

# Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Dipl.-Ing. Frank Distel  
Stellvertretender  
Vorsitzender  
Schutzgemeinschaft Filder  
Mob.: 0171-9597273

## Presseerklärung

Filder, den 29. Januar 2016

**Schutzgemeinschaft Filder zum Abschlussbericht des RP:**

### **Regierungspräsidium Stuttgart wägt bei Stuttgart 21 auf den Fildern einseitig ab**

**Nachdem das erste (öffentliche) Anhörungsverfahren des Stuttgart 21-Abschnitts auf den Fildern mehr als ein Jahr zurückliegt, hat nun das Regierungspräsidium (RP) Stuttgart seinen Abschlussbericht an das Eisenbahnbundesamt geschickt. Das RP empfiehlt die grundsätzliche Genehmigung der DB-Planung. Einzig beim Brandschutz im Flughafenbahnhof rät das RP dem Bundesamt, weitere Untersuchungen vorzunehmen. Der Rechtsanwalt der SG Filder hat den 330-Seiten-Bericht kritisch unter die Lupe genommen und kritisiert mit Frank Distel, dem stellvertretenden Vorsitzenden der Schutzgemeinschaft Filder, die einseitige Abwägung durch das Regierungspräsidium.**

„Der Anhörungsbericht des RP Stuttgart an das Eisenbahnbundesamt macht deutlich, wie einseitig zugunsten der Vorhabenträgerin Bahn die Planrechtfertigung des Gesamtprojekts gestützt wird“, sagt Frank Distel, stellvertretender Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder. Zwar begrüßt die Schutzgemeinschaft, dass das RP für weitere Brandschutzuntersuchungen plädiert, erkennt aber trotzdem „eine einseitig zugunsten der Bahn erfolgte Abwägung beim Brandschutz“, so Frank Distel.

Auch bei der 6-fach über dem Sollwert liegenden Gleisneigung im Tiefbahnhof zieht sich das Regierungspräsidium – ohne den fachlich fundierten Vortrag des Bundesbahndirektors i.R. Sven Andersen sorgfältig einzubeziehen – hinter die alten Behauptungen des Eisenbahnbundesamts zurück, der Nachweis gleicher Sicherheit sei erbracht. Dies ist vor dem Hintergrund, dass im Kölner Hauptbahnhof bei deutlich geringerer Gleisneigung sich mehrmals im Jahr Züge selbstständig in Bewegung setzen und wegrollen, eine unzureichende Aussage. „Das Kölner Beispiel belegt“, so Frank Distel, „dass die gleiche Sicherheit gar nicht nachgewiesen werden kann“.

Auch beim Vergleich des Tiefbahnhofs mit der "Nullvariante" drückt sich das RP um eine sachgerechte Alternativprüfung. Es beharrt darauf, dass mit der "Nullvariante" der Zustand

vor 2010 beschrieben ist. „Es ist aber doch vollkommen klar, dass mit der alternativ geforderten Weiterverwendung des Kopfbahnhofs nicht der marode Zustand des Kopfbahnhofs vor Baubeginn gemeint sein kann“, so Distel, „sondern selbstverständlich in Bezug auf Zulaufqualität, Gleis-Vorfeld und Eisenbahntechnik, ein von Grund auf sanierter und modernisierter Kopfbahnhof, dessen Realisierung die Bahn wegen Stuttgart 21 seit Jahrzehnten sträflich vernachlässigt hat“. Dies ist, so auch Rechtsanwalt Dr. Lieber, die Variante, die der Antragsplanung der Bahn hätte gegenübergestellt werden müssen.

„Nur mit einem modernisierten Kopfbahnhof wird – im Gegensatz zur Ansicht des Regierungspräsidiums – der Rückbau der Bahninfrastruktur vermieden und dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung getragen“, betont Distel. Ferner werden mit dem Kopfbahnhof, insbesondere bei Verzicht auf den Fildertunnel sowie den im Brandfall äußerst gefährlichen und unkomfortablen Fernbahnhof am Flughafen, sämtliche, von der Bahn so genannte „Restrisiken“ für Leib und Leben von Bahnfahrern vermieden.

Die Filder-Bürgerinitiative ist zudem empört, wie das Regierungspräsidium den Fall eines im Fildertunnel unmittelbar vor einem talseitigen Fluchtstollen in Brand geratenen Zuges bagatellisiert. Frank Distel erklärt: „Die lapidare Antwort, die der Behörde dazu einfällt, ist: Man kann von der Bahn nicht „das maximal Mögliche“ fordern.“ Bei der in diesem Fall erwähnten Fluchtmöglichkeit bergaufwärts, übersieht das Regierungspräsidium, dass die Flucht unmöglich sein wird, weil Hitze und Rauchgase aufgrund des Kamineffekts im steilen Tunnel nach oben ziehen. Distel: „Fahrgäste wären in einer tödlichen Falle gefangen.“

Zur Forderung der Schutzgemeinschaft nach Erhalt der Gäubahn auf der Panoramastrecke und deren leistungsfähigen Anschluss an den Tiefbahnhof, (wie auch schon von der sog. „Schlichtung“ und vom Filderdiallog erhoben), argumentiert das Regierungspräsidium auffallend zurückhaltend. Zwar werden die Vor- und Nachteile umfassend aufgelistet; es ist jedoch nicht zu erkennen, dass die Anhörungsbehörde von der antragsseitig verfolgten Führung der Gäubahn über den Flughafen überzeugt wäre. „Damit ist die Alternative, mit der übrigens fast sämtliche Nachteile des Filderabschnitts und auch die Zeitverzögerung durch die Abschnittsbildung vermieden würden, unzureichend abgewogen“, stellt Frank Distel fest.

Die SG Filder weist darüber hinaus erneut darauf hin: Die Aufteilung des Abschnitts 1.3 in 1.3a und 1.3b ist rechtswidrig, da es sich nicht um eine Änderung des bisherigen Vorhabens handelt, sondern „um die Schaffung zweier neuer Vorhaben“, wie der Rechtsanwalt der SG Filder, Dr. Lieber, feststellt. Durch 1.3a wird der zeitlich nach hinten verschobene Abschnitt 1.3b nicht mehr unabhängig planbar sein. Das aber schreibt der Gesetzgeber vor. Auch die nicht erfolgte Einbeziehung der Öffentlichkeit beim Teilabschnitt 1.3a wird von der Bürgerinitiative als verfahrensfehlerhaft gerügt.