

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel
(Vorsitzender der
Schutzgemeinschaft Filder)
Panoramastr.64/1
73765 Neuhausen
T:07158/5850
0162/6925186
Frank Distel 0171/9597273
Gabi Visintin 0179/2050 449

Presseerklärung

Neuhausen, 17.10.2014

Auf den Fildern erweist sich Stuttgart 21 als ein Jahrhundertfehlprojekt

In ihrer Not wollen Stuttgart-21-Verfechter den Teufel mit dem Beelzebub austreiben!

Schutzgemeinschaft Filder räumt schonungslos mit den angeblichen Vorzügen des sogenannten „Filderbahnhofs Plus“ auf

Wie von Steffen Siegel und Frank Distel, den beiden Vertretern der Schutzgemeinschaft Filder in der elftägigen Anhörungsverhandlung des Regierungspräsidiums zum Filderabschnitt 1.3. mehrfach vorgetragen wurde, platzen die angeblichen Vorzüge des sogenannten „Filderbahnhofs Plus“ bei genauem Hinsehen wie Seifenblasen.

Einerseits bleibt das S-Bahn-Terminal am Flughafen unangetastet, was einen nennenswerten Gewinn für die Stabilität des S-Bahn-Verkehrs im Vergleich zur sogenannten „Antragstrasse“ darstellt. Andererseits hat die „Plus“-Variante zahlreiche Nachteile, „ die es erfordern, echte Alternativen zu verfolgen, statt erneut ein Fehlprojekt zu produzieren“, erklärt Steffen Siegel, Vorsitzender der SG Filder. Die Schutzgemeinschaft listet die Nachteile im Folgenden auf:

* Der „Bahnhof Plus“ würde erheblich teurer; er sprengt den zuletzt behaupteten Kostendeckel von 6,8 Mrd. Euro erneut und würde bereits jetzt die Gesamtkosten auf weit über 7 Milliarden Euro anheben.

* Diese Bahnhofsvariante würde eine Zeitverzögerung für die Inbetriebnahme des Gesamtprojekts Stuttgart 21 um ca. 2 Jahre verursachen. Dies bedeutete eine weitere Kostensteigerung um mehrere hundert Millionen Euro.

* Der städtebaulich fragwürdige Mischverkehr durch dichtbesiedelte Gebiete Leinfelden-Echterdingens wird nicht vermieden.

* Die konflikt- und verspätungsträchtige Rohrer Kurve mit ihrem abschnittsweisen, eingleisigen Gegenverkehr und die behindernden Einschleifungen von einem langsamen in einen schnellen Bahnverkehr durch die Flughafenkurve bleiben unverändert bestehen. Die S-Bahnen halten zwischen Rohrer Kurve und Flughafen dreimal, die Gäubahnzüge fahren ohne Halt durch.

* Für den S-Bahn Tunnel bei Echterdingen, der weiterhin im Mischverkehr betrieben werden müsste, bliebe die 2010 von Verkehrsminister Ramsauer ausgesprochene Ausnahmegenehmigung mit all ihrer Fragwürdigkeit bestehen. Nicht zuletzt endet diese Ausnahme im Jahr 2035, also nur etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme von S 21.

* Der „Bahnhof Plus“ vernichtet wesentlich mehr wertvolle Filderböden im Westen der Messe. Zudem greift die sog. „Flughafenkurve“ weitaus stärker in die Filderflächen auf Plieningen Markung ein als bei der Antragsstrasse und tangiert sogar unmittelbar das Naturdenkmal „Langwieser See“.

* Der „Bahnhof Plus“ ist im Stresstestfahrplan nicht fahrbar. So stehen z.B. in Minute 50 der Spitzenstunde gleichzeitig minutenlang **drei** Züge im Fernbahnhof. Der Fernbahnhof hat aber nur **zwei** Gleise!

* Im „Bahnhof Plus“ werden Fahrgäste die nach Stuttgart einsteigen wollen total verwirrt, da die Einstiegsrichtung unklar ist. Nach Stuttgart steigt man sowohl nach Osten (südlicher Bahnsteig, Gäubahnzüge) als auch nach Westen (nördlicher Bahnsteig, Züge aus Ulm bzw. Tübingen) ein.

* Brandschutz und Entfluchtung dieses immer noch 15 m tief liegenden Bahnhofs ist nur unwesentlich leichter zu bewerkstelligen als beim Antragsbahnhof.

* Aufgeräumt werden muss auch endlich mal mit dem immer wieder zu hörenden Irrtum, diese Bahnhofsvariante läge näher an den Flughafenterminals. Vielmehr hebt sich die um gerade mal 20 Meter kürzere Entfernung am Messeausgang des Bahnhofs gegen 20 Meter Mehrweg am Ostausgang auf.

Bei ganzheitlicher Abwägung kommt man zwangsläufig zum Ergebnis, dass diese Bahnhofsvariante ihre erheblichen Mehrkosten nicht wert ist. Das wäre der Ersatz einer schlechten Planung durch eine nicht minder schlechte.

Steffen Siegel: „Man kann sich nur wundern! Man sieht glasklar, dass sich die Bahn einen Großteil der Probleme auf dem Filderabschnitt nur durch die aufgezwungene Führung der Gäubahn und damit eines völlig unbedeutenden Fahrgaststroms über den Flughafen einhandelt. Warum will man nicht die einzig richtige Lösung erkennen, nämlich die Gäubahn dort zu belassen, wo sie heute ist?“

Wie schon von Schlichtung und Filderdialog empfohlen, muss die Gäubahn auf der Panoramastrecke belassen und leistungsfähig an den Tiefbahnhof angeschlossen werden. Ferner ist ein Umsteigebahnsteig in Vaihingen zu schaffen, der den wenigen Fahrgästen der Gäubahn, die zum Flughafen wollen, einen bequemen Umstieg in die S-Bahn gewährleistet. Der Anschluss der Gäubahn an den Hauptbahnhof funktioniert! Dies hat bereits das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur u.a. mit seiner – weitgehend kostenneutralen – „Kehrtunnelvariante“ bewiesen. Noch kostengünstiger wären die beiden Anschlussvarianten, die Verkehrsfachmann und SG Filder-Vorstandsmitglied Frank Distel erarbeitet hat. Frank Distel: „Es ist angesichts machbarer und kostengünstigerer Lösungen unverantwortlich, auf den Fildern weiterhin „Antrags- oder Plus-Murks“ zu produzieren“.

PS.: Alternative für den Fernbahnhof unter der Messe: Wenn man die Gäubahnführung wie beschrieben so belässt, wie es übrigens auch die große Mehrheit im Filderdialog empfohlen hat, bietet sich sogar der erheblich kostengünstigere – da ebenerdige – Fernbahnhof unter dem Messeparkhaus (direkt an der Neubaustrecke) an, bei dem Brandschutz, Fluchtwege und Umsteigekomfort völlig unproblematisch sind und der wesentlich weniger wertvolle Filderböden verbraucht. In Verbindung mit einem leistungsfähigen Fußgängertransportsystem, z.B. eine Umlaufkabinenbahn, böte diese Variante sogar eine besondere Attraktion für Messe und Flughafen.