

Wichtig: Einspruch muss bis zum 15.9.2017 vorliegen!

Einwender:

Name

.....

Straße, Nr.:.....

PLZ, Ort:

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Datum: 2017

Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur

Ruppmannstraße 21

70565 STUTTGART

EINSPRUCH gegen den Planfeststellungsantrag der Deutschen Bahn AG
zum Abschnitt 1.3b „Gäubahnführung“ des Vorhabens „Stuttgart 21“

Hierdurch lege ich form- und fristgerecht **WIDERSPRUCH** ein gegen den vorbezeichneten Planfeststellungsantrag Abschnitt 1.3b „Gäubahnführung“ und fordere das Eisenbahn-Bundesamt auf, das beantragte Vorhaben **nicht zu genehmigen** und die Einstellung der weiteren Planung und begonnenen Ausführung des rechtswidrigen Vorhabens „Stuttgart21“ zu verfügen.

Ich bin von dem beantragten Vorhaben unmittelbar betroffen als Bürger und Einwohner der Stadt bzw. der Region Stuttgart wie auch als Bahnbenutzer und als Steuerzahler.

BEGRÜNDUNGEN:

1. Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen und Erhalt der „Panorama-Strecke“

Die gem. Planung der DB vorgesehene Umleitung des Regional- und Fernverkehrs aus dem Raum Singen-Tuttlingen-Rottweil-Böblingen sowie aus Zürich-Schaffhausen nach Stuttgart über den Flughafen Stuttgart-Echterdingen bedeutet für über 90 % der Reisenden einen sinnlosen Umweg.

Stattdessen ist ein Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen mit Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn zum Flughafen einzurichten, was mit geringem Kosten-Aufwand möglich ist.

Die „Panoramastrecke“ ist – wie im „**Schlichterspruch“ v. 2010 vereinbart** – zu erhalten und betriebsfähig in den Stuttgarter Hbf einzuführen, nicht zuletzt als Ausweichstrecke für die S-Bahn (Notfallkonzept). Wer mit dem ICE aus Zürich oder Schaffhausen nach Stuttgart fährt, will in die Landeshauptstadt, aber nicht zum Flughafen Stuttgart – Zürich verfügt über einen eigenen, viel leistungsfähigeren Internationalen Großflughafen!

2. Kein Mischverkehr S-Bahnen mit Regional- und Fernverkehr

Der gem. Planung der DB zukünftig vorgesehene **Mischverkehr** der S-Bahnen mit Zügen des Regional- und Fernverkehrs stellt eine erhebliche betriebliche Verschlechterung des ganzen Bahnverkehrs im gesamten Bahnknoten Stuttgart dar, weil sich die S-Bahnen mit ihren Zwischenhalten und die schnelleren durchfahrenden Züge des Regional- und Fernverkehrs gegenseitig behindern und damit den Bahnverkehr insgesamt **sehr stör- und verspätungsanfällig** machen.

Mit ihrer Planung eines Mischverkehrs missachtet die DB den Grundsatz der strikten Gleistrennung des S-Bahn-Verkehrs von denen des Fernverkehrs, für die jeweils eigene, voneinander unabhängige Trassen erforderlich sind.

Ein Mischverkehr von S-Bahnen mit Zügen des Regional- und Fernverkehrs auf ein und demselben Gleis wäre allenfalls eine kurzfristige „Notlösung“, aber keine zukunftsfähige Planung.

Zudem ist die Nutzung der Bestandsstrecke auf den Fildern, die ausschließlich für den S-Bahn-Betrieb gebaut wurde und für den Fernverkehr nicht zulässig ist, durch eine Ausnahmeregelung des Bundes-Verkehrsministeriums für Züge des Fern- und Regionalverkehrs **nur bis 2035 genehmigt** – was danach mit dem Zugverkehr geschehen soll, bleibt ungeklärt.

3. Drittes Gleis und „Flughafenkurve“

Das sog.. „Dritte Gleis“ ist eingleisig und kann deshalb nur im Wechselbetrieb mit Gegenverkehr von den Regional- und IC-Zügen befahren werden. Zuvor müssen z.T. die S-Bahngleise höhengleich gekreuzt werden. Dies ist längst nicht mehr zeitgemäß, weil sehr **stör-** und **verspätungsanfällig** sowie auch **gefahrenträchtig** (s. Zusammenstoß bei Bad Aibling am 9.2.2016 u.a.m.) und deshalb für eine regelmäßig zu befahrende Strecke nicht genehmigungsfähig.

4. Rohrer Kurve – keine kreuzungsfreie Streckenzusammenführung

Das Hauptproblem der „Rohrer Kurve“, nämlich die Zusammenführung der von Süden kommend zum Flughafen abzweigenden Gäubahn mit der von Stuttgart kommenden S-Bahn weiter zum Flughafen bleibt ungelöst – und ist auch gar nicht lösbar, soweit - wie geplant - Gäubahn und S-Bahn im Mischverkehr auf ein- und demselben Gleis fahren müssen. Dies beeinträchtigt sowohl den S-Bahn-Betrieb als auch den Regional- und Fernverkehr, weil schon geringste Fahrplan-Abweichungen gegenseitige Verspätungen aufschaukeln werden. Die schon seit langem wünschenswerte Taktverdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf die Filder wird dadurch auf Dauer verhindert. Die vorliegende Planung der DB ist weder zukunfts- noch genehmigungsfähig.

5. Kein weiterer Landverbrauch

Die geplanten Baumaßnahmen machen aufwendige Unterquerungen von Gebäuden der Messe und auf dem Flughafen-Gelände wie auch die flächenintensive Verlegung der BAB A8, der Neubaustrecke und der Landesstraße notwendig. Um dann weiterbauen zu können, müssen alle betroffenen Strecken wieder zurückverlegt werden. Dies bedeutet gigantische Baubetriebsflächen, wofür die hiesige Landwirtschaft zusätzlich ausgedehnte Flächen als Zwischenlager für Erdmassen und vorübergehende Streckenführungen bereitstellen müsste. Diese Flächen wären nicht nur während der mehrjährigen Bauzeit, sondern auch danach auf viele Jahre nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar.

Die Vergeudung dieser Ackerböden, die zu den weltweit fruchtbarsten Böden zählen, und dies ohne verkehrliche Vorteile ist nicht hinnehmbar. Mittel und Ressourcen müssen sinnvollen Projekten, wie z.B. im Konzept Umstieg-21 beschrieben, zugeführt werden. Mit dem Projekt Stuttgart-21 werden in unverantwortlicher Weise Steuergelder und Gemeingüter verschwendet.

Weitere Einspruchsgründe:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

[ggf. weitere Blätter anheften]

Freundliche Grüße

.....
[Unterschrift]

