

# „Wir müssen jetzt laut werden!“

Pressemitteilung (pm)

23. Mai 2024



Gut besucht war laut einer Pressemitteilung die Veranstaltung der Tuttlinger Grünen mit Andreas Frankenhauser. Der Experte für die Gäubahn zeigte im evangelischen Gemeindehaus zunächst die historischen Details auf. Nämlich dass die 1879 fertiggestellte Gäubahn einst Magistrale mit täglichen Verbindungen zwischen Rom und Berlin war und zwischen 1923 und 1934 zweigleisig ausgebaut wurde.

Tuttlingen. Damals bekam Tuttlingen auch seinen großzügigen Bahnhof. „Man konnte in Deutschland mal Bahn!“, so Frankenhauser, der sich schon zu seinen Tuttlinger Zeiten gegen S21 und für den Erhalt und den Ausbau der Gäubahn einsetzte. Das zweite Gleis wurde bekanntlich 1946 von den Franzosen abmontiert und liegt heute zwischen Besancon und Belfort, als Ersatz für die Gleise, die die Deutschen zuvor hier mitgenommen hatten.

Bis in den frühen 1990er-Jahre blieb die Gäubahn eine wichtige Magistrale, so Frankenhauser, die

Nachtzüge bis nach Napoli sind Legende, der Italienverkehr wurde 2006 endgültig eingestellt. Ein Zwischenhoch hatte die Strecke von 1999 bis 2010, als hier die ICEs mit Neigetechnik fuhren, „die waren 17 Minuten schneller als heute“, und Frankenhauser ist überzeugt, dass das heute noch genauso möglich wäre. Er legte auch dar, wie den Gäubahnrainern vor der Volksabstimmung vollmundig versprochen wurde, dass mit dem Projekt Stuttgart 21 auch auf der Gäubahn alles besser werde.

Immerhin: Der kompletter Rückbau der Panoramastrecke in den Stuttgarter Kessel ist vom Tisch, den damals geplanten Anschluss der Gäubahn über die Rohrer Kurve zum Flughafen, also über S-Bahn-Gleise, habe man damals schon „Gäubahn-Filder-Murks“ genannt. „Es ist frech, mit welchen Unwahrheiten und Faktenverdrehungen gearbeitet wurde“, so Frankenhauser, Damals wurde versprochen, dass S21 bis 2019 fertig sei und gut vier Milliarden kosten würde. Nun soll es 2026 werden und mit Ergänzungsprojekten etwa 18 Milliarden kosten. „Und 15 Jahren nach Baubeginn hat man für die Gäubahn überhaupt nichts gemacht.“

2020 sei dann die Notbremse gezogen worden, da die Planungen für den Anschluss der Gäubahn so schlecht waren, dass das Eisenbahnbundesamt sie gar nicht annahm. Verkehrsstaatssekretär Stefan Bilger habe dann eine Linie gezogen für den Pfaffensteigtunnel, der nach Frankenhausers Ansicht aber nicht kommen werde, da schlichtweg das Geld fehle. Dass dennoch damit geworben werde, sei reine Gesichtswahrung für das Projekt S21. Ihn in den versprochenen sechs Jahren zu bauen, sei völlig unrealistisch, so Frankenhauser, er gehe davon aus, dass es damit frühestens 2050 was werden könnte.

Die jetzigen Ideen, die 1,4 Millionen Bewohner des Landes südlich der Hauptstadt mit der S-Bahn ab Vaihingen zum Hauptbahnhof zu bringen sei falsch, „für uns hier hat das nur Nachteile!“ Hingegen sei ein oberirdischer Anschluss der Gäubahn an den Hauptbahnhof mit 2,8 Millionen Euro zu machen, „das ist einmalig so viel, wie die Bahn für S21 jeden Tag verbaut.“ Frankenhauser betonte auch, dass Verkehrsminister Hermann hier durchaus mehr Einfluss nehmen könnte als er selbst sage. „Wir müssen jetzt laut werden und sagen, dass wir das nicht wollen!“, rief Andreas Frankenhauser auf. Hoffnung machte er auf die Klagen gegen die Abhängung der Gäubahn, die durchaus Erfolg haben könnten. Allerdings nur, wenn der Gerichtsentscheid falle, bevor die Bahn die Gleise abgebaut habe.

Frankenhauser zitierte auch den Baubürgermeister der Stadt Stuttgart, Peter Pätzold, der klar sage: Er müsse 5000 Wohnungen bauen, der Schienenverkehr interessiere ihn nicht.

Ein Aktionstag für die Gäubahn findet am 16. Juni statt, bislang gibt es Veranstaltungen in Singen, weitere sind in Planung.