

# Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel  
(Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder)  
Panoramastr.64/1  
73765 Neuhausen  
T:07158/5850  
Frank Distel T: 0171/9597273

An  
Frau  
Bundeskanzlerin Angela Merkel  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

An  
Herrn  
Verkehrsminister Alexander Dobrindt  
  
Invalidenstr. 44  
10115 Berlin

Stuttgart 22.10.2014

## **Betreff: Stuttgart 21 - Filderabschnitt und Flughafenbahnhof**

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Schutzgemeinschaft Filder war – vertreten durch die Unterzeichnenden an allen 11 Tagen an der öffentlichen Anhörungsverhandlung des Regierungspräsidiums Stuttgart beteiligt.

Unser Fazit, welches wir mit fast allen Beobachtern der Szene teilen, lautet: die Pläne der Bahn für die sog. „Antragstrasse“ sind rundum eine Fehlplanung und von daher nicht feststellungsfähig!

Inzwischen wird dies offensichtlich bei den lokalen Projektbeteiligten, Land B.-W., Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart ebenso gesehen und man versucht nun – in die Enge getrieben - auf eine andere Variante, den sog. „Filderbahnhof Plus“ umzuschwenken. Dieser ist allerdings über 200 Mio. € teurer und angesichts weniger Vorteile, dafür aber zahlreicher Nachteile, sein Geld nicht wert.

Schon der Filderdialog im Jahre 2012 und erst recht die Anhörungsverhandlung vom September/Oktober 2014 zeigten eindrucksvoll auf, dass die meisten der zahllosen Probleme auf dem Filderabschnitt von Stuttgart 21 ausschließlich durch die im Finanzierungsvertrag verankerte Planungsprämisse, die sog. „Gäubahn“ und den IC Stuttgart-Zürich über den Flughafen umzuleiten, verursacht werden. Diese Prämisse wird völlig unverständlich, wenn man bedenkt, dass die, gemessen an der Gesamtzahl der Fahrgastbewegungen im Bahnknoten Stuttgart völlig untergeordneten Fahrgastströme auf der Gäubahnstrecke zu weit über 90% zum Stuttgarter Hauptbahnhof wollen und eben nicht in Richtung Flughafen!

Angesichts dieser Erkenntnisse kann es – wie auch vom Filderdialog mit großer Mehrheit und übrigens auch von Dr. Heiner Geißler in der Schlichtung 2010 empfohlen – nur eine vernünftige Lösung geben, nämlich die „Gäubahn“ auf der heutigen, sog. „Panoramastrecke“ zu belassen und sie leistungsfähig an den Tiefbahnhof anzubinden. Ferner am Bahnhof Vaihingen kostengünstig einen Bahnsteig einzurichten, der ein bequemes Umsteigen aus den Gäubahnen in die S-Bahnen zum Flughafen zu ermöglicht. Für diese Planungsideen gibt es drei seriöse Lösungsansätze, deren Kostenbilanz sich – verglichen mit der Antragstrasse der Bahn – zwischen Kostenneutralität und einer niedrigen zweistelligen Einsparung bewegt. Es ist völlig unverständlich, aus welchen Gründen die Projektpartner sich nunmehr mit einer teureren, in der Gesamtabwägung gleichwohl schlechten Lösung beschäftigen, anstatt mit Varianten, die tendenziell eher kostengünstiger sind und fast alle Probleme auf dem Filderabschnitt vermeiden ließen. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass mit den erwähnten drei Varianten zum Erhalt der „Gäubahn“ auf der Bestandsstrecke die bis 2035 befristete, bahnbetrieblich riskante und rechtlich fragwürdige Ausnahmegenehmigung (Minister a.D. Ramsauer, 2010) für den Fernverkehrsbetrieb auf einer ausschließlich für Stadtschnellbahnen konzipierten Strecke obsolet wäre.

Frau Bundeskanzlerin, Herr Bundesminister, Ihnen liegt daran, dass dieses Projekt, das wir sowohl städtebaulich, wie auch bezüglich des unzulässigen Rückbaus der vorhandenen Bahninfrastruktur eine Fehlplanung nennen, unbedingt zu Ende gebaut wird. Wir müssen nach Ihrer fragwürdigen politischen Einflussnahme im Anschluss an die Sprengung des Kostendeckels für Stuttgart 21 Ende 2012 leider zur Kenntnis zu nehmen, dass Sie sich – wider bessere fachliche Erkenntnisse – nicht dazu entschließen können (wollen!), Stuttgart 21 gänzlich aufzugeben, was die einzig richtige Entscheidung wäre. Stattdessen müsste der öffentliche Nahverkehr des Großraums Stuttgart z.B. durch einen S-Bahn-Ringschluss zwischen Flughafen und Wendlingen nachhaltig gestärkt werden. Daher sollten Sie sich wenigstens dafür einsetzen, dass auf dem Filderabschnitt sowohl die Antragstrasse der Bahn, als auch die Notlösung „Bahnhof Plus“ aufgegeben werden und stattdessen die kostengünstigeren, bahnbetrieblich wesentlich vorteilhafteren Varianten zum Erhalt der Gäubahn auf ihrer Bestandsstrecke planerisch untersucht und weiterverfolgt werden.

Wir sind gerne bereit, Ihnen die Vorzüge dieser drei Varianten gesondert zu erläutern, um den Rahmen dieses Briefes nicht zu sprengen. Die Abwägung der (wenigen) Vorteile des „Filderbahnhofs Plus“ gegen dessen (zahlreiche) Nachteile entnehmen Sie bitte der als Anlage beigefügten aktuellen Pressemitteilung der Schutzgemeinschaft Filder.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Steffen Siegel  
Studiendirektor i.R.  
(Vorsitzender der  
„Schutzgemeinschaft Filder e.V.“) \*

Frank Distel  
Dipl.-Ing., Baubürgermeister i.R.

\*) Die „Schutzgemeinschaft Filder e.V.“ gründete sich 1967 und ist damit die älteste, noch aktive Bürgerinitiative Deutschlands im Umweltbereich.