

Rede von **Steffen Siegel**, Schutzgemeinschaft Filder e.V., auf der 552. Montagsdemo¹ am 22.2.2021

Immer Chaos auf den Fildern: Statt Gäubahn-Mischverkehr jetzt ein Bilgertunnel?

Historischer Rückblick: Ein Jahr nach Veröffentlichung der S21-Ideen resümiert Heinz Dürr, damaliger Vorstandsvorsitzender der DB AG wörtlich: „Die Art der Präsentation [von Stuttgart 21] im April 1994 war ein überfallartiger Vorgang. Gegner und Skeptiker sind nicht im Stande gewesen, die Sache zu zerreden. Ein Musterbeispiel, wie man solche Großprojekte vorstellen muss“.

Damals sollte S21 2,4 Mrd. kosten und die Inbetriebnahme sollte 2008 stattfinden!

Nach den Plänen der Bahn sollten die Gäubahnzüge und der Zürich-IC von Rohr bis zum Flughafen auf den S-Bahnschienen im Mischverkehr zusätzlich fahren. Dort sind allerdings die Kurven und die Tunnel für S-Bahnen bestimmt, für alle anderen Zugarten sind sie viel zu eng, eine Durchfahrt also gesetzeswidrig.

2002 beantragte die Bahn dennoch beim EBA die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zum Filderabschnitt 1.3. Das EBA lehnte immer wieder ab, so auch 2006 wörtlich: „die Planung ist in der jetzt vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig“.

2010: Acht Jahre später sprach Verkehrsminister Ramsauer (CSU) eine Ausnahmegenehmigung – befristet bis 2035 – aus. Wir dachten natürlich, jetzt geht’s richtig los mit dem Planfeststellungsverfahren. Aber bis heute, 2021, nichts! Dabei sollte nach Dürr Stuttgart 21 im Jahre 2008 bereits in Betrieb gehen!

2010: Im Schlichterspruch von Heiner Geißler wurde festgeschrieben, dass die Gäubahn funktionsfähig an den Hbf angeschlossen bleiben müsse – und alle stimmten zu.

2012: Filderdialog, bei dem man sich erhoffte, dass: „die Akzeptanz der Bürger für das Vorhaben steigt“. Da hatten sich die Planer aber kräftig getäuscht. Die Bürger kamen zu einem klaren Ergebnis: Die Gäubahnführung über die Panoramastrecke in den Stuttgarter Hbf muss erhalten bleiben. Aber: Kefer und Hermann kümmerten sich einen Dreck um das Bürgervotum. Sie wischten das Ergebnis der Bürger gegen jedes Versprechen weg und beriefen sich wieder auf die alte Antragstrasse. Das ist dreist, ja skandalös! Dabei sind die beiden studierte, ausgewachsene Fachleute.

Damals sollte S21 4,33 Mrd. kosten und die Inbetriebnahme 2019 sein! Rüdiger Grube sagte damals: Ab 4,7 Mrd. wird S21 unwirtschaftlich. Und der S21-Geburtshelfer Prof. Heimerl sagte: „Mit der Antragstrasse versündigen wir uns an unseren Kindern und Enkeln. Bei mehreren Zwangspunkten kann das System kollabieren.“

2014 dann das Erörterungsverfahren zum Filderabschnitt 1.3. Mit Hilfe des Dresdner Gutachters Steinborn gab es wegen des untragbaren Mischverkehrs keinen Planfeststellungsbeschluss. Steinborn ging kurz drauf zur Bahn und änderte dort seine Meinung deutlich!

Damals sollte S21 bereits 6,8 Mrd. kosten (also längst unwirtschaftlich sein) und die Inbetriebnahme sollte 2021 (also heute) sein!

Hier wurde und wird doch bewusst getrickst, dass sich die Schienen biegen.

¹ ab 21.12.2020 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:
<https://www.parkschuetzer.de/videos/>

Manfred Leger z.B. posaunte: „Der Termin 2021 ist unverrückbar wie eine Weltmeisterschaft. Ich will S21 für unter 6 Mrd. bauen“.

Das eigentliche Problem „Mischverkehr“ wird nicht gelöst. Es wird ein fragwürdiges drittes Gleis am Terminal angedacht und der PFA 1.3 wird in zwei Teile a und b aufgeteilt.

2016 dann der Planfeststellungsbeschluss zum Teilabschnitt 1.3a ohne weitere öffentliche Erörterung. Wir klagten dagegen.

2018: Wir gewinnen den Prozess vor dem Verwaltungsgericht Mannheim wegen eines unbedeutenden Punktes, unsere wichtigsten Argumente gehen unter. Deshalb legten wir Revision ein, u.a. wegen unzulässiger Aufteilung in zwei Teile a und b, und wegen ungeklärtem Brandschutz im Bahnhof unter der Messe (Dank an Hans Heydemann!). Auch bei der Revision in Leipzig schlugen sich die Richter auf die falsche Seite, die Bahnseite.

Der Bundesrechnungshof geht derweil von ca. 10 Mrd. aus, die Bahn von 8,2 Mrd. und einer Inbetriebnahme in 2025. Das alles ist längst nur noch groteskes Theater.

2019: Eine jahrelange Unterbrechung der S-Bahn am Flughafen (von Echterdingen bis Bernhausen) wird wegen des schwierigen Baus des dritten Gleises angekündigt. In den Filderkommunen brodelte es. Dann wird die Befristung der Ausnahmegenehmigung auf 2035 ohne Begründung aufgehoben. Schon wieder mussten wir klagen. Bis heute gibt es kein Ergebnis. Gutachter Hohnecker (Leinfelden-Echterdingen) sagte: „Stuttgart 21 kann nur auf Kosten der Filder-S-Bahn realisiert werden.“

Seit vielen Jahren wird die Eröffnung des Erörterungsverfahrens für 1.3b in Halbjahresabständen bis heute immer wieder angekündigt und weiterverschoben – aus unerfindlichen Gründen. Unfähigkeit oder böse Absicht? Oder beides? 19 Jahre Unsinn, engagierte Bürger vor den Kopf stoßen, Planungsfehler, Kosten hochtreiben, jämmerlich misslungene Versuche, die Bürger umzustimmen usw.

Jedem Menschen, sogar solchen mit geringem Verstand, war doch längst klar, die Gäubahnen über den Flughafen zu führen, geht nicht!

Tja und jetzt, 2021, 19 Jahre nach Beantragung des Planfeststellungsverfahrens für den Filderabschnitt zaubert ein CDU-Staatssekretär im Verkehrsministerium, namens Steffen Bilger etwas völlig Neues aus dem Hut. Reizvoll daran ist, dass er damit der mehr oder weniger geliebten Antragstrasse, die seine Parteiliebe bislang favorisierten, den Todesstoß versetzen will. Er will neben der wünschenswerten Ertüchtigung der Gäubahnstrecke von Singen nach Herrenberg nun auch hier vor Ort die Gäubahnen von kurz hinter Böblingen in einem gigantischen, 12 km langen doppelröhren Tunnel unter der fruchtbaren Filderebene und einer großen Kehre unter Plieningen in den Fernbahnhof Neubaustrecke von Osten her unter die Messe einfahren lassen. Offensichtlich hat der Bund jetzt endlich erkannt, dass die Antragstrasse absoluter Murks ist und kommt nun mit einer neuen Idee, die allerdings voll in der Tradition der bisherigen Planungen steht, das heißt, auch wieder Murks ist.

Nach Berechnungen von Fachleuten wird der Tunnel mindestens zwei Milliarden Euro kosten. Da kann man nur kalauern: der Bilgertunnel wird gewiss kein bill(i)ger Tunnel! Und die Umsetzung dauert: Die Planung, die Genehmigungsverfahren und der Bau werden weit über 10 Jahre in Anspruch nehmen. Insgesamt, so das Denken der Planer (man fragt sich: denken die wirklich?) wird S21 also frühestens Mitte der 30er Jahre fertig sein.

Ich will nur einige Mängel des neuen Tunnels nennen: Die Gäubahnzüge und der Zürich-IC sollen sich die zwei Gleise des brandgefährlichen Bahnhofs unter der Messe mit den Fernzügen Stuttgart-Ulm und den Regionalzügen Stuttgart-Tübingen teilen – ein weiterer gravierender Engpass bei Stuttgart 21!

Die Fahrgäste der Gäubahn, die bei der bisherigen Antragstrasse direkt am Terminal aussteigen konnten, sollen nun im 27 m tiefen Bahnhof unter der Messe aussteigen, müssen dann hochkommen und ihr Gepäck zu den 200 Meter entfernten S-Bahnen und Terminals schleppen.

Die Gäubahnzüge fahren schließlich – wie bei der bisherigen Fehlplanung – im ebenfalls brandgefährlichen Filderaufstiegstunnel in den schmalbrüstigen Stuttgarter Tiefbahnhof, der sowieso keinen Platz mehr hat.

Für den Bilgertunnel spreche, so Herr Bilger, die etwas kürzere Fahrzeit, wodurch der sogenannte Deutschlandtakt in Stuttgart erst ermöglicht würde. Dann müsste allerdings auch der Bund diese Variante bezahlen? Der Deutschlandtakt bedeutet, dass in einem engen Zeitfenster z.B. um die volle Stunde fast alle Züge nahezu gleichzeitig den Stuttgarter Bahnhof erreichen und passieren. Das ist bei den mickrigen acht Gleisen undurchführbar, unabhängig davon, was auf den Fildern geschieht. Selbst ein Tunnel von Singen bis zur Messe könnte dies nicht verbessern, der Knackpunkt liegt im Stuttgarter Schieftiefbahnhof. Der beste Beweis für die Taktuntauglichkeit sind die täglichen 180 geplanten Doppelbelegungen der Bahnsteige – ein weiterer, schwerer Störfaktor bei den alltäglichen Zugverspätungen. Doppelbelegungen, schon gleich in dieser Menge, kennt man allenfalls bei miserablen, alten, überforderten Bahnhöfen, nicht bei solchen mit 16 Gleisen.

Es ist gerade einigermaßen reizvoll, zuzuschauen, wie sich zwei Befürworter von S21, Steffen Bilger und der Regierungspräsident Wolfgang Reimer in die Haare bekommen. Dabei hat der Regierungspräsident vollständig Recht, dass er die anstehende Anhörung zum Abschnitt 1.3b erstmal auf Eis legt, bis Herr Bilger endlich belastbare Pläne und Kosten auf den Tisch legt und nicht bloß so daher schwätzt. Aber Herr Reimer müsste konsequenterweise auch sofort die Baumaßnahmen im Abschnitt 1.3a stoppen, bei denen die Schnellbahntrasse in den Bahnhof unter der Messe eingeführt werden soll, und den Planfeststellungsbeschluss von 1.3a erneut zur Diskussion stellen. Schließlich greift die Bilgertunnel-Variante in die Pläne bei 1.3a entscheidend ein – beim Anschluss der Gäubahnen an die Schnellbahntrasse von Ulm aber vor allem beim bisher schon ungeklärten Brandschutz, und in Zukunft soll ja die Zahl der Züge in der Station unter der Messe deutlich steigen

Schlussbemerkungen: Seit den unsäglichen Dürrworten von 1994 sind 27 Jahre vergangen (ach wie waren wir damals jung und unbeschwert), d.h. 27 Jahre Zerstörung, Zerstörung des Schlossparks, Zerstörung eines genialen Kopfbahnhofs – ich nenne nur das Tunnelgebirge, zur kreuzungsfreien Einfahrt, Zerstörung des Vertrauens in Planer, in Politik, in die Justiz, ... S21 ist eine Geldvernichtungsmaschine, S21 ist ein Krieg gegen die Vernunft!

Es werden ca. 60 km Tunnelröhren unter einer pulsierenden Stadt gebohrt, mehr als der längste Eisenbahntunnel der Welt, der „nur“ 57 km lange Gotthardtunnel, und ein Ende ist nicht absehbar. In ihren wirren Geistern wollen sie auf den Fildern, wo es gerade besonders stockt, genau so weitermachen. Man plant einen 12 km langen, klimazerstörerischen Tunnelbau, das wäre dann der längste Eisenbahntunnel in Deutschland, denkt an die Versenkung weiterer Milliarden und will wohl weitere 10 bis 15 Jahre weiterbauen. Ja sind wir denn vollständig irre? Dieser technische Größenwahn, diese Inkompetenz, gepaart mit Filz und Profitmaximierung muss ein Ende haben. Wir müssen endlich enkelverträglich leben und planen!

Zur Zeit wird eine katastrophale Fehlplanung auf den Fildern von der nächsten milliardenteuren Fehlplanung in Frage gestellt. Die ganz einfache und zugleich kostensparende Lösung ist der Erhalt der Gäubahn auf der schönen „Panoramastrecke“ und deren Anschluss an den Hauptbahnhof über oberirdische Gleise und damit der Erhalt des heutigen S-Bahn Notfallkonzepts. Und schließlich müssen wir umsteigen auf Umstieg 21.

Geben wir doch unseren Enkeln eine Chance und **Bleiben Oben!**