

Stuttgart, 10. Februar 2021

Planungsstopp für die S21-Fildertrasse West (PFA 1.3.b)

Längst überfällige Konsequenz aus langjähriger Fehlplanung

„Besser spät als gar nicht bemerken nun die Verantwortlichen das Scheitern der S21-Filderplanungen“, so Steffen Siegel von der Schutzgemeinschaft Filder zu den gestern vom Grünen Regierungspräsidenten Wolfgang Reimer veranlassten Stopp der Anhörungen - und damit des Planungsverfahrens - für den Fildertrassenabschnitt, der die Gäubahn zum Flughafen führen sollte. Seit Jahren ist die Strecke wegen des dort vorgesehenen Mischverkehrs umstritten, der die gemeinsame Nutzung der ohnehin stark belasteten S-Bahnverbindung mit dem zusätzlichen Fernverkehr von/zum Süden von/zum Flughafen bzw. Hauptbahnhof überfordert hätte.

Die jetzt vorgeschlagene Lösung eines 10 km langen doppelröhrigen Tunnels toppt allerdings noch die bisherigen Fehlplanungen. Er würde weitere Milliarden kosten, eine Fertigstellung auf den Sankt Nimmerleinstag verschieben, Notlösungen der Gäubahnbindung verewigen und vor allem mit weiteren hunderttausenden Tonnen an CO₂-Emissionen Öl ins Feuer der Erderwärmung gießen!

Als historisches Kuriosum bewertet es Siegel, dass nun ausgerechnet eine Initiative aus den Reihen der CDU den entscheidenden Sargnagel für die seit über 20 Jahren geplante und von den S21-Kritikern immer als bahntechnisches NoGo bemängelte Trasse einschlägt: Steffen Bilger, CDU-Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, hatte mit seiner „Alternativlösung“ indirekt die bisherige 20-jährige Fehlplanung bestätigt, worauf Reimer die längst überfällige Konsequenz zog, dass nicht weitergeplant oder gar gebaut werden könne, wenn die bisherige Lösung zumindest massiv in Frage steht.

Statt zwischen zwei gleichermaßen untauglichen Lösungen zu wählen, fordert Steffen Siegel auch im Namen des Aktionsbündnisses den unbefristeten Erhalt der Panoramabahn und ihre oberirdische Zuführung in den Hauptbahnhof.

Wie hier gebietet die Vernunft auch an anderen Stellen des Projekts zumindest ein Innehalten bis die Vorbehalte gegen die bisherige Planung entweder entkräftet oder durch praktikable, d.h. finanzierbare und klimaverträgliche Alternativen ersetzt werden können. Das gilt für den Weiterbau am östlichen Teil der Fildertrasse (vom Flughafen bis zum geplanten Fildertunnel), die nur künstlich vom Planungsabschnitt West getrennt wurde. Das gilt für den City-Tiefbahnhof selbst, der wegen seiner Kapazitätsmängel durch den Vorschlag eines unterirdischen Ergänzungs-Kopfbahnhofs von Verkehrsminister Hermann ebenso infrage gestellt wird wie die bisherige Fildertrasse von Staatssekretär Bilger. Und das gilt besonders für die S21-Tunnelanlagen, deren mangelnder Brandschutz massiv in der Kritik steht.

Kontakt: Steffen Siegel, Werner Sauerborn

¹ Das Aktionsbündnis wird hierzu in den nächsten Tagen eine Studie über Klimaauswirkungen und Kostenfolgen der sog. Ergänzungsprojekte veröffentlichen.