

Stellungnahme zu den Präsentationen

„Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen bis Stuttgart Hbf?

Technische und betriebliche Aspekte“

DB, Florian Bitzer, am 25.11. 2022 bei der Veranstaltung „Faktencheck“ in Stuttgart

und

„Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“

LHS Stuttgart, Peter Pätzold, am 25.11. 2022 bei der Veranstaltung „Faktencheck“ in Stuttgart

Inhalt

1. Einführung	1
2. Überprüfung der Aussagen der DB AG (Präsentation Dr. Florian Bitzer)	2
1. Folien 6/7: Bahnsteige in Randlage nicht möglich	2
2. Folie 8/13: Bestand Oberleitung: Kompletter Neubau wäre erforderlich/Dach müsste komplett neu gebaut werden	3
3. Folie 9: Bestand Stellwerk: Kompletter Neubau wäre erforderlich	9
4. Folie 10: Bestand Ingenieurbauwerke: Neubau wäre notwendig	9
5. Folie 14: Weite Wege	13
3. Überprüfung der Aussagen der Landeshauptstadt Stuttgart (Präsentation Bürgermeister Peter Pätzold)	13
4. Kostenvergleich:	15
5. Fazit:	15

1. Einführung

Die internationale Eisenbahnstrecke von Stuttgart Hbf nach Zürich HB (Gäubahn) ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes¹. Nach den bisherigen Planungen der DB soll die Strecke im Sommer 2025 im Stadtgebiet Stuttgart für mindestens sieben Jahre unterbrochen werden. Am 25. November 2022 fand der „Faktencheck Gäubahn“ des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodenseebahn (IV GNBB) in Stuttgart statt. Der Faktencheck Gäubahn sollte der transparenten Darstellung des Themas und der Versachlichung der aktuellen Diskussion dienen. Deutsche Bahn und Landeshauptstadt

¹ [Eisenbahn-Cert - Transeuropäische Netze \(TEN\)](#)

Stuttgart stellen dar, welche Auswirkungen der Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen bis Stuttgart Hbf hätte. So steht es in der gemeinsamen Pressemitteilung des Veranstalters und der Präsentatoren zum Faktencheck am 25.11.2022².

Hintergrund der Veranstaltung waren die unterschiedlichen Interessenlagen der Mitglieder der IV GNBB. Die Städte entlang der Gäubahn plädieren für eine Erhaltung der Direktverbindung auch während der Interimszeit, bis eine alternative Streckenführung der Gäubahn („Pfaffensteigtunnel“) realisiert ist. Die Stadt Stuttgart (ebenfalls Mitglied der IV GNBB) möchte möglichst frühzeitig die Flächen der heutigen Eisenbahnanlagen für den Städtebau nutzen und deshalb die Gäubahn im Sommer 2025 unterbrechen.

Der Faktencheck sollte somit für die Mitglieder der IV GNBB offene Fragen klären. Insofern war die Erwartung, dass die Fakten entweder objektiv dargestellt werden oder aber die von einzelnen Parteien vorgetragenen „Fakten“ von einem unabhängigen Dritten überprüft („gecheckt“) werden. Doch solch ein unabhängiger „Check der Fakten“ fand während der Veranstaltung nicht statt.

Die Verbände LNV, PRO BAHN und VCD haben deshalb nachstehend überprüft, ob die gehaltenen Präsentationen tatsächlich zur transparenten Darstellung des Themas beitragen. Für die Beurteilung der verschiedenen Varianten im Fall einer Unterbrechung der Gäubahn verweisen wir auf den schon durchgeführten „Faktencheck der Verbände“ vom 22.11.2022³. Im Vordergrund dieser Stellungnahme steht die Beschäftigung mit der Darstellung der DB AG und der Stadt Stuttgart zu den Auswirkungen des Weiterbetriebs eines kleinen Teils der bisherigen Bahnanlagen bis Stuttgart Hbf. Zentral ist, ob die vorgetragenen Punkte, die gegen eine Beibehaltung der Gäubahn nach Sommer 2025 sprechen sollen, objektiv nachvollziehbar sind.

2. Überprüfung der Aussagen der DB AG (Präsentation Dr. Florian Bitzer)

Im Vortrag „Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen bis Stuttgart Hbf? Technische und betriebliche Aspekte“⁴ zeigt Dr.-Ing. Florian Bitzer für die DB AG eine Vielzahl von Problemen auf, die einer Beibehaltungslösung aus seiner Sicht entgegenstehen.

1. Folien 6/7: Bahnsteige in Randlage nicht möglich

Es wurde gezeigt, dass die Gäubahnzüge heute die Gleise 2-12 erreichen können. Für den Erhalt von 2 Bahnsteiggleisen schlägt Dr. Bitzer die Gleise 5 und 6 vor.

Beurteilung der Verbände:

Die Darstellung der Erreichbarkeit der Gleise 2-12 ist zutreffend. Aus Fahrgastsicht sollten jedoch nicht die Gleise 5/6 erhalten werden, sondern die Gleise 2 und 3, die näher am Eingang zum neuen Tiefbahnhof liegen - damit sind auch die Wege zur S-Bahn und

² [Regionalverband Schwarzwald Baar Heuberg - Faktencheck Gäubahn am 25. November 2022 \(regionverband-sbh.de\)](https://www.regionverband-sbh.de), Abruf am 02.12.2022

³³ [Lösungsvorschläge für die Gäubahn-Unterbrechung: Der Faktencheck | VCD vor Ort - Mobilität für Menschen](#)

⁴

https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/814082a1285a2dbf8ae71a2b9e74de89234084/db_ag_faktencheck_gaeubahn_-_pruefung_weiterbetrieb_bisheriger_bahnanlagen.pdf - Abruf am 02.12.2022

Stadtbahn kürzer als von Gleis 5/6 aus. Bei einem Erhalt der Gleise 2 und 3 liegen jeweils die Bahnsteige außen, die Oberleitungsmasten befinden sich zwischen den beiden Gleisen. Bei den Gleisen 5 und 6 liegt ein Mittelbahnsteig, die Oberleitungsmasten befinden sich jeweils auf der Außenseite. Damit ist dieser Ansatz auch schwieriger für die Einbindung ins Umfeld als bei einem Erhalt der Gleise 2 und 3.

Mit dem Erhalt der seitlicher liegenden Gleise 2 und 3 wird auch der Städtebau weniger beeinträchtigt, als wenn in der Mitte des Bahnhofs die Gleise liegen bleiben würden.

2. Folie 8/13: Bestand Oberleitung: Kompletter Neubau wäre erforderlich/Dach müsste komplett neu gebaut werden

Es wurde vorgetragen, dass für den Erhalt von nur 1-2 Gleisen die komplette Oberleitung neu errichtet werden müsste. Ebenso könnte das bestehende Bahnsteigdach nicht erhalten werden, sondern müsste völlig abgetragen werden.

Beurteilung der Verbände:

Die Aussagen zur Unmöglichkeit der Beibehaltung eines Teilbereiches des Daches in Längsrichtung ist zutreffend für Gleis 5-6, dort hängt das Dach vollständig „in der Luft“ und wird nur von den benachbarten Trägern gehalten.



Bild 1: Bahnsteigdach Stuttgart Hbf Bahnsteig Gleis 5 – 6 ohne Stützen

Dies gilt aber nicht für die Beibehaltung des Daches im Bereich vom Gleis 2/3:
Als der Nordflügel abgerissen wurde, entfiel das Auflager des Daches. Bei Sturm wurde sogar der Bahnhof gesperrt, da das Hallendach instabil war⁵. Doch es wurde dann durch neue Stützen auf den Bahnsteigen Gleise 1 - 2 und 3 - 4 stabilisiert. Eine solche Stabilisierung fehlt jedoch auf dem Bahnsteig für die Gleise 5 - 6. Dort würde ein Teilabriss der anderen Hallenteile tatsächlich zu einer Instabilität des verbleibenden Daches führen.

⁵ [Stuttgarter Hauptbahnhof: Bahn arbeitet an Hallendach – Sperrung möglich - Stuttgart - Stuttgarter Nachrichten \(stuttgarter-nachrichten.de\)](https://www.stuttgarter-nachrichten.de) (Abruf am 02.12.2022)



Bild 2: Nachträglich eingezogene Stützen für das Bahnsteigdach Gleise 3 - 4.

Doch bei Gleis 2/3 tritt diese Instabilität aufgrund der zusätzlichen Stützen nicht ein. Insofern spricht auch dies wieder für die Beibehaltung der Gleise 2 und 3. Die Stützen zwischen Gleis 3 und 4 können ohne statische Probleme für das Hallendach Gleis 2/3 getrennt werden.

Genauer zu prüfen wäre, ob ggf. eine weitere Abstützung am anderen Ende des Bahnsteigdaches Gleis 2/3 notwendig ist, doch diese Abstützungen können wie schon 2012 beim ersten Hallenumbau erfolgen, d.h. die Technik ist bekannt und die Umsetzung ist wenig aufwändig.

Hinsichtlich der Oberleitung ist auf Gleis 2 und 3 kein Quertragwerk vorhanden, hier sind Einzelmasten, die teilweise an der Hallendachkonstruktion angebaut sind, vorhanden.



Bild 3: Oberleitung Gleis 2-3 ist an Hallendachträgern angebracht

Bei einem Erhalt der Hallen für Gleis 2 und 3 würde also auch die Oberleitung weiter genutzt werden können.



Bild 4: Einzelmasten für die Oberleitung Gleis 2 -3, kein Quertragwerk

Erst nach dem Ende des Bahnsteigs über wenige hundert Meter bestehen Quertragwerke bis kurz hinter die Brücken der Wolframstraße. Entlang der beizubehaltenden Gleise der Gäubahn befinden sich jeweils schon große Masten, an denen nach einem Abbau der

Quertragwerke Einzelausleger zur Aufhängung der Oberleitung angebracht werden können. Übrigens findet ein solcher Rückbau von Quertragwerken zu Masten mit Einzelauslegern zurzeit überall im Eisenbahnnetz statt und wird anderswo auch ohne Planfeststellung durchgeführt.



Bild 5: Blick vom Ende Bahnsteig Gleis 3 in Richtung Gleisvorfeld
Im weiteren Verlauf der Gäubahn stehen wieder Einzelmasten.

Hinsichtlich der bisherigen getrennten Einspeisung der Oberleitung des Hauptbahnhofes unabhängig von der Strecke kann bei einem Rumpf-Kopfbahnhof von nur 2 Gleisen darauf verzichtet werden. D.h. die Stromversorgung der Bahnhofsgleise erfolgt zukünftig über die Oberleitung der Gäubahngleise.

3. Folie 9: Bestand Stellwerk: Kompletter Neubau wäre erforderlich

Es wurde vorgetragen, dass das Stellwerk aus dem Jahr 1977 nicht weiter zur Verfügung stehe und dass die gesamte Leit- und Sicherungstechnik zu erneuern wäre. Die Leistungsfähigkeit eines Stichstreckenblocks vom Westbahnhof aus wäre zu gering.

Beurteilung der Verbände:

Nach der Übereinkunft der Projektpartner zum Erhalt der Panoramabahn bis zum Nordhalt (Entscheidung vom 18.07.2022) soll die Strecke längerfristig in den digitalen Knoten eingebunden werden und soll ggf. als Zwischenlösung eine eigenständige Leit- und Sicherungstechnik realisiert werden. Damit steht bis 2025 mindestens bis zum Nordhalt eine moderne Leit- und Sicherungstechnik zur Verfügung. Bei einer Verständigung im Frühjahr 2023 auf eine Beibehaltung der Gäubahn sollten die wenigen zusätzlichen benötigten Weichen im Hauptbahnhof und die Signalisierung ebenfalls in die von Vahingen bis zum Nordhalt zu schaffende Panoramabahn-Leit- und Sicherungstechnik integriert werden können (oder anstelle der für den Nordhalt vorgesehenen LST realisiert werden). Übergangsweise könnte ein „Stichstreckenblock“ bis Stuttgart Hbf mindestens einen stündlichen (IC-)Verkehr ermöglichen.

4. Folie 10: Bestand Ingenieurbauwerke: Neubau wäre notwendig

Es wurde vorgetragen, dass die Brücken der Gäubahn-Panoramastrecke (DB-Streckennummer 4860) unmittelbar vor dem Gäubahndamm in einem sehr schlechten Zustand seien und nicht mehr über 2025 hinaus betrieben werden könnten. Die Strecke könne nur nach einer umfangreichen Generalsanierung oder sogar nach einem Neubau dieser Anlagen weiter betrieben werden.

Beurteilung der Verbände:

Im Zuge des Neubaus des Kopfbahnhofs an der Schillerstraße wurden ab dem Jahr 1913 auch die Gleise in Richtung Feuerbach neu trassiert. Dabei wurde die damals sehr enge Kurve der Gäubahn um den Pragfriedhof auf einen weiter ausholenden Bogen verlegt, der auf einem Damm zuerst neben der Nahverkehrs-Trasse nach Feuerbach verläuft und diese dann auf einer Rahmenbrücke überquert. Es folgen noch zwei weitere Brücken – eine Bogenbrücke über die Nordbahnhofstraße und eine Fachwerkbrücke, die zur sogenannten Panoramabahn abbiegt.

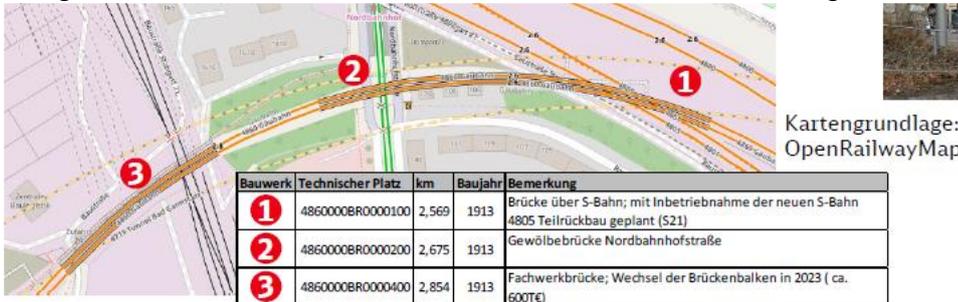
Die am 25.11. zum ersten Mal vorgetragene Aussage zum Zustand der Brücken war vollkommen überraschend, denn noch in der DB-Machbarkeitsstudie zum Weiterbetrieb von Gäubahngleisen bis zum Hauptbahnhof aus dem Jahr 2018, ging auch die DB von einem mehrjährigen Weiterbetrieb der Gleise und Brücken aus und sah im Zustand der Anlagen kein Hindernis.

Der Zustand der mehr als 25.000 Eisenbahnbrücken der DB ist von DB Netze in einer Brückenkarte festgehalten, die unter

<https://bruecken.deutschebahn.com/>

eingesehen werden kann. Dort sind die Brücken in vier Zustandskategorien eingestuft, wobei die Kategorie von DB Netz in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vergeben wird.

Im Vortrag von Dr. Bitzer wurde eine Grafik auf Basis von Openrailwaymap gezeigt und ausgeführt, dass diese Brücken bis Ende 2025 ihr Nutzungsende erreicht hätten:



Doch in den offiziell veröffentlichten Unterlagen der DB Netz sind die drei Brücken der Gäubahn am Nordbahnhof (250699/250700/250701) dort in die Zustandskategorie ZK3 eingestuft (von insgesamt 4 Stufen), was laut Erläuterung bedeutet: "Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen", siehe:

<https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/250699>

<https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/250700>

<https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/250701>

Der Abruf erfolgte jeweils am 12.12.2022.

Gemäß dem Gutachten der DB Netz „Ermittlung des Investitions- und Instandhaltungsbedarfes zum (Weiter-) Betrieb der Panoramabahn“⁶ aus dem Jahr 2021, erfolgten für die Eisenbahnüberführungen der Panoramabahn weitgehend im Jahr 2017 die letzten Begutachtungen. Dabei waren fast alle älteren Bauwerke in der Zustandskategorie 2 oder 3. Es ist somit anzunehmen, dass die o.g. Einträge in der Brückendatenbank der DB ebenfalls aus dem Jahr 2017 stammen. Da dort alle drei Brücken in der Zustandskategorie 3 waren, ist es völlig unplausibel, dass sie acht Jahre später schon am Nutzungsende sein sollen.

Denn die Zustandskategorie 3 bedeutet keinesfalls, dass die Brücken nicht noch längere Zeit betrieben werden können. In Baden-Württemberg fallen 31 % aller Eisenbahnbrücken in diese Kategorie. Übrigens sind nach dieser Quelle 45% aller Eisenbahnbrücken über 100 Jahre alt. Das Alter ist also per se kein Kriterium für eine schlechte Zustandskategorie.

Bei der Fachwerkbrücke ist laut den gezeigten Unterlagen in 2023 ein Wechsel der Brückenbalken notwendig, was mit einem vergleichsweise geringen Aufwand von 600 T€ verbunden sei. Mit dieser Investition ließe sich diese Brücke wieder einige Jahre betreiben.

⁶ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Stuttgart_21/Panoramabahn/20210909_Abschlussbericht_Panoramabahn.pdf

← ↻ 🏠 🔒 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/250699>

DB NETZE

Brückenkarte | Modernisierungsprogramm | Fragen und Antworten | Brückenstorys

Eisenbahnüberführung über DBAG-Gleise

Bundesland	Baden-Württemberg
Regionalbereich	Südwest
Geschäftseinheit	DB Netz AG
Netzsegment	Stuttgart
Strecke	4860
Brückenbezeichnung	Eisenbahnüberführung
Bauform	Rahmenbrücke
Fläche [m²]	1.384
Aktivierungsjahr	1938
Zustand	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen

← ↻ 🏠 🔒 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/250700>

DB NETZE

Brückenkarte | Modernisierungsprogramm | Fragen und Antworten | Brückenstorys

Eisenbahnüberführung über andere Straße/Weg KFZ-Verkehr

Bundesland	Baden-Württemberg
Regionalbereich	Südwest
Geschäftseinheit	DB Netz AG
Netzsegment	Stuttgart
Strecke	4860
Brückenbezeichnung	Eisenbahnüberführung
Bauform	Gewölbebrücke
Fläche [m²]	944
Aktivierungsjahr	1927
Zustand	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen

← ↻ 🏠 🔒 <https://bruecken.deutschebahn.com/bruecke/250701>

DB NETZE

Brückenkarte | Modernisierungsprogramm | Fragen und Antworten | Brückensysteme

Eisenbahnüberführung über DBAG-Gleise

Bundesland	Baden-Württemberg
Regionalbereich	Südwest
Geschäftseinheit	DB Netz AG
Netzsegment	Stuttgart
Strecke	4860
Brückenbezeichnung	Eisenbahnüberführung
Bauform	Fachwerkbrücke
Fläche [m²]	1.445
Aktivierungsjahr	1941
Zustand	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen

© 2017 Deutsche Bahn AG

Selbst zur schlechtesten Zustandskategorie ZK4, der 4% aller Brücken in Baden-Württemberg angehören, schreibt die Bahn auf ihrer Webseite:

Die Verweildauer in der Zustandskategorie 4 kann 15 Jahre und teilweise länger sein. Das hängt vom individuellen Schadensbild ab. Die Betriebssicherheit der Brückenbauwerke wird durch regelmäßige Inspektionen sichergestellt. Selbst Brücken der schlechtesten Zustandskategorie sind für die Nutzung des Eisenbahnbetriebs sicher, sonst würde gar kein Betrieb zugelassen. Ein Sicherheitsrisiko besteht nicht. Brücken, die nicht sicher sind, werden gesperrt und nicht weiter betrieben.

Anders als am 25.11. vorgetragen, sind die Rahmen- und die Gewölbebrücke auch keine Stahlbetonbrücken, sondern Stampfbetonbrücken, die bei guter Wartung weit über 100 Jahre standsicher sind. Das Eisenbahnviadukt über den Neckar bei Bad Cannstatt ist auch eine Stampfbetonbrücke aus dieser Zeit und ist ebenfalls in Zustandskategorie ZK3 eingruppiert.

Am Beispiel eines 1887 erbauten Viadukts erläutert die DB zu Stampfbetonbrücken in ihrer Brückendatenbank: „Solche Bauwerke halten im Grund ewig“⁷.

⁷ <https://bruecken.deutschebahn.com/krumm-und-grundsolide>

5. Folie 14: Weite Wege

Auf Folie 14 zeigt die Präsentation weite Umwege von Gleis 5/6 des Rest-Kopfbahnhofs zum Eingang des Tiefbahnhofs. Es wurde dann ausgeführt, dass damit die Wege so weit wären, dass die Fahrgäste lieber in Stuttgart-Vaihingen in die S-Bahn umsteigen würden, als am Hauptbahnhof die weiten Wege zurückzulegen.

Beurteilung der Verbände:

Die Argumentation überzeugt nicht. Sofern ein planfestgestellter Rückbau von Bahnanlagen zur Erstellung einer Tiefgarage unterstellt ist, kann festgehalten werden, dass diese Maßnahmen erst erfolgen können, wenn die Gleisanlagen nicht mehr benötigt werden. Es wäre schwer zu begründen, dass die Gäubahngleise nur deshalb abgebaut werden müssen, damit das Parkhaus für die PKWs der bisherigen Gäubahn-Fahrgäste gebaut werden kann, die mangels direkter Bahnverbindungen zukünftig mit dem PKW anreisen müssen.



Bekanntlich soll das Dach des Tiefbahnhofs begehrbar sein – insofern führt der direkte Weg von Gleis 2 bzw. 3 zum Eingang in den neuen Durchgangsbahnhof entlang des grünen Pfeiles und ist deutlich kürzer als der Weg heute vom ICE (Gleis 16) zu den Gäubahnzügen.

Der grün markierte Weg entspricht ca. 100 m und ist damit nicht weiter als der Weg von der S-Bahn.

Auszug aus Folie 14 der DB-Präsentation

Sofern vorgetragen werden sollte, dass zwischen dem Rest-Kopfbahnhof und dem Dach des neuen Hauptbahnhofs weiterhin eine Lücke klaffe (tieferliegende Baustraße), könnte diese Lücke problemlos unter Verwendung der derzeit im Einsatz befindlichen Zugangsstege überbrückt werden.

3. Überprüfung der Aussagen der Landeshauptstadt Stuttgart (Präsentation Bürgermeister Peter Pätzold)

Im Vortrag „Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“ ging Bürgermeister Peter Pätzold auf die Historie und die Planungen der als Folge des Projekts möglichen Stadtentwicklung und die lange Dauer ein, ebenso auf Potenziale zur Deckung des Wohnungsbedarfs bis 2031. Weitere Verzögerungen bei teilweisem Weiterbetrieb des Hauptbahnhofs wurden mit mind. 10 Jahren, realistischer 15 Jahre bezeichnet. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die LHS mit der Anbindung der Gäubahn an den neuen Hauptbahnhof durch Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels offenbar deutlich später als 2032 rechnet.

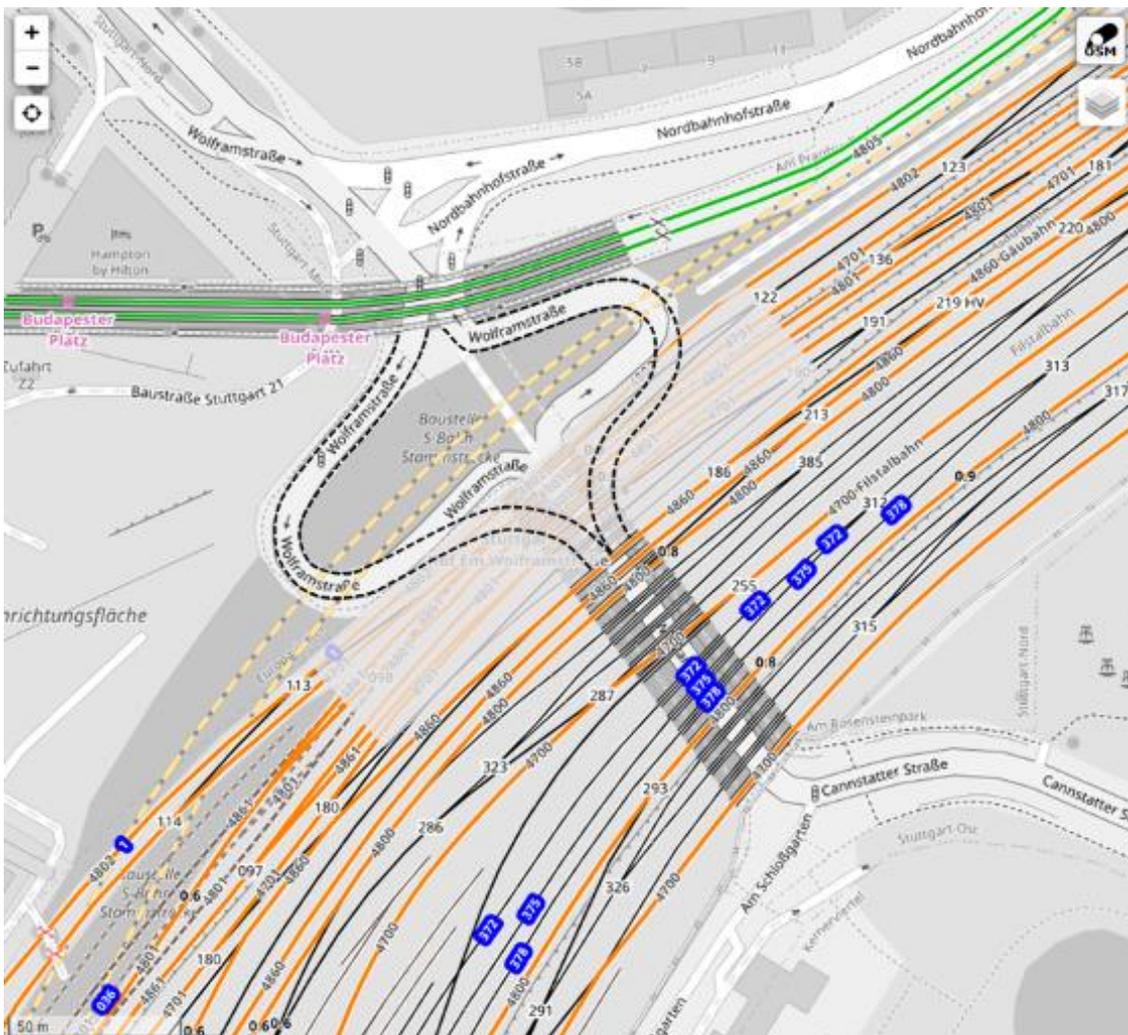
Der Vortrag beschreibt nur, welche Baumaßnahmen die LHS nicht wie geplant umsetzen kann, wenn die Gäubahn weiterhin bis zum Hauptbahnhof geführt wird.

Beurteilung der Verbände:

Solange die neue Gäubahnanbindung noch nicht fertiggestellt ist, besteht weiterhin ein Verkehrsbedürfnis über die bestehende Gäubahnverbindung. Die Grundstücke dienen somit ihrem eigentlichen Zweck als gewidmete Eisenbahnstrecke. Insofern muss der Städtebau, wie schon bisher, dem Rechnung tragen, bis die Gleisanlagen nicht mehr benötigt werden. Das war der Stadt Stuttgart schon beim Kauf der Grundstücke 2001 bekannt. Es scheint durch die LHS versäumt worden zu sein, klare Regelungen und Sanktionen für Bauverzögerungen durch den Bauherrn DB vertraglich festgehalten zu haben.

Die Konkurrenz von Schienenverkehr und Städtebau besteht indessen flächenmäßig und zeitlich in allenfalls begrenztem Umfang. Die Zuführung der Gäubahn auf zwei Gleisen - am besten zu den Gleisen 2 und 3 – des derzeit 16-gleisigen Bahnhofs lässt (erstens) auf dem 85 ha großen Plangebiet viel Spielraum für die Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklung. Und (zweitens) wird diese bauliche Entwicklung wegen umfangreicher planerischer und infrastruktureller Vorarbeiten erst etwa im Jahr 2032 in konkreten Wohnungsbau münden können.

Der Umbau des Arnulf-Klett-Platzes und die Verlegung des Cityrings von der Schillerstraße zur Wolframstraße, die laut Planung der Landeshauptstadt frühestens im Jahr 2031 erfolgen sollen, wird durch die Beibehaltung von Gleisen für die Gäubahnanbindung nicht blockiert.



Cityring über Wolframstraße Grundlage: OpenRailwayMap

Durch den Höhenverlauf des S-Bahn-Tunnels ist an der Wolframstraße aus Platzgründen heute nur eine einspurige Führung der Wolframstraße mit engen Schleifen möglich. Nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs können die nicht mehr benötigten Brücken über die Wolframstraße nordwestlich der Gäubahngleise abgerissen werden und es entsteht mehr Platz für eine gestrecktere Linienführung der Fahrbahnen, die dann wieder zweispurig je Richtung angelegt werden können (siehe Zeichnung). Mit dieser Maßnahme kann die notwendige Leistungsfähigkeit der Wolframstraße zur Aufnahme des Verkehrs über den Cityring hergestellt werden.

4. Kostenvergleich:

DB und Stadt Stuttgart möchten anstelle der Beibehaltungslösung bis zum Hauptbahnhof einen neuen „Nordhalt“ errichten. Für diesen neuen Haltepunkt sind Aufwendungen für den Bau des Bahnsteigs sowie die Anpassung der Oberleitung und den Neubau der Leit- und Sicherungstechnik vorgesehen. Alleine für den Bau des Bahnsteigs sind (Stand 2020) 2,3 Mio. €⁸ vorgesehen, hinzu kommen noch die Kosten für die Anpassung der Oberleitung und den Neubau der Leit- und Sicherungstechnik.

Auch in Stuttgart-Vaihingen sollen zur Verbesserung des Umstiegs zwischen den Gäubahn-Zügen und den S-Bahnen zusätzliche Weichen eingebaut werden, für die Kosten von 8,1 Mio. € anfallen⁹.

Diesen zusätzlichen Kosten für den Nordhalt und für den weiteren Ausbau des Regionalhaltes Stuttgart-Vaihingen stehen die Kosten für den Erhalt der Gäubahndammes (ca. 1,5 Mio. €), der möglichen Anpassung der Oberleitung im Gleisvorfeld, ebenfalls der Leit- und Sicherungstechnik für den Rest-Kopfbahnhof sowie einer Instandhaltung der weiteren Brücken gegenüber.

Auf den ersten Blick bewegen sich die Kosten in ähnlicher Höhe, dafür hat die Beibehaltungslösung jedoch verkehrlich als einzige den entscheidenden Vorteil, dass die Fahrgäste direkt und ohne Zeitverlust ihre Ziele und alle wichtigen Anschlüsse im Bahnknoten Stuttgart erreichen können.

5. Fazit:

Im Vortrag der DB AG (Dr.-Ing. Florian Bitzer) wurde bewusst ein Vorschlag (Erhalt Gleise 5 - 6) unterbreitet und erörtert, der im Vergleich zu anderen Ansätzen (Erhalt Gleise 2 – 3) deutlich größere Probleme bei einer Beibehaltungslösung aufweist. Aus der Brücken-Datenbank der DB AG kann nicht abgelesen werden, dass die drei betroffenen Brücken nach 2025 nicht mehr standfest seien – im Gegenteil. Der Zustand der Brückenbauwerke wurde dramatisiert dargestellt und ist von den bisherigen, öffentlich zugänglichen Daten nicht gedeckt.

Deutlich wird, dass die Präsentation sehr einseitig nur Probleme generierte und aufzeigte, aber die Suche und das Aufzeigen von Lösungsansätzen für die Beibehaltung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof auffällig aktiv vermieden hat. Von einer neutralen Darstellung der „Fakten“ durch Dr.-Ing. Florian Bitzer kann leider keine Rede sein, vielmehr bestätigt dieser Vortrag und all seine „Nicht-Informationen“ unsere Forderungen:

⁸ [Debatte um Gäubahn und Co.: Im Stuttgarter Rathaus gelten die Bahn-Pläne als gut genug \(stuttgarter-nachrichten.de\)](#) Abruf am 12.12.2022

⁹ [Vorlage VA-267/2022 \(ratsinfomanagement.net\)](#)

1. Es muss von unabhängigen, neutralen Gutachtern die Frage der prinzipiellen Möglichkeit und des notwendigen Aufwandes für die Beibehaltungslösung untersucht werden und

2. anschließend muss auf dieser gutachterlichen Basis ein wirklich unabhängiger zweiter Faktencheck durchgeführt werden.

Bemerkenswert und festzuhalten ist, dass seit dem 25. 11. 2022 auch nach Ansicht der DB die geplante Unterbrechung der Gäubahn im Bereich der S-Bahn-Verschwenkung durch eine Dammstabilisierung vermieden werden kann – Herr Bitzer hat die DB-eigene bisher verschwiegene Machbarkeitsstudie vom Mai 2018 selbst aufgeführt und den jahrelang anderslautenden Aussagen der DB damit selbst widersprochen.

Die weiteren Argumente der DB gegen die Beibehaltung konnten als entweder unbegründet oder als mit geringem Aufwand lösbar entkräftet werden.

Tatsächlich also scheint aus technisch-betrieblicher Sicht die Beibehaltung der Gäubahn bis Stuttgart Hauptbahnhof (Gleise 2 und 3) ohne größeren Aufwand möglich, auch wenn die restlichen Gleisanlagen vollständig abgerissen werden sollten.

Die Kosten der Beibehaltungslösung zum Hauptbahnhof liegen ungefähr gleichauf mit den erwarteten Kosten für den Nordhalt, der Nutzen für die Fahrgäste ist bei der Beibehaltungslösung aber deutlich höher als beim Nordhalt.

Dieser Nutzen für die Fahrgäste zeigt sich auch bei Störungen in der S-Bahn-Stammstrecke: Mit dem Rest-Kopfbahnhof bleibt für die S-Bahn die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen bei Sperrung der Stammstrecke erhalten. Das verbessert die aus unserer Sicht unzureichenden Störfallkonzepte¹⁰ entscheidend – was Reisende auf der Gäubahn ebenso trifft. Denn die Kapazitäten der Stadtbahn in den Hauptverkehrszeiten sind nicht ausreichend und die Route über den Flughafen ist umwegig, verbunden mit komplizierten mehrfachen Umstiegen.

Der Vortrag von Bürgermeister Peter Pätzold beschreibt nur die von einer Beibehaltung der Gäubahn zum Hauptbahnhof betroffenen Planungen der Stadt, geht aber nicht auf mögliche Kompromissmöglichkeiten bei einer Beibehaltung ein. Solche Kompromissmöglichkeiten gibt es, ohne dass die städtebauliche Entwicklung in relevanter Weise beeinträchtigt wird.

Die Flexibilitäten, die sich durch eine ca. 5-jährige Dauer der Abräumarbeiten des Gleisvorfeldes bzw. bis zum Baubeginn erster Gebäude ca. 2032 für Kompromissmöglichkeiten ergeben wurden weder dargestellt noch gewürdigt. Es ist in keiner Hinsicht zwingend, im Sommer 2025 die Gäubahn kappen zu müssen, um erst ca. 7 Jahre später Gebäude erstellen zu können. Vielmehr wäre zu eruieren, was während der Interimszeit an Städtebau parallel zum Eisenbahnbetrieb möglich ist.

Wir teilen und verstehen die Enttäuschung der LHS über den mehrfach verschobenen Termin für die Inbetriebnahme von S21 – aus Dezember 2019 ist inzwischen Dezember 2025 geworden. Das Gelände sollte einmal spätestens ab 2023/2024 bebaut und ein wesentlicher Teil der „Internationalen Bau-Ausstellung 2027“ werden. Doch selbst 2025 wird eben nur ein Teil von Stuttgart 21 in Betrieb gehen – unter anderem ist neben dem Flughafenbahnhof und -anschluss gerade die Verbindung nach Zürich noch nicht fertiggestellt. Verantwortlich dafür ist allerdings allein der Bauherr, die DB, die unserer

¹⁰ [Störfallkonzepte in den einzelnen IBN-Phasen 21.09.2022 Verkehrsausschuss \(ratsinfomanagement.net\)](https://www.ratsinfomanagement.net)

Ansicht nach eine Betriebspflicht für die Verbindung Stuttgart Hbf – Zürich Hbf hat. „Schuld“ sind sicher nicht die Anlieger der Gäubahn von Horb über Rottweil, Singen, Konstanz bis Zürich. Die Idee des Bündnisses von DB und LHS, eine Vereinbarung zu Lasten Dritter zu treffen und den Preis für die Zeitverzögerungen im Bau von S 21 über etliche Jahre die Gäubahn-Anlieger und insbesondere die Fahrgäste der Gäubahn bezahlen zu lassen, teilen wir jedoch absolut nicht und lehnen sie definitiv ab. Im Übrigen handelt die LHS auch gegen die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Einwohner, wenn sie diesen über viele Jahre den Zugang zur wichtigen Bahnverbindung in Richtung Schwarzwald und Bodensee sowie in die Schweiz erschwert.

Es kann festgestellt werden, dass die Argumente gegen eine Beibehaltungslösung einzig der Ermöglichung eines schnelleren Beginns des umfassenden Städtebaus auf dem gesamten Gelände geschuldet sind – in großen Teilen ist er jedoch auch bei der Beibehaltungslösung möglich.

Beide Referenten ignorieren bewusst, dass Eisenbahnanlagen erst dann für den Städtebau zur Verfügung stehen können, wenn kein verkehrlicher Bedarf mehr besteht. Stattdessen haben sie einseitig und tendenziös berichtet und ihre Vorstellungen als „alternativlos“ dargestellt. Insofern ist es bedauerlich, dass der „Faktencheck“ – soweit er sich auf die Beibehaltungslösung bezog - nicht wirklich dem Vermitteln von Fakten diente, sondern nur der Darstellung und Legitimierung der Interessen der Stadt Stuttgart und der DB diente – weshalb ein zweiter, richtiger Faktencheck notwendig ist.

Stuttgart, 15.12.2022

LNV, PRO BAHN, VCD