

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel
(Vorsitzender der
Schutzgemeinschaft Filder)
Panoramastr.64/1
73765 Neuhausen
T:07158/5850
0162/6925186
Filder, den 6.12.2016

Schutzgemeinschaft Filder klagt gegen Filderabschnitt von Stuttgart 21

S-21 auf den Fildern ist unausgegoren. Das hat das Erörterungsverfahren zum Stuttgart 21-Abschnitt auf den Fildern im vergangenen Jahr gezeigt, als Schutzgemeinschaft und andere S-21-Gegner die Finger in die Wunden der DB-Pläne legten: z.B. weiterhin Mischverkehr auf S-Bahnschienen mit vorprogrammiertem gestörtem S-Bahnverkehr, weiterhin ein Flughafentiefbahnhof mit bisher riskantem Brandschutzkonzept, weiterhin undurchdachte Rohrer Kurve mit Potenzial für S-Bahn-Stauungen etc.

Aus diesem Grund hat sich die Schutzgemeinschaft Filder dazu durchgerungen, gegen den Planfeststellungsbeschluss (PFB) S-21 Filderabschnitt 1.3 a zu klagen. Der Rechtsanwalt der Schutzgemeinschaft, Dr. Tobias Lieber aus Freiburg aus der Kanzlei Fridrich Bannasch & Partner, hat sowohl einen umfassend begründeten Eilantrag gegen den Sofortvollzug als auch am 5.12.2016 eine Klage gegen den PFB 1.3 a eingereicht.

Zu den Gründen, die die SG Filder als klageberechtigter Umweltfachverband in die juristische Waage legt, gehören zusätzlich zu den Umwelt- und Naturschutzbelangen auch Abwägungsfehler und Finanzierungsrisiken. Rechtsanwalt Dr. Lieber hält z.B. die Aufteilung des Filderabschnitts 1.3 in zwei Teilabschnitte a und b, sowie den Verzicht auf eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit am Abschnitt 1.3a für rechtsfehlerhaft. Steffen Siegel: „Das Regierungspräsidium und das Eisenbahnbundesamt (EBA) müssen sich schwerwiegende Abwägungsdefizite vorhalten lassen, da sie z.B. die von den S-21-Gegnern vorgelegten Alternativen zur DB-Planung nicht betrachtet haben.“ Steffen Siegel führt als eindruckliche Beispiele der Realitätsferne des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) zwei Zitate aus dem PFB-Papier auf:

1. *„Der Finanzierung stehen keine unüberwindbaren Schranken entgegen.“*
2. Zum geforderten Integralen Taktfahrplan (ITF), einem genialen Prinzip der Schweizer Bahn, bemerkt das EBA: *„Die von Einwendern geforderte Einbindung in den ITF ist vom Vorhabenträger wegen fehlender Zweckmäßigkeit nicht vorgesehen.“*

Die wichtigsten Klagebegründungen im Schnelldurchlauf von Dr. Tobias Lieber:

- **Fehlerhafte Gesamtabwägung aller planfestgestellten Vorhaben**
 - Nach neuerer Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine

Planfeststellungsbehörde, die mehrere separate Vorhaben in einem Verfahren verbindet, dazu verpflichtet, die Umweltauswirkungen jedes einzelnen Vorhabens separat zu ermitteln. Dieser Anforderung der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das EBA nicht gerecht geworden.

- Zusätzlich hat es das EBA unterlassen, nach der Aufteilung des ursprünglichen Planfeststellungsabschnitts PFA 1.3 in die neuen Abschnitte PFA 1.3a und PFA 1.3b die Öffentlichkeit erneut zu beteiligen.

- **Fehlende Rechtfertigung des Projektes Stuttgart 21 insgesamt**
 - Der Filderabschnitt ist Teil der Projektes S 21 und könnte deshalb nur in seinem Gesamtkontext gerechtfertigt werden. Dem Projekt Stuttgart 21 fehlt aber insgesamt die Planrechtfertigung. Weil 1. die Finanzierung nicht gesichert ist. Und 2. die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs (K21) eine vorzugswürdige Alternative darstellt.
 - Aus dem jüngst bekannt gewordenen Gutachten von KPMG/Ernst Basler & Partner AG, das im Auftrag des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG erstellt wurde, ergibt sich, dass der bisher geltende Finanzierungsrahmen von 6,526 Milliarden Euro mit einer Wahrscheinlichkeit von 45 % überschritten wird. Damit besteht das erhebliche Risiko, dass die Gesamtkosten des Projekts nicht finanziert sind.
 - Die Planfeststellungsbehörde hätte in ihrem Planfeststellungsbeschluss S 21 mit dem Alternativkonzept K21 vergleichen müssen.

- **Fehlerhafte Alternativprüfung zur Gäubahnführung**

Der PFB beruht auf der Annahme, dass die Gäubahn zukünftig über die Filder und den Flughafenbahnhof geführt werden wird. Dieser Annahme liegen jedoch mehrere Abwägungsfehler zugrunde:

 - Das EBA hat nicht berücksichtigt, dass die Panoramastrecke, auf der die Gäubahn heute verkehrt, sowieso erhalten bleiben muss. Es hat sich nicht damit befasst, dass für eine Stilllegung des bisherigen Anschlusses der Gäubahn an den Kopfbahnhof ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG nötig wäre, bzw. mindestens ein Planfeststellungsverfahren.
 - Das EBA hat die erheblichen Nachteile und rechtlichen Hindernisse einer Mischnutzung der Filderstrecke überhaupt nicht berücksichtigt.
 - Das EBA rechtfertigt die Trassenführung der Gäubahn über die Filder ganz überwiegend mit den vermeintlichen Vorteilen einer Anbindung des Flughafens und der Messe. Diese Vorteile wurden im Laufe des Verfahrens niemals belegt. Dass derartige Vorteile nicht im nennenswerten Umfang bestehen, zeigt eine Betrachtung der Untersuchungen, die im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrsplan und dem Generalverkehrsplan BaWü im Jahr 2010 erstellt wurden. Daraus geht hervor, dass die Führung der Gäubahn über den Flughafenbahnhof nahezu keine Steigerungen der Passagierzahlen der Bahn zur Folge hätte.

- **Gebotener Brandschutz am Flughafenbahnhof nicht sichergestellt**

Die planfestgestellte Planung der DB Netz AG für die Station NBS (Neubaustrecke) und den Flughafentunnel stellt den gebotenen Brandschutz nicht sicher. Die Anforderungen der sogenannten Tunnelrichtlinien werden nicht eingehalten.

Schutzgemeinschaft wirbt um Spenden für die Klage

„Wir sind auf erhebliche Spenden aus der Bevölkerung angewiesen“, erklärt abschließend Steffen Siegel. Spendenkonto siehe www.schutzgemeinschaft-filder.de

