



Parlamentarischen Staatssekretär
beim Bundesminister für Digitales und Verkehr
Herrn Michael Theurer
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Tübingen, 12.01.2022

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

zu Ihrer neuen Aufgabe im Bundesverkehrsministerium dürfen wir Sie beglückwünschen. Als ehemaliger Oberbürgermeister von Horb kennen Sie die langwierigen Bemühungen um den Ausbau der Gäubahn als Verbindung zwischen Stuttgart und Zürich bestens. Wir sind uns sicher einig, dass es schwer zu ertragen ist, dass auf dieser Strecke immer noch eingleisige Abschnitte bestehen, weil das andere Gleis als Reparationsleistung abgebaut und nie mehr ersetzt wurde.

An Stelle der lang ersehnten Verbesserungen droht Mitte des Jahrzehnts sogar eine gravierende Verschlechterung:

Wenn im Jahr 2025 der Tiefbahnhof in Stuttgart in Betrieb geht, fehlt die Anbindung der Gäubahn an den Fernverkehrsknoten. Die Panoramastrecke am Kesselrand hat keine Zufahrt zum Tiefbahnhof. Die als Ersatz gedachte Streckenführung über den Flughafen kommt in der Planung nicht voran. Es ist heute nicht absehbar, wann Züge aus Zürich über den Flughafen nach Stuttgart fahren können. Die derzeit diskutierte große Tunnellösung würde eine Bauzeit bis Mitte der 30er Jahre bedeuten. Damit entfielen die seit 1879 bestehende direkte Bahnverbindung von Stuttgart in die Schweiz für ein ganzes Jahrzehnt.

Die bislang vorgeschlagenen Interimslösungen sind nicht attraktiv. Ein Endhalt in Stuttgart-Vaihingen mit Umstieg auf die S-Bahn ist keine angemessene Verbindung von Stuttgart an den Bodensee und in die Schweiz. Dasselbe gilt für einen Umstieg am Nordbahnhof in Stuttgart. Die Züge der Gäubahn müssen von Beginn an in den Tiefbahnhof einfahren können. In der kurzen Zeit von nur noch vier Jahren bis zur Abtrennung der Gäubahn kommen dafür nur Alternativen mit geringem Ausbaubedarf in Frage. Eine Variante bietet sich dafür besonders an: Die Führung der Zürich-Strecke über Tübingen und Horb.

Mit der Inbetriebnahme des Tunnelbahnhofs und der Neubaustrecke nach Ulm wird auch die Wendlinger Kurve befahrbar sein. Im Nachgang zur Schlichtung wurde auch die ursprünglich geplante kleine Kurve durch eine große Kurve ersetzt, die mit zwei Gleisen einen leistungsfähigen Anschluss an die Neckartalbahn herstellt. Auf dieser Strecke können Züge aus Stuttgart Hauptbahnhof mit einem Halt am Flughafen in 40 Minuten Tübingen erreichen.

Das Hindernis auf dem Weg nach Süden ist die rund 31km lange Obere Neckarbahn zwischen Tübingen und Horb. Hier fehlt für eine durchgängige Verbindung der Fahrdrabt. Im Rahmen der Planung für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb sind allerdings die Vorplanungen für Ausbau und Elektrifizierung der Strecke bereits erfolgt. Die technische Machbarkeit ist geklärt und der finanzielle Aufwand lässt sich abschätzen. Nach dem Stand der Vorplanung kostet der Ausbau der Oberen Neckarbahn etwa 150 Millionen Euro. Darin enthalten sind auch neue Bahnsteige und zweigleisige Abschnitte.

Die heute bestehenden Direktverbindungen von Horb über Tübingen (IRE) müssen mit Inbetriebnahme des Tunnelbahnhofs eingestellt werden, weil Dieselloks nicht auf den Strecken von S21 eingesetzt werden können. Es ist daher ohnehin erforderlich, Strecken im Zulauf auf Stuttgart zu elektrifizieren. Die vorliegenden Planungen zur Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn lassen sich in vier Jahren umsetzen, so dass die Alternativstrecke ab Horb in den Tiefbahnhof mit Betriebsbeginn von S21 zur Verfügung stünde. Die entsprechenden politischen Beschlüsse müssten allerdings sehr schnell herbeigeführt werden.

Im Vergleich zu den Varianten mit Umstieg in Vaihingen oder am Nordbahnhof liegen die Vorteile auf der Hand:

Die Fernverkehrsverbindung auf der Gäubahn bleibt an den Stuttgarter Hauptbahnhof angebunden und der Halt am Flughafen ist schon ab 2025 möglich. Die Fahrzeit von Horb zum Flughafen beträgt etwa 55 Minuten, von Horb zum Tiefbahnhof etwa 65 Minuten. Das sind zwar 15 Minuten mehr als heute bis zum Kopfbahnhof. Aber mit einem Umstieg in Vaihingen oder am Nordbahnhof verlängert sich die Reisezeit im gleichen Maß. Das Umsteigen auf die S-Bahn entfällt bei der Führung über Tübingen, besonders für Reisende mit Koffer im Fernverkehr oder für Anschlussreisende im Fern-/Regionalverkehr ist dies ein zentrales Kriterium. Die Anbindung an den Flughafen ist zeitlich schneller als heute. Und damit auch der Umstieg Richtung Ulm und München. Und für diese Anbindung soll ja nahezu eine Milliarde Euro investiert werden. Das Verkehrspotenzial des Tübinger Hauptbahnhofs kommt hinzu, besonders für Touristen aus der Schweiz und Fahrten in die Schweiz ist dies vielfach größer als das von Böblingen/Sindelfingen. Alternierend zur IC-Verbindung über Tübingen können weiterhin Fahrten von Horb über Herrenberg und Böblingen bis Vaihingen angeboten werden, so dass niemand abgehängt wird.

Wir schlagen daher vor, dass Sie zu einer Konferenz über die Gäubahnanbindung einladen, bei der Fragen von Planung, Bau und Finanzierung für eine vorgezogene Elektrifizierung der Oberen Neckarbahn diskutiert werden. Für uns ist dabei völlig klar, dass die Umleitung der IC-Züge nur eine Interimslösung sein soll, bis die schnellere Verbindung über Böblingen zum Tiefbahnhof realisiert ist.

Jetzt sollte das Ziel sein, die Anbindung Stuttgart-Zürich mit durchgängigen Fernverkehrszügen ohne Unterbrechung zu sichern, bis die endgültige Streckenführung fertiggestellt ist.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Walter
Landrat

Boris Palmer
Oberbürgermeister