**MUSTEREINSPRUCH PFA 1.3 - Filder**

Name …….. Anschrift………..

Regierungspräsidium Stuttgart

Ruppmannstraße 21

70565 Stuttgart Ort, Datum……

**Stuttgart 21; Planfeststellung für den Abschnitt 1.3**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als regelmäßiger Nutzer der S-Bahn, des Regional- und Fernverkehrs der DB AG, als Anwohner an der Bahnstrecke durch Leinfelden-Echterdingen, als Grundstückseigentümer… bin ich persönlich von den Plänen betroffen.

(Nur Zutreffendes verwenden)

Die Eingriffe durch die Maßnahmen sind nicht gerechtfertigt. Ich erhebe daher

**Einwendungen**

mit nachfolgender Begründung:

1. Planrechtfertigung, Ergebnis des Filderdialogs:

Die Gesamtmaßnahme „Stuttgart 21“ ist nicht durchfinanziert; daher sind weitere Eingriffe nicht begründbar. Außerdem hat die DB AG nicht alle realisierbaren Varianten vollständig, sachgerecht und sorgfältig genug mit den vorgelegten Plänen der sog. „Antragstrasse“ verglichen. Dies gilt vor allem für die mit großer Mehrheit von den Bürgern im Filderdialog empfohlene Variante „Gäubahnerhalt“ mit Umsteigebahnsteig in S-Vaihingen und allen denkbaren Anschlussvarianten an den Hauptbahnhof. Der ohnehin weitaus größte Teil der Fahrgäste will zum Hauptbahnhof und nicht zum Flughafen. Ferner können mit dieser Lösung fast alle, von den vorgelegten Plänen verursachten Eingriffe und Probleme auf den Fildern vermieden werden, so z.B. auf Plieninger Markung, Mischverkehr auf der S-Bahnstrecke, eingleisiger Gegenverkehrsbetrieb im S-Bahn-Terminal sowie die nachfolgend beschriebene erhebliche Störanfälligkeit des Bahnbetriebs im Planfeststellungsabschnitt 1.3. Schließlich ist ein Halt von Regionalzügen in Vaihingen nur bei Erhalt der heutigen Gäubahnführung möglich.

1. Betriebsabläufe der S-Bahn und der Gäubahn:

Die vorgelegten Pläne bergen die Gefahr erheblicher Risiken für Stabilität und Qualität, namentlich des S-Bahn-Betriebs. Die plangleichen Fahrwegkreuzungen sowie insbesondere der eingleisige Gegenverkehrsbetrieb im S-Bahn-Terminal am Flughafen können Störungen und Verspätungen im Betriebsablauf aller Zugarten verursachen; vor Allem sind sie geeignet, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der S-Bahn nachhaltig zu verschlechtern. Dies belegt u.a.

die Expertise der „sma Zürich“ zum Stresstest, die übrigens – anders als die nunmehr vorgelegten Pläne der DB AG - von zweigleisigem Betrieb für alle Zugarten im S-Bahn-Terminal ohne Gegenverkehr ausgeht - und dennoch „Risiken für den S-Bahn-Verkehr“ feststellt.

1. Mischverkehrsstrecke durch Leinfelden-Echterdingen:

Die Fahrplanabstände der S-Bahnen schaffen keine ausreichenden Zeitlücken für mehr als 4 Züge/h der Gäubahn im Mischverkehr (konfliktfrei nur maximal 2 Züge/Richtung möglich). Das Angebot von 5 Zügen morgens 7-8 Uhr (drei ankommende, zwei abfahrende Züge) kann im umgebauten S-Bahn-Terminal nicht ohne störende Wartezeiten gefahren werden. Ferner könnte der schnellere zweistündige IC beim heutigen S-Bahn-Takt nicht ohne Halt durchfahren. Verspätungen schaukeln sich aufgrund zu knapper Kapazitäten auf und beeinträchtigen zusätzlich den äußerst eng bemessenen Betriebsablauf am nur 8-gleisigen Hauptbahnhof.

Dazu verstärkt der Mischverkehr die Belastungen durch Lärm und Erschütterungen.

1. Sicherheit, Komfort:

Der Bahnhof NBS liegt ca. 27 m unter Gelände. Es besteht die Gefahr, dass die Bahnsteige im Brandfall, bei Verrauchung und dadurch panikbedingter Orientierungslosigkeit zu einer tödlichen Falle werden. Zur Selbstrettung stehen nur beschwerliche Fluchttreppenhäuser und weit voneinander entfernte Querstollen in die Nachbarröhre zur Verfügung. Die Fluchtwege sind lang und bei Massenpanik schwer auffindbar. Bei diesen Verhältnissen sind 12 Minuten zur Selbstrettung von bis zu 4.600 orientierungslosen Bahnhofsnutzern völlig unzureichend.

Das Umsteigen zwischen S-Bahnen, Fern- und Regionalverkehr ist z.B. wegen des großen Abstands der beiden Bahnhöfe von ca. 200 m und deren Höhenunterschiede viel zu kompliziert, zeitaufwendig und vor allem für Ortsfremde schwer begreifbar. So fahren z.B. im S-Bahn-Terminal Züge nach Stuttgart teilweise in Richtung Osten (Gäubahn) und teilweise in Richtung Westen (S-Bahn) ab. Im Bahnhof NBS sind keine bequemen Rolltreppen vorgesehen sondern nur beschwerliche Treppen über 10 Stockwerke sowie Fahrstühle mit begrenzter Kapazität und dadurch langen Wartezeiten.

1. Lärm und Erschütterungen:

Der Filderraum ist durch Verkehrslärm (Autobahn, B 27 und Flughafen) bereits weit übermäßig belastet. Eine weitere Zusatzbelastung durch Eisenbahnlärm ist nicht hinnehmbar. Der Projektträger DB Netz AG will nach den vorgelegten Unterlagen noch den bekanntlich in Kürze hinfälligen Schienenbonus ausnutzen. Er verschafft sich damit zu Lasten Betroffener ungerechtfertigte Vorteile. Mehrkosten bei Wegfall des Schienenbonus‘ werden jedoch nicht genannt, sodass der Mehraufwand durch Lärmschutzmaßnahmen und die damit erreichbaren Verbesserungen für die Betroffenen nicht nachprüfbar sind.

Im Fazit bedeuten die zur Planfeststellung beantragten Pläne Risiken für einen pünktlichen Betriebsablauf, insbesondere im – für alle Zugarten eingleisig im Gegenverkehr betriebenen - S-Bahn-Terminal. Der Bahnhof NBS ist im Brandfall gefährlich, und durch die sehr tiefe Lage unter dem Gelände nur beschwerlich erreichbar. Zudem bestehen erhebliche Orientierungsprobleme beim Umsteigen.

Da es mit der Variante „Gäubahnerhalt“ eine weitaus sinnvollere und zudem kostengünstigere Lösung gibt, sind die bahnbetrieblichen Risiken, die geplanten Eingriffe in den Bahnbetrieb und in die wertvollen Filderböden sowie die Mehrbelastungen der betroffenen Anwohner durch Lärm und Erschütterungen nicht zu rechtfertigen.

Mit freundlichen Grüßen

Unterschrift