

## **VCD: Gäubahn-Anbindung für 1,5 Mio. oder 1,5 Mrd. Euro?**

### **Verkehrsclub plädiert im Vorfeld der Stuttgart21-Lenkungskreissitzung für den Erhalt der Gäubahn**

Für den Erhalt der Gäubahn mit der heutigen Streckenführung zum Stuttgarter Hauptbahnhof setzt sich der ökologische Verkehrsclub VCD im Vorfeld der Lenkungskreissitzung zu Stuttgart 21 ein. „Die Streckenführung der Gäubahn im Rahmen von Stuttgart 21 ist seit Beginn der Planungen zu Stuttgart 21 umstritten und wurde immer komplizierter und teurer. Der neu vorgeschlagene Gäubahntunnel wird mindestens 1,5 Mrd. Euro kosten – dabei erfordert der Erhalt der Gäubahn zum Hauptbahnhof Stuttgart gerade mal 1,5 Mio. Euro“, erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb.

Angesichts dieser 1000-fachen Baukosten-Differenz sollte an erster Stelle stehen, dass sich die Projektpartner darauf verständigen, die bisher für 2025 geplante Unterbrechung der Gäubahn kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof zu unterlassen.

„Die Gäubahn ist von den sieben nach Stuttgart führenden Eisenbahnstrecken die dritt wichtigste Strecke - nach der Residenz- und der Filstalbahn. 13% der Einwohner Baden-Württembergs sind damit an die Landeshauptstadt Stuttgart angebunden. Eine Streckenunterbrechung mit mehrfachem Umstieg ist für die Fahrgäste nicht akzeptabel“, erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Außerdem stehe man gegenüber der Schweiz seit 1996 im Wort, die Zugverbindungen auf der Gäubahn attraktiver zu gestalten, so der VCD.

Nach den offiziellen Planungen soll im Sommer 2025 die Gäubahn kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof unterbrochen werden, weiß der VCD. Die jetzt diskutierte Alternative über den Gäubahntunnel werde aber realistisch erst nach 2035 zur Verfügung stehen, stellt der VCD fest. Eine jahrelange Abkoppelung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof könne durch eine geringfügige Änderung des Bauverfahrens mit Kosten von rund 1,5 Mio. € vermieden werden. Damit könnte der Zugverkehr Richtung Bodensee und Schweiz weiterhin vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus erfolgen und es könnte parallel an einer dauerhaften Lösung für die Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof gearbeitet werden. Neben dem Gäubahntunnel seien dabei aus VCD-Sicht auch oberirdische Lösungen zu untersuchen.

#### Hintergrund:

Am 15. Oktober findet eine vorgezogene Sitzung des Lenkungskreises der Projektpartner von Stuttgart 21 statt, Thema ist der sog. Gäubahntunnel – eine Verbindung vom Flughafen-Fernbahnhof in einem rund 10 Kilometer langen Tunnel in Richtung Böblingen.

Im Vertrag von Lugano 1996 wurde die Beschleunigung und Leistungssteigerung für die Strecke Stuttgart – Zürich beschlossen, seither erfolgten keinerlei Ausbaumaßnahmen auf dem deutschen Teil der Strecke, wo auf der eingleisigen Strecke Verspätungen häufig auf entgegenkommende Züge übertragen werden.

Im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 wurden die Planungen am Flughafen mehrfach überarbeitet. Zunächst waren 2 Bahnsteigkanten für den Fernverkehr und die Mitnutzung der zwei vorhandenen für die S-Bahn geplant, an denen auch die Gäubahn-Züge gehalten hätten. Später sollte ein eigenständiges drittes Gleis für die Gäubahn-Züge errichtet werden (insgesamt 5 Bahnsteigkanten am Flughafen). Mit dem Gäubahntunnel sollen die Gäubahnzüge über den Flughafen Fernbahnhof fahren. Die Nutzung der Filder-S-Bahn-Strecke wird vermieden, dafür wird die Flughafenanbindung als S-Bahn-Störfallalternative wegen der verbleibenden Weiterfahrtmöglichkeit nur nach Böblingen eingeschränkt und der Flughafen-Fernbahnhof stark belastet.

