

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

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

Presseerklärung

Filder, den 17.6.2011

Die Schutzgemeinschaft Filder stellt den Stresstest für den Tiefbahnhof in Stuttgart grundsätzlich in Frage

Der Vorsitzende der Schutzgemeinschaft Filder e.V., Steffen Siegel, erklärt, warum der S-21-Stresstest ohne Berücksichtigung der Gäubahn-Problematik nicht aussagefähig sein wird: "Es kann nicht nur die „Insel Tiefbahnhof“ geprüft werden. Voraussetzung für einen sinnvollen Stresstest ist die exakte Bewertung aller Zulaufstrecken, und dies ist für den Filderbereich bisher nicht möglich."

Man kann die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Tiefbahnhofs nicht bestimmen, wenn man nicht weiß, wie häufig z.B. Züge verspätet einfahren, sagt Siegel. Für den Filderabschnitt 1.3 vom Gleisdreieck Rohr durch Leinfelden-Echterdingen bis hin zum Flughafen und zur Messe gibt es bis heute keine belastbaren Pläne, kein Planfeststellungsverfahren, und damit kein Baurecht.

Das Eisenbahnbundesamt hat bisher alle eingereichten Pläne zum (Filder-)Abschnitt 1.3 zurückgewiesen, da die "Planung nicht die erforderliche Reife hat". Es ist nicht einmal klar, ob es ein zweites Gleis vom Messefernbahnhof zum Fildertunnel geben wird.

In den jetzt gehandelten, vorläufigen Plänen für die Filder gibt es viele höhengleiche Querungen, einspurige Streckenabschnitte, die im Gegenverkehr betrieben werden müssen. In Leinfelden-Echterdingen sollen die Fernzüge aus der Schweiz und Italien auf einer kilometerlangen Strecke auf den S-Bahngleisen im sogenannten Mischverkehr gefahren werden. Verspätete S-Bahnen aus Stuttgart, müssen diesen Zügen den Vortritt lassen, was die Verspätungen weiter vergrößert. All dies kann sich leicht so aufschaukeln, dass das gesamte System zusammenzubrechen droht. Der Filderbereich ist extrem stör anfällig.

Ein weiterer entscheidender Kritikpunkt ergibt sich aus dem Schlichterspruch. Heiner Geißler formuliert dort, er halte (wörtlich) : "folgende Verbesserungen für unabdingbar: ...Die Gäubahn bleibt ... erhalten und wird leistungsfähig ... an den Tiefbahnhof angeschlossen". Die Bahn beteuerte mehrfach, so auch Bahnchef Grube in Leinfelden-Echterdingen, dass sie sich daran halten wolle. Das hat jedoch gravierende Auswirkungen auf die S-21-Pläne. Steffen Siegel: „Der Erhalt der Gäubahn ist natürlich richtig, er würde aber das gesamte Gleis-System von S-21 vollständig ändern – bis hin zum Stuttgarter Tiefbahnhof,

wo dann die Gäubahnzüge von der anderen Seite her einfahren würden. Dazu gibt es nicht einmal vorläufige Pläne.“ Wie soll dies im Stresstest Berücksichtigung finden? fragt die Schutzgemeinschaft. Alle Voraussetzungen für eine ehrliche Bewertung fehlen.

Die grundsätzliche Problematik des Stresstests wird beim geforderten Notfallkonzept besonders deutlich. Zitat aus dem Schlichterspruch: „Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden.“ Je nachdem, ob der Fildertunnel oder der S-Bahn-Tunnel gesperrt ist, müsste der jeweils andere Tunnel im Notfallkonzept mit genutzt werden. Gäubahnen müssten den S-Bahntunnel nutzen und die S-Bahnen den Fildertunnel. Heute weicht die S-Bahn beispielsweise bei Problemen im S-Bahntunnel auf die oberirdische Gäubahnstrecke aus.

Fazit:

- Für wesentliche Teile der Filderplanung liegen keine belastbaren Pläne vor. Die Zulaufstrecke Fildertunnel ist damit nicht bewertbar.
- Massive Verspätungen bis in den geplanten Tiefbahnhof sind vorprogrammiert. Das sind, im Vergleich zum jetzigen Bahnhof in Stuttgart, dem pünktlichsten Hauptbahnhof Deutschlands, ganz neugeschaffene Probleme.
- Einige Filder-Probleme sind allenfalls zu mildern auf Kosten extremer Einschränkungen des S-Bahntaktes auf den Fildern. Dies hat die Bahn jedoch mehrfach öffentlich ausgeschlossen. Erst ein richtiger Test wird zeigen, was stimmt.
- Das Notfallkonzept S-Bahn muss so in den Stresstest Eingang finden, dass alle drei Linien, S1, S2 und S3 bedacht werden. Ohne den Erhalt der Gäubahntrasse ist dies unmöglich, aber auch eine Weiterführung der S-Bahnen im Notfall durch den Fildertunnel in den Tiefbahnhof (und dann?) würde dort das gesamte System zum Zusammenbruch bringen.
- Die Aussagen des Stresstests sind demnach ohne klare Pläne auf den Fildern vollständig wertlos!