

Gäubahn-Ausbau

1. Sachstand

Die Gäubahn ist seit dem Zweiten Weltkrieg in weiten Teilen südlich von Horb nur eingleisig befahrbar, was die Strecke langsam und störanfällig macht. In einer Kategorie hoher Dringlichkeit für einen Ausbau ist sie erst seit den 2010er Jahren.

Seitdem der damalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Bilger die Idee eines Tunnels von Böblingen bis zum Flughafen im Zuge von Stuttgart 21 ins Spiel gebracht hat (Pfaffensteigtunnel) ist klar, dass die Gäubahn für einen Zeitraum von rund zehn Jahren in Stuttgart – Vaihingen gebrochen werden muss, statt nur für ein halbes Jahr (bisherige Planungen aus baulichen Gründen im Stuttgarter Talkessel). Das offizielle Umsteigekonzept sieht vor, dass die Fahrgäste von dort mit der S-Bahn beziehungsweise mit der Stadtbahn ins Stuttgarter Zentrum kommen. Dieses Konzept steht massiv in der Kritik, von den betroffenen Kommunen entlang der Gäubahn, sowie von zahlreichen Umwelt- und Fahrgastverbänden.

Zahlreiche Gutachten, u.a. Umwelt-/Verkehrs-Verbände, Stadt Stuttgart und Kommunen, sehen dem gegenüber eine Betriebspflicht der Deutschen Bahn auch für die Panoramabahn in Stuttgart bis zum Hauptbahnhof, was diese vehement bestreitet.

Zeitgleich sind nun vor kurzem Zweifel aufgekommen, ob der so genannte Nordhalt (geplant von Stadt, Land und Region Stuttgart) bis zum Unterbruch der Gäubahn im Jahr 2025 überhaupt realisiert werden kann. Dieser hätte eine weitere Umsteigemöglichkeit im Bereich des Nordbahnhofs ergeben.

Die Kappung der Panoramabahn könnte bedeuten, dass die im Regionalverkehrsplan des Verband Region Stuttgart angedachte zukünftige Nutzung dieser Strecke für die S-Bahn oder Nachverkehrszüge (Verbindung Richtung Norden bzw. Osten über ein noch zu bauendes Nordkreuz) obsolet würde.

Beides sind Themen, die die SPD in Stadt und Region Stuttgart schon lange befürworten und vorantreiben.

Auch der Ausbau der Gäubahn von Horb bis Singen kommt seit Jahren nur schleppend voran. So wurde bislang lediglich eine Doppelspurinsel bei Horb in Angriff genommen. Durch den neuen Deutschlandtakt ergibt sich nun die Möglichkeit die Gäubahn endlich auszubauen und zu beschleunigen. In der bisherigen Konzeption allerdings ohne die bisherigen IC-Halte in Böblingen und Singen.

2. Bisherige Haltung der Fraktion

Zentrale Position war bislang der schnellst mögliche Ausbau der Gäubahn mit Doppelspurinseln, um den Vertrag von Lugano einzuhalten, der eine Fahrzeit von Zürich nach Stuttgart von 2:15 Stunden vorsah. Dies wurde allerdings immer in erster Linie als Aufgabe des Bundes angesehen.

In Stuttgart wurde eine, auch interimswise Führung der Gäubahn, über die Panoramabahn bis zum heutigen Hauptbahnhof abgelehnt.

3. Künftige Positionierung der Fraktion:

Die Möglichkeit die Gäubahn durch den Deutschlandtakt zu beschleunigen und besser an den Knoten Stuttgart anzubinden ist ein Quantensprung für die Regionen Baden-Württembergs südlich von Stuttgart bis zum Bodensee. Diese Gelegenheit darf sich das Land nicht entgehen lassen und muss deshalb den Pfaffensteigtunnel vorbehaltlos unterstützen. Der Verkehrsminister muss endlich aufhören diesen Tunnel argumentativ in Geiselhaft für seinen Ergänzungsbahnhof zu nehmen. Für diesen gibt es weder in seiner Landesregierung, noch im Gemeinderat von Stuttgart noch in der Regionalversammlung des Verband Region Stuttgart eine Mehrheit.

Das Land muss sich allerdings beim Ausbau der Gäubahn in viel stärkerem Maße engagieren, als es das bislang getan hat. Was dem Land bei der Elektrifizierung der Süd-bahn und beim menschen- und umweltfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn recht war, muss auch ihm nun beim Ausbau der Gäubahn billig sein.

Wir fordern, dass sich das Land auch beim dringend notwendigen Ausbau der Gäubahn finanziell engagiert, damit diese internationale Strecke endlich wieder den Stellenwert bekommt, den sie vor dem Zweiten Weltkrieg schon einmal hatte.

Das Land soll zusammen mit dem Bund einen Masterplan für den Ausbau aufstellen, der die einzelnen Ausbauschritte von der Planung bis zu den konkreten Baumaßnahmen beinhaltet. Unser Ziel ist, dass der Ausbau bis zum Jahr 2035 abgeschlossen sein soll. Dabei müssen die IC-Halte in Böblingen und Singen zwingend erhalten werden.

Weil wir allerdings eine Unterbrechung der Gäubahn für einen Zeitraum von 10 Jahren während des Bau des Pfaffensteigtunnels für verkehrspolitisch schwierig erachten, zumal eine Stilllegung der Panoramabahn auch das Aus für die ambitionierten Ausbaupläne der S-Bahn und des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Stuttgart wäre, ist die Landesregierung nun aufgefordert, alles Erdenkliche zu tun, damit dieser Fall nicht eintritt.

Der Verkehrsminister hat diese Situation sehenden Auges zugelassen, aus welchen Gründen auch immer. Die Prüfung aller Möglichkeiten für künftige Verkehre auf der Panoramabahn kommt spät, aber hoffentlich noch nicht zu spät.

In erster Linie muss es jetzt darum gehen, die Panoramabahn für den Bahnbetrieb zu erhalten, damit sie dann in einem zweiten Schritt für eine langfristige Nahverkehrslösung ertüchtigt werden kann. Hierzu ist in erster Linie zu prüfen, inwiefern der Nordhalt doch noch fristgerecht bis 2025 erstellt werden kann.

Voraussetzung wäre allerdings die Bereitschaft des Landes, sich am Ausbau der Gäubahn und auch am Bau des Nordhalts (analog Regionalbahnhof Vaihingen) finanziell zu beteiligen und die Prüfung des Baus eines dritten Gleises an der Station Mittnachtstraße für die S-Bahn aus Mitteln des Landes- bzw. Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz endlich anzugehen.

Die Debatte zur unterirdischen Ergänzungsstation am HBF lenkt von diesen großen, jetzt anstehenden Aufgaben nur ab. Wir fordern die Landesregierung und insbesondere den Ministerpräsidenten daher auf, endlich die Option „unterirdischer Ergänzungs-bahnhof“ vom Tisch zu nehmen.

Wir brauchen auch keine weiteren Gutachten zur Betriebspflicht der Bahn hinsichtlich einer Führung der Gäubahn zum Hauptbahnhof, sondern entschlossenes Handeln des Verkehrsministers.

Stuttgart, 6. Juli 2022

Hans-Peter Storz, Verkehrspolitischer Sprecher