

Rede von **Andreas Frankenhauser**, Pro Gäubahn-Landesbündnis, auf der 806. Montagsdemo am 18.5.2026

Die Gäubahn im grün-schwarzen Koalitionsvertrag

Schönen guten Abend Stuttgart!

Es freut mich, heute Abend wieder hier sprechen zu dürfen. Ich bin heute wieder hier als Vertreter des Pro Gäubahn-Landesbündnisses und ich werde schwerpunktmäßig über das Thema Gäubahn sprechen, also über die Fernverkehrsstrecke Stuttgart–Rottweil–Singen–Zürich, und was der grün-schwarze Koalitionsvertrag zum Thema Gäubahn sagt.

Dazu werde ich auch ein bisschen ausholen.

Die Grundproblematik bei der Gäubahn und bei Stuttgart 21 ist ja, dass hier in Stuttgart für Milliarden – für 10, 15, am Ende vielleicht 20 Milliarden – ein neuer Bahnhof gebaut wird, und dass dieser Bahnhof eine wichtige internationale Fernverkehrsstrecke nicht anbinden kann. Man versucht es seit 20 Jahren und es klappt nicht, mit dem Ergebnis, dass man jetzt sagt: Na ja, dann schließen wir sie halt nicht an, dann hängen wir halt die Gäubahn ab, und damit 1,4 Millionen Menschen im südlichen Baden-Württemberg. Also Milliarden-Ausgaben, um am Ende eine deutliche Verschlechterung zu haben, weil die Gäubahn seit 145 Jahren nach Stuttgart zum Hauptbahnhof fährt – und das soll mit der Teilinbetriebnahme von Stuttgart 21 enden.

Es ist natürlich vor allem ein Problem für die Gäubahn-Anlieger, die sollen abgehängt werden. Es ist aber auch ein Problem für die Stuttgarter, weil die Gäubahn auch ihre Verbindung an den Bodensee und in die Schweiz ist.

Heute können Sie hier in Stuttgart in den Intercity steigen und bis Zürich durchfahren. Das ging auch schon mal besser, aber ich möchte jetzt nicht meckern – es funktioniert. Zukünftig soll es nicht mehr funktionieren. Das Konzept – wenn man das ein Konzept nennen will – geht davon aus, dass Sie zukünftig erstmal in die S-Bahn steigen, bis Stuttgart-Vaihingen fahren und dort in den Zug nach Zürich umsteigen. Selbst wenn man sagen könnte, dass die S-Bahn in Stuttgart so zuverlässig funktioniert und immer so pünktlich ist [Gelächter im Publikum], selbst dann wäre das eine deutliche Verschlechterung. Aber Sie wissen natürlich: So ist die Stuttgarter S-Bahn nicht. Ständige Stammstreckensperrungen, Oberleitungsstörungen – Sie kennen die Entschuldigungen alle selbst. Das ist inzwischen ein Chaosbetrieb.

Wenn dann der Anschluss weg ist, weil die S-Bahn ausgefallen ist oder Verspätung hat, dann stehen Sie in Vaihingen. Und dort stehen Sie dann zwei Stunden, weil die Intercityzüge zwischen Stuttgart und Zürich im Zwei-Stunden-Takt fahren. Und Reisende, Geschäftsleute und so weiter, die nach Zürich wollen, machen das vielleicht einmal mit. Das nächste Mal nehmen sie das Auto oder sie fliegen. Es gibt vier tägliche Flugverbindungen von Stuttgart nach Zürich.

Diese ganze Konstruktion – man steckt Milliarden in einen Bahnhof – führt also dazu, dass die Leute eher angehalten werden, aufs Auto umzusteigen, weil's mit der Bahn nicht mehr funktioniert. Das ist eigentlich ein Skandal!

Dagegen hat sich überall entlang der Gäubahn und auch hier in Stuttgart eine Bewegung gebildet. Das hat 2023 angefangen, als sich in Rottweil – das waren die Pioniere – eine Pro-Gäubahn-Gruppe gegründet hatte, die gesagt hat: Wir müssen was machen. Wir akzeptieren es nicht, dass wir abgekoppelt werden in Stuttgart. Das wollen wir nicht.

Nach Rottweil gründete sich eine Gruppe in Konstanz, dann kam das Gäubahn-Komitee in Stuttgart mit Hans-Jörg Jäkel dazu, dann die Gruppe in Freudenstadt und Gruppen in Singen und Tuttlingen. Überall entlang der Gäubahn gab es dann Gruppen, die gesagt haben: Wir akzeptieren diese Gäubahn-Kappung nicht.

Diese einzelnen Gruppen haben sich dann im Frühjahr 2024 zusammengeschlossen zum Pro Gäubahn-Landesbündnis, für das ich heute hier sprechen darf. Das Pro Gäubahn-Landesbündnis hat zum Ziel, dass diese Planung so nicht durchkommen darf. Es kann nicht sein, dass 1,4 Millionen Menschen im Einzugsgebiet der Gäubahn abgehängt werden.

Da ist in den letzten gut zwei Jahren einiges passiert. Wir haben mehrere Aktionstage entlang der Gäubahn gemacht, um auf das Problem aufmerksam zu machen, um mit politischen Entscheidern zu sprechen, aber vor allem auch, um die Bevölkerung zu mobilisieren und ein Problembewusstsein zu schaffen, dass weite Teile Baden-Württembergs auf der Schiene abgehängt werden sollen.

Wir haben viel Öffentlichkeitsarbeit und Pressearbeit gemacht, wir haben eine eigene Homepage, *progaeubahn.de*, eine eigene Facebookseite „ProGäubahn“ und wir vernetzen uns mit vielen anderen Akteuren, die das so ähnlich sehen wie wir. Besonders wichtig ist für uns dabei der VCD, der Verkehrsclub Deutschland – ökologisch orientiert. Dem darf ich hier auch ganz herzlich danken, weil er für uns eine wichtige Stütze ist, auf die wir bauen können, wenn es um Gäubahnangelegenheiten geht. Auch der BUND Baden-Württemberg ist unserem Bündnis beigetreten wie auch die Naturfreunde, die Schutzgemeinschaft Filder und die Deutsche Umwelthilfe. Also wir vernetzen uns, und wir vernetzen uns auch mit den politischen Akteuren und den politischen Parteien.

Inzwischen sind uns vier Kreisverbände der Grünen beigetreten, drei SPD-Kreisverbände und zuletzt auch ein Kreisverband der Linken. Und wir nutzen auch die Möglichkeit der innerparteilichen Demokratie. Ich selber, wie einige andere bei Pro Gäubahn, bin seit 30 Jahren Mitglied bei den Grünen. Und wir Grünen innerhalb von Pro Gäubahn haben gesagt: Wir müssen etwas machen, damit sich die Grünen Baden-Württembergs in der Frage richtig positionieren.

Was haben wir gemacht? 2024 haben wir bei der Grünen Landesdelegiertenkonferenz in Reutlingen den Antrag gestellt, dass die Grünen Baden-Württemberg sich gegen die Gäubahn-Kappung stellen sollen und dafür eintreten, dass die Gäubahn auch nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 weiterhin bis Stuttgart Hauptbahnhof oben, also bis zum Kopfbahnhof, verkehren soll. Wir haben den Antrag eingebracht – einstimmig angenommen. Das ist seitdem Beschlusslage der Grünen Baden-Württemberg.

Zum Landtagswahlprogramm 2026 waren wir wieder aktiv, hatten eigentlich die Forderung, dass ins Landtagswahlprogramm der Grünen rein muss: Keine Gäubahn-Kappung, Kombibahnhof-Betrieb und Ablehnung des Pfaffensteigtunnels.

Für die Rede, die Hendrik Auhagen eingebracht hat, auch vom Pro Gäubahn-Landesbündnis, gab's viel Applaus. Leider ist der Antrag nicht durchgekommen. Durchgekommen ist ein Kompromissantrag, in dem drinsteht: Pfaffensteigtunnel, Kombibahnhof thematisieren wir nicht, aber Gäubahn-Kappung auf gar keinen Fall. Deswegen stand auch im grünen Landtagswahlprogramm 2026: Keine Gäubahn-Kappung. Die Gäubahn muss auch nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in den Kopfbahnhof gehen.

Jetzt haben wir ja eine neue grün-schwarze Landesregierung. Die Grünen sind ein Teil dieser Landesregierung, der andere Teil ist die CDU. Die CDU ist bei der Landtagswahl gestärkt worden, ist jetzt im Landtag auf Augenhöhe mit den Grünen mit gleich vielen Mandaten und ist auch im Kabinett gleichwertig mit den Grünen vertreten. Deswegen ist wichtig zu schauen, was die CDU zu diesem Thema sagt?

Im südlichen Baden-Württemberg ist die Stimmung ein bisschen anders als in Stuttgart. Etliche in der CDU in Südbaden sind mit dieser Gäubahn-Kappung überhaupt nicht zufrieden. Es hat damit

angefangen, dass der CDU-Kreisverband Konstanz Anfang 2024 den Beschluss gefasst hat, dass es eine Gäubahn-Kappung nicht geben darf. Die Gäubahn muss auch nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 bis Stuttgart Hauptbahnhof oben verkehren.

Es gab etliche andere Orts- und Kreisverbände der CDU, die sich diesem Beschluss angeschlossen haben. Und 2024 hat dann der CDU-Bezirksverband Südbaden, der von Offenburg/Kehl bis Konstanz und Lörrach bis Rottweil doch einen großen Teil von Baden-Württemberg abdeckt, auf Antrag der CDU-Konstanz beschlossen: Keine Gäubahn-Kappung. Die Gäubahn muss auch nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Kopfbahnhof oben verkehren.

Jetzt gibt es bei der CDU vier Bezirksverbände. Südbaden ist einer davon. Die anderen drei haben das nicht beschlossen. Aber man muss schauen: Was hat denn das Spitzenpersonal der CDU zum Thema Gäubahnkappung gesagt?

Manuel Hagel, der Landesvorsitzende, inzwischen Innenminister und stellvertretende Ministerpräsident, war 2024 auf Einladung der CDU-Landkreis Konstanz in Singen zu Gast und hat da eine Rede gehalten. Dort wurde er von den eigenen Leuten gefragt, wie er als Landesvorsitzender denn zum Thema Gäubahn und zum Beschluss der CDU-Südbaden steht, dass es keine Gäubahn-Kappung geben soll. Darauf hat Manuel Hagel erfreulich klar geantwortet. Er hat gesagt, er unterstütze die Position der CDU-Südbaden und er selber sei gegen die Kappung der Gäubahn. Das ist so in der Presse nachlesbar.

Das heißt: Wir hatten jetzt vor den grün-schwarzen Koalitionsverhandlungen eigentlich gute Karten. Die Grünen haben sehr klar gesagt, sie wollen keine Gäubahn-Kappung. Bei der CDU haben es einige gesagt, insbesondere der Landesvorsitzende. Deswegen hatten wir als Pro Gäubahn-Landesbündnis eigentlich gute Hoffnung, dass die Ablehnung der Gäubahn-Kappung auch so in den Koalitionsvertrag reinkommt. Und wir haben während der Koalitionsverhandlungen Druck gemacht. Wir haben die Koalitionäre angeschrieben: Cem Özdemir, Manuel Hagel, die neue Verkehrsministerin Frau Razavi und Andreas Schwarz von den Grünen.

Wir haben darauf aufmerksam gemacht: Es gibt bei den Grünen eine Beschlusslage der Partei, es gibt ein Landtagswahlprogramm und es gibt bei der CDU Aussagen des Landesvorsitzenden und einen Beschluss der CDU-Südbaden. Bitte denkt doch daran, wenn ihr jetzt einen Koalitionsvertrag macht, für uns Gäubahn-Anlieger ist das ein total wichtiges Thema, bitte schreibt das in den Koalitionsvertrag rein: keine Gäubahn-Kappung!

Wir haben dann auf diese Mail erstmal lange gar keine Antwort erhalten. Die grüne Seite hat sich leider gar nicht zurückgemeldet. Es hat sich aber zurückgemeldet das Vorzimmer von Manuel Hagel. Das war jetzt nichts wahnsinnig Berauschendes, was da kam – eher so ein freundliches „danke für die Mail, und ich werde das weiterleiten“. Mehr kam da nicht.

Dann kam der grün-schwarze Koalitionsvertrag raus und wir waren doch sehr enttäuscht. Weil sich eigentlich etwas anderes im Wahlkampf abgezeichnet hatte, als jetzt im Koalitionsvertrag drinsteht.

Das fängt auf Seite 114 an, da geht es um den ganzen Komplex Stuttgart 21 und Gäubahn. Es fängt erstmal damit an, dass Unwahrheiten über Stuttgart 21 verbreitet werden. Dort steht nämlich wörtlich drin: „Stuttgart 21 wird als leistungs- und zukunftsfähiger Bahnknoten in Betrieb genommen.“ Das ist maximales Wolkenkuckucksheim. Das kann nur jemand schreiben, der sich mit dem Thema nie beschäftigt hat. Das ist eigentlich eine Provokation, denn jeder, der sich ein bisschen mit Stuttgart 21 beschäftigt hat, weiß, dass Stuttgart 21 weder zukunfts- noch leistungsfähig ist, und dass Stuttgart 21 überhaupt nur in Betrieb genommen werden kann als Teil einer Kombibahnhof-Lösung. Aber für sich alleine ist Stuttgart 21 eben weder leistungsfähig noch zukunftsfähig.

Dann geht es weiter. Der Pfaffensteigtunnel wird als große Lösung in den höchsten Tönen gelobt. Der Pfaffensteigtunnel ist der Tunnel, der die Gäubahn Bestandsstrecke ab Böblingen mit dem Flughafen

Echterdingen verbinden soll, damit die Gäubahn für über drei Milliarden Euro an den Flughafen Echterdingen angebunden wird, obwohl wir wissen, dass weniger als ein Prozent der Gäubahn-Fahrgäste den Flughafen als Ziel hat.

Da werden Milliarden rausgehauen, alles finanziert durch Sonderschulden des Bundes, mit einer Klimawirkung von 350.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten. Völlig unsinnig, völlig am Bedarf vorbeigeplant – und das wird hier nochmal groß gelobt.

Dann kommen wir zum eigentlichen Punkt: zum Thema Gäubahn-Kappung. Als ich das zum ersten Mal gelesen habe, dachte ich zuerst, das ist ja toll, die sind ja gegen die Gäubahn-Kappung. Aber wenn man dann die Formulierung genau durchliest, steht eigentlich das Gegenteil drin.

Es kommt auf die genaue Formulierung an. Ich zitiere aus dem Koalitionsvertrag: „Eine Unterbrechung der Direktanbindung Singen–Zürich *vor* Inbetriebnahme von Stuttgart 21 darf es nicht geben.“ *Vor* Inbetriebnahme. Das heißt nach Inbetriebnahme, das ist ja der Punkt, darf die Gäubahn unterbrochen werden. Und nichts anderes plant die Deutsche Bahn. Es war immer geplant, die Gäubahn im Zuge der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zu kappen. Deswegen war ja auch jede Verschiebung des Eröffnungstermins von S21 heilsam, weil jede Verschiebung doch bedeutet hat, die Gäubahn wird erst später gekappt.

Jetzt schreiben die aber in den Koalitionsvertrag rein, was eigentlich das wiedergibt, was die DB vorhat. Es hört sich gut an, aber ist eigentlich eine Kampfansage. Es ist wirklich ein Schlag ins Gesicht der 1,4 Millionen Menschen im südlichen Baden-Württemberg, die auf der Schiene abgehängt werden. Es ist ein Schlag ins Gesicht für alle, die sich für die klimafreundliche und zukunftsfähige Bahn einsetzen. Weil das ist genau das Gegenteil.

Deswegen ist der grün-schwarze Koalitionsvertrag aus Gäubahn-Sicht absolut enttäuschend – insbesondere wenn man weiß, was während des Wahlkampfs gesprochen wurde, was Manuel Hagel gesagt hat und was im grünen Wahlprogramm steht.

Deswegen gilt es weiter Druck zu machen, das nicht zu akzeptieren und für eine gute Kombibahnhof-Lösung zu streiten, wo Stuttgart 21 nur die Ergänzungsstation ist zum eigentlichen Hauptbahnhof.

In diesem Sinne: oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.