



Resolution Fahrgastbeirat Baden-Württemberg vom 17.06.2022

Gäubahn-Unterbrechung vermeiden – die Gäubahn muss dauerhaft und ohne Unterbrechung in den Stuttgarter Hauptbahnhof fahren

Solange keine alternative Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof besteht, ist die bestehende Gäubahnverbindung über die Panoramabahn bis zum Stuttgarter Kopfbahnhof aufrecht zu erhalten. Dies ist die klare Position des Fahrgastbeirates Baden-Württemberg (FGB-BW).

Der FGB-BW sieht mit großer Sorge die Pläne der DB und der Stadt Stuttgart, ab Sommer 2025 die internationale Eisenbahnverbindung von Stuttgart Hbf über Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen, Singen (Htwl.), Schaffhausen nach Zürich (Gäubahn) im Stadtgebiet Stuttgart für vermutlich über 10 Jahre unterbrechen zu wollen. Hintergrund sind die Verzögerungen beim Bahnprojekt Stuttgart 21 im Bereich des Landesflughafens. Ursprünglich sollte zeitgleich mit der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs auch die neue Gäubahnführung über den Flughafen in Betrieb gehen. Doch diese Streckenführung ist bis heute nicht planfestgestellt und inzwischen gibt es alternative Planungsüberlegungen. Eine Fertigstellung ist vor dem Jahr 2035 unwahrscheinlich.

Fahrgastbeirat
Baden-Württemberg

**Vorsitzender
Matthias Lieb**

FGB-BW@nvbw.de

[http://www.nvbw.de/aufgaben/
fahrgastbeirat/](http://www.nvbw.de/aufgaben/fahrgastbeirat/)

Postanschrift

c/o
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Telefon 0711-239 91-285
Telefax 0711-239 91-23

Damit wird die neue Gäubahnführung aber erst rund 10 Jahre nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs zur Verfügung stehen. Fahrgäste der Gäubahn sollen bis dahin in Stuttgart-Vaihingen in die S-Bahn zum Hauptbahnhof umsteigen. Dieser zusätzliche Umstieg ist unbequem und führt im Fernverkehr zu verpassten Anschlüssen und deutlichen Fahrzeitverlängerungen. Die Bürgerinnen und Bürger werden sich wieder verstärkt dem Auto zuwenden. Eine jahrelange Unterbrechung der Gäubahn konterkariert somit auch die beschlossenen Ziele des Landes zum Klimaschutz und zur Mobilitätswende (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030).

Stuttgart Hbf ist heute der zentrale Umsteigeknoten für die Anbindung der südlichen Landesteile via Gäubahn an den innerdeutschen Eisenbahn-Fernverkehr. Rund 1,4 Mio. Menschen entlang der Gäubahn wären von einer Unterbrechung betroffen. Zwei unabhängig voneinander erstellte Rechtsgutachten belegen, dass eine solche Betriebseinstellung unzulässig ist.

Aus Sicht des FGB-BW müssen beim Eisenbahnbetrieb die Interessen der Fahrgäste im Vordergrund stehen. Belegt ist, dass aus bautechnischer Sicht eine Unterbrechung der Gäubahn nicht notwendig ist. Die Machbarkeitsstudie der DB zeigt auf, dass zur Anbindung der S-Bahn-Strecke unter Aufrechterhaltung der Gäubahnstrecke (Stabilisierung des Bahndamms statt Abtragen des Dammes) nur wenige Wochen Bauzeit nötig sind und die Kosten mit rund 1,5 Mio. € überschaubar sind.

Entsprechend richtet der FGB-BW folgende Forderungen an die jeweils Zuständigen:

1. Der FGB-BW fordert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg auf, auch nach 2025 Nahverkehrszüge über die Gäubahn bis zum Hauptbahnhof Stuttgart zu bestellen.
2. Der FGB-BW fordert die baden-württembergische Landesregierung auf, sich gegenüber den S 21-Projektpartnern für eine dauerhafte

Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof ohne Unterbrechung einzusetzen.

3. Der FGB-BW fordert DB-Fernverkehr auf, den nationalen und internationalen Fernverkehr auf der Gäubahn dauerhaft und ohne Unterbrechung in den Stuttgarter Hauptbahnhof einzubinden.

4. Der FGB-BW fordert die kommunalen und regionalen Gremien in den von der Unterbrechung betroffenen Landesteilen auf, sich mit der Thematik zu befassen und die Forderungen unter 1 bis 3 zu unterstützen.

5. Der FGB-BW fordert die DB Netz AG auf,

a.) das Planfeststellungsverfahren zu PFA 1.5 ändern zu lassen und eine Gäubahndammstabilisierung zu beantragen anstelle der bislang planfestgestellten Unterbrechung.

b.) die Gäubahnstrecke von Stuttgart-Vaihingen bis Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof) rechtskonform auch über Sommer 2025 hinaus weiter zu betreiben und keine rechtlich unzulässige Streckenstilllegung vorzunehmen.

6. Der FGB-BW fordert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf, als Eigentümer der DB AG darauf hinzuwirken, dass Eisenbahninfrastruktur des Bundes (hier die Gäubahn zwischen Stuttgart Hbf und Stuttgart-Vaihingen) nicht stillgelegt wird, sondern für die Fahrgäste zur Verfügung steht.

7. Der FGB-BW fordert vom Eisenbahnbundesamt als für die Planfeststellung verantwortliche Behörde, von Amts wegen den Planfeststellungsbeschluss zu PFA 1.5 aufzuheben und ein Planänderungsverfahren einzuleiten.

Hintergrund:

Zur Anbindung der neuen S-Bahn-Station Mittnachtstraße müssen die S-Bahn-Gleise im Bereich des Stuttgarter Nordbahnhofs verschwenkt und tiefergelegt werden. Dadurch wird eine Stützmauer des Gäubahndamms instabil. Planfestgestellt ist derzeit das vollständige Abtragen des Gäubahndammes und damit die Unterbrechung der Gäubahn. Diese Planfeststellung erfolgte vor dem Hintergrund einer erwarteten

Unterbrechung der Gäubahn von rund 4 Monaten bis zur Inbetriebnahme der neuen Gäubahnführung über den Flughafen. Die DB AG hat erklärt, ab Sommer 2025 die Strecke zwischen Stuttgart Hbf und Stuttgart-Vaihingen nicht mehr betreiben zu wollen, vielmehr sollen die Fahrgäste zwischen Stuttgart Hbf und Stuttgart-Vaihingen die S-Bahn nutzen und in Stuttgart-Vaihingen in die Gäubahnzüge umsteigen.

Verkehrsinfrastruktur ist wertvoll. Stets wird beklagt, wie mühsam, teuer und zeitraubend es ist, sie aufzubauen. Auf der Gäubahn-Panoramabahn in Stuttgart soll Eisenbahninfrastruktur einer internationalen Verbindung nun ohne Notwendigkeit zerstört werden. Ein solcher Schritt wäre völlig aus der Zeit gefallen.

Auf der FGB-BW-Sitzung am 17.06.2022 einstimmig beschlossen.