

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel
(Vorsitzender der
Schutzgemeinschaft Filder)
Panoramastr.64/1
73765 Neuhausen
T:07158/5850

Presseerklärung

Fildern, den 13.3.2011

Die Schutzgemeinschaft Filder fordert einen sofortigen Neuanfang bei der Bahnmodernisierung:

Die S 21- Pläne auf den Fildern müssen mitsamt dem Stuttgarter Kellerbahnhof beerdigt werden

Für die Schutzgemeinschaft Filder sind die jetzt bekanntgewordenen Aussagen des Eisenbahnbundesamts (Eba) zur mangelnden Leistungsfähigkeit des S-Bahnhofs im S-21-Konzept für die Filder eine Bestätigung ihrer Kritik an den dortigen Bahnplänen.

Das Eba weist in seinem Papier schwere Fehler und Risiken im Filderabschnitt auf.

Die Bürgerinitiative von den Fildern fordert aufgrund dieser weiteren eklatanten Fehlplanung im S-21-Konzept einen sofortigen Stop aller S 21-Bautätigkeiten und der vorgesehenen Bauausschreibungen.

Das Eisenbahnbundesamt nennt in einem internen Papier das S-21-Konzept für den Flughafen-S-Bahnhof einen Flaschenhals. Laut den Plänen der Deutschen Bahn, der Landesregierung und der Stadt Stuttgart soll der S-Bahnhof am Flughafen zukünftig neben den S-Bahnen auch noch Regionalbahnen und Fernbahnen aufnehmen. Doch das Eba hat erhebliche Zweifel an der Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts und widerspricht damit einem Gutachten des Stuttgarter Professors Ulrich Martin. Die Behörde hält das maximale Betriebsprogramm, das Professor Martin als „optimal“ bezeichnet hat, „auf keinen Fall für fahr- und planbar.“

Für die Schutzgemeinschaft ist die Einschätzung der Bundesbehörde das Tüpfelchen auf dem „i“ einer ganzen Reihe von Fehlern, Ungereimtheiten und technischen Mängeln des S-21-Konzepts. Steffen Siegel: „Wer jetzt nicht die Reißleine zieht, handelt gegen jede Vernunft und gegen die Interessen der Steuerzahler und Bürger.“ Die SG Filder fordert einen sofortigen Baustop und einen

Neuanfang bei den Planungen des gesamten Bahnhofskonzepts unter Beibehaltung des hervorragend funktionierenden Kopfbahnhofs in Stuttgart.

Siegel: „Jetzt heißt es `zurück auf Los` - alles andere ist Basta-Politik und das Durchdrücken eines Projekts gegen besseres Wissen.“

Das S 21-Konzept auf den Fildern weist nicht allein die gewichtigen Schwachpunkte auf, die jetzt das Eba-Papier offengelegt hat, sondern noch eine ganze Reihe weiterer Mängel, die das Fahrkonzept insgesamt untauglich machen, zum Beispiel:

- An der Rohrer Kurve kreuzen die Züge aus Zürich und Singen (Gäubahnen) die bestehende S-Bahntrasse höhengleich, was die Fahrplangestaltung massiv einschränkt.
- Die S-Bahnen müssen zwischen Rohrer Kurve und Flughafen dreimal halten und behindern damit die durchfahrenden Regional- und Fernzüge aus Singen, die dieselbe Trasse nutzen sollen.
- An der Wendlinger Kurve kreuzen sich die ICE Züge aus Ulm, die Regionalzüge aus Tübingen und die Güterzüge, die dort in die Schnellbahntrasse einschwenken sollen alle höhengleich.
- Neben den zwei eingleisigen Abschnitten am Flughafen-S-Bahnhof gibt es noch den eingleisigen Abschnitt zwischen dem Fernbahnhof unter der Messe und dem Filder-Aufstiegstunnel. Dort müssten Züge auch noch jeweils auf den Gegenverkehr Rücksicht nehmen.

Wegen der vielen Einschränkungen ist das System extrem störanfällig. Schon geringe Verspätungen würden das gesamte Bahnsystem zusammenbrechen lassen mit katastrophalen Auswirkungen auf die Fahrpläne und die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Züge.

Die Schutzgemeinschaft Filder, die bereits zu Beginn des S-21-Projekts Anfang der 1990er Jahre gegen S-21 ihre Stimme erhob, betont, dass die Hauptgründe, die zu den S-21 Plänen geführt haben, sich inzwischen als nicht mehr haltbar erweisen:

- Das „Dürr-Modell“, das die Hauptbahnhöfe der ganzen Republik in den Keller legen wollte und mit dem „Zauberspruch“ warb, dass sich durch das Tieferlegen der Bahnhöfe die freiwerdenden Gleise in Immobilien-Silber verwandeln lassen – mit dem wiederum die Kellerbahnhöfe „kostenneutral“ gebaut werden könnten – hat sich als Rohrkrepiierer erwiesen. Die Kosten für den Tiefbahnhof in Stuttgart sind in unermessliche Höhen gestiegen. Alle großen Städte der Republik wie München, Frankfurt oder Hamburg haben das Konzept abgelehnt.
- Als Anfang der 1990er Jahre der Plan entstand, die Stuttgarter Messe an den Flughafen zu verlegen, wünschten sich Landes- und Stadtpolitiker zusätzlich auch noch einen Messe- und Flughafen-Anschluss. Ohne Rücksicht auf Kosten und Durchführbarkeit wurde der Wunsch prompt erfüllt. In seinem internen Papier bezweifelt das Eisenbahnbundesamt jetzt die betriebliche Leistungsfähigkeit des Flughafen-S-Bahnhofs. Wie sich dieser Tage herausstellte, hat auch die Bahn die Sinnhaftigkeit des Messeanschlusses nicht gesehen: Ein Bahnsprecher äußerte vor kurzem, dass man diesen „komischen Schlenker“ nur auf Wunsch der Landesregierung geplant habe.

Die Schutzgemeinschaft Filder will den sichersten und pünktlichsten (Kopf-)Bahnhof Deutschlands, den in Stuttgart, erhalten wissen. Um den Nahverkehr auf den Fildern weiter zu stärken, spricht sie sich für eine Express-S-Bahn von Stuttgart

über die Panoramastrecke (Gäubahn-Strecke) zum Flughafen mit höchstens einem Zwischenstop in Vaihingen aus. Darüber hinaus ist laut Schutzgemeinschaft ein S-Bahnringchluss über die Filder bis ins Neckartal eine sinnvolle Alternative zu den „absoluten Murks-Plänen“, mit denen sich derzeit Politiker und Bürger auf den Fildern „herumschlagen“ müssen.