

# Mobilität für Menschen

## Neuer S21-Dialog 10 Jahre nach der Schlichtung Alternativen zur Gäubahnanbindung - was wird rund um Stuttgart wirklich an Eisenbahninfrastruktur benötigt?

Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender  
Andreas Kegreiß, PRO BAHN Landesvorstand  
Annette Sawade, ehem. MdB

21.09.2020 Stuttgart

1. Ausgangslage
2. Notwendigkeit eines neuen, breiten S21 Dialoges
3. Ein Alternativvorschlag
4. Weitere Infrastrukturoptionen
5. Fazit

# 1. Ausgangslage

Im Rahmen von Stuttgart 21 soll die Verbindung Stuttgart – Zürich (Gäubahn) zukünftig über den Flughafen geführt werden.

Diese Planungen sind noch nicht planfestgestellt und werden seit Jahren kritisiert, da auf der Filder-S-Bahn-Strecke ein Engpass erwartet wird.

Angesichts der ungeklärten Situation auf den Fildern wird eine Fertigstellung der neuen Streckenführung über den Flughafen erst gegen 2030 erwartet.

Ungeachtet der ungeklärten Situation auf den Fildern soll die Gäubahn im Sommer 2025, rund 6 Monate vor Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs, dauerhaft unterbrochen werden.

Die Verkehrsverbände PRO BAHN und VCD lehnen die Unterbrechung der internationalen Bahnverbindung in die Schweiz als unverhältnismäßig ab und fordern eine Weiterführung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof, mindestens bis eine alternative Gäubahnverbindung hergestellt ist.

# 1. Ausgangslage

Im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt hat der Bund einen Vorschlag der Deutschen Bahn aufgegriffen, die Anbindung der Gäubahn an den Knoten Stuttgart abweichend von den bisherigen Planungen zu gestalten.

Statt über die Rohrer Kurve und die Strecke der Filder-S-Bahn soll ein neuer rund 12 km langer Tunnel von der Gäubahn östlich von Goldberg bis zum Flughafen entstehen. Er soll dort in den Fernbahnhof münden, der jedoch unverändert bleiben soll (nur zwei Gleise/Bahnsteige).

Diese bauliche Lösung vermeidet zunächst einige offenkundige Probleme der bisherigen Planungen zur Anbindung der Gäubahn (Engpässe auf der Filder-S-Bahn, Ausnahmegenehmigung, schwieriger Ausbau der Station Terminal mit dem 3. Gleis mit Unterbrechung der S-Bahn zum Flughafen).

Doch es sind auch eine Reihe von bislang nicht diskutierten Problemen erkennbar:

- sehr hoher Infrastrukturaufwand (12 km Tunnel)
- Engpass Station Flughafen Fernbahnhof, da nur 2/3 der bisher geplanten Bahnsteigzahl für den Fern-/Regionalverkehr bereit gestellt werden
- alle Linien aus Ulm, Tübingen, Gäubahn werden weiterhin über den Filderaufstiegstunnel nach Stuttgart geführt (absehbarer Zukunftsengpass)
- schwierige Betriebsführung bei Störungen
- Das bisherige Störfallkonzept für die S-Bahn durch Mitnutzung des Filderaufstiegstunnels ist nicht mehr möglich
- Die angestrebte Fildertangente einer Direktverbindung Böblingen – Rohrer Kurve Flughafen – Nürtingen/Kirchheim ist nicht mehr realisierbar
- Die potenzialstarke Drehscheibe Stuttgart-Vaihingen bleibt abgehängt

# 1. Ausgangslage

Die Wirtschaftlichkeit des Gäubahntunnels muss noch nachgewiesen werden

Es erscheint zweifelhaft, dass den hohen Investitionskosten ein ausreichender Nutzen gegenübergestellt werden kann

Neben diesem Gäubahntunnel werden im Verband Region Stuttgart weitere Ausbauoptionen diskutiert, z.B. 3. Gleis S-Bahn-Station Mitnachtstraße, Nordkreuz etc.

## 2. Neuer S21-Dialog 10 Jahre nach der Schlichtung

### Einige einfache Fragestellungen

1. Der Bund hat Eisenbahnprojekte im vordringlichen Bedarf im Volumen von 70 Mrd. € - jetzt kommen rund um Stuttgart weitere milliardenschwere Projekte hinzu. Ist realistisch zu erwarten, dass diese neuen Stuttgarter Tunnel den alten Projekten vorgezogen werden?
2. Wie lange dauert die Gäubahnunterbrechung wirklich, wenn der Gäubahntunnel nicht „sofort“ gebaut wird?
3. Wie erklärt man der Schweiz, dass der Vertrag von Lugano bei der Gäubahn nicht erfüllt wird, stattdessen die Verbindung ganz gekappt wird?
4. Will man wirklich die Bahnverbindung ins südliche Baden-Württemberg, zum Bodensee, Hochrhein und in die Schweiz jahrelang von der Landeshauptstadt „abhängen“ und die Fahrgäste im Vorortbahnhof umsteigen lassen?
5. Ist es aus Gründen der Nachhaltigkeit nicht sinnvoller, bestehende Infrastruktur zu nutzen und zu ertüchtigen, anstatt alles neu zu bauen?

## 2. Neuer S21-Dialog 10 Jahre nach der Schlichtung

10 Jahre nach der Schlichtung zu Stuttgart 21 durch Heiner Geißler sind somit immer noch viele Fragen offen bzw. ist erneut die Frage

„Welche Eisenbahninfrastruktur benötigt Stuttgart?“ zu klären.

Die fehlende Planfeststellung wichtiger Abschnitte von Stuttgart 21 zeigt die Notwendigkeit, eröffnet aber auch die Möglichkeit, die neuen Anforderungen nochmals ergebnisoffen zu diskutieren.

Die Herausforderungen des Klimaschutzes an den Verkehrssektor erfordern eine rasche Umstellung auf CO<sub>2</sub>-arme Verkehrsmittel wie den Schienenverkehr. Aktuell entfallen 31% der Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg auf den Verkehrssektor, mit steigender Tendenz. Dazu bedarf es insbesondere rund um die Landeshauptstadt Stuttgart einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur. Diese muss rasch und nicht erst in Jahrzehnten genutzt werden können.

## 2. Neuer S21-Dialog 10 Jahre nach der Schlichtung

Als Konsequenz aus dem gesellschaftlichen Konflikt um Stuttgart 21 vor 10 Jahren (Schlichtung) werden bei allen Großvorhaben der Deutschen Bahn seither umfangreiche Beteiligungsprozesse und Variantenprüfungen durchgeführt.

Dies war so beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn, der in einen politischen Konsens führte.

Äußerst umfangreich ist auch das aktuell laufende Beteiligungsverfahren bei der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim.

Dies muss auch Maßstab für das neue Ausbaukonzept der Gäubahn sein. Gerade aufgrund der aufgeworfenen Fragen zu den neuen Plänen der DB müssen auch hier frühzeitig Alternativenabwägungen erfolgen.

In einem neuen „Dialog Stuttgart 21 Plus“ sollten 10 Jahre nach der Schlichtung die vorgeschlagenen neuen Lösungen und ihre Alternativen und weitere Ergänzungen offen und breit mit allen Akteuren diskutiert werden.

## 2. Neuer S21-Dialog 10 Jahre nach der Schlichtung



In diesem Dialogverfahren sollten verschiedene in der Vergangenheit eingebrachte und ggf. weitere Vorschläge diskutiert und die Vor- und Nachteile abgewogen werden.

Dazu wird nachstehend eine Alternative (Synergiekonzept Filder Plus) näher beschrieben, darüber hinaus werden weitere Vorschläge vorgestellt. Teilweise bauen diese Vorschläge aufeinander auf, teilweise sind die Vorschläge auch konträr zueinander.

Die nachfolgend vorgestellten Alternativen und Vorschläge sind nicht als Vorschläge von PRO BAHN bzw. VCD zu betrachten, sondern sollen die Bandbreite sinnvoller Ansätze aufzeigen.

### 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



#### Stufenweises Konzept zur Anbindung der Gäubahn

1. **Fragestellung:** Wie kann die jahrelange Unterbrechung der Gäubahn vermieden oder zumindest minimiert werden?
2. **Antwort:** Durch die Nutzung der bestehenden Panoramastrecke bis zum Hauptbahnhof

Wenn der Hauptbahnhof in den Untergrund verlegt wird, gibt es zwei Varianten:

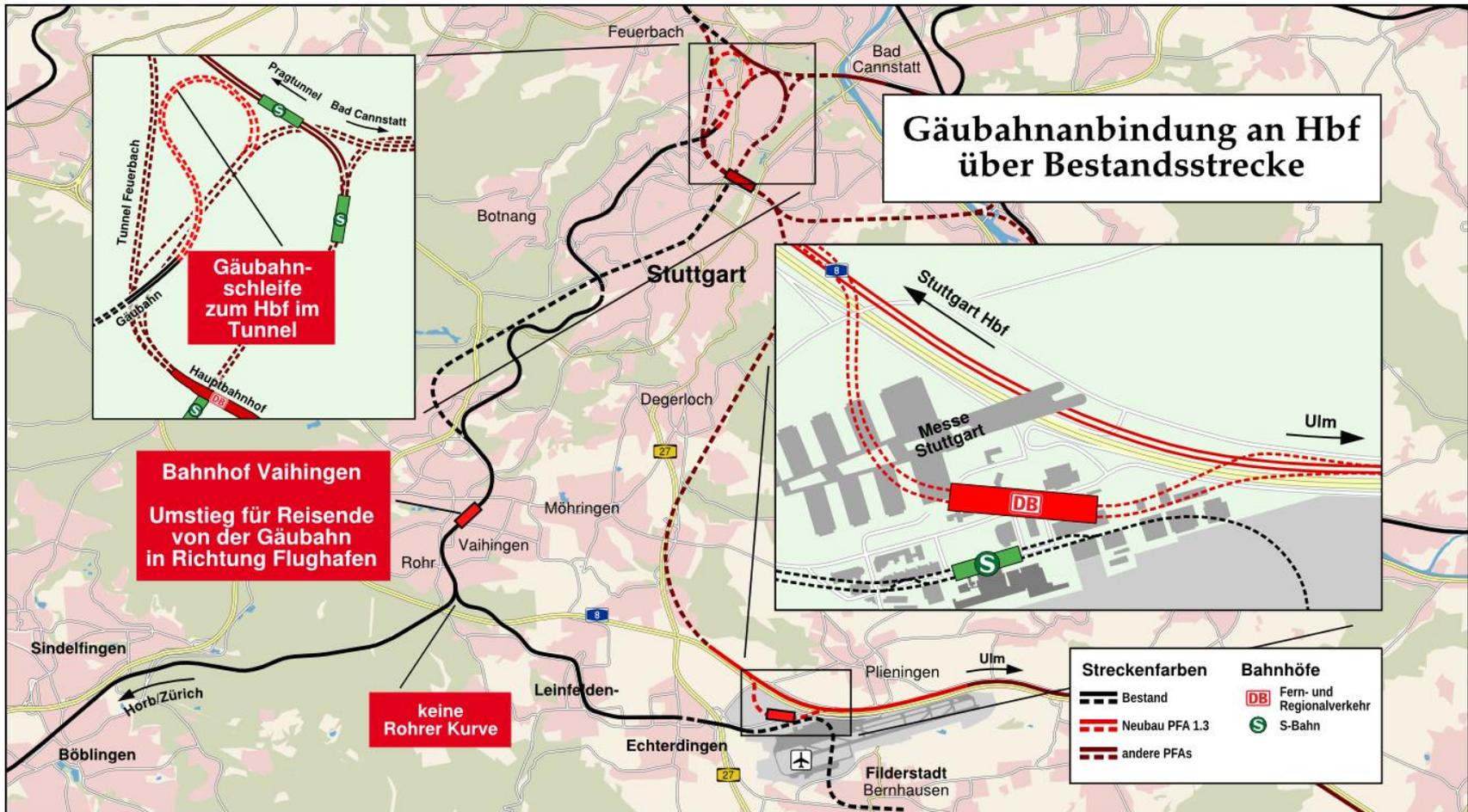
- entweder bleibt die Anbindung an einen Teil-Kopfbahnhof bestehen
- oder es erfolgt eine Einbindung der Gäubahn in den neuen Tiefbahnhof

**In beiden Fällen wird bestehende Eisenbahninfrastruktur genutzt, statt völlig neu zu bauen**

- Als PRO BAHN und VCD setzen wir uns für die erste Variante ein. Wir sehen allerdings, dass diese derzeit nicht konsensfähig in der Politik ist.

Deshalb wollen wir auch die zweite Variante näher betrachten:

# 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



1. Stufe Synergiekonzept (entspricht Variante aus dem Filderdialog  
Einführung der Gäubahn in den Tiefbahnhof über die P-Option

### 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



#### Stufenweises Konzept zur Anbindung der Gäubahn

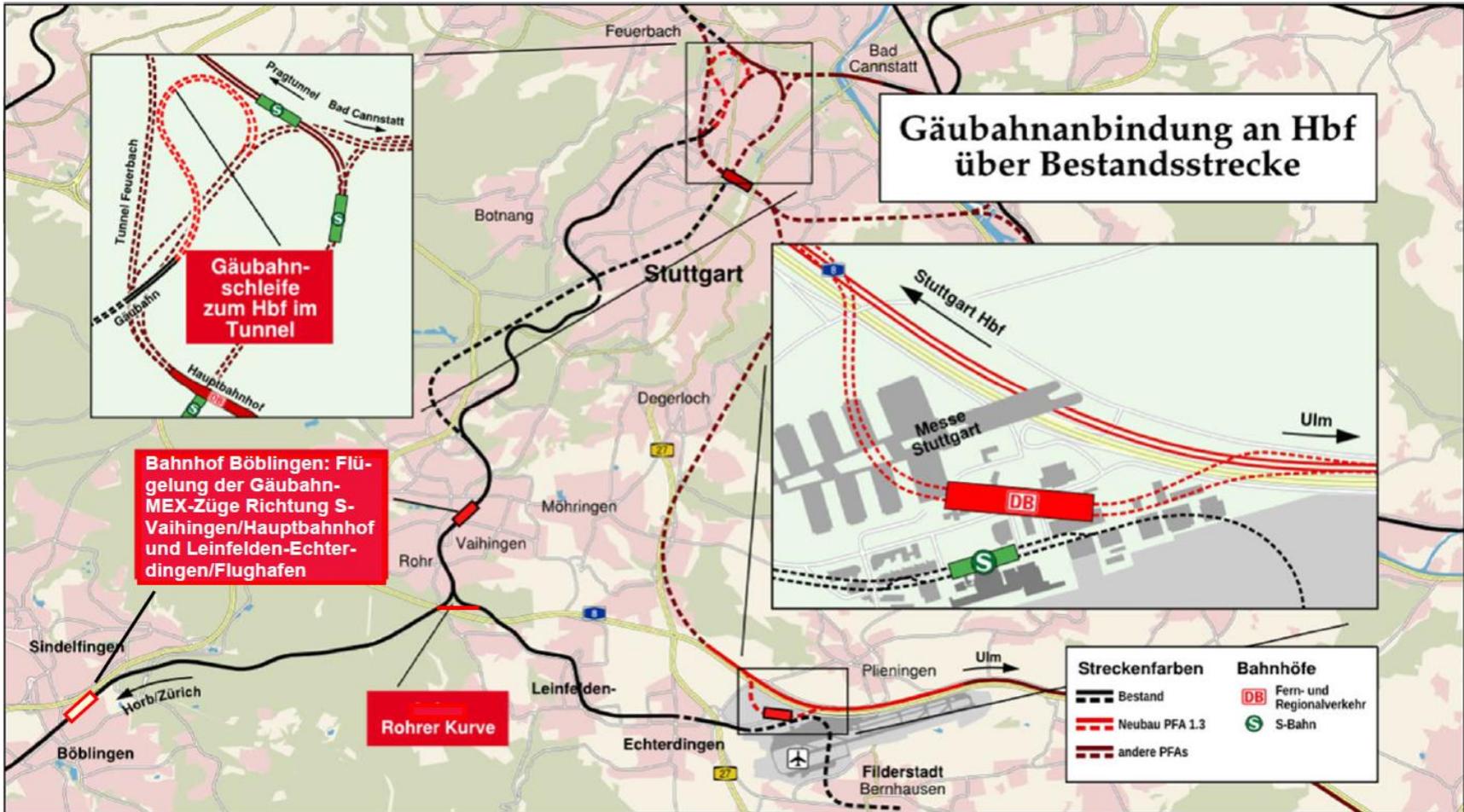
**2. Fragestellung:** Wie kommen die Fahrgäste der Gäubahn zur Messe/zum Flughafen/in den Filderraum?

**Antwort: Über die Rohrer Kurve und mit MetropolExpress-Zügen**

Mit dem Bau der Rohrer Kurve können MetropolExpress-Züge der Gäubahn in Böblingen geflügelt werden. Ein Zugteil fährt über Stuttgart-Vaihingen nach Stuttgart Hbf, ein Zugteil fährt mit Halt in Leinfelden und Echterdingen zur Station S-Bahn Terminal.

Es kommen neue Züge zum Einsatz, die barrierefrei für 76 cm und 96 cm Fußboden-/Bahnsteighöhe geeignet sind.

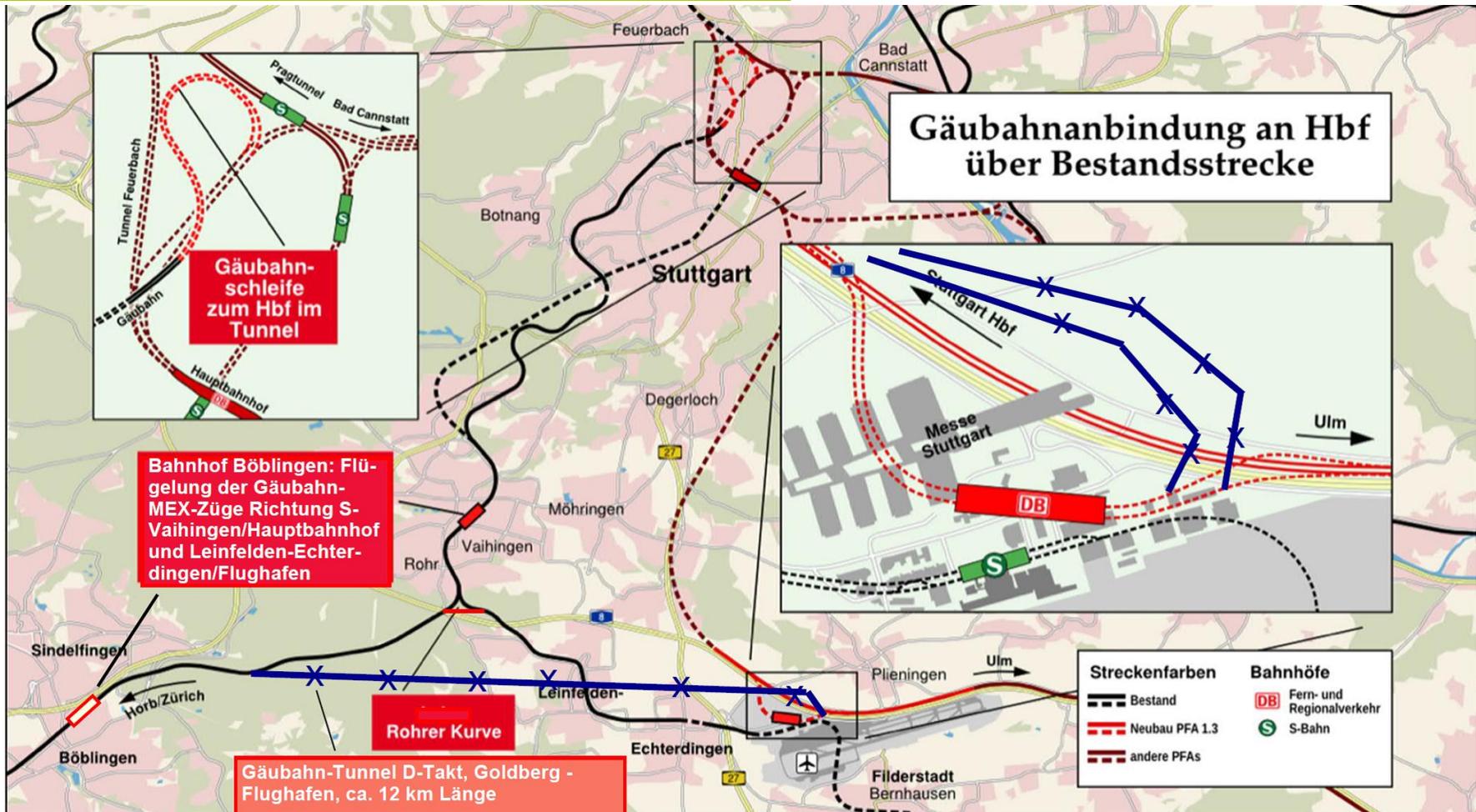
# 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



2. Stufe Synergiekonzept (mit Anbindung Flughafen)

Kuppeln/Flügeln in Böblingen, Direktverbindung Freudenstadt/Nagold/Villingen/Konstanz nach Leinfelden-Echterdingen und zur Messe/Flughafen

# 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



Vergleich Gäubahntunnel – Synergiekonzept Filder Plus

12 Kilometer Neubau oder 2 kleine Ergänzungen

teuer/langwierig

oder geringe Kosten/relativ schnell umsetzbar

### 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



#### Stufenweises Konzept zur Anbindung der Gäubahn

#### 3. Fragestellung: Passt der Vorschlag auch zum D-Takt?

#### Antwort: Ja

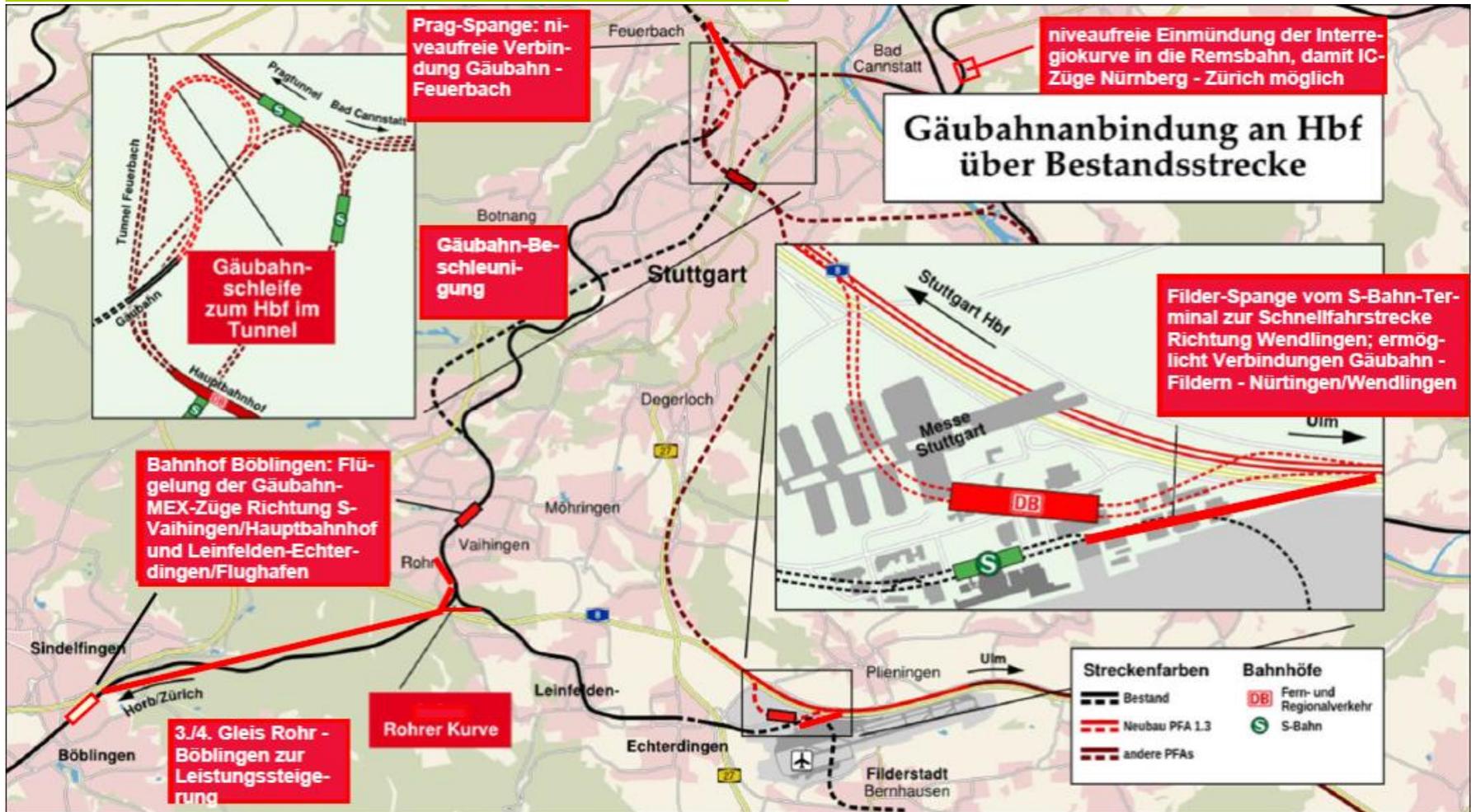
Der D-Takt unterstellt für die Strecke ein 200 km/h schnelles Fahrzeug mit Schweiz-Tauglichkeit.

Zwischen Böblingen und Rohr (7 km) kann man die Höchstgeschwindigkeit einfach erhöhen. Nach einer Sanierung der Gäubahn-Panoramastrecke sind auch dort leicht höhere Geschwindigkeiten (90 km/h) möglich.

Fährt der IC von Zürich über die Panoramabahn in den Stuttgarter Tiefbahnhof, so benötigt er ab Böblingen so ca. 18 Minuten. Damit kommt er zur Minute 22 an, Minute 27 fährt der ICE nach Mannheim.

Möchte man einen etwas größeren Umsteigepuffer, müsste die Gäubahn noch weiter beschleunigt werden. Das ist im Gesamtkonzept des Gäubahn-Ausbaus zu betrachten, der noch länger dauern dürfte.

### 3. Synergiekonzept „Filder Plus“

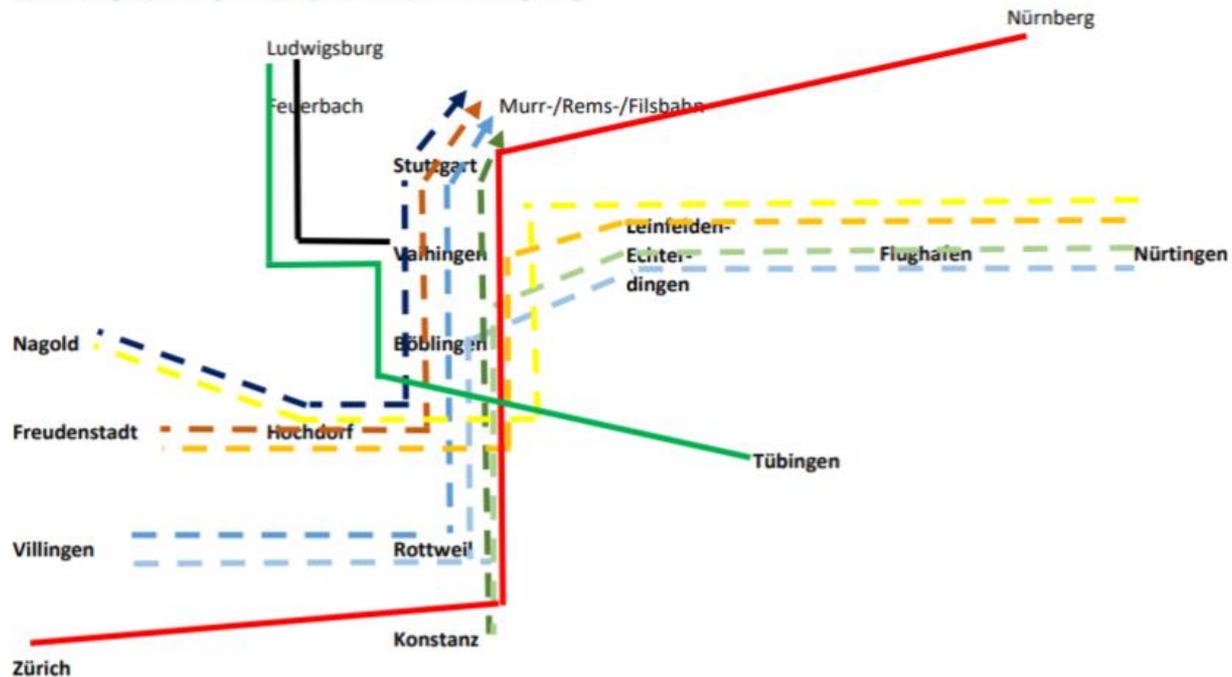


3. Weitere Ausbaustufen Synergiekonzept:  
niveaufreie Einführung Interregio-kurve, Filder-Spange, niveaufreie Prag-Spange,  
Gäubahn-Beschleunigung

# 3. Synergiekonzept „Filder Plus“

**Linienkonzept**

- stündlich Intercity: Nürnberg - Stuttgart Hbf - Stuttgart-Vaihingen - Böblingen - Zürich
- zweistündlich MeX: Konstanz - Rottweil - Böblingen - Stuttgart-Vaihingen - Stuttgart Hbf - (Murrbahn/Remsbahn/Filstalbahn)
- zweistündlich MeX: Villingen - Rottweil - Böblingen - Stuttgart-Vaihingen - Stuttgart Hbf - (Murrbahn/Remsbahn/Filstalbahn)
- zweistündlich MeX: Konstanz - Rottweil - Böblingen - Stuttgart Flughafen - Nürtingen
- zweistündlich MeX: Villingen - Rottweil - Böblingen - Stuttgart Flughafen - Nürtingen
- zweistündlich MeX: Freudenstadt - Gäubahn - Böblingen - S-Vaihingen - Stuttgart Hbf - (Murrbahn/Remsbahn/Filstalbahn)
- zweistündlich MeX: Nagold - Gäubahn - Böblingen - S-Vaihingen - Stuttgart Hbf - (Murrbahn/Remsbahn/Filstalbahn)
- zweistündlich MeX: Freudenstadt - Gäubahn - Böblingen - Stuttgart Flughafen - Nürtingen
- zweistündlich MeX: Nagold - Gäubahn - Böblingen - Stuttgart Flughafen - Nürtingen
- stündlich MeX: Tübingen - Herrenberg - Böblingen - S-Vaihingen - Stuttgart-Feuerbach - Ludwigsburg
- stündlich MeX: Stuttgart-Vaihingen - Stuttgart-Feuerbach - Ludwigsburg



### 3. Synergiekonzept „Filder Plus“



#### Zusammenfassung:

Mit der Umsetzung des Synergiekonzeptes „Filder Plus“ kann die Gäubahn über die Panoramastrecke in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof eingeführt werden.

Die stufenweise Realisierung verkürzt die Dauer der Unterbrechung der Gäubahn, da weniger Aufwand zur Anbindung notwendig ist.

Anstelle eines Neubaus von 12 Kilometer doppelter Tunnelröhren werden nur auf ca. 1,8 km neue Anschlüsse an den Tiefbahnhof sowie die Rohrer Kurve hergestellt.

Die weiteren Maßnahmen können schrittweise umgesetzt werden, jede Einzelmaßnahme hat einen eigenen Nutzwert.

## 4. Weitere Ausbauoptionen

### Weitere bislang vorgeschlagene Ausbauoptionen (Auswahl)

- leistungsfähiger Flughafenbahnhof (6 Gleise für Fern-/Regio/S-Bahn)
- Trassenführung Rohr – Flughafen entlang der Autobahn
- Flughafen-Fernbahnhof an der Autobahn
- Nordkreuz Feuerbach – Cannstatt
- Ergänzungsbahnhof am Hauptbahnhof
- Direkte Verknüpfung Fildertunnel - Gäubahn



## 5. Fazit

---

1. Angesichts der offenen Fragen beim Gäubahntunnel und der vorgestellten Alternativen bedarf es eines neuen, ergebnisoffenen Dialog über die Ausbauten auf den Fildern und den notwendigen Ergänzungen.
2. Die Projektpartner von Stuttgart 21 bzw. die Politik sind gefordert, diesen Dialog **Stuttgart 21 Plus** zu initiieren.
3. Statt völligem Neubau sind bestehende Infrastrukturen zu nutzen und zu ergänzen.
4. Die bestehende Trasse der Gäubahn zum Kopfbahnhof ist mindestens solange in Betrieb zu lassen, bis eine alternative Verbindung vom Hauptbahnhof zur Gäubahn hergestellt ist.

**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)