

Mobilität für Menschen

Gäubahn mit Risiken zu Realisierung
Pfaffensteigtunnel und Inbetriebnahme Stuttgart 21

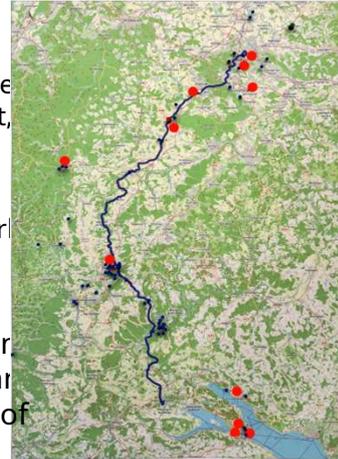
Landespressekonferenz Baden-Württemberg

18.03.2024

1

Pro-Gäubahn-Bündnis

- Bündnis von
 - lokalen Initiativen für die Gäubahn, darunter Rottweil, Konstanz, Freudenstadt, Stuttgart, Filderstadt
 - Deutsche Umwelthilfe (DUH)
 - Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Baden-Württemberg und Kreisverbände
- Gründung am 09.03.2024 in Rottweil
- Forderungen in Rottweiler Erklärung, im Kern vollständiger dauerhafter Erhalt der Gäubahn ohne Umwege zum Stuttgarter Hauptbahnhof



Kartendaten von [Openstreetmap](#)

Quellen

- https://www.pro-gaeubahn.de/fileadmin/Dokumente/REV_WG_Rottweiler_Erkl%C3%A4rung_aktuell.pdf

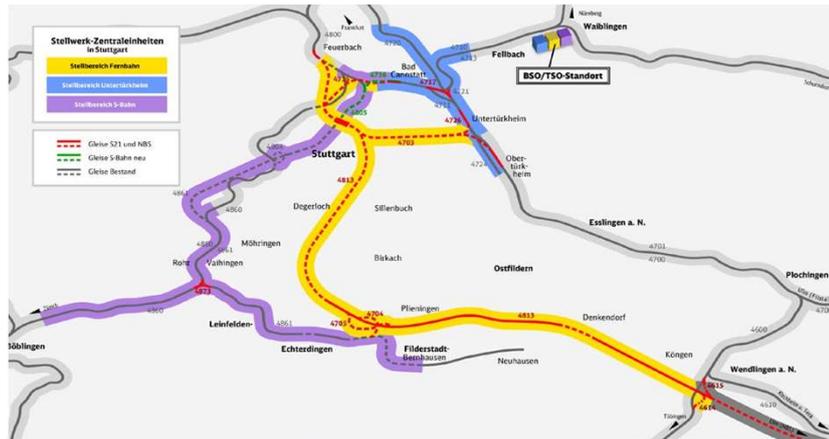
Stuttgart 21: Im Dezember 2025 nicht fertiggestellt

- Führung Gäubahn zum Hauptbahnhof via Pfaffensteigtunnel
- Flughafenbahnhof
- Zulauf Bad Cannstatt nur eingleisig wegen Bau Tunnelstützen für P-Option
- Leit- und Sicherungstechnik DKS Bausteine 1/2
- neue Doppelstockzüge Coradia Stream: voraussichtl. 14 statt 80 Züge geliefert (Stand 11/2023)
- Große Wendlinger Kurve (für Betrieb Stuttgart Hbf allerdings verzichtbar)

Quellen

- Stuttgarter Zeitung vom 1.3.2024
- <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/regionalverkehr-doppelstockzuege-auslieferung-verzoegerung-100.html>

Illustration: Stellwerksbereiche des DKS



Alter Hauptbahnhof Stuttgart bleibt in Betrieb

- Grund: im Dez. 2025 nicht alle Zuläufe des neuen Bahnhofs verkehrlich in Betrieb
- Hauptbahnhof Stuttgart bleibt somit als Gäubahnendpunkt weiter zur Verfügung

Gäubahnkappung nicht notwendig

- begründet mit dem Anschluss der S-Bahn-Haltestelle Mitnachtstraße
- S-Bahn-Gleisverschwenkung ohne Rückbau Gäubahndamm mittels Stützmauer möglich
- verhältnismäßig geringe Mehrkosten im niedrigen einstelligen Millionenbereich: etwa durchschnittliche S21-Baukosten pro Tag
- Zerstörung von vorhandener Infrastruktur mit der Folge von langjährigen Umstiegen in Stuttgart-Vaihingen nicht darstellbar
- direkte Verbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof muss erhalten bleiben, bis eine Alternative fertiggestellt ist

18.03.2024

6

Hintergrund

- aktuelle Planung der DB: Verschwenkung im Bereich des Gäubahndamms
- Planfeststellung PFA 1.5: bauzeitliche Führung der S-Bahn über Gäubahndamm
- Stand gerichtliche Verfahren gegen die Gäubahn-Kappung
 - DUH: Verhandlungstermin beim Verwaltungsgericht Stuttgart erwartet
 - LNV: in Endphase der Klagevorbereitung
- Leit- und Sicherungstechnik (LST) nach Außerbetriebnahme des Relaisstellwerks Stuttgart Hbf
 - Umstellung auf Stichstreckenblock ab Stuttgart-Vaihingen: Stündliche Bedienung durch IC möglich
 - Mit geplantem Nordhalt Einbindung Kopfbahnhofgleis in LST möglich; alternativ Verkürzung des Stichstreckenblock erlaubt häufigere Bedienung
- Plausibilisierung der Aussagen zum Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen bis Stuttgart Hbf:

Nach Prüfung aller aufgeführten Punkte konnte kein technisch/bauliches Ausschlusskriterium für einen provisorischen Betrieb der Gäubahn in den bestehenden Hauptbahnhof festgestellt werden.

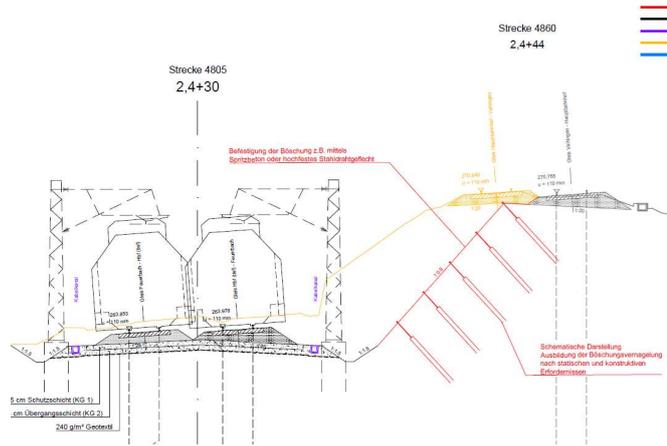
Quellen

- Machbarkeitsprüfung Aufrechterhaltung Gäubahn, DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH 29.3.2018 (nicht öffentlich)

•

https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/814082a1285a2dbf8ae71a2b9e74de89234084/Ramboll_GmbH_Gutachten_-_G_ubahn_Plausibilisierung_der_Aussagen.pdf

Illustration: Eingleisiger Weiterbetrieb Gäubahn



Erläuterung:
Querschnitt im Bereich der
Verschwenkung zur S-Bahn-Haltestelle
Mittnachtstraße für Variante mit
verbleibendem eingleisigen Betrieb auf
dem Gäubahndamm

Quelle:
Machbarkeitsprüfung
Aufrechterhaltung Gäubahn

Finanzierungsvolumen Schieneninfrastruktur reduziert

- Vorrang für 40 Korridorsanierungen bis Ende 2030 sowie Ersatz- und Instandhaltungsinvestitionen
- Bezug zum Pfaffensteigtunnel
 - Viele volkswirtschaftlich höher zu priorisierende Ausbauten z. B. Rheintalbahn und Frankfurt-Mannheim
 - Finanzierungsvereinbarung steht frühestens 2026 oder später unter neu gewähltem Bundestag zur Entscheidung an
 - Realisierung bis 2032 unwahrscheinlich bei vorgesehener Bauzeit von 6,5 Jahren, volle Finanzierung vorausgesetzt

18.03.2024

8

Hintergrund

- Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
 - vom Bundestag beschlossen
 - Behandlung im Bundesrat am 20.3.2024
- Zitat: Die Eisenbahnen des Bundes nutzen die in der vertraglichen Vereinbarung nach § 9 [Anm: Finanzierungsvereinbarung] zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel bis zum 31. Dezember 2030 vorrangig für die Durchführung von Generalsanierungen der in Satz 2 benannten Hochleistungskorridore und weisen dies dem Bund nach.
- Das Finanzierungsvolumen für Aus- und Neubaumaßnahmen (vollständig vom Bund finanziert, nicht die DB AG) sollte von knapp über 2 Mrd. bis Mitte der 2020er Jahre auf 3 Mrd. und mehr angehoben werden, um die Vielzahl der Projekte finanzieren zu können. Nach dem Verfassungsgerichtsurteil zum Klima- und Investitionsfonds wurde für 2024 der Ansatz sogar auf 1,7 Mrd. € reduziert. Viele schon begonnene Projekte verzögern sich dadurch. Alleine für begonnene Maßnahmen werden zur Fertigstellung noch 13 Mrd. (Stand 2023) benötigt. Mit weiter 1,7 Mrd. p. a. könnten diese bis 2030 nicht abgeschlossen werden, zudem stehen viele weitere Projekte im vordringlichen Bedarf.
- Gemeinsame Erklärung zur Planung und Realisierung Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH und „P-Option“ mit Pfaffensteigtunnel vom 18.7.2022 ist nicht rechtsverbindlich
- Nutzen-Kostenverhältnisse

- Rheintalbahn NKV 3,2
- Frankfurt-Mannheim 2,2
- Hanau-Würzburg/Fulda NKV 1,8
- Schon im Bereich Stuttgart weist der Nordzulauftunnel zwischen Schnellfahrstrecke und Tunnel Feuerbach mit P-Option als Voraussetzung für den Bau eine bessere Wirtschaftlichkeit auf, da kürzer und von mehr Personen zu befahren.
- In Deutschland bestimmt nicht immer der Nutzen die Reihenfolge der Projekte, was im Sinn einer leistungsfähigen Bahn und Verkehrswende jedoch nötig ist.

Quellen

- Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
<https://dserver.bundestag.de/btd/20/104/2010414.pdf>
- Bundesrat Tagesordnungspunkte 22.3.2024
<https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/24/1042/09.html>
- Restfinanzierungsbedarf begonnene Maßnahmen Bundeshaushalt 2023, Einzelplan 12, Seite 169

Vertiefung: Pfaffensteigtunnel unwirtschaftlich

- Kosten schätzungsweise bei ca. 3 Mrd. Euro
- Länge ca. 11,2 km bei ausschließlich Personenverkehr drei Züge pro Richtung und Stunde
- Fahrzeitgewinn nur ca. 3 Min.
- positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ergibt sich nur aus Kombination mit Gesamtausbau Gäubahn
 - NKV mit Pfaffensteigtunnel 1,2
 - NKV zuvor ohne Pfaffensteigtunnel NKV = 2,7

Hintergrund

- Kostenschätzung durch Vergleich mit Tunnel Offenburg
- Bedarf ergibt sich aus Schwierigkeiten mit Planung im Flughafenbereich im PFA 1.3b
 - Zwangspunkte im Fahrplan wegen Mischverkehr mit der S-Bahn zwischen Rohr und Flughafen
 - Bahnhof „drittes Gleis“ am Flughafen neben S-Bahn-Station nur aufwändig und mit langer Unterbrechung baubar

Quellen

- Projektdossier Bundesverkehrswegeplan Planfall 040b https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF
- Projektdossier Bundesverkehrswegeplan 040 alter Stand <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-040-v01/2-040-v01.html>
- https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Offenburg insbesondere Einzelnachweis [25]
- Fahrzeitgewinn <https://dserver.bundestag.de/btd/19/285/1928568.pdf>

Vertiefung: Steckbrief Gäubahn

- wichtige internationale Fernverkehrsstrecke zwischen Stuttgart, Zürich und Mailand
- 1,4 Mio. Menschen im unmittelbaren Einzugsgebiet
- Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und des Nordzulaufs der Neuen Alpentransversalen (NEAT)
- Bedeutung auch für Güterverkehr sowie zusätzlich als Ausweichstrecke:
Raumprofilerweiterung für kombinierten Verkehr vorgesehen

Vertiefung: Nutzen bestehendem Hauptbahnhof für Inbetriebnahmephase S21

- Bei Gleisbelegung durch Verspätung oder störungsbedingten Sperrung Umleitung in alten Hauptbahnhof
- Bei Technik und Störfallkonzepten sind Einführungsprobleme und Reifeprozess zu erwarten
- parallele Zufahrt von Feuerbach einfach realisierbar, indem die bereits eingebauten Weichen in das Stellwerk Zuffenhausen integriert werden
- Störungsauswirkungen im neuen Hauptbahnhof relativ größer, da gesperrte Weiche einen Zulauf und/oder zwei Bahnsteiggleise (ca. 25% der Kapazität) betrifft
- Stuttgart Hbf war im Jahr 2022 mit 62,7% Pünktlichkeit bis <4 Min. an zweiter Stelle durchschnittlich unpünktlichster Bahnhöfe in Baden-Württemberg
- Die S-Bahn kann bei Störungen nicht sinnvoll in den Hauptbahnhof umgeleitet werden wie bisher wegen zu geringer Brandschutzklasse

Quellen

- unpünktliche Bahnhöfe Landtagsdrucksache 17/5135 3. Antwort https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP17/Drucksachen/5000/17_5135_D.pdf