

Oberirdische Gleise der Gäubahn am Hauptbahnhof erhalten – Neuer Gäubahntunnel stellt keine realistische Alternative dar

Der unabhängige Fahrgastverband PRO BAHN warnt vor einem Stillstand bei der Anbindung der Gäubahn an den neuen Tiefbahnhof. Der im Rahmen des Deutschland-Takts vorgeschlagene Fildertunnel droht in den Sog des Rechtsstreits zwischen den Projektpartnern und der Deutschen Bahn um die Milliardenlücke bei der Finanzierung von Stuttgart 21 zu geraten. PRO BAHN fordert angesichts dieser Unsicherheit den Erhalt von oberirdischen Gleisen, um die Wirtschaftsbeziehungen mit der Schweiz durch eine zu lange Unterbrechung der Gäubahnbindung zum Hauptbahnhof nicht zu gefährden.

Die aktuelle Planung der Gäubahnbindung auf den Fildern befindet sich nach Eindruck von PRO BAHN in einer Sackgasse, wie aus einem Interview der Stuttgarter Nachrichten mit dem Bahn-Infrastrukturvorstand Roland Pofalla deutlich wird. Die ursprünglich geplante Streckenführung über die Rohrer Kurve und die S-Bahngleise zum Flughafen stößt mittlerweile auf Widerstand von allen Seiten, weil sie mit großen Nachteilen für den S-Bahnverkehr auf den Fildern verbunden ist. Die Gemeinde Leinfelden-Echterdingen lehnt die Planung deshalb ab und auch bisherige Befürworter, wie Regionalpräsident Bopp, kritisieren den Mischverkehr und die Unterbrechung beim Bau. Die stellvertretende Fraktionsvorsitzende der Landtags-CDU, Nicole Razavi bezeichnet die Planung gar als "Murks" und als „faulen Kompromiss“. Die kürzlich präsentierte Alternativplanung mit einem 11 km langen Tunnel zwischen Böblingen und dem Flughafen, mit dem diese Konflikte scheinbar gelöst werden können, erweist sich nun als Luftschloss, denn laut Herrn Pofalla ist sie nur eine „planerische Fiktion“, die an kaum erfüllbare Bedingungen geknüpft ist.

Die Bahn, die sich in einem Rechtsstreit mit Stadt, Land und Region um eine Finanzierungsbeitrag an den Mehrkosten von Stuttgart 21 im Umfang von 2,2 Mrd. € befindet, will diese Neuplanung nun offenbar als Druckmittel verwenden. Eine Änderung der Finanzierungsvereinbarung, wie sie jetzt von Herrn Pofalla als Bedingung für die Umplanung auf den Fildern genannt wird, ist ohne eine Einigung mit den Partnern über diese Kosten nicht vorstellbar. Es ist jedoch sehr unwahrscheinlich, dass die Projektpartner darauf einzugehen werden, so dass ein jahrelanger Stillstand auf den Fildern droht.

Auch die Finanzierung des Tunnels ist bislang vollkommen ungeklärt. Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt den dreisten Versuch des Bundesverkehrsministeriums, Gelder für den dringend nötigen Gäubahnausbau (Wiederherstellung der Zweigleisigkeit, Ausbau- und Beschleunigungsmaßnahmen) von der Strecke abzuziehen und für die Flughafenbindung im Rahmen von Stuttgart 21 zu verwenden, strikt ab. Als Folge sollen die Anlieger der Gäubahn und die zahlreichen anderen Fahrgäste dieser internationalen Schienenverbindung noch bis weit ins nächste Jahrzehnt auf eingleisiger, kurviger Strecke im Bummeltempo fahren, damit weitere 700 bis 800 Millionen Euro in das Projekt Stuttgart 21 umgeleitet werden können. Dies widerspricht allen Zielen des kürzlich präsentierten Projekts „starke Schiene“, mit dem ein leistungsfähigeres Bahnnetz auch außerhalb der Ballungsräume geschaffen werden soll.

Konsequenz aus diesem Planungswirrwarr ist, dass sich die Unterbrechung der Gäubahn nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs noch jahrelang hinziehen wird. Herr Pofalla verharmlost das drohende Fiasko für die Gäubahnfahr­gäste, wenn er davon spricht, dass man in dieser Zeit ja nur „einmal mehr umsteigen“ müsse. Tatsächlich wird hier eine Direktverbindung durch eine unbequeme und unzuverlässige Umsteige­verbindung ersetzt und die Fahrgäste werden in ohnehin schon volle S- und Stadtbahnen gezwungen.

Es ist nun die groteske Situation entstanden, dass die ursprüngliche Begründung für Stuttgart 21 in ihr Gegenteil verkehrt wird. Als Anfang der Neunzigerjahre die Idee eines neuen Durchgangsbahnhofs am Stadtrand (der sog. Rosensteinbahnhof) entstand, wurde diese einhellig mit der Begründung abgelehnt, dass die Fahrgäste direkt in die Stadtmitte wollten, wo Umsteigemöglichkeiten in alle städtischen Nahverkehrslinien bestehen und viele Ziele zu Fuß erreicht werden können und es wurde stattdessen der Bau eines Tiefbahnhofs zentraler Lage beschlossen. Nachdem sich dieser nun allmählich seiner Fertigstellung nähert, wird nun behauptet, dass die meisten Fahrgäste gar nicht zum Hauptbahnhof wollten und deshalb ein peripherer Halt für sie günstiger wäre. Noch vor kurzem war die Einbindung der Gäubahn in den Deutschlandtakt ganz wichtig – jetzt ist plötzlich der bequeme Umstieg in die schnellen Regional- und Fernzüge am neuen Tiefbahnhof verzichtbar und die Stadt- und S-Bahnen in S-Vaihingen und am Nordbahnhof sollen angeblich die Verkehrsbedürfnisse der Mehrheit besser abdecken. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Bedürfnisse der Fahrgäste gar keine Rolle spielen, sondern dass nur noch verzweifelt versucht wird, die offensichtlichen Nachteile, wie verpasste Anschlüsse und mühsames Umsteigen, für die Bahnkunden zu verschleiern.

Ein entscheidender Vorteil der Bahn gegenüber dem Flugzeug ist die Möglichkeit einer Direktanbindung der Innenstädte. Dieser soll aber nun den Fahrgästen der Gäubahn auf Jahre hinaus verwehrt bleiben, so dass viele Reisende weiterhin die klimaschädlichen Kurzstreckenflüge zwischen Zürich und Stuttgart nutzen werden.

Der Geschäftsreise- und auch der Tourismusverkehr sind ein entscheidender Standortfaktor für die Region und das Land. Die Schweiz ist einer der wichtigsten Außenhandelspartner Baden-Württembergs und liegt bei den Ausfuhren hinter USA und China an dritter Stelle. Umgekehrt kommen sogar die meisten Einfuhren nach Baden-Württemberg aus der Schweiz¹. Das Abhängen der internationalen Verbindung in die Schweiz ist deshalb kurzsichtig, beschädigt den Wirtschaftsstandort Stuttgart und gefährdet Arbeitsplätze.

Aus all diesen Gründen fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, dass die Anbindung der Gäubahn auf der heutigen Trasse zum Hauptbahnhof auch über die Fertigstellung von Stuttgart 21 hinaus beibehalten wird. Dass dies technisch ohne größeren Mehraufwand möglich wäre, wurde kürzlich durch die Bahn bestätigt. Die Gleise der Gäubahn könnten vorübergehend noch im Bahnhofsvorfeld liegen bleiben, solange am Flughafen noch keine befriedigende Lösung gefunden ist. Für die städtebauliche Nutzung des Gebiets wäre das keine große Beeinträchtigung, denn der Rückbau der Gleise und die Beseitigung der Altlasten benötigt einige Zeit und kann Schritt für Schritt erfolgen. Langfristig könnte dann in diesem Gebiet ein unterirdischer Ergänzungsbahnhof entstehen, der auch für zusätzliche Angebote der S-Bahn und bei Störungen gute Dienste leisten würde.

Rückfragen an:

Dr. Wolfgang Staiger, PRO BAHN e. V., Stellvertretender Vorsitzender Regionalverband Region Stuttgart
Telefon: 0172 / 7656463

¹ <https://www.stuttgart.ihk24.de/blueprint/servlet/resource/blob/4832594/c8427ef24d10cdfceb9eca3c5b83f36f/top-10-bw-ahpartner-jan-apr-2020-data.pdf>