

1 **Antrag zum zweigleisigen Erhalt und zum Ausbau der Gäubahntrasse**

2

3 **Adressaten:**

- 4 - SPD-Landtagsfraktion
- 5 - SPD-Gemeinderatsfraktion
- 6 - SPD-Kreiskonferenz
- 7 - SPD Region Stuttgart

8

9 Die oben genannten Adressaten mögen beschließen:

- 10 1) Die Gäubahntrasse wird auch nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 durchgängig
11 zweigleisig erhalten und betrieben. Hierfür handelt die Stadt mit der Bahn den Vertrag zur
12 Gäubahn neu aus.
13
- 14 2) Stadt, Region und Land wirken darauf hin, dass nicht nur die Strecke, wo erforderlich,
15 sondern auch die Tunnel grundsaniert werden. In diesem Kontext ist darüber hinaus eine
16 Ausrüstung mit ETCS (mindestens Level 2) vorzusehen, so dass auf eine ortsfeste
17 Signalisierung verzichtet werden kann.
18
- 19 3) Während der Abtrennung der Gäubahn von Flughafen und Hauptbahnhof wird ein ggf. auch
20 nach der Fertigstellung des Projektes S21 im Regelbetrieb nutzbarer zusätzlicher Interimshalt
21 im Umfeld des Nordbahnhofs geschaffen, so dass Reisezüge erforderlichenfalls über die
22 Panoramabahn geführt und dort wenden können.
23
- 24 4) Während der Abtrennung der Gäubahn von Flughafen und Hauptbahnhof werden entlang
25 der Gäubahn zwischen Vaihingen und Nord folgende, später zu verstetigende,
26 Interimshaltepunkte geschaffen: „Österfeld“, „Dachswald“, „Westbahnhof“, „Herderplatz“
27 und „Lenzhalde“.
28
- 29 5) Nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 wird eine S-Bahn-Linie als Tangentialverbindung von
30 Vaihingen nach Feuerbach eingerichtet.
31
- 32 6) Die Regionallinie L12 wird sowohl in der Übergangsphase als auch nach Stuttgart 21 über die
33 Gäubahn an Stuttgart angebunden mit Halt entweder im Umfeld des Nordbahnhofs oder bei
34 einem neu zu schaffendem Bahnhof im Bereich der Mitnachtstraße.
35
- 36 7) Von Region und Land sind die entsprechenden Mittel zum Betrieb der erwähnten S- und
37 Regionalbahnlinien bereitzustellen.
38
- 8) Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit sind sämtliche Maßnahmen unmittelbar einzuleiten.
- 9) Ebenfalls anzustoßen sind Planungen für das Nordkreuz, das wir entschieden befürworten.
Die Beibehaltung des Eisenbahnverkehrs auf der Gäubahntrasse ist zwingende
Voraussetzung für die Umsetzung des Nordkreuzes.

39 Begründung:

40 **Ad 1)** Nach derzeitigem Vertragsstand zwischen Stadt und DB Netz AG muss die Bahn der Stadt die
41 Trasse „besenrein“ übergeben, das heißt die Gleise, Technik und Tunnel werden zurückgebaut. Die
42 Stadt sollte unmittelbar auf die DB Netz AG zugehen, damit es nicht zu einem Rückbau der Strecke
43 kommt.

44 **Ad 2)** Die Tunnel sind zwar verkehrssicher jedoch sanierungsbedürftig. Dadurch, dass die Perspektive
45 der DB Netz AG der Abbau der Trasse ist, sind eher notdürftige Sanierungen zu erwarten, z.B. Tunnels
46 vermeintlich kostengünstig mit der Folge einer Verringerung des Lichtraumprofils zu sanieren. Dies
47 hätte zur Folge, dass innerhalb der Tunnel die Strecke eingleisig würde. Das wäre das Ende der
48 Perspektive der Gäubahn.

49 **Ad 3)** Wenn im Rahmen der Bauarbeiten die Gäubahntrasse sowohl Ihren Anschluss an den
50 Flughafen als auch an den Hauptbahnhof verliert, soll für einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren
51 Vaihingen Endstation für Regionalbahnen und Intercitys (z.B. aus Zürich) sein. Dies führt zu einer
52 Überstrapazierung des Vaihinger Bahnhofs, da dort neben S-Bahn, Regionalbahn, und
53 Intercityverkehr u.a. auch Gleise für den Lokführerwechsel und weitere Aktivitäten im
54 Güterverkehr freigehalten werden müssen. Eine Verlegung des Interimshaltes in Richtung
55 Nordbahnhof über die Gäubahntrasse entlastet den Vaihinger Bahnhof und bringt Reisende näher
56 ans Stadtzentrum. Vom bestens angeschlossenen Nordbahnhof können diese dann mit Bus, U-Bahn
57 und S-Bahn in alle Richtungen weiterreisen.

58 **Ad 4, 5 und 6)** Da aufgrund der kurvigen Streckenführung die Geschwindigkeit ohnehin begrenzt ist,
59 wirken sich zusätzliche Haltepunkte nur geringfügig auf die Reisezeit aus. Die zunächst
60 interimsmäßige und dann zu verstetigende Einrichtung von Haltepunkten „Österfeld“, „Dachswald“,
61 „Herderplatz“ und „Lenzhalde“ zwischen Vaihingen und dem Nordbahnhof richtet eine
62 Tangentialverbindung um den Stadtkern ein und entlastet die bereits überlasteten
63 Durchmesserlinien der S-Bahn-Stammstrecke um jene Pendler, die als Reiseziel nicht das Zentrum
64 haben. Das Fahrgastaufkommen wird auf ca. 5.000 Personen pro Tag geschätzt, sobald eine
65 Durchbindung nach Stuttgart-Feuerbach (als S-Bahn-Linie) eingerichtet ist. Die Zahl kann durch
66 weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung erhöht werden. Als weitere Maßnahme zur
67 Rentabilitätssteigerung der Trasse und zur Entlastung der Stammstrecken sollte die im Rahmen des
68 Deutschlandtaktes geplante Regionalbahnlinie L12 von Horb dauerhaft über die Gäubahn an
69 Stuttgart angeschlossen werden. Entweder durch den Endhalt am Nordbahnhof oder durch einen
70 neu zu schaffenden kleinen Bahnhof im Gebiet der Mitnachtstraße.

71 **Ad 7 und 8)** Für den Betrieb der S- und Regionalbahnlinien sind die Region beziehungsweise das Land
72 zuständig. Diese müssen die benötigten Mittel bereitstellen. Aufgrund der langen Planungshorizonte
73 und der bevorstehenden Abtrennung der Gäubahn von Flughafen und Hauptbahnhof sind die Punkte
74 1 bis 6 sehr zeitsensitiv und sollten daher schleunigst angegangen und umgesetzt werden.