



Stuttgart. 22. November 2022

**Pressemeldung von LNV, PRO BAHN und VCD  
zum „Faktencheck“ zu Lösungsvorschlägen für die Gäubahn-Unterbrechung**

## **Ein wirklicher Faktencheck ist notwendig!**

Mit Interesse und Wohlwollen haben LNV, PRO BAHN und VCD im Juli die Ankündigung der Initiative Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn (GNBB) aufgenommen, im Herbst einen „Faktencheck“ zur Gäubahn durchzuführen. Ein Faktencheck soll dazu dienen, Transparenz herzustellen, ein weitergehendes gemeinsames Verständnis für objektive Sachverhalte und Notwendigkeiten („Fakten“!) zu erzielen und Vertrauen durch eine objektive, neutrale Bewertung zu schaffen. Ziel muss es sein, auf dieser Basis möglichst viele strittige Sachverhalte unstrittig zu stellen und damit einen weitergehenden Konsens als bisher über Sachverhalte und Maßnahmen/Planungen herzustellen - eine Art „Befriedung“ darüber und mehr Klarheit über weiterhin strittige Punkte.

Aus unserer Sicht müssen bei einem "Faktencheck" deswegen – wir erinnern an die Schlichtung zu S21 und den Filderdialog – unbedingt folgende Aspekte enthalten sein: Einbindung eines oder mehrerer unabhängiger Gutachter, – genügend Zeit für eine offene und ausführliche Diskussion, -- Offenheit: Es kann über alles gesprochen werden, – Tabus bei der Tagesordnung sind nicht vertrauensbildend und eine unzureichende Gesprächsbasis.

Zu dem nun geplanten „Faktencheck“ stellt Matthias Lieb, Landesvorsitzender des VCD klar: „Die geplante Veranstaltung am 25.11. ist kein Faktencheck, sondern eine Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt – nicht mehr“ „Dies soll der Legitimation ihrer bisherigen Planungen und Aussagen dienen“, kommentiert Stefan Frey vom Landesnaturschutzverband die beabsichtigte Tagesordnung und ergänzt: „Rechtliche Fragen wie etwa die der Betriebspflicht der DB für die Gäubahn dürfen nicht erörtert werden, obwohl seit Juni 2022 auch ein Gutachten seitens sieben Gäubahnkommunen vorliegt, die alle Mitglieder der GNBB sind“.

Die Verbände LNV, PRO BAHN und VCD haben deswegen vorab Fakten und daraus resultierende Fragen und Argumente zu den zu diskutierenden Alternativen gesammelt und bewertet (siehe S.2).

„Es ist eindeutig: Die Beibehaltung von zwei Gäubahngleisen und Bahnsteigen am Hbf – aus unserer Sicht sowieso aus Gründen der Betriebspflicht juristisch eindeutig notwendig – ist für die Fahrgäste mit Abstand die beste Lösung“ fasst Wolfgang Staiger von Pro Bahn die Ergebnisse zusammen. Angesichts der klaren Präferenz aus Fahrgastsicht für die Erhaltungslösung ist es aus Sicht von LNV, PRO BAHN und VCD erforderlich, dass die Argumente, die für oder gegen die Beibehaltungslösung sprechen, tatsächlich von unabhängigen Experten gutachterlich aufbereitet werden. „Auf dieser Basis muss ein zweiter, dann wirklicher Faktencheck durchgeführt werden“ fordert Matthias Lieb im Namen der Verbände. „Dabei sind auch die rechtlichen Gegebenheiten wie Betriebspflicht der DB AG bis zum Hauptbahnhof zu beleuchten. Diese täglich von 8.000 Fahrgästen genutzte Verbindung darf nicht ohne korrekte Rechtsgrundlage für acht Jahre oder länger unterbrochen werden; der Planfeststellungsbeschluss von 2006 war von nur vier Monaten Unterbrechung ausgegangen. Deswegen hat der LNV im Juni 2022 einen Antrag beim Eisenbahnbundesamt auf Überprüfung dieses widersprüchlichen Vorgehens gestellt,“ ergänzt Stefan Frey. „Diese Transparenz sind die DB und die Landeshauptstadt den Fahrgästen, den Gäubahnanliegern und der Öff-

fentlichkeit schuldig“ bringt Wolfgang Staiger die Unzufriedenheit mit dem bisherigen Vorgehen von DB und Landeshauptstadt auf den Punkt.

**Bewertungs-Ampel für die diskutierten Varianten**

Variante	Planfall Kappung	Weiterführung bis Hbf	Führung über Tübingen	Führung über Renningen	Gäubahnzüge im S-Bahntunnel	Verlängerung S5
Fahrzeit	rot	grün	rot	rot	grün	rot
Anschlüsse	rot	grün	rot	rot	grün	rot
Erreichbarkeit	rot	grün	grün	rot	grün	rot
Umsteigehäufigkeit	rot	grün	grün	rot	grün	rot
Kosten/Aufwand (Infra- struktur, Energie, Fahrzeuge)	rot	gelb	rot	gelb	grün	gelb
Anbindung Raum BB	grün	grün	rot	grün	grün	grün
Anbindung Raum Tü/RT	gelb	gelb	grün	gelb	gelb	gelb
Anbindung Flughafen	gelb	gelb	rot	gelb	gelb	gelb
Anbindung FV von CH/Bodensee	rot	grün	rot	grün	grün	rot
Behinderung Regionalverkehr	grün	grün	rot	gelb	grün	grün
Behinderung S-Bahnverkehr	grün	grün	rot	rot	rot	gelb
Alternative Fahrmöglichkeit bei S-Bahn-Störungen	rot	grün	rot	rot	rot	rot

*Tabellarische Übersicht der Varianten mit Beurteilung aus Fahrgastsicht*

(rot = massive Verschlechterung/unmöglich, Ausschlußkriterium, gelb = Probleme/Einschränkungen/ relevanter finanzieller Aufwand, grün = positiv/machbar/geringe Probleme). Bei den Varianten „Führung über Tübingen“ und „Verlängerung S5“ sind die Bahnhöfe entlang der Strecke unterschiedlich betroffen und müssen deshalb auch unterschiedlich bewertet werden (links: nördlich von Horb, rechts: südlich von Horb).

**Fazit:**

Deutlich wird, dass die Beibehaltungslösung bis zum Hauptbahnhof aus Sicht der Fahrgäste die beste Lösung darstellt. Sollte keine Betriebspflicht der DB vorliegen, ist eine S-Bahn-Verlängerung

bis Horb ist zumindest für diesen nördlichen Teil als zweitbeste Lösung anzusehen – doch für den südlichen Teil der Strecke und den Fernverkehr Richtung Bodensee/Schweiz ist dies keine Lösung. Wir sehen eine besondere Verantwortung der Stadt Stuttgart in ihrer Funktion als Landeshauptstadt für einen funktionierenden Schienenverkehr im ganzen Land.