

Rede von **Steffen Siegel**, Schutzgemeinschaft Filder, auf der 371. Montagsdemo am 29.5.2017

## Filder-S21: Trau keinem, der länger plant als 15 Jahre!

Liebe Freunde,

manche erinnern sich vielleicht noch an das Jahr 2002 – nur damit ihr es wisst: Damals war Joschka Fischer unser Außenminister – und da geschah etwas Einschneidendes, damals, das heißt vor 15 Jahren, beantragte die Bahn die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den Filderabschnitt 1.3.

Das Eisenbahnbundesamt sagte damals: „Diese Planung ist in der vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig“. Dies wiederholte sich mehrmals, bis schließlich 8 Jahre später im Sommer 2010 Minister Ramsauer eine ganz windige befristete Ausnahmegenehmigung aussprach, für die Nutzung enger S-Bahn-Tunnels zusätzlich durch die Gäubahnzüge. Das sind die, die aus Zürich und Singen kommen und dann zum Flughafen auf der S-Bahntrasse im Mischverkehr fahren sollen. Aber dann geschah wieder lange nichts.

Im Jahr 2012 wollten die Projektbetreiber ihre miserable sogenannte „Antragstrasse“ der Bevölkerung in einem dubiosen Filderdialog schmackhaft machen. Aber gegen jede Erwartung fiel bei jeder Abstimmung diese Trasse mit Pauken und Trompeten durch, und die Beteiligten sprachen sich mit deutlicher Mehrheit für den Erhalt der Gäubahnführung über die Panoramastrecke aus. Dies wiederum passte den Machern gar nicht. Und so sagte Herr Kefer – ihr erinnert euch an ihn? – in seiner Not, es ist mir doch egal, was ihr im Dialog erarbeitet habt, wir belassen es im Wesentlichen bei der alten Antragstrasse.

Wieder 2 Jahre Stillstand, dann fand im Herbst 2014 ein Erörterungsverfahren zu 1.3 auf Grundlage genau dieser miserablen Antragstrasse statt.

Mit unserer Hilfe, mit Hilfe der Dresdner TU, aber auch mit Hilfe einer relativ objektiv berichtenden Presse hat das Erörterungsverfahren dazu geführt, dass nun wirklich jeder erkannte, dass die Filderpläne Mist sind. Ein Planfeststellungsbeschluss konnte so nicht erlassen werden. Überall trickste die Bahn und täuschte und verweigerte Fakten. Und plötzlich bekommen sogar die fanatischsten Befürworter der Antragstrasse aus CDU und FDP kalte Füße und fordern wörtlich in einem gemeinsamen Antrag: „Im Sinne eines zukunfts- und leistungsfähigen Bahnknotens sprechen wir uns für den Filder-Bahnhof Plus aus“. Mit anderen Worten: Jetzt hielten auch sie die bisherige Antragstrasse für nicht zukunfts- und leistungsfähig. Weil diese Variante aber mehr kosten sollte, kam man natürlich wieder klammheimlich auf die alte, nicht zukunftsfähige Antragstrasse zurück.

Wie schlimm es um die Antragstrasse steht, wurde deutlich, als der Großvater von S21, Professor Heimerl wörtlich formulierte: „Wir versündigen uns an unseren Kindern und Enkeln, wenn wir die Antragstrasse bauen“, und weiter sagte er: „Bei mehreren Zwangspunkten, und davon haben wir hier viele, kann das System kollabieren.“ Spätestens jetzt müssten doch alle aufhören.

Und so kommt man in der Not auf eine perverse Scheinlösung: Man teilt den Abschnitt 1.3 in zwei Teile a und b. Teil a könne rasch umgesetzt werden und dann könne man S21 in Betrieb nehmen, allerdings ohne Teil b und damit für Jahre ohne die direkte Verbindung Zürich – Stuttgart. Die Zürich-Züge enden dann eben in Vaihingen.

Der Teil a beinhaltet die Strecke entlang der Autobahn und den Fernbahnhof unter der Messe. Er wurde unbesehen aus dem 2014er-Verfahren ohne weitere öffentliche Anhörung übernommen und im Sommer 2016 planfestgestellt. Dagegen klagen wir von der Schutzgemeinschaft Filder nicht zuletzt mit eurer Hilfe.

Jetzt schließlich, 15 Jahre nach dem ersten Anlauf im Jahr 2002 – ihr erinnert euch, das war in vormerkelschen Zeiten, also vor einer gefühlten Ewigkeit– soll über den Teil b befunden werden. Dabei hat man sich als Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren 2014 auf drei Zusätze geeinigt und behauptet: Jetzt klappt.

1. In der Rohrer Kurve sind in der Antragstrasse mehrere Problempunkte. Einer davon wurde mit einer Überwerfung (Brücke) entschärft.  
Das Hauptproblem aber, dass S-Bahnen und Gäubahnen im Mischverkehr fahren müssen, ist nicht gelöst. Bei bereits leichter Verspätung muss u.U. ein ICE hinter einer S-Bahn, die ja bis zum Flughafen mehrfach halten muss, herzuckeln.
2. Mehrere Weichen bei Leinfelden sollen es ermöglichen, dass ein langsamer Zug von einem schnelleren überholt werden kann.  
Dass dies nicht klappt, wurde letzte Woche in LE mehr oder weniger eingestanden.
3. Im Terminalbahnhof plant man ein drittes Gleis ausschließlich für die Gäubahnzüge. Dies ergäbe eine Verbesserung für die S-Bahn, es bleibt aber bei der Eingleisigkeit für die Gäubahnen und bei höhengleichen Kreuzungen.

Also nur marginale Verbesserungen. Und dies versuchen sie im Moment bei sogenannten Bürgerinformationen als die Lösung aller Probleme zu verkaufen. So letzten Mittwoch in Leinfelden, wo eine Vor-Informationsveranstaltung der DB zum Abschnitt 1.3 b stattfand.

Acht Vertreter der Bahn, unter ihnen der ehemalige Stuttgarter-Nachrichten-Lokalchef Jörg Hamann und der DB-Jurist Dr. Peter Schütz, saßen auf dem Podium. Ausführlich wurde informiert über riesige Lärmschutzwände, zu denen die Bahn gesetzlich verpflichtet ist, und ansatzweise wurde „informiert“, was die Änderungen an der Rohrer Kurve und im Terminalbahnhof bahnbetrieblich bedeuten. Fast alle weitergehenden Fragen wurden abgetan mit der Begründung, man sei hier in LE und da interessiere die Bürger hauptsächlich der Lärm.

Auf die Frage, was geschehen würde, wenn die ramsaumäßige Ausnahmegenehmigung im Jahr 2035 auslaufe, sagte Dr. Bitzer, die Wahrscheinlichkeit, dass man dann nicht weiterfahren dürfe, gehe gegen Null.

Als ich einbrachte, wegen der engen Zugfolgen sei eine wünschenswerte Taktverdichtung weder für die S-Bahnen noch für die Gäubahnen möglich, hieß es, ihre eigene, bislang nicht veröffentlichte Betriebssimulation zeige, dass da noch genügend Luft sei. Dagegen ein Zitat aus dem Planfeststellungsbeschluss zu 1.3a: „Eine Taktverdichtung der S-Bahn ist weder kapazitiv möglich, noch gebe es entsprechenden Bedarf.“ Hoppla!

Aber, es geschehen noch Zeichen und Wunder! Letzten Dienstag bat mich überraschend Herr Peter Sturm von der Projekt GmbH Stuttgart-Ulm um ein Gespräch. Ich dachte, was ist denn jetzt los? Klaus Wößner von den Ingenieuren<sup>22</sup> begleitete mich und brachte viel ernste Sachlichkeit ins Gespräch, und so konnte ein kontroverser Gedankenaustausch stattfinden. Herr Sturm behauptete, die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs sei deutlich höher als die des Kopfbahnhofs, Christoph Engelhardt sei „komplett widerlegbar“. Seine Fachleute in Berlin hätten dies klar herausgearbeitet. Zur Kostenentwicklung beharrte er kühn auf den 6 Milliarden und Vieregg wäre unglaublich, da er ja bei der Neubaustrecke ohnehin danebenliege usw.

Auf den Hinweis von Klaus, dass der heutige dritte Regionalzug in der morgendlichen Spitzenstunde nicht ins S21-Filder Konzept hineinpasst, kam wieder das Totschlagargument, dass ihre Betriebsimulation das Gegenteil beweise. Man fragt sich, warum sie diese dann nicht veröffentlichen?!

Sturm hatte auch noch nie von den überzeugenden Plänen von Frank Distel zur Gäubahnführung auf der Panoramastrecke zum Stuttgarter Hauptbahnhof gehört, obwohl diese im Erörterungsverfahren zu 1.3 ausführlich dargestellt wurden.

Zur Zeitschiene meinte er, seit letztem Jahr sprächen sie ja gar nicht mehr von einer Inbetriebnahme in 2021, schließlich sei man ja ca. 2 Jahre im Verzug, aber man arbeite erfolgreich daran und kämen dem Termin 2021 näher.

Sein Mitstreiter, der Vorsitzende der Projekt GmbH, Manfred Leger sah dies letztes Jahr noch so: „Dieser Termin (2021) steht für mich so unverrückbar wie eine Weltmeisterschaft. Gleichzeitig will ich Stuttgart 21 für unter sechs Milliarden Euro bauen.“ Und der neue Bahnchef Richard Lutz ist finstern entschlossen, S21 im Zeit- und Kostenrahmen umzusetzen.

Bei Sicherheit und Brandschutz sieht Sturm, wie zu erwarten war, im Gegensatz zu uns, alles als geordnet und abgesichert an. Immerhin deutete er an, dass wir ganz vielleicht mal intern Einsicht in das nicht veröffentlichte Brandschutzkonzept erhalten könnten.

Das Gespräch war nicht ergiebig und mir ist nicht klar, was Herr Sturm beabsichtigte. Zwischen uns stand eine Schale mit Erdnüssen. Ich glaube wirklich nicht, dass er mich mit Peanuts bestechen wollte, es ging ihm wohl tatsächlich – wie er sagte – darum, seine Gegenstreiter einfach einmal auf einer anderen Ebene kennen zu lernen.

Schlussbemerkungen:

Der Abschnitt 1.3 wurde vor drei Jahren öffentlich erörtert, dann vor zwei Jahren in zwei Teile aufgespalten, vor einem Jahr wurde Teil a planfestgestellt und nun sollen ab 19.Juni die Pläne für Teil b öffentlich ausgelegt werden, und wir können dann Einspruch erheben. Bitte macht davon viel Gebrauch.

Die jetzt nach unglaublichen 15 Jahren vorliegenden Pläne sind unheilbar schlecht, sie sind eine Kriegserklärung an die Vernunft.

Die Herren reiten sich immer tiefer hinein und im Zweifel wechselt man das Personal, zuletzt Kefer und Grube, aber die Neuen sind noch ahnungsloser.

Zum Zeitrahmen im Rückblick ein Schmankerl aus dem Jahr 2003: Damals bewarb sich Stuttgart um die Olympiade 2012 und behauptete, bis dahin sei Stuttgart 21 fertiggestellt! Klasse, oder?

Könnte man nach all den misslungenen Planungen von intelligenten Menschen nicht wenigstens etwas mehr Bescheidenheit erwarten? Müsste denen nicht vielleicht sogar das Gewissen schlagen? Arbeiten sie womöglich nach der Devise Otto von Bismarcks: „Wenn Dein Gewissen rein bleiben soll, darfst Du es nicht benutzen“.

Wir jedoch werden unseren Kopf stolz oben halten!

Unterstützerkonto der Parkschtützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.