

TUNNELABLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 24 • 25. OKTOBER 2012

Wir befinden uns im Jahr 2011 n. Chr. Ganz Württemberg ist von Stuttgart-21-Befürwortern besetzt. Ganz Württemberg? Nein! Ein von unbeugsamen Schwaben bevölkertes Dorf hört nicht auf, Widerstand zu leisten.



Fotomontage: Tunnelblick

Im Schatten von Stuttgart 21

Das Obere Filstal – Teil 3 unserer Serie zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

In Mühlhausen im Täle stimmte bei der Volksabstimmung eine Mehrheit für den Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 – als einzige Gemeinde im Großraum Stuttgart. Wieso ausgerechnet hier? Des Rätsels Lösung sind die geplanten Filstalbrücken für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Für 2 bis 3 Züge pro Stunde sollen die Mühlhausener den Bau von zwei gigantischen Bahnbrücken direkt vor dem Ortseingang hinnehmen. Die Großbaustelle wird die einzige Verbindungsstraße zur Nachbargemeinde Wiesensteig Tag für Tag lahmlegen. Jahrelang. Und nicht genug: Zusätzlich zum Rauschen der A 8 werden die Mühlhausener künftig auch noch durch den Lärm vorbeirasender ICE auf der Neubaustrecke belastet – vom verschandelten Talschluss eines der schönsten Albauftieftäler ganz zu schweigen.

Ein Alptraum am Albtrauf

Es war Wolfgang Drexlers schlimmster Alptraum: Sollte Stuttgart 21 nicht realisiert werden, dann würde die Bahn eine gewaltige Brücke über das idyllische Flusstal bauen, in ihren Ausmaßen vergleichbar der Golden Gate Bridge. Diese Monsterbrücke – so behauptete der einstige S-21-Projektsprecher wider besseres Wissen – sei

zentraler, unabdingbarer Bestandteil des Alternativkonzepts K 21. Sie würde die malerische Landschaft verschandeln und das liebevolle Tal in Lärm und Finsternis stürzen. Aber davor werde er, Drexler, die Bewohner zu schützen wissen.

Bravo, möchte man rufen! Nur leider: Jenes Brückenmonster, das der SPD-Politiker im Neckartal bei Esslingen-Mettingen verortete, wird dennoch gebaut. Nur eben nicht im Neckartal, sondern im Oberen Filstal zwischen Mühlhausen und Wiesensteig – als Teil der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Für Drexler kein Problem, denn das Filstal gehört ja nicht zu seinem Wahlkreis.

Bürgerdialog?

Aber auch kein anderer Politiker muss sich Sorgen machen. Denn weder die Neubaustrecke insgesamt noch die Filstalbrücken waren jemals Gegenstand einer Volksabstimmung. Dies hat die grüne Landtagsfraktion in ihrer Bürgernähe und politischen Weitsicht erfolgreich verhindert. Die Interessen der Filstalbewohner wurden dem Koalitions geschacher nach der Landtagswahl geopfert. Aber hätte man nicht wie bei S 21 einen »Faktencheck« veranstalten können? Hätte man schon können – wollte man aber nicht. Noch nicht einmal einen Pseudo-Bürgerdialog

wie auf den Fildern. Wozu auch? Der Widerstand war immer lokal begrenzt und die Neubaustrecke samt Filstalbrücken sowie so alternativlos. Darin waren und sind sich alle derzeitigen Landtagsfraktionen einig.

Alternativlos?

Wann immer unsere Politiker uns glauben machen wollen, ein Projekt oder eine Entscheidung sei alternativlos und Widerstand daher sinnlos, verhält es sich meist genau umgekehrt. So auch hier: Der Bahnexperte Karl-Dieter Bodack hat im Rahmen seines Konzeptes »K 21 light« eine belastbare, kostengünstige und schnell umsetzbare Alternative zur Neubaustrecke skizziert. Kern seines Vorschlags ist die Neutrassierung kurvenreicher Abschnitte der Bestandsstrecke über Geislingen, durch die man die Fahrzeit nach Ulm auf 45 Minuten und nach München auf 1 Stunde und 50 Minuten reduzieren könnte. Dies käme allen Zugverbindungen und zugleich den Anwohnern im Filstal zugute. Der Bau der Bahnbrücken wäre überflüssig. Nicht zuletzt würden Stuttgart und Ulm optimale Anschlüsse erhalten. Weiterer Widerstand im Filstal könnte sich also lohnen – nicht nur für Mühlhausen, sondern für das ganze Land.

Fortsetzung Rückseite →

Die umstrittenen Brücken übers Filstal

Das Obere Filstal, ein ebenso schönes wie enges und tiefes Albaufstiegstal, ist ca. 20 km lang und reicht von der Filsquelle in Wiesensteig bis Geislingen an der Steige. Beeindruckend sind die steil und hoch aufragenden Bergflanken, die von senkrechten Felsabbrüchen gesäumt werden. Die Trasse der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm muss bei Mühlhausen das Tal und die A 8



Fotomontage: Tunnelblick

Blick über Mühlhausen im Täle

überqueren, um den 9 km langen Boßler-tunnel und den 5 km langen Steinbühl-tunnel miteinander zu verbinden. Dafür will die Bahn zwei baugleiche, 530 Meter lange und bis zu 85 Meter hohe Bahnbrücken errichten. Diese würden nicht nur die Silhouette des noch weitgehend ursprünglichen Talschlusses massiv beeinträchtigen, sie hätten auch gravierende Folgen für die rund tausend Bewohner von Mühlhausen.

Verkehrsinfarkt durch Baustellenverkehr

Die Bahn veranschlagt die Bauzeit derzeit auf sechs Jahre. Im März 2013 sollen die aufwendigen Vorbereitungen richtig beginnen; sie werden voraussichtlich über ein Jahr dauern. Der Konzern will Probebohrpfähle setzen lassen, um die Tragfähigkeit des Bodens zu ermitteln. Erst ab Herbst 2014 sollen dann die eigentlichen Brückenbauwerke hochgezogen werden. Für die Gründung der Pfeiler und Widerlager müssen 72.000 m³ Erde ausgehoben werden. Der Abtransport der riesigen Bauschuttmassen und die Anlieferung der Bohrpfähle werden ausschließlich über die Straße erfolgen; dies bedeutet für die stark befahrene L1200 mindestens 70–80 Lkws zusätzlich pro Tag – vom normalen Baustellenverkehr ganz abgesehen! Kein Wunder, dass die Mühlhausener mehrheitlich für einen Ausstieg aus Stuttgart 21 gestimmt haben.

Ungute Erinnerungen an Ausbau der A 8

Auch ihre Nachbarn in Wiesensteig und Drackenstein könnten sich ernsthafte Sorgen um die Lebensqualität machen; viele von ihnen dürften sich mit Schre-

cken an die Bauzeiten rund um den Ausbau der A 8 erinnern – Tage, an denen man stau- und umleitungsbedingt vor lauter Lkws kaum die Hauptstraße überqueren konnte. Zwar versicherte die DB AG den betroffenen Gemeinden, dass die Baufirmen nur das überörtliche Verkehrsnetz benutzen und Ortsdurchfahrten gemieden werden sollen. Allerdings seien solche Vorgaben »juristisch eine diffizile Geschichte«. Will heißen: Solche Versprechungen sind das Papier nicht wert, auf dem sie stehen.

Über allen Gipfeln ist keine Ruh

So malerisch das obere Filstal auch sein mag, der Lärm der A 8 ist dort ständig als dumpfes Hintergrundrauschen vernehmbar. Wird die Neubaustrecke in Betrieb genommen, kommt für die Anwohner auch noch der Lärm der Bahntrasse hinzu. Mit Hochgeschwindigkeit auf den Brücken fahrende ICEs verursachen erhebliche Spitzenpegel, die vom Gesetzgeber jedoch nicht als Bemessungsgrundlage akzeptiert werden. Auch lehnt es die DB AG nach wie vor kategorisch ab, die berechneten Spitzenwerte offenzulegen. Basis für den Anspruch auf Lärmschutz bilden Mittelungspegel, nach denen keine relevanten Auswirkungen auf die nahe gelegenen Wohngebiete erwartet werden. Dieser Auffassung widerspricht der Landkreis vehement. Dennoch kann erst nach Fertigstellung der Strecke auf Nachbesserungen geklagt werden, falls die prognostizierten Lärmpegel überschritten werden.

Leben unter der Brücke

Direkt vom Bau der beiden Filstalbrücken betroffen ist Familie Höfer. Das Brückenbauwerk soll in nur 100 m Entfernung von ihrem Anwesen errichtet werden. Mit ca. 85 m Brückenhöhe wird das Höfer'sche Haus (Titelfoto rechts unten) quasi überdacht. Das bislang beschaulich gelegene Anwesen wird dadurch erheblich an Wert verlieren – eine Entschädigung erhält die Familie jedoch nicht. Dafür wird sie sich mit der jahrelangen Baustelle direkt vor ihrer Haustür und auf Dauer mit dem Lärm der Züge arrangieren müssen.

Unklar ist auch, inwieweit das Wasserreservoir und die hauseigene Quelle – das Höfer'sche Haus liegt im Wasserschutzgebiet – durch den Bau beeinträchtigt werden. Die Bahn will zwar regelmäßig Wasserproben untersuchen; was aber, wenn das Wasser tatsächlich verunreinigt würde?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die Familie Einspruch erhoben und inzwischen 5.000 Euro für juristischen Beistand aufbringen müssen. Einzig

ein paar Lärmschutzfenster auf der Brückenseite wurden ihr zugestanden.

Präzedenzfall: Fiasko Kramertunnel

Aber wer weiß? Noch sind die Tunnel nicht gebohrt, die dieser Brücken bedürfen. Die Bohrung durch Millionen Jahre altes Jura-gestein gilt unter Fachleuten als äußerst schwierig. So können die Maschinen, die fast 30 km Tunnelröhren durch die Schwäbische Alb treiben sollen, z. B. auf unüberwindbare Hohlräume treffen.

Wie jüngst beim Bau des Kramertunnels in Garmisch-Partenkirchen: Dort sollte eine 5,6 km lange Umfahrung mit Haupt- und Rettungsröhre entstehen. Im September 2012 musste das Tunnelprojekt jedoch wegen nicht beherrschbarer geologischer Probleme abgebrochen werden – nach einer Bauzeit von zwei Jahren und nachdem bereits 2,5 km Tunnelstrecke in den Berg getrieben worden waren! Experten und Projektkritiker hatten davor gewarnt, aber kein Gehör gefunden.

Auch bei der Bohrung der Tunnelstrecke, die am Fuße des Aichelbergs beginnt und zur Albhochfläche hinaufführt, können sich unüberwindbare Hindernisse auftun. Mit dem Bau der Brücken müsste daher zumindest so lange gewartet werden, bis klar ist, ob die beiden Tunnel wie geplant gebaut werden können. Sonst stehen womöglich wieder einmal Brücken einfach »so da« – nutzlos, teuer und land-schaftszerstörend.



Filstal-Radweg bei Mühlhausen i. T.

Solidarisches Handeln ist gefragt

Wer bei Stuttgart 21 nur an einen neuen Bahnhof denkt, greift zu kurz. Neben den Fildern sind alle Anrainer entlang der Neubaustrecke sowie das Filstal betroffen. Auch sie müssen die Last von S 21 tragen – ohne Nutzen für die Gemeinden, ohne Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Projekts und ohne Nachweis, dass dieses zum Gemeinwohl beiträgt. Politisches Handeln ist solidarisches Handeln jenseits persönlicher Betroffenheit und über die eigenen Stadtgrenzen hinaus. Dies ist dringend geboten – nicht nur bei Stuttgart 21. ■