

Hat die Gäubahn doch eine Zukunft?

Schienerverkehr Die Gleise sollen nach dem Bau von Stuttgart 21 abgetragen werden. Doch es gibt Widerstand. *Von Thomas Faltin*

Welch ein Niedergang: Früher war die Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart ein Teil der Magistrale von Mailand nach Berlin, im April 1917 kam sogar der Revolutionsführer Lenin mit der Gäubahn nach Stuttgart – zuletzt aber wurde der Fahrplan immer stärker ausgedünnt. Und wenn mit Stuttgart 21 der Tiefbahnhof in Betrieb gehen sollte, wird laut derzeitiger Planung der Bahnverkehr zwischen Vaihingen und dem Hauptbahnhof ganz stillgelegt.

Denn auch die Züge in Richtung Schweiz sollen dann durch den neuen Fildertunnel brausen und erst bei Rohr wieder auf die Gäubahn-Trasse gen Süden einschwenken: „Der Abschnitt auf Stuttgarter Gemarkung wird von der Deutschen Bahn AG dann nicht mehr benötigt“, sagt die Bahn-Sprecherin Ursula Eickhoff. Die 14 Kilometer lange Strecke vom Hauptbahnhof bis Österfeld, wo Gäubahn und S-Bahn-Trasse zusammenlaufen, umfasst rund 38 Hektar, die dann anderweitig genutzt werden könnten. Welche Art Nutzung das sein könnte, darüber entscheidet im Prinzip die Stadt Stuttgart, die der Bahn die Flächen 2001 im Paket mit dem Gleisvorfeld am Hauptbahnhof abgekauft hat.

Der Stuttgarter Baubürgermeister Matthias Hahn (SPD) hat aber in der Praxis wenig Spielräume. Denn der Verband Region Stuttgart (VRS) misst der Trasse auch in Zukunft eine gewisse Bedeutung für den Nah- und Regionalverkehr zu und hat im Regionalplan festgeschrieben, dass die Gäubahn zwischen Stuttgart-Nord und Vaihingen „in betriebsfähigem Zustand“ erhalten werden soll und dass alle Maßnahmen, die einem späteren Bahnbetrieb entgegenstehen, nicht zulässig seien. „Die Stadt darf dort zwar die Schienen abbauen, aber keine Häuser bauen“, betont Jürgen Wurmthaler, der Wirtschaftsdirektor des VRS. Denkbar wäre allenfalls ein Radweg oder Ähnliches.

Dem Verband geht es aber derzeit ausschließlich um die Sicherung einer innerstädtischen Trasse, weil es „völlig illusorisch wäre, so eine Bahnstrecke später in einer Großstadt neu zu bauen“, sagt Jürgen Wurmthaler. Eine Festlegung über die Art des Schienenverkehrs ist damit nicht verbunden. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) geht da deutlich weiter. Er plädiert dafür, die Gleise erst gar nicht abzubauen, sondern schnell wieder zu nutzen. Dafür plädierte kürzlich sogar der Schlichter im Streit über Stuttgart 21, Heiner Geißler.

Schon vor fünf Jahren hat der Stuttgarter Kreisverband – übrigens auf Anregung des damaligen Chefplaners des Regionalverbandes Dirk Vallée – das Konzept „tangens“ entwickelt, wobei das große „S“ für die S-Bahn steht. Die Grundidee erläutert der VCD-Vorsitzende Christoph Link: Bereits heute sei der S-Bahn-Strang zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße an der Kapazitätsgrenze angelangt. Wenn die Gäubahn als S-Bahn-Strecke ausgebaut und der Nordbahnhof zu einem „Nordkreuz“ ertüchtigt werde, könnten über diese Tangentiallinie deutlich mehr Züge zwischen Vaihingen und Zuffenhausen verkehren.

Zudem könne die Gäubahn als Ausweichstrecke genutzt werden, wenn es auf der Stammstrecke eine Störung gebe: „Das wird ja schon heute gemacht, auch bei der leidigen Dauerstörung auf der S 1 durch die Bauarbeiten zu Stuttgart 21“, sagt Christoph Link. Der VCD als Gegner von Stuttgart 21 denkt also weiter – auch an die Zeit nach dem Bau. Weiter schlägt der Verkehrsclub eine neue Trasse zwischen dem Nordkreuz und Bad Cannstatt vor. Dann müssten viele Fahrgäste, die aus dem Norden nach Bad Cannstatt wollen, nicht mehr den Umweg über den Hauptbahnhof in Kauf nehmen. Nach einer VCD-Schätzung wäre diese S-Bahn-Erweiterung komplett für 215 Millionen Euro zu haben.

Das Konzept besitzt deshalb ein gewisses Gewicht, weil nicht nur der VCD es propagiert, sondern zumindest im Ansatz auch der Verband Region Stuttgart, der Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs ist. Jürgen Wurmthaler lehnt sich noch nicht ganz so weit aus dem Fenster, doch im Internet ist auf der vom Verband betriebenen Seite www.s-bahn-region-stuttgart.de bereits nachzulesen: Die Ertüchtigung der S-Bahn über die Gäubahn-Variante sei deutlich kostengünstiger zu haben als der Ausbau der Stammstrecke, bei der man ein neues Signalsystem, zusätzliche Bahnsteige oder gar neue Gleise benötigen würde, um die Kapazität der Strecke zu erhöhen. Auch die Junge Union im Kreis Esslingen fordert mittlerweile die Umwidmung der Gäubahn-Trasse für den S-Bahn-Verkehr.

Dennoch, all das ist Zukunftsmusik. Bis über das Schicksal der Gäubahn entschieden wird, rumpelt noch so mancher Zug durch den Westen nach Süden.

// Das Konzept des VCD findet man unter www.vcd-stuttgart.de

Die Region sichert die Freihaltung der Trasse in der Stadt.

DIE GESCHICHTE DER NORD-SÜD-VERBINDUNG

Strecke Die Gäubahn führt über 172 Kilometer von Stuttgart nach Singen. Der Abschnitt vom Hauptbahnhof nach Stuttgart-Österfeld, wo die Strecke auf die S-Bahn-Trasse einbiegt, ist 14 Kilometer lang. Diese Strecke soll nach der Verwirklichung von Stuttgart 21 stillgelegt werden.

Geschichte Der Stuttgarter Abschnitt der Gäubahn wurde zuletzt gebaut – erst 1879 fuhren die ersten Züge auf dieser Trasse in den Hauptbahnhof ein. Die erste Trassenführung über Tübingen nach Singen ging 1869 in Betrieb. Patronin der Bahn ist das Gäu zwischen Herrenberg und Eutingen.

Zugverkehr Auf Stuttgarter Gemarkung ist die Gäubahn durchgehend zweigleisig. Derzeit verkehren jeweils zweistündig Regionalzüge nach Singen sowie Intercity-Züge nach Zürich. Eine Direktverbindung nach Italien gibt es seit dem Wegfall des Cisalpino im Jahr 2006 nicht mehr. *fal*



Die Gäubahn in Stuttgart gilt als besonders aussichtsreiche Bahnstrecke. Foto: Zwegarth

DER STRECKENVERLAUF

