



Baden-Württemberg

## GDL und Deutsche Umwelthilfe: Stuttgarter Kopfbahnhof soll dauerhaft bleiben

Stand: 02.07.2024 19:14 Uhr

**Zwei Bahnhöfe für Stuttgart: Die Deutsche Umwelthilfe und die Gewerkschaft der Lokführer wollen, dass der Kopfbahnhof in Stuttgart dauerhaft erhalten bleibt.**

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) fordert gemeinsam mit der Lokführer-Gewerkschaft GDL, dass der Kopfbahnhof in Stuttgart erhalten bleibt. Ihrer Ansicht nach droht andernfalls ein Verkehrschaos.

Im neuen Tiefbahnhof mit den acht Gleisen und der Neigung können künftig nicht so viele Züge verkehren wie bisher, behauptet DUH-Chef Jürgen Resch. Deshalb müssten mindestens zwei, bestenfalls alle Gleise im alten Kopfbahnhof erhalten bleiben. Resch ist schon lange ein Kritiker des neuen unterirdischen Tiefbahnhofs und hat unter anderem gegen die Abkopplung der Gäubahn geklagt. Neu ist, dass sich nun an seine Seite auch der kämpferische GDL-Chef Claus Weselsky stellt.

### Wie geht es nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 weiter?

"Es ist eine historische Chance, den Parallelbetrieb dauerhaft zu erhalten", betont Weselsky. Man habe eine funktionierende Infrastruktur, so Weselsky weiter. Dabei verwies er auch auf den Zürcher Bahnhof in der Schweiz, der ebenfalls aus Kopf- und Tiefbahnhof besteht. Der Rückbau wäre laut dem GDL-Chef eine Fehlentscheidung

und könnte den Steuerzahler in der Zukunft Milliarden kosten. Die Deutsche Umwelthilfe hat schon vor einem Jahr Klage gegen den Abbau des Kopfbahnhofs eingereicht.

Hintergrund ist Ärger, der aus dem Süden kommt - entlang der Bahnstrecke von Singen nach Stuttgart. [Die sogenannte Gäubahn soll nach den Plänen der Bahn ab 2026 für mehrere Jahre vom neuen Hauptbahnhof abgekoppelt werden.](#) Reisende aus Richtung Singen müssen dann in Stuttgart-Vaihingen umsteigen. So lange, bis der Pfaffensteigtunnel auf den Fildern gebaut ist.



Der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, und der Chef der Lokführergewerkschaft GDL, Claus Weselsky, fordern gemeinsam den Doppelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof. Den Rückbau der bestehenden Gleise wollen sie verhindern.

## Deutsche Bahn: Zwei Bahnhöfe zu betreiben ist nicht möglich

Der Projektleiter von Stuttgart 21, Olaf Drescher, widerspricht. Er betonte, dass ein Doppelbetrieb technisch nicht möglich und auch nicht wirtschaftlich sei. Der alte Bahnhof müsse zwingend abgekoppelt werden. In Bad Cannstatt werden nach den Plänen der Bahn die Gleise auf die neuen Tunnel umgelegt, danach sei es nicht mehr möglich, in den Kopfbahnhof einzufahren und in die andere Richtung zurückzufahren.

Gewerkschaftsboss Weselsky glaubt der Bahn nicht, wenn sie behauptet, dass der Doppelbetrieb nicht möglich sei. Er habe mit dem Projekt Stuttgart 21 schon die "tollsten Sachen" erlebt. Er hält es für möglich, dass sich Projektpartner und Bahn am Ende doch anders entscheiden. "Sag niemals nie", so Weselsky. Ab Dezember 2025 sollen in einem Testbetrieb schon erste Züge im Tiefbahnhof halten. Die Bahn hatte die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs zuletzt um ein Jahr verschoben. Nach den neuen Plänen soll Stuttgart 21 [im Dezember 2026 in Betrieb gehen](#) .

Sendung am Di., 2.7.2024 14:00 Uhr, SWR4 am Nachmittag, SWR4

## Mehr zu Stuttgart 21

**SWR»** *Quelle: SWR*

[Zur Startseite](#)



© ARD-aktuell / tagesschau.de

/ [SWR Aktuell](#) / [Baden-Württemberg](#) / [Stuttgart](#)



Stuttgart 21

## **GDL und Deutsche Umwelthilfe: Stuttgarter Kopfbahnhof soll dauerhaft bleiben**

Von [Nicole Freyler](#)





### **Zwei Bahnhöfe für Stuttgart: Die Deutsche Umwelthilfe und die Gewerkschaft der Lokführer wollen, dass der Kopfbahnhof in Stuttgart dauerhaft erhalten bleibt.**

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) fordert gemeinsam mit der Lokführer-Gewerkschaft GDL, dass der Kopfbahnhof in Stuttgart erhalten bleibt. Ihrer Ansicht nach droht andernfalls ein Verkehrschaos.

Im neuen Tiefbahnhof mit den acht Gleisen und der Neigung können künftig nicht so viele Züge verkehren wie bisher, behauptet DUH-Chef Jürgen Resch. Deshalb müssten mindestens zwei, bestenfalls alle Gleise im alten Kopfbahnhof erhalten bleiben. Resch ist schon lange ein Kritiker des neuen unterirdischen Tiefbahnhofs und hat unter anderem gegen die Abkopplung der Gäubahn geklagt. Neu ist, dass sich nun an seine Seite auch der kämpferische GDL-Chef Claus Weselsky stellt.

### **Wie geht es nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 weiter?**

"Es ist eine historische Chance, den Parallelbetrieb dauerhaft zu erhalten", betont Weselsky. Man habe eine funktionierende Infrastruktur, so Weselsky weiter. Dabei verwies er auch auf den Zürcher Bahnhof in der Schweiz, der ebenfalls aus Kopf- und Tiefbahnhof besteht. Der Rückbau wäre laut dem GDL-Chef eine Fehlentscheidung und könnte den Steuerzahler in der Zukunft Milliarden kosten. Die Deutsche Umwelthilfe hat schon vor einem Jahr Klage gegen den Abbau des Kopfbahnhofs eingereicht.

Hintergrund ist Ärger, der aus dem Süden kommt - entlang der Bahnstrecke von Singen nach Stuttgart. Die sogenannte Gäubahn soll nach den Plänen der Bahn ab 2026 für mehrere Jahre vom neuen Hauptbahnhof abgekoppelt werden. Reisende aus Richtung Singen müssen dann in Stuttgart-Vaihingen umsteigen. So lange, bis der Pfaffensteigtunnel auf den Fildern gebaut ist.



Der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, und der Chef der Lokführergewerkschaft GDL, Claus Weselsky, fordern gemeinsam den Doppelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof. Den Rückbau der bestehenden Gleise wollen sie verhindern.

## Deutsche Bahn: Zwei Bahnhöfe zu betreiben ist nicht möglich

Der Projektleiter von Stuttgart 21, Olaf Drescher, widerspricht. Er betonte, dass ein Doppelbetrieb technisch nicht möglich und auch nicht wirtschaftlich sei. Der alte Bahnhof müsse zwingend abgekoppelt werden. In Bad Cannstatt werden nach den Plänen der Bahn die Gleise auf die neuen Tunnel umgelegt, danach sei es nicht mehr möglich, in den Kopfbahnhof einzufahren und in die andere Richtung zurückzufahren.

Gewerkschaftsboss Weselsky glaubt der Bahn nicht, wenn sie behauptet, dass der Doppelbetrieb nicht möglich sei. Er habe mit dem Projekt Stuttgart 21 schon die "tollsten Sachen" erlebt. Er hält es für möglich, dass sich Projektpartner und Bahn am Ende doch anders entscheiden. "Sag niemals nie", so Weselsky. Ab Dezember 2025 sollen in einem Testbetrieb schon erste Züge im Tiefbahnhof halten. Die Bahn hatte die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs zuletzt um ein Jahr verschoben. Nach den neuen Plänen soll Stuttgart 21 im Dezember 2026 in Betrieb gehen.

### Sendung vom

Di., 2.7.2024 14:00 Uhr, SWR4 am Nachmittag, SWR4

## Mehr zu Stuttgart 21

S-Bahn soll nach Horb verlängert werden

### Gäubahn und Pfaffensteigtunnel: Wie geht es weiter?

🔊 mit Audio

Komplizierte Inbetriebnahme

### Stuttgart 21: Diese Schritte sind jetzt noch bis zum Start nötig

📺 mit Video

Unionspolitiker: Bahn hat gelogen

### Stuttgart 21 wird später fertig: Bundestagsausschuss fordert Antworten



 mit Audio



---

Stand: 2.7.2024, 19:14 Uhr

**Autor/in:** Nicole Freyler



# STUTTGARTER ZEITUNG

StZPlus Stuttgart21

## Rufe nach Erhalt des Kopfbahnhofs werden lauter

02.07.2024 - 17:42 Uhr

**Die Bahn will wegen der Verzögerungen bei Stuttgart21 den Kopf- und den Durchgangsbahnhof vorübergehend parallel betreiben. All jene, die eine solche Kombilösung seit langem befürworten, sehen sich im Aufwind. Jetzt gibt es Unterstützung von prominenter Seite.**



**Christian Milankovic**

Eine eher ungewöhnliche Paarung macht sich für den Erhalt des Kopfbahnbahnhofs auch nach Eröffnung von Stuttgart21 stark. Jürgen Resch, Chef des Vereins Deutsche Umwelthilfe (DUH), und Claus Weselsky, Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), reden einer solchen Lösung das Wort. Andernfalls drohe Stuttgart bahntechnisch ins Abseits zu geraten, warnten sie bei einem gemeinsamen Auftritt am Dienstag.

**Vom Interims- zum Dauerzustand?**

Die beiden wenden sich vehement gegen die von der Bahn geplante Kappung der Gäubahn, die nach aktualisiertem Zeitplan im Mai 2026 erfolgen soll. Nicht nur für deren Züge müssten Teile der oberirdischen Gleisanlagen erhalten bleiben. Auch weil beide Zweifel an der Kapazität des Durchgangsbahnhofs anmelden, benötige man dringend den Kopfbahnhof. Dass die Bahn nun die beiden Bahnhöfe vorübergehend parallel betreiben wolle, zeige, dass dies technisch möglich ist. Die DB hatte angekündigt, im Laufe des Jahres 2026 erste Züge probeweise in den Durchgangsbahnhof zu schicken, ehe dieser im Dezember 2026 eröffnet werde. Während dieser Testphase bleibt die Hauptlast des Verkehrs aber im Kopfbahnhof.



Jürgen Resch (l.) und Claus Weselsky Foto: Milankovic

In Stuttgart 21 erkennt Weselsky eine „halbseidene Lösung, die der Bahn nicht gerecht wird“. Er verweist auf das Beispiel Zürich, wo ein saniertes Kopfbahnhof um einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ergänzt wurde. In Stuttgart hingegen würde der Abbau der Gleisflächen als gesetzt gelten. Tatsächlich läuft aktuell ein Genehmigungsverfahren für den Abriss von Bahnanlagen auf einer Fläche von 39 Hektar. „Wir werden uns ausführlich in das Verfahren einbringen. Und ich verspreche, dass wir alles tun werden, um den Rückbau zu verhindern“, gibt sich Resch kämpferisch. Stadt, Land und Bahn müssten jetzt einen „Plan B“ entwickeln, falls ein Gericht den Abbau untersage. Gegebenenfalls müsste in den Untergeschossen der dort geplanten Gebäude „Platz für schicke Züge statt für dicke SUVs eingeplant werden“.

Viel Hoffnung setzen Resch und Weselsky in eine Klage der DUH gegen das Abhängen der Gäubahn. Das Verwaltungsgericht Stuttgart, wohin der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg den Rechtsstreit abgegeben hatte, befasse sich ausführlich mit den Argumenten. Viel lieber als eine juristische Lösung wäre ihm aber eine politische. „Wir bewegen uns zu häufig vor Gericht“, sekundiert Weselsky. Resch, der nach eigenem Bekunden in den zurückliegenden 40 Jahren 5000 Klagen angestrebt hat, fordert von der Politik, den Streit zu beenden und die Gäubahn zumindest so lange in den Kopfbahnhof zu führen, bis eine alternative Route über den Flughafen fertig ist. Dass dies in Form des geplanten, gut elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnels geschehe, glaubt Resch nicht. Für den sei zwar ein Teil des Genehmigungsverfahrens in Gang gesetzt worden, doch es fehle an der Finanzierung.

### **Weselsky schimpft über Zustand des Bahnhofs**

Laut Weselsky müssten Lokführer abwarten, was durch den Betrieb des Durchgangsbahnhofs auf sie zukomme. „Ein betriebsgefährdendes Gebilde ist Stuttgart 21 nicht. Aber es wird spannend, wie das funktionieren soll.“ Losgelöst von dieser Frage, fordert Weselsky eine Sanierung des Kopfbahnhofs. „Dort anzukommen ist im jetzigen Zustand eine Erniedrigung für jeden anständigen Eisenbahner.“



**Autor/-in:** Dominik Dose  
**Rubrik:** BaWü

**Visits (VpD):** 0,323 (in Mio.)<sup>1</sup>  
**Unique Users (UUpD):** 0,046 (in Mio.)<sup>2</sup>

**Mediengattung:** Online News

**Weblink:** <https://www.suedkurier.de/baden-wuerttemberg/clus-weselsky-fuer-erhalt-der-gaeubahn;art417930,12109020>

<sup>1</sup> von PMG gewichtet 04-2024

<sup>2</sup> gerundet agma ddf 0-Tag 2023-03 vom 21.04.2023, Gesamtbevölkerung 16+

Bahn

# GDL-Chef als Gäubahn-Retter? Jetzt macht sich Claus Weselsky für die Verbindung nach Stuttgart stark

Gemeinsam mit Umwelthilfe-Chef Jürgen Resch will der Gewerkschafter die direkte Verbindung von Singen nach Stuttgart Hbf erhalten. Die DUH sieht derweil immer bessere Chancen für ihre Klage gegen die Abkopplung.

Gut, dass Claus Weselsky überhaupt ausgestiegen ist am Stuttgarter Hauptbahnhof. Denn der, da nimmt der Chef der Eisenbahngewerkschaft GDL wie gewohnt kein Blatt vor den Mund, sei ja eigentlich eine „Erniedrigung für jeden Eisenbahner“. Und damit ist das Thema auch schon gesetzt: Stuttgart 21 und besonders die negativen Folgen, die das für die Gäubahn mit sich bringt.

Gegen die jahrelange Abkopplung der Verbindung vom Bodensee vom Stuttgarter Hauptbahnhof macht die Deutsche Umwelthilfe um Jürgen Resch schon länger mobil. Nun hat sich Resch mit Weselsky einen prominenten Mitstreiter an Land gezogen: „Er versteht etwas vom Thema, das merkt man einfach, es ist unfair, dass er oft nur über Streikaktionen wahrgenommen wird“, sagt der DUH-Chef am Dienstag bei einem Pressegespräch in Stuttgart.

Konkret geht es um den Abbau der überirdischen Gleise zum Kopfbahnhof, der im Zuge von S21 angedacht ist und gegen den die DUH klagt. Denn dieser Abbau würde bedeuten, dass die Gäubahn viel länger vom Hauptbahnhof abgekoppelt ist, als das in der Genehmigung des Megaprojekts festgehalten ist. Als „völligen Irrsinn“ bezeichnet es dann auch Weselsky, bestehende und funktionierende Infrastruktur abzubauen. Er wolle nun auch als Gewerkschafter nicht länger zusehen, wie „auf Basis einer Fehlentscheidung immer weitere Fehlentscheidungen getroffen

werden“. Er spricht von einer „gigantischen Milliardenverschwendung, das glatte Gegenteil der angestrebten Verkehrswende.“

Die grundlegende Fehlentscheidung ist für Weselsky die Dimension des S21-Tiefbahnhofs, der mit seinen acht Knoten auch keine zentrale Rolle im geplanten Deutschlandtakt einnehmen könne. Auch er spricht sich deswegen für einen zumindest teilweise Erhalt des Kopfbahnhofs aus. Zudem kritisiert er, dass der Anbindung des Stuttgarter Flughafens hohe Priorität eingeräumt wird: „Wir müssen uns fragen, ob das noch zeitgemäß ist, wo doch die Eisenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft sein soll.“

## Klage der DUH mit Erfolgsaussichten?

In Sachen Gäubahn ruhen derweil fast alle Hoffnungen auf einer Klage der DUH. Sie will erreichen, dass die Gäubahn nicht dauerhaft abgekoppelt wird. Und hier verkündet Resch am Dienstag positives: Das zuständige Verwaltungsgericht in Stuttgart habe der Bundesregierung nun auferlegt, klare Angaben zu machen, wann welche Baumaßnahmen geplant sind, die zur Abbindung der Gäubahn führen.

„Das spricht in unseren Augen für eine sehr ernsthafte Beschäftigung mit dem inhaltlichen Teil“, so Resch. Die Klage sei also beileibe nicht chancenlos. Die

DUH rechnet mit einer Verhandlung nach der Sommerpause. Resch appelliert an die Bahn, sich schon jetzt einen Plan B zurechtzulegen, wenn die DUH mit ihrer Klage Erfolg hat – wovon Resch ausgeht.

## Resch hat eine Idee

Er brachte zudem einen Kompromiss ins Spiel, wie Stuttgarter Stadtentwicklung und Kopfbahnhof in Einklang gebracht werden könnten. Denn eigentlich sind auf den heutigen Gleisflächen Immobilienprojekte geplant. Reschs Vorschlag ist derweil, die Gleisanlagen mit Gebäuden zu überbauen, wie es etwa am Frankfurter Flughafenbahnhof und am Berliner Hauptbahnhof der Fall ist.

Die Bahn will die überirdischen Gleise in Stuttgart durch den zwölf Kilometer langen Pfaffensteigtunnel ersetzen. Er ist derzeit jedoch weder geplant, noch steht seine Finanzierung. Schon heute ist klar, dass bis zu seiner Fertigstellung viele Jahre lang die Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen enden würde.

Zuvor wird es aber noch zu einem Doppelbetrieb kommen, wenn der Tiefbahnhof schon eröffnet ist, die oberirdischen Gleise aber noch erhalten sind. Mindestens ein Jahr soll dieser Doppelbetrieb dauern: „Aber vielen bei der Bahn ist klar, dass das ohnehin länger dauern wird“, so Resch.

**Abbildung:**

Gerne als Pendlerschreck verschrien, bei der Gäubahn aber ganz im Sinne der Fahrgäste unterwegs: Claus Weselsky. | Bild: Tobias Schwarz/AFP

**Abbildung:** Jürgen Resch (links) und Claus Weselsky beim Pressegespräch in Stuttgart. | Bild: Dose, Dominik  
**Wörter:** 593

© 2024 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG

und eine Steuersatzsenkung häufig durch Mitnahmeeffekte nicht vollständig an die Kunden weitergegeben wird.

**Schauen wir auf die Niederlande. Dort wird der Ausbau von Radschnellwegen zentral auf Bundesebene koordiniert, sie sind Teil eines Stautlastungsprogramms für Autobahnen. Ein Vorbild für Deutschland?**

Wir arbeiten bei der Verkehrspolitik bereits eng mit den Ländern zusammen. Ich glaube, es ist nicht zielführend, wenn der Bund die Zuständigkeiten in Bereichen an sich zieht, bei denen eigentlich die Länder gefragt sind. Ich verstehe, wenn Fahrradverbände so etwas fordern, weil sie dann einen einheitlichen Ansprechpartner haben. Das ist einfacher, als mit 16 Landesverbänden und Landesregierungen zu diskutieren. Aber ich weiß nicht, ob man sich in der Umsetzung damit einen Gefallen tut. Denn am Ende geht der Bund doch wieder über die Länder, und wenn diese nicht mitziehen, ist es vielleicht einfacher, von vornherein auf Landesebene zu diskutieren. Es existiert mit der Verkehrsministerkonferenz zudem bereits ein Gremium, um solche Dinge zu beraten. Ich glaube, manchmal ist uns mehr damit geholfen, mit vorhandenen Strukturen umzugehen, als sie in Frage zu stellen.

*Interview: Jutta Maier*



SCHIENENVERKEHR

**Umwelthilfe warnt vor „Bahn-Infarkt“ durch Stuttgart 21**

**Die Deutsche Umwelthilfe und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer wollen verhindern, dass die Gäubahn von Stuttgart Richtung Italien und Schweiz dauerhaft vom Hauptbahnhof Stuttgart 21 abgekoppelt wird. Die DUH erwartet, dass ihre Klage Erfolg hat.**



Im Kampf gegen **Stuttgart 21** bilden **Jürgen Resch**, Geschäftsführer der **Deutschen Umwelthilfe** (DUH), und **Claus Weselsky**, Vorsitzender der **Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer** (GDL), eine Allianz. Sie lehnen den neuen Tiefbahnhof ohnehin ab. Jetzt aber warnen sie, dass die **Gäubahn** als zentrale Bahntrasse für die Anbindung Norditaliens, der Schweiz und des südlichen Baden-Württembergs an das europäische Bahnnetz **für 15 Jahre** vom Bahnknoten Stuttgart **abgekoppelt** und am Bahnhof Vaihingen enden wird.

Die Trennung soll im **Mai 2026**, sechs Monate vor der aktuell geplanten Eröffnung von S 21, vorgenommen werden. Geplant sind sieben Jahre, was die DUH aber für völlig unrealistisch hält. Die DUH hatte am 20. Juni 2023 **Klage** eingereicht. Sie ist der Auffassung, dass die Pläne der **Deutschen Bahn** (DB) **nicht** mit den vorliegenden **Planfeststellungsbeschlüssen** übereinstimmen. **Millionen von Menschen** würden vom Bahnnetz **abgetrennt** und dadurch auf das Auto umsteigen.

Um das zu verhindern, haben Resch und Weselsky am Dienstag bei einem Pressegespräch in Stuttgart gefordert, den ab Ende 2025 auf ein Jahr angelegten faktischen **Doppelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof S 21** dauerhaft zu machen, um auch nach 2030 einen ausreichend leistungsfähigen Bahnknoten in Stuttgart sicherzustellen. Bahn, Land und Stadt Stuttgart sollten einen „**Plan B**“ entwickeln, falls die Gerichte im Sinne der DUH entscheiden, dass die direkte Anbindung der Gäubahn über den alten Kopfbahnhof Bestand hat.

### **Gericht setzt Bundesregierung Frist bis 1. August 2024**

Resch sagte Tagesspiegel Background: „Unsere Klageaussichten werden immer besser.“ Dabei stützt er sich auf ein Rechtsgutachten des langjährigen DUH-Anwalts **Remo Klinger**, der die meisten seiner Prozesse für die Umwelthilfe gewonnen hat. Resch erwartet aber, dass die beklagte Bundesregierung nach einer Niederlage vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart

weiter zum **Verwaltungsgerichtshof Mannheim** und zum **Bundesverwaltungsgericht in Leipzig** ziehen wird. Das würde **Jahre** dauern.

Die DUH rechnet aber immerhin mit einer Verhandlung vor dem VG Stuttgart nach der Sommerpause. Das Gericht hat der Bundesregierung **Frist bis 1. August 2024** eingeräumt, um zu erklären, ab welchem Zeitpunkt mit „baulichen Maßnahmen jedweden Trägers“ zu rechnen ist, die dazu führen, dass **Züge nicht mehr wie bisher** über die Gäubahnstrecke den **Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren** können.

Damit müssen **Eisenbahn-Bundesamt** und Deutsche Bahn verbindlich erklären, wann sie nach bisherigem Zeitplan bauliche Maßnahmen beispielsweise an der **Panoramabahn** beziehungsweise im Bereich der **Stellwerke** und **Signaltechnik** planen, die zu einer nach Ansicht der DUH rechtswidrigen Abbindung der Gäubahn führen würden. „Wir kämpfen erstmals dafür, dass ein **Planfeststellungsbeschluss umgesetzt** wird“, sagte Resch Background. Alle Bürgermeister der Städte südlich von Stuttgart seien **entsetzt** von den Abkopplungsplänen. Das Gleiche gelte für **Italien** und die **Schweiz**. Auch CDU und SPD in den Kommunen hielten die Klage der DUH für „ihre letzte Hoffnung“.

Aber warum stellt sich Landesverkehrsminister **Winfried Hermann** von den Grünen, der S 21 von Anfang an abgelehnt hatte, nicht gegen diese Pläne? Resch sagte, in Baden-Württemberg treffe der Koalitionsausschuss alle wichtigen Entscheidungen. Und der werde dominiert von Ministerpräsident **Winfried Kretschmann**, ebenfalls ein Grüner, und der CDU. Hermann könne sich gegen diese konservative Phalanx nicht durchsetzen.

„**Die CDU kämpft wie der Teufel gegen die Bahn**“, sagte Resch weiter. Der Güterverkehr sei im Raum Stuttgart gar nicht mehr vorgesehen – trotz der Autohersteller und -zulieferer. Der neue Bahnhof sei viel zu klein konzipiert. Deshalb müssten im alten, oberirdischen Bahnhof mindestens acht der 16 Gleise erhalten bleiben. Andernfalls drohe in Stuttgart der **„Bahn-Infarkt“**. Und ein Pfropfen an so einer wichtigen Stelle habe

Auswirkungen auf den **Zugverkehr in ganz Deutschland samt Schweiz und Italien.**

### **Bau des Pfaffensteigtunnels sehr unsicher**

Mit der Ankündigung der DB, ab Ende 2025 für mindestens ein Jahr Kopf- und Tiefbahnhof parallel zu betreiben, erfüllt die Bahn eine seit vielen Jahren von der DUH in den Gesprächen mit dem Bahnvorstand erhobene Forderung. Durch den von Infrastrukturvorstand **Berthold Huber** angekündigten **Direktzugang** zwischen **Kopf- und Tiefbahnhof** setzt die DB eine langjährige Forderung vieler Bahnexperten für einen dauerhaft leistungsfähigen Bahnknoten in Stuttgart um. Ursprünglich hatte die **DB** den **Parallelbetrieb** von Kopf- und Tiefbahnhof **als unmöglich abgelehnt.**

Resch sagte in Stuttgart, in seinen Gesprächen mit Bahnverantwortlichen sei klar geworden, dass dort niemand ernsthaft von nur einem Jahr Doppelbetrieb ausgehe. Da die **Baukosten** für den noch nicht einmal planfestgestellten Pfaffensteigtunnel als Teil der Gäubahn Nord bei realistisch **mehr als drei Milliarden Euro** liegen würden und dieser weder planerisch noch finanziell gesichert sei, rechne er damit, dass der Klage der DUH stattgegeben werde.

Auch der ehemalige Chef der Schweizerischen Bundesbahnen, **Benedikt Weibel**, gehe davon aus, dass dieser längste Bahntunnel Deutschlands eine Bauzeit von zehn bis 15 Jahren hätte, aber am Ende nie gebaut werde. Da die Gäubahn nicht an den unterirdischen Bahnhof angeschlossen werden könne, sollte Stuttgart sich mit dem Gedanken anfreunden, dass der Kopfbahnhof weiter genutzt werde, so Resch. „Der **Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen** oder auch der **Berliner Hauptbahnhof** zeigen, wie Gleise und Bahnhöfe überbaut werden können.“

### **Damaliger Bahnchef Rüdiger Grube sprach von „Desaster“**

GDL-Chef Weselsky sagte: „Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht nur um den unterirdischen Bahnhof, sondern um ein ganzes **Geschwür von Tunneln.**“ So sollten zu den derzeit 60 Kilometern jetzt noch fast 50 Kilometer weitere Tunnel gebohrt werden. „Das macht den **Flaschenhals-Bahnhof** mit nur

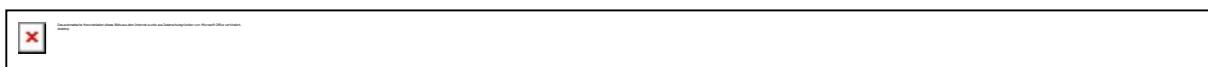
acht statt bisher 16 Gleisen zwar **immer teurer**, aber **garantiert nicht besser**.“ Die neu gebauten Tunnel sollten die Gäubahn ersetzen. Die werde dann gekappt, statt sie oberirdisch als Zulauf zum Hauptbahnhof zu lassen.

Weil die Zusatztunnel noch nicht fertig seien, müssten die Leute, die aus dem Süden kommen, **weit vor der Stadt in eine Stadt- oder S-Bahn steigen**. „Jetzt entwickeln die Verantwortlichen eine hektische Betriebsamkeit, um zu heilen, was letztlich nur **Flickwerk** bleiben kann. Das ist eine weitere gigantische **Milliardenverschwendung**, das glatte **Gegenteil** der angestrebten **Verkehrswende** und insgesamt ein Super-GAU.“

Resch rechnet für den Bahnknoten Stuttgart inklusive Pfaffensteigtunnel und Digitalisierung der Schiene mit **Gesamtkosten** von **20 Milliarden Euro**. Der DUH-Geschäftsführer berichtete Background von einem Gespräch mit dem damaligen DB-Vorstandsvorsitzenden **Rüdiger Grube**. Der habe gesagt: „Wenn wir gewusst hätten, was Stuttgart 21 für ein Desaster wird, hätten wir es nie gemacht.“



ANZEIGE



## Nachrichten

### Schwacher Saisonstart für die Fahrradbranche

In den ersten vier Monaten des Jahres sind in Deutschland weniger Fahrräder verkauft und hergestellt worden. Der Absatz ging bis Ende April mit **1,45**

Anzeige

Startseite    :newstime

UMSTRITTENES BAHNPROJEKT

## Stuttgart 21: Wann kommt das Aus für den Kopfbahnhof? - Forderung nach Doppelbetrieb

Veröffentlicht: 03.07.2024 · 11:54 Uhr

Clarissa Yigit



Bis Ende 2026 soll der Stuttgarter Kopfbahnhof (rechts) noch in Betrieb bleiben. Die Deutsche Umwelthilfe und GDL-Chef Claus Weselsky fordern, dass der Bahnhof auch mit der Öffnung des Tiefbahnhofs weiter betrieben wird.

© Foto: Bernd Weißbrod/dpa

**Kommt das Aus für den Stuttgarter Kopfbahnhof? Olaf Drescher, Projektleiter von Stuttgart 21, spricht sich dafür aus. Es gibt aber auch Gegenstimmen.**

## Inhalt

### Gründe für den Erhalt

#### Doppelbetrieb nicht möglich

#### Gäubahn Auslöser für die Forderung

Nachdem das [Bahnhofsprojekt Stuttgart 21](#) bereits Milliarden verschlungen hat und sieben Jahre später als geplant an den Start gehen soll, kommt nun die Forderung zum Erhalt des Kopfbahnhofes in Stuttgart seitens der [Deutschen Umwelthilfe \(DUH\)](#) und der [Gewerkschaft der Lokführer \(GDL\)](#) auf.

Demnach sollen ab Dezember 2025 in dem neuen Tiefbahnhof die ersten Züge zum Testbetrieb einfahren. Die Inbetriebnahme wurde zuletzt von der Deutschen Bahn (DB) um ein Jahr verschoben. Die neuen Pläne sehen nun eine Öffnung von Stuttgart 21 für Dezember 2026 vor.

Der **Kopfbahnhof** soll vorläufig noch **bis Ende 2026** in Betrieb bleiben – dann aber geschlossen werden.

## Im Video: Bahnhof Stuttgart 21 wird nun erst 2026 den regulären Betrieb aufnehmen

0:00 / 1:44

- 1:45

Anzeige

### Gründe für den Erhalt

Nach Ansicht von DUH-Chef Jürgen Resch könnten im neuen Tiefbahnhof mit acht Gleisen und Neigung nicht so viele Züge verkehren wie bisher. Um ein [Verkehrschao](#)s zu vermeiden, müssten daher mindestens zwei, bestenfalls alle Gleise im alten Kopfbahnhof erhalten bleiben. Bereits vor einem Jahr hat die DUH Klage gegen den Abbau des Kopfbahnhofs eingereicht.

## Es ist eine historische Chance, den Parallelbetrieb dauerhaft zu erhalten.

GDL-Chef Claus Weselsky

Der Vorsitzende der GDL, Claus Weselsky, stärkt dem Vorhaben dabei den Rücken. So zitiert ihn der SWR mit den Worten: "Es ist eine historische Chance, den Parallelbetrieb dauerhaft zu erhalten." Man habe eine funktionierende Infrastruktur, so der GDL-Chef weiter. Auch könne der Rückbau die Steuerzahler:innen Milliarden in der Zukunft kosten, er nennt ihn eine Fehlentscheidung.

Zur Begründung seiner Ansicht verwies Weselsky auf den Zürcher Bahnhof (Schweiz), der ebenfalls aus Kopf- und Tiefbahnhof besteht.



### Hintergründe und exklusive Videos

Mehr Nachrichten aus Politik, Wirtschaft, Panorama und Sport finden Sie jederzeit auf [newstime.de](https://www.newstime.de).

Anzeige

### Doppelbetrieb nicht möglich

Anders sieht es Olaf Drescher, Projektleiter von [Stuttgart 21](#). Er ist der Meinung, dass ein Doppelbetrieb technisch und auch wirtschaftlich nicht möglich sei. Daher müsse [der alte Bahnhof](#) zwingend abgekoppelt werden.

Nach den Plänen der Bahn werden [daher in Bad Cannstatt](#) die Gleise auf die neuen Tunnel umgelegt. Danach seien eine Einfahrt in den Kopfbahnhof und eine Ausfahrt zurück in die andere Richtung nicht mehr möglich.

### Im Video: Umwelthilfe beantragt höhere SUV-Parkgebühren in 150 Städten

0:00 / 1:33

- 1:34

### Gäubahn Auslöser für die Forderung

Hintergrund für das Ärgernis ist die aus dem Süden kommende Gäubahn auf der Bahnstrecke von Singen nach Stuttgart. Diese soll nach Plänen der DB ab dem Jahr 2026 gleich für mehrere Jahre [vom neuen Hauptbahnhof in Stuttgart](#) abgekoppelt werden.

Demnach müssten dann Zugfahrende Richtung Singen in Stuttgart-Vaihingen umsteigen, bis der rund elf Kilometer lange Pfaffensteigtunnel - der die bestehende Strecke der Gäubahn auf Höhe der Autobahnanschlussstelle Sindelfingen-Ost verbindet - gebaut ist. Der Tunnel soll laut der DB voraussichtlich Ende 2032 in Betrieb gehen.

"Sag niemals nie", zitiert der SWR allerdings Weselsky, der der DB nicht glaubt, dass der Doppelbetrieb nicht möglich sei. So habe der GDL-Chef mit dem Projekt Stuttgart 21 schon die "tollsten Sachen" erlebt und halte es daher für möglich, dass sich Projektpartner und Bahn am Ende doch anders entscheiden.

#### Verwendete Quellen:

SWR: "[Deutsche Umwelthilfe: Stuttgarter Kopfbahnhof soll dauerhaft bleiben](#)"

DB: "PFAFFENSTEIGTUNNEL"

Südkurier: "Stuttgart 21-Inbetriebnahme: Kopfbahnhof bleibt auch 2026"

**: Mehr News und Videos**

# WOCHENBLATT

2. Juli 2024, 22:27 Uhr • 127× gelesen

Für Erhalt des Kopfbahnhofs über Stuttgart 21

## DUH hat bei Gäubahn-Klage jetzt auch Claus Weselsky mit im Boot



Autor: [Presseinfo](#)  
aus Singen



Symbolbild Gäubahn - im Bahnhof Singen • Foto: of/ Archiv • hochgeladen von [Oliver Fiedler](#)

**Radolfzell/ Stuttgart.** Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und Claus Weselsky von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) fordern nun gemeinsam, den ab Ende 2025 auf ein Jahr angelegten faktischen Doppelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof dauerhaft zu machen, um auch nach 2030 einen ausreichend leistungsfähigen Bahnknoten in Stuttgart sicherzustellen. Bahn, Land und Stadt Stuttgart wurden von ihnen aufgefordert, mit einem „Plan B“ für einen gerichtlich entschiedenen Fortbestand des direkten Gäubahnanschlusses über den Kopfbahnhof zu beginnen, um keine weiteren Verzögerungen im Bahnbetriebsablauf zu verursachen.

Anzeige

- Anzeige -

Mit der Ankündigung der Deutschen Bahn AG, ab Ende 2025 für mindestens ein Jahr Kopf- und Tiefbahnhof parallel zu betreiben, erfüllt die Bahn eine seit vielen Jahren von der DUH in den Gesprächen mit dem Bahnvorstand erhobene Forderung. Durch den von Bahnvorstand Berthold Huber angekündigten Direktzugang zwischen Kopf- und Tiefbahnhof setzt die DB eine langjährige Forderung vieler Bahnexperten für einen dauerhaft leistungsfähigen Bahnknoten in Stuttgart um.



### Harte Diskussionen um die "abhängte Region"

## Schon der erste Knopf wurde bei der Gäubah falsch gesetzt

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH: „Mit dem ursprünglich als unmöglich bezeichneten Doppelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof und dem nun auch angekündigten direkten Zugang dieser beiden Bahnhöfe erfüllt die Deutsche Bahn bereits zwei langjährige Kernforderungen der Deutschen Umwelthilfe. In meinen Gesprächen mit Bahnverantwortlichen wird zudem klar, dass dort niemand ernsthaft von nur einem Jahr Doppelbetrieb ausgeht. Da die Baukosten für den noch nicht einmal planfestgestellten Pfaffensteigtunnel bei realistisch mehr als drei Milliarden Euro liegen und dieser weder planerisch noch finanziell gesichert ist, rechnen wir damit, dass unserer Klage stattgegeben wird. Wir gehen ebenso wie der ehemalige Bahnchef der Schweizerischen Bundesbahnen Benedikt Weibel davon aus, dass dieser geplant längste Bahntunnel Deutschlands erst in 10 bis 15 Jahren fertiggestellt wäre und am Ende nicht gebaut wird. Ich rege an, dass sich Stuttgart mit dem Gedanken des Fortbestandes des Kopfbahnhofs abfindet und einen ‚Plan B‘ der städtebaulichen Entwicklung unter Einbeziehung eines überbauten Kopfbahnhofs beginnt. Der Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen oder auch der Berliner Hauptbahnhof zeigen, wie Gleise und Bahnhöfe überbaut werden können.“

Claus Weselsky, Bundesvorsitzender der GDL: „Bei Stuttgart 21 handelt sich nicht nur um den unterirdischen Bahnhof, sondern um ein ganzes Geschwür von Tunneln. So sollen zu den derzeit 60 Kilometern jetzt noch fast 50 Kilometer weitere Tunnel gebohrt werden. Das macht den Flaschenhals-Bahnhof mit nur acht statt bisher 16 Gleisen zwar immer teurer, aber garantiert nicht besser. Die neu gebauten Tunnel sollen die oberirdische Gäubah ersetzen. Die wird dann gekappt, statt sie oberirdisch als Zulauf zum Hauptbahnhof zu lassen. Weil die Zusatztunnel noch nicht fertig sind, müssen die Leute, die aus dem Süden kommen, weit vor der Stadt in eine Stadt- oder S-Bahn steigen. Jetzt entwickeln die Verantwortlichen eine hektische

Anzeige

Betriebsamkeit, um zu heilen, was letztlich nur Flickwerk bleiben kann. Das ist eine weitere gigantische Milliardenverschwendung, das glatte Gegenteil der angestrebten Verkehrswende und insgesamt ein Super-Gau.“

- Anzeige -

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat der beklagten Bundesregierung „wegen Anspruch auf ordnungsbehördliches Eingreifen zur rechtmäßigen Umsetzung der Planfeststellungsbeschlüsse ‚Stuttgart 21‘ wegen langjähriger Abbindung der sogenannten Gäubahn“ eine Frist bis zum 1. August 2024 eingeräumt, um zu erklären, ab welchem Zeitpunkt mit „baulichen Maßnahmen jedwedem Trägers“ zu rechnen ist, die dazu führen, dass Züge nicht mehr wie bisher über die Gäubahnstrecke den Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren können.

Damit müssen Eisenbahnbundesamt und Deutsche Bahn AG verbindlich erklären, wann sie nach bisherigem Zeitplan bauliche Maßnahmen beispielsweise an der Panoramabahn beziehungsweise im Bereich der Stellwerke und Signaltechnik planen, die zu einer nach Ansicht der DUH rechtswidrigen Abbindung der Gäubahn führen würde. Da die Entscheidung des VG Stuttgart zudem in einer Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz (VGH Mannheim bzw. BVerwG Leipzig) überprüft werden muss, rechnet die DUH mit einer Verhandlung des VG Stuttgart nach der Sommerpause.

Quelle: DUH Radolfzell, Jürgen Resch



Gefällt 0 mal



Autor:

Presseinfo aus Singen

Folgen



3 folgen diesem Profil

## KOMMENTARE

Kommentare sind deaktiviert.

Anzeige

## MEISTGELESENE BEITRÄGE



## Gäubahn: Dauerhafter Doppelbetrieb am Stuttgarter Bahnhof gefordert

+ Zusammenfassung lesen

Scrollen Sie nach unten um den detaillierten Beitrag und alle Kommentare zu lesen.



Bremen, Zentrale Redaktion | Juli 2, 2024(https://www.verbandsbuero.de/2024/07/02/) | Lesedauer: 2 Minuten |

Keine Kommentare (https://www.verbandsbuero.de/gaeubahn-dauerhafter-doppelbetrieb-am-stuttgarter-bahnhof-gefordert/#respond)



(https://www.verbandsbuero.de/beitraege/vereins-und-verbandsnachrichten/presseredaktion/)   
 Presseredaktion   
 (https://www.verbandsbuero.de/beitraege/vereins-und-verbandsnachrichten/presseredaktion/)



2024 (<https://www.verbandsbuero.de/tag/2024/>), Deutsche Umwelthilfe e.V. (<https://www.verbandsbuero.de/tag/deutsche-umwelthilfe-e-v/>), Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (<https://www.verbandsbuero.de/tag/gewerkschaft-deutscher-lokomotivfuehrer/>), Infrastruktur (<https://www.verbandsbuero.de/tag/infrastruktur/>), Pressemitteilung (<https://www.verbandsbuero.de/tag/pressemitteilung/>), Umwelt (<https://www.verbandsbuero.de/tag/umwelt/>), Verkehr (<https://www.verbandsbuero.de/tag/verkehr/>)

Bremen (VBR). Am heutigen Tag haben die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und Claus Weselsky, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), eine gemeinsame Forderung präsentiert: Der Bahnknoten Stuttgart muss leistungsfähig bleiben, was durch den Erhalt eines faktischen Doppelbetriebs von Kopf- und Tiefbahnhof erreicht werden soll. Diese Anbindung betrifft insbesondere die wichtige Gäubahnstrecke, die essentiell für die Verbindungen nach Norditalien, der Schweiz und dem südlichen Baden-Württemberg ist.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat in einem jüngst gefällten Urteil der beklagten Bundesregierung eine Frist bis zum 1. August 2024 eingeräumt, um Klartext zu sprechen. Es wurde gefordert, dass die Regierung darlegt, ab wann mit baulichen Maßnahmen zu rechnen sei, die dazu führen könnten, dass Züge die bisherige Strecke über die Gäubahn nicht mehr anfahren können. Diese Entscheidung fasst die Spannung um die Zukunft einer der wichtigsten Eisenbahnstrecken in Europa zusammen.

Die DUH und GDL halten den geplanten Tunnelbau für illusorisch und fordern stattdessen einen dauerhaften Plan B. Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH, betont: „Wir sehen keinen realistischen Zeitplan und keine finanzielle Sicherung für den Pfaffensteigtunnel, dessen Baukosten bereits auf über drei Milliarden Euro geschätzt werden. Es ist dringend erforderlich, dass Stuttgart sich auf den Fortbestand des Kopfbahnhofs vorbereitet und städtebauliche Entwicklungen einbezieht, ebenso wie es Beispiele wie der Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen zeigen.“

Weselsky kritisiert scharf die Kostenexplosion und mangelnde Effektivität des Stuttgart 21 Projekts: „Es handelt sich hier nicht nur um einen unterirdischen Bahnhof. Zahlreiche neue Tunnel machen den ohnehin teuren Flaschenhals-Bahnhof nicht besser.“ Er führt aus, dass diese Tunnelsysteme zur Abkopplung der oberirdischen Gäubahn vom Hauptbahnhof Stuttgart führen sollen, was wiederum großen Nachholbedarf in der Infrastruktur bedeutet. Weselsky sieht dieses Vorgehen als kontraproduktiv zur angestrebten Verkehrswende und spricht von einer gigantischen Milliardenschlucht, die den ursprünglichen Zielen widerspricht.

Das Gerichtsurteil zwingt nun das Eisenbahnbundesamt sowie die Deutsche Bahn AG, verbindliche Pläne vorzulegen. Sie müssen erklären, wann geplante Baumaßnahmen die Gäubahnverbindung kappen würden. Dies könnte schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen, da viele Reisende aus dem Süden Deutschlands sowie aus Nachbarländern, wie Italien und der Schweiz, betroffen wären.

#### Lesen Sie auch: [Baukosten und Zinsen belasten norddeutsche Wohnwirtschaft](https://www.verbandsbuero.de/baukosten-und-zinsen-belasten-norddeutsche-wohnwirtschaft/)

(<https://www.verbandsbuero.de/baukosten-und-zinsen-belasten-norddeutsche-wohnwirtschaft/>)

Sollten die Züge tatsächlich umgeleitet werden, müssten Reisende weit außerhalb der Stadtgrenze in S-Bahnen umsteigen. Dies würde den Bahnverkehr verkomplizieren und wahrscheinlich viele Reisende zum Wechsel auf das Auto zwingen – eine denkbar ungünstige Entwicklung angesichts der aktuell drängenden Umweltfragen.

Die aktuelle Debatte verdeutlicht die enorme Bedeutung der Gäubahntrasse für die internationale Vernetzung und die Notwendigkeit einer innovativen Verkehrspolitik. Die Forderung nach einem „Plan B“ für einen dauerhaften Dualbetrieb in Stuttgart könnte der Schlüssel sein, um Verkehrsentpässe zu vermeiden und gleichzeitig eine nachhaltige Lösung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger sowie des Klimaschutzes zu bieten.

Durch diese Entwicklung bleibt abzuwarten, wie die zuständigen Behörden auf die Fristsetzung des Gerichts reagieren und welchen Weg sie einschlagen werden, um eine zufriedenstellende Lösung für alle Beteiligten zu finden. Die Augen der Öffentlichkeit sind gespannt auf die nächsten Schritte in diesem brisanten Infrastrukturprojekt, das seit Jahren kontrovers diskutiert wird.

#### Für weitere Informationen, Pressekontakte, Bilder oder Dokumente geht es hier zur Quelle mit dem Originaltitel:

Doppelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof Stuttgart: Jürgen Resch und Claus Weselsky ... (<https://www.presseportal.de/pm/22521/5814600>)

#### Original-Content übermittelt durch news aktuell.

#### Zitierte Personen und Organisationen

- Personen:
  - Claus Weselsky (Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, GDL)
  - Berthold Huber (Bahnvorstand Deutsche Bahn AG)
  - Jürgen Resch (Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, DUH)
  - Benedikt Weibel (ehemaliger Bahnchef der Schweizerischen Bundesbahnen)
- Organisationen:
  - Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH)
  - Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)
- Unternehmen: