

Pressemitteilung des Fahrgast Beirats BW
Vorsitzender: Uwe Iwens

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Geschäftsstelle des FGB-BW

Anschrift:
Wilhelmsplatz 11
PLZ: 70182 Stuttgart
[Webseite des Fahrgastbeirats Baden-Württemberg](#)

Datum: 27. Juni, 2024

Gäubahn: Der landesweite Fahrgastbeirat spricht sich erneut gegen die Kappung aus

Am 11.6.2024 wurde In der Pressekonferenz zur Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs vom Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Berthold Huber, erneut auf die angeblich notwendige Kappung der Gäubahn-Anbindung an den bestehenden Kopfbahnhof hingewiesen. Allerdings wurde bereits mehrfach bewiesen, dass eine Kappung der Gäubahn-Anbindung betrieblich gesehen nicht notwendig ist.

Die geplante Kappung der Gäubahn, die im Mai 2026 vorgenommen werden soll, bedeutet für täglich etwa 8000 Reisende einen zusätzlichen, beschwerlichen Umstieg in Stuttgart-Vaihingen. Betroffen sind Gelegenheitsreisende, aber in erster Linie Pendelnde, die eine Verlängerung ihrer Reisezeit um mindestens 20 Minuten einplanen müssen. Bahnnutzende wissen, dass jeder Umstieg zusätzlich zu Erschwernissen führt, etwa häufig mit Anschlussverlusten verbunden ist.

Zu befürchten ist, dass viele heute umweltfreundlich Reisende wenigstens für eine Übergangsphase von rund 10 Jahren auf das Auto umsteigen werden. Diese Zeit wird im optimalen Projektverlauf mindestens nötig sein, um die Alternative zur Gäubahn-Anbindung, den sogenannten Pfaffensteigtunnel, zu planen und zu realisieren. Es stellt

sich außerdem die Frage, ob diese Reisenden jemals wieder zum Bahnverkehr zurückkehren.

Deshalb kritisiert der landesweite Fahrgastbeirat Baden-Württemberg die beabsichtigte Kappung der Gäubahn aufs Schärfste und moniert, dass Fahrgastbelange bei diesem Vorhaben offenbar keine Rolle spielen. „Die Gäubahn muss bis zur Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels an den Kopfbahnhof angebunden bleiben. Dafür muss von der 85 Hektar großen Fläche des Bebauungsplans zur Überbauung des Gleisvorfelds nur ein Bruchteil – etwa zehn Hektar – dem Schienenverkehr erhalten bleiben. Infrastruktur ist wertvoll und teuer und zeitaufwändig zu errichten. Man gibt sie nicht ohne Not auf.“

Es handelt sich schließlich um die international bedeutsame Verbindung Stuttgart – Zürich – Mailand, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) ist. Das Jahrhundertprojekt Stuttgart 21 darf in seiner Fertigstellungsphase nicht mit dem Makel behaftet werden, auf einer wichtigen Bahnstrecke das Angebot erheblich zu verschlechtern. Das Gegenteil – unter anderem mehr umsteigefreie Direktverbindungen – hatte man seit Vorstellung von Stuttgart 21 vor 30 Jahren stets versprochen.

„Man kann Fahrgäste nicht derart verprellen und gleichzeitig für eine Verkehrswende plädieren. Da machen sich die Bahn und die politischen Entscheidungsträger unglaublich“, so Uwe Iwens, Vorsitzender des Fahrgastbeirats des Landes Baden-Württemberg.

Wir erwarten von unserem Verkehrsminister Winfried Hermann, dass er weiterhin Verkehr bestellt, das heißt über 2026 hinaus, solange bis eine alternative Anbindung gewährleistet ist, auf der Gäubahnstrecke bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof, um damit eine Kappung zu verhindern.

Information über den Fahrgastbeirat Baden-Württemberg:

Der **Fahrgastbeirat** für den vom Land Baden-Württemberg bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vertritt die Interessen der SPNV-Nutzer. Der Beirat ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV dar. Er ist unabhängig und kein Organ des Landes oder der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW).