

Bürgerinitiative ProGäubahn Rottweil –
wir wollen zum Hauptbahnhof



Pressemeldung von Pro Gäubahn Landesbündnis
28.09.2025

**Pro Gäubahn Landesbündnis setzt sich für richtige
Prioritätensetzung bei der
Gäubahn ein: zweigleisiger Ausbau statt Pfaffensteigtunnel
Gäubahn-Kappung bleibt unnötig**

Eine wirkliche Verbesserung des Gäubahn-Betriebs, mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit sind die Ziele des Pro Gäubahn Landesbündnisses. „Eine bessere Betriebsqualität zwischen Stuttgart und Zürich ist aber nur möglich, wenn die Gäubahn wieder vollständig zweigleisig ausgebaut wird“, so Michael Leibrecht von Pro Gäubahn Rottweil. „Dies muss der Fokus sein, nicht der Pfaffensteigtunnel, der für den Gäubahn-Betrieb keine Verbesserung bringt“, so Leibrecht weiter. „Die derzeitige Prioritätensetzung halten wir schlicht für falsch. Seit mehr als 70 Jahren wird die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Tuttlingen und Horb versprochen. Dazu hat sich Deutschland zudem staatsvertraglich im Vertrag von Lugano 1996 mit der Schweiz verpflichtet,“ stellt Dr. Hans-Jörg Jäkel vom Gäubahnkomitee Stuttgart fest. Anstatt hier endlich schnell voranzukommen, besteht der aktuelle politische Fokus aber darin, einen bereits zweigleisigen Gäubahn-Abschnitt, nämlich die Panoramabahnzufahrt der Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof stillzulegen und durch einen neu zu bauende Streckenführung im Tunnel, den sogenannten Pfaffensteigtunnel zu ersetzen. Gewonnen sei damit für die Gäubahn nichts, ist sich Jäkel sicher.

Der Pfaffensteigtunnel ist zudem extrem teuer, dafür dass er für die Gäubahn keine Verbesserung bringt. Mit den veranschlagten 3 Milliarden Euro für dieses eine Bauwerk könnte man nicht nur die Gäubahn wieder vollständig zweigleisig ausbauen, sondern auch noch weitere sinnvolle Ausbauprojekte überall im Land anstoßen. So viel Geld auf nur ein Projekt ohne echten Nutzen zu konzentrieren, widerspricht vollkommen dem Prinzip des sparsamen Umgangs mit Steuermitteln, stellt Andreas Frankenhauser vom Pro Gäubahn Landesbündnis fest. Dazukommt, dass der Pfaffensteigtunnel nicht nur völlig übersteuert, sondern auch noch sehr klimaschädlich sowohl im Bau als auch im Betrieb ist.

Bahntunnel können klimapolitisch sinnvoll sein, aber nur wenn dadurch wesentlich mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Wer aber 350.000 Tonnen CO₂-Äquivalente nur für den Ersatz einer längst vorhandenen und sogar kürzeren Strecke ausstoßen will, setzt die klimapolitische Glaubwürdigkeit Deutschlands aufs Spiel, so Hendrik Auhagen von Pro Gäubahn Konstanz.

Pro Gäubahn setzt sich deshalb dafür ein, dass die kostengünstige und klimaschonende Weiternutzung der Bestandsinfrastruktur bis Stuttgart Hbf (oben) in den Fokus genommen wird. Diese kann zudem einen unterbrechungsfreien Betrieb ohne Kappung bis Stuttgart Hbf garantieren und belässt gleichzeitig auch noch Geld übrig, die Gäubahn endlich wieder zweigleisig auszubauen.