

Neuer Rottweiler Zeitung

Gäubahn: Zustand nicht länger haltbar

Wirtschaftsbündnis Stuttgart-Zürich und Thorsten Frei im Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium

Präsidentin Birgit Hakenjos-Boyd, Hauptgeschäftsführer Thomas Albiez von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Schwarzwald-Baar-Heuberg und Kurt Lanz vom Schweizerischen Wirtschaftsverband economiesuisse warben zusammen mit Thorsten Frei in Berlin noch einmal gemeinsam für den zügigen Ausbau der Schienentrasse Stuttgart-Zürich.



Der Parlamentarische Staatssekretär Steffen Bilger (links) im Gespräch mit Vertretern des Wirtschaftsbündnisses zum Ausbau der Schienenachse Stuttgart-Zürich, daneben von links: IHK-Hauptgeschäftsführer Thomas Albiez, IHK-Präsidentin Birgit Hakenjos-Boyd, Thorsten Frei MdB und Kurt Lanz von economiesuisse. Foto: Büro Thorsten Frei

Trotz der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn für den Abschnitt Horb – Neckarhausen brauche es aus Sicht des Quartetts weiterhin Druck aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, damit auch bei den anderen Streckenabschnitten Fortschritte erzielt werden, heißt es in einer Mitteilung der IHK.

Zentral war ein Treffen mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Steffen Bilger, der sich seit Jahren mit dem Thema befasst und den Ausbau auch als baden-württembergischer Abgeordneter persönlich unterstützt. Bilger brachte bei dem Austausch ganz klar zum Ausdruck, dass der Ausbau der Gäubahn für den Bund als wichtige Nord-Süd-Verbindung im europäischen Eisenbahnverbundnetz und insbesondere als Entlastungsstrecke für die Rheintal-Schiene hohe Priorität besitze.

Er unterstrich noch einmal deutlich, dass nach Unterschrift der Finanzierungsvereinbarung alles auf Umsetzung stehe. „Im Jahr 2021 wird der erste Spatenstich für den Streckenabschnitt Horb – Neckarhausen stattfinden. In die Vorplanungen für die übrigen Ausbauabschnitte steigen wir gerade ein.“ Dennoch warnte Steffen Bilger angesichts der Erfahrungen vor überzogenen Erwartungen, da allein die Planfeststellungsverfahren durchschnittlich dreieinhalb Jahre dauerten. Unabhängig davon stehe für das BMVI unverrückbar fest, dass der Einsatz von Neigetechnikzügen etabliert werde. Das sei mit dem Land vereinbart und daran führe kein Weg vorbei.

Die IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg und economiesuisse vertraten in Berlin das grenzüberschreitende Wirtschaftsbündnis zum Ausbau der Schienenachse Stuttgart-Zürich. „Die bisherige Vorgehensweise beim Ausbau dieser zentralen Schienenachse gleicht einer Verzögerungstaktik. Die Wirtschaft benötigt eine leistungsfähige Verbindungsachse zwischen beiden Wirtschaftsräumen, eine funktionierende Zulaufstrecke für den Gotthard-Tunnel sowie eine leistungsfähige Kapazitätsreserve für die überlastete Rheintalbahn. Die Zeit drängt, bis Ende der Laufzeit 2030 muss der Bundesverkehrswegeplan umgesetzt sein“, betonte Birgit Hakenjos-Boyd.

Für Thorsten Frei ist der Ausbau der Schienenachse Stuttgart-Zürich „für eine auch weiterhin erfolgreiche wirtschaftliche Zukunft der Region richtungsweisend. Der derzeitige Zustand ist auch aus klimapolitischen Gründen nicht länger haltbar. Mit dem Ausbau können der steigende internationale Güterverkehr aufgefangen und die Straßen entlastet werden. Dies in umweltverträglicher und klimafreundlicher Form. Leider zwingt die Bahn die Menschen zwischen Stuttgart und Zürich quasi auf die

Straße, da die Verbindungen zu langsam und unkomfortabel sind. Das erlebe ich wöchentlich leider persönlich.“

„Auch die Wirtschaft in der Schweiz und den Nachbarländern hat ein großes Interesse daran, dass Deutschland als wichtiger Handelspartner und zentrales Transitland einen leistungsfähigen Schienekorridor zwischen Stuttgart und Zürich schafft“, fordert Kurt Lanz von Schweizerischen Dachverband economiesuisse. „Es wird Zeit, dass das Bekenntnis zum Schienenausbau auf der Nord-Süd-Achse aus dem Jahr 1996 endlich umgesetzt wird. 40 Millionen Tonnen werden dank erheblichen Investitionen in der Schweiz jährlich im Schienengüterverkehr verlässlich und klimafreundlich über die Alpen transportiert – das ist allerdings nur halb so viel wert, wenn der Güterverkehr nördlich und südlich der Alpen keine genügenden Kapazitäten hat.“

Für Thomas Albiez hat sich der Weg nach Berlin und der damit verbundene Aufwand gelohnt: „Die politische Unterstützung ist da. Jetzt müssen aber konkrete Ergebnisse folgen. Zusammen mit unseren Wirtschaftspartnern aus der Schweiz lassen wir nicht locker. Wir erwarten jetzt vom Bundesverkehrsministerium und den Verkehrspolitikern im Bundestag, dass die Deutsche Bahn als bundeseigenes Unternehmen schnellstmöglich einen konkreten und verbindlichen Zeitplan zum Gesamtausbau vorlegt.“

Forderungen auch aus Brüssel und Bern

Zusätzliche Unterstützung bekommt das Wirtschaftsbündnis indes aus Brüssel und Bern. Die Union Europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC) für Verkehrsfragen, der rund 60 Kammern aus Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Österreich und der Schweiz angehören, hat in Brüssel zeitgleich zum Termin in Berlin eine entsprechende Resolution verabschiedet. Tags zuvor hatte die liberale Nationalrätin Regine Sauter in Bern einen parteiübergreifenden Antrag an die Regierung gestellt, den Ausbau der Schienenachse Stuttgart-Zürich auch von offizieller schweizerischer Seite zu forcieren und das grenzüberschreitende Wirtschaftsbündnis zu unterstützen.