



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 22.04.2021

Region diskutiert Tunnel für die Gäubahn

Der Bau des „Gäubahn-Tunnels“ zwischen Böblingen und Flughafen Stuttgart bringt Vorteile für den S-Bahn-Verkehr in der Region.

10 STUTTGART: Im Zuge der Planungen rund um den Deutschland-Takt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Ausbaukonzept für den deutschen Abschnitt der Gäubahntrasse zwischen Zürich und Stuttgart entwickelt. Da in diesem Zusammenhang vor allem die Pläne für den sogenannten „Gäubahn-Tunnel“ zwischen Böblingen und Flughafen sowohl Einfluss auf das Projekt Stuttgart 21 als auch auf den S-Bahn-Verkehr in der Region haben, wurde der aktuelle Stand des Konzeptes auf Anträge der CDU/ÖDP-Fraktion und von Bündnis 90/Die Grünen in der Sitzung des Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart am Mittwoch diskutiert.

Der Gäubahntunnel

20 Beim „Gäubahntunnel“ handelt es sich um einen zweigleisigen Tunnel-Neubau zwischen Flughafen und Böblingen-Goldberg. Er trägt dazu bei, die Fahrzeit im Fern- und Regionalverkehr zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Böblingen um mehrere Minuten zu verkürzen. Die bisherige Planung in diesem Bereich (PFA 1.3b) sieht vor, dass sich der Fern- und Regionalverkehr über die neu gebaute Roher Kurve kommend zwischen Stuttgart-Rohr und Flughafen die Gleise mit den S-Bahn-Linien S2 und S3 teilen. Dieser Mischverkehrsabschnitt würde durch den „Gäubahntunnel“ auf einer Streckenlänge von 12 Kilometern entfallen.

Konkret wird der Streckenabschnitt Abzweig Gäubahntunnel bis Stuttgart-Rohr durch den Entfall des Fernverkehrs und großer Teile des Regionalverkehrs deutlich entlastet. Der Abschnitt Stuttgart-Rohr bis Flughafen steht dann ausschließlich für die S-Bahn zur Verfügung, was eine flexiblere Fahrplanplanung ermöglicht.

30 Durch den Gäubahnausbau ergibt sich die Chance den 15-Minutentakt auf der S1 durchgängig bis Herrenberg zu führen. Wird der „Gäubahntunnel“ realisiert, können mehrerer Infrastrukturelemente entfallen, die im Rahmen von Stuttgart 21 vorgesehen waren: Die Rohrer Kurve, die Station 3. Gleis am Flughafen, der Tunnel Flughafenkurve mit Stützen zur späteren Anbindung an die Neubaustrecke sowie die Aufweitung des Gleisabstands der bestehenden S-Bahn-Strecke.

Zeitschiene und Ersatzkonzept

Die erforderlichen Realisierungszeiten für die Antragstrasse PFA 1.3b und den „Gäubahntunnel“ halten sich die Waage. Für den „Gäubahntunnel“ ist von einem Zeitraum von 4 Jahren für die Planung und Genehmigung und 6 Jahren für die Baudurchführung auszugehen. Die Realisierung ist aufgrund der weitgehenden unterirdischen Bauweise deutlich einfacher. Die Planungen für die Antragstrasse sind bereits weit fortgeschritten. Aufgrund der schwierigeren Umsetzung ist jedoch auch für den PFA 1.3b von einem Zeitraum von 10 Jahren bis zur Inbetriebnahme auszugehen.

Für den Zeitraum bis zur vollständigen Inbetriebnahme einer der beiden Varianten wurde ein Ersatzkonzept für die Verkehre entwickelt, die in diesem Zeitraum nicht bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Dass dieses Ersatzkonzept funktioniert, wurde zwischenzeitlich nachgewiesen, einen wesentlichen Beitrag dazu leistet dabei die vom Verband Region Stuttgart bereits beschlossene Durchbindung von 4 S-Bahn-Zügen aus dem Nordost bis Vaihingen (2 davon bis Böblingen/Ehningen). Weiterer wichtiger Bestandteil des Ersatzkonzeptes ist auch die Realisierung des Nordhalts mit der Sicherung des Eisenbahnbetriebs auf der Panoramabahn.

Gesamtkonzept Gäubahnausbau

Das Gesamtkonzept für die Gäubahn umfasst neben dem „Gäubahntunnel“ die abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart – Singen, die Ertüchtigung der Strecke Herrenberg – Eutingen, den eingleisiger Neubau Neckarhausen – Sulz, den zweigleisigen Ausbau Sulz – Epfendorf, den zweigleisiger Ausbau Rietheim – Tuttlingen, sowie den Neubau der Singener Kurve. Die Maßnahmen umfassen ein geschätztes Investitionsvolumen von insgesamt rund 2,1 Milliarden Euro, wovon rund 900 Millionen Euro auf den Tunnel entfallen. Durch die Maßnahmen ergeben sich Fahrzeitverkürzungen von über 20 Minuten für die Strecke nach Zürich. Davon profitiert die Region Stuttgart durch deutliche Fahrzeitverkürzungen im Regionalverkehr zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Böblingen bzw. Herrenberg.

Ausblick

Im vergangenen Lenkungskreis zu Stuttgart 21 wurde besprochen, dass Bahnvorstand Ronald Pofalla und der Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg Winfried Hermann zur weiteren Vorgehensweise beim „Gäubahntunnel“ Gespräche mit den Bund aufnehmen. Der Verband Region Stuttgart steht zu den bisherigen Planungen PFA 1.3b solange keine Änderungen der S21-Verträge im Konsens mit den Partnern sich abzeichnen.

Stimmen aus den Fraktionen

Rainer Ganske (CDU/ÖDP) möchte beim „Gäubahntunnel“ eine wichtige Abwägung machen: „Wie viele Fahrgäste steigen denn tatsächlich in Böblingen in Richtung Zürich ein und welche Vorzüge hat es, wenn wir die Taktlücke der S-Bahn in Richtung Herrenberg schließen können.“ Dafür brauche es jedoch belastbare Zahlen. Insgesamt bedeute der „Gäubahntunnel“ jedoch einen Quantensprung für die S-Bahn in der Region, vor allem was mögliche Kapazitätserweiterungen angehe. „Für die Realisierung gibt es nur ein kleines Zeitfenster, das wir nutzen sollten“, so Ganske weiter. Der Regionalrat regte an, dass der Verband mit einem Fragenkatalog auf die Bahn zugehen solle, um alle offenen Fragen zu klären.

Für Michael Lateier (Bündnis 90/Die Grünen) ist die die Thematik rund um den „Gäubahntunnel“ ein Offenbarungseid der Bundesrepublik Deutschland was Bahnpolitik angeht. „Es gibt einen Staatsvertrag für die Strecke Stuttgart – Zürich, dessen Umsetzung immer wieder verschoben wird.“ Natürlich gebe es auch Vorteile für die S-Bahn, aber es reiche nicht aus, immer nur Berichte zur Thematik zu bekommen: „Als Vertragspartner müssen wir uns aktiv an den Gesprächen zu den Plänen beteiligen“, so Lateier weiter. Wichtig sei auch die Frage, was mit dem Geld passiere, mit dem man sich beteiligen wollte, wenn die Projekte, an die es geknüpft ist, gar nicht umgesetzt werden.

90 Als ein „Geschenk des Himmels“ bezeichnete Bernhard Maier (Freie Wähler) die Pläne für den „Gäubahntunnel“. „Wie kann man die glasklaren Vorteile für die S-Bahn hier nicht sehen?“ Vorteile in der Reisezeit, Vorteile für die Lärmbelästigung in Leinfelden-Echterdingen, Wegfall der Sperrung der S-Bahn in Richtung Filderstadt: „Der Bund hat das vorgeschlagen und will es bauen – wir freuen uns darüber und müssen den Prozess positiv begleiten“, so Maier weiter. Man müsse natürlich über die Gelder reden, die der Verband zur Finanzierung eingeplant hat, aber nicht jetzt, sondern im weiteren Prozess. „Wenn das Bundesverkehrsministerium sich dem „Gäubahntunnel“ annehmen will, soll uns das Recht sein,“, sagt Thomas Leinitz (SPD). „Beim Ausbau der Gäubahn sei lange nichts passiert und durch den Deutschlandtakt ist jetzt wieder Schwung in die Sache gekommen.“ Für ihn sei allerdings die Frage der Finanzierung ein Knackpunkt und er sieht mit dem „Gäubahntunnel“ einen Wegfall der Grundlage für die Mitfinanzierung.

100 Holger Dorn (AfD) sieht den „Gäubahntunnel“ prinzipiell positiv: „Allerdings sind viele Nachfragen berechtigt. Zudem gibt es ein planerisches Risiko, da aktuell nicht ausreichend Informationen vorliegen.“ Nun gelte es die anstehenden Beratungen zu begleiten und dafür zu sorgen, dass es zu keinen Verzögerungen komme.

Hans Dieter Scherer (FDP) sieht im „Gäubahntunnel“ eine Chance: „Für uns in der Region ist das eine tolle Geschichte, auf die man schon vor fünf Jahren hätte kommen können.“ Sicherlich seien noch viele Fragen offen: „Die Anbindung nach Zürich ist sehr wichtig, auch als Verbindung zwischen den beiden Regionen.“ Zudem helfe der Tunnel, das S-Bahn-Netz stabiler fahren zu können.

110 „Der „Gäubahntunnel“ hat durchaus positive Effekte auf den Deutschlandtakt“, so Wolfgang Hoepfner (Die Linke/Pirat). Allerdings gebe es keinen Zeitplan und keine gesicherte Finanzierung. „Das ist brandgefährlich, da das Risiko besteht, dass das Projekt noch platzt.“