

Gemeinsame Pressemitteilung der Umwelt- und Verkehrsverbände

BUND Baden-Württemberg
Landesnenschutzverband Baden-Württemberg
Fahrgastverband PRO BAHN Baden-Württemberg
VCD Baden-Württemberg

Stuttgart, 2. Mai 2022

Juristisches Gutachten bestätigt Position der Umwelt- und Verkehrsverbände: Jahrelange Unterbrechung der Gäubahn bei Stuttgart 21 nicht von Planfeststellung gedeckt!

Das juristische Gutachten von Prof. Urs Kramer von der Universität Passau kommt zum Ergebnis, dass die geplante Unterbrechung der Gäubahn vom bestehenden Planfeststellungsbeschluss nicht gedeckt und der Abbau der Gleise somit nicht zulässig ist. Vielmehr müsse die Planfeststellung aufgrund einer geänderten Sachlage an die Realität angepasst werden. Die langjährige Unterbrechung entspreche einer Stilllegung, die von der DB erst noch beantragt werden müsse. Im Stilllegungsverfahren werde die Strecke zunächst anderen Unternehmen zur Übernahme angeboten, stellt Prof. Kramer fest und ergänzt: „Auch für den Fall, dass kein Unternehmen die Panoramabahn sofort übernimmt, ist die Strecke für den Schienenverkehr bis zum Hauptbahnhof gewidmet und freizuhalten.“

Mit der Inbetriebnahme von Teilen von „Stuttgart 21“ im Dezember 2025 ist eine jahrelange Unterbrechung der Verbindung Stuttgart Hbf - Zürich (Gäubahn) geplant - kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof aufgrund von großen Bauverzögerungen beim Projekt "Stuttgart 21". Die baden-württembergischen Umwelt- und Verkehrsverbände BUND, Landesnaturschutzverband, PRO BAHN und VCD haben bei Prof. Kramer ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die Rechtmäßigkeit dieser Unterbrechung zu prüfen.

Der ökologische Verkehrsclub VCD sieht nun die Projektpartner von Stuttgart 21 gefordert: "Der Lenkungskreis von Stuttgart 21 muss sich dem neuen Sachverhalt stellen und sich mit diesem Gutachten beschäftigen. Der Erhalt der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof auch über 2025 hinaus ist nicht nur baulich und technisch möglich, sondern auch zwingend geboten", erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. War die Planfeststellung noch davon ausgegangen, dass nahezu zeitgleich mit der Unterbrechung eine alternative Streckenführung der Gäubahn in Betrieb gehe, sei bis heute unklar, wie diese Alternative aussehen solle – eine Planfeststellung für den PFA 1.3b, die Ergänzungsstation oder den Pfaffensteigtunnel sei in weiter Ferne, stellen die Verbände fest.

„Eine jahrelange Unterbrechung der Gäubahnstrecke würde dem Klima schaden und die Mobilitätswende ausbremsen, da zahlreiche Fahrgäste wieder auf das Auto umsteigen würden - das geht gar nicht!“, betont Martin Bachhofer, Landesgeschäftsführer des BUND Baden-Württemberg.

„Zusätzliches Umsteigen und Fahrzeitverlängerungen von bis zu einer Stunde machen die Bahnfahrt unattraktiv“, erklärt Dr. Wolfgang Staiger vom Fahrgastverband Pro Bahn.

„Verkehrsinfrastruktur ist wertvoll. Stets wird beklagt, wie lange es dauert, sie aufzubauen. Doch in Stuttgart soll eine - Tag für Tag von tausenden Fahrgästen genutzte - internationale Schienenverbindung abgebaut werden, ohne Not und ohne solide Rechtsgrundlage. Das ist zumindest in Europa ohne Beispiel und völlig aus der Zeit gefallen“, stellt Vorstandsmitglied Stefan Frey vom Landesnaturschutzverband fest.

„Auf den Flächen, auf denen die Stadt Stuttgart in Zukunft Städtebau betreiben will, hat weiterhin der Schienenverkehr Vorrang. Die Gäubahntrasse vom Hauptbahnhof bis Stuttgart-Vaihingen ist so lange nicht für den Städtebau nutzbar, bis eine andere direkte Verbindung Stuttgart Hbf – Zürich vorhanden ist. Wenn die Stadt Stuttgart diese Flächen bebauen möchte, muss sie im höchsten eigenen Interesse zuerst dafür sorgen, dass die Verkehrsinteressen seriös und juristisch sauber befriedigt sind“, betont Klaus Arnoldi vom VCD.