

Die Gäubahn im transeuropäischen Eisenbahnnetz erhalten

Stuttgart, 19.2.2024

1. Begrüßung
2. Vorstellung des Gäubahnkomitees Stuttgart
3. Informationen zur geplanten Unterbrechung der Gäubahn
4. Grußworte
5. Ausschnitte aus dem Film des SWR
„Die Gäubahn – Das Ende einer Magistrale?“
6. Vortrag von Dr. Benedikt Weibel
(1993-2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB)

Gründung des Gäubahnkomitees Stuttgart am 4.1.2024 mit LNV, Pro Bahn, VCD u.a.



Kernaussage DB AG:

„Vertragliche und planrechtliche Gründe stehen den nachfolgenden Überlegungen entgegen“

Stellungnahme LNV/Pro Bahn/VCD:

Keine

Gutachter:

In der Planfeststellung Abschnitt 1.5 vom 13.10.2006 wurden die gelben Markierungen (inkl. des Gäubahndamm) als Rückbau festgestellt.

Zur Änderung der Planfeststellung ist laut §76 VwVfG mindestens ein Planänderungsverfahren, bei wesentlichen Änderungen ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig.



Quelle: Auszug aus den Planfeststellungsanlagen: Anlage_04_03_Blatt_01 von 04

Vertrags- und Planrecht

Voraussetzung für weitere Überlegungen

Ausgangslage: Kopfbahnhof nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs

- Baulich neu geordnete Zuführungen:
 - Bad Cannstatt (F/RV, S-Bahn)
 - Wendebach/Koblenz (F/RV, S-Bahn)
 - Abstellbahnhof Rosenstein
 - **Mit Erhalt des Bahndamms* könnte die Gäubahn an den Kopfbahnhof angeschlossen werden.**
- Frei werdende Flächen hat die Liegenschaftsstadt Stuttgart mit städtebaulicher Vernetzung erworben.
- Die städtebauliche Entwicklung hat auch planrechtlich großes Gewicht.
- **Vertragliche und planrechtliche Gründe stehen den nachfolgenden Überlegungen entgegen.**



27/07/2023

9

Unser Ziel:

Die Panoramastrecke der Gäubahn zum Hauptbahnhof Stuttgart wird 2025 nicht unterbrochen.

Gutachten zum Faktencheck Gäubahn

Ziel:

Die Panoramastrecke der Gäubahn zum Hauptbahnhof Stuttgart wird 2025 nicht unterbrochen.



Position:

Der für die S-Bahn-Anbindung zur Station Mitnachtstraße 2025 geplante Rückbau von Gleisen der Gäubahn und das Abbaggern des Damms am Gäubahnviadukt zerstört völlig ohne bauliche Notwendigkeit für viele Jahre eine wichtige Strecke des transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) mit gravierenden Nachteilen für die Fahrgäste.

Forderung:

So lange Züge in den Kopfbahnhof fahren können und es keine alternative Führung für Züge der Gäubahn von bzw. nach Stuttgart gibt, muss die bestehende Gäubahn an den Kopfbahnhof angebunden bleiben.

Für

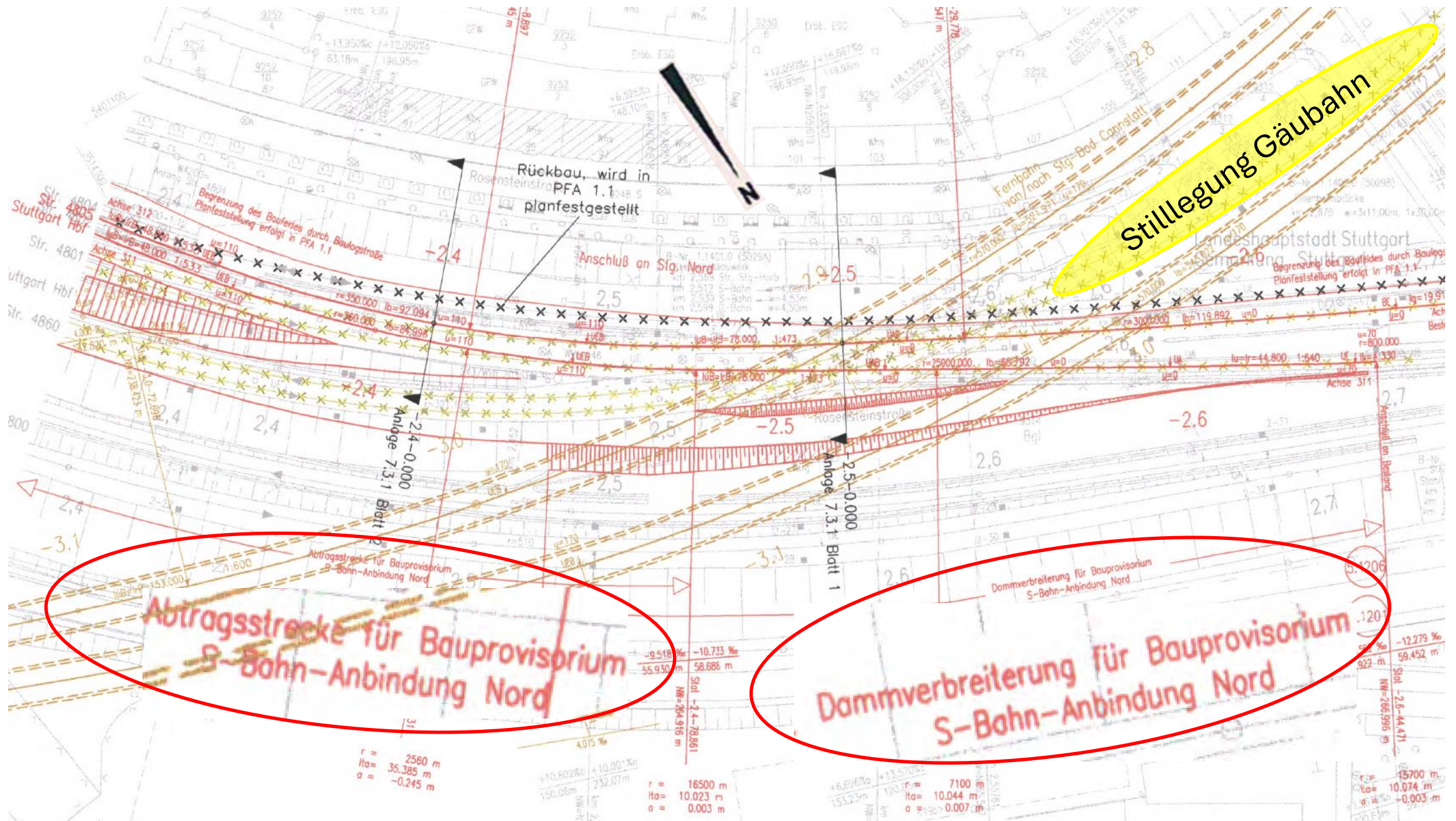
die Anbindung
der S-Bahn-Station
Mittnachtstraße

ist die

Unterbrechung der
Panoramabahn

erforderlich





Lageplan Planfeststellung (Anlage 4.3) mit Bauprovisorium S-Bahn-Anbindung Nord

Planfeststellungsunterlagen DB, Erläuterungsbericht Teil III:

Bauprovisorium S-Bahn-Anbindung Nord und Unterbrechung der Gäubahn sind an keiner Stelle beschrieben. Es heißt lediglich: „Im Projekt Stuttgart 21 ist die Außerbetriebnahme der Gäubahntrasse von Stuttgart Hauptbahnhof bis Stuttgart-Vaihingen vorgesehen“.

Planfeststellungsunterlagen DB, Anl.14.1 („nur zur Information“)

Ein Bauablauf mit provisorischen S-Bahn-Gleisen und Stilllegung der Gäubahn etwa 4 Monate vor Inbetriebnahme S21 ist mit 6 Phasen beschrieben (S.17-19).

Planfeststellungsbeschluss EBA, S.268 (2006):

„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.“



Übergangskonzept für Gäubahn-Verkehre zwischen der Inbetriebnahme der Planfeststellungsabschnitte 1.3a und 1.3b

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Team Zusammenarbeit Projektbeteiligte

I.GC(P)

Stuttgart, 21. Dezember 2015

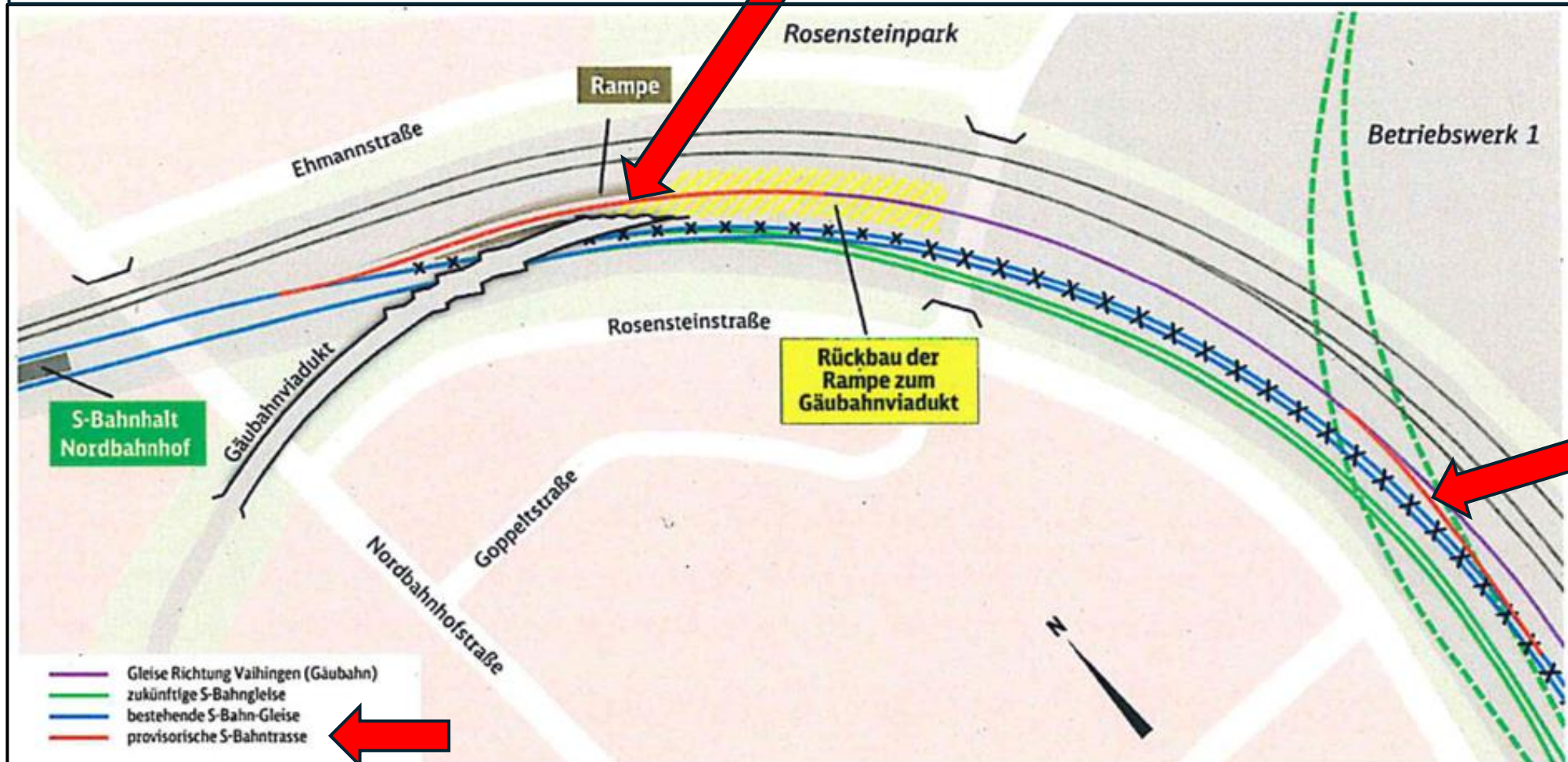
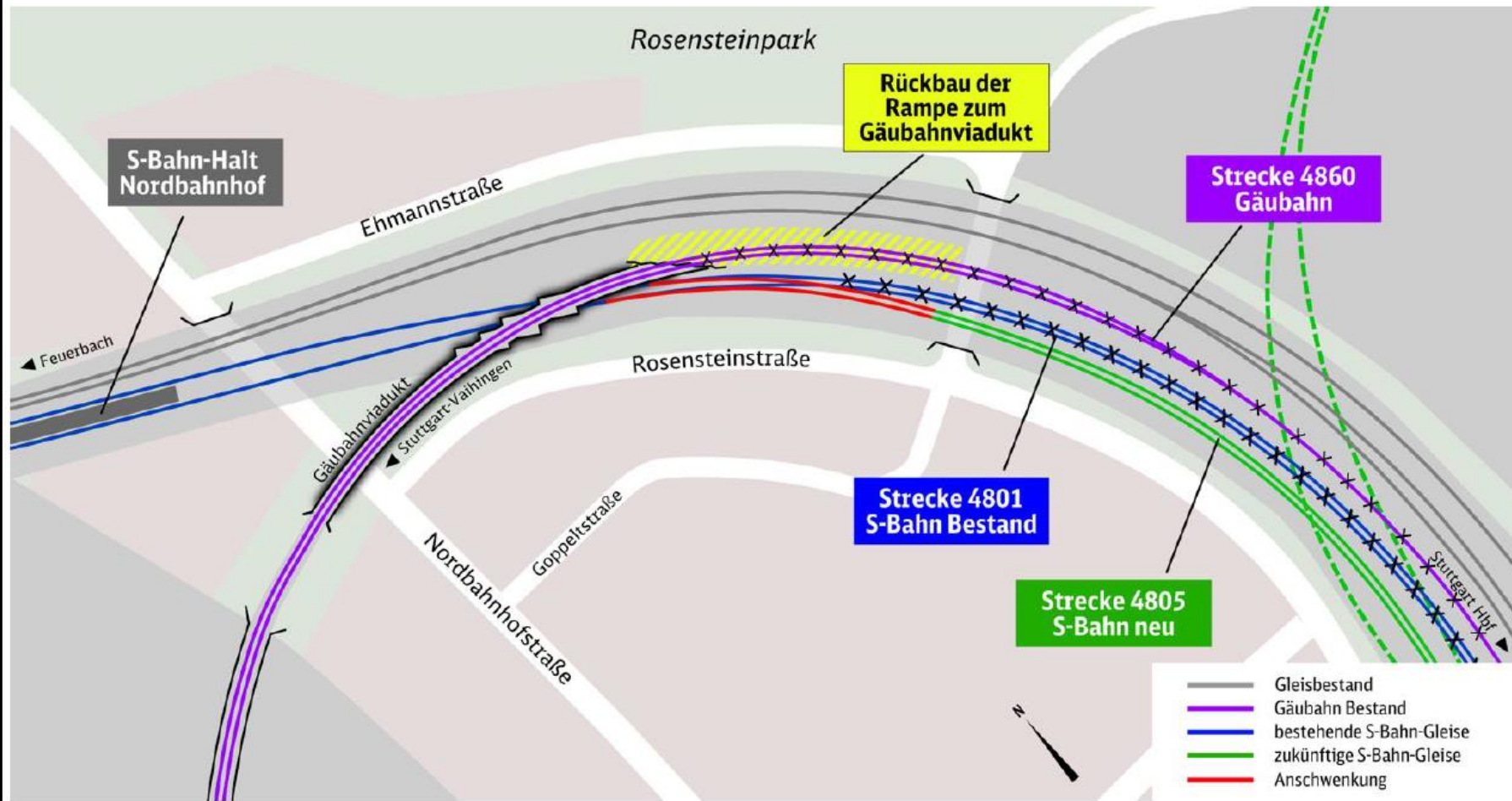


Abbildung 4: Der Damm der Gäubahn (violett) wird zur Inbetriebnahme das stadtauswärtige S-Bahn-Gleis zwischen der neuen Station **Mittnachtstraße** und dem Nordbahnhof (rot) aufnehmen.

Planfeststellungsabschnitt 1.5: Ab Mitte 2025 erfolgt Unterbruch der Gäubahn



2019 sind die provisorischen S-Bahn-Gleise entfallen

Planfeststellungsbeschluss des EBA für PFA 1.5 (S.268, 2006):

„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.“

Projektsituation bei Stuttgart 21 im Jahr 2024 ff.:

Für die S-Bahn-Anbindung Stuttgart Nord werden während der Bauzeit keine provisorischen S-Bahngleise eingerichtet.

Schlussfolgerung:

Es ist nicht nötig, den Bahndamm der Gäubahn für provisorische S-Bahngleise teilweise abzutragen und die Gäubahnstrecke muss (dafür) nicht stillgelegt werden.

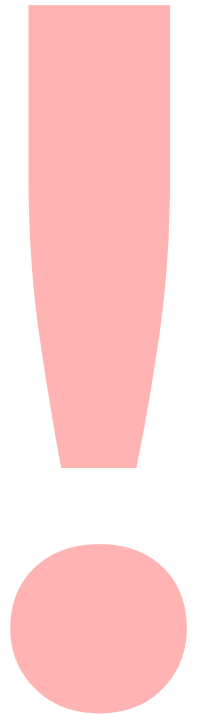
Für

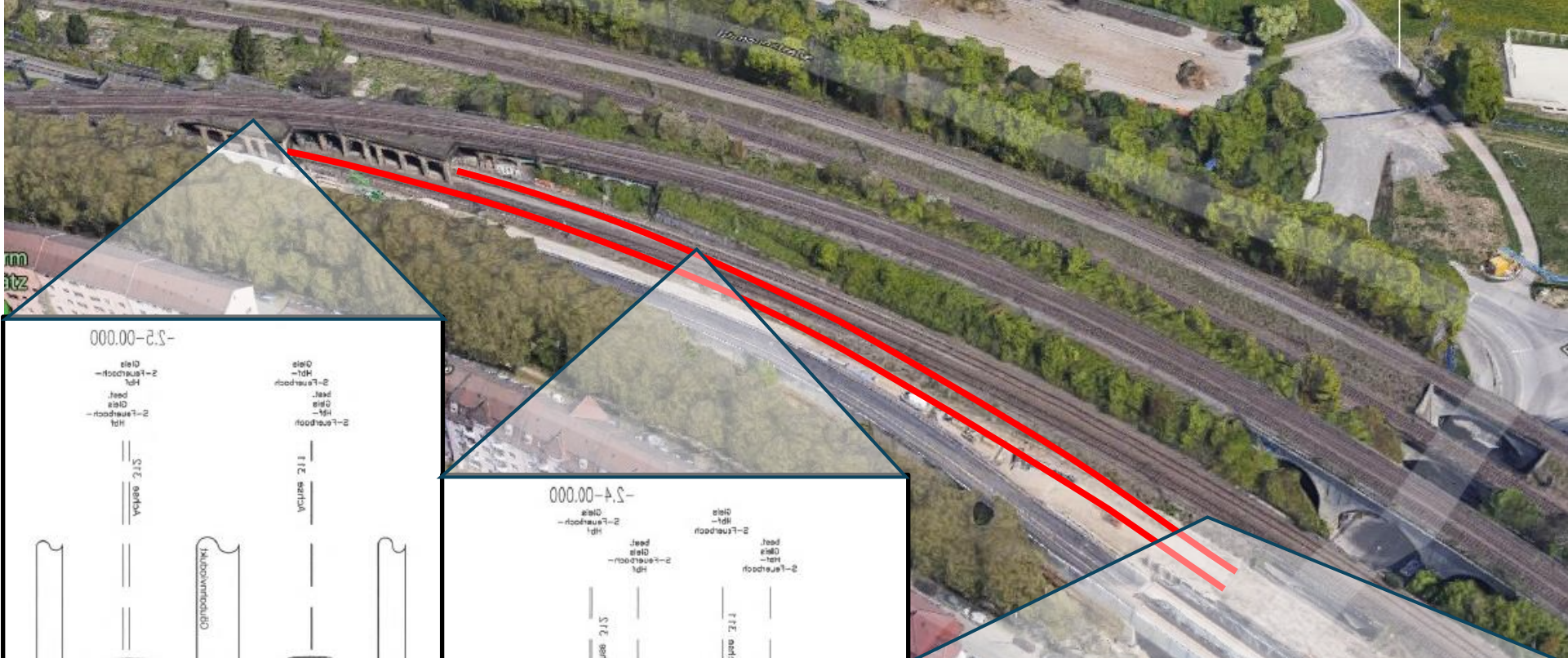
die Anbindung
der S-Bahn-Station
Mittnachtstraße

ist ~~die~~ keine

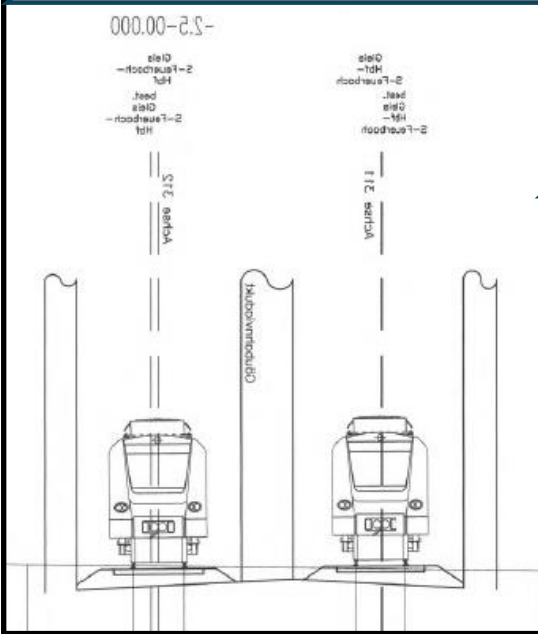
Unterbrechung der
Panoramabahn

erforderlich

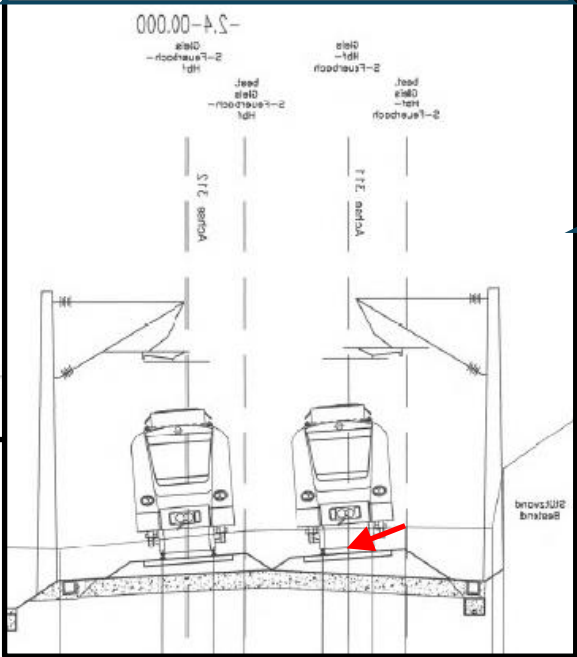




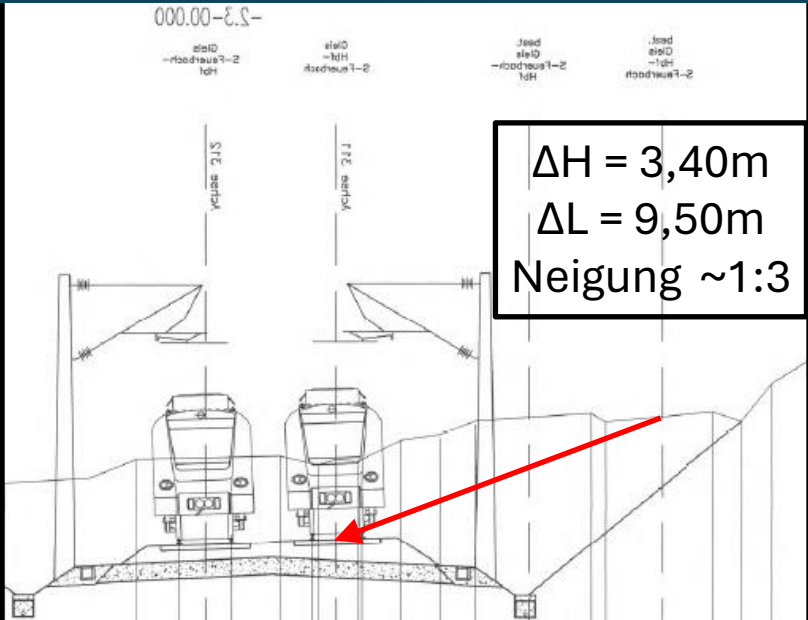
Verschwenkung der S-Bahngleise
 – weg von der Gäubahn
 – hinunter zur neuen Brücke über die Ehmannastraße



S-Bahn unter Viadukt
 Neu ~ Alt
 (ΔH und $\Delta L < 5\text{cm}$)



$\Delta H = 0,60\text{m}$
 $\Delta L = 1,75\text{m}$
 Neigung $\sim 1:3$



$\Delta H = 3,40\text{m}$
 $\Delta L = 9,50\text{m}$
 Neigung $\sim 1:3$

Querschnitte aus Planfeststellungsunterlagen (gespiegelt)

Planfeststellungsabschnitt 1.5: Ansicht Gäubahn-Damm in Natura im Bereich Stuttgart Nord



Verschwenkung der S-Bahngleise – weg von der Gäubahn - hinunter zur neuen Brücke

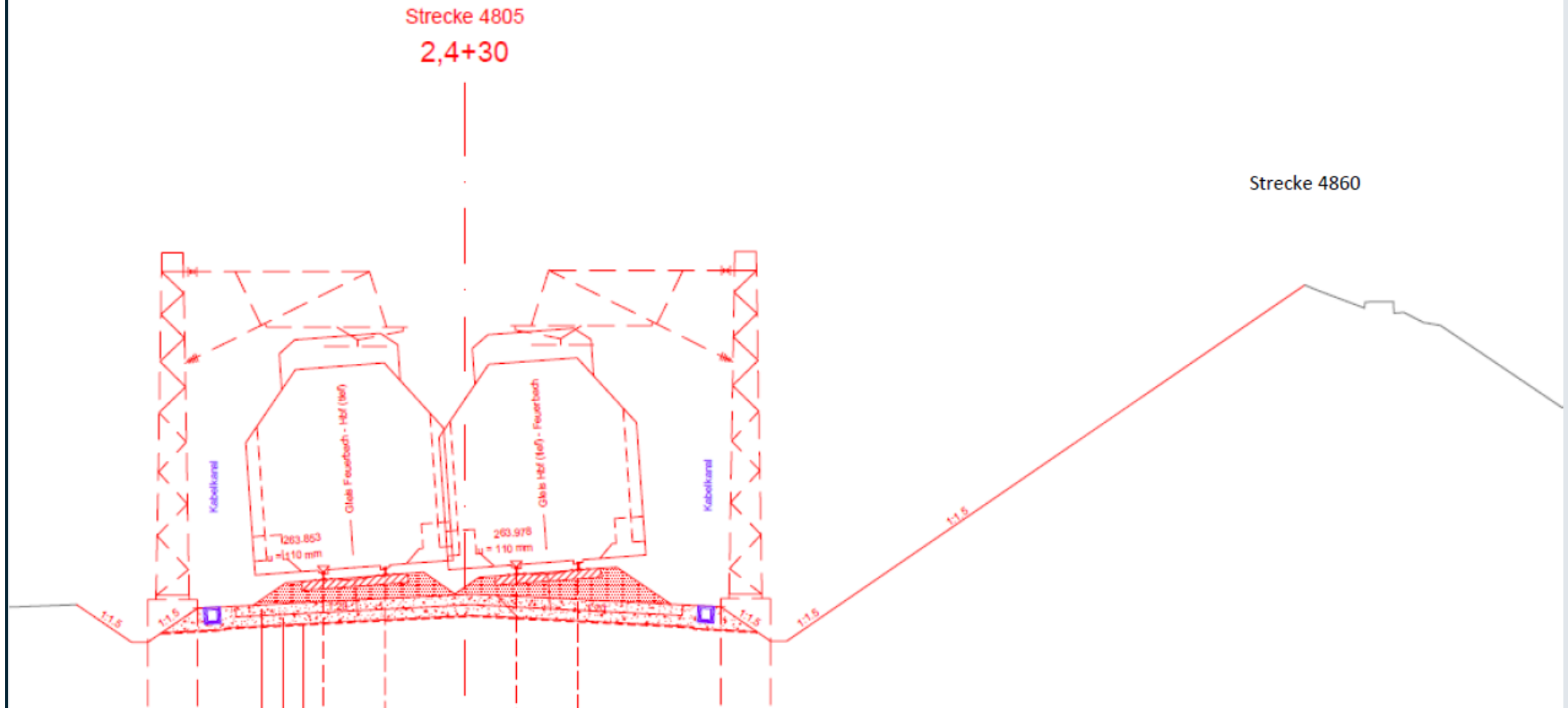


Machbarkeitsprüfung

Aufrechterhaltung Gäubahn

Aktuelle Planung mit Auflassung der Gäubahn

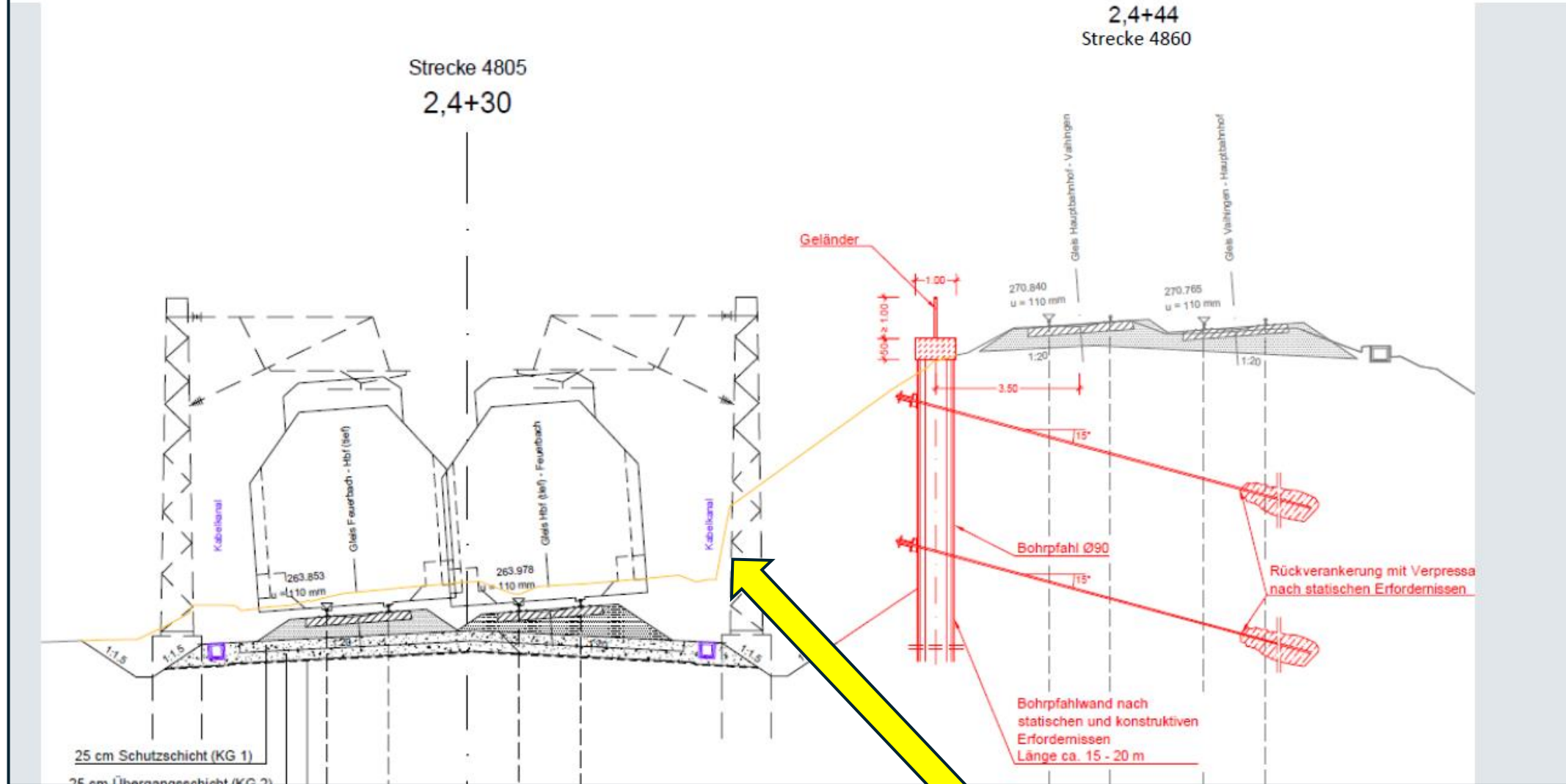
Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt



Böschungsaufbau mit Regelneigung (so nicht in Planfeststellung)

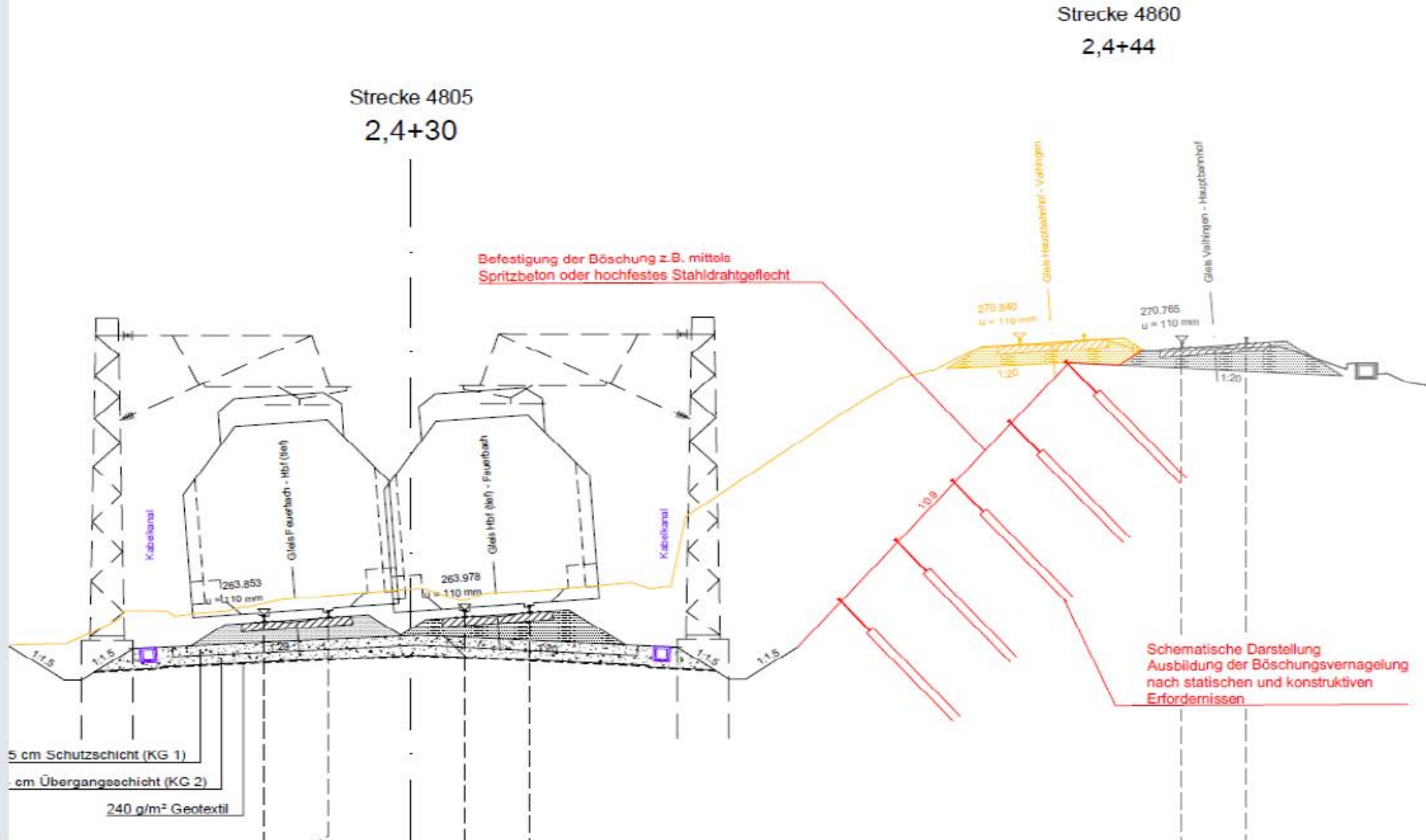
Zweigleisiger Weiterbetrieb Gäubahn

Variante a (Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt)



Abbruch der Stützmauer (gelb, so nicht in Planfeststellung)

Eingleisiger Weiterbetrieb Gäubahn (Querschnitt vor dem Gäubahn-Viadukt)



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

~~Für~~

Die Anbindung
der S-Bahn-Station
Mittnachtstraße

erfolgt 2025 ohne

Unterbrechung der
Panoramabahn

~~erforderlich~~







Die Gäubahn im transeuropäischen Eisenbahnnetz

Stuttgart, 19.2.2024





Vielen Dank !