

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel
(Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder e.V.)
Panoramastr.64/1
73765 Neuhausen
T: 07158-5850

An das
Regierungspräsidium Stuttgart
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur
Postfach 800709
70507 Stuttgart

Im Namen der Schutzgemeinschaft Filder e.V. lege ich

**Einspruch gegen das Planänderungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt
1.2 „Fildertunnel“ von Stuttgart 21**

ein.

.....

Steffen Siegel

12. Oktober 2011

Begründung in 10 Punkten:

1. Die abschnittsweise Planfeststellung beim Großprojekt Stuttgart 21 ist unzulässig

Bei Großprojekten ist eine abschnittsweise Planfeststellung möglich, wenn unter anderem ein entsprechendes Raumordnungsverfahren vorausgegangen ist, wenn die zuständigen politischen Gremien zugestimmt haben und wenn die Realisierung des Gesamtprojekts abzusehen ist.

Diese Vorgaben sind hier grob verletzt, u.a.

a) weil die politischen Gremien unter falschen Voraussetzungen zugestimmt haben. Die Bahn hat in betrügerischer Absicht wissentlich den politischen Gremien falsche, viel zu niedrige Kosten für das Projekt S 21 genannt.

b) weil die Realisierung des Gesamtprojekts nicht abzusehen ist. Beim Abschnitt 1.3 gibt es bis heute keine belastbaren Pläne. Seit ca. 10 Jahren wird versucht, ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten. So gab es z.B. Probleme beim Flughafenterminal- Bahnhof. Wegen der verschiedenen Ausstiegshöhen kam man nach jahrelangem Planen auf die Idee, auf der einen Seite des Bahnsteigs nur S-Bahnen fahren zu lassen, auf der anderen nur Regional- und Fernverkehrszüge. Dies wird mit hoher Wahrscheinlichkeit vom Eisenbahnbundesamt nicht akzeptiert. Dann kam das im Auftrag des Landes prüfende Büro sma 2008 zu dem Schluss, der Planabschnitt Filder 1.3 sei bahnbetrieblich nicht beherrschbar mit seinem Mischverkehr, seinen einspurigen Abschnitten usw.

Selbst nachdem Bundesverkehrsminister Ramsauer im Juni 2010 eine Ausnahmegenehmigung aussprach tat sich anderthalb Jahre wieder nichts. Offensichtlich ist der Abschnitt 1.3 nicht planfeststellungsreif zu machen.

Die Realisierung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 ist nicht gewährleistet, also darf auch der Teilabschnitt 1.2 jetzt nicht weiter verfolgt werden.

2. Seit dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.2 haben sich wesentliche Voraussetzungen geändert. Man muss also nicht nur das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.2 grundsätzlich in Frage stellen, sondern das Gesamtprojekt Stuttgart 21.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.2 wurde am 19.8.2005 erteilt. Seither haben sich völlig neue Erkenntnisse ergeben.

a) Die **Entwicklung der Kosten** zeigt das folgende Diagramm (alles in Milliarden Euro).

Kosten Stuttgart 21 (S 21) und Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm			
--	--	--	--

Jahr	S21	NBS	Gesamt
Offiziell			
1995	2,5	1,5	4
2004	3,1	2	5
2010	4,1 (4,9)	2,9	7
Bundesrechnungshof			
2007	5,3		
Vieregg-Rössler			
2010	6,8-8,7	4,7-10	12 ++
Umweltbundesamt Holzhey			
2010	6+	4+	10+
Prof.Bodack (2010)		5,2	11

Eine Erhöhung der offiziell genannten Kosten von 3,1 Mrd in 2004 auf jetzt 4,1 Mrd (Zunahme um 32%) ohne dass ernsthaft gebaut wurde, lässt erahnen, was noch in Zukunft auf uns zukommt.

Das Projekt birgt hohe Kostenrisiken, deren Finanzierung nicht geregelt ist und an denen eine Vollendung des Projektes scheitern wird. Keiner der Projektbeteiligten hat sich bereit erklärt, über die vereinbarte Obergrenze von 4,526 Mrd. EUR hinausgehende Kosten zu übernehmen. Insbesondere das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Bund haben ausdrücklich die Übernahme weiterer Finanzierungsbeiträge abgelehnt. Der für die Kostenrisiken während der Bauphase vorgesehene Risikopuffer in Höhe von ursprünglich 1,45 Mrd. EUR ist bereits lange vor dem eigentlichen Baubeginn nahezu ausgeschöpft; die schon heute absehbaren Kostenrisiken werden den Finanzierungsrahmen um Milliardensummen sprengen.

Der Bundesrechnungshof hat schon vor 4 Jahren eine Summe von 5,3 Mrd berechnet.

Allein aus Kostengründen ist das Projekt S 21 und damit das Planänderungsverfahren zum Abschnitt 1.2 sofort einzustellen.

b) Verfassungswidrigkeit der Mitfinanzierung des Projekts durch das Land

Prof. Dr. Hans Meyer hat überzeugend dargelegt, dass die Mitfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 aus Landesmitteln gegen Art. 104 a GG verstößt und Vereinbarungen über finanzielle Beteiligungen nichtig sind (vgl. DVBl. 2011, Seite 449 ff).

Damit fehlen dem Projekt mindestens 35% der erforderlichen Mittel. Angesichts der ohnehin völlig unzureichenden Ausstattung des Verkehrsetats des Bundes ist es ausgeschlossen, dass der Bund den Wegfall des Landesanteils kompensieren könnte, um Stuttgart 21 dennoch zu realisieren.

Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist das Projekt S 21 sofort einzustellen

c) Grundwasser

Im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss wurde eine **Grundwasserfördermenge** von 5,04 Millionen m³, und – bezogen auf die Gesamtbauzeit von 5 Jahren – eine Grundwasserentnahmerate von maximal 44 l/s bewilligt. Aufgrund der Ergebnisse des fünften Bohr- und Erkundungsprogramms wird eine drastische Erhöhung der Förderquote im Planfeststellungsabschnitt 1.1. (Tiefbahnhof) erforderlich: Nicht drei Millionen, sondern bis zu 6,8 Millionen Kubikmeter Grundwasser müssen aus den Baugruben gepumpt werden. Im Planfeststellungsabschnitt 1.5. werden 1,8 Millionen Kubikmeter erwartet, weshalb eine Erhöhung um 0,1 Millionen Kubikmeter beantragt wurde.

Für den Abschnitt 1.2 wurde dagegen keine Erhöhung beantragt. Das erstaunt, ist doch der nördliche Anfahrbereich des Fildertunnels nahe am Planfeststellungsabschnitt 1.1. gelegen, für den mehr als eine Verdopplung des Wasserandrangs ermittelt wurde; für den Anfahrbereich ist dagegen lediglich eine Förderung von 630.000 m³ über vier Jahre gestattet. Dies kann niemals ausreichen, um den Anfahrbereich des Fildertunnels zu errichten. Da schon allein für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 die Unterlagen bezüglich der beantragten Erhöhung der zulässigen Fördermenge von Grundwasser nach Auffassung der Landeshauptstadt Stuttgart nicht ausreichen, wird dies entsprechend auch für den Fildertunnel gelten.

Vor wenigen Tagen hat der Verwaltungsgerichtshof BW dem Naturschutzverband BUND bestätigt, dass er an dem Änderungsverfahren für das zentrale Grundwassermanagement hätte beteiligt werden müssen und sofort alle dazu begonnenen Bauarbeiten gestoppt.

Wie bereits im letzten Jahr (30.9.2010) bei der Baumfällaktion in der Nacht vom "Schwarzen Donnerstag" wurde auch hier gezielt gegen bestehendes Recht verstoßen.

Naturschutzrechtliche Vergehen werden von der Bahn als Kavaliersdelikte abgetan.

Wertvolle alte Bäume mussten bereits widerrechtlich weichen und geschützte Arten sind durch den Bau bedroht. Dies ist so nicht zu tolerieren.

Die inzwischen erfolgten und geplanten Änderungen im Grundwasserbereich beim Hauptbahnhof müssten zwingend auch beim Tunnelbau (1.2) zu Änderungen führen. Der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 (Tiefbahnhof) weist allein im Grundwasserbereich so gravierende auch gerade rechtliche Mängel auf, dass das Projekt S 21 sofort einzustellen ist.

3) Geologische Risiken

Die Grundstücke, durch die der Tunnel gebohrt werden soll, sowie die in einem spitzen Winkel darüber befindlichen Grundstücke können durch Hebungen oder Senkungen beeinträchtigt werden.

Hebungen können durch quellfähiges Gestein, sog. ungelöschten Gipskeuper, der durch das Bauvorhaben mit Wasser in Kontakt kommt, ausgelöst werden. Quellungen können auch den

einmal errichteten Tunnel beeinträchtigen und nach einiger Zeit zu umfangreichen Sanierungen führen, die mit weiteren Eingriffen in die betroffenen Grundstücke verbunden sein können. Um solche Gefahren abschätzen und prüfen zu können, ob der mit ausreichender Stabilität gegen Quelldrücke errichtet werden soll, ist die Einsicht in die geologischen Gutachten notwendig, aus denen sich die Beschaffenheit des Baugrundes und die Quelldrücke ergeben, mit denen zu rechnen ist. Diese Gutachten sind:

- Baugrundgutachten für den PFA 1.2, Aachen vom 25.01.2010
- Tunnelbautechnisches Gutachten Fildertunnel, Streckenachse 910: km 0+432 - 9+500, Aachen, von März 2010
- Lastenheft bergmännischer Tunnel in Spritzbetonbauweise, Aachen, Februar 2010 (betrifft PFA 1.2)
- Tunnelstrecken im Unausgelaugten Gipskeuper, Quelldruckansatz Maschineller Vortriebe (betrifft PFA 1.2 und 1.6a), Aachen, Januar 2010

Bis auf das Tunnelbautechnische Gutachten sind alle anderen Gutachten nicht Teil der öffentlichen Auslegung. Diese ist insoweit unvollständig.

Insbesondere das "Lastenheft bergmännischer Tunnel in Spritzbetonbauweise, Aachen, Februar 2010 (betrifft PFA 1.2)" ist von Relevanz und praktisch unverzichtbar. Es enthält die Lastangaben für die im Untergrund herrschenden Quelldrücke. Nach Maßgabe dieser Quelldrücke bemisst sich die Tunnelwandstärke. Auch für die Grundstückseigentümer, deren Gebäude von den Tunnels unterfahren werden, ist diese Information im Hinblick auf mögliche Schädigungen von entscheidender Bedeutung. Gipsformationen können Gebirge von 100 Metern anheben.

Ausweislich der Seiten 60 bis 66 des Tunnelbautechnischen Gutachtens mit dem Bearbeitungsstand vom 24.09.2002 wurde seinerzeit mit Quellungen insbesondere in den Übergangsbereichen zum anhydrithaltigen Gestein gerechnet. Der Tunnel soll insgesamt ca. 4,3 km in unausgelaugtem Gipskeuper verlaufen.

Auf Seite 13 der Anlage 20.1 der Planänderungsunterlagen wird ausgeführt: *„Entsprechend der beim Bau des Hasenberg隧nells der Suttgarter S-Bahn im Stubensandstein gemachten Erfahrungen sollte dennoch mit einem bedeutenden Grundwasserandrang gerechnet werden. Dafür sprechen der vergleichsweise große Absenkbetrag von bis zu 60 m sowie der gute Aufschluß des Kluftsystems durch den Ausbruch des Tunnelquerschnitts.“*

Die Gefahr, dass Grundwasser entlang der Tunnelaußenwand geführt wird und auf diesem Weg zu den quellfähigen Gesteinsschichten gelangen könnte, wurde erkannt; daher soll die Anzahl der Dammringe erhöht werden. Statt 12 Dammringe werden nun 15 angebracht. Es fehlt aber an wissenschaftlichen Nachweisen, dass diese Dammringe das Eindringen von Wasser dauerhaft verhindern können. Es besteht zudem die Gefahr, dass durch die Tunnelbohrarbeiten Risse im Gebirge hervorgerufen werden, die Wasserwege zum anhydrithaltigen Gestein eröffnen.

Ein wesentlicher Teil der jetzt zur Diskussion stehenden Planänderungen ist notwendig geworden, weil man die ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen als nicht ausreichend angesehen hat. **Die geänderten Planunterlagen enthalten jedoch keinerlei Beleg dafür, dass die Änderungen ausreichend sind**, um sicher zu stellen, dass weder der Tunnel durch den Quelldruck zusammen gedrückt wird, noch Häuser über dem Tunnel beschädigt werden. Es ist also zu befürchten, dass es – ähnlich wie im Engelbergtunnel – zu Schäden kommen kann. Dabei ist zu beachten, dass ein Bahngleis wesentlich genauer stimmen muss als eine Fahrbahn einer Autobahn. Es ist also zu befürchten, dass der Tunnel immer mal wieder nachgearbeitet werden muss und dazu der Bahnverkehr unterbrochen werden muss.

Die beantragte riesige Baukaverne (20 x 45 x 18 Meter) genau unter dem Wagenburgtunnel, liegt im Scheitel nur ca. 7 Meter von der Fahrbahnebene des Tunnels entfernt. Geologisch liegt ihre Sohle noch in der auswaschungsgefährdeten(!) Grundgipsschicht, liegt vertikal gesehen mittig im sog. Bochinger Horizont und reicht oben in den dunkelroten Mergel hinein. Diese Schichten sind hinsichtlich ihrer Stabilität und Dauerhaftigkeit alles andere als vertrauenerweckend. Hierzu fehlen belastbare Untersuchungen.

Die geologischen Risiken beim Filderaufstiegstunnel, der wichtigsten Streckenführung in den Süden, sind nicht ansatzweise befriedigend bewertet.

4) Neue Querstellen, Tunnelsicherheit

Zwar ist die Verkürzung des Abstandes der Querstellen von ursprünglich 1000 Meter auf 500 Meter grundsätzlich zu begrüßen, trotzdem wird damit nicht die erforderliche Sicherheit im Tunnel hergestellt. Entgegen der fehlerhaften Angaben im Erläuterungsbericht beträgt die maximale Entfernung, die von Fahrgästen im Falle eines Unfalls bis zu einem sicheren Punkt zurückzulegen ist, immer noch 500 Meter. Dies bedeutet, dass bei einem Unfall immer noch 250 Meter zurückzulegen sind. Wenn ein verunglückter Zug den Zugang zum nächstgelegenen Querstellen blockiert, müsste man sogar 500 Meter bis zum nächsten Rettungsstellen aus eigener Kraft zurücklegen und dies ist für gehbehinderte oder verletzte Fahrgäste unmöglich.

Das Rettungskonzept ist nach wie vor völlig ungeeignet und führt zu einer erheblichen Gefährdung der Fahrgäste im Schadensfall.

Beim Gotthard-Basistunnel beträgt der Abstand der Querstellen beispielsweise nur 325 Meter, und dies trotz geringerer Längsneigung!

Die Annahme, dass bei einem Zugbrand, der brennende Zug in der Regel 15 Minuten fahrfähig bleibt und in den Hauptbahnhof zur Brandbekämpfung einfahren kann, ist völlig unreal. Der Hauptbahnhof befindet sich ebenfalls im Tunnel. Der nächste offene Bereich zur externen Brandbekämpfung mit freiem Rauchabzug ist Bad Cannstatt oder Feuerbach.

In den Unterlagen wird nicht ausgeführt, wie mit einem aufwärts fahrenden Zug zu verfahren ist, der in der oberen Hälfte des Tunnels brennend stecken bleibt. Der Tunnel ist steiler als die Geislinger Steige, d.h. ein in Stuttgart aus dem Stand mit voller Beschleunigung anfahrender Zug mit einer Masse von knapp 1000 Tonnen benötigt nicht nur wahnsinnig viel Energie, er belastet die Motoren auch so stark, dass hier ein erhöhtes Sicherheitsrisiko zu erwarten ist. Wie geht man mit einem, in der Aufwärtsfahrt havarierten Zug im oberen Drittel des Tunnels um? Versucht man diesen auch in den Tiefbahnhof zurück zu bringen (und was dann?) oder versucht man eine Rettung in der anderen Richtung steil aufwärts(!) auf die Filderebene? Beides ist nicht vernünftig vorstellbar.

5) Gesundheit

a) Lärm

Die Beurteilung von Lärmimmissionen soll nach der AVV-Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) erfolgen. Die AVV-Baulärm wird aber zeitlich begrenzt. Bei Bauarbeiten die länger als 2 bis 5 Jahre laufen, sollte die TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden. Diese hat zwar die gleichen Grenzwerte, lässt aber keine Überschreitungen dieser Grenzwerte zu wie die AVVBaulärm. Ebenso fehlen in der AVV-Baulärm Zuschläge für Ruhezeiten. In der TA-Lärm werden in der Zeit zwischen 6 und 7 Uhr sowie zwischen 20 und 22 Uhr ein Zuschlag von 6 dB draufgeschlagen.

b) Feinstaub

Der Stuttgarter Talkessel ist stark feinstaubbelastet. Die Gesundheitsgefahren, die damit verbunden sind, sind inzwischen wissenschaftlich belegt. Grenzwerte sind festgelegt. Der dringende Verdacht drängt sich auf, dass das größte Bauvorhaben Stuttgarts, das sich über mindestens eine Dekade erstrecken soll, zu Feinstaubemissionen führen wird. Die Bewohner der näheren Umgebung, aber auch die Besucher der Stadt, werden dadurch möglicherweise massiv gesundheitlich gefährdet. Es erstaunt, dass keine Untersuchungen zu den Feinstaubbelastungen infolge des Vorhabens vorliegen.

6) Zwischenangriff Tränke (Sigmaringer Straße, Degerloch, Möhringen) und Portal Fildertunnel.

Unter Degerloch-Süd führt ein ca 5 km langer Baustollen vom Tunnel hinauf zur Tränke mit einem Direktanschluss an die B 27. Dies führt zur Zerstörung von landwirtschaftlich genutzten, besten Filderböden bei der Sigmaringer Straße. Die Bevölkerung wird über die vielen Jahre Bauzeit massiv mit Lärm belastet.

Bereits heute haben wir fast jeden Tag Stau auf der B 27. Durch den Bau des Tunnels wird der Verkehr über Jahre durch Baufahrzeuge zusätzlich verstärkt (Lärm und Schmutz). Entsprechendes gilt für das Fildertunnelportal mit Zufahrten und Baustelleneinrichtungen östlich vom Fasanenhof.

Die Schutzgemeinschaft Filder setzt sich seit über 40 Jahren für den Erhalt der einzigartigen Böden auf den Fildern ein. Es ist nicht hinzunehmen, wenn für ein Projekt, bei dem es wesentlich weniger belastende Alternativen gibt (s.u.) erneut Lärm, Schmutz und Bodenzerstörung in Kauf genommen wird.

7) Schlichtung, Stresstest, S-Bahn

Sowohl das Schlichtungsverfahren als auch der Stresstest haben Ergebnisse gezeigt, die Einwirkungen auf die Planfeststellungsverfahren haben müssten.

Wenn die **Gäubahn** über Vaihingen "leistungsfähig an den Tiefbahnhof angebunden wird" (Zitat **Schlichterspruch**), dann hat dies Einfluss auf das gesamte System und **damit müssten alle Planfeststellungsverfahren neu aufgerollt werden.**

Der **Stresstest** hat eindeutig gezeigt, dass das S-Bahnsystem ein großer Verlierer bei S 21 sein wird.

Das Gutachten von "kbr-projekte" vom 19.9.2011 im Auftrag der GRUENEN im Verband Region Stuttgart (VRS) erbrachte folgendes Ergebnis (wörtlich):

Schlussfolgerungen und Ausblick:

- Die S-Bahn-Simulation lief zwar mit, wurde aber im Stresstest nicht in die Bewertung einbezogen.
- Auch das Notfallkonzept der S-Bahn wurde im Rahmen des Stresstest nicht simuliert, auch nicht in der Spitzenstunde. Die Auswirkungen auf die Spitzenstunde im Gesamtsystem sind somit nicht bekannt. Es gibt lediglich Bahnhofsbelegungspläne für den Hauptbahnhof und Flughafen Terminal.
- Unterstellt wurde für das Notfallkonzept eine Überleitstelle bei Zuffenhausen. Es ist zu klären, wie sich dies betrieblich auf die Stabilität des Knotens Stuttgart auswirkt und welche Kosten dieser Bau verursacht, der nicht im Projekt von Stuttgart 21 enthalten ist.
- In der Simulation unterstellte Leit- und Sicherungstechnik in Form von zusätzlichen Signalisierungen, die für den 2,5 Minuten-Takt auf der Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Mittnachtstraße erforderlich sind, müssen so umgesetzt werden.
- Die Unterstellung der Gäubahn in den beiden Notfallkonzepten von DB Netz wirft die Frage über die Kosten und die Frage der Rückabwicklung des Grundstücksverkaufs der Panoramastrecke (S-Vaihingen–S-Nord) auf.
- Im Stresstest kam es zu Fällen, in denen S-Bahnen am Flughafen am für S-Bahnen nichtbarrierefreien Bahnsteig mit 76 cm gehalten haben. Sind diese Fälle vermeidbar?
- Die Flügelung der Linien S40 und S60 wurden nicht in der Simulation abgebildet. Die Weiterführung der S4 als S40 nach Backnang wurde nicht umgesetzt.
- Der Linientausch erscheint aktuell erforderlich, um Zeitreserven für das S-Bahn-System zu verschaffen, die durch die Mittnachtstraße verloren gehen. Sie werden aber wieder durch den Fahrplan aufgezehrt, so dass durch Stuttgart 21 keine Entspannung zu erwarten ist. Auch kommt es durch den Linientausch zu Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Angebot.
- Der im Linientausch unterstellte Fahrlagenwechsel der S2 und S3 sollte geprüft werden, ob er nicht schon heute umgesetzt werden kann, ohne Stuttgart 21, da hierdurch kürzere Über-EckUmstiege in Waiblingen möglich würden.
- Aufgrund der fahrplantechnischen Zwänge, bedingt durch die Mischbetriebsstrecken im Umland und durch Stuttgart 21, gibt es nur bestimmte Zeitlagen, damit die Züge auf den Fildern konfliktfrei fahren können. Die Auswertung des Stresstest-Fahrplans zeigte, dass durch Stuttgart 21 sich keine Vorteile ergeben, wenn die S-Bahn nach Neuhausen verlängert wird und ein Umstieg am Flughafen zu Fern- und Nahverkehr ermöglicht wird, wenn das Fahrtziel Stuttgart ist.
- Die Planungen zum Bahnhof Mittnachtstraße haben erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtnetz der S-Bahn. Der Nutzen ist mangels Fahrzeitgewinn für Umsteiger fraglich. Eine Realisierung des Nordkreuz könnte hier größeren Nutzen stiften, ohne so gravierende Auswirkungen auf das S-Bahn-System.
- SMA zeigen deutlich Indizien für Instabilitäten im System, ohne die Frage zu beantworten, unter welchen Umständen dies zu einem sich aufschaukelnden Verspätungsaufbau entwickeln kann. Insbesondere Verlängerungen der Haltezeit auf der Stammstrecke bauen schnell Verspätungen auf. Es ist deshalb zu empfehlen, die Ergebnisse des angekündigten, zweiten Stresstestdurchlaufs zu prüfen, ob sich daraus neue Antworten ergeben.

▸ Sollten die oben genannten Punkte darin nicht beseitigt worden sein, bzw. weiterhin Unklarheiten bestehen, ist dringend eine Simulation für das S-Bahn-System im Rahmen eines eigenen Auftrags zu empfehlen, um sich verstärkt den Fragestellungen in Bezug auf die SBahn zu widmen.

▸ Die S-Bahn-Stuttgart ist das Rückgrat dieser Region. Bereits 2009 wurde ebenfalls von uns, mit Verweis auf ein Gutachten des VWI, darauf hingewiesen, dass mit Stuttgart 21 Fahrgastverluste bei der S-Bahn prognostiziert werden, trotz Ausbau des Netzes. Zusätzliche Verschlechterungen beim Angebot und bei der Stabilität des Betriebes sind nicht hinnehmbar, angesichts einer Investition von 100 Mio. Euro nur durch den Verband Region Stuttgart.

(Ende Zitat)

Selbst im Stresstestergebnis von `sma´ steht: "Die S-Bahn Stammstrecke ist nahe an einem kritischen Zustand" und dies, obwohl man den S-Bahnbetrieb nach eigenen Aussagen gar nicht mitbewertet hat. Der Stresstest zu Stuttgart 21 führt zu einem miserablen Ergebnis und dies offensichtlich auch nur auf Kosten des wichtigsten regionalen Verkehrsmittels, der S-Bahn.

Darüber hinaus fehlt es an einem brauchbaren Notfallkonzept. Und dies, obwohl der Schlichter fordert: "Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahntunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden".

Damit wird klar, dass das gesamte System S 21 neu überdacht werden müsste und die bereits planfestgestellten Abschnitte neu aufgerollt werden müssten.

8) Die Bahn selbst zweifelte schon immer an ihrem Konzept

Bei der Podiumsveranstaltung der Schutzgemeinschaft Filder am Fr. 4. März 2011 in der Zehntscheuer Echterdingen: "Pro & Contra Stuttgart 21 (plus)" mit Winfried Hermann (Bündnis 90 / Grüne) und Eckart Fricke (DB Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg)

sagte Herr Fricke auf die Frage aus dem Publikum, ob es nicht sinnvoller, einfacher und billiger wäre die Neubaustrecke (Ulm-Wendlingen) über das Neckartal, also den Ausbau der Strecke Wendlingen Plochingen und weiter nach Untertürkheim mittels zweier zusätzlicher Gleise anzuschließen:

(Wortprotokoll der Antwort von Herrn Fricke, - liegt auch als Video vor):

„Sie hatten jetzt eigentlich gefragt: Wäre es nicht sinnvoller direkt von Wendlingen Richtung Plochingen zu fahren? Kann ich Ihnen nur Recht geben! Diese Planungen gibt es. Die wurden auch damals ernsthaft angedacht. Aber da gab es eben den Wunsch des Landes oder des damaligen Ministerpräsidenten der sagt, nein ich möchte, dass diese Neubaustrecke, die von Ulm kommt, nicht runter Richtung Plochingen fährt, sondern dass sie oben entlang der Autobahn A8 weiter geführt wird mit diesem Halt am Bahnhof (Flughafenbahnhof). Das ist der Grund warum dieser komische Schlenker (Gleisführung im Bereich des Flughafens) da rein gekommen ist. (Tumulte) Lassen Sie mich doch die Frage beantworten.

Sie haben gefragt, ob das machbar ist. Das ist sogar eine gute Lösung fordert dann aber auch entsprechend noch im Bereich von Plochingen bis zu der Kurve Untertürkheim die da noch Gleiskapazität, die da erweitert werden müssen. Das muss man wissen. Das ist jetzt keine

Wertung, man muss es, ich sage das ist eine gute Lösung, die gab es auch auf dem Papier, man hat sie damals aber verworfen.“

(Anmerkungen von mir in Klammern!)

Damit wird klar, warum das Projekt S 21 gerade auch, was die Filder betrifft, so unheilbar schlecht ist. S 21 müsste sofort gestoppt werden.

9. Es gibt überzeugende Alternativen

Mit K 21 liegt seit Jahren eine Alternative vor, die wesentlich billiger ist und auch bahnbetrieblich den S 21 Plänen haushoch überlegen ist.

Die Bahn müsste zwingend einen Stresstest für den bestehenden Bahnhof erstellen.

Nach allen Aussagen von unabhängigen Fachleuten ist der Stuttgarter Hauptbahnhof mit der pünktlichste und leistungsfähigste Bahnhof Deutschlands. Bereits im jetzigen Zustand leistet er mehr als der Tiefbahnhof jemals leisten kann.

Eine Untersuchung dazu wird wohl in den nächsten Tagen veröffentlicht.

Die neuesten Untersuchungen des Büros Vieregg-Rößler weisen sogar nach, dass mit relativ geringem Aufwand die jetzt 17 Bahnsteigkanten im Stuttgarter Kopfbahnhof auf bis zu 29 im bestehenden System erweitert werden könnten.

Damit entfällt das wichtigste Argument für das Projekt Stuttgart 21

10. Die Bahn stellt die Souveränität des Regierungspräsidiums in Frage

Die Bahn geht offensichtlich davon aus, dass die Planänderung beim Abschnitt 1.2 beschlossene Sache ist.

Bereits Ende Juli 2011, einen Tag nach der Vorstellung des Stresstestergebnisses, erteilte die Bahn für über 700 Millionen Euro Aufträge an ein Tunnelbaukonsortium aus Österreich.

Dazu sei die Bahn angeblich gezwungen gewesen, sonst wären ihr dramatische finanzielle Nachteile erwachsen. Den Gegnern des Projekts S 21 wurde auch deshalb keine angemessene Zeit eingeräumt, die Ergebnisse des Stresstests zu werten.

Da stellt sich die Frage, wie die Bahn Aufträge an Tunnelbauer vergeben kann, wenn die Art des Tunnelbauvortriebs, ja die Tunnelgeometrie und die Sicherheitsaspekte noch unklar bzw. nicht planfestgestellt sind?

Offensichtlich missachtet die Bahn im Verfahren die demokratischen bürgerlichen Rechte.

Es sollen Fakten geschaffen werden, bevor die Bürger überhaupt zu den Plänen Stellung beziehen konnten, dabei sind Planfeststellungsverfahren ergebnisoffen durchzuführen, d.h. es besteht also auch die Möglichkeit, dass es am Ende keine Baugenehmigung gibt.

Das Verhalten der Bahn konterkariert das gesamte Verfahren.

Das Regierungspräsidium müsste dagegen energisch vorgehen.

Im Namen der Schutzgemeinschaft Filder e.V.

(Wir behalten uns vor, im Anhörungsverfahren noch weitere Gründe vorzubringen)

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Siegel

(Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder e.V.)

Panoramastr.64/1

73765 Neuhausen

T: 07158-5850