



Stuttgart, den 13.2.2019

Pressemitteilung von BUND Regionalverband Stuttgart, Klima- und Umweltbündnis Stuttgart, VCD Kreisverband Stuttgart, Naturfreunde Stuttgart

### **Gäubahn-Unterbrechung**

Die unterzeichnenden Umweltverbände haben sich aus ökologischen Gründen schon immer für den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs ausgesprochen. Dessen Rückgrat ist der Schienennahverkehr. Die im Zuge der Baumaßnahmen von Stuttgart 21 geplante Unterbrechung der Gäubahnstrecke auf ca. drei Jahre hätte gravierende negative Auswirkungen auf die Bahnanbindung im südlichen Teil Baden-Württembergs und kann deshalb nicht akzeptiert werden. Insbesondere ist anzuführen:

1. Im Rahmen der Planfeststellung zu Stuttgart 21 wurde eine so lange Streckenunterbrechung nicht genehmigt.
2. Eine Streckenunterbrechung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen bedeutet für die Fahrgäste von Zürich und dem gesamten südlichen Einzugsgebiet eine deutliche Verschlechterung der Reisequalität mit Umstieg und längeren Fahrtzeiten. So kann beispielsweise der direkte Anschluss der Gäubahn an weiterführende ICEs nach Norden nicht mehr hergestellt werden.
3. Der Umstieg von der Gäubahn auf die S-Bahn in Stuttgart-Vaihingen ist insbesondere deshalb problematisch weil
  - die S-Bahnen zwischen Stuttgart Hbf und Vaihingen heute schon vielfach überlastet sind,
  - ein bahnsteiggleicher Umstieg nicht sichergestellt werden kann und
  - auch ein barrierefreier Wechsel der Bahnsteige nicht für alle und nur mit geringer Kapazität gegeben ist.
4. Im Luftreinhalteplan der Stadt Stuttgart, der Fahrverbote für Diesel-Pkw bis Euro 4 beinhaltet, wird die Bevölkerung zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel aufgefordert. Eine Unterbrechung der Gäubahnstrecke widerspricht allen Bemühungen zum Umstieg vom Auto auf die Bahn.
5. Die Gäubahnstrecke in Stuttgart ("Panoramastrecke") wird heute regelmäßig als Ersatzstrecke bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke genutzt. Bei Unterbrechung der Trasse zwischen Nordbahnhof und Mitternachtstraße entfällt diese Ersatzstrecke. Eine entsprechende sinnvolle Alternative ist dann nicht mehr gegeben.

6. Die Panoramastrecke ist nicht nur für den Regional- und Fernverkehr, sondern auch für eine zweite Verbindung der S-Bahn neben der stark ausgelasteten Stammstrecke unbedingt notwendig. Der Verband Region Stuttgart hält deshalb die Option offen, die Panoramastrecke mittels der T-Spange an Bad Cannstatt anzubinden.

Die Unterbrechung der Gäubahn könnte mit einem abweichenden Bauablauf vermieden werden. Die Gäubahn-Rampe zwischen Nordbahnhof und Mittnachtstraße wird in diesem Fall nicht unterbrochen, sondern abgestützt. Die Mehrkosten belaufen sich nach Schätzungen auf einen niedrigen einstelligen Millionenbetrag.

Eine solche Änderung mit Erhalt der Gäubahnstrecke bis zum Kopfbahnhof bedeutet einen temporären Weiterbetrieb von Teilen des heutigen Kopfbahnhofs bis zur Inbetriebnahme des S-21-Abschnittes am Flughafen. Angesichts der dargestellten negativen Auswirkungen einer Gäubahnunterbrechung ist es aber dringend geboten, den Erhalt der durchgehenden Bahnverbindung zu sichern.

Für die Umweltverbände:

**für das KUS (Klima- und Umweltbündnis Stuttgart)**

Manfred Niess

**für den VCD (Verkehrsclub Deutschland) Kreisverband Stuttgart e.V.**

Christoph Link

**für den BUND (Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland) Regionalverband Stuttgart**

Gerhard Pfeifer

**für die Naturfreunde Stuttgart**

Jürgen Schmid