fahrgastinitiative mit dem Namen „Wir wollen zum Hauptbahnhof“ gebildet, die vor der drohenden Abkopplung warnt.

Beibehaltung von Gäubahn-gleisen im Hauptbahnhof als Interimslösung

Im November 2022 wurde deshalb ein Faktencheck durchgeführt, bei dem verschiedene Möglichkeiten für eine unterbrechungsfreie Anbindung während der Interimsphase diskutiert wurden. Anstelle einer offenen Diskussion erlebten die Teilnehmer allerdings eine reine Informati-

onsveranstaltung der DB und der Stadt Stuttgart, bei der die nahe-liegende Erhaltung von oberirdischen Gleisen für die Gäubahn kategorisch ausgeschlossen wurde. Gegen diese Lösung, die vor, Fahrgastverband PRO BAHN seit Langem gefordert wird und deren Machbarkeit durch ein unveröffentlichtes DB-Gutachten belegt ist, wurde nun eingewandt, dass Gleise und Brücken baufällig und die Anpassung der Oberleitungen, des Bahnsteigdaches sowie des Signalsystems zu aufwendig seien. Recherchen des Fahrgastverbands PRO BAHN, des VCD und dem Landesnaturschutzverband LNV ergaben jedoch, dass diese Hindernisse übertrieben dargestellt wurden und ein Weiterbetrieb mit zumutbarem Aufwand für einen Übergangszeitraum möglich ist.

Stattdessen wurde eine Verlängerung der Stuttgarter S-Bahn bis Horb favorisiert, die jedoch wegen fehlender Toiletten und hoher Einstiege Verschlechterungen des Reisekomforts und der Barrierefreiheit mit sich bringt und keine konkurrenzfähige Fahrzeit ermöglicht.

Ausgeklammert wurde bei dieser Veranstaltung die Frage, ob die langjährige Unterbrechung noch durch die Planfeststellung gedeckt ist. Die DB vertritt die Rechtsauffassung, dass die Strecke der Gäubahn zum Hauptbahnhof nicht stillgelegt, sondern nur umgelegt wird, da eine neue Führung über den Flughafen gebaut wird. Dazu hatten der Fahrgastverband PRO BAHN und andere Umwelt- und Verkehrsverbände beim renommierten Experten für Eisenbahnrecht Prof. Urs Kramer ein Gutachten in Auftrag gegeben, aus dem hervorging, dass eine Betriebspflicht für die bisherige Strecke besteht, solange keine alternative Anbindung hergestellt ist und deshalb zwingend ein Stilllegungsverfahren durchgeführt werden muss. Der LNV hat deshalb beim EBA Beschwerde eingelegt und wurde dabei von Juristen aus unserem Verband unterstützt.

Erhaltung der Panorambahn gesichert

Nach den ursprünglichen Planungen im Projekt Stuttgart 21 sollte die Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Hauptbahnhof stillgelegt und abge-

tragen werden, um darauf einen Radweg sowie Wohnungen in Halbhöhenlage errichten zu können. Deshalb hatte die Stadt bereits im Jahr 2001 die Trassengrundstücke zusammen mit anderen frei werdenden Bahnflächen erworben. Unsere langjährigen Bemühungen um den Erhalt dieser Strecke waren nun wenigstens teilweise erfolgreich, denn im Juli 2022 einigten sich die S21-Projektpartner auf einen Weiterbetrieb bis zu einem noch zu errichtenden Haltepunkt Stuttgart-Nord, wo zur Stadtbahn und zur S-Bahn umgestiegen werden kann. Die Projektpartner wollen eine neue Gesellschaft gründen, die die Strecke als NE-Bahn von der DB übernimmt, und das Land wird einen Verkehr im Stundentakt mit Regionalzügen bestellen. Dazu muss die Strecke saniert und die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert werden. Die zukünftige Anbindung an das Bahnnetz über Stuttgart Nord hinaus wird noch kontrovers diskutiert. Es gibt dafür verschiedene Ausbauoptionen, von denen eine auch den Bau einer Tunnelstrecke zu einer unterirdischen Ergänzungsstation am Tiefbahnhof vorsieht. Ein Gutachten bescheinigt allen Varianten eine hohe Verkehrsnachfrage und eine gute Erschließungswirkung.

Kostenexplosion und Kapazitätsprobleme

Der Gäubahnanschluss war von Beginn an ein Schwachpunkt des Projekts Stuttgart 21. Deshalb gibt es für diesen Abschnitt auch nach zwanzig Jahren noch keinen gültigen Planfeststellungsbeschluss und mit dem Pfaffensteigtunnel beginnt nun die Planung wieder von vorn. Gleichzeitig läuft das Pro-

jekt finanziell immer mehr aus dem Ruder und die Kosten haben sich mittlerweile auf 9,8 Milliarden Euro erhöht. Da die Kostenaufteilung unter den Projektpartnern nur bis zu einer Höhe von 4,5 Milliarden Euro geregelt ist und alle Steigerungen an der DB hängenbleiben, hat diese die Projektpartner auf eine Beteiligung an den Mehrkosten verklagt. Mit der Übertragung der Mittel für den Flughafenabschnitt aus dem Stuttgart-21-Budget in das Projekt Pfaffensteigtunnel wird eine weitere Kostensteigerung vermieden, denn der dafür veranschlagte Betrag von 270 Millionen Euro ist längst nicht mehr aktuell.

Gleichzeitig wird immer deutlicher, dass bei einer angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen die Kapazität des Tiefbahnhofs, aber auch des Nordzulaufs nicht ausreichen. Deshalb müssen nun die fertig ausgebauten Zufahrtstunnel aus Bad Cannstatt noch vor der Eröffnung wieder aufgebohrt werden, um nachträglich Tunnelstützen für einen zusätzlichen Nordzulauf zu bauen. Für den Deutschlandtakt ist außerdem der Bau eines weiteren Tunnels zwischen Vaihingen/Enz und Stuttgart-Feuerbach notwendig, dessen Finanzierung aber in den Sternen steht. Bei der Vorstellung des Regionalfahrplans für Stuttgart 21 wurde auch deutlich, dass sich die Durchbindungen der Linien im neuen Durchgangsbahnhof nicht nach den Fahrgastströmen, sondern nach einer möglichst einfachen Betriebsabwicklung im Tiefbahnhof richten. Damit werden Fahrstraßenauslässe vermieden, welche die DB immer als Argument gegen den Kopfbahnhof verwendet hatte. Mit der Einführung der Gäubahn in den Tiefbahnhof

verschärfen sich die Kapazitätsprobleme auch im Fildertunnel.

PRO BAHN fordert Weiterbetrieb in der Übergangszeit

Aus diesen Gründen fordert PRO BAHN die Erhaltung von oberirdischen Gleisen für die Gäubahn am Stuttgarter Hauptbahnhof. Nur mit dieser relativ kostengünstigen Lösung können alle Gäubahnfahrgäste weiterhin ohne Umsteigen und ohne Fahrzeitverluste nach Stuttgart fahren und erreichen dort weiterhin alle Anschlüsse. Bei der späteren Überbauung des Gleisvorfelds könnten über diesen Gleisen Gebäude errichtet werden, sodass die städtebaulichen Ziele der Stadt nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Dann kann auch der Pfaffensteigtunnel erst später gebaut und zuerst die Strecke im Süden zweigleisig ausgebaut werden. Die Umkehrung der Ausbaureihenfolge ist für eine schnelle Verbesserung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Gäubahn viel sinnvoller. Der Flughafen kann durch Umsteigen auf die S-Bahn am neuen Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen erreicht werden und die nötigen Fahrzeitverkürzungen können auch durch einen erneuten Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechneik erreicht werden, wie der Einsatz der SBB-Neigezüge auf der Strecke München–Zürich zeigt.

 DR. WOLFGANG STAIGER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
STELLVERTRETENDER VORSITZENDER
DES REGIONALVERBANDS STUTTGART



Die KISS-Doppelstockzüge der Firma Stadler fahren seit Dezember 2022 auf der Gäubahn zwischen Zürich und dem Stuttgarter Hauptbahnhof.