

Der Gäubahn droht der Super-GAU

VON FLORIAN J. ANDERS



Seit Jahrzehnten wird um den Ausbau der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich gerungen. Zahlreiche Politiker aus der Region stehen hinter den Plänen, doch passiert ist bislang wenig. Stattdessen droht der internationalen Verbindung im Zuge von „Stuttgart 21“ (S 21) nun die Abklemmung vom Stuttgarter Hauptbahnhof über mehrere Jahre – ein Super-GAU. Doch ein regelrechter Aufschrei in den betroffenen Regionen südlich von Stuttgart blieb bislang aus. Erste zaghafte Widerstände wurden mit fadenscheinigen Beschwichtigungen abmoderiert.

Grund einer nun im Raum stehenden Kappung der Gäubahn sind die unterschiedlichen Projektfortschritte von S 21: Während im Stuttgarter Talgrund immerhin schon gebaut wird, ist die Führung der Gäubahn im Flughafenbereich noch nicht einmal endgültig planfestgestellt. Dies wird in absehbarer Zeit dazu führen, dass der Tiefbahnhof von S 21 in Betrieb gehen wird, wobei die Gäubahn-Züge aus Rottweil, Singen und Zürich – sprich aus den südlich von Stuttgart gelegenen Landesteilen und aus der Schweiz – nicht in den neuen Bahnhof geführt werden können. Gleichzeitig ist im Zuge des S-Bahn-Umbaus durch S 21 die Abklemmung der bisherigen Gäubahn-Panoramastrecke via Stuttgart West an den bestehenden Kopfbahnhof nötig. Im Planfeststellungsbeschluss für die Bauabschnitt PFA 1.5 heißt es, dass die Baustellenzufahrt für die S-Bahn-Anbindung Stuttgart-Nord, „für vier Monate über die Gäubahntrasse geführt werden“⁽¹⁾ solle. Zudem müsse „der Bahndamm der Gäubahn im Bereich des S-Bahn-Baufelds zum Teil abgetragen werden“⁽²⁾. Eine Auferlegung zur Wiederherstellung der Gäubahn-Trasse war im Rahmen der Planfeststellung – jedoch unter völlig anderen Vorzeichen als heute – vom Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen worden.

Wie die Stuttgarter Zeitung im Februar 2019 berichtete⁽³⁾, geht das Stuttgarter Verkehrsminis-

terium inzwischen davon aus, dass diese Phase, in der Gäubahn-Züge weder in den Kopfbahnhof (via Panoramastrecke) noch in den Tiefbahnhof (via Flughafen) fahren, bis zu drei Jahre dauern könne. Ein Super-GAU für den Bahnverkehr einer immerhin internationalen Verbindung, die dann quasi „am Stadtrand“ in Stuttgart-Vaihingen enden würde. Von dort kommt man zwar mit der S-Bahn ins Zentrum, doch die ist auf ihrer Tunnel-Stammstrecke schon heute an der Belastungsgrenze. Und um die Kapazitäten der städtischen Verkehrsmittel ist es auch nicht gut bestellt.

terium inzwischen davon aus, dass diese Phase, in der Gäubahn-Züge weder in den Kopfbahnhof (via Panoramastrecke) noch in den Tiefbahnhof (via Flughafen) fahren, bis zu drei Jahre dauern könne. Ein Super-GAU für den Bahnverkehr einer immerhin internationalen Verbindung, die dann quasi „am Stadtrand“ in Stuttgart-Vaihingen enden würde. Von dort kommt man zwar mit der S-Bahn ins Zentrum, doch die ist auf ihrer Tunnel-Stammstrecke schon heute an der Belastungsgrenze. Und um die Kapazitäten der städtischen Verkehrsmittel ist es auch nicht gut bestellt.

terium inzwischen davon aus, dass diese Phase, in der Gäubahn-Züge weder in den Kopfbahnhof (via Panoramastrecke) noch in den Tiefbahnhof (via Flughafen) fahren, bis zu drei Jahre dauern könne. Ein Super-GAU für den Bahnverkehr einer immerhin internationalen Verbindung, die dann quasi „am Stadtrand“ in Stuttgart-Vaihingen enden würde. Von dort kommt man zwar mit der S-Bahn ins Zentrum, doch die ist auf ihrer Tunnel-Stammstrecke schon heute an der Belastungsgrenze. Und um die Kapazitäten der städtischen Verkehrsmittel ist es auch nicht gut bestellt.

Eine Interimslösung könnte schließlich darin bestehen, nach Abschluss des erwähnten Bauzustands die Gäubahn-Anbindung via Panorama-Strecke an den Kopfbahnhof wiederherzustellen. So wäre die Führung der Züge ins Zentrum weiterhin möglich, während der Flughafenbereich noch nicht von der Gäubahn genutzt werden kann. Dies wäre für einen einstelligen Millionenbetrag vergleichsweise einfach zu realisieren. Der Gäubahn-Damm würde dabei durch eine Spundwand gegen

Rücken kehren. Die Kreiszeitung Böblinger Bote zitiert den Fraktionsvorsitzender der Kreis-Grünen Roland Mundle: „Das Ziel der Stadt Stuttgart, den Autoverkehr um 20 Prozent zu reduzieren, wird damit völlig konterkariert [...] Deshalb sollte sich gerade die Stadt Stuttgart gemeinsam mit uns für eine durchgehende Bedienung der Gäubahn bis Stuttgart Hauptbahnhof an den Kopfbahnhof einsetzen.“⁽⁴⁾

■ Gegenwind für die Gäubahn aus der Landeshauptstadt

Doch aus der Stadt Stuttgart erhalten Gastel und Mundle Gegenwind, und das ausgerechnet von ihrem Parteifreund Peter Pätzold: Der Stuttgarter Baubürgermeister weist Vorstöße zur (Wieder-)Einführung der Gäubahn in den Kopfbahnhof zurück und verweist auf die städtebauliche Bedeutung für die Landeshauptstadt.⁽⁵⁾ Das geplante Rosensteinviertel sei schließlich für die Stadtentwicklung entscheiden und dabei werde man keine weiteren Abstriche machen. Hieß es lange Zeit, dass S 21 ein Verkehrs- und Städtebauprojekt sei, so verdeutlicht die Hal-

Die Planfeststellung von S 21 sieht eine Unterbrechung der Gäubahn für einige Monate – nicht über mehrere Jahre – vor.

die neue S-Bahn-Grube abgefangen werden. Im Bereich des oberirdischen Hauptbahnhofs würden zwei oder drei Gleise für die Gäubahn-Züge zunächst unverändert erhalten bleiben. Das gesamte übrige Gleisfeld des Kopfbahnhofs kann dann bereits geräumt und für die stadtplanerisch gewünschte Wohnbebauung genutzt werden. Etwa 8.000 Fahrgäste, die täglich die Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof nutzen, würden unmittelbar von dieser Interimslösung profitieren.

Für derartige Überlegungen hat sich der grüne Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel ausgesprochen und wird auch vom Kreisverband Böblingen seiner Partei unterstützt. Die sich durch ansonsten durch eine Kappung der Gäubahn ergebenden Reisezeitverlängerungen würden Fernreisende und Pendler nicht hinnehmen und der Eisenbahn letztlich den

tion Pätzolds, dass es um nie etwas anderes als Städtebau gegangen sein kann. Die Bedürfnisse der Bahnreisenden scheinen manchen Grünen offensichtlich egal zu sein.

Deutlich wird dies auch anhand eines entschärften Beschlusses der Kreismitgliederversammlung der Stuttgarter Grünen von Ende Februar: Nachdem die Gäubahn-Kappung in der Ursprungsversion abgelehnt worden war, wolle man nun lediglich noch „eine Prüfung aller

(1) Planfeststellungsbeschluss nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart, Projekt Stuttgart 21, Planfeststellungsabschnitt 1.5, S. 197

(2) Planfeststellungsbeschluss nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart, Projekt Stuttgart 21, Planfeststellungsabschnitt 1.5, S. 268

(3) Stuttgarter Zeitung vom 12.02.19: „Grüne-Politiker wegen Gäubahn über Kreuz“. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-gruene-wegen-gaebahn-ueber-kreuz.2fe03508-f88c-44f4-bbb0-942d5d9f9e6f.html>

(4) Kreiszeitung Böblinger Bote vom 26.02.19: „Kritik an Unterbrechung der Gäubahn - Kreis-Grüne befürchten Abkehr der Pendler“. https://www.krzbb.de/krz_50_111672673-13-Kritik-an-Unterbrechung-der-Gubahn.html

(5) Stuttgarter Zeitung vom 12.02.19: „Grüne-Politiker wegen Gäubahn über Kreuz“. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-gruene-wegen-gaebahn-ueber-kreuz.2fe03508-f88c-44f4-bbb0-942d5d9f9e6f.html>

Alternativen zur Unterbrechung“, so ein Bericht der Stuttgarter Zeitung⁽⁶⁾.

Die bis dato aus der Stadt Stuttgart kommenden Vorschläge eines Gäubahn-Bahnsteigs am Nordbahnhof vermögen die Probleme der Pendler und Fernreisenden jedenfalls nicht zu lösen, sondern verlagern sie lediglich. Tatsächlich hätte ein Interimsbahnhof am Nordbahnhof oder an der Stadtbahn-Haltestelle Eckartshaldenweg, wie er immer wieder einmal genannt wird, nur einen marginalen Nutzen für Reisende in die nördlichen Vororte Stuttgarts. Für alle Gäubahn-Fahrgäste in

Die von der Stadt Stuttgart kommenden Vorschläge einer Interimslösung am Nordbahnhof sind getrost als Nebelkerzen einzustufen.

die Innenstadt oder Umsteiger zum Fernverkehr wäre der Nutzen einer derartigen Verbindung gleich Null, da sie erst einmal im großen Bogen um die Innenstadt nebst Hauptbahnhof herumgeführt würden und dann doch auf S- oder Stadtbahn umsteigen müssten. So kann diese vermeintliche Alternative aus verkehrlicher Sicht eher als Nebelkerze bewertet werden. Wirkliche Verbesserungen oder ein aktives Abwenden der Kappungs-Folgen verhindern diese Vorschläge nicht.

Außerdem sollte für die Stadt Stuttgart noch ein anderer Aspekt von Bedeutung sein, der täglich mehr Menschen betrifft, als später jemals auf dem vom Gleise befreiten Planum der Gäubahn wohnen werden: Mit der Kappung der Gäubahn-Panoramastrecke würde die S-Bahn-Stammstrecke ihren einzigen „Bypass“ verlieren. Ist die Stammstrecke gesperrt – wegen Störungen, Unfällen, aber auch wegen Bauarbeiten – werden heute die S-Bahnen Züge nach Süden über die Panoramastrecke umgeleitet. Das passiert nach Angaben der DB AG über 200 Mal im Jahr. Ohne diese Gäubahn-Umfahrung und ohne fertiggestelltem Flughafenbereich wären bei einer Tunnel-sperrung der komplette Südraum und damit auch die südlichen Stuttgarter Stadtteile komplett vom Knoten Stuttgart abgeschnitten – und das über mehrere Jahre.

Dass die Stuttgarter Stadtbahn die rund 40.000 Personen, welche tagtäglich auf dem Abschnitt der S-Bahn zwischen Vaihingen und der Innenstadt unterwegs sind, mit ihren Zügen à 108 Sitzplätzen niemals auch nur ansatzweise wird befördern können, ist natürlich auch für einen Peter Pätzold offensichtlich, wird aber verdrängt bis am Tag X das böse Erwachen kommt, von dem dann wieder keiner etwas gewusst haben will.

Einzig der damalige Technische Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG, Wolfgang Arnold, hat schon 2016 die Brisanz nicht nur für seine Stadtbahnen erkannt. Er warb, obgleich Befürworter von S 21 und damit einer Projektgegnerschaft unverdächtig, eindringlich für die Beibehaltung der Gäubahn-Einführung in den Kopfbahnhof. Für diese Weitsicht erhielt er sogleich einen Ruffel des Vorsitzenden des Verbandes Region Stuttgart (VRS), Thomas Bopp. Zu den drohenden Kapazitätsengpässen meinte dieser lapidar, „die billigste

Erweiterung ist, die Leute nach 8.30 Uhr in die Bahnen zu bringen“⁽⁷⁾. Mit solchen Argumentationen betreibt die Region Stuttgart Verkehrspolitik.

Ein wankelmütiger Landrat

Ein gewisser Wankelmut ist auch beim Böblinger Landrat Roland Bernhard festzustellen. Dabei gehören nicht zuletzt die Stuttgart-Pendler aus seinem Landkreis im südlichen Speckgürtel der Landeshauptstadt zu den Hauptbetroffenen einer möglichen Gäubahn-Kappung. Bei einem Pressegespräch im September 2018 schien auch Bern-

hard den Ernst der Lage erkannt zu haben und verkündete, er habe „wenig Verständnis für einen solchen Bruch, der über längere Zeit geht“. Auch er befürchtete, dass die Menschen dem ÖPNV den Rücken kehren würden. Dies, so Bernhard in einem vergleichsweise deutlichen Schreiben an das Verkehrsministerium des Landes (VM), „gelte es zu verhindern“ und fragte beim VM, ob „das Szenario noch abzuwenden“ wäre. Doch bereits eine völlig unverbindliche Antwort des Amtschefs Uwe Lahl, wonach „der Interimszeitraum bis zur Anbindung der Gäubahn über den Flughafen möglichst kurz gehalten werde“, veranlasste das Böblinger Landratsamt am 23. November 2018, öffentlich „Entwarnung“ zu geben.⁽⁸⁾ Dies geschah zu einem Zeitpunkt, zu dem eine mehrjährige Dauer der Gäubahn-Kappung längst bekannt war und deswegen erst Recht Widerspruch hätte provozieren müssen – doch der blieb aus. Was den Landrat zu diesem Kurswechsel veranlasste, darüber kann nur gemutmaßt werden – offenbar wurde er in jenen Gremien, denen auch die Stadt Stuttgart beisitzt, zurückgepfiffen.

Die Kehrtwende des Böblinger Landrates korreliert dafür mit der vollkommen gleichgültigen Haltung des Regionalparlaments aus der Stadt Stuttgart und den umliegenden Landkreisen, dem Verband Region Stuttgart (VRS). Zwar forderte dieser noch im April 2018 den abschnittsweise dreigleisigen Ausbau der Gäubahn im Zulauf auf

Die südlich von Stuttgart gelegenen Landesteile sind die Hauptbetroffenen. Die Dramatik einer mehrjährigen Gäubahn-Kappung scheint jedoch bislang nicht wirklich angekommen.

Stuttgart. Die im Raum stehende mehrjährige Kappung dieser Strecke, die eigentlich einen lauten Aufschrei bei den direkt von den Bürgern gewählten Vertretern dieses Gremiums zu Folge haben müsste, blieb ohne jegliche Resonanz. Der VRS ist jedoch mehrheitlich von Parteien und Personen besetzt, die einst am lautesten für S 21 warben – etwa der bereits erwähnte Thomas Bopp als Verbandsvorsitzenden. Den Mut, gegen diese nun offensichtlichen Nebenwirkungen ihres Steckenpferdes für Tausende Bahnreisende aufzustehen, haben sie bislang nicht gezeigt. Und so lange niemand öffentlichen Unmut artikuliert,

hat auch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (PSU) der DB AG, verantwortlich für die Projektumsetzung von S 21, keinerlei Anlass, von ihrer langhergebrachten Taktik des Aussitzens auch nur einen Millimeter abzuweichen.

Statt der Umsetzung des Unternehmenszieles der PSU, „bereits in der Bauphase durch eine offene und aktive Kommunikation und einen umfassenden Bürgerdialog“⁽⁹⁾ für eine Projektakzeptanz zu sorgen, ist zum Thema Gäubahn eher Täuschen und Verschleiern das Mittel der Wahl: Noch 2019 behauptet die PSU, eine Gäubahn-Unterbrechung von mehr als zwei Jahren könne man nicht bestätigen.

Sprengstoff allenthalben

Das Thema Gäubahn-Kappung birgt also regelrechten politischen Sprengstoff. Gleichwohl scheint die Dramatik der Situation vor allem in den südlichen Regionen des Landes noch gar nicht richtig angekommen zu sein. Auf den Fahrplankonferenzen mit der NVBW streitet man sich in Villingen und Konstanz um Fahrplananpassungen von zwei Minuten oder verpasste Anschlüsse in Rottweil. Dass man hingegen bald über Jahre hinweg von Stuttgart abgehängt werden soll, nur damit die Landeshauptstadt Wohnungen schneller bauen kann, ist in den dortigen Rathäusern und Landratsämtern entweder wirklich nicht bekannt oder wird als „viel zu weit weg“ ausgeblendet – dabei sind diese Regionen die Hauptbetroffenen.

Noch nicht abschließend positioniert hat sich dabei das Land. Während man annehmen darf, dass Landesverkehrsminister Winfried Hermann den Interessen der Bahnfahrer näher als jenen der Stadtplaner steht, ist dies bei Ministerpräsident Winfried Kretschmann unsicher. Schließlich dürfte der den grün-schwarzen Koalitionsfrieden nicht gefährden wollen, und die CDU hat nie auch nur Teile des Projektablaufs von S 21 in Frage gestellt. Dass es dabei bleibt, ist allerdings auch keinesfalls ausgemacht: Immerhin gibt es auch in den Reihen der Union Gäubahn-Fürsprecher, wie etwa den aus Tuttingen stammenden Landesjustiz- und Europaminister Guido Wolf. Seine Heimat wäre also unmittelbar von der Gäubahn-Kappung betroffen. Auch Wolf macht sich ähnlich wie der

bereits erwähnte Matthias Gastel seit Jahren für einen Ausbau der Gäubahn stark. Und so bleibt die Hoffnung, dass so manchem Verantwortlichen in den betroffenen Regionen doch noch ein Licht aufgeht: Denn wenn mit der Gäubahn-Kappung über Jahre die Fahrgäste zwischen Stuttgart, dem südlichen Baden-Württemberg und der Schweiz regelrecht von der Eisenbahn vergrault werden – wer braucht nach diesem Super-GAU noch einen Streckenausbau? Oder gar einen Fernverkehr? Und: wer von den Verantwortlichen, die 2019 wider besseren Wissens geschwiegen haben, sagt es dann den etwa 8.000 Fahrgästen der Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart, wenn es in naher Zukunft Tag für Tag, Woche für Woche, Jahr für Jahr heißt: „Stuttgart-Vaihingen – dieser Gäubahn-Zug endet hier“? 

(9) Selbstdarstellung der PSU GmbH, Stuttgart, September 2013

(6) Stuttgarter Zeitung vom 28.02.19: „Grüne: Neue Gleise, aber unterirdisch“. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-gruene-wollen-weitere-gleise-zum-bahnhof-unterirdisch.d5e1b93d-f4b3-47dc-8d7a-4a5abb81d608.html>

(7) Äußerung in der Sitzung des S 21-Ausschusses im Stuttgarter Gemeinderat vom März 2018

(8) Information des Landratsamtes Böblingen vom November 2018. https://www.lra.bb.de/site/LRA-BB-Desktop/node/15562414/information_zur_g_ubahn.html