

Rechtsstreit um die Gäubahn geht vors Bundesverwaltungsgericht

Gäubahnkappung „auf allerfrühestens 2028“ verschoben

Nachdem der VGH Mannheim gestern die Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und des Landesnaturschutzverband (LNV) abgewiesen hat, bleibt die Zukunft der Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof weiter offen. Die DUH hat umgehend eine Revision beim Bundesverwaltungsgericht angekündigt (s. PM der DUH dazu [hier](#))

Überraschender als das absehbare Urteil waren Ankündigungen der Bahn zur nächsten Zukunft des Gäubahnanschlusses. Hieß es zunächst, die geplante Kappung der Gäubahn sei davon abhängig, wie lange der Kopfbahnhof noch in Betrieb bleibe, gab die Bahn auf Nachfrage des Gerichts zu Protokoll, die Kappung werde „allerfrühestens 2028“ erfolgen. „Allenfalls eine Teileinsicht, aber noch lange nicht die ganze Wahrheit“, so Bündnissprecher Dieter Reicherter, „denn angesichts des vom SWR aufgedeckten heillosen Chaos bei der Einrichtung des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS), also der unbedingten Voraussetzung für das Funktionieren von Stuttgart21, steht eine Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs völlig in den Sternen. Da sowohl Manuel Hagel als auch Cem Özdemir im Wahlkampf den Abriss der Kopfbahnhofgleise vom Funktionieren des Tiefbahnhofs abhängig gemacht haben, dürfte auch eine Abkoppelung der Gäubahn vom Kopfbahnhof in den Sternen stehen.“ Somit dürfte einer Feier zum 100. Geburtstag des Kopfbahnhofs mit 16 Gleisen am 19.12.2027 nichts mehr im Wege stehen, so Reicherter augenzwinkernd.

So oder so: Es ist wertvolle Zeit für alle Reisenden gewonnen - auch für das Klima: denn die Bahn blieb den Beweis für ihre Behauptung schuldig, die Fahrgäste ließen sich vom für einige Jahre geplanten Umstieg zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hauptbahnhof in S-Bahnen und U-Bahnen nicht abschrecken und würden keinesfalls aufs Auto steigen. Unter anderem mit dieser Befürchtung hatten DUH und der LNV ihre Klagen gegen die Kappung begründet.

Im gestrigen Verfahren hat sich einmal mehr gezeigt, dass die Bahn nicht nur keinen Plan B, sondern nicht einmal einen Plan A in Sachen Gäubahnkappung hat. Denn, so Reicherter „die Genehmigung, die S-Bahn provisorisch auf den Gäubahndamm zu verlegen, bis die neue Strecke zur Mittnachtstraße fertig ist, hat die Bahn nicht genutzt. Stattdessen verlegt sie die neuen S-Bahn-Schienen neben dem Gäubahndamm und hat nun keine Genehmigung für die weitere Bauausführung.“

Warum es entgegen einer internen Untersuchung der Bahn notwendig sein soll, dafür den Gäubahndamm abzubaggern, konnte der für die Technik zuständige Mitarbeiter der Bahn nicht erklären. Auf Nachfragen des Gerichts blieb er stumm. Stattdessen erläuterte auf Seiten der Kläger Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel, dass aus bahntechnischer Sicht Gäubahndamm und neue S-Bahn-Gleise ohne großen Aufwand nebeneinander bestehen bleiben könnten. Die Idee, eine Stützmauer ohne Genehmigung abzureißen, die 100 Jahre die Stabilität des Dammes gesichert habe, sei aberwitzig.

Diese Einschätzung wird gestützt von einer gutachterlichen Stellungnahme von Professor Dr.-Ing. Eberhard Hohnecker, dessen fachliche Qualifikation noch nicht einmal die Bahn anzweifelte. Doch alles prallte am bahnloyalen Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ab. Schon lange wird das EBA seiner Funktion als unabhängige Aufsichtsbehörde nicht mehr gerecht, bewährt sich vielmehr als verlässlicher Flankenschutz auf allen Irrwegen der Bahn.

- Es darf keinen Abriss der Kopfbahnhofgleise und des Gäubahnanschlusses geben, solange es keinen Nachweis der tatsächlichen Funktionsfähigkeit des Tiefbahnhofs gibt.
- Da Kopfbahnhof und Gäubahnanschluss nach Lage der Dinge noch lange gebraucht werden, müssen vernachlässigte Investitionen in Betriebssicherheit und moderne Technik schnell nachgeholt werden.
- Jahrelang weiter Fernwanderwege sind eine Zumutung. Das Aktionsbündnis fordert eine *Direttissima* als direkten Zugang von Königstraße/Arnulf-Klett-Platz zum Kopfbahnhof durch den Bonatzbau über die Verteilerstege des Tiefbahnhofs
- Angesichts der noch jahrelang zu erwartenden Zumutungen, insbesondere bei den S-Bahnen, müssen schnell kundenfreundliche Modelle zur Entschädigung der Fahrgäste entwickelt werden.

Kontakt: Dieter Reicherter 0151 263 711 31, Werner Sauerborn: 0171 320 9801