

Pressemitteilung

Stuttgart, den 16.11.2020

Internationale Schienenverbindung Stuttgart-Zürich („Gäubahn“): Kein Anschluss unter diesem Bürgermeister

Bürgermeister Pätzold verweigert Gespräch mit LNV und PRO BAHN

Mit dröhnendem Schweigen reagiert der für Bau und Umwelt zuständige Stuttgarter Bürgermeister Peter Pätzold auf Gesprächswünsche zur geplanten Kappung der Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich. Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) und der Fahrgastverband PRO BAHN hatten Bürgermeister Pätzold bereits Anfang September um ein Gespräch gebeten und in einem Brief gefordert, auf einen Verzicht auf die vermeidbare Kappung hinzuwirken. Auch auf Nachfrage hörten die Verbände aus dem Rathaus dazu: nichts.

„Wer die durchgehende Zugverbindung zwischen Stuttgart und Zürich kappt und damit das südliche Baden-Württemberg und die Schweiz von der Landeshauptstadt abkoppelt, hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt“, kritisiert Stefan Frey, LNV-Vorstand und -Verkehrsreferent. „Die Gäubahn ist kein Bimmelbähnle, sondern eine wichtige Pendlerstrecke sowie eine zentrale Verbindung in die Schweiz, dem für Baden-Württemberg nach den USA und China dritt wichtigsten Wirtschaftspartner als Exportmarkt und der Nummer eins bei den Importen! Hier ohne Not einen zusätzlichen Umstieg einzubauen, zeugt nicht gerade davon, dass die Verantwortlichen wissen, wie es ist, regelmäßig mit der Bahn unterwegs zu sein.“

Vor diesem Hintergrund ist es für LNV und PRO BAHN unverständlich, dass Stuttgarts Bau- und Umweltbürgermeister offenbar noch nicht einmal bereit ist, sich mit den Verbänden auszutauschen und in den Diskurs zu gehen. „Wir fordern Herrn Bürgermeister Pätzold erneut auf, sich mit unseren Argumenten auseinanderzusetzen“, sagt Dr. Wolfgang Staiger, stellvertretender Vorsitzender des Regionalverbands Stuttgart von PRO BAHN. „Dass Herr Pätzold die Nutzer der internationalen Schienenverbindung Stuttgart-Zürich als ‚irgendwo ins Gäu fahrende Personen‘ abqualifiziert hat, schürt bei uns die Sorge, dass er sich der Bedeutung der Gäubahn für die Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt überhaupt nicht bewusst ist.“

Neue Sachlage

Die Bausituation stelle sich heute anders dar als früher, so Staiger: „Eine Unterbrechung der Gäubahn ist bautechnisch nicht mehr notwendig und kann mit einfachen Mitteln verhindert werden. Sie würde zulasten von Fahrkomfort und Anschlussqualität für die Fahrgäste im Fern- und

Regionalverkehr gehen und dadurch viele dazu bewegen, wieder aufs Auto umzusteigen. Fatal wäre die Unterbrechung auch für die Zuverlässigkeit der S-Bahn, denn diese benötigt bei Störungen auf der voll ausgelasteten Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen die Gäubahn als Ausweichstrecke. Drastisch verschärft werden die Probleme dadurch, dass die Unterbrechung der Gäubahn nicht sechs Monate, wie im Planfeststellungsbeschluss für Stuttgart 21 vorgesehen, sondern mindestens fünf Jahre dauern wird, wegen Verzögerungen und Umplanungen beim Bau der künftigen Gäubahnführung über den Flughafen.“ Dieser neuen Sachlage, ergänzt Frey, müssten auch Beschlüsse kommunaler Gremien in Stuttgart Rechnung tragen und diese müssten ihre Blockadehaltung gegenüber einem vorübergehenden Weiterbetrieb der Gäubahn auf ihrer bisherigen Trasse bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof aufgeben. In den Nachbarkreisen habe man das längst erkannt. „Wir können doch nicht den Umstieg auf die Bahn predigen und den Menschen dann das Bahnfahren durch Zwangs-Umstiege und verpasste Anschlüsse verleiden.“

Die Schweiz investiert, Deutschland schläft

Während die Schweiz massiv in den Ausbau des Zugverkehrs investiert und mit dem Gott-hard-Basistunnel und dem Ceneri-Tunnel wichtige Nord-Süd-Verbindungen fertiggestellt hat, läuft Deutschland seinen Verpflichtungen seit 20 Jahren hinterher. Die größten Defizite sehen LNV und PRO BAHN dabei auf der Rheintalschiene. Wenn Stuttgart nun mit der Gäubahn auch noch die zweite wichtige Nord-Süd-Strecke mit direkter Anbindung an Zürich torpediert und Bahninfrastruktur sogar abbaut, verschlimmere das die Situation unnötigerweise weiter. Die Bebauung des Stuttgart-21-Geländes und ein Erhalt der Gäubahn schließen sich nicht aus.

Die aktuelle Planung sieht vor, dass die Gäubahn über viele Jahre in Stuttgart-Vaihingen endet; möglicherweise wird ein Teil der Züge bis zu einem erst noch zu bauenden Nordhalt im Bereich Nordbahnhof weiterfahren und dort in einer Sackgasse enden. In die Innenstadt oder zu Anschlusszügen kämen Zugreisende dann nur noch durch einen zusätzlichen teils komplizierten Umstieg in die S-Bahn oder Stadtbahn. „Stuttgart 21 wurde maßgeblich damit begründet, dass europäische Verbindungen auf der Schiene verbessert werden sollen und dass Bahnreisende direkt ins Herz der Stadt gelangen können. Warum soll das bei der Gäubahn nicht gelten?“, fragen Frey und Staiger.

„Soweit ersichtlich wird nirgendwo auf der Welt eine intakte und täglich von tausenden Fahrgästen genutzte Schienenverbindung abgebaut, ohne dass zeitgleich eine gleichwertige Ersatzstrecke zur Verfügung steht“, so Staiger und Frey abschließend.

Für Rückfragen und Kontakt

- *Dr. Wolfgang Staiger, PRO BAHN e.V.*
mobil 0172 7656 463; Tel. 0711 260138; wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de
- *Stefan Frey, Landesnaturschutzverband e.V.*
mobil 0172 682 4559; 0711 442935; stefan.i.frey@t-online.de

Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V., Olgastraße 19, 70182 Stuttgart,
Tel. 0711 - 248955-20, info@lnv-bw.de , www.lnv-bw.de

PRO BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart, Christian Petersohn, Ödheimer Straße 8,
70437 Stuttgart, Tel. 0711-847177, Mobil 0157-75793602,
christian.petersohn@pro-bahn-bw.de , www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm

Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) ist der Dachverband der Natur- und Umweltschutzverbände in Baden-Württemberg mit 34 Mitgliedsverbänden, in denen über 540.000 Einzelmitglieder organisiert sind. Der LNV vertritt nach § 51 NatSchG BW als Dachverband die Natur- und Umweltschutzverbände des Landes und ist anerkannte Naturschutz- und Umweltvereinigung nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz.

PRO BAHN e.V. ist ein unabhängiger und gemeinnütziger Verein im Verbraucherverband Bundeszentrale; er vertritt die Interessen der Fahrgäste des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs und gliedert sich in mehrere Regionalverbände, darunter einen für Baden-Württemberg.