

# Hoffnungsvolle Signale oder Nebelkerze?

## Gäubahn – Landrat und Abgeordnete (CDU, FDP) begrüßen den Vorstoß des Bundes / Kritik von Grünen-Kandidatin

Die Gäubahn, die Streckenrelation zwischen Stuttgart und Singen, soll schneller gemacht werden. Das hat der Bund bekannt gegeben (wir berichteten). Im Landkreis stößt diese Initiative nicht nur auf Wohlwollen. Der Landrat indes setzt große Hoffnungen in das Projekt.



Die Zugverbindung von Stuttgart nach Singen, die Gäubahn, soll schneller gemacht werden. Foto: Schulz

Kreis Rottweil (az) . Ist das die Zerschlagung des gordischen Knotens? Nachdem das Bundesverkehrsministerium bekannt gegeben hat, rund 2,1 Milliarden Euro

für die Ertüchtigung der Strecke ausgeben zu wollen, sind die Reaktionen durchweg positiv. Landrat Wolf-Rüdiger Michel spricht gegenüber der Presse von einer guten Nachricht.

Er setzt die Hoffnungen darin, dass ein Großteil des Maßnahmenbündels bis zur Landesgartenschau im Jahr 2028 in Rottweil umgesetzt sei, damit die zu erwartenden Besucher auch via Bahn zur Schau kommen können.

Auch die Elektrifizierung des Ringzugs, eines Schienenangebots in den Kreisen Rottweil, Tuttlingen und Schwarzwald-Baar, ist ja ein Herzensanliegen des Landrats. Und eigentlich auch die Wiederbelebung der Strecke zwischen Rottweil und Balingen (Zollernalbkreis). Aber das ist eine andere Geschichte und ebenso kompliziert, da der Kreistag zuletzt entschied, sich nicht an einer Machbarkeitsstudie finanziell zu beteiligen.

Der Ausbau der Gäubahn würde zumindest den Ideen der Kreisverwaltung in die Karten spielen, Rottweil und den Landkreis stärker an ein attraktiveres Schienennetz anzubinden. Schließlich ist die Gäubahn eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen des Landes und verbindet Stuttgart mit Zürich. An der Strecke liegen die Halte Sulz, Oberndorf und Rottweil. Und auch Epfendorf hegt seit einiger Zeit die Hoffnung, wieder einen aktiven Bahnhof zu bekommen.

Auch die Landtagsabgeordneten Stefan Teufel (CDU) und Daniel Karrais (FDP) äußern sich frohgemut. Stefan Teufel sagt: »Durch das Ergebnis kommt der Ausbau der Gäubahn einen entscheidenden Schritt weiter. Für diesen Erfolg haben wir lange gekämpft. Wir müssen nun alles daran setzen, dass die Planungen des neuen Konzepts so schnell wie möglich beginnen können.« Auch der FDP-Landtagsabgeordnete Daniel Karrais sagt, er begrüße die Machbarkeitsstudie des Bundes, die sich nun »endlich mit den konkreten Kosten zum Ausbau der Gäubahn« beschäftige. »Aber es ist noch nicht alles Gold, was glänzt«, so Karrais.

Kurz vor den vergangenen acht Wahlen im Land habe es immer wieder Jubelmeldungen zum Ausbau der Gäubahn gegeben. Karrais macht deutlich: »Ich hoffe doch sehr, dass die Aussagen von heute auch noch nach dem 14. März weiter gelten.«

Es sei vor allem für die Landesgartenschau in Rottweil, aber auch für die Unternehmen und Pendler im Kreis extrem wichtig, dass eine gute Anbindung an den Fernverkehr ab Stuttgart gegeben sei, so der Abgeordnete.

Kritik hingegen gibt es von der Grünen-Kandidatin Sonja Rajsp: »Böblingen und Singen als Halte abzuschaffen ist ein Schildbürgerstreich.« Für sie ist der neu geplante Tunnel »eine Nebelkerze, über deren Planung wir in Jahrzehnten immer noch sprechen werden.« Die Landtagskandidatin der Grünen fordert zudem, dass die Gäubahn weiterhin zentral enden muss. »Wir wollen den Ergänzungsbahnhof

unterirdisch im Gleisbett der jetzigen Gäubahn, andockend an den neuen Bahnhof, dann kann Stuttgart obendrüber bebauen.« Vor allem, so Sonja Rajsp, sei die Kosten-Nutzen-Rechnung »schöngerechnet«.

Das ist geplant

Beschleunigung des Schienenpersonenverkehrs auf dem deutschen Abschnitt von rund 20 Minuten mit einem dichteren Bedienangebot Stärkung der Taktknoten entlang der gesamten Achse gute Anschlüsse zu regionalen und überregionalen Zielen gute und schnelle Einbindung der Gäubahnstrecke in den Knoten Stuttgart mit direkter Anbindung an den Flughafen Stuttgart Stärkung der Resilienz für den Schienengüterverkehr

Das sind die Maßnahmen

zweigleisiger Neubau zwischen Flughafen und Böblingen-Goldberg (Gäubahntunnel) abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Ertüchtigung der Strecke Herrenberg-Eutingen (160 km/h maximal) eingleisiger Neubau Neckarhausen-Sulz, inklusive Tunnel (160 km/h maximal)

zweigleisiger Ausbau Sulz-Epfendorf,

zweigleisiger Ausbau Rietheim-Tuttlingen Neubau Singener Kurve

© Die inhaltlichen Rechte bleiben dem Verlag vorbehalten. Nutzung der journalistischen Inhalte ist ausschließlich zu eigenen, nichtkommerziellen Zwecken erlaubt.