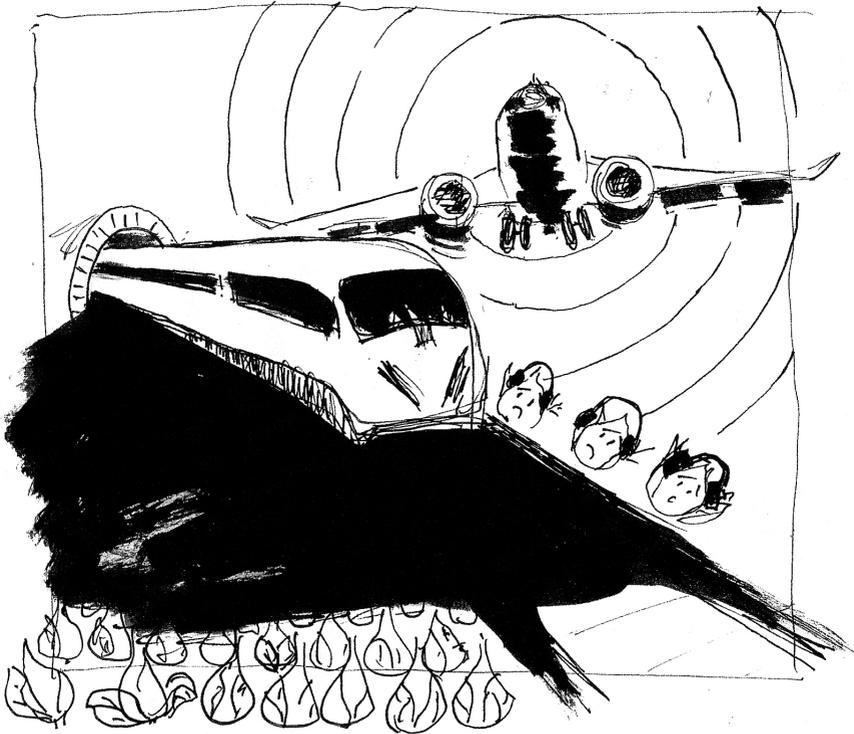


Die „Schutzgemeinschaft Filder“ lädt ein:

„Stuttgart 21 wirft seinen Schatten auf die Filder“

Jahrhundertprojekt oder ungeklärtes Milliardenloch?



Vortrag von
Dr. Martin Vieregg

Donnerstag 1. Juli 2010, 19.30 Uhr
in Leinfelden, Filderhalle, Bahnhofstr.61

Anschließend Diskussion mit dem Publikum

Stuttgart 21 - was ist das?

Anfang der 90er Jahre kamen die Herren Rommel, Teufel, Wissmann, Dürr und andere auf die Idee, den Stuttgarter Kopfbahnhof als Durchgangsbahnhof unter die Erde und quer zu legen, um dann in einem fast 10 km langen, steilen Tunnel auf die Filder hinauf zum Flughafen zu fahren. Den wesentlichen Grund dafür nannte der damalige Messechef Gehring:

„Der am Flughafen geplante ICE-Bahnhof ist eine Steilvorlage für die neue Messe.“
(EZ 19.1.95) Die Messe ist inzwischen gebaut und schreibt, wie erwartet, rote Zahlen. Stuttgart 21 ist immer noch erst in den Startlöchern, die Kosten explodieren, Fachleute warnen vor ständig neuen unüberwindbaren Problemen.

Und dabei wurde das Projekt 1994 mit folgender Idee als Geniestreich verkauft:
Man lege den Bahnhof unter die Erde, verkaufe das Gelände darüber und finanziere damit den Tiefenbahnhof, sämtliche Tunnel, den Flughafenanschluss und die Trasse bis Wendlingen.

Es war der größte Selbstbetrug in der Nachkriegsgeschichte Stuttgarts.

Inzwischen heißt es offiziell, Stuttgart 21 koste 4,1 Milliarden Euro.

Viele unabhängige Gutachter kommen sogar auf 6 bis 9 Milliarden Euro.



Was Pünktlichkeit und Betriebsabwicklung angeht, ist der Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen 16 Bahngleisen einer der besten Bahnhöfe Deutschlands. Jetzt soll daraus ein Tiefbahnhof mit nur 8 Gleisen entstehen, der ökologisch, finanziell, aber auch bahnbetrieblich größte Probleme aufwirft.

Was hat dies alles mit den Fildern zu tun?

Nach den Plänen der S 21 Verfechter sollen die Gleise in einem steilen Tunnel durch schwierigsten Untergrund unter den Weinbergen Stuttgarts auf die Fildern hinauf gelegt werden. Sobald man oben am Echterdinger Ei aus diesem Filderaufstiegstunnel ans Tageslicht kommt, spaltet sich die Trasse in drei Teile auf:

1. geradeaus geht es entlang der Autobahn Richtung Ulm, -
2. rechts abzweigend fährt man erneut in einen Tunnel zu einem eigenen, 26,4 Meter tief unter der Messe gelegenen ICE Bahnhof, -
3. links herum, in einem weiteren Tunnel, werden Regional- und Fernzüge zur bestehenden S-Bahn-Station beim Flughafen geführt, um dann weiter auf der S-Bahntrasse quer durch Leinfelden-Echterdingen zu donnern und über die Rohrer Kurve Richtung Horb und Zürich weiter zu fahren.

Hier nur einige wenige, der vielen Probleme, die sich daraus ergeben:

- Der ICE Bahnhof liegt ca. 250 m weit von der S-Bahn-Station entfernt.
- Seit Oktober 2007 ruht das Verfahren am Flughafen, weil Fernzüge und S-Bahnen nicht denselben Bahnhof nutzen dürfen, da sie verschiedene hohe Bahnsteige benötigen.
- Die, für die S-Bahn gedachten, zu engen Tunnel dürfen aus Sicherheitsgründen nicht von Fernzügen genutzt werden.
- Doppelstockzüge können hier nicht verkehren.
- Bei vielen Problemen hoffen die S 21-Planer seit Jahren auf Ausnahmegenehmigungen, die bisher in ähnlich gelagerten Fällen so noch nie erteilt worden sind.
- Die von der S-Bahn und den Fernzügen gemeinsam genutzte S-Bahntrasse durch L.-E. wird zu einer deutlichen Verschlechterung des S-Bahntaktes und ihrer Busanbindungen führen.
- Für die Schnellzüge sind die Kurven zu eng und die Gleise zu nah beieinander.
- Die Bahn versucht für diesen Teil (Trasse durch L.-E.) kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, weil es ja eine schon bestehende Trasse sei. Dahinter steckt, dass dann die Bahn sich auch keine Gedanken um Lärmschutzmaßnahmen in L.-E. machen muss.
- Die Trasse parallel zur Autobahn Richtung Wendlingen mit der problematischen Querung der Autobahn bei Neuhausen würde erneut viel besten Filderboden beanspruchen.

usw.



Dr. Martin Vieregk ist Geschäftsführer des Büros „Vieregg-Rössler GmbH, Innovative Verkehrsberatung“ Er wird zu den S-21-Plänen und zu den vielen Schwachstellen dieses Projekts, gerade auch auf den Fildern, referieren.

Im Sommer 2008 hat dieses Büro eine detaillierte Kostenberechnung für Stuttgart 21 durchgeführt, in der es auf mindestens 6,9 Milliarden Euro Gesamtkosten kam.

Die offiziellen Kostenberechnungen der Bahn sahen dagegen ganz anders aus. Auf Druck der Öffentlichkeit und vieler Fachleute erhöhte

die Bahn Ende 2009 ihre bis dahin als unanfechtbar gehandelten Gesamtkosten von 3,1 auf 4,1 Milliarden Euro. Bereits 2008, also schon ein Jahr zuvor berechnete der nun wirklich unverdächtige Bundesrechnungshof die S 21-Kosten auf mindestens 5,3 Milliarden Euro.

Übrigens handelt es sich bei den Kosten immer nur um den S-21-Teil von Stuttgart bis Wendlingen. Für die Schnellbahntrasse entlang der Autobahn mit vielen Tunneln von Wendlingen bis Ulm kämen noch mal 3,5 bis 5 Milliarden Euro dazu.

Das Büro „Vieregg und Rössler“ hat sich gerade bei Kostenfragen einen hervorragenden Ruf erarbeitet. Das Büro hatte Anfang 2007 bei der Transrapid-Magnetbahn, die das Zentrum Münchens mit dem Flughafen verbinden sollte, die Kosten ermittelt. Diese erwiesen sich als wesentlich höher als ursprünglich angesetzt. Die bayrische Landesregierung sah sich deshalb genötigt, sich von dem, in der Planung bereits weit fortgeschrittenen Projekt zu verabschieden.

„Vieregg und Rössler“ beschäftigen sich auch mit allen technischen Fragen, wie Tunnelwandstärken, wie Güterverkehr, wie bahnbetriebliche Optimierungen usw. Sie haben sich aber auch sehr genau mit den Fragen der Planungen auf den Fildern auseinandergesetzt.

Die finanziellen Verstrickungen des Flughafens mit Stuttgart 21

Bereits im Sommer 2008 hat der Flughafen 112,2 Mio Euro direkt an die Bahn für S 21 überwiesen, ohne Zweckbindung, ohne Risikoabsicherung, - niemand wusste wozu.

Auf Nachfrage sagte ein Bahnsprecher 2008 zu den Flughafenmillionen:

„Sonst wäre Stuttgart 21 nicht wirtschaftlich.“

Diese schon gezahlten 112,2 Mio tauchen in keiner Kostenrechnung des Landes oder der Bahn auf! Die getricksten 4,1 Mrd Gesamtkosten müssten ja schon allein deshalb mindestens auf 4,2 Mrd hochgesetzt werden.

Insgesamt will der Flughafen 359 Millionen Euro zu Stuttgart 21 beitragen. Er erhofft sich durch den ICE Anschluss jährlich 1,5 Millionen mehr Fluggäste, - und das bei 8,9 Millionen Fluggästen im Jahr 2009, - mit allen Folgen für die geplagte Bevölkerung.

Hier wird jedes umweltbewusste Handeln auf den Kopf gestellt:

Bahnfahrer sollen aufs Flugzeug umsteigen. Dabei wissen eigentlich alle, dass das Fliegen um ein Vielfaches klimaschädlicher ist als das Bahnfahren.

Was sind schon 6,5 Milliarden Euro?

Der lockere Umgang mit Milliarden liegt wohl daran, dass man so große Zahlen nicht mehr denken kann. Um dies ein wenig anschaulicher zu machen, hier ein kleines Rechenbeispiel:

Wenn man nur jeden Tag, auch sonntags, 100 000 Euro aufbringen würde, so müsste man dies 178 Jahre lang tun, um 6,5 Milliarden Euro (6 500 000 000) zusammenzubekommen.

Vor 178 Jahren, im Jahre 1832, - starb Johann Wolfgang von Goethe.

Damals hätte man also beginnen müssen, täglich 100 000 Euro zu sparen um heute S 21 ansatzweise bezahlen zu können.

Was hätte dieser große Geist wohl zu unseren heutigen Plänen gesagt?

Für den Planungsabschnitt 1.3 des Projekts Stuttgart 21 (Filderbahnhöfe, Flughafenanschluss usw.) ist bisher noch nicht einmal ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden.

- Bis heute ist der, nach dem Hauptbahnhof schwierigste Abschnitt von Stuttgart 21, nämlich der Bereich „Messe, Flughafen, Filderbahnhof“, völlig in der Schwebe. Die Unklarheiten in diesem Abschnitt sind so groß, dass dort bis heute keine, –zwingend vorgeschriebene –, öffentliche Auslegung und Anhörung stattgefunden hat, und damit liegt erst recht **kein gültiger Planfeststellungsbeschluss** vor, der Voraussetzung für einen Baubeginn wäre.

Nach den bisherigen Erfahrungen bei anderen (problemloseren) Abschnitten zu Stuttgart 21 dauern diese Verfahren von der ersten öffentlichen Auslegung bis zu einem gerichtsfesten Planfeststellungsbeschluss drei bis fünf Jahre.

Trotzdem wurde im Februar in Stuttgarter Hauptbahnhof ein Prellbock versetzt, als Zeichen für den Startbeginn von S 21. Bereits im nächsten Jahr wollen die Planer mit dem Graben eines Tunnels vom Zentrum Stuttgarts hinauf auf die Filder beginnen. Nur,- am anderen Ende des Tunnels ist dann immer noch nicht klar, ob es überhaupt weitergeht, ob die Bahnhöfe unter der Messe technisch so möglich sind, ob die Tunnelbauten genehmigungsfähig sind, ob es echte Lärmschutzmaßnahmen geben wird, ob die Gäubahnstrecke über Vaihingen stillgelegt werden kann, was der Mischverkehr auf der S-Bahntrasse durch L.-E. bedeutet, was die Filderbahnhöfe und die Tunnel kosten werden, was die Gerichte dazu sagen, usw.

Die S 21 - Planer hoffen wohl darauf, dass dann **die Sachzwänge** irgendwelche, bisher noch nie erteilte **Sondergenehmigungen erzwingen** werden.

Unsere Mindestforderungen heißen:

- **Kein Abriss des Bonatzbaus und kein Tunnelanstich in Stuttgart**, bevor nicht oben auf den Fildern Klarheit herrscht. So wie es im Moment aussieht, könnten die unausgegorenen Pläne auf den Fildern das gesamte S 21 -Projekt zum Scheitern bringen.
- Die ernsthafte Verfolgung der intelligenten und kostengünstigen Alternative, nämlich die **Ertüchtigung des bestehenden, hervorragend funktionierenden Kopfbahnhofs (K21)** und eine vernünftige Weiterführung nach Ulm.



**SCHUTZ-
GEMEINSCHAFT
FILDER**

Schreiben Sie an ihre Abgeordneten in Land und Bund. Helfen Sie mit, unsere fruchtbare Filderebene zu bewahren. Unterstützen Sie die Arbeit der „Schutzgemeinschaft Filder e.V.“ sowie der lokalen Initiative „Lebenswertes Leinfelden-Echterdingen – Kein IC durch LE“.

Schutzgemeinschaft Filder e.V., Spendenkonto: Kreissparkasse Esslingen, Kontonr: 10597651, BLZ: 61150020
ViSdP: Schutzgemeinschaft Filder, Steffen Siegel, Neuhausen