

# Mobilität für Menschen

Wie weiter mit der Gäubahn und der S-Bahn Stuttgart?

Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender

# Wie weiter mit der Gäubahn und der S-Bahn?

---

## Die Agenda

Historische Entwicklung

Die Bedeutung der Gäubahn für den Süden des Landes

Vertrag von Lugano und BVWP-Planungen

Geplante Unterbrechung 2025

Faktencheck November 2022

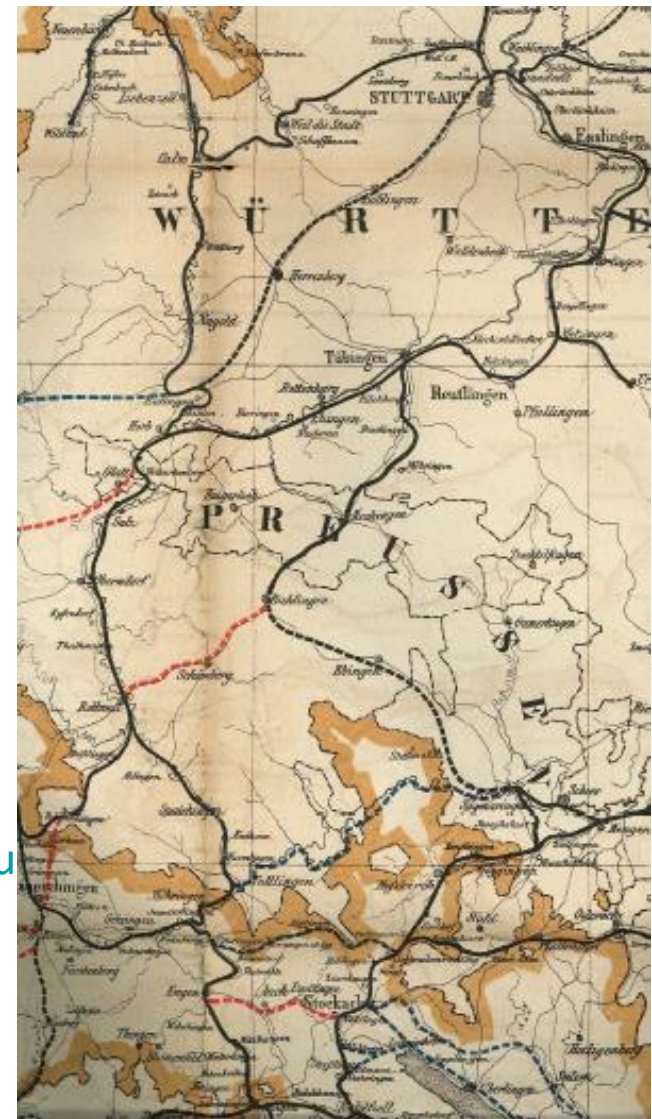
Mitarbeit – wir wollen zum Hauptbahnhof

S-Bahn-Probleme

Ausblick

# Historische Entwicklung

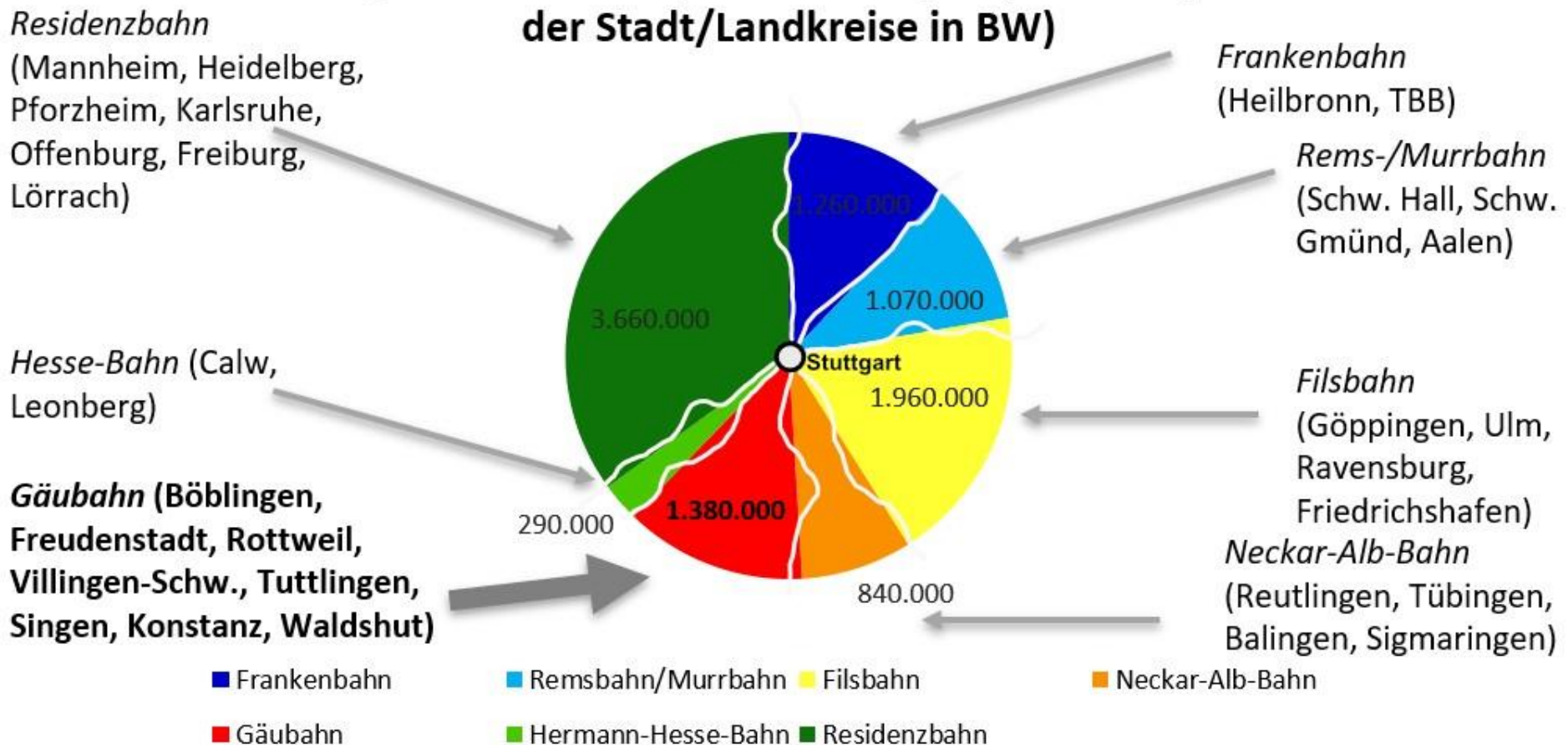
- Die Eisenbahnlinie Stuttgart – Tuttlingen wurde als (obere) Neckartalbahn abschnittsweise bis 1870 eröffnet. Der Anschluss an die badische Schwarzwaldbahn erfolgte in Immendingen. Die Züge in die Schweiz fuhren über Plochingen – Tübingen – Immendingen – Singen – Zürich.
- 1879 wurde als Abkürzungsstrecke die Gäubahn über Böblingen in Betrieb genommen. Statt über Tübingen fuhren die Züge nun über die Gäubahn. Darauf wurde extra hingewiesen, so dass sich der Begriff „Gäubahn“ für die ganze Strecke einprägte.
- 1927 Vertrag Land Württemberg – Reichsbahn: Kredit über 35 Mio. RM für zweigleisigen Ausbau und Neubaustrecke Tuttlingen – Hattingen zur Vermeidung Fahrtrichtungswechsel Immendingen.
- Fertigstellung NBS 1934, 1941 2. Gleis bis Tuttlingen; 1946 Abbau 2. Gleis Horb-Tuttl. (Reparationsleistung)



Karte 1876

# Die Bedeutung der Gäubahn

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

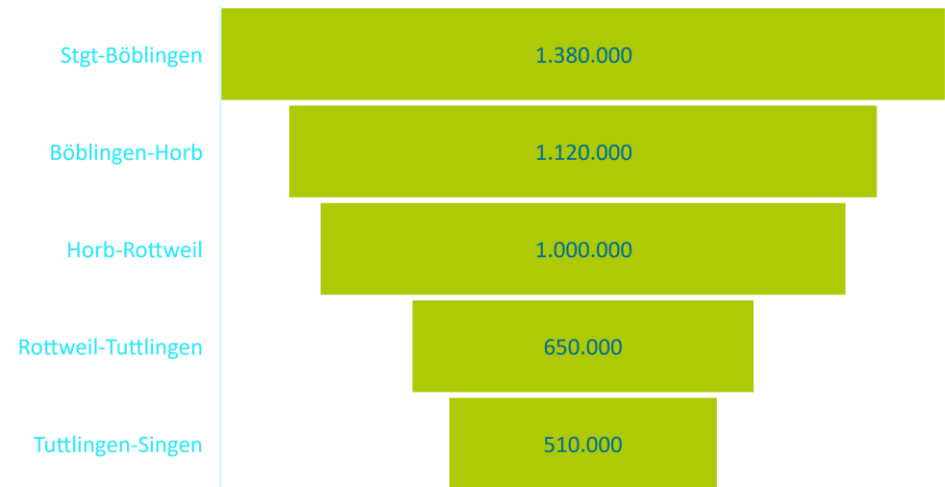


# Die Bedeutung der Gäubahn

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



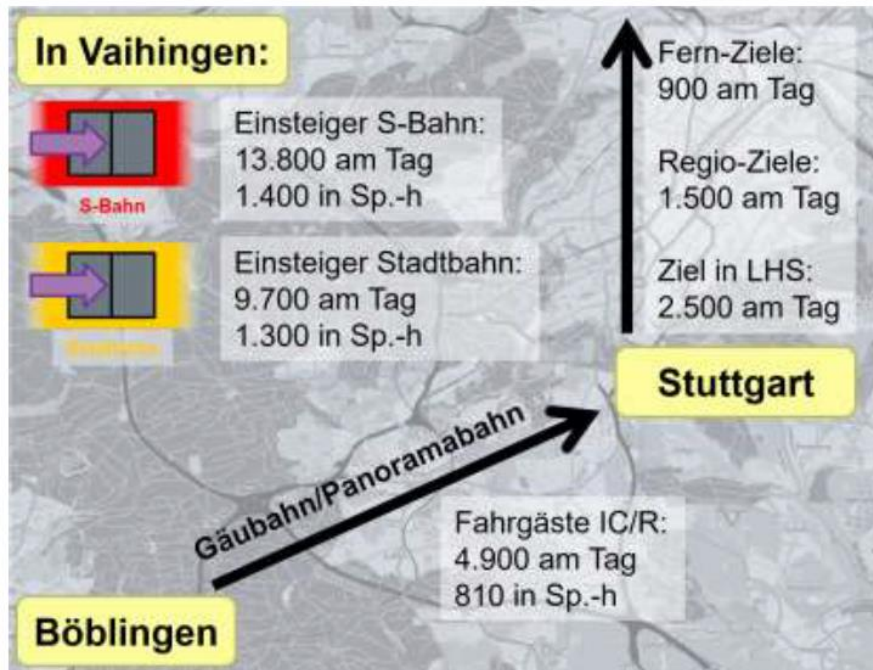
angeschlossene Einwohner über die Gäubahn



- 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

# Die Bedeutung der Gäubahn

Die Bahnlinie Stuttgart – Zürich ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN. Bis Mitte der 1990er Jahre waren Schnellzüge nach Mailand, Genua, La Spezia, Rom, Neapel unterwegs. Anschließend waren Pendolinos nach Mailand bzw. ICE im 2-Stunden-Takt von Zürich nach Stuttgart mit einer Fahrzeit von 2:38 h im Einsatz.

Aktuell benötigen die schnellen IC-Züge Stuttgart – Zürich 2:54 – 3:00 h.

Auf dem Abschnitt Stuttgart – Herrenberg (42 km) übernimmt die S-Bahn die Hauptlast des Verkehrs, diese ist auf dieser Strecke nur 7 Minuten langsamer als der IC/RE.

Das Fahrgastpotential der Gäubahn südlich von Herrenberg wird heute überhaupt nicht ausgeschöpft, zumal die schnellen Züge der Gäubahn nur zweistündlich verkehren und in der anderen Stunde die Unterwegsbedienung als Regionalbahn erfüllen. Es fehlt ein halbstündlicher Metropolexpress in Ergänzung zu einem schnellen Angebot, wie dies auf den anderen nach Stuttgart führenden Bahnlinien umgesetzt ist. Vor 20 Jahren war das Angebot bis Bondorf besser als heute – 2007 erfolgten unter Mappus die Kürzungen.

Am 6. September 1996 wurde die **Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz**, der sog. Vertrag von Lugano, abgeschlossen.

Wesentlicher Inhalt des Vertrages von Lugano für Deutschland:

- Rheintalbahn: CIR-ELKE, abschnittsweiser Ausbau auf vier Gleise, durchgängige Viergleisigkeit im Hinblick auf Vollauslastung der NEAT
- Stuttgart – Zürich: Reisezeit 2 ¼ Stunden mit Neigezügen, stellenweise Linienverbesserungen
- München – Zürich: Reisezeit 3 ¼ Stunden mit Neigezügen, stellenweise Linienverbesserungen
- Jeweils „bei angemessener Frequenz der Züge“

Bis jetzt realisiert unter CSU-Verkehrsministern wurde nur der Ausbau München – Zürich. Die Elektrifizierung und der Einsatz von Neigezügen wurde im Dezember 2020 umgesetzt, die Fahrzeit beträgt seit Ende 2021 3:30 h. Für Rheintalbahn und Gäubahn sehen die Planungen eine Fertigstellung erst nach 2030 vor – über 35 Jahre nach Vertragsabschluss.



# Aktuelle Maßnahmen

---

Von den seit 1996 vorgesehenen Maßnahmen zur Realisierung des Vertrags von Lugano wurde seither in Deutschland auf der Gäubahn keine einzige realisiert.

In Bau befindlich ist einzig der zweigleisige Ausbau Horb – Horb Neckarhausen auf 5,8 Kilometern. Fertigstellung ist im Herbst 2023.

Dies erfordert, wie schon in den Jahren zuvor, monatelange Totalsperrungen (3. Juni bis 26 Oktober 2023)

Ab Herbst 2023 werden dann die neuen KISS-Doppelstocktriebwagen im Stundentakt zwischen Stuttgart und Zürich pendeln.

---

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

- Zweigleisiger Neubau Stuttgart Flughafen NBS – Böblingen-Goldberg („Gäubahntunnel“), v max = 160 km/h, Länge 12 km



- Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart – Singen durch Linienverbesserungen
- Geschwindigkeitserhöhung Herrenberg – Eutingen auf v max = 160 km/h
- Eingleisiger Neubau Neckarhausen – Sulz, v max = 160 km/h, Streckenverkürzung um 2,4 km, Bestandsstrecke wird aufgelassen
- Zweigleisiger Ausbau Sulz – Epfendorf, Länge 17 km, Profilerweiterung des Sulzer Tunnels auf P/C 400, Umverlegung der B14 im Bereich nördlich Oberndorf – Altoberndorf (Straßentunnel, Länge 3 km)
- Zweigleisiger Ausbau Rietheim – Tuttlingen, Länge 8 km
- Neubau Singener Kurve inkl. Anpassung Hp Landesgartenschau, Länge 1,5 km
- Profilerweiterung von 5 Tunneln auf P/C 400

# BVWP-Planungen

Investitionen (einschließlich Planungskosten, Preisstand 2015)

- Station Flughafen NBS – Böblingen-Goldberg 919,2 Mio. €
- Linienverbesserungen 51,6 Mio. €
- Herrenberg – Eutingen 61,7 Mio. €
- Neckarhausen – Sulz 244,0 Mio. €
- Sulz – Epfendorf 535,8 Mio. €
- Rietheim – Tuttlingen 106,2 Mio. €
- Singener Kurve 57,5 Mio. €
- Profilerweiterung 124,9 Mio. €
  
- **Gesamtkosten 2.100,9 Mio. €**

**Durch diese neuen BVWP-Planungen sollen die bisherigen Planungen zur Anbindung der Gäubahn an den neuen Tiefbahnhof in Stuttgart ersetzt werden!**

Der Bund möchte den Deutschland-Takt auf der Schiene realisieren, der Pfaffensteigtunnel ist einer der Maßnahmen

Alle Maßnahmen des D-Taktes kosten rund 100 Mrd. €, pro Jahr werden rund 2 Mrd. € dafür ausgegeben. Damit ergibt sich das Jahr ca. 2070, was kürzlich auch der Parlamentarische Staatssekretär Michael Theurer bestätigt hat

Für den Deutschland-Takt wichtige Projekte sind der Nordtunnel bei Stuttgart-Zuffenhausen, um den Engpass im Regional- und Fernverkehr aufzulösen, der Ausbau Frankfurt – Mannheim, Ulm – Augsburg und die Rheintalbahn, um nur einige Projekte in und um Baden-Württemberg zu nennen.

Der Pfaffensteigtunnel hat dabei eine geringe Relevanz für den D-Takt, ein Vorziehen des Pfaffensteigtunnels verschiebt aber wichtige D-Takt-Projekte um Jahre.

# Geplante Gäubahn-Kappung 2025

---

- Auch ohne 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 ab Sommer 2025 rund 3 Kilometer vor dem Hauptbahnhof vor (Planfestgestellt unter der Annahme, dass die Unterbrechung weniger als 6 Monate beträgt). Tatsächlich wird die Unterbrechung mindestens 7 Jahre (bis 2032) dauern.



## Anschluss der S-Bahn an neuen Bahnhof Mittnachtstraße: alte Planung

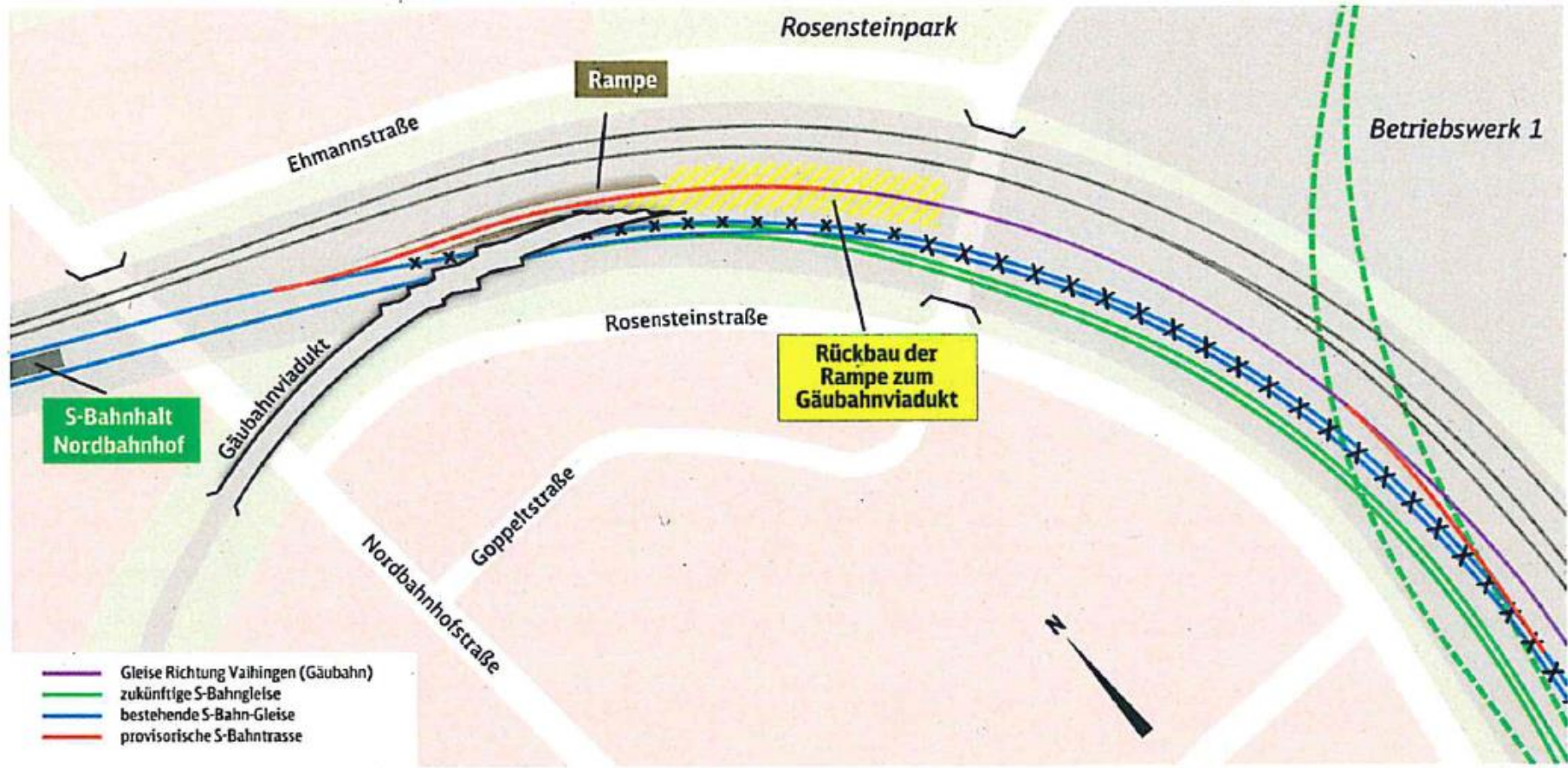
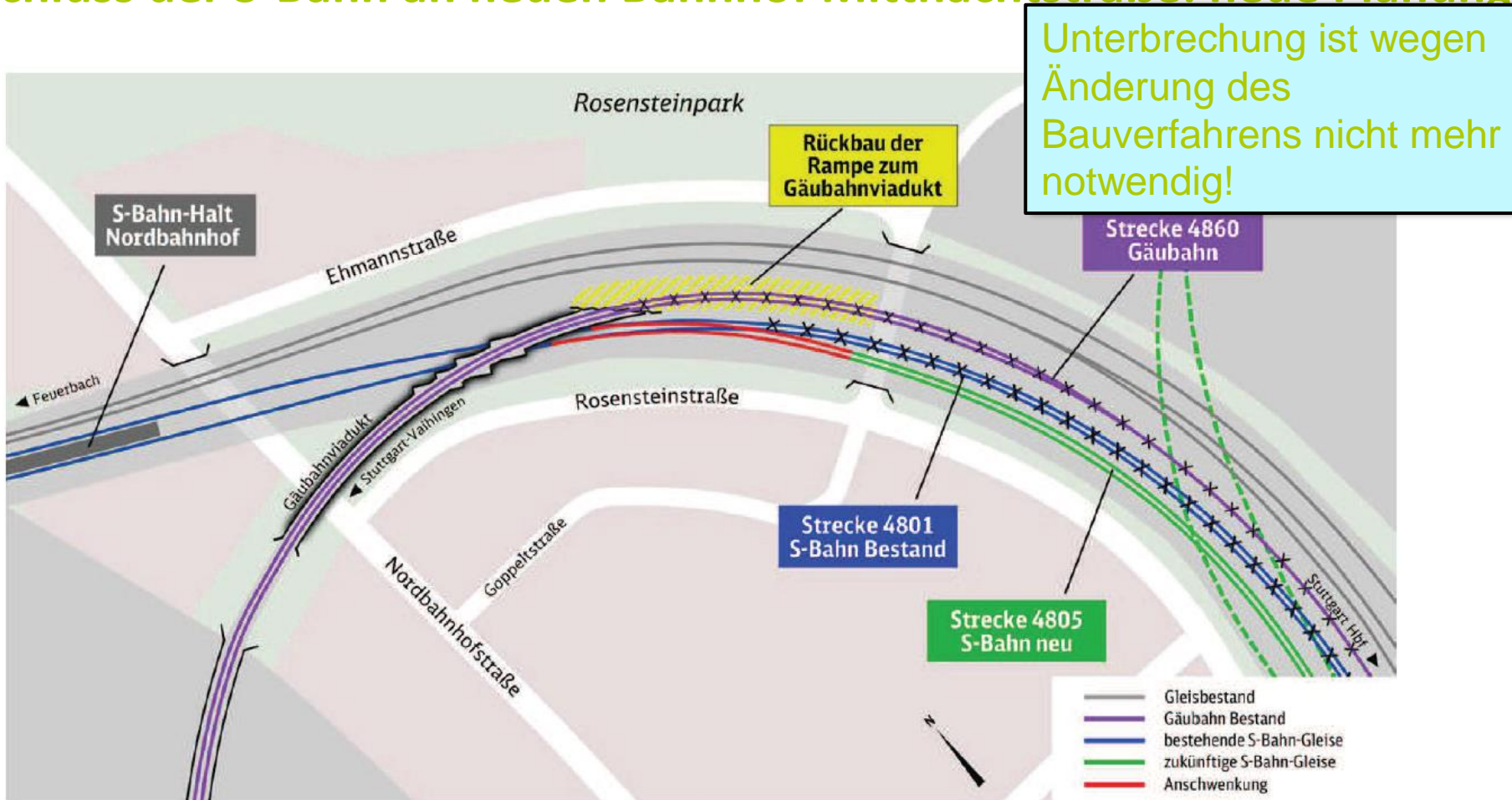


Abbildung 4: Der Damm der Gäubahn (violett) wird zur Inbetriebnahme das stadtauswärtige S-Bahn-Gleis zwischen der neuen Station Mittnachtstraße und dem Nordbahnhof (rot) aufnehmen.

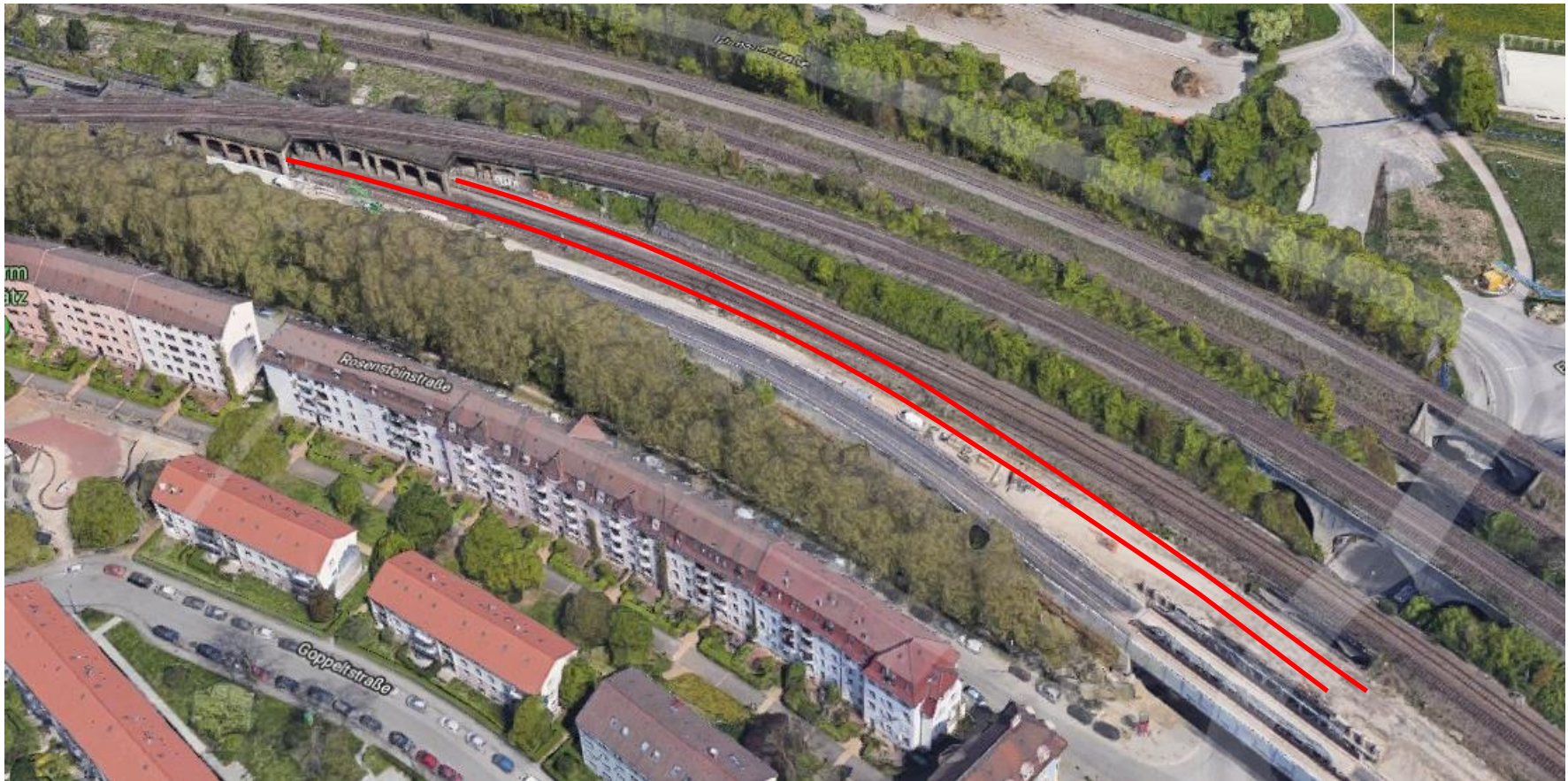
# Geplante Gäubahn-Kappung 2025

## Anschluss der S-Bahn an neuen Bahnhof Mittnachtstraße: neue Planung



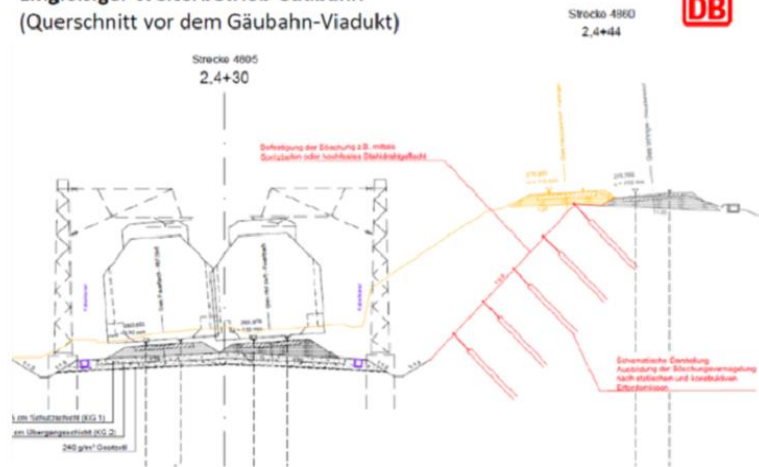


# Geplante Gäubahn-Kappung 2025

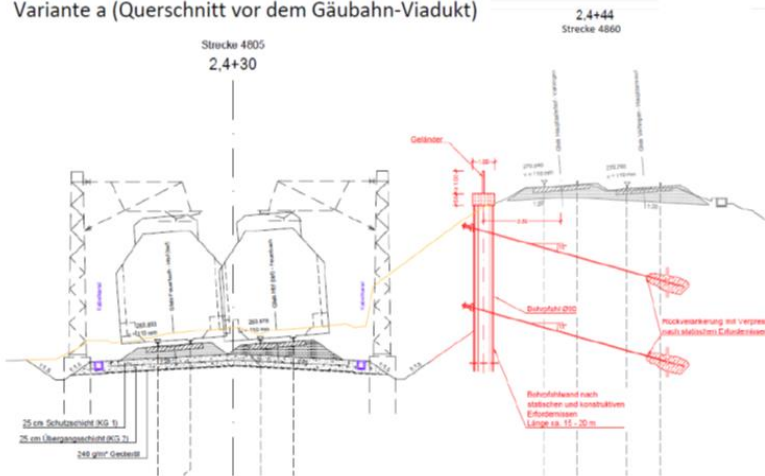


# Geplante Gäubahn-Kappung 2025

## Eingleisiger Weiterbetrieb Gäubahn (Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt)



## Zweigleisiger Weiterbetrieb Gäubahn Variante a (Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt)



DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH | Norbert Scherer | LGT(i) | 29.03.2018

## 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

DB#Projekt Stuttgart-Ulm GmbH | Norbert Scherer | LGT(i) | 29.03.2018



**DB-Untersuchung von 2018 (unveröffentlicht) bestätigt Machbarkeit eines Weiterbetriebs der Gäubahn zum Hbf:  
1 - 4 Monate Sperrung, Kosten 1,5 – 2,8 Mio. €**

# Geplante Gäubahn-Kappung 2025

---

- Die Unterbrechung kann durch ein geringfügig anderes Bauverfahren zur Stabilisierung statt Abriss des Bahndamms vermieden werden, Mehraufwand ca. 1,5 Mio. €.
- Dies wird von der Stadt Stuttgart abgelehnt. Die Stadt besteht auf der Unterbrechung.
- Stattdessen soll für 2,5 – 3 Mio. € ein neuer Bahnsteig am Nordbahnhof gebaut werden, so dass dort – und in Stuttgart-Vaihingen – die Fahrgäste auf die S-Bahn oder Stadtbahn umsteigen sollen. Außerdem sollen in Stuttgart-Vaihingen für über 8 Mio. € zusätzliche Weichen eingebaut werden, damit dort vom IC/RE zur S-Bahn bahnsteiggleich umgestiegen werden kann.
- Aus Sicht der Verbände ist diese Unterbrechung illegal. Es gibt aus dem Eisenbahnrecht heraus keinen Grund, eine Strecke einzustellen, wenn dort nachgewiesener Weise ein Verkehrsbedürfnis besteht. Insbesondere ist der Städtebau kein gesetzlich vorgesehener Grund, eine Eisenbahnstrecke ersatzlos einzustellen. Es gibt dazu 3 juristische Gutachten, die gleicher Meinung sind.



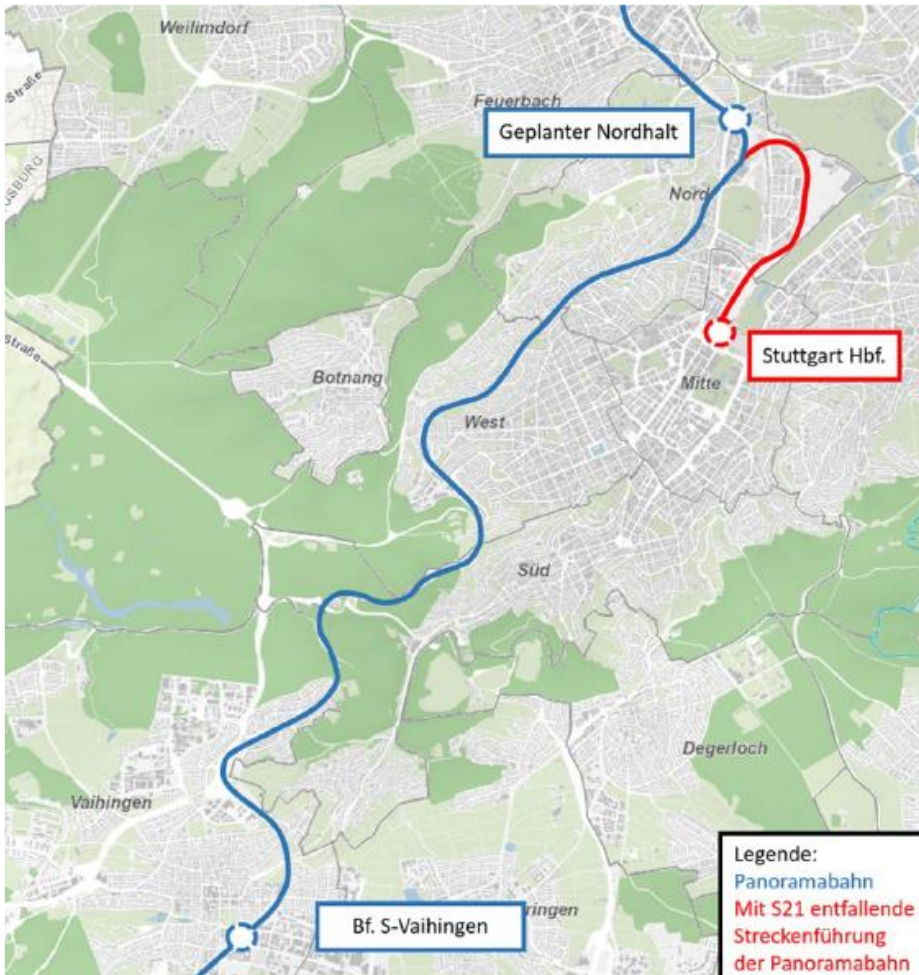
# Geplante Gäubahn-Kappung 2025

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.





- Nachdem die Unterbrechung der Gäubahn näher rückt und die Fahrgastverbände und Fahrgastbeiräte immer lauter auf die Nachteile der Unterbrechung hingewiesen haben, haben sich auch die Mitglieder des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn mit der Frage der Unterbrechung beschäftigt.
- Da in diesem IV GNBB alle Anliegerkommunen, damit auch die Stadt Stuttgart, vertreten waren, konnte sich der IV GNBB nicht auf eine einheitliche Position zur Unterbrechung der Gäubahn einigen.
- Deshalb sollte ein „Faktencheck“ zu einer Klärung der Lage beitragen. Allerdings war der am 25.11.2022 durchgeführte „Faktencheck“ tatsächlich nur eine Werbeveranstaltung der DB AG und der Stadt Stuttgart, die dort ihre Planungen und Prämissen vorstellen konnten, ohne dass diese Aussagen unabhängig überprüft werden konnten.

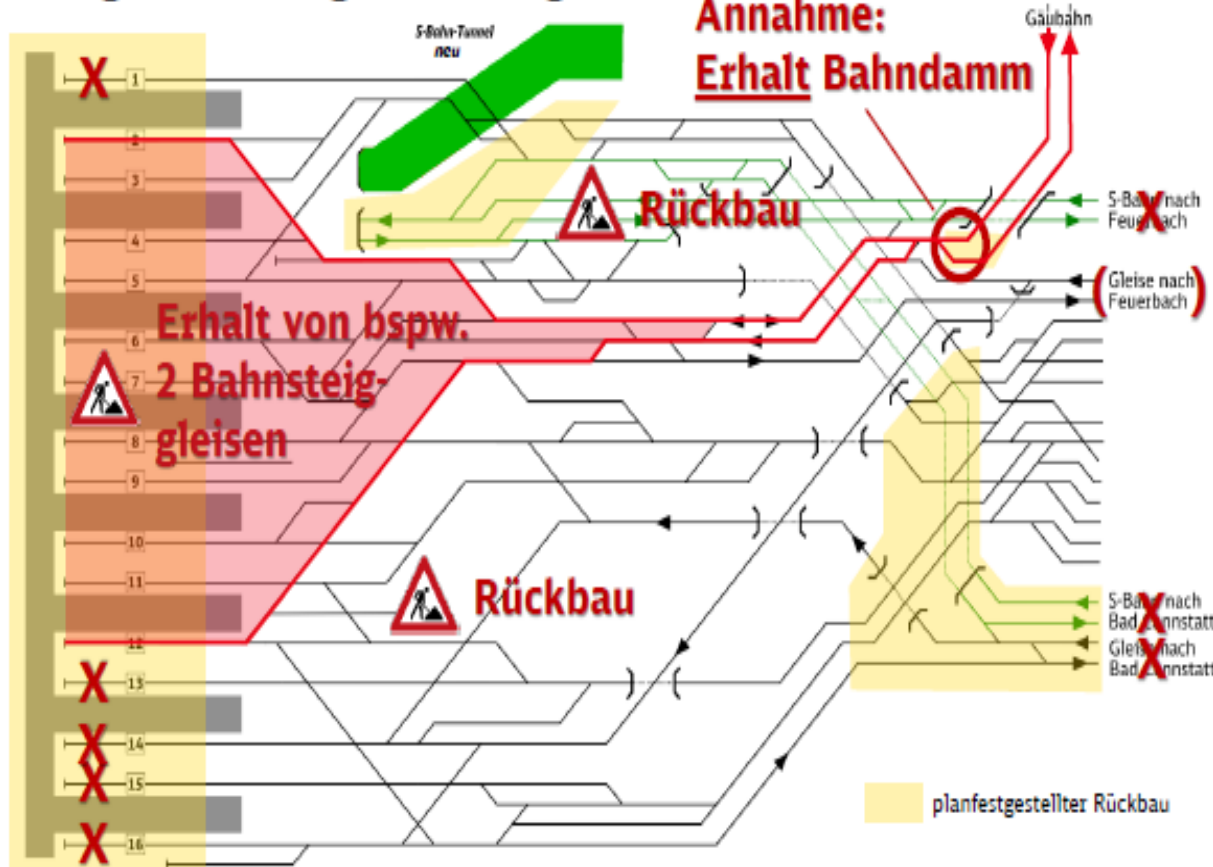
# Faktencheck der Verbände

---

- Aufgrund der fehlenden Unabhängigkeit des „Faktenchecks“ führten LNV, PRO BAHN und VCD unmittelbar vor und nach dem „Faktencheck“ einen eigenen Faktencheck durch.
- Die Ergebnisse möchten wir nachfolgend zusammenfassen:

Dabei unterstellt die DB den Erhalt der Gleise 5 und 6, die Verbände plädieren für die Gleise 2 und 3.

## Gäubahn im heutigen Kopfbahnhof: Bahnsteige in Randlage nicht möglich



## Was sagt die DB?

### Bestand Bahnsteigüberdachung: Dach müsste komplett neu gebaut werden

- Bahnsteigdach auf Rollenlagern
- Schon allein für sicheren Teilrückbau war der Einbau massiver, temporärer Festpunkte erforderlich
- Teilweiser Erhalt in Längsrichtung für Weiternutzung ausgeschlossen
- Für Weiterbetrieb wäre vollständiger Rückbau und Neubau einer Überdachung erforderlich



# Faktencheck der Verbände



Der Erhalt des Bahnsteigdaches ist bei Gleis 2 und 3 unproblematisch, da das Dach abgestützt ist, nur bei Gleis 5-6 hängt es „in der Luft“



## Was sagt die DB?

### Bestand Oberleitung: Kompletter Neubau wäre notwendig



- Komplexer Aufbau (vielen Schaltgruppen, Quertragwerke für mehrere Gleise, Sonderkonstruktionen)
- Schaltposten Stuttgart im Bereich Hauptbahnhof: Querverbindungen für Speiseleitungen auf Masten und erdverlegte Kabelführungen queren kompletten Bahnhof
- In Ingenieurbauwerke integrierte Maste
- Über nicht mehr genutzten Gleisen darf keine stromführende Oberleitung verbleiben
- Alle Teile der Oberleitungsanlage müssen gleisgebunden instand gehalten werden können
- **Oberleitungsanlage und Speiseleitungen müssten komplett neu geplant und neu gebaut werden.**



Auszug  
Oberleitungslageplan  
Stuttgart Hbf Bereich  
Gleise 1 ff



# Faktencheck der Verbände



## Bestand Stellwerk: Kompletter Neubau wäre notwendig



- Relaisstellwerk Stuttgart Hbf aus dem Jahr 1977
- Umbauten machen Anpassung an anerkannte Regeln der Technik erforderlich
- begehbare Kabelkanal zwischen Stellwerk und Westseite (siehe Auszug)
- fehlende funktionale Trennung der Anlage wegen durch Umbauten in der Vergangenheit erschweren Anpassungen/Rückbauten
- teilweise noch vorhandene Bestandskabel von 1977 sind nicht umbaufähig
- ➔ **Stellwerks- und Kabelanlage bei Teilrückbau nicht weiter nutzbar**
- ➔ **Leistungsfähigkeit Stichstreckenblock mit nur einem Gleis ab Westbahnhof und einem Bahnsteiggleis wäre sehr gering**
- ➔ **Leit- und Sicherungstechnik müsste komplett erneuert werden**





## Dach

- zusätzliche Stützen auf den Bahnsteigen Gleise 1 - 2 und 3 – 4  
→ Bahnsteigüberdachung bleibt bei Abriss des restlichen Hallendachs stabil (anders als bei Gleis 5 – 6)

## Oberleitung

- Auf Gleis 2 und 3 sind Einzelmasten vorhanden.
- Gleisvorfeld: Quertragwerke können zu Masten mit Einzelauslegern rückgebaut und Oberleitung neu verlegt werden

## Leit- und Sicherungstechnik

- Integration in neue LST der Panoramabahn (Renovierung bis Nordhalt geplant)



Blick vom Ende Bahnsteig Gleis 3  
in Richtung Gleisvorfeld

# Faktencheck der Verbände

## Was sagt die DB?

### Bestand Ingenieurbauwerke: Neubau wäre notwendig



- Die technische Nutzungsdauer für die Panoramabahn (insbesondere Abschnitt ca. km 2,5 - 3,0) ist erreicht.
- Die Anlage kann nur noch bis Ende 2025 betrieben werden (Erreichen des Eckendes).
- Eine Ertüchtigung der Strecke ist ausschließlich über umfangreiche Generalsanierungen/ Neubauten möglich.
- Dieses neue Projekt würde eine Planungs- und Realisierungszeit von mindestens 8 bis 10 Jahren erfordern.
- Es finden regelmäßige Überprüfungen der Bauwerke statt, um den sicheren Betrieb bis 2025 zu gewährleisten.



Kartengrundlage: OpenRailwayMap

Bauwerk	Technischer Platz	km	Baujahr	Bemerkung
1	4N00000R0000100	2,569	1913	Brücke über S-Bahn; mit Inbetriebnahme der neuen S-Bahn 600S Teilrückbau geplant (S23)
2	4N00000R0000200	2,675	1913	Gewölbebrücke Nordbahnhofstraße
3	4N00000R0000400	2,854	1913	Fachwerkbrücke; Wechsell der Brückenbalken in 2023 ( ca. 500T€)

# Faktencheck der Verbände



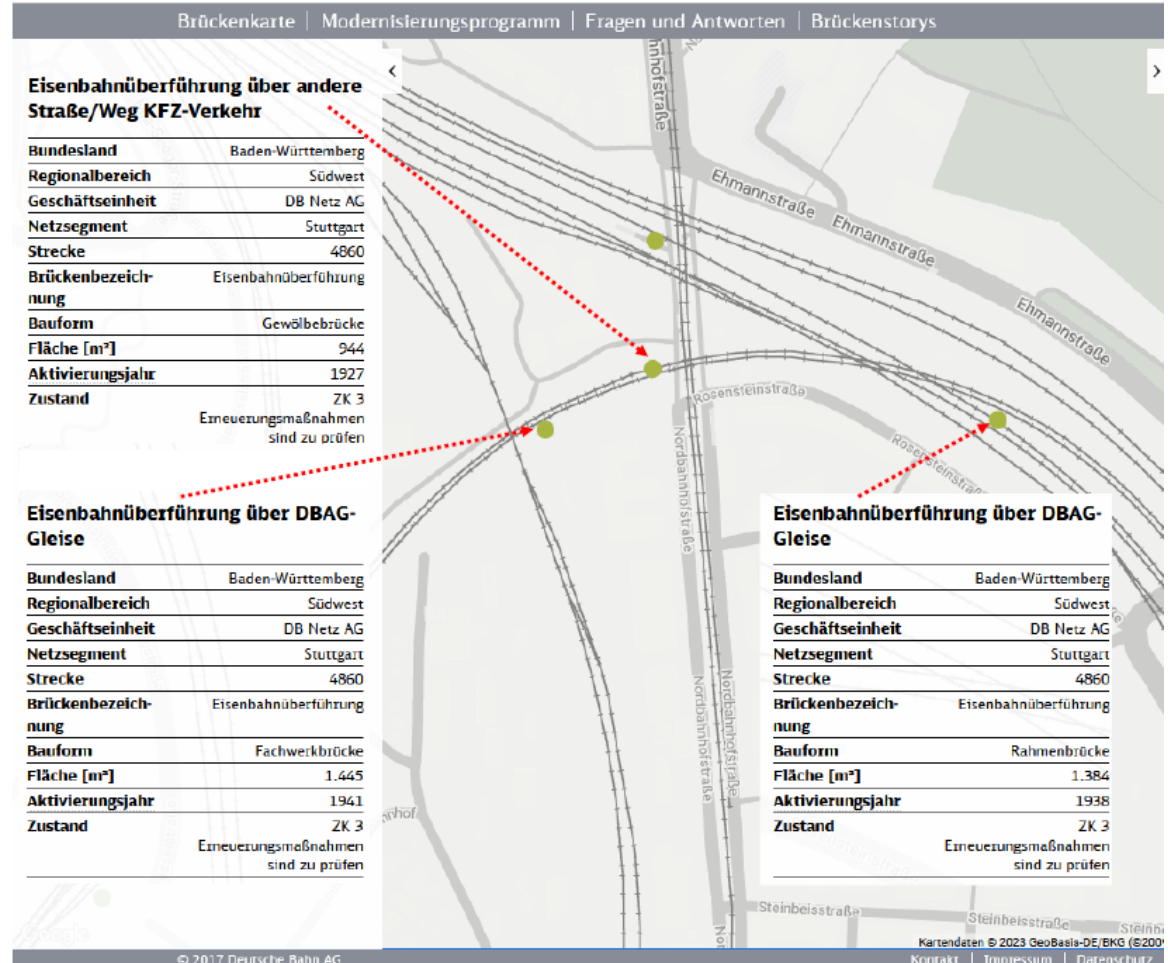
## Zustand der Brücken

Baujahr: 1913, Ausführung in Stampfbeton bzw. Stahlfachwerk

Brückenkarte der DB Netze:

Einstufung in Zustandskategorie ZK3 (von insgesamt 4 Stufen): "Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen"

Brückenkarte | Modernisierungsprogramm | Fragen und Antworten | Brückensorys



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

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

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

© 2017 Deutsche Bahn AG





Brückenkarte | Modernisierungsprogramm | Fragen und Antworten

## Fragen und Antworten

**Stimmt es, dass fast ein Drittel aller deutschen Eisenbahnbrücken in einem bedenklichen Zustand sind oder sogar nicht mehr sanierungsfähig?**

Der Gesamtzustand der Brücken in Deutschland wird kontinuierlich mit „gut“ bewertet. 1.004 Eisenbahnbrücken – das sind lediglich 4 Prozent – fallen in die Zustandskategorie 4, was bedeutet, dass bei diesen Bauwerken eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr gegeben ist. Hier ist es sinnvoller, die Brücke komplett zu ersetzen. Die Zustandskategorie 4 stellt dabei eine normale Phase dar, die eine Brücke im Lebenszyklus durchläuft. Die Verweildauer in der Zustandskategorie 4 kann 15 Jahre und teilweise länger sein. Das hängt vom individuellen Schadensbild ab. Allerdings trifft die Zustandskategorie keine Aussage über die Betriebssicherheit. Selbst Brücken der schlechtesten Zustandskategorie sind für die Nutzung des Eisenbahnbetriebs sicher, sonst würde kein Betrieb zugelassen.



# Faktencheck der Verbände

**Herdecker Viadukt (NRW),**  
Baujahr 1887 mit  
Stampfbeton im Inneren

**Zitat DB:**  
„Solche Bauwerke halten im  
Grund ewig“



## Wege zwischen Rest-Kopfbahnhof und künftigem Hauptbahnhof sowie S-Bahn und Stadtbahn wären weit



**Kommentar:**

Direkte Verbindung mit Steg von Gleis 2/3 zur Verteilerebene des Tiefbahnhofs möglich



Kartengrundlage: OpenStreetMap



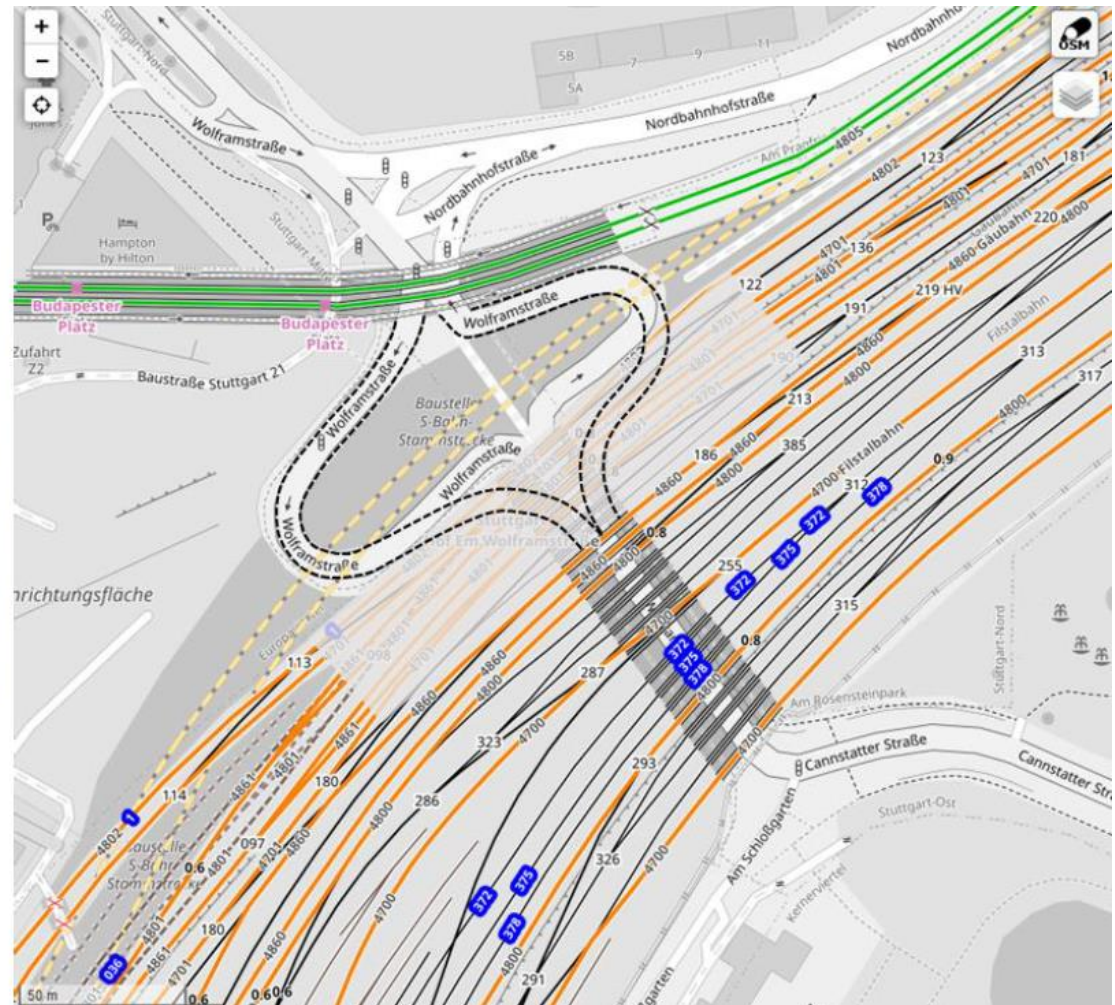
# Faktencheck der Verbände

## Wolframstraße

Heute: nur einspurig, kein Platz für Verlegung Cityring



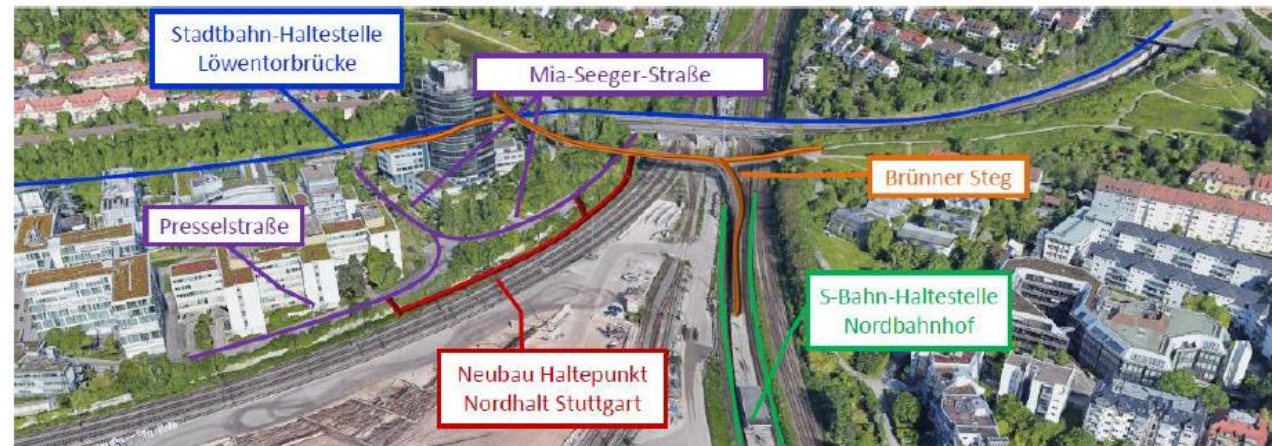
Durch Abriss nicht mehr benötigter Brücken: Zweispurige Führung möglich



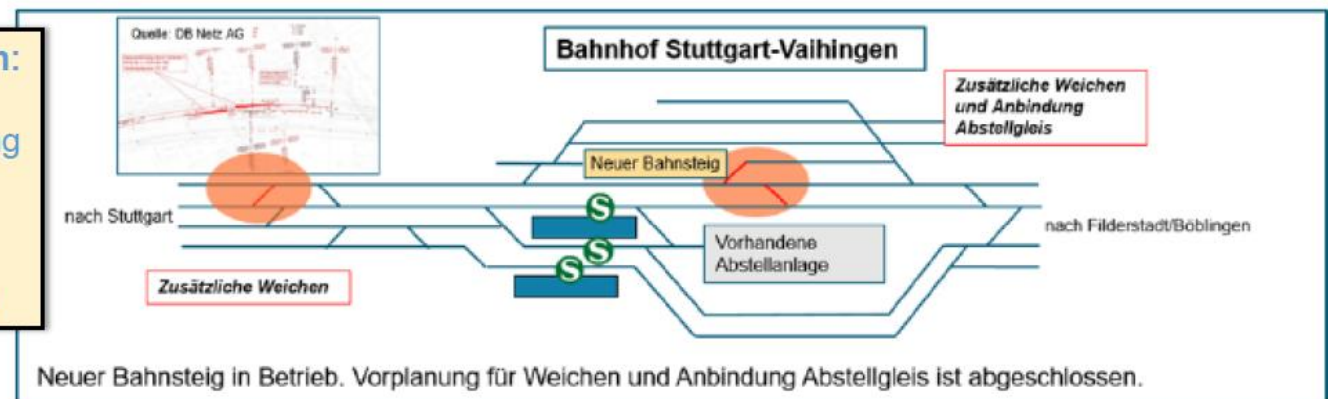
# Faktencheck der Verbände

## Kosten der Unterbrechungslösung mit Nordhalt

**Einrichtung Nordhalt:**  
Gesamtkosten: 2,3 Mio. €  
(nur 1 Gleis, 2020)



**QSS-Maßnahme Vaihingen:**  
Zusätzliche Weichen-  
verbindungen und Anbindung  
Abstellgleis Stuttgart-  
Vaihingen  
Gesamtkosten: 8,1 Mio. €  
(2022, bereits beschlossen)



Neuer Bahnsteig in Betrieb. Vorplanung für Weichen und Anbindung Abstellgleis ist abgeschlossen.



# Zustand der Panoramabahn

---

Kürzlich war ein Gleis der Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-West wegen Infrastrukturmängeln gesperrt worden

Dies führt zu Verspätungen in beiden Richtungen, der ICE-Anschluss in Stuttgart wurde verpasst

Die DB weiß seit 1994, dass die Panoramabahn langfristig nicht mehr benötigt wird.

Die Inbetriebnahme von S21 hat sich um mehrere Jahre verzögert, so dass die Panoramabahn länger als erwartet benötigt wird.

Inzwischen sind die Gleisanlagen so zerschlissen, dass eine Neuprofilierung der Schienen nicht mehr möglich ist. Der Gleiszustand führt zu starken Abnutzungen der Räder bei den auf der Panoramabahn fahrenden Zügen.

=> Sanierung seitens der DB kurzfristig notwendig!

**Gäubahn-  
Kappung**

[www.wir-wollen-zum-Hauptbahnhof.de](http://www.wir-wollen-zum-Hauptbahnhof.de)

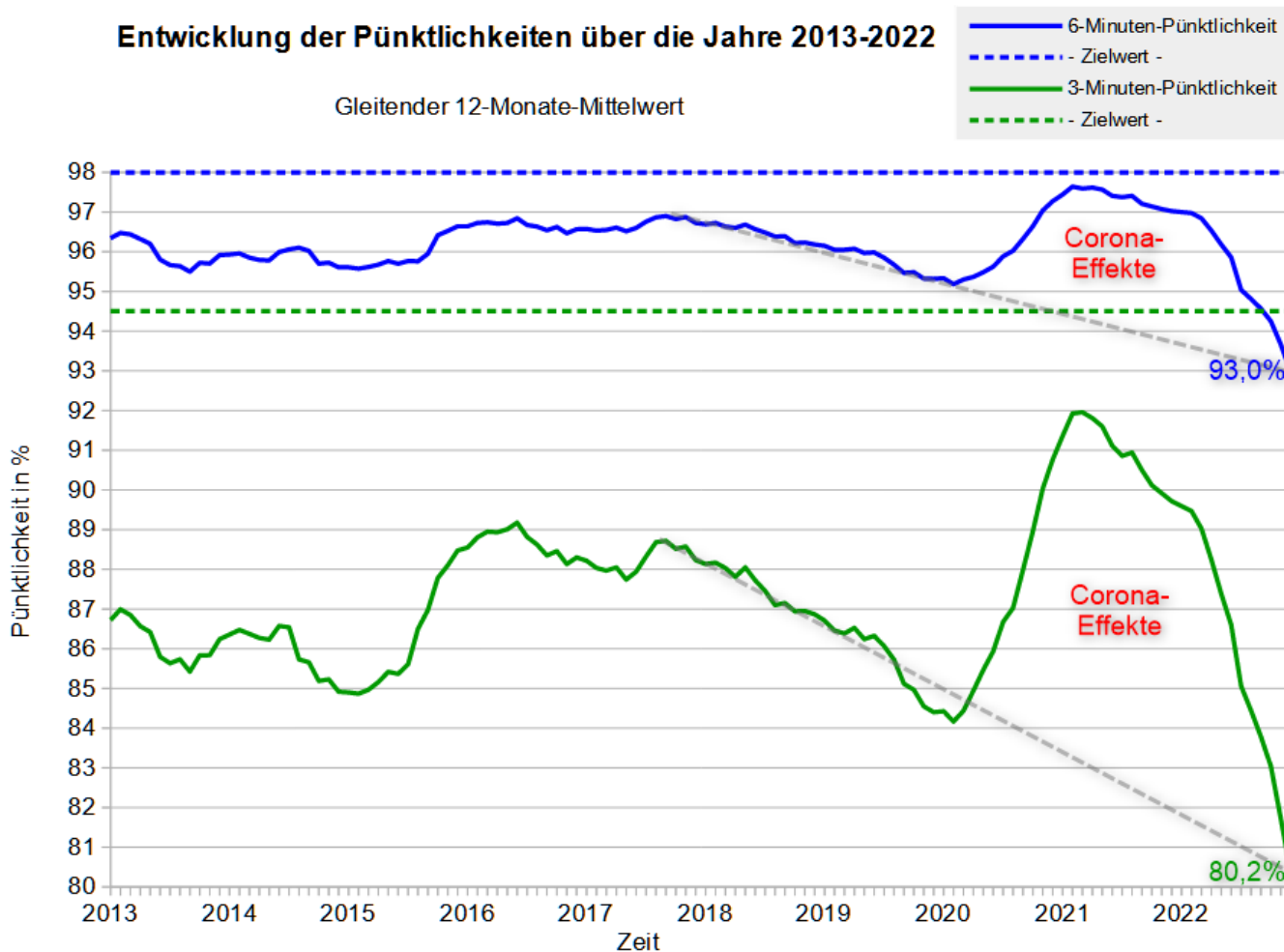
- Die Aussagen der DB und der Verbände zum Faktencheck sind durch einen unabhängigen Sachverständigen zu untersuchen. – Das wird inzwischen von der IV GNBB vorbereitet
- Die Panoramabahn muss kurzfristig für einen sicheren Betrieb saniert werden, damit bis Sommer 2025, aber auch darüber hinaus die Fahrgäste sicher über die Panoramabahn zum Hauptbahnhof gelangen können.
- Das Land sollte frühzeitig der DB Netz gegenüber erklären, dass das Land weiterhin Regionalzüge zum Hauptbahnhof Stuttgart (Kopfbahnhof) bestellen wird, solange eine alternative Gäubahnanbindung an den (neuen) Stuttgarter Hauptbahnhof nicht besteht.
- Entsprechend hat dann die DB Netz die Baumaßnahmen so zu organisieren, dass die Gäubahn durch den Anschluss der S-Bahn nicht unterbrochen wird.
- Die Stadt Stuttgart hat ihre städtebaulichen Planungen entsprechend anzupassen. Für den größten Teil des geplanten Wohnungsbau muss dies jedoch keine Verzögerung zur Folge haben.



## Anspruch und Wirklichkeit:

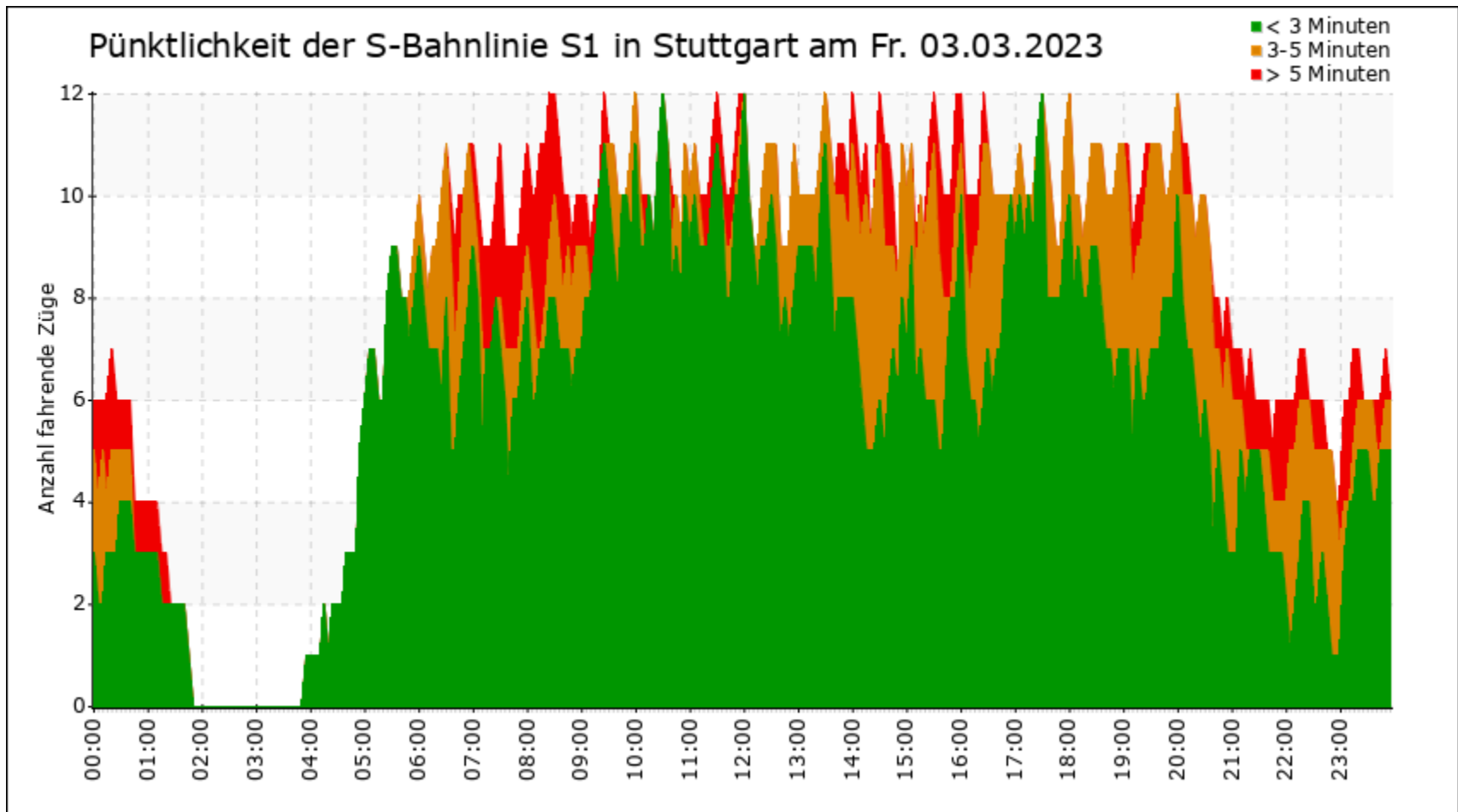
### Entwicklung der Pünktlichkeiten über die Jahre 2013-2022

Gleitender 12-Monate-Mittelwert

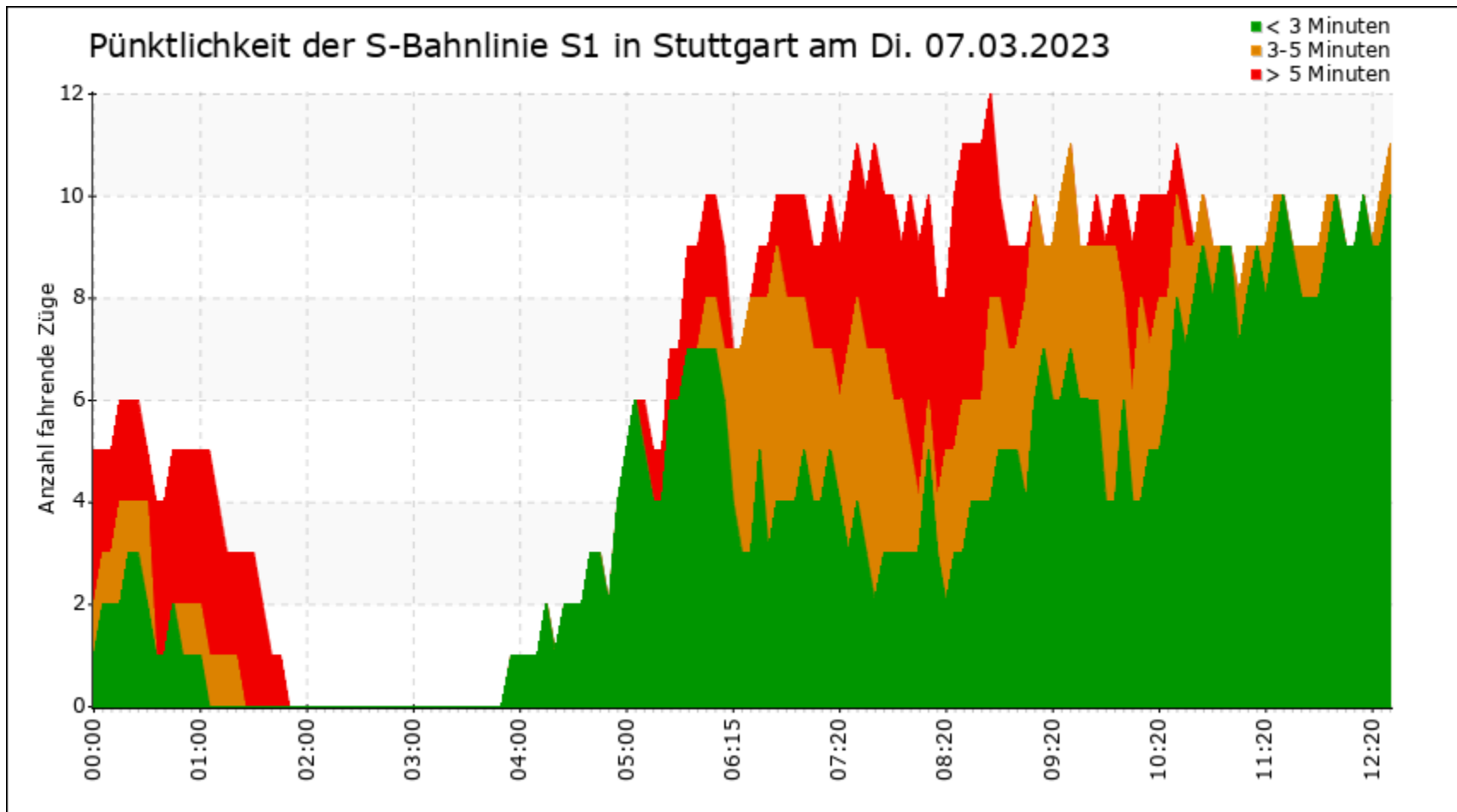


Quelle: S-Bahn-Chaos.de

## Anspruch und Wirklichkeit:



## Anspruch und Wirklichkeit:



- Bei der S-Bahn-Stuttgart wurde in den letzten Jahren das Angebot stetig erweitert
- Mit der durchgängigen Einführung des 15-Minuten-Taktes ist die Streckenauslastung in der Stammstrecke an der Grenze, es gibt keine Erholungsphasen mehr
- Auch kleine Störungen können nicht mehr ausgeglichen werden und pflanzen sich fort
- Die S1 hat die meisten Fahrgäste, die längste Strecke, die meisten Verknüpfungen und die höchsten Verspätungen – gerade hier wären Maßnahmen erforderlich
- Mit Stuttgart 21 verschärfen sich die Probleme mit der Einführung der Station „Mittnachtstraße“
- Als Lösung wird die Einführung des halbautomatischen Betriebs mit ETCS angesehen
- Doch was auf dem Papier funktioniert, muss den Realitätscheck erst noch absolvieren – ab Dezember 2025 wissen wir mehr

- Die geplante Gäubahn-Unterbrechung ist politisch gewollt, damit die Stadt Stuttgart ihr Städtebauprojekt auf den Bahnanlagen umsetzen kann, aber verkehrlich falsch
- Um die Unterbrechung zu verhindern, braucht es politische Mehrheiten – dazu müssen sich die Nutzer der Gäubahn bei der Politik melden und die Beibehaltung einfordern
- Die Verbände tun dies schon, doch es bedarf noch mehr Drucks durch die Bürger auf die Politik
- Die S-Bahn spielt auf dem Abschnitt Herrenberg – Stuttgart eine bedeutende Rolle, doch sie ist überlastet und verspätungsanfällig
- Ein Metropolexpress im Halbstundentakt zur Entlastung der Stationen Herrenberg und Böblingen wäre wichtig
- Der Pfaffensteigtunnel wird zwar politisch vorangetrieben, doch er verzögert wichtigere Maßnahmen des Deutschland-Taktes
- Eine Beibehaltung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof würde den Druck nehmen, „auf Biegen und Brechen“ jetzt den Pfaffensteigtunnel umsetzen zu wollen

**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](mailto:Matthias.lieb@vcd-bw.de)  
[bw.vcd.org](http://bw.vcd.org)