

Stuttgart, 26. Januar 2025

Gäubahnabkoppelung soll bleiben

Mit ihrem interfraktionellen Antrag ignorieren die S21-Fraktionen im Stuttgarter Gemeinderat die Realitäten sowie Parteitagsbeschlüsse und Stimmen aus den eigenen Parteispitzen

Tief mussten die Stuttgarter S21-Parteien, allen voran OB Nopper, in die parlamentarische Trickkiste greifen, um in der Gemeinderatssitzung am 23. Januar nicht über einen [Antrag der Linksfraktion](#) abstimmen zu müssen. Der nämlich beschränkte sich auf den einfachen Satz „Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart lehnt die Kappung der Gäubahn ab“. Genau das fordert ein breites Bündnis, quer durch alle politischen Lager bis in die Parteispitzen der CDU (Manuel Hagel, Thorsten Frei) und vor allem ein verbindlicher Beschluss der Grünen Landesdelegiertenkonferenz am 7./8. Dezember 2024 in Reutlingen. Diese vielen Stimmen zitiert der Links-Antrag wörtlich in der Antragsbegründung. Mit der Formulierung des TOP „Schnellstmögliche Einbindung der Gäubahn in den Verkehrsknoten Stuttgart“ wurde das Antragsbegehren auf den Kopf gestellt und eine Beschlussfassung des Antrags der Linksfraktion verhindert. „Damit verstoßen die S21-Fraktionen im Stuttgarter Gemeinderat gegen die Voten ihrer Parteien, die das übergeordnete Interesse an einem funktionierenden Bahnverkehr über das lokale Interesse an einem Immobilienprojekt stellen“ so Dr. Hans-Jörg Jäkel, einer der Organisatoren der Gäubahnproteste.

Der im Anschluss an die Gemeinderatssitzung schnell gefasste interfraktionelle Antrag von CDU, Grünen, Freie Wählern, SPD und Volt (Anlage) war wohl der Versuch, die provozierte Parteibasis zu besänftigen. Auch hier finden sich wieder die S21-typischen Verschleierungsmuster: es wird auf eine möglichst kurze Unterbrechung der Gäubahn gesetzt, obwohl der Bau des 12 km langen Pfaffensteigtunnels, dessen Namensnennung tunlichst vermieden wird, unbestritten mindestens 6 Jahre dauern würde und angesichts von Kosten in Höhe von 2,7 Mrd. derzeit völlig unrealistisch ist. Die Forderung nach einem „vollfunktionsfähigen“ Gäubahnkonzept ist paradox, wenn zugleich die dysfunktionale Gäubahnunterbrechung hingenommen wird. Angesichts der für 2026 geplanten Vollsperrungen der S-Bahn-Stammstrecke fordert der Antrag immerhin eine Verschiebung der Gäubahnabkoppelung, damit es zu keiner völligen Verkehrsblockade kommt. Das ist sinnvoll, verweist aber ungewollt auf eine zentrale Kritik an der langjährigen Abkoppelung der Gäubahn: Störungen gehören zur Normalität der Stammstrecke und würden ohne die Ausweichmöglichkeit über den Gäubahnanschluss zu regelmäßigem Verkehrschaos im Stuttgarter Bahnknoten führen.

Das Verhalten der Grünen Ratsfraktion ist ein massiver Verstoß gegen die eigenen Parteitagsbeschlüsse. Zudem wird ignoriert, „dass eine Gäubahnkappung zu einer massiven Verkehrsverlagerung von der klimafreundlichen Schiene aufs Auto und den Luftverkehr führen würde“, so Hendrik Auhagen aus Konstanz, bekennender Grüner und deren ehemaliger Bundestagsabgeordneter auf der Demo vor der Gemeinderatssitzung. ([hier](#) PM des Gäubahnbündnisses), bei der auch Hannes Rockenbauch und Jürgen Resch, Geschäftsführer der DUH sprachen.

Ein Beleg fortschreitenden Realitätsverlusts ist die Annahme, mit der Gäubahnabkoppelung sei das Immobilienprojekt Rosenstein zu retten. Dies ist faktisch schon gescheitert, weil der Kopfbahnhof realistischere noch langfristig benötigt wird und die notwendige Entwidmung des Gäubahnanschlusses nach dem Eisenbahngesetz nicht möglich ist, erst recht nicht nach dessen Neufassung.

Hinweis: Podiumsgespräch zu Thema Gäubahn/Kopfbahnhof/Schweizer Weg mit Claus Weselsky (Ex-Chef GDL), Jürgen Resch (DUH) und Benedikt Weibel (Ex-Chef SBB) am 30.1. um 18.30h im Großen Rathaussaal

Kontakt: Hans-Jörg Jäkel 0151 70268214, Werner Sauerborn, 0171 320 980 1