



Begutachtung und Stellungnahme zur Frage der Notwendigkeit einer Unterbrechung der Gäubahn im Zuge der Stuttgart-21-Baumaßnahmen

1. Ausgangslage

Im Zuge der Stuttgart 21-Baumaßnahmen plant die Deutsche Bahn – vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, abgekürzt PSU, vormals DB Projektbau - eine Unterbrechung der Gäubahn vier bis sechs Monate vor Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs. Begründet wird dies mit dem Bau einer Gleistrasse für die S-Bahn zur neuen Station Mittnachtstraße, die unmittelbar neben den bestehenden S-Bahngleisen verlaufen soll. Zur Schaffung des notwendigen Baufelds sollte die S-Bahn – provisorisch – auf die Trasse der Gäubahn verlegt werden, deren Betrieb dadurch unterbrochen worden wäre. Die provisorische Verlegung der S-Bahngleise und die dafür nötige Einstellung des Betriebs auf der Gäubahn sind im Planfeststellungsbeschluss genehmigt.

Diese im Planfeststellungsbeschluss beschriebenen Baumaßnahmen sind so nicht ausgeführt worden. Stattdessen wurde die Station Mittnachtstraße, die zuführende Rampe in Richtung Nordbahnhof und die neue Brücke über die Ehmannastraße im Schutz einer Spundwand erstellt. Zwischenzeitlich sind die Gleise bis zur Ehmannastraße verlegt und an der technischen Ausrüstung der Strecke wird gearbeitet. Zur Herstellung der Gleisverbindungen zwischen Nordbahnhof und Mittnachtstraße ist lediglich eine Verschwenkung der S-Bahngleise im Bereich zwischen Gäubahn-Viadukt und der Brücke über die Ehmannastraße notwendig. Dies kann unabhängig von der Gäubahn-Trasse geschehen.

Die Unterlagen zur Planfeststellung sind im Internet hinterlegt:

<http://plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=S21-Neuordnung-Bahnknoten-Stuttgart%2FPFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F>

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss trägt den Titel:

„Planfeststellungsbeschluss nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“, Planfeststellungsabschnitt 1.5 Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt“ Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.5 Datum: 13.10.2006

2. Feststellungen

2.1 Zur Rechtsgrundlage aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2006

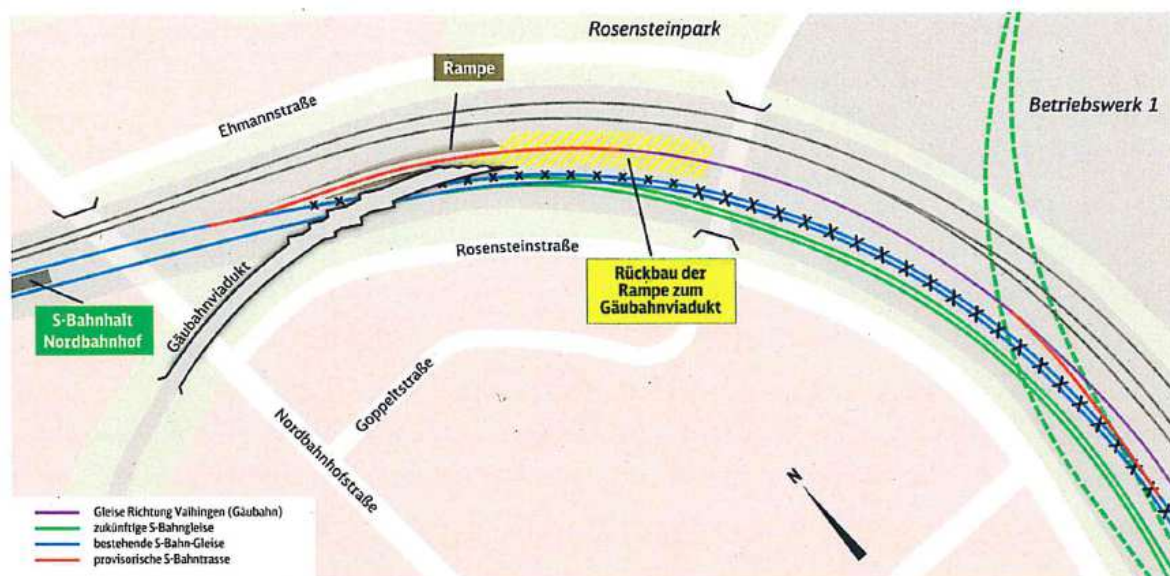
Die Genehmigung zur Unterbrechung der Gäubahn beruht auf der Annahme, dass zum Bau der Zulaufgleise zur neuen S-Bahnstation Mittnachtstraße eine provisorische Verlegung der vorhandenen S-Bahntrasse notwendig wäre.

Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum PFA 1.5, Seite 268:

„Um die S-Bahn-Anbindung Stuttgart Nord bauen zu können, muss die Gäubahnstrecke stillgelegt und der Bahndamm der Gäubahn im Bereich des S-Bahn-Baufelds zum Teil abgetragen werden. Dies ist nötig, um während der Bauzeit provisorische S-Bahngleise zur Aufrechterhaltung des S-Bahn-Verkehrs einrichten zu können.“

Quelle: http://plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=S21-Neuordnung-Bahnknoten-Stuttgart%2FPFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F_Beschluesse%2F&download=1_5-0_PF_Beschluss.pdf

Die geplante provisorische Verlegung der S-Bahngleise wurde von der DB-Projektbau 2015 – heute PSU - in einem Bericht zum Übergangskonzept Gäubahn-Verkehre wie folgt dargestellt:



Der Damm der Gäubahn (violett) wird zur Inbetriebnahme das stadttauswärtige S-Bahn-Gleis zwischen der neuen Station Mittnachtstraße und dem Nordbahnhof (rot) aufnehmen.

Quelle: Siehe Datei: 2015-12-21 DB-Projektbau Übergangskonzept Gäubahn.pdf, Seite 6, Abbildung 4

Danach sollte das stadttauswärts führende S-Bahngleis (die rote bzw. violette Linie) provisorisch über die Trasse der Gäubahn verlegt und nördlich des Gäubahn-Viadukts – über eine abführende Rampe - an den Nordbahnhof herangeführt werden (Stand 2015, Anmerkung: Im PFB 2006 sollte auch das stadteinwärts führende Gleis so verlegt werden).

Eine detaillierte Darstellung mit Abtragsstrecke und Dammverbreiterung für das Bauprovisorium S-Bahn-Anbindung Nord ist im Lageplan (Anlage 4.3) gegeben:

http://plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=S21-Neuordnung-Bahnknoten-Stuttgart%2FPFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F00_Planfeststellungunterlagen%2FBand_03_Anlage_04_%2B_05%2F&download=06_Anlage_04_03_Blatt_01_von_04.pdf

Im Erläuterungsbericht Teil III („Beschreibung des Planfeststellungsbereiches“) werden weder Gäubahnunterbrechung noch S-Bahn-Anbindung Nord beschrieben. Der vorgesehene Bauablauf ist in Anlage 14.1 („Verkehrsumlegung während der Bauzeit - Nur zur Information“, Seiten 17 bis 19) beschrieben:

http://plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=S21-Neuordnung-Bahnknoten-Stuttgart%2FPFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F00_Planfeststellungunterlagen%2FBand_21%2FAnlage_14_01_Erlaeuterungsbericht%2F&download=Anlage14_01_Erlaeuterungsbericht.pdf

Diese Bauarbeiten wurden nicht wie vorgesehen ausgeführt.

Fazit: Die Genehmigung zur Unterbrechung der Gäubahn wurde lediglich zu dem Zweck und mit der Begründung erteilt, um für eine Übergangszeit provisorisch die S-Bahn über den Gäubahn-Damm führen zu können. Die Vorhabenträgerin hat aber von dieser Bauausführung Abstand genommen und die dafür erteilte Genehmigung nicht genutzt. Das stattdessen tatsächlich angewandte Verfahren erfordert keinen Eingriff in den Gäubahn-Damm und damit keine Unterbrechung des Zugverkehrs.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält keinerlei Genehmigung, den Betrieb auf diesem Abschnitt der Gäubahn ohne Stilllegungsverfahren dauerhaft – mindestens aber über sechs Jahre – einzustellen. Der Grund für die ursprüngliche Genehmigung einer kurzen Unterbrechung ist weggefallen. Eine Genehmigung zur Unterbrechung wegen eines anderen Zwecks, noch dazu auf viele Jahre oder gar dauerhaft, wurde nie erteilt.

Somit fehlt die Rechtsgrundlage für die geplante Unterbrechung. Zudem sollte diese nach der zu einem völlig anderen Zweck erteilten Genehmigung nur 4 bis 6 Monate dauern, nämlich ausschließlich bis zur Inbetriebnahme des Stuttgart-21-Bahnhofs.

2.2 Feststellung zum aktuellen Stand der Bauarbeiten 2024

Das genehmigte Bauverfahren mit provisorischen S-Bahngleisen auf dem Gäubahn-Damm ist nicht umgesetzt worden. Die Station Mittnachtstraße und die Zulaufgleise konnten einschließlich einer neuen Brücke über die Ehmannstraße ohne Unterbrechung des S-Bahnbetriebs hergestellt werden. Der Baustellenbereich wurde durch eine Spundwand gesichert.

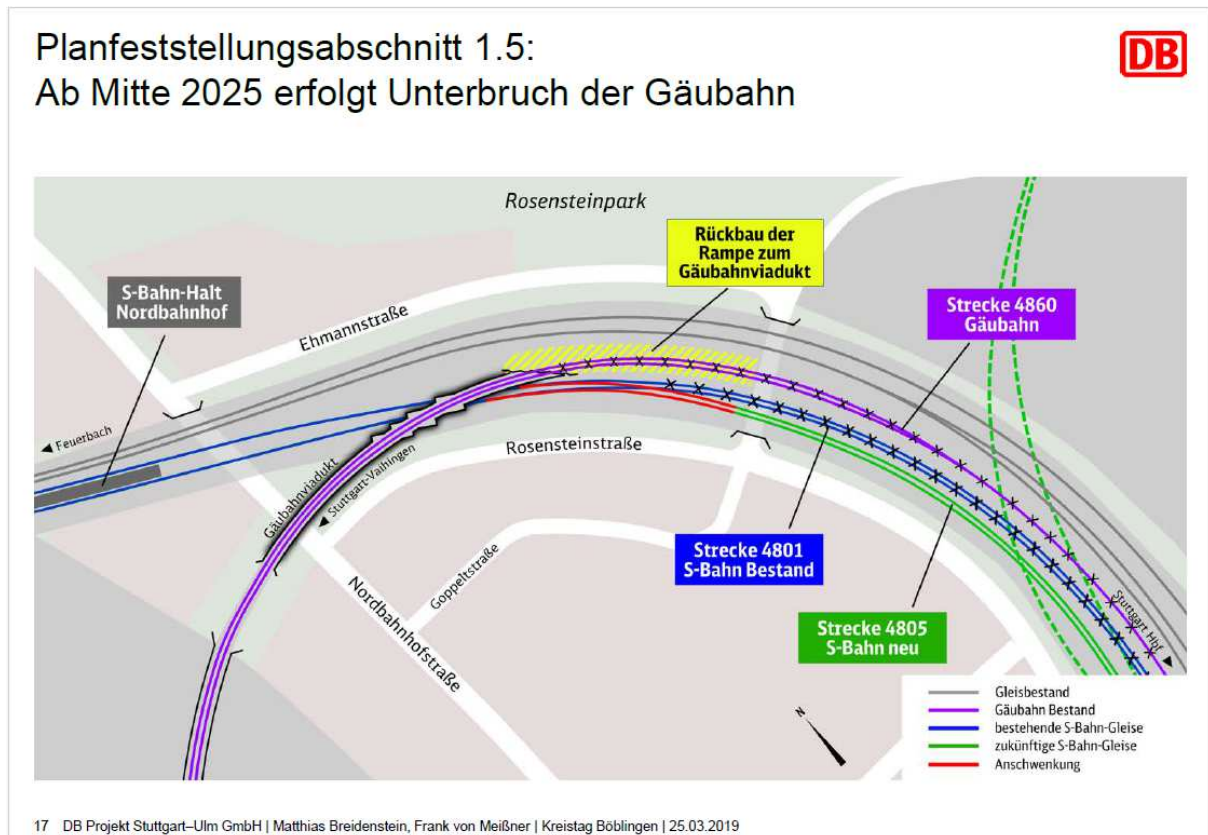
Der aktuelle Bauzustand im Bereich zwischen Gäubahn-Viadukt (links im Bild) und den Brücken über die Ehmannstraße im August 2024 sieht wie folgt aus:



Foto: Hans-Jörg Jäkel

Direkt neben der bestehenden S-Bahntrasse wurde eine Brücke über die Ehmannstraße fertiggestellt und bis dorthin sind bereits die Gleise ab der neuen Station Mittnachtstraße verlegt. Zur Inbetriebnahme müssen nur noch die vom Nordbahnhof kommenden bisherigen S-Bahn-Gleise hin zu der neuen Trasse verschwenkt werden. Ein Konflikt mit der Gäubahn (obere Strecke) ist nicht ersichtlich. Trotzdem hält die PSU ohne erkennbaren Grund an dem Plan fest, dass die Rampe zur Gäubahn rückgebaut werden muss.

Der Rückbau wurde dem Kreistag Böblingen am 25.03.2019 präsentiert. Dabei verwendete die PSU fast die gleiche wie die bereits 2015 gezeigte Grafik:



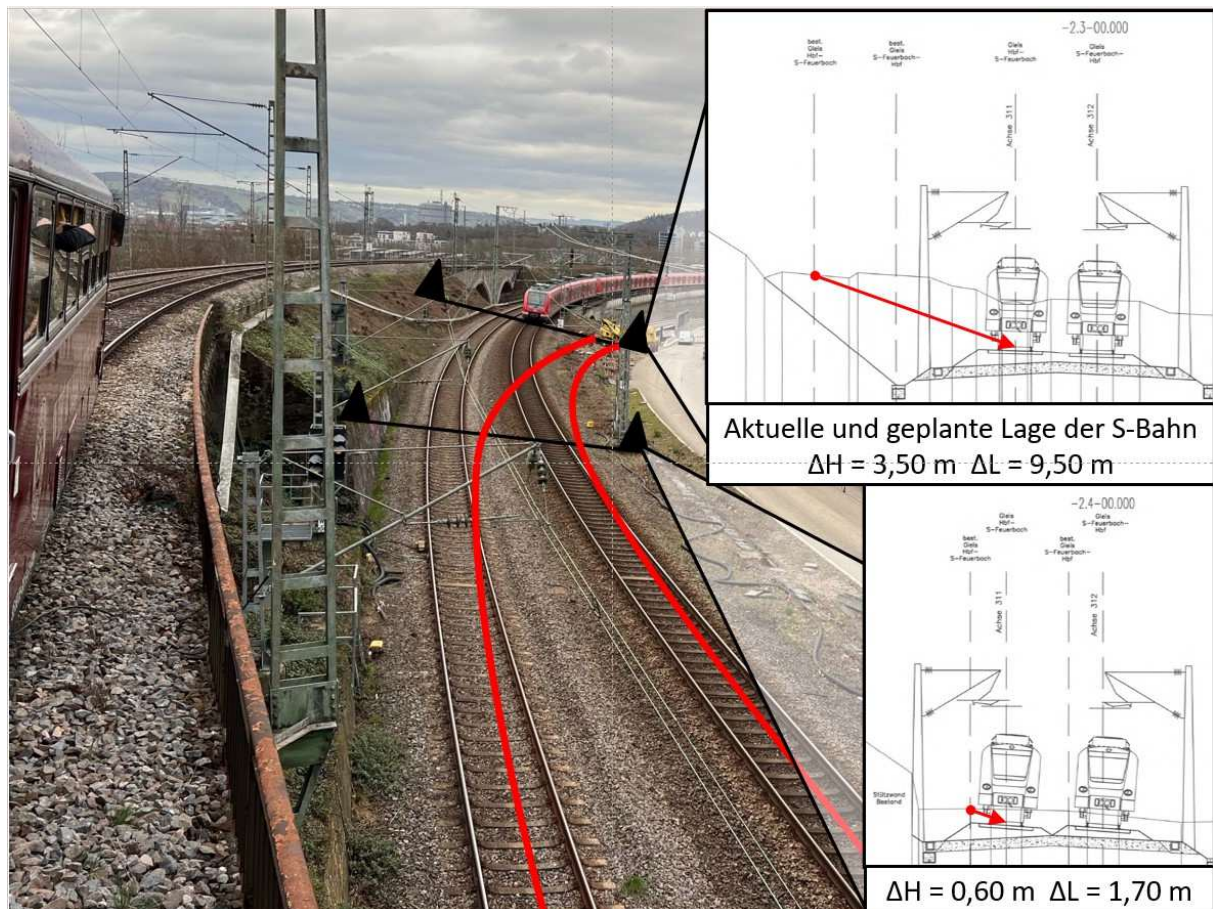
Quelle: Siehe Datei: 2019_03_25_Kreistag Böblingen, Umwelt- und Verkehrsausschuss.pdf, Folie 17

Der „Rückbau der Rampe zum Gäubahnviadukt“ ist ohne erkennbaren Zweck und Funktion in der Grafik einzeichnet. Ergänzende Erläuterungen finden sich nicht. Beide S-Bahn-Gleise – in Rot – werden von der Gäubahn abgerückt. Die provisorische Verlegung des stadtauswärts führenden S-Bahngleises ist in der obenstehenden Grafik der DB (Folie 17) nicht mehr enthalten.

2.3 Feststellung zu den notwendigen Arbeiten zum Anschluss der S-Bahnstation Mittnachtstraße

Zur vollständigen Anbindung der bestehenden S-Bahngleise vom Nordbahnhof an die neue Station Mittnachtstraße ist eine Verschwenkung der Gleise im Bereich zwischen dem Gäubahn-Viadukt und der Ehmannstraße notwendig. Dabei werden die Gleise auf etwa 180 m Länge um 9,50 m seitlich und 3,50 m in der Höhe von der Gäubahn abgerückt.

Die Arbeiten an diesem Abschnitt werden anhand des nachstehendes Fotos und der Querschnitte aus den Planungsunterlagen der DB verdeutlicht:



Verschwenkung der S-Bahngleise. Foto (Reinhard König) und Grafik (Hans-Jörg Jäkel). Die Querschnitte sind aus den Planunterlagen der DB entnommen:

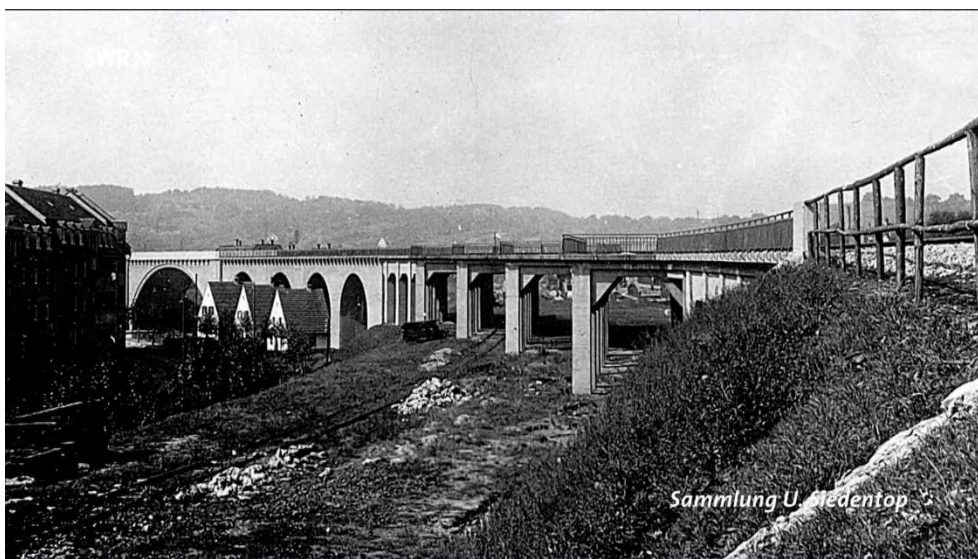
http://plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=S21-Neuordnung-Bahnknoten-Stuttgart%2FFFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F00_Planfeststellungunterlagen%2FBand_11_Anlage_07%2F&download=06_Anlage_07_03_01_Blatt_02_von_03.pdf

Zur Anbindung der neuen Gleistrasse müssen die vom Nordbahnhof kommenden S-Bahngleise verschwenkt werden. Dabei werden sie von der Gäubahn abgerückt – im oberen Teil mit einem engen Radius von ca. 350 m (Bestand hat nahezu 500 m) und erst dann mit einem Radius von ca. 1.000 m. Der obere Teil (ca. 100 m) hat auch nur ca. 10 % Neigung und erst anschließend folgen

deutlich steilere 38 %. Weil die S-Bahngleise von der Gäubahn abgerückt werden, ist ein Eingriff in den Damm bzw. eine Abtragung des Damms und der vorhandenen Stützmauer nicht notwendig und auch nicht genehmigt. Das ist sowohl aus den Lageplänen und Querschnitten als auch aus der Bauwerksliste der DB-Planunterlagen ersichtlich. Damm und Stützmauer könnten – falls überhaupt erforderlich – durch relativ einfache bauliche Maßnahmen, z.B. eine Spundwand, abgesichert werden.

Sowohl der Gäubahn-Damm als auch die Trasse der S-Bahn (ehemalige Vorortgleise) wurden in diesem Bereich beim Bau 1914 gegenüber dem ursprünglichen Geländeniveau mehr als 10 m bzw. 5 m aufgeschüttet, was mit zwei historischen Aufnahmen aus der Deutschen Bauzeitung, Jg. 11 (1914) verdeutlicht werden soll. Nach über 100 Jahren Bahnbetrieb ist davon auszugehen, dass der Damm und die Stützmauer standsicher und nicht abrutschgefährdet sind. Gegebenenfalls können weitere Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden.

Das nördliche Überwerfungsbauwerk mit Gäubahnbrücke und -viadukt



2.4 Feststellung zur Änderung der Begründung für den Abbruch des Gäubahn-Damms 2018

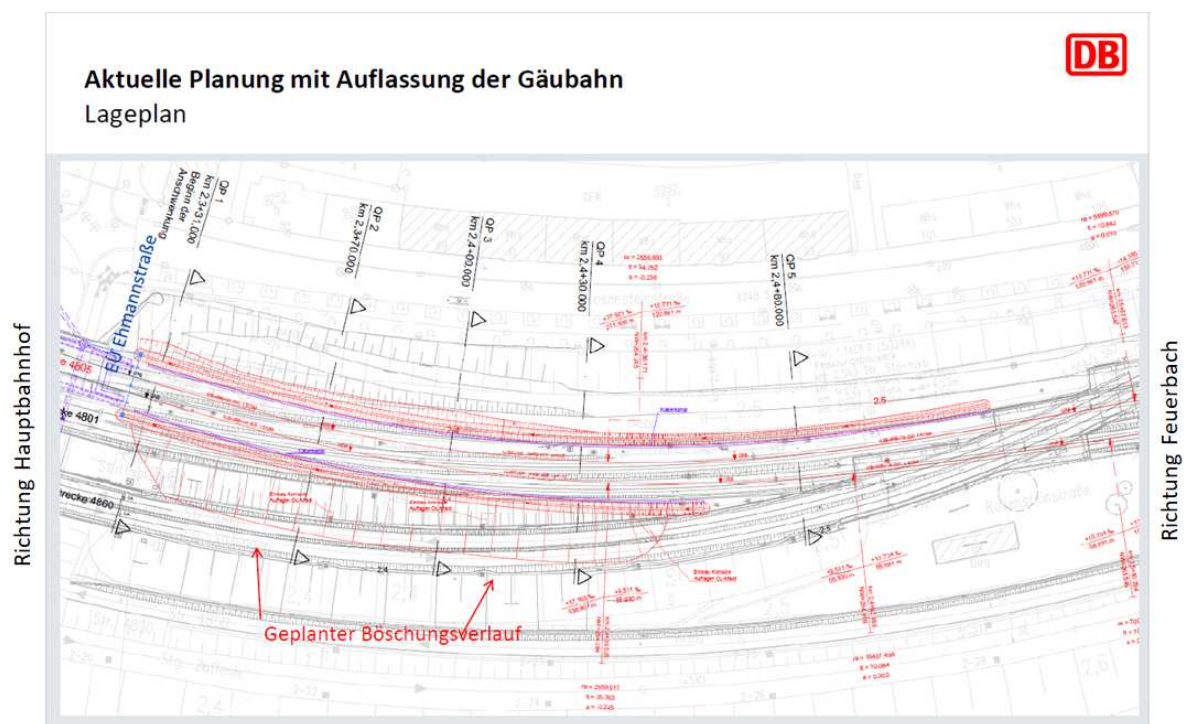
In der Machbarkeitsstudie von 2018 zum Erhalt und Weiterbetrieb der Gäubahn gibt die PSU eine neue Begründung für den Abbruch des Gäubahn-Damms an. Der Bahndamm müsse wegen der Anlegung einer Regelböschung beseitigt werden. Diese Änderung ist nicht planfestgestellt.

Die provisorische Verlegung der S-Bahngleise über den Gäubahn-Damm wird nicht mehr als Begründung für die Abtragung des Gäubahn-Damms angeführt. Stattdessen wird jetzt folgendermaßen argumentiert:

„Diese Trassierungsänderung -insbesondere die tiefere Lage der neuen Trasse -erfordert einen Teilabtrag des Bahndammes der Gäubahn, um einen regelkonformen Böschungsaufbau mit Regelneigung zu ermöglichen. Nach Abtrag des Bahndammes ist ein Weiterbetrieb der Gäubahn nicht mehr möglich ist.“

Quelle: Machbarkeitsprüfung - Aufrechterhaltung Gäubahn - DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH vom 29.3.2018, Folie 8

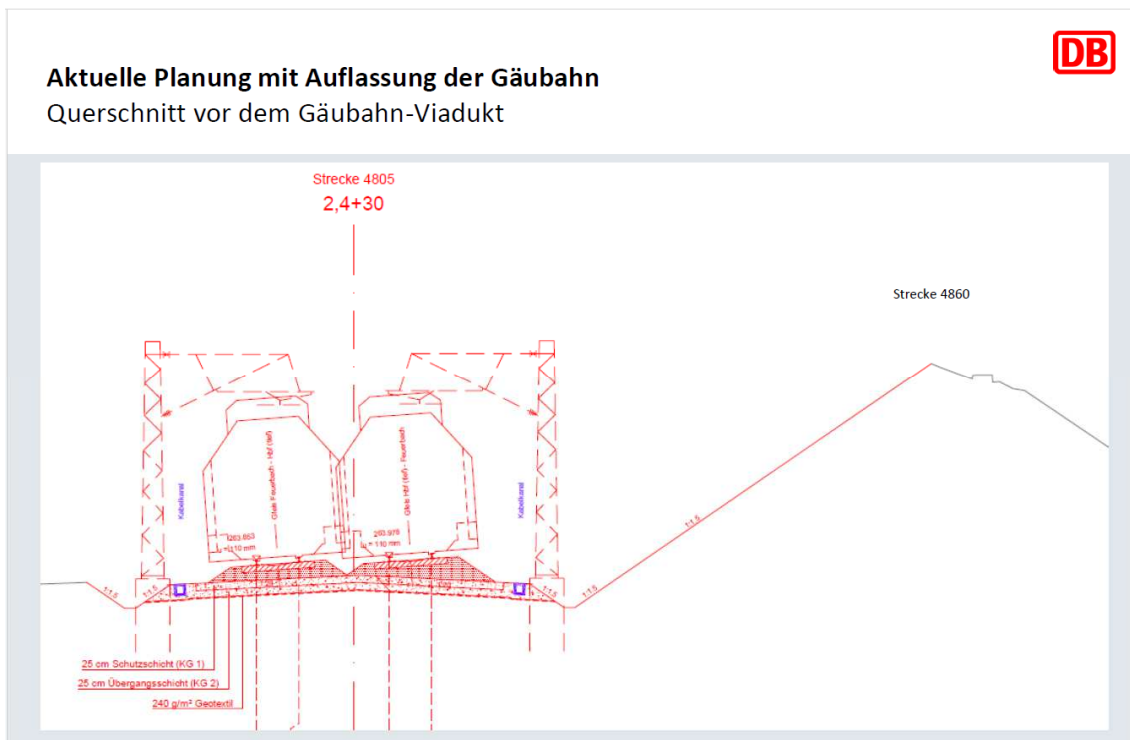
Im Lageplan ist die Regelböschung – siehe „Geplanter Böschungsverlauf“ – mit dem Eingriff in den Gäubahn-Damm dargestellt:



Erläuterung: Strecke 4860: Gäubahn, Strecke 4801: S-Bahn, Strecke 4805: neue S-Bahntrasse

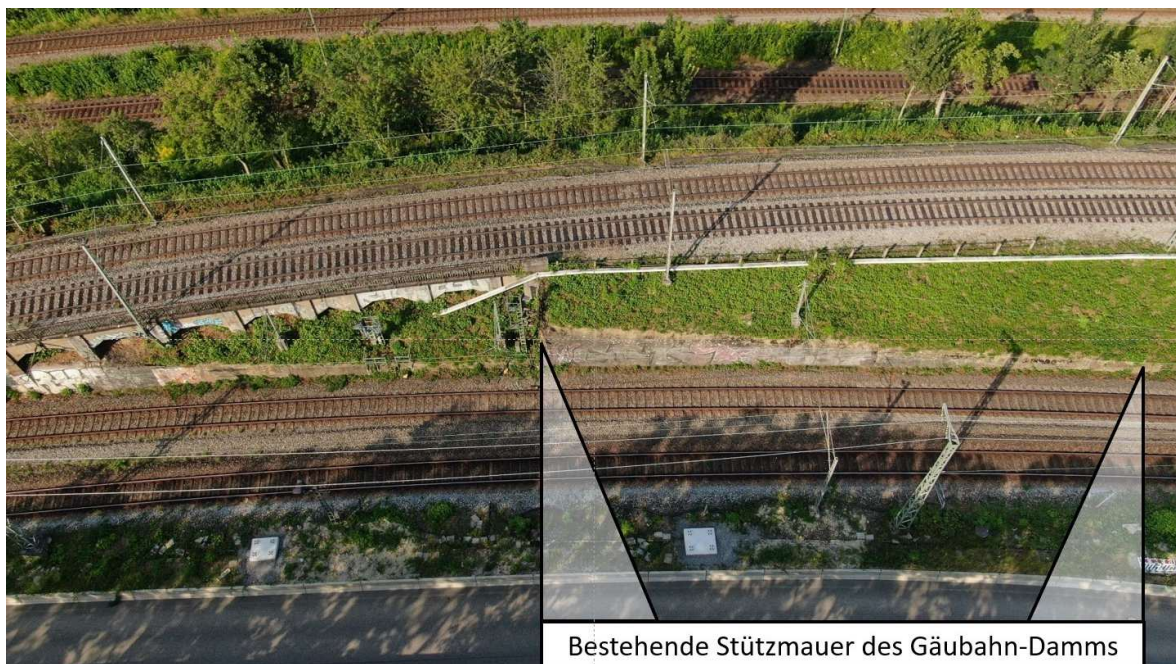
Quelle: Machbarkeitsprüfung - Aufrechterhaltung Gäubahn - DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH vom 29.3.2018, Folie 9

Nachfolgend der geplante Querschnitt mit Abtragung des Gäubahn-Damms:



Quelle: Machbarkeitsprüfung - Aufrechterhaltung Gäubahn - DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH vom 29.3.2018, Folie 10

Im Planfeststellungsbeschluss von 2006 sind der Abbruch der Stützmauer und die Herstellung einer regelkonformen Böschung nicht enthalten.



Ansicht der Stützmauer (Bildmitte rechts) neben dem Gäubahn-Viadukt (Foto: Hans-Jörg Jäkel, 2024)

Es soll ohne Notwendigkeit eine vorhandene, die Gäubahn absichernde Stützmauer abgetragen werden. Statt der vorhandenen Stützmauer (die eventuell etwas verlängert werden müsste) soll eine nicht genehmigte – für einen Erhalt der Gäubahn ungünstige – Böschung errichtet werden. Der Abriss der Stützmauer ist wegen des Bestandsschutzes durch frühere Genehmigungen zudem **rechtswidrig**. Auch für die Herstellung der Böschung fehlt die erforderliche Genehmigung.

Zudem fehlt eine Begründung, weswegen an dieser Stelle eine Regelböschung angelegt werden muss. Es gibt vielfältige Möglichkeiten, den Damm - falls notwendig - zu sichern, beispielsweise durch eine Spundwand.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass auch bei einem Nebeneinander von neuer S-Bahnführung und Erhalt der Gäubahn-Gleise die Installation der neuen Leit- und Sicherungstechnik für den Digitalen Knoten Stuttgart nicht behindert oder erschwert wird.

2.5 Ökologische und wirtschaftliche Folgeschäden

Infolge der mehrjährigen Unterbrechung der Gäubahn und der dadurch erzwungenen Umsteigesituation in Stuttgart-Vaihingen werden Fahrgäste von der Bahn abwandern und das eigene Auto nutzen. Das widerspricht den Klimazielen der Bundesregierung. Auf die in diesem Bereich verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Verband Region Stuttgart (VRS) werden zusätzliche Kosten hinzukommen.

Die Verbindung zur Landeshauptstadt Stuttgart und zum Bahnhof ist für die südlichen Landesteile und die Städte entlang der Gäubahn wichtig. Durch die Kappung wird es zu einer teilweisen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße kommen. Mehr Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr bedeuten eine höhere Verkehrsbelastung in Stuttgart, einen höheren Parkdruck und damit eine größere Umweltverschmutzung. Für alle in diesem Abschnitt tätigen EVUs und dem VRS entsteht über viele Jahre ein wirtschaftlicher Schaden durch Einnahmeverluste sowie hohe Kosten, um später die Fahrgäste wieder zurück zu gewinnen.

Direkte Auswirkungen wird die Kappung auf den Verband Region Stuttgart haben, der für die S-Bahn zuständig ist. Wenn Regional- und Fernzüge in Stuttgart-Vaihingen enden, müssen die Fahrgäste in die S-Bahn umsteigen. Die S-Bahn muss – insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten – zusätzliche Kapazitäten, das heißt mehr S-Bahnzüge bereit stellen, die derzeit nicht vorhanden sind. Noch größer wäre der Aufwand, wenn die S-Bahn bis Horb verlängert würde. Dann müssten noch mehr Fahrzeuge beschafft werden. Mit der Kappung der Gäubahn werden Kosten auf andere Aufgabenträger verlagert und deren Mitglieder, Städte und Kreise, zusätzlich belastet. Diese Mehrkosten müssen aus öffentlichen Mitteln aufgebracht werden.

3. Zusammenfassung

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für Stuttgart 21 will die Deutsche Bahn bzw. DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (kurz PSU) im April 2026 den Verkehr auf der Gäubahn bzw. Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hbf einstellen (Stand August 2024). Anschließend will sie im Bereich zwischen dem Gäubahn-Viadukt und der Brücke über die Ehmannstraße den Bahndamm der Gäubahn abtragen, so dass darauf kein Zug mehr verkehren kann. Dieses Vorgehen sei laut PSU – vormals DB-Projektbau - durch den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.5 von 2006 genehmigt.

Die PSU hat die S-Bahnstation Mittnachtstraße sowie die neue S-Bahnrampe einschließlich der Brücke über die Ehmannstraße bereits ohne Unterbrechung der Gäubahn fertiggestellt und wird keine provisorischen S-Bahngleise auf dem Gäubahn-Damm verlegen. Damit ist die Genehmigung der Unterbrechung zugunsten einer provisorischen und kurzzeitigen Verlegung der S-Bahn-Gleise obsolet. Das EBA als Planfeststellungsbehörde hat keine Genehmigung für einen anderen Zweck und für einen längeren Zeitraum oder gar auf Dauer erteilt. Das EBA ist verpflichtet, für den weiteren Bestand des Gäubahn-Damms zu sorgen.

2018 präsentierte die PSU eine neue Begründung für die Unterbrechung der Gäubahn. Zur Herstellung einer regelkonformen Böschung müsse die bestehende Stützmauer abgetragen und der Gäubahn-Damm abgebaggert werden. Alternativ schlägt die DB Sicherungsmaßnahmen vor, die zwischen 1,5 und 2,8 Mio. Euro Mehrkosten verursachen würden.

Weder der Rückbau der Stützmauer noch das Anlegen einer regelkonformen Böschung sind direkt am Gäubahn-Viadukt durch die Unterlagen der Planfeststellung (Lageplan, Querschnitt, Erläuterungsbericht) genehmigt. Außerdem sind sie sachlich nicht erforderlich. Mangels Genehmigung und wegen des Bestandschutzes durch frühere Genehmigungen ist der Rückbau der Stützmauer rechtswidrig und das Anlegen der Böschung ohne Genehmigung nicht erlaubt.

Es ist möglich, die notwendige Verschwenkung der S-Bahngleise vom Nordbahnhof zur neuen S-Bahnstation Mittnachtstraße ohne Eingriff in den Gäubahn-Damm vorzunehmen. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erscheinen nicht erforderlich, wären aber – wenn notwendig - einfach realisierbar. Solange der Anschluss der Gäubahn über den Flughafen nicht hergestellt ist, können wie bisher Züge von der Gäubahn in den Kopfbahnhof einfahren.

21.12.2024



Universitätsprofessor
Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker



Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel



Klaus Arnoldi
Verein zur Förderung des Schienenverkehrs e.V.

Quellen:

2015-12-21 DB-Projektbau Übergangskonzept Gäubahn.pdf

2018-03-29 Machbarkeitsprüfung Aufrechterhaltung Gäubahn.pdf

2019-03-25 Kreistag Böblingen, Umwelt- und Verkehrsausschuss.pdf