

Schienerverkehr – Aktuelle Entwicklungen auf der Schienenverkehrsachse Stuttgart – Zürich („Gäubahn“)

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung fasst folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalverband begrüßt die im Rahmen des „Deutschlandtaktes“ vorgesehenen Optimierungen des deutschlandweiten Schienenverkehrs.
2. Der Regionalverband begrüßt die auf der Achse Stuttgart-Zürich („Gäubahn“) im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt diskutierten und über die bisher vorgesehenen und im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 verankerten Ausbaumaßnahmen (Doppelspurinseln Horb-Neckarhausen, Rottweil-Neufra und Spaichingen-Rietheim, weitere Beschleunigungsmaßnahmen u.a. Grünholz-Oberndorf) hinausgehenden Verbesserungen, insbesondere den vorgeschlagenen Gäubahntunnel auf den Fildern, und fordert eine unverzügliche Machbarkeitsstudie mit Kosten-Nutzen-Berechnungen zu den neu vorgeschlagenen Maßnahmen (Fildertunnel, Sulzer Tunnel, Epfendorf-Rottweil).
3. Der Regionalverband fordert aufgrund der noch nicht beschlossenen neuen Maßnahmen zum Deutschlandtakt dennoch die zügige Weiterführung und die Beendigung des Planfeststellungsverfahrens 1.3b Flughafenbindung auf den Fildern. Ebenso soll die Planung der noch ausstehenden zweigleisigen Ausbauabschnitte und weiteren Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplan 2030 (s. auch Punkt 2) unverzüglich geplant und dann umgesetzt werden.
4. Der Regionalverband fordert, dass ein „Unterbruch“ der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen zeitlich so gering wie möglich gehalten wird sowie die Offenhaltung der sog. Panoramastrecke und deren weitere Prüfung hinsichtlich einer Einbindung in den Stuttgarter Hbf.
5. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn und den dort vertretenen Mitgliedern die zeitnahe Planung und den zügigen Ausbau der Achse Stuttgart-Zürich entsprechend der unter 1-4 genannten Prämissen einzufordern.

Sachverhalt und Begründung:

Der Regionalverband hatte sich zuletzt in der Sitzung der Verbandsversammlung am 13. Dezember 2019 umfassend mit dem Schienenverkehr in der Region beschäftigt (vgl. Beilage Nr. 37/2019). Um die aktuellen Schienenverkehrsthemen mit einem Vertreter der DB AG zu erörtern, hatten der Regionalverband und die drei Landkreise zudem den Konzernbevollmächtigten der DB AG für das Land Baden-Württemberg, Herrn Thorsten Krenz, zu einer Veranstaltung am 6. März 2020 in Rottweil eingeladen. In der letzten Sitzung der Verbandsversammlung am 3. Juli 2020 wurde darüber informiert, dass die von der IHK und dem Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg in Auftrag gegebene Potenzialanalyse für einen Terminalstandort für den Kombinierten Verkehr ergab, dass es derzeit nicht genügend Ladungspotential für die Errichtung eines solchen Terminals gibt. In der Aussprache zu diesem Tagesordnungspunkt wurde fraktionsübergreifend der Wille bekundet, sich in der nächsten Sitzung nochmals intensiv mit der Gäubahn zu befassen. Deshalb schlug der Verbandsvorsitzende vor, dass Thema in der nächsten Sitzung als Tagesordnungspunkt anzuberaumen und einen Beschluss als Willensbekundung aller Fraktionen zu fassen. Im Sinne einer „Resolution pro Gäubahnausbau“ hat die Verbandsverwaltung daher die aktuellen Entwicklungen aufbereitet. Die Beschlussvorschläge 1-5 sollen als Empfehlungsbeschluss für die Sitzung der Verbandsversammlung am 11. Dezember 2020 in Tuttlingen gefasst werden.

Die Beschlussvorschläge zu den Beschlüssen 1-5 begründen sich im Einzelnen wie folgt:

Zu 1: Deutschland-Takt

Das Ziel des von Fachleuten seit Jahren diskutierten und vom BMVI vor kurzem offiziell vorgestellten Deutschland-Takts (3. Gutachterentwurf v. 30.06.2020) besteht darin, mit einem deutschlandweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr das „System“ Bahn wesentlich attraktiver zu gestalten. Dazu sollen Züge in regelmäßigen Abständen, z. B. alle 30 oder 60 Minuten, an jedem der vorbestimmten Knotenbahnhöfe in Deutschland einfahren und diesen nach kurzer Zeit wieder verlassen, um lange Warte- und Umsteigezeiten zu vermeiden. Die netzweite Vertaktung soll zu einem „Mehr“ an Reiseverbindungen führen. Im Schienengüterverkehr ermöglicht die Einführung eines Integralen Taktfahrplans eine hohe Verfügbarkeit von Systemtrassen. Der Deutschland-Takt wird aus dem Zielfahrplan 2030 des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sowie aus den Infrastrukturmaßnahmen des Zielnetzes des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) entwickelt. Der Deutschlandtakt, so formuliert es die schweizerische Gutachterfirma SMA, „rückt den Fahrplan in den Mittelpunkt und leitet aus diesem die nötigen Infrastrukturmaßnahmen ab, um für den

Personen- und Güterverkehr flächendeckend häufigere und schnellere Verbindungen zu schaffen“. Angestrebt wird im Fernverkehr ein 30 Minuten Takt und eine erhebliche Erhöhung der Fahrgastzahlen.

Zu 2: Diskutierte Verbesserungen auf der Achse Stuttgart-Zürich

Im Rahmen der Vorstellung des Deutschlandtaktes wurden in der öffentlichen Diskussion vom Bund (u.a. PStS Bilger MdB) auch direkte Verbesserungen auf der Achse Stuttgart-Zürich eingebracht. Zum einen wird vorgeschlagen, einen neuen Gäubahntunnel (siehe Abb. 1, S.5) auf den Fildern zu realisieren. Im Zusammenhang mit dem ebenfalls vorgeschlagenen verbesserten Nordzulauf zum Hbf Stuttgart, u.a. auch Bau eines neuen “Nordtunnels”, der die Fahrzeit Mannheim-Stuttgart auf unter 30 Minuten senkt, optimiert der Gäubahntunnel auf den Fildern die Fahrzeit nach Zürich und würde für eine noch bessere Knoteneinbindung sowie einen besseren Betriebsablauf stehen. Belastbare Details zur Infrastrukturmaßnahme liegen dem Regionalverband derzeit noch nicht vor. Nach Presse- und Öffentlichkeitsinformationen soll der Tunnel etwa 12 km lang werden. Der Gäubahntunnel würde den PFA 1.3b im Rahmen von Stuttgart 21 ersetzen. Er wäre Bestandteil eines Ausbaupaketes auf der Strecke, bestehend aus den folgenden Elementen (siehe auch Abb. 2, S.5):

1. Gäubahntunnel auf den Fildern,
2. Bestandsnaher Streckenausbau auf 200 km/h zwischen Böblingen und Horb,
3. Zweigleisiger Ausbau südlich von Horb (“Horb-Neckarhausen”),
4. Sulzer Tunnel,
5. Neubaustrecke Epfendorf-Rottweil,
6. Zweigleisigkeit im Bereich Rottweil (Rottweil-Neufra) und Tuttlingen (Spaichingen-Rietheim) und
7. Singener Kurve (Güterverkehr).

Anmerkung: 1., 4. und 5. wären neue Maßnahmen, die bisher nicht im BVWPI 2030 verankert sind, 2., 3., 6. und 7. sind im BVWPI 2030 verankert.

Zu 3: Weiterführung und Beendigung des Planfeststellungsverfahrens 1.3b

Derzeit liegt noch keine Finanzierungszusage des Bundes für die unter 2. beschriebenen neuen Maßnahmen des Paketes vor. Auch Planungen bzw. förmliche Planverfahren sind nicht eingeleitet. Somit lassen sich auch keine Prognosen abgeben, bis wann solche Tunnel (Fildern, Sulz, Rottweil) umgesetzt werden können. Eine Zeit von ca. 10 Jahren + ab dem Zeitpunkt, ab dem die Finanzierung gesichert ist, erscheint aber durchaus realistisch.

Die Forderung der Region nach einer möglichst zeitnahen und rechtssicheren Beendigung der Planverfahren des Flughafenabschnittes 1.3b als mögliche Grundlage für den Bau dieses Abschnittes und für die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen und den Hbf Stuttgart muss daher bestehen bleiben.

Zu 4: Unterbruch der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen

Unabhängig von den neuen Planungsüberlegungen zur Optimierung des Gäubahnausbaus wird es zu einem vorübergehenden Endhalt der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen kommen. Wie lange diese Übergangslösung dauern wird, ist derzeit noch unklar. Die Auswirkungen des Übergangshalts wurden bereits in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Die Offenhaltung der oberirdischen Anbindung an den „alten“ Hauptbahnhof Stuttgart ist nicht mehr realistisch, denn hierzu gibt es keine konkreten Planungen. Zudem gibt es von der Stadt Stuttgart als neue Eigentümerin der Bahnhofsvorflächen aus städtebaulichen Gründen keine Zustimmung. Um den Hbf von Vaihingen zu erreichen, ist die Verstärkung der S-Bahn geplant, die dann ca. alle 5 Minuten fährt.

Aufgrund der auf Dauer trotz verstärkter S-Bahntakte unbefriedigenden Umsteigesituation ist es aus Sicht der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg dringend geboten, den Übergangshalt in Vaihingen zeitlich so gering wie möglich zu halten. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch nochmals auf geplante Bauarbeiten auf der A 81 („Überdeckelung“ bei Böblingen/Sindelfingen). Die Planungen bzw. Bauarbeiten sollten so „synchronisiert“ werden, dass es nicht zeitgleich zu Engpässen auf beiden Verkehrswegen kommt.

Zu 5: Auftrag an die die Verbandsverwaltung

Gemeinsam mit dem Interessenverband Gäu-Neckar-Bodenseebahn und den dort vertretenen Mitgliedern werden die Interessen der Region zum zügigeren Ausbau der Gäubahn vertreten.

Diese Beschlussvorlage wurde im Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss am 20. November diskutiert und mit den dort beschlossenen Änderungen einstimmig der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung empfohlen.

Villingen-Schwenningen, den 01. Dezember 2020



Marcel Herzberg

Abbildung 1:

„Neuer“ Gäubahntunnel und bisherige Planung (Quelle VRS und DB AG)

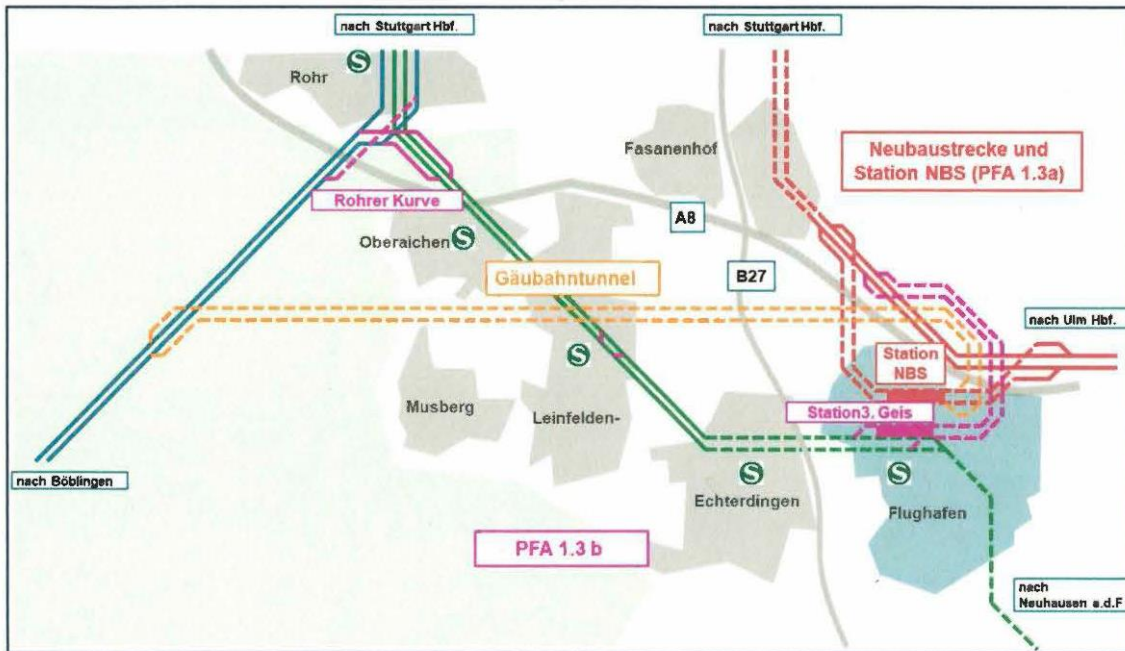


Abbildung 4: Gäubahntunnel

Abbildung 2:

„Neue“ Maßnahmen an der Gäubahn (Quelle VRS und DB AG)

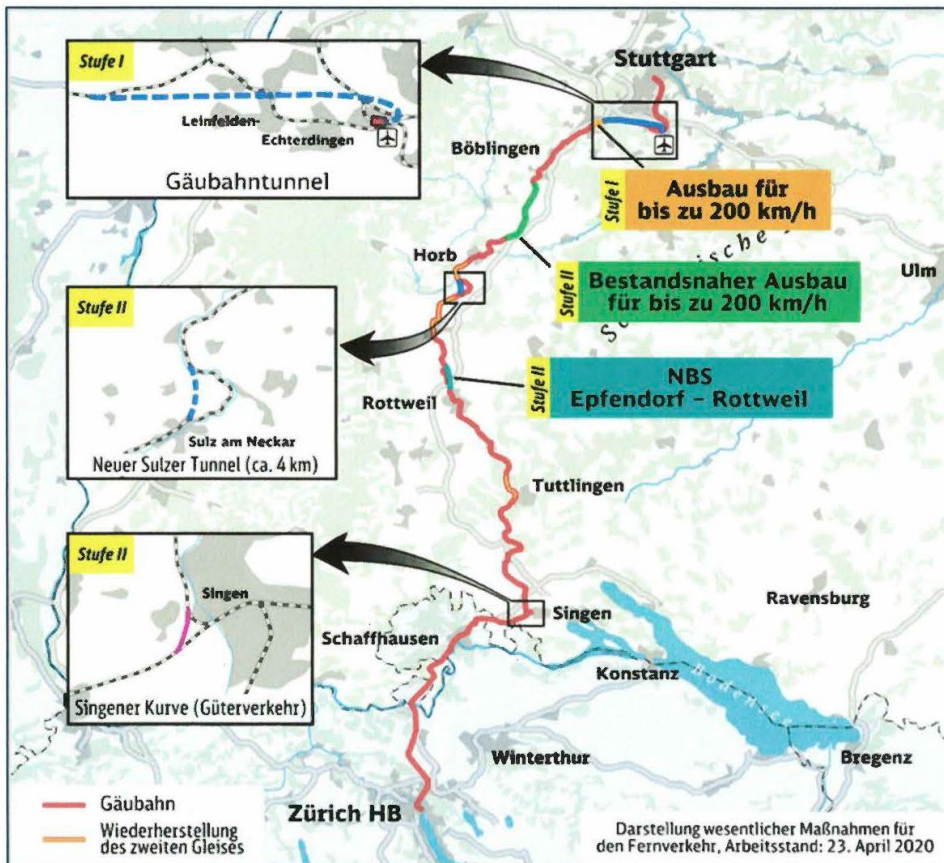


Abbildung 3: Wesentliche Maßnahmen an der Gäubahn

[Quelle: DB AG]