

Die Kappung der Gäubahn ist unnötig

Die Unterbrechung der Gäubahn im Zuge des Baus von Stuttgart 21 sorgt bei den Betroffenen und bei den anliegenden Gemeinden für Aufregung. Etwa 8.000 Reisende täglich, davon viele Pendler, wären von dieser Maßnahme stark betroffen. Die Städte entlang der Gäubahn sorgen sich um den wichtigen Schienenanschluss in die Landeshauptstadt und darüber hinaus an das Fernverkehrsnetz der Bahn. Verschärft wird das Problem durch den zeitgleich geplanten Ausbau der A81, so dass die Stadt Rottweil, die 2028 eine Landesgartenschau ausrichten will, um ihre Erreichbarkeit und den Erfolg der Gartenschau fürchtet.

Für eine Arbeitsgruppe des BUND Regionalverband Stuttgart war dies Anlass, den Ursachen für diesen massiven Eingriff auf den Grund zu gehen. Auf den ersten Blick ist die Notwendigkeit einer Unterbrechung nicht erkennbar: Die Fernbahn wird bereits ab Feuerbach durch den neuen Killesberg-Tunnel zum Tiefbahnhof geführt, tangiert somit die Gäubahn nicht. Aber auch die S-Bahn muss ab der Station Nordbahnhof verlegt werden, damit die neue Station Mittnachtstraße angefahren werden kann. S-Bahn und Gäubahn kreuzen sich an der Nordbahnhofstraße. Dort überquert die Gäubahn auf einem Viadukt die S-Bahn und verläuft nördlich der S-Bahn zum bestehenden Hauptbahnhof.

Aufschluss über die Baumaßnahmen geben die Planfeststellungsunterlagen aus dem Jahr 2006. Danach ist eine Unterbrechung der Gäubahn für etwa ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorgesehen, um den Bau der neuen S-Bahn Rampe zur neuen Station Mittnachtstraße zu ermöglichen. Hierfür sollte die S-Bahn während der Bauzeit vorübergehend verlegt werden – und zwar nördlich, dorthin, wo heute die Gleise der Gäubahn verlaufen. So wird die Unterbrechung der Gäubahn begründet.

Eine Besichtigung des Bauzustand im Herbst 2019 ergab folgendes Bild: Die Station Mittnachtstraße ist im Rohbau fertiggestellt. Die Rampe für die S-Bahn zur Mittnachtstraße ist ebenfalls im Rohbau fertiggestellt. Auch die S-Bahn Brücke über die Ehmmanstraße steht. Alles wurde unter sehr beengten Verhältnissen unmittelbar neben der bestehenden S-Bahntrasse erstellt. Um den Anschluss zur Mittnachtstraße herzustellen, müssen die Gleise der S-Bahn zwischen dem Gäubahn-Viadukt und der Ehmman-Brücke auf einem Abschnitt von 200 m um 9,5 m seitlich und 3,4 m in der Höhe verschwenkt werden.

Ist dies machbar ohne Eingriff in die Gäubahn? Offensichtlich ja, denn die S-Bahngleise werden nach Süden verschwenkt, die Gäubahn verläuft aber nördlich. Bauingenieure der Bahn bestätigten uns, dass solche Arbeiten zum täglichen Geschäft der Bahnbauer gehören und in diesem Fall um so einfacher zu bewerkstelligen sind, weil unmittelbar daneben die Baustraße als Arbeitsplatz zur Verfügung stehe.

Was 2006 einmal geplant war, ist durch den aktuellen Baufortschritt überholt. Eine Unterbrechung der Gäubahn wegen der Verschwenkung der S-Bahngleise ist nicht mehr nötig. Trotzdem fordert die Stadt Stuttgart die Kappung der Gäubahn, weil sie auf den Bahnflächen bauen will. Aber das wäre dann ein völlig unnötiger und unverhältnismäßiger Eingriff in den Schienenverkehr.

Stuttgart, im Januar 2020