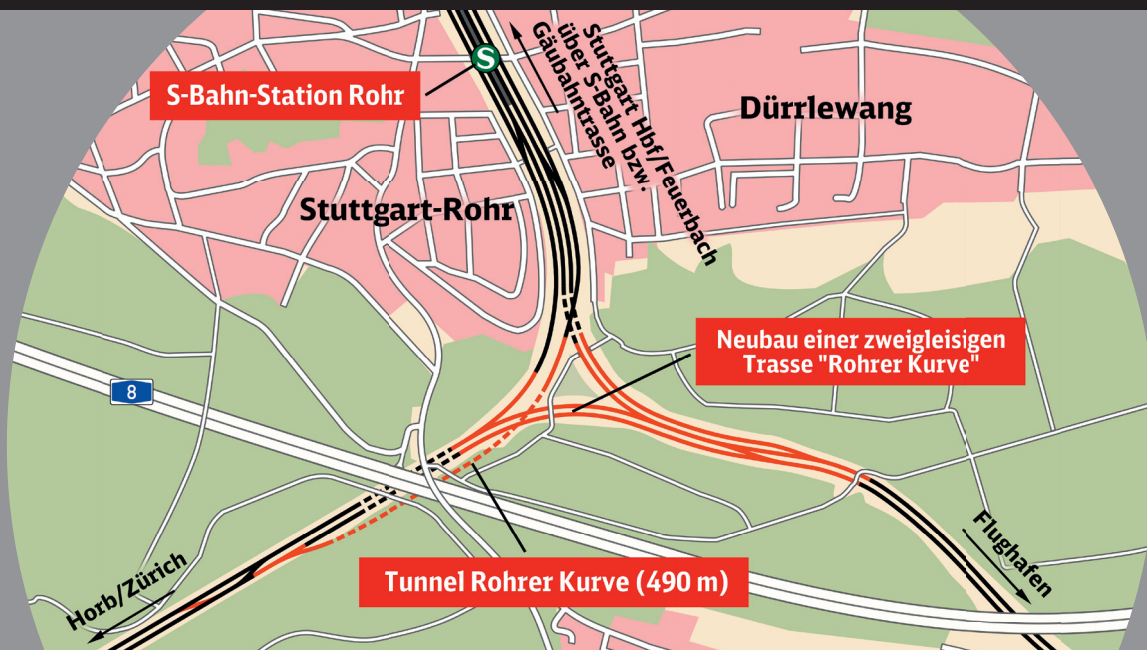




Liebe Leserinnen und Leser, Stuttgart 21 ist das dümmste Bahnprojekt der Welt. Das zeigt der Tunnelblick nunmehr zum 50. Mal. Aus diesem Anlass beschäftigt sich die vorliegende Ausgabe mit einem Teil des Milliardenprojekts, für den dieses Urteil in ganz besonderem Maße gilt: dem Neubau der Rohrer Kurve und deren Flughafenanbindung – Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 1.3. Wer bislang glaubte, der Gipfel an Fehlplanungen

bei dem Milliardenprojekt sei erreicht, wird hier eines Besseren belehrt. Denn auf den Fildern plant die Bahn sehenden Auges verkehrstechnischen Unsinn – mit Auswirkungen auf das gesamte S-Bahn-Netz bis nach Backnang und Kirchheim. Grund genug, einmal einen Blick auf diesen Projektabschnitt zu werfen und der Frage nachzugehen: Warum, um Himmels willen, wird so etwas gebaut?

(Karte: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm)

Chaos mit Ansage

Bei der S-21-Filderplanung geht es darum, den Flughafen und die Neue Messe ans Fern- und Regionalbahnnetz sowie den Tiefbahnhof in Stuttgart anzubinden. Die Bahn plant, dass der Großteil der Ulmer und Tübinger Züge sowie sämtliche Züge aus Richtung Singen/Herrenberg/Böblingen über den Stuttgarter Flughafen zum künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof fahren. Für Reisende aus Richtung Tübingen und Ulm soll dafür zwischen Flughafen und Messe ein neuer Fern- und Regionalbahnhof gebaut werden. Die bisherige S-Bahn-Station am Flughafen soll für sämtliche Bahnreisende aus südlicher Richtung zur »Station Terminal« ausgebaut werden. Dabei sollen die S-Bahn-Gleise zwischen Rohrer Kurve und Flughafen zukünftig auch von Regional- und Fernverkehrszügen befahren werden. Seit 2002 hat die Bahn beim Eisenbahn Bundesamt mehrfach Pläne dafür vorgelegt, welche die Behörde jedoch immer als »nicht genehmigungsfähig« ablehnte.

Am 22. September 2014 soll nun das Erörterungsverfahren beginnen.

Gravierende Probleme

Doch die Filderplanung der DB ist nach wie vor hoch problematisch. Das zeigt die Tatsache, dass das Regierungspräsidium bis zu 13 Erörterungstage angesetzt hat, um die rund 5.500 Einwendungen von Bürgern, Kommunen und Verbänden zu behandeln. Diese wenden sich gegen zusätzlichen Lärm, Erschütterungen und Immissionen und befürchten negative Auswirkungen auf Umwelt, Natur, Wasser, Boden und Landwirtschaft. Kritisch hinterfragt wird auch der Umgang der Bahn mit Eigentum – eine durchaus berechtigte Sorge, wie aktuelle Beispiele von der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zeigen. Ungelöste Probleme sind das Rettungskonzept für die Tunnel und der Brandschutz beim 27 Meter (!) unter

der Erde liegenden Flughafenbahnhof. Auch verkehrliche Aspekte, die Leistungsfähigkeit und die katastrophalen Auswirkungen der Flughafenanbindung auf den Nahverkehr in der Region Stuttgart werden zu erörtern sein.

Kleine Kurve, große Wirkung

Die neue Rohrer Kurve ist im Gesamtprojekt Stuttgart 21 nur ein kleines Teilstück. Aber sie hat es in sich. Denn hier sollen die Fern- und Regionalzüge aus dem Süden, die bisher über die Gäubahn direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof fahren, auf die vorhandenen S-Bahn-Gleise wechseln. Dort müssten sie sich zwischen die eng getakteten S-Bahn-Linien 2

Weitere Störungen des ohnehin schon labilen S-Bahn-Betriebs sind programmiert.

und 3 einfädeln – teilweise im Gegenverkehr. Dabei hat der Fernverkehr in der Regel Vorfahrt. Die Folge: Die S-Bahn muss warten. Damit sind weitere Störungen des jetzt schon labilen S-Bahn-Betriebs

programmiert. Dennoch hat 2010 der damalige Verkehrsminister Peter Ramsauer eine befristete Ausnahmegenehmigung für diesen Mischverkehr erteilt. Erschwerend für die S-Bahn kommt noch hinzu, dass mit der Gäubahn-Panoramastrecke auch das bisherige Stör- und Notfallkonzept für die Linien S1, S2 und S3 zwischen Rohr und Schwabstraße entfiel; eine wirkliche Alternative hat die Bahn bisher nicht.

Auf Kante genäht

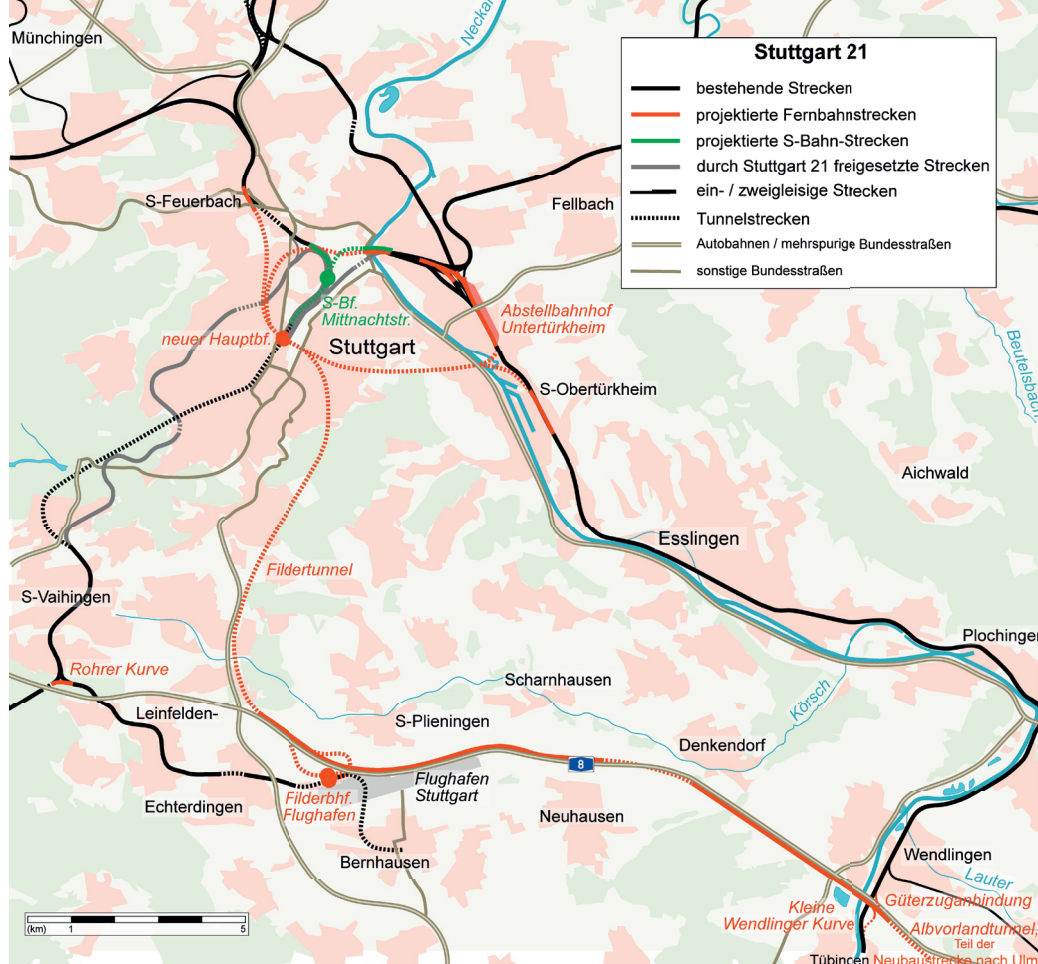
Auch die Fachplanungen im Bereich der Rohrer Kurve sind auf Kante genäht. So müssen die Züge wegen der engen Kurvenradien stark und geräuschvoll abbremsen. Der neu zu bauende Tunnel kann bei Starkregen unpassierbar werden und wird in Gesteinsschichten vorgetrieben, in denen Verwerfungen erwartet werden. Monatelang will die Bahn für den Tunnelbau Sprengungen durchführen – wenige Meter unter der Autobahn. Und mindestens drei Jahre lang wird der Baustellenverkehr über die ohnehin staugefährdete A 8 oder durch Wohngebiete rollen.

Umsteigefrei auf die Filder?

»Viele Verbindungen führen in Zukunft umsteigefrei auf die Filder«, heißt es auf der Internetseite des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Und tatsächlich: Würden die Pläne der Bahn realisiert, könnten Fahrgäste aus den Landkreisen südlich von Stuttgart ohne Umstieg zum Flughafen gelangen. Das wollen etwa 200 Reisende pro Tag. Die vielen anderen aber, die nach Stuttgart und von dort womöglich weiterreisen möchten, müssten ebenfalls über den Flughafen und dann durch den neuen Fildertunnel fahren – drei zusätzliche Kilometer und ein Zwischenhalt am Flughafen inklusive. Das Ziel dieser Planung ist klar: Flugreisende und Messebesucher sollen es möglichst einfach haben. Doch wollen wir alle nicht viel häufiger zur Arbeit oder zur Schule als mit dem Flieger in den Urlaub oder auf Geschäftsreise? Viel wichtiger für die meisten Menschen wären daher ein attraktiverer und pünktlicherer Nahverkehr und weniger Autos auf den Straßen.

Die Sache ist nicht genehmigt!

Das Erörterungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 beginnt am **Montag, 22. September, um 9:00 Uhr** in der Messehalle C1 am Flughafen Stuttgart. Geplant sind 11 bis 13 Tage, jeweils von 9:00 bis ca. 19:30 Uhr. Die ersten neun Erörterungstage finden auf der Messe statt, danach geht es in der Filderhalle in Leinfelden weiter.



Eine vernünftige und kostengünstige Alternative

Das sah auch die Mehrheit der Teilnehmer am sogenannten Filderdialog so und favorisierte zu guter Letzt den Erhalt der Gäubahnstrecke mit Ausbau des Vaihinger Bahnhofs und die Verlängerung der Filder-S-Bahn über Neuhausen nach Wendlingen ins Neckartal. Dieser Sieg des gesunden Menschenverstandes kam für die Veranstalter und die Bahn ebenso unerwartet wie ungelegen. Deshalb wurde das Ergebnis einfach vom Tisch gewischt.

Dabei könnte in Vaihingen schnell und ohne großen technischen Aufwand ein zusätzlicher Bahnsteig für den Regional- und Fernverkehr als Umstiegsdrehscheibe Richtung Flughafen geschaffen werden. So ließe sich der schädliche Mischverkehr mit der S-Bahn vermeiden. Diese Lösung, ein Regionalbahnhof in Vaihingen, wäre für gerade einmal 3 Millionen Euro zu haben, eine lächerliche Summe angesichts der derzeit offiziell mit 6,5 Milliarden Euro angegebenen Gesamtkosten von Stuttgart 21.

Doch die Bedürfnisse von vielen Tausend Menschen, die täglich zur Arbeit ins größte Industriegebiet Stuttgarts oder zur Universität Vaihingen pendeln, scheinen der Bahn egal. Stur hält der Schienenkonzern an seinen Plänen fest – und steuert die S-Bahn damit geradewegs ins Chaos.

»Cash in se Täsch ...«

Diese Haltung erstaunt umso mehr, als die Filder ursprünglich gar nicht Teil von Stuttgart 21 waren. Vielmehr war es das erklärte Anliegen des Ministerpräsidenten Erwin Teufel, den Flughafen an den Tiefbahnhof und die Neubaustrecke anzubinden. Erst dadurch sei dieser »komische Schlenker« in die Stuttgart-21-Planung hineingekommen, sagte der Bahnbevollmächtigte Eckart Fricke im März 2011. Der Filderdialog wäre eine Gelegenheit für die Bahn gewesen, ihre desaströse Planung ohne Gesichtsverlust zu ändern. Doch der Konzern will das Projektbudget weiterhin mit Kosten von 21 Mio. Euro allein für die Rohrer Kurve und Gesamtkosten für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 von 716 Mio. Euro belasten (Stand: Oktober 2013).

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

Wie lässt sich das erklären? Die Antwort ist vermutlich simpel: Das Ganze ist ein Riesengeschäft. Die Bahn verdient schon bei der Planung immens, genauso an jeder später erforderlichen Umplanung. Und das alles und vor allem anderen: auf Steuerzahlers Kosten. ■