



Bündnis90/Die Grünen-Landtagsabgeordneter Siegfried Lehmann (Mitte) sowie die beiden Landtagskandidatinnen Susanne Reinhardt-Klotz (links) und Martina Braun.

BILD: SCHRÖTER

"Risiken für den Gäubahnausbau"

Donaueschingen (tom) Als „finanziell vollkommen ungesichert“ sieht Siegfried Lehmann, Landtagsabgeordneter der Grünen, den Ausbau der Gäubahn. Von den offiziell geschätzten Baukosten in Höhe von 134 Millionen Euro seien mit dem Bund bisher lediglich Planungsmaßnahmen für 800 000 Euro vertraglich vereinbart, erklärte Lehmann bei einem Pressegespräch in Donaueschingen. Die, so Lehmann weiter, von Vertretern der Regierungsparteien CDU und FDP gerne geäußerte Ansicht der Bau von Stuttgart 21 werde den Gäubahn-Bau anschieben, sei Unsinn. Das Gegenteil sei der Fall: „Werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm gebaut, werden bis mindestens 2020 weder der Bund noch das Land finanzielle Mittel für den Ausbau der Gäubahn und die Elektrifizierung der Südbahn zur Verfügung haben“, betonte der Grünen-Politiker. Zudem werde es den bei der Schlichtung zu Stuttgart 21 vorgestellten Planungen zufolge wegen Kapazitätsengpässen sogar zur Ausdünnung des heutigen Angebots auf der Gäubahn kommen.

„Die Landesregierung verspricht bis 2020 die Umsetzung von landesweit sechs vom Bund zu finanzierenden Schienen-Ausbauprojekten mit einem Finanzbedarf von mindestens 6,8 Milliarden Euro, von der Rheintalbahn über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, Stuttgart 21, der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim und der Elektrifizierung der Südbahn bis zum Ausbau der Gäubahn. Die Umsetzung dieser Projekte wäre nur möglich, wenn der Bund bis dahin 56 Prozent seiner in diesem Zeitraum voraussichtlich für den Schienenausbau zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach Baden-Württemberg fließen lassen würde. Vor diesem Hintergrund ist ein zeitnaher Ausbau der Gäubahn vollkommen unrealistisch“, erklärte Lehmann. Werde Stuttgart 21 gebaut, sei vielmehr realistisch, dass der Ausbau der Gäubahn mangels Finanzmitteln zurückgestellt werde. Dann drohe dem Fernverkehr zwischen Zürich und Stuttgart ein totales Fahrplan-Fiasko.

Ferner sei völlig unklar, wie die Landesregierung „massive Anschlussverschlechterungen für Fahrgäste“ der Zuglinien Rottweil-Villingen-Donau- eschingen-Neustadt und Singen-Überlingen-Friedrichshafen vermeiden wolle, die laut Lehmann durch eine Studie seit 2005 bekannt seien.