



SIEGFRIED LEHMANN
Mitglied des Landtages von Baden-Württemberg

Siegfried Lehmann, MdL – Schubertstr. 3 – 78315 Radolfzell

An die Redaktion

bodenseeland
UNITED INNOVATIONS

78315 RADOLFZELL
Schubertstr. 3
Telefon: 07732 - 972443
Telefax: 07732 - 972444
siegfried.lehmann@web.de
www.siegfried-lehmann.de

Büro:
Charlotte Biskup
Rheingasse 8
78462 Konstanz
Telefon: 07531 - 2842620
Telefax: 07531 - 2842621

Öffnungszeiten:
Mo. - Do. 9-12Uhr

Konstanz, 22.03.2011

Pressemitteilung:

Lehmann legt Faktencheck zur Gäubahn vor: „Mit Stuttgart 21 sinkt die Leistungsfähigkeit der Gäubahn“

Der Konstanzer Landtagsabgeordnete Siegfried Lehmann klärt in einem Positionspapier die Faktenlage zum geplanten Ausbau der Gäubahn. „Es zeigt sich klar, nach wie vor sehr viel Geld für den Ausbau der Gäubahn fehlt. Um tatsächlich Fahrtzeitgewinne zu erzielen, brauchen wir weitere fünfzig Millionen Euro“, so Lehmann. Die Leistungsfähigkeit der Gäubahn sieht der Abgeordnete durch Stuttgart 21 bedroht: „Im morgendlichen Berufsverkehr werden wir die Leistungsfähigkeit der Gäubahn nicht erhalten können. Und das Angebot vonseiten der Schweiz, mehr Züge von Zürich nach Stuttgart durchzubinden, wird mit Stuttgart 21 endgültig blockiert.“

Anlässlich der andauernden Debatte um die Folgen von Stuttgart 21 für die Gäubahn legt der Konstanzer Abgeordnete Lehmann ein dreizehnseitiges Faktenpapier vor, in dem von der Finanzierung über die voraussichtliche Leistungsfähigkeit bis zu Wechselwirkungen mit den schweizerischen Bautätigkeiten alle relevanten Aspekte geprüft werden. Zu jüngsten Äußerungen des Tuttlinger Landrats Guido Wolf, der erklärt hatte, der Ausbau der Gäubahn im ersten Teilabschnitt Horb-Tuttlingen mit Baukosten von 12,5 Millionen Euro sei nunmehr komplett finanziert und würde bis 2014 fertig gestellt sein, ergänzt der Grüne Landtagsabgeordnete Lehmann: „Es ist natürlich zu begrüßen, wenn die Bahn aus eigenen Haushaltsmitteln den ersten 4 km langen Teilabschnitt finanziert. Eine Fahrtzeitersparnis ist nach Auskunft des Verkehrsministeriums mit dieser kleinen Maßnahme, die zudem nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes nicht vor 2017 realisiert wird, allerdings nicht möglich. Für eine wirksame Fahrtzeitreduzierung sind dringend die Beschleunigungsmaßnahmen auf der gesamten Gäubahnstrecke zu realisieren, die bisher weder

geplant noch finanziert sind. Dafür werden weitere fünfzig Millionen Euro dringend benötigt.“ Angesichts der enormen Baukosten von Stuttgart 21 sieht Lehmann nicht, wo dieses benötigte Geld herkommen soll. „Um die vom Baden-Württemberg versprochenen Projekte umzusetzen müsste der Bund bis 2020 insgesamt 56 Prozent seiner in diesem Zeitraum voraussichtlich für den Ausbau der Schiene zu Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach Baden-Württemberg fließen lassen. Das ist völlig ausgeschlossen“, so der Abgeordnete. Lehmann ist verärgert darüber, dass die deutsche Seite ihren Verpflichtungen nach dem Vertrag von Lugano nicht nachgekommen ist: „Bis 2012 sollte der Ausbau erledigt sein, doch da nur die Schweizer ihren Verpflichtungen nachgekommen sind verlängert sich jetzt die Fahrt nach Stuttgart zusätzlich! Hier gibt es nichts zu beschönigen: die Landesregierung hat es versäumt, klare Prioritäten zu setzen, und die Pendler müssen jetzt dafür büßen.“

Mit Stuttgart 21 werde das nicht besser werden, so der Abgeordnete in seinem Positionspapier: „Wegen der eingeplanten Kapazitätsengpässe kommt es im morgendlichen Berufsverkehr sogar zur Ausdünnung des Angebots.“ Beispielsweise würde einer der drei Züge auf der Gäubahn für Berufspendler, die derzeit zwischen 7 und 8 Uhr in Stuttgart ankommen, wegfallen müssen, da wegen des dichten S-Bahn-Taktes zwischen Herrenberg und Flughafen pro Stunde nur noch zwei Züge der Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof gelangen könnten. Dies wurde während der Schlichtungsgespräche von der Deutschen Bahn eingeräumt. „Wenn Stuttgart 21 gebaut wird, ist eine Ausweitung der Kapazität für die Gäubahn nur mit einem neuen Tunnel zu machen. Doch woher sollen die erforderlichen mehreren hundert Millionen Euro kommen?“, fragt Lehmann.

Auch für die Regionen abseits der Gäubahn-Strecke hat der Landtagsabgeordnete zahlreiche negative Folgen recherchiert. Da die RE-Linie von Rottweil nach Neustadt „aufgebrochen“ werden müsse, ergäben sich Fahrtzeitverlängerungen von 15 Minuten zwischen Neustadt und Villingen. Fahrgäste der Bahnhöfe auf der Strecke Freiburg Hbf – Donaueschingen mit dem Ziel Stuttgart würden die ICE-Anbindung verlieren und somit sogar 30 Minuten später in Stuttgart ankommen als bisher. Reisende aus Stuttgart mit dem Ziel Friedrichshafen würden in Singen den Anschluss verpassen und rund 40 Minuten länger im Regionalzug verbringen, Reisende mit dem Ziel Überlingen 20 Minuten mehr. Auch der Ringzug Rottweil – Tuttlingen muss mit negativen Folgen rechnen, wenn nicht unerwartet 35 Millionen teure Investitionen vor der Fertigstellung von Stuttgart 21 finanziert und realisiert werden könnten.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen des Positionspapiers im Überblick:

- Ganz im Gegensatz zu den Verlautbarungen vieler Landtagsabgeordneter der Regierungsfractionen aus unserer Region ist der Ausbau der Gäubahn bis heute finanziell vollkommen ungesichert. Von den offiziell geschätzten Baukosten in Höhe von 134 Mio. € sind mit dem Bund bisher lediglich Planungsmaßnahmen für 0,8 Mio. € vertraglich vereinbart.
- Die Landesregierung verspricht im ganzen Land die Umsetzung von 6 vom Bund zu finanzierenden Schienen-Ausbauprojekten mit einem Finanzbedarf von mindestens 6,8 Mrd. € bis 2020, obwohl davon 4 Mrd. € bis heute nicht durch Finanzierungsvereinbarungen abgesichert sind.

- Die vollständige Umsetzung dieser Versprechungen wäre nur dann möglich, wenn der Bund bis 2020 56% seiner in diesem Zeitraum voraussichtlich für den Ausbau der Schiene zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach Baden-Württemberg fließen lassen würde.
- Die von Politikern aus den Parteien CDU, SPD und FDP in unserer Region häufig aufgestellte Behauptung „Der Bau von Stuttgart 21 fördert den Ausbau der Gäubahn“ ist Unsinn. Da Haushaltsmittel sowohl vom Bund als auch vom Land nur einmal ausgegeben werden können ist das Gegenteil richtig: Werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm gebaut, werden mindestens bis 2020 weder der Bund noch das Land finanzielle Mittel für den Ausbau der Gäubahn und die Elektrifizierung der Südbahn zur Verfügung haben.
- Die im Rahmen der Schlichtung zu Stuttgart 21 vorgestellten Planungen sehen für die Gäubahn mit Ausnahme der umsteigefreien Verbindung zum Flughafen keinerlei Verbesserungen vor. Wegen der eingeplanten Kapazitätsengpässe kommt es im morgendlichen Berufsverkehr sogar zur Ausdünnung des heutigen Angebotes.
- Wird Stuttgart 21 gebaut und wird der Ausbau der Gäubahn deshalb mangels Finanzmitteln zurückgestellt, droht dem Fernverkehr zwischen Zürich und Stuttgart ein totales Fahrplan-Fiasko. Bis zum Abschluss von Ausbaumaßnahmen im Wert von 60 Mio. € sind dann massive Fahrzeitverlängerungen statt der versprochenen Fahrzeitkürzungen nicht zu vermeiden.
- Bis heute ist völlig unklar, wie die Landesregierung die seit der Veröffentlichung der Gäubahn-Studie im Jahr 2005 bekannten massiven Anschlussverschlechterungen für Fahrgäste der Linien Rottweil – Villingen – Donaueschingen – Neustadt und Singen – Überlingen – Friedrichshafen verhindern will. Die Verschlechterungen werden abgestritten, der Nachweis durch Vorlage der geplanten Fahrpläne aber konsequent verweigert.