



Pressemitteilung der Schutzgemeinschaft Filder e.V. am 4.2.2021

Die Schutzgemeinschaft Filder begrüßt den Gäubahnausbau, jedoch nur zwischen Böblingen und Singen.

Empörend ist die nun konkret werdende Realisierung des mangelbehafteten, milliardenschweren Tunnels auf den Fildern!

Der Deutschlandtakt wird damit niemals funktionieren.

Die einzige, richtige Erkenntnis aus der Tunnelidee des Bundesverkehrsministers und seines Staatssekretärs Bilger, dem „Namensgeber“ des „Bilgertunnels“ ist das Eingeständnis, dass alles, was bisher auf dem Filderabschnitt von „Stuttgart 21“ geplant war, ausgesprochener Murks ist!

Der Tunnel hat demgegenüber neben den immensen Kosten von rund 1 Milliarde einige schwerwiegenden Nachteile:

- Die Unterbrechung der Gäubahn zwischen Vaihingen und Stuttgart-Hbf. wird nun nicht nur fünf sondern acht oder sogar 10 Jahre dauern – das ist ein katastrophaler Planungsfehler für die wichtige Verbindung der Metropolen Stuttgart und Zürich und ein erneuter, eklatanter Verstoß gegen die durch die DB AG mehr als drei Jahrzehnte tatenlos ignorierte Verpflichtung aus dem Vertrag von Lugano, die Fahrzeit Stuttgart - Zürich auf 2 Stunden, 15 Minuten zu verkürzen.
- Die Gäubahn und der Zürich-IC sollen nun ausweislich der bisher bekannt gewordenen Prinzipskizzen in den buchstäblich „brandgefährlichen“ Bahnhof NBS unter der Messe geleitet werden.
- Es wird dort ein Engpass entstehen, weil sich die Gäubahnzüge mit den Fernzügen Stgt.-Ulm und den Regionalzügen S-TÜ nur zwei Gleise teilen, namentlich bei Erhöhung der Zugzahlen auf der Gäubahn.
- Nun sollen auch noch die Fahrgäste der Gäubahnen und des Zürich-IC in den für Umsteiger zu den Terminals und zur S-Bahn extrem unkomfortablen Bahnhof gezwungen werden - 27 m unter der Messeplaza, 200 m von den Terminals entfernt, ohne eine einzige Rolltreppe, nur mit den bekannt lahmen Bahnhofsauzügen und einem fast 10-stöckigen Treppenhaus.

- Gäubahn und Zürich-IC fahren weiter, wie bei den alten Planungen durch den nicht minder brandgefährlichen Fildertunnel und durch den schmalbrüstigen Tiefbahnhof, der gerade eine Entlastung von diesen Zügen gut vertragen könnte.
- Folglich ist diese Idee keineswegs geeignet, den Deutschlandtakt zu fördern. Dies funktioniert ausschließlich mit dem Vorschlag der SGF, die Gäubahn auf der Panoramastrecke zu belassen und die Züge über den Erhalt zweier oberirdischer Gleise in Stuttgart anzuschließen. Zudem wären Kosten in hoher, dreistelliger Millionenhöhe gespart! Um einen – wirklich funktionierenden - Taktfahrplan reibungsarm fahren zu können, wären naturgemäß noch mehr oberirdische Kopfgleise sinnvoll, um den heuteigen „Vollknoten Stuttgart“ im Bahnnetz zu erhalten. Die besten Beweise für den takt-untauglichen, da nur 8-gleisigen Tiefbahnhof, sind die geplanten Doppelbelegungen der Bahnsteige; ein weiterer, schwerer Störfaktor bei den alltäglichen Zugverspätungen.
- Im Prinzip wird hier erneut krampfhaft versucht, die Führung der Gäubahn über den Flughafen zu retten – koste es, was es wolle.

Fazit der Schutzgemeinschaft Filder: Die katastrophale Fehlplanung auf den Fildern wird von der nächsten milliardenteuren Fehlplanung abgelöst. Die einzig richtige und zugleich kostensparende Lösung ist der Erhalt der Gäubahn auf der „Panoramastrecke“ und deren Anschluss an den Hauptbahnhof über oberirdische Gleise!

Nur so bliebe auch das heutige Notfallkonzept der S-Bahn und die Chance für die Einrichtung einer Expressverbindung zum Flughafen erhalten.

Schutzgemeinschaft Filder e.V.
Steffen Siegel
Vorsitzender

Stellvertretender Vorsitzender
Dipl.-Ing. **Frank Distel**
Mediation – Coaching
Verkehrsingenieurwesen