

# Pro-Gäubahn- Bündnis



**Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Tübinger Straße 15  
70178 Stuttgart  
Telefon: (0711) 6 07 02 17  
Telefax: (0711) 6 07 02 18  
eMail: [info@vcd-bw.de](mailto:info@vcd-bw.de)  
Internet: [bw.vcd.org](http://bw.vcd.org)

Stuttgart, 18.03.2024

## **Gäubahn nicht ohne Ersatz abhängen! DB-Aufsichtsrat trägt auch Verantwortung für Anbindung der 1,4 Mio. Gäubahn-Anlieger an den Eisenbahnknoten Stuttgart**

Kurz vor der DB-Aufsichtsratssitzung appellieren das Pro-Gäubahn-Bündnis sowie der ökologische Verkehrsclub VCD für den Erhalt der Gäubahn-Panoramastrecke bis zum Stuttgarter Kopfbahnhof. Am Mittwoch, 20. März, soll der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn über den Stuttgart-21-Inbetriebnahmezeitplan entscheiden: Wird es eine Teilinbetriebnahme im Dezember 2025 oder die Aufnahme des Zugbetriebs gänzlich um ein bis zwei Jahre verschoben? VCD-Landesvorstandsmitglied Gero Treuner stellt fest: „Unabhängig von den Inbetriebnahmeszenarien für den Tiefbahnhof muss die Gäubahn bis zum Hauptbahnhof Stuttgart erhalten werden, bis eine Alternative fertiggestellt ist.“

Bislang sollte die Gäubahn im Sommer 2025 unterbrochen werden und im Dezember 2025 der neue Tiefbahnhof den Kopfbahnhof in Stuttgart ablösen, so der VCD. Michael Leibrecht von der Initiative ProGäubahn Rottweil betont: „Wenn der Kopfbahnhof aber weiter benötigt wird, ist es das Mindeste, die Gäubahn nicht zu unterbrechen und somit für 1,4 Mio. Einwohner aus dem Süden des Landes deren Eisenbahnanschluss nach Stuttgart zu erhalten“.

Auch im Hinblick auf die knappen Kassen beim Bahnausbau sehen die Verbände die Notwendigkeit des Gäubahn-Erhaltes. Gero Treuner: „Die Bundesregierung hat mit den kürzlich beschlossenen Änderungen am Bundesschienenwegeausbaugesetz bis zum Jahr 2030 den Schwerpunkt auf die Generalsanierung des Streckennetzes gelegt. Damit ist aber die Zukunft des Pfaffensteigtunnels völlig unklar.“

Für das Pro-Gäubahn-Bündnis stellen sich die Kosten für den Pfaffensteigtunnel ähnlich unseriös dar wie die Kostenkalkulationen zu Stuttgart 21: „Der Pfaffensteigtunnel sollte nach dem Preisstand 2015 919 Mio. Euro kosten. Der ähnlich lange Offenburger Tunnel der Rheintalbahn, der sich derzeit auch in der Planung befindet, war mit Preisstand 2015 bei 1,2 Mrd. kalkuliert und im Jahr 2020 schon mit 3,8 Mrd. veranschlagt. Somit ist für den Pfaffensteigtunnel realistischerweise mit rund 3 Mrd. zu rechnen“, rechnet Gero Treuner vor.

Angesichts fehlender Finanzmittel des Bundes für Eisenbahn-Neubauten bei gleichzeitig explodierenden Kosten für den Pfaffensteigtunnel ist es aus Sicht des Pro-Gäubahn-Bündnisses und des VCD zwingend erforderlich, die bestehende Gäubahnbindung an den Kopfbahnhof bis zur tatsächlichen Realisierung einer Alternative zu erhalten. Alles andere wäre ein Schildbürgerstreich!

Hintergrundinformationen:

Zitat: Die Eisenbahnen des Bundes nutzen die in der vertraglichen Vereinbarung nach § 9 [Anm.: Finanzierungsvereinbarung] zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel bis zum 31. Dezember 2030 vorrangig für die Durchführung von Generalsanierungen der in Satz 2 benannten Hochleistungskorridore und weisen dies dem Bund nach.

[Deutscher Bundestag Drucksache 20/10414 Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses \(15. Ausschuss\) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 20/8288, 20/8651 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes](#)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel\\_Offenburg](https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Offenburg)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Pfaffensteigtunnel>

ENDE

Für Rückfragen stehe ich unter der Telefonnummer 0170-4456270 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gero Treuner

— Beisitzer im Vorstand —