

1. Vorbemerkungen/Allgemeines/Grundlegendes

1.1 Befangenheit

Das Regierungspräsidium ist als weisungsabhängige Landesbehörde befangen, weil das Land Baden-Württemberg wegen der mit der Vorhabenträgerin vertraglich vereinbarten „Projektförderungspflicht“ gehindert ist, die für eine Erörterungsbehörde notwendige Ermessensausübung unparteiisch durchzuführen. Deshalb besteht eine berechtigte Besorgnis der Befangenheit. Das Erörterungsverfahren kann deshalb nicht von einer Landesbehörde durchgeführt werden.

1.2 Datenschutz

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat bei der Planänderung zum Grundwassermanagement die vollständigen Adressangaben der Einwender an die Deutsche Bahn AG weitergegeben. Dem haben die Einwender nicht zugestimmt. Sie sind davon ausgegangen, dass sie ihre Angaben nur zu dem Zweck angeben, damit das Regierungspräsidium Kontakt zu ihnen aufnehmen kann. Die Deutsche Bahn AG hat nicht zu interessieren, in welcher Straße die Einwender wohnen. Sie sollen sich mit Begründung der Einwendung und der Besorgnis der Bürger auseinandersetzen und nicht wie hoch der Grad der Betroffenheit für die einzelnen Personen sind. Verspätungen im S-Bahn-Verkehr wirken sich auf alle Fahrgäste aus und da macht es keinen Unterschied, ob der Einwender in Rohr oder in Waiblingen wohnt. Eine Antwort zu diesem Fall vom Landesbeauftragten für Datenschutz steht bis heute aus (Stand: 06.12.2013).

1.3 Bürgerbeteiligung/Filderdialog als Farce

Durch den jetzt vorliegenden Planfeststellungsabschnitt (PFA) wird außerdem ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung (Filderdialog) völlig konterkariert. Kein Mischverkehr, ein RE-Halt in Vaihingen und ein S-Bahn-Ringschluss bis Wendlingen sowie ein hoch wirksamer Lärmschutz und der Erhalt der Gäubahnstrecke insbesondere als Notfallstrecke für die S-Bahnen waren gefordert. Alle diese Punkte missachtet die jetzige Planung. Die Bürgerbeteiligung war eine Showveranstaltung der Deutschen Bahn AG, bei der kritische und wache BürgerInnen trotz aller Manipulationsversuche ihre Interessen korrekt und deutlich formuliert und abgestimmt haben. Dieses Ergebnis muss bei der Planung beachtet werden!

Die Unterlagen haben nicht in allen betroffenen Bezirksamtern in Papierform ausgelegt. So waren die Unterlagen zum Beispiel im Bezirksrathaus Vaihingen nicht einsehbar. Allein aus diesem Grund ist das gesamte Verfahren zurückzuweisen.

1.4 Irreführung der Bevölkerung durch Werbung

Die Deutsche Bahn AG wirbt damit, dass die Fahrzeit von Stuttgart nach Paris künftig 3 Stunden 10 Minuten (Stand: 2005) betragen wird, aber bereits im Jahr 2013 beträgt die Fahrzeit von Stuttgart nach Paris um die 3 Stunden. Der TGV fährt aus dem Kopfbahnhof ab und Stuttgart 21 ist noch nicht einmal ansatzweise realisiert.

Es wird mit Fahrzeitverkürzungen im S-Bahn-Betrieb geworben, aber die Fahrzeit der S 5 zwischen Tamm und Stuttgart Hbf hat sich um 2 Minuten auf 23 Minuten verlängert, obwohl sie über 30 Jahre lang die gleiche Strecke in 21 Minuten zurücklegte.

Auch der Deutschen Bahn AG ist sicherlich bewusst, dass das menschliche Gehirn Dinge, die es mehrfach wahrnimmt, für wahrscheinlicher und glaubwürdiger hält. Darum werden weiterhin Lügen wiederholt, bis alle diesen Lügen Glauben schenken. Diese Irreführung dient der

Verschleierung der wahren Interessen der Deutschen Bahn. Denn es geht um riesige Gewinne (auch durch teure Projekte mit extrem hohen Baukosten z.B. durch lange Tunnelstrecken) und nicht um Qualität für den Fahrgast oder den eigentlichen Beförderungsauftrag.

1.5 Keine Informationsveranstaltungen und Fragestunden

Es gab weder im Bezirk Möhringen noch im Bezirk Vaihingen Veranstaltungen, bei denen die Bürger über das Bauvorhaben informiert worden wären und bei denen sie sich von Sachverständigen Fragen hätten beantworten lassen können. Die Planfeststellungsunterlagen sind nicht für fachfremde Personen geschrieben und deshalb sind etliche Punkte und Pläne für Laien nicht verständlich. Deshalb wissen viele Bürger nicht und können es auch nicht einschätzen welche Unannehmlichkeiten durch die Baumaßnahmen auf sie zukommen, wie groß ihre persönliche Betroffenheit ist und welche Auswirkungen und Nebenwirkungen sie nach Fertigstellung zu ertragen haben. Umso wichtiger ist es aufzuzeigen, wo welcher gewohnte Waldweg für die Wanderer/Fahrradfahrer während und nach der Bauzeit nicht mehr benutzt werden kann, wie sich das gewohnte Landschaftsbild verändert und in welcher Weise der S-Bahn-Verkehr betroffen ist. Außerdem müssen die Naherholungssuchende darüber aufgeklärt werden, wie Lärm, elektromagnetische Felder und Luftverschmutzung sich auf ihren Körper auswirken, wenn sie sich weiterhin in ihrem Stadtwald aufhalten möchten. Der Wald spielt eine wichtige Rolle im Leben eines Menschen für die Gesundheitsfürsorge und –vorsorge. Auch fragt sich so mancher, ob der Lärminderungsplan, der im Jahr 2000 für Vaihingen aufgestellt worden war, bloß eine Beschäftigungstherapie gewesen ist, oder ob damit das Ziel erreicht werden sollte, das Leben in Vaihingen lebenswerter zu machen.

2. Planrechtfertigung

Im Jahr 2013 ist die Planrechtfertigung entfallen, weil das Projekt sich nicht mehr selber trägt. Die Kosten sind immens gestiegen, das Projekt ist nicht mehr wirtschaftlich und der Wirtschaftlichkeitsfaktor liegt unter 1. Anfänglich versprochen sollte es den Bürger nur 4,9 Milliarden DM (2,45 Mrd. Euro) kosten. Inzwischen lassen sich die Mehrkosten mit mindestens 4,35 Milliarden Euro beziffern und wieviel Geld das Projekt schlussendlich den Steuerzahler kosten wird, steht in den Sternen. Der ICE soll nur alle 2 Stunden ein Mal zum Flughafen fahren, und weil es heute schon schnellere, günstigere und bessere Verbindungen an den Flughafen gibt, sind die Planungen für diesen Planfeststellungsabschnitt überflüssig. Ein unwirtschaftliches Projekt darf nicht aus Steuergeldern finanziert werden.

2.1 Bedarf

Welche positiven Wirkungen werden dem Vorhaben unterstellt?

Wie wahrscheinlich sind die Prognosen, mit denen gearbeitet wird?

Wir erkennen keinen Bedarf für die Rohrer Kurve.

Die Fahrgäste aus Singen/Freudenstadt, die zum Flughafen Stuttgart wollen, können nach dem Bau der Rohrer Kurve den Flughafen mit Sitzenbleiben - also ohne Umsteigen - erreichen. Das ist schön für sie. Wie viele Fahrgäste sind das? Hierzu muss die Bahn Zahlen vorlegen, die die Kosten rechtfertigen. Denn es gibt andere, wesentlich kostengünstigere Lösungen (IC/RE-Halt in Vaihingen, Umsteigen in Flughafen-S-Bahn), die außerdem folgende Vorteile für die Fahrgäste bieten: häufigere Verbindung (S-Bahn-Takt) statt 2 Std.-Takt, weniger Treppen am S-Bahnhof Flughafen als am geplanten Flughafenbahnhof sowie kürzere Laufstrecken mit Gepäck, da die S-Bahn direkt unter dem Terminal hält.

Die Fahrgäste aus Singen/Freudenstadt, die Richtung Stuttgart möchten, müssen nach Fertigstellung des PFA 1.3. einen längeren Fahrtweg und vermehrt risikoreiche Tunnelfahrten in Kauf nehmen.

Es ist kein Bedarf für uns erkennbar, da selbst die wenigen Fahrgäste aus Singen/Freudenstadt in der Tat durch den Bau der Rohrer Kurve mehr Nachteile als Vorteile hätten.

Die Sondergenehmigung für den Mischverkehr auf den S-Bahngleisen gilt nur bis 2035. Unserer Ansicht nach, rechtfertigt diese Genehmigung, die jederzeit nicht mehr erteilt werden kann, keinen Bau. Da die Voraussetzung für den Betrieb relativ bald entfallen kann, wird hier nicht nachhaltig und vorausschauend geplant. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Sondergenehmigung immer wieder erteilt wird. Zumal, wenn es zu einem tragischen Unfall, nämlich einer Kollision zweier Züge auf dem Gegenverkehrsgleis kommen sollte.

Die Ausnahmegenehmigung ist auf 2035 befristet. Wenn man so plant, als ob es diese nicht gäbe, handelt man gegen geltende Bestimmungen.

Das Projekt war im Jahr 1995 angeblich mal wirtschaftlich. Heute ist es bei den immens angestiegenen Kosten nicht mehr wirtschaftlich. (siehe Thema Finanzen)

Versprochene Arbeitsplätze. Mit dem „Baubeginn“ am 2.2.2010 ist die Arbeitslosenzahl in Stuttgart und in der Region bestimmt nicht zurückgegangen, weil die Bauarbeiter von sonst woher kommen, aber keine Arbeitsplätze vor Ort geschaffen werden.

Die Analyse der Beschäftigungswirkungen von Stuttgart 21 durch das IMU Institut zeigt, dass durch das Projekt nicht wie behauptet ein wichtiger „Jobmotor für die Region“ entsteht. Vielmehr sind die Beschäftigungswirkungen von Stuttgart 21 wie auch von K 21 sehr bescheiden. Die Beschäftigungswirkungen können in der Auseinandersetzung um beide Bahnhofskonzepte keine Rolle spielen.

Die versprochene 50 %ige Leistungssteigerung des Schrägbahnhofs wurde von wikireal bereits widerlegt. Die DB hat bis heute kein Dementi oder auch nur eine Richtigstellung der wikireal-Ergebnisse gebracht. Offenbar hat wikireal also in allen Punkten Recht. (siehe Irreführung der Bevölkerung) <http://www.wikireal.info/wiki/Hauptseite>

Im Rahmenplan 1997 wird als Ziel formuliert: „Minimierung des Energie- und Ressourcenbedarfs für die Gebäudeerstellung und die Gebäudenutzung“. Wie soll das bei zig Rolltreppen und Aufzügen umgesetzt werden, insbesondere im Schrägbahnhof und im Flughafenbahnhof? Das Projekt ist - wie sich nun zeigt - auf die Verschwendung von Energie und Ressourcenbedarf ausgelegt.

Ferner bedeuten die Steigungen im geplanten 2. Berghau-Tunnel auch einen erhöhten Energiebedarf.

Geplant war ein ICE pro Stunde, jetzt nur alle zwei Stunden. Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 - über Fasanenhof hinaus zum Flughafen – ist beschlossene Sache. Im Gegensatz zum ICE können die Fahrgäste auf diesem Weg 6 x pro Stunde zum Flughafen fahren. Das sind 11 Fahrten mehr. Bei einem 5-Minuten-Takt wären es sogar 22 Fahrten.

2.2 Vollständigkeit

Ich fand in den Unterlagen keine Angaben zu:

- Auswirkungen auf die Haltestellen Rohr, Vaihingen, Österfeld und Universität. Insbesondere in Zusammenhang mit einem Notfallkonzept. (siehe Gäubahn-Erhalt). Es werden Fälle befürchtet, die das Anfahren dieser drei Stationen nicht mehr gewährleisten. Neben dem Industriegebiet (Synergiepark Vaihingen/Möhringen) sind der STEP und die Universität mit vielen Arbeitsplätzen und Studierenden dann betroffen. Viele kommen aus den umliegenden Landkreisen Ludwigsburg, Pforzheim etc. und werden dann vom Hauptbahnhof kommend, sehr zeitintensive Umwege auf sich nehmen müssen. Ebenso die Pendler aus dem südlichen Raum Herrenberg, Böblingen und weiter bis hin nach Freudenstadt, Eutingen etc.
- Es fehlt ein Notfallkonzept: Das vermutete und einzig mögliche Notfallkonzept mit Bussen

ist unzureichend und wesentlich schlechter für die Fahrgäste als das vorhandene und somit ein Rückbau. Wenn man so plant, dass das Notfallkonzept nachher schlechter wird, handelt man gegen die Bahngesetze.

- Es fehlt die Notwendigkeit: Für die Investition wollen zu wenige Leute zum Flughafen, siehe MIV: nur 110 Pers pro Tag = 1%
- Es fehlt der Ersatzhalt in Vaihingen, der während der Gäubahn-Abschneidung am Nordbahnhof erforderlich ist. Dieser gehört zwingend logisch zum PFA 1.3 dazu.
- Es fehlt die Möglichkeit der Güterbelieferung über die Schiene zum gesamten Industriegebiet Wallgraben.
- Es wird verhindert dass eine CO2 reduzierter(Güter)Verkehr möglich wird.
- Es fehlt eine Möglichkeit, die Autos auf die Schienen umzuladen. Häufig steht ein (leerer) Autoreisezug abgestellt im Vaihinger Bahnhof.
- Es fehlt eine Angabe zur Bauzeit der Rohrer Kurve
- Finanzierungsplan: Es fehlt ein detaillierter Finanzierungsplan, der plausibel ist und mit realistischen Wahrscheinlichkeiten arbeitet, um nachprüfen zu können, ob der Streckenabschnitt überhaupt wirtschaftlich ist. Es gibt genug Beispiele, wie z.B. die Ortsumgehung in Schwäbisch Gmünd, bei der die Kosten aus dem Ruder gelaufen sind, und die vor Eröffnung schon an ihre Kapazität stößt. Kostengünstigere Alternativen, die der Allgemeinheit und den Bahnfahrern zu Gute kommen, müssen der Vorzug gegeben werden.
- Es fehlt eine Personenstromanalyse im Brandfall (weder Rohrer Kurve noch Flughafenbahnhof). Mit wie vielen Personen wird gerechnet, wie setzt sich das Alter der Fahrgäste zusammen, mit wie viel, bzw. welcher Art von Gepäck reisen sie (Fahrrad, Skiern) und sind die eventuell an den Rollstuhl oder Rollator gebunden. Als junger Mensch schaffe ich es vielleicht mit Müh und Not, die 30 m zu erklimmen, um auf die Erde hinaufkommen, aber eine gehbehinderte oder querschnittsgelähmte Person oder eine Mutter mit Kind(ern) nie und nimmer. Wenn jemand die Treppe blockiert, dann verursacht diese Behinderung, dass sich auch alle nachfolgenden Personen nicht so schnell sich ins Freie retten können. Im Schlimmsten Fall werden diese langsameren Personen umgestoßen und totgetrampelt.
- Es fehlten Angaben dazu, wie die Deutsche Bahn AG das Lärminderungskonzept für Vaihingen umsetzen will.
- Es fehlen Angaben dazu, was mit dem Aushub passiert. Er gehört der Stadt Stuttgart und den Einwohnern der Stadt Stuttgart. Deshalb muss der damit erzielte Gewinn der Allgemeinheit zugute kommen und nicht in den Taschen ein paar weniger verschwinden.
- Es gibt keine Angaben zu den Auswirkungen der elektrischen und magnetischen Feldern an der Rohrer Kurve. Warum gibt es keinen genauen Plan in dem die Werte entlang der Strecke detailliert aufgezeichnet sind. Nur zu behaupten, es kommt zu keinen Beeinträchtigungen reicht nicht aus.

2.3 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Wir produzieren Milliarden Schulden für unsere Kinder und Enkel und der Nutzen steht in keinem Verhältnis dazu.

Im Hinblick auf die Sondergenehmigung (siehe oben) kommt auch die Finanzierung eines Infrastrukturbaus mit möglicherweise sehr kurzer Nutzungsdauer einer verantwortungslosen Verschwendung von Steuergeldern gleich.

Ich finde es gegen die üblichen Wettbewerbsregeln, dass die sehr teure Variante realisiert werden soll, obwohl es Alternativen gibt, die besser und deutlich billiger sind.

In „Stuttgart 21: Entwürfe für die neue Stadt (hrsg. von der Stadt Stuttgart) steht dass die Gesamtinvestition 4,9 Mrd DM beträgt und der Kosten-Nutzen-Quotient 2,6 sei. Jeder weiß wie hoch die Kosten heute mindestens sind. Vom Bundesrechnungshof fehlen wichtige Unterlagen, die beweisen, dass a) die Finanzierung gesichert ist und b) dass das ganze Projekt überhaupt

wirtschaftlich ist.

Die Kosten-Nutzen-Relation ist nicht gegeben: Wenn nur 110 Personen von Böblingen zum Flughafen wollen, dann ist es zu teuer und den Anwohnern unzumutbar den Wald abzuholzen, wodurch sie mehr Lärm etc. ertragen zu müssen. Die paar wenigen können bequem in Rohr in die S-Bahn umsteigen.

Durch die Verspätungen, die wegen des Mischverkehrs und Engpässen (z. B. Eingleisigkeit am Flughafenbahnhof) im Betrieb auftreten werden, befürchte ich, dass die VVS-Mobilitätsgarantie entweder zu hohe Kosten verursacht, die auf die Endkunden umgelegt werden (Fahrpreiserhöhung) oder die SSB in den Ruin treiben oder dass diese Mobilitätsgarantie ganz abgeschafft wird. Alle Fälle sind für Nutzer des ÖPNV nicht hinnehmbar.

2.4 Alternativen

Die viel bessere und günstigere Alternative zu PFA 1.3 ist, die vorhandene Trasse zwischen Böblingen und Stuttgart zu belassen und zu verbessern. Dazu gehört dann auch

- den Vaihinger Bahnhof zum RE-Halt auszubauen (Vaihingen ist groß genug und hat ein riesiges Industriegebiet und die Vorplanung für den Bahnhofsumbau ist fertig, da dieser interimweise sowieso gebaut werden muss.)
- auch einen IC-Halt zu prüfen (Dadurch wird die Fernverbindung zum Flughafen durch Umsteigen schnell und früher möglich.)
- den Bahnlärm auf dieser Strecke zu reduzieren (5 db weniger für die Gesundheit der Anwohner muss sein, obwohl es kein Neubau ist und hier die alten Bestimmungen gelten könnten.)
- die Direktverbindung von der Heilbronnerstraße zum Pragtunnel auszubauen (Damit auch die Tangentiallinie Vaihingen-Feuerbach verbessert wird.)

Weitere Vorteile für das Umsteigen in Vaihingen sind: 10 Minuten kürzere Fahrzeit, übersichtlicher Tageslichtbahnhof, bequeme und sehr viele Umsteigemöglichkeiten, enger S- und U-Bahn-Takt, günstiger Ticketpreis, da eine Zone Richtung Flughafen gespart wird (bzw. Nahverkehrsfahrkarte bereits im DB-Ticket enthalten), minimale Neubaukosten. Die total überlastete S-Bahn Strecke Herrenberg-Stuttgart wird durch den RE-Halt in Vaihingen stark entlastet.

Das schon heute mögliche Umsteigen von der S1 in die S2 oder S3 in Rohr macht den Bau der neuen Rohrer Kurve auch für S-Bahnen völlig unnötig.

Die Anbindung des Flughafens Richtung Stuttgart ist besser durch die U6 Verlängerung möglich. Das kann die Anbindung an den Fildertunnel des PFA 1.2 nicht leisten. Beispiele: vom Flughafen zum Daimler (Möhringen) oder zur EnBW (Schelmenwasen) fahren und zwar sogar ohne umzusteigen.

Die Anbindung des Filderraums nach Reutlingen ist besser über den S-Bahn-Ringschluss von Neuhausen nach Wendlingen oder Zell zu realisieren. Nach Tübingen ist es wahrscheinlich über die Ammertalbahn nach Herrenberg und S-Vaihingen besser.

Durch einen S-Bahn-Ring über die Fildern, ist auch die Kreisstadt Esslingen abgebunden und kann den Flughafen auf ihrer Gemarkung direkt erreichen. Dies bietet außerdem eine Entlastung der Stammstrecke der S-Bahn und Verkürzung von Fahrtzeiten und -wegen, da nicht immer über den Hauptbahnhof gefahren werden muss..

Wenn so viele Böblinger/Sindelfinger ohne Umsteigen zum Flughafen wollen, dann muss die Streckenführung eine andere sein. Die in den Planfeststellungsunterlagen beantragte Trasse ist unwirtschaftlich und schadet sowohl dem Bezirk Möhringen als auch dem Bezirk Vaihingen und nur weil ein paar Böblinger/Sindelfinger direkt zum Flughafen wollen, rechtfertigt es nicht die Abholzung des wertvollen Waldes.

Es liegen auch immer noch keine Fahrgastanalysen vor, die einen Bau rechtfertigen würden.

2.5 Abschnittsbildung

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Macht Flughafen ohne Zulaufstrecken Sinn?

Wir haben bereits beim EBA darauf hingewiesen, dass die Bahnhöfe Vaihingen, Österfeld und Rohr in diesem Planfeststellungsabschnitt mit zu betrachten sind. Ohne Vaihingen ist der PFA 1.3 kein sinnvoller Planungsabschnitt.

Die Abschnittsbildung verstößt gegen die Leitlinien der DB. Erst bauen, wenn alle Abschnitte genehmigt sind.

Da PFA 1.3 wenn überhaupt, vielleicht im Jahr 2025 fertig wird, ist die Sulzbachbrücke in PFA 1.4, die in 2014 fertig wird, schon so verrostet, dass es Geldverschwendung ist. Siehe Brückensanierungsausgaben für aktuelle ältere Brücken!

Wo auch immer das hingehört? Für mich gehört es zu PFA 1.5 aber auch zu 1.3: Die Gäubahn wird vom Hbf abgeschnitten, sobald mit dem Bau der S-Bahn zwischen Pragtunnel über Mittnachtbahnhof bis S-Bahnhof tief begonnen wird. Das wird 5 bis 3 Jahre vor Fertigstellung S21 sein. (Die Bahn behauptet irgendwo mindestens! 4 Monate vor Fertigstellung, was sogar stimmt.) Andererseits ist die Neuansbindung über PFA 1.3 aktuell nicht realisierbar bzw. genehmigungsfähig. Das bedeutet, dass die Zusage falsch ist: Bis zur Fertigstellung S21 funktioniert der Kopfbahnhof für alle Anschlüsse. Für den Gäubahnanschluss an den Hbf trifft das nicht zu. Nach aktuellem Rechtsstand ist sie für immer abgehängt. In einem unwahrscheinlichen aber nicht unmöglichen Fall ist sie über viele Jahre hinweg abgeschnitten. Das widerspricht den Bahngesetzen.

2.6 Folgemaßnahmen

Als Folge des Flughafenbahnhofs, erhofft sich der Flughafen offenbar eine Erhöhung der Fahrgastzahlen. Wir bezweifeln jedoch, dass dieser Effekt eintritt, da die Anbindung und der Flughafentiefbahnhof so viel weniger attraktiv ist als die S-Bahn-Verbindung und eine Verlängerung der U-6 für den U-Bahn-Anschluss des Flughafen. Die Fahrpreise und vor allem der dichtere Takt sind wesentlich günstiger. Möglicherweise soll aber auch dem Flughafen Zürich Konkurrenz gemacht werden. Folge eines Anstiegs der Fahrgastzahlen könnte dennoch mit allen bekannten Nachteilen der Bau einer zweiten Startbahn sein.

Der Flughafen als Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern generiert weite Wege. Folge ist auch die Aufsiedlung des Filderraums mit Hotels, noch mehr Einkaufszentren (Airport City), Messeerweiterung, größerem Frachtzentrum und weiteren Militäreinrichtungen. 1995 wurde versprochen, dass durch die Möglichkeiten der Stadterweiterung im Talkessel alle Siedlungsprobleme behoben sein würden. Das ist absolut unglaubwürdig, denn bei noch mehr Hotels, EKZ, Messeerweiterung, Omnibusbahnhof wird bestimmt auch das eine oder andere Wohngebiet auf den Fildern hinkommen. Der gute Wille alle Siedlungsprobleme zu lösen, wurde widerlegt. Außerdem ist die Wohnungsnot in Stuttgart so groß, dass dringend sozialer Wohnungsbau in sehr großem Umfang erforderlich ist.

3. Vorausgegangene Planungsstufen

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Ergebnis des Raumordnungsverfahrens umgesetzt

Andere Planfeststellungsabschnitte

Abweichung vom ROV °K. Wie lauten die Begründungen dafür? Das Raumordnungsverfahren wurde 1997 abgeschlossen. Es gab über 13500 Einwendungen. Ein Rechtsschutz gegen dieses Verfahren wurde den Bürgern als unzulässig verweigert. Die DB selbst hat 1998 die Planung dieses Vorhabens wegen Unwirtschaftlichkeit abgebrochen (damaliger DB Vorstand Ludwig).

4. Umweltverträglichkeitsprüfung

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Vollständigkeit (alle Umweltbelange berücksichtigt)? Alles dargestellt und richtig beschrieben? Wir bezweifeln das. (wurden z.B. Grundwasserströme berücksichtigt und richtig abgegrenzt, die ja teilweise weit über das PFA-Gebiet hinausreichen?)

Räumlicher Umgriff bei den einzelnen Umweltmedien richtig abgegrenzt?

Aktualität (Gutachten insbes. zu Pflanzen und Tieren dürfen nicht älter sein als 5 Jahre)

Zutreffende Beschreibung von heutigem Zustand, Auswirkungen des Baus, Auswirkungen des Betriebs, der direkten und indirekten Folgen?

Wurden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, schädliche Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden (Alternativenprüfung)?

5. Barrierefreiheit

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Die UN-Behindertenrechtskonvention ist seit 2006 unmittelbar geltendes Recht. Dieses Gesetz verpflichtet die Behörden nach diesen Bestimmungen zu handeln und bei Alternativen immer die behindertenfreundlichere zu wählen. Im geplanten Filderbahnhof besteht keine Barrierefreiheit. Das Umsteigen in Züge von und in Richtung Ulm gestaltet sich unnötig schwierig. Eine solche Planung ist daher, da es Alternativen gibt, die keine bzw. geringere Barrieren haben, unzulässig.

Das vorgesehene Rettungskonzept bei einem Notfall ist für behinderte Menschen unzureichend und daher nicht genehmigungsfähig. Die gesamte Planung hat kein Notfallkonzept für den S-Bahnverkehr, wenn die Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Österfeld blockiert ist. Die Verschlechterung durch den Wegfall der Gäubahn, als bewährte Umleitung benachteiligt behinderte Menschen in besonderem Maße, wenn sie zur Erhaltung ihrer Mobilität auf die regelmäßige S-Bahn Nutzung angewiesen sind. Die Ausnahmegenehmigung der Streckennutzung auch für den Regionalverkehr und Fernverkehr schränkt die barrierefreie Haltemöglichkeit der S-Bahn am Bahnhof Flughafen um 50% ein. Eine Verlängerung einer solchen Ausnahmegenehmigung verstößt daher gegen die Verpflichtung aus der Behindertenrechtskonvention Barrierefreiheit zu schaffen zumindest im vorhandenen Umfang zu erhalten. Barrierefreiheit durch einen Neubau dauerhaft zu reduzieren ist rechtswidrig und so nicht genehmigungsfähig.

Auch während der Bauzeit ist ein barrierefreies Erreichen der S-Bahn fraglich. Sollte die S-Bahn-Station Rohr wegen Bauarbeiten aus Richtung Süden kommend nicht mehr angefahren werden, muss auf einen Bus - also keineswegs barrierefrei - Richtung Vaihingen ausgewichen werden. Wer trägt den Rollstuhlfahrer in den Bus und wieder hinaus? Eine E-Rollstuhl kann man gar nicht tragen! Die Station Rohr verfügt als einzige in weitem Umkreis über einen funktionierenden Aufzug. Nebenbei bemerkt sind Rampen vielleicht platzintensiver aber auf jeden Fall energiesparender und immer funktionstüchtig!

6. Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit – hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Funktionalität

Ort

Zeitpunkt: Maßnahmen müssen sinnvollerweise im Vorfeld und in unmittelbarer Nähe erfolgen, um z.B. Umsiedelung von Tieren rechtzeitig zu ermöglichen.

Erfolgswahrscheinlichkeit

Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen müssen getrennt werden und als solche auch erkennbar sein.

Versiegelung kann mit Entsiegelung ausgeglichen werden. Nicht mit drei Bäumchen an anderer Stelle. Entsiegelung zum Beispiel östlich des Bahnhofs S-Vaihingen.

Das Anlegen von Böschungen ist keine Begleitmaßnahme, sondern gehört zum Bau.

Dauerhafte Beeinträchtigungen werden trotz dieser Maßnahmen befürchtet.

Falls je doch gebaut werden sollte, fordern wir, dass die Ausgleichsmaßnahmen im Vorfeld der Bautätigkeit zu erfolgen haben. Z.B. Landschaftsbrücken

Statt Versiegelung durch die neue Rohrer Kurve müsste hier entsiegelt werden.

Als der gleiche Wald südlich der Bahnlinie Rohr-Oberaichen wegen Wohnungsbau gerodet werden sollte, hat das RP dies wegen geschütztem Baumbestand abgelehnt. Jetzt soll an gleicher Stelle, auch südlich der Bahnlinie, gerodet werden. Die alten Bäume stehen immer noch. Jetzt und früher gilt das gleiche Gesetz! Deshalb darf auch jetzt nicht verändert werden.

7. Überwachung, Beweissicherung, Dokumentation

Wir befürchten, dass z. B. der Hagelsbrunnen seine Schüttung verändert, dass Risse an Gebäuden entstehen, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht greifen usw. Wir machen uns Sorgen, weil die Bauherrin vermutlich Überwachung, Beweissicherung und Dokumentation vernachlässigt und nicht im erforderlichen Maße betreibt, da diese Dinge ja auch gar nicht im Interesse der Bauherrin liegen. Eine unabhängige Stelle wäre für diese Aufgaben im Einvernehmen mit den BürgerInnen zu benennen und zu beauftragen.

Das Thema ist bereits jetzt im Herbst 2013 aktuell, da auf der südlichen Seite der Autobahn Baustraßen für ein anderes Vorhaben eingerichtet wurde. Wir befürchten, dass diese Baustraßen nun bis zum Bau der Rohrer Kurve bestehen bleiben und nicht zurückgebaut werden. Das klingt – wäre es ein der Allgemeinheit nützliches Projekt – erstmal vernünftig. Wird aber letztlich dazu führen, dass der Wald mit den im Herbst 2013 errichteten Baustraßen und Abholzungen zur Wegeverbreiterung als Ausgangszustand VOR dem Bau der Rohrer Kurve gilt. Das bedeutet, dass diese Baustraße evtl. nicht und schon gar nicht auf Kosten der Bahn zurückgebaut werden wird, dass der Steuerzahler hier indirekt die Einrichtung der Baustraßen mitzahlt und die Bahn auch mit dieser „Kleinigkeit“ die Kosten schön. Viele dieser Kleinigkeiten werden die Bilanz des Konzerns verbessern und uns zusätzlich belasten. Mit anderen Worten: Wir spenden unfreiwillig für den DB Konzern und verlieren dabei noch Baumbestand im Wald.

8. Lärm und Erschütterungen

ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Die Bahn plant, 24 Stunden pro Tag zu bauen. Bei der Planung ist vorgesehen (beantragt), die einzuhaltenden Lärmwerte um 5dB zu überschreiten. Als Begründung wird angeführt, dass es sich durch die Autobahn- und Bundesbahnnähe und den Lärm von dieser nicht um ein reines

Wohngebiet handelt (nachts max. 35 dB(A)), sondern lärmtechnisch als allgemeines Wohngebiet (40 dB(A)). Kurzfristige Geräuschspitzen dürfen diesen Wert nochmals um 20 dB(A) überschreiten (folglich 60 dB(A) = lärmender Rasenmäher in 10m Entfernung). (= Seite 158 aus Anlage 1 Erläuterungsbericht III Beschreibung des Planfeststellungsverfahrens)

- Der Bau der Rohrer Kurve gilt als „Neubau“. Werte der 16. BImSchV sind einzuhalten.
- Durch fehlende Waldteile erreicht der Lärm von Autobahn und Rohrer Kurve die Wohngebiete direkter. Bei der Lärmberechnung muss im Sinne der Anwohner der gesamte Lärm (Fluglärm, Schienenverkehr und Autobahn) addiert werden.
- Es gibt bereits eine Lärmkarte über die gesamte Lärmbelastung auf LE. Es ist durch die Rohrer Kurve mit nachteiligen Auswirkungen auf die ohnehin schon stark durch Lärm geplagte Stadt LE zu rechnen. Noch direkter sind die Anwohner des Waldrands in Rohr/Dürrolewang betroffen.
- Im Betrieb bringt die Rohrer Kurve eine erhebliche Mehrbelastung an Lärm. Durch den engen Kurvenradius (gerade knapp über dem zulässigen Höchstwert) kommt es vermehrt zu Quietschgeräuschen beim Durchfahren. Die zusätzlichen Weichen sorgen für weiteren Zusatz-Lärm. Auf einer Infoveranstaltung in Vaihingen war selbst der Vertreter der DB davon ausgegangen, dass die Kurve einen wesentlich größeren Radius als 300 m hat. Erst durch Nachfragen und Nachsehen in seinen Unterlagen musste er zugeben, dass der Radius in der Tat nur knapp darüber liegt und demzufolge die Durchfahrt von Zügen extrem laut sein wird.
- Während der Bauzeit wird betriebstechnischen Gründen vor allem nachts und am Wochenende gebaut. Dies stört den Erholungs- und Ruhebedarf der Anwohner und Erholungssuchenden erheblich und zwar über Jahre hinweg. Es ist allgemein bekannt, dass Lärm krank macht.

9. Luft und Klima

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Feuchte

Der Wald sorgt dafür, dass es 3-5 °C kühler ist. Im Gegensatz zu der aufgestauten Hitze zwischen den dicht besiedelten Flächen ist dies im Sommer eine wahre Wohltat und als Aufenthaltsort wird der Wald bevorzugt. Außerdem reinigt der Wald die Luft und entstaubt sie. Ein Hektar Fichtenwald kämmt jährlich 32-42 Tonnen Staub aus und ein belaubter Buchenwald bis zu 60 Tonnen. Diese gesundheitsbewahrende Umgebung darf nicht grundlos zerstört werden. Insbesondere weil der Verkehr der viel befahrenen Autobahn die Luft verunreinigt, steht es in keiner Relation in unmittelbarer Nähe ein wertvolles Waldstück abzuholen.

Luftkurort Rohr

Mag Rohr in den 1920er nur verhältnismäßig kurz Luftkurort gewesen sein, ist es heute wichtiger denn je, dass das Waldstück um die Rohrer Kurve herum in seiner jetzigen Form erhalten bleibt. Nicht nur die Bewohner der Stuttgarter Innenstadt, denen die Sauerstoff- und Schatten spendenden Bäume genommen wurden, sondern auch alle anderen Menschen brauchen diese Erholungsgebiete direkt vor der Haustür, um dem Lärm der dicht besiedelten Umgebung entkommen zu können, um Ruhe zu finden und um saubere Luft atmen zu können.

[Weitere ausformulierte Abschnitte sind in Arbeit – hier finden Sie erstmal nur weitere Stichpunkte]

Frischluftproduktion

Kaltluftproduktion

Reinheit der Luft bzw. Luftfilterfunktion

Tagesgang

Der Wald liegt zwischen einer Straße mit „extrem hoher Luft und Lärmbelastung“ (A8) und den Wohngebieten, der Wald stellt daher eine „bedeutsame klimaaktive Freifläche mit direktem Bezug zum Siedlungsraum“ dar, der eine „hohe Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden Eingriffen“ aufweist (Klimaatlas der Stadt Stuttgart).

Gehört genauso gut auch zum Punkt Wasser und Klimaveränderung: trockenere Perioden, heftigere Regenfälle, deshalb ist der Waldboden wichtig, um das Wasser aufzufangen, bzw. Bäume als Wasserspeicher

10. Erholung und Freizeitaktivitäten

Während der Bauzeit finden Anwohner und Erholungssuchende keine Ruhe mehr vom Alltag im Rohrer Wald.

10.1 Waldspaziergang

In großen Abschnitten des Waldes kann man wegen Baustellenfläche und wegen LKW-Verkehr, wegen der LKW-Waschanlage und sonstigen Baueinrichtungen nicht mehr spazieren gehen. Da Fußgänger im Denken der Planer keine Rolle spielen, fordern wir eine verständliche Darstellung der Frage, wie die Wegeführung während und nach der Bauzeit sein wird? Wie erreicht man das Naherholungsgebiet vor der Tür, wie die benachbarten Stadtteile (Verbindung zwischen Oberaichen und Rohr oder Rohr und Möhringen? Hier werden erhebliche Nachteile für die Einwohner befürchtet.

10.2 Nordic Walking und Joggen

Nordic Walking war bisher ebenso wie Joggen oder Hundeausführen in sauberer Luft und vom Autobahnlärm weitgehend abgeschirmt in einem Stück Natur möglich. Durch den Bau der Rohrer Kurve wird dieses ohnehin schon kleine und schmale Waldstück extrem verkleinert und verliert ferner an Qualität.

10.3 Trainingsläufe

Die Sportvereine nutzen den Wald für Trainingsläufe und wenn dort Absperrungen aufgestellt sind und LKWs fahren, kann nicht mehr in gewohnter Art und Weise trainiert werden. Auch stellen unebene Stellen und Löcher, die durch den Baustellenverkehr verursacht werden, eine Unfallgefahr dar. Das tiefe Einatmen von Baustellenstaub macht außerdem krank und insofern muss vor sportlicher Betätigung sogar ausdrücklich gewarnt werden.

10.4 Schlitten fahren

Schlittenfahren, ein winterliches Vergnügen für Kinder, findet dann gar nicht mehr statt oder die Kinder sind erheblicher Unfallgefahr durch Baufahrzeuge, Gruben und herumstehende Geräte beim Schlitteln im Wald ausgesetzt.

10.5 Bewegungsraum für Kinder

Der Wald als Erlebnis- und Spielstätte für Kinder wird verkleinert. Allenthalben wird bemängelt, dass Kinder zu viel Zeit vor dem PC verbringen und sich zu wenig bewegen. Nun werden den Kindern im Dürrolewang die letzten Möglichkeiten zum Spielen in der Natur genommen. Für Kinder

sind kurze Wege das A und O in Bezug auf ihre Spielgewohnheiten. Ein Ausgleich in 6 km Entfernung hilft Ihnen überhaupt nichts.

10.6 Pilzsammelgebiet wird zerstört

Das Gebiet, in dem bislang die besten und verschiedensten Pilze zahlreich wuchsen wird zerstört. Ich habe ein Recht darauf jedes Jahr an dieser Stelle Pilze sammeln zu gehen. Ich kann nicht auf die Ausgleichsmaßnahmen warten und als Rohrer/Dürrlewanger/Vaihinger/Möhringer will ich Pilze aus dem heimischen Wald haben und ich kann es mir nicht leisten, extra dafür nach Ostfildern zu fahren (Ostfildern liegt in einer anderen Fahrpreiszone und die Mehrkosten dafür werden nicht übernommen.).

10.7 Fahrrad fahren lernen

In dem Waldgebiet lernten jahrzehntelang alle Kinder Fahrrad fahren. Dort können sie üben, und es ist genug Platz, so dass man ungestört ist und sie nicht andauernd PKWs und LKWs ausgewichen werden muss. Durch die Bauarbeiten ist das nicht mehr möglich und beeinflusst das Leben vieler Kinder negativ.

10.8 Windschutz/Regenschutz

Fahrrad fahren im Wald ist angenehmer, denn die Bäume halten den Wind ab und bei Gegenwind kommt man schneller vorwärts, als auf dem offenen Feld. Außerdem schützt das Blätterdach vor Regen. Dies gilt auch für Spaziergänger, Jogger usw.

10.9 Radelthon

Der Radelthon führt durch das Baustellengebiet. Er dient vielen Freizeitradlern als beliebter Rundkurs um Stuttgart. Hiervon sind alle Fahrradfahrer betroffen.

Auch dient die Strecke für zahlreiche Berufstätige, die sich umweltfreundlich verhalten möchten, als Weg zur Arbeit. (Z. B. Von der Rohrer Höhe oder auch über die Panzerstraße aus Böblingen/Sindelfingen kommend Richtung Möhringen/Leinfelden. Diese Wege dürfen nicht wegfallen. Für Radfahrer ist ferner darauf zu achten, dass die Umleitung nicht mit weiteren Steigungen verbunden ist, sondern möglichst eben geführt wird.

Der Radelthontag kann während der jahrelangen Bauzeit nicht stattfinden, weil der Weg vermutlich gesperrt ist. Während der Bauzeit wird das Fahrradfahren auch ohne Sperrung in Folge von Schlaglöchern, überfluteter Wege und ständiger Einschränkungen durch Baustellenfahrzeuge unmöglich bzw. äußerst gefährlich sein. Nach Beendigung der Bauarbeiten muss der heutige Zustand des Waldwegs wieder hergestellt werden.

10.10 Reiten

Der Lärm der Baumaschinen und der LKW-Verkehr lässt die Pferde nervös werden und es lässt sich nicht wie bisher in Ruhe ausreiten. Ein Fußgänger oder ein Radfahrer kann zur Seite gehen und stehen bleiben, aber die vorbeibrausenden LKWs gefährden Tier und Reiter und auch alle weiteren Personen in der Nähe, falls das Pferd scheut oder durchgeht.

10.11 Tiere beobachten

Das Waldgebiet wird dazu benützt, um Tiere zu beobachten. Wie viele Kinder haben schon die Gelegenheit einen echten Hasen im Wald zu sehen? Der Wald wird auch genutzt und um beispielsweise die verschiedenen Vogelarten an ihrem Gesang unterscheiden zu lernen oder hoch

intelligente Fledermäuse in der Dämmerung zu beobachten. Wenn ihnen nun der Lebensraum genommen wird, dann ist dies nicht mehr möglich. Außerdem kann es während der Bauzeit zu massiven Eingriffen kommen. Und durch den LKW-Verkehr und Lärm der Baumaschinen ist die Stille nicht mehr gegeben, um die Tiere zu hören. Die Tiere werden in ihrem natürlichen Verhalten gestört und werden sich nicht mehr zeigen. Durch Stress werden die Tiere weniger Nachkommen haben, was bei gefährdeten Arten dramatisch ist.

10.12 Hunde ausführen

Wie bereits angesprochen, können Hundebesitzer nicht mehr Ihre gewohnten Runden drehen und müssen entweder längere Weg, größere Steigungen oder Dreck, Lärm und Staub in Kauf nehmen, wenn Sie ihre Hunde ausführen.

11. Bildung

Der Waldkindergarten Rohr e.V. hat seinen Standort mit zwei Kindergartengruppen im Dürrolewanger Wald. Vor allem im Winter gehen die Kinder viel spazieren, um warm zu bleiben. Die Verkleinerung des Waldes erschwert dies. Zudem leiden auch die Kinder unter zunehmendem Lärm im Wald. Durch Baustellenverkehr ergibt sich eine extreme Gefährdung der Kinder. Das Konzept des Waldkindergartens ist nicht mehr vollständig umzusetzen. Auch das oben beschriebene Beobachten von Tieren wird immer weniger möglich sein.

Zu allen Jahreszeiten finden Waldlehrgänge im Dürrolewanger Wald statt. Zahlreiche Kindergärten und Schulen verlieren ihren Lern-, Erholungs-, Spiel- und Forschungsort: den Wald vor der Haustür! Die Schönbuchschule nutzt den Wald regelmäßig.

12. Kulturgüter

- Gäubahn gilt in allen ihren Teilen als Landeskulturdenkmal
- Die Gäubahn ist zu erhalten war Schlichterspruch.
- Die „Silchereiche“ muss geschützt und erhalten werden. Auch die Nähere Umgebung und der Grundwasserspiegel müssen geschützt und erhalten bleiben, damit die Silchereiche überlebt.
- Der Hagelsbrunnen ist ein Kulturdenkmal und muss geschützt und Erhalten bleiben. Er liegt vermutlich in der Bauzone und wird vermutlich zerstört werden. Wir fordern Auskunft darüber, was mit dem Hagelsbrunnen geschieht und wie der Erhalt der Quelle gesichert wird.
- Der Berghautunnel ist durch den Bau des neuen Tunnels gefährdet.

Der neue Tunnel wird auf 490 m bergmännisch gebaut. Es wurden keine geologischen Messungen seitens der DB vorgenommen, sondern lediglich „Analogieschlüsse“ gezogen.

Der neu geplante Tunnel liegt im Bereich des Lias alpha, einem Gestein, in dem es Primärspannungen gibt. Ferner ist im Bereich der Rohrer Kurve zusätzlich mit der Filderverwerfung zu rechnen.

Die DB muss vor Baubeginn Gutachten vorlegen und die Gemeinden sollten Gegengutachten veranlassen. Letztlich kann es zu Schäden an den im Umkreis liegenden Häusern, an der Brücke über die A8 und an der A8 selbst sowie an den bestehendem Tunnel und Gleisen führen. Die Vorstellung, dass alle diese genannten Verkehrsverbindungen auch nur an einem normalen Arbeitstag gesperrt sind, reicht aus, um das Ausmaß der Schäden zu begreifen, die hier riskiert werden. Ferner ist vorab die Haftungsfrage zu klären, die unseres Erachtens in vollem Umfang bei der DB liegt, die hier ohne Gutachten bauen möchte. Vielleicht wäre der Objektivität von

Gutachten, die die DB in Auftrag gibt geholfen, wenn im Schadensfall der Gutachter für die Schäden aufkommen müsste. Aber das nur nebenbei. Letztlich zahlt hier immer am Ende der kleine Mann (und die kleine Frau).

Das Gebiet ist Landschaftsschutzgebiet, beiderseits der Autobahn. Hier die Schutzverordnung (LSG Glemswald):

Beim Landschaftsschutzgebiet handelt es sich allerdings um die "schwächste" Form des Naturschutzes aber auch diese muss beachtet werden.

Wichtiger noch ist dass, der Bachlauf Hagelsbrunnen (ab Quellfassung) und noch ein kleineres namenloses Bächlein südlich davon als "Waldbiotop" kartiert worden sind. Damit stehen sie unter dem gesetzlichen Biotopschutz.

<http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/184856/7960.pdf>

Beim Landschaftsschutzgebiet handelt es sich allerdings um die "schwächste" Form des Naturschutzes aber auch diese muss beachtet werden.

Wichtiger noch ist dass, der Bachlauf Hagelsbrunnen (ab Quellfassung) und noch ein kleineres namenloses Bächlein südlich davon als "Waldbiotop" kartiert worden sind. Damit stehen sie unter dem gesetzlichen Biotopschutz.

13. Natur

13.1 Landschaft

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Wirkungsgefüge der verschiedenen natürlichen Faktoren

- *Biotopverbund*
- *Landschaftscharakter*
- *Ortsbild; der Abschluss des Ortes Rohr durch den Dürrolewanger Wald Richtung Oberaichen wird zerstört.*
- *Der Blick von Rohr bietet dann Erdarbeiten, Fällungen, usw.*
- *Sichtbeziehungen im Landschaftsbild werden gestört.*
- *Die „Schönheit der Rohrer Kurve“, dokumentiert durch Bahn-Fotografen, ist dahin.*
- *Kulturlandschaft*
- *Landschaftsschutzgebiet ?*
- *Naturdenkmale?*

Naturnähe: Das Gebiet der Rohrer Kurve ist Teil des „Naturraums Schönbuch-Glemswald (104)“, im Übergang zum Naturraum Filder (106). Der heutige Bewuchs ist sehr naturnah, d.h. sehr dicht an der potenziellen natürlichen Vegetation: „reicher Heinsimsen-Buchenwald in kleinteiligem Wechsel mit anderen Waldgesellschaften“.

Empfindlichkeit bei Eingriffen: Aufgrund der Vorbelastung (Zerschneidung durch Autobahn, Bahnlinien): Sehr hoch.

Ausgleichbarkeit: Eine Neupflanzung bräuchte mindestens 200, eher 300 Jahre, um das heutige Stadium zu erreichen (Bodengenese, Habitatstruktur z.B. mit stehendem Totholz, typische Pflanzengesellschaften, Tierartenspektrum).

Der Filderraum ist bereits extrem siedlungsbelastet. Ist aber eigentlich fruchtbarer Ackerboden, der auch als solcher genutzt werden sollte.

Durch die neue Rohrer Kurve wird zu viel versiegelt, dadurch wird das Wohngebiet Dürrolewang,

das in einem Sumpfgebiet und mit zu kleinen Abwasserrohren gebaut wurde, noch mehr belastet. Das ist kontraproduktiv. Siehe Anwohnerbeschwerde an Kuhn vom Starkregen 29.7.2013. Ähnliches gilt sicher auch für Rohr.

Im zum Eingriff geplanten Bereich der Rohrer Kurve liegen gesetzlich geschützte Bereiche sowie fachplanerisch ausgewiesene schützenswerte Bereiche folgender Kategorien:

Landschaftsschutzgebiet (§ 26 BNatSchG, § 29 NatSchG B-W), der beanspruchte Teil im Bereich der Rohrer Kurve ist, mit Ausnahme von bebauten Gebieten, fast flächendeckend als Landschaftsschutzgebiet geschützt.

Geschützte Biotope nach Forstrecht (§ 30a LWaldG B-W). Laut Waldbiotopkartierung liegen im Untersuchungsraum Waldbiotope, die nach § 30 a Landeswaldgesetz (LWaldG) unter Schutz gestellt sind. Es handelt sich dabei nicht nur um Wald und Waldränder, sondern auch um strukturreiche Bachabschnitte, die innerhalb des Waldes liegen.

Wälder mit besonderer Bedeutung (Waldfunktionskarte)

Es dominieren Waldbiotope, zumeist Laub- oder Mischwaldbestände, das Bild. Die Waldflächen stellen für die typischen Waldbewohner, wie z.B. Spechte, Fledermäuse, Haselmaus und Totholzkäfer einen weitläufigen Lebensraum dar. Darüber hinaus finden auch Amphibien in dem ausgedehnten Waldgebiet der Rohrer Kurve geeignete Habitate wie Laichgewässer und Landlebensräume. Saumstrukturen an den Verkehrswegen, insbesondere an alten Bahnböschungen der Gäubahn, weisen nicht nur eine relativ große floristische Vielfalt auf, sondern haben aufgrund ihres Nahrungsangebotes (Blüten, Beeren etc.) auch für zahlreiche Tiergruppen (z.B. Insekten, Vögel, Fledermäuse, Reptilien) eine hohe Anziehungskraft.

Walddrohung Rohrer Kurve

Um die Rohrer Kurve bauen zu können, werden ca. 6 Hektar Waldfläche abgeholzt.

Das zusammenhängende Waldgebiet im Bereich der Rohrer Kurve, das sich sowohl zwischen der BAB A8 und dem Stadtteil Stuttgart – Dürrlawang als auch südlich der BAB A8 westlich der Vaihinger Straße erstreckt, ist in der Waldfunktionskarte als besonders bedeutend für den Klimaschutz, Immissionsschutz sowie für die Erholung ausgewiesen. Ein kleiner Waldbereich in der südwestlichen Ecke des Untersuchungsraumes, westlich der Bahnstrecke Böblingen-Stuttgart, ist als Erholungswald ausgewiesen.

Schwerwiegende Beeinträchtigungen sind im Bereich des Waldes in der Rohrer Kurve zu erwarten, da dort die bislang geschlossene Waldfläche geöffnet und dadurch die Standortfaktoren verändert werden. Die dadurch entstehende Schneise ist ca. 20 – 50 m breit. Die Waldöffnung führt zu lokalklimatischen Veränderungen durch den Verlust der Beschattung, verstärkte Sonneneinstrahlung und somit erhöhter Verdunstungsrate. Aufgrund der Durchschneidung des Waldes wird ein typisches Waldinnenklima anlagenbedingt auf ca. 1,42 ha verändert. Diese Änderungen sind schwerwiegend. Die geöffnete Schneise wird sich durch Windwurf erheblich verbreitern, so dass mindestens auf der Rohrer Seite der Schutzwald in seiner Gänze verschwinden wird.

Biotope: In der Rohrer Kurve ergibt sich durch die Lage der Trasse im Wald eine hohe Beeinträchtigung von Biotopflächen. Dieses kann auch durch eine Minimierung der baubedingten Beanspruchung sowie den Schutz der an das Baufeld angrenzenden Waldbiotope nicht entschärft werden. Insgesamt werden 2,95 ha Waldflächen und 0,26 ha Gebüsch mit mittlerer bis sehr hoher Bedeutung gerodet. Der Verlust dieser Biotopflächen ist als schwerwiegend zu bewerten.

Tiere

Im Bereich der Rohrer Kurve findet eine Neuzerschneidung von faunistischen Lebensräumen statt. Die Beeinträchtigungen durch die Flächenverluste sind als schwerwiegend zu bewerten und stellen Eingriffe im Naturschutzrecht dar.

Es sind Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Falter, Totholzkäfer und weitere Säugetiere zu betrachten. Es handelt sich hierbei um sehr mobile Artengruppen, die auf großflächige Biotopkomplexe als Gesamtlebensräume angewiesen sind.

Vögel: Es wurden insgesamt 42 Brutvogelarten erfasst, davon sind 13 Brutvogelarten naturschutzfachlich bedeutsam. Es finden sich charakteristische Waldarten wie Grau-, Mittel- und

Grünspecht, darüber hinaus brüten Mäusebussard und Waldkauz. Das zahlreiche Vorkommen der teilweise auf der Vorwarnliste geführten Waldvogelarten und des bundesweit stark gefährdeten Grauspechts sind von größter Bedeutung.

Fledermäuse: Das Fledermausvorkommen ist als besonders artenreich anzusehen. Alle Fledermausarten gelten nach Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit Anhang IV der FFH-Richtlinie als streng geschützt. Hervorzuheben ist der Verdacht auf das Vorkommen der nach der Roten Liste Deutschlands vom Aussterben bedrohten Nymphenfledermaus.

Reptilien Es wurde die Zauneidechse mit 50-100 Tieren sowie die Blindschleiche nachgewiesen.

Käfer: im Wald kommt auf Grund des Altholzbestandes mit zum Teil mächtigen Baumhöhlen sowie der Nachweise von zwei stark gefährdeten Käferarten (Juchtenkäfer und Großer Goldkäfer) und des Vorkommens einer Vorwarnliste-Art (Mulm-Pflanzkäfer) besondere Bedeutung zu.

Fazit: In der Rohrer Kurve befindet sich eine bisher unbeeinträchtigte Natur, in die durch die Waldabholzung und durch den jahrelangen Baulärm unverhältnismäßig hoch eingegriffen wird. Baubedingte Auswirkungen ergeben sich auf die gesamte Natur.

Die Bedeutung dieses Bereiches als Lebensraum für die störungsempfindlichen Bodenbrüter ist eine Verbotstat nach § 44 Abs. 1 BNatSchG und kann beim Baulärm nicht aufgefangen oder wegdiskutiert werden. Es wird zu einem Verlust der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der europäischen Vogelarten (Feldlerche, Rebhuhn, Neuntöter, am Boden und in Bodennähe brütende Vogelarten, in Höhlen brütende Vogelarten, Zweigbrüter) und dadurch Erfüllung der Verbotstatbestände nach § 44 (1) 3 BNatSchG kommen.

Der Eingriff in die Natur, insbesondere im Bereich der Rohrer Kurve, bringt eine unverhältnismäßig hohe Schädigung der Tierwelt einschließlich ihrer Entwicklungsformen mit sich. Die bauzeitliche Überbauung führt bei Zauneidechse und Wasserfrosch zu Tötungen und zum Verlust bei der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Dadurch ergibt sich ein Verbotstatbestand nach § 44 (1) 1 BNatSchG.

Während der Bauphase wird es zu Störungen von Funktionsbeziehungen kommen. Lärm, Erschütterungen, die nächtliche Beleuchtung, der 24 Stunden-Baubetrieb und die ständige Anwesenheit von Menschen sind störende Einwirkungen die dazu führen, dass hier ein totes Gebiet entstehen wird. Die Mehrjährige Störeinwirkung ist eine unglaubliche unverhältnismäßige Maßnahme.

Die vorgelegten Unterlagen sind nicht genehmigungsfähig.

13.2 Tiere und Pflanzen

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

- *Habitate*
- *besonders geschützte Arten*
- *streng geschützte Arten*
- *Populationsgrößen*
- *Empfindlichkeit bei Eingriffen*
- *Ausgleichbarkeit der Eingriffe*
- *Nachtfalter*

14. Boden, Abfall

[ein ausformuliert Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

- *Fruchtbarkeit*
- *Bodendenkmale, Archäologie*
- *Vorbelastung*

- Pufferfunktion (auch für Reinheit des Grundwassers)
- Behandlung des Aushubs
- Wohin soll der Aushub kommen?

Transport des Aushubs

Verbreiterung der Waldwege und Zerstörung von Wald auch in diesen Fahrwegbereichen.

Wir bekommen asphaltierte Waldautobahnen. Das wollen wir nicht. Wir befürchten, der Rückbau wird nicht stattfinden. Dies bedeutet auch eine weitere Versiegelung mit allen Folgeschäden (siehe Wasser, Kanalisation)

Sollten die Fahrstrecken im Wald nicht asphaltiert werden, wird bei Trockenheit erheblich Staub aufgewirbelt, auch das wollen wir nicht.

Bodenverdichtung durch Schwerlastverkehr, der Waldboden leidet nachweislich.

Selbst die Kindergartengruppen des Waldkindergartens müssen aus diesem Grund immer wieder den Lagerort wechseln.

Im Wald wird weiter vermutlich eine Fläche für eine LKW-Waschanlage benötigt. Wo ist die? Wie groß? Woher kommt das Frischwasser? Wohin gelangt das voraussichtlich ölverschmutzte Abwasser? Wie werden z. B. Amphibien vor dem Ertrinken in dieser Anlage geschützt?

Ferner befürchten wir das eine weitere Fläche für die Zwischenlagerung von Aushub benötigt wird (wo? Wie groß?). Dies ist allein wegen der Verkehrsbelastung der A8 erforderlich, auf der häufig gar nichts mehr geht. Dies würde die Baustellenarbeit zum Erliegen bringen. Eventuell was noch dramatischer für die Anwohner wäre wird der Schwerlastverkehr dann durch Rohr und die Wohngebiete geführt.

Warum wird der Aushub nicht dafür verwendet, dass Schutzwälle gebaut werden? Der Abfall gehört der Stadt Stuttgart und den Bürgern der Stadt Stuttgart. Deshalb muss das Geld den Bürgern zu Gute kommen und darf nicht irgendwo verschwinden.

15. Wasser

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Der Wald ist von immenser Bedeutung für die Grundwasserproduktion. Ein Hektar Wald hält eine Million Liter Wasser fest und gibt diese Menge nach und nach wieder ab. Trinkwasser ist zu kostbar, als dass man verschwenderisch damit umgehen darf und solche Wasserspeicher für ein Protzprojekt aufs Spiel setzt.

Oberflächengewässer (Qualität, Menge; stehend , fließend, temporäre Gewässer), z.B. Hagelsbrunnenbach, Steinbach, Schmellbach

Retention

Grundwasser (Neubildung, Fließrichtung, Reserve, Schüttung)

Weitere wasserwirtschaftliche Belange

Kanalisation in Dürrlawang jetzt schon an der Leistungsgrenze. Weitere Versiegelungen führen zu Kapazitätsproblemen. Die Fließgeschwindigkeit erhöht sich und dies ist ebenfalls als kritisch zu bewerten.

Grundwasserführende Schichten werden durch die Bauarbeiten geschädigt und „durcheinandergebracht.“ Die Folgen sind im Vorhinein nicht absehbar.

Heftigere Unwetter sind zu erwarten und es gibt keine Auffangbecken. Zitat „Die Situation war entstanden, weil die Hitzewelle die Böden stark ausgetrocknet hatte und das Regenwasser nicht wie

gewohnt im Erdreich versickern konnte.“ Stand im Stgt. Wochenblatt zum Unwetter und übergelaufener Katzenbachsee, aber wenn die Speicher-/Versickermöglichkeit genommen wird, dann kann dies überall passieren.

Bei Starkregen wird sich Wasser an der tiefsten Stelle im neu geplanten Tunnel sammeln und die Durchfahrt blockieren. Dann können keine Züge mehr aus Süden den Flughafen und Stuttgart erreichen.

16. Verkehrliche Belange

16.1 Radverkehr

Wichtige Radwegeverbindungen (überörtlich zwischen LE und Vaihingen, Radelthon um Stuttgart) werden unterbrochen. Nicht nur der Freizeitbereich ist betroffen auch manche Berufstätige nutzen das Rad für die Fahrt zur Arbeit über diese Strecken. Rohrer Höhe – Möhringen/Degerloch/LE (siehe auch Punkt: 10.9 Radelthon)

16.2 Fußgänger

Ebenso betroffen ist die wichtige und beliebte Fußgängerverbindung durch den Wald von Oberaichen nach Rohr. Erfahrungsgemäß werden keine Alternativen für Radfahrer und auch für Fußgänger geboten, da diese „nicht so wichtige“ Verkehrsteilnehmer sind. Dabei sind es die, die sich am ökologischsten verhalten. (Siehe auch Punkt 10)

16.3 Beeinträchtigung Straßenverkehr während Bauphase

Die LKWs, die auf die Autobahn den Aushub abtransportieren, verursachen Stau Baustellenaus- und -einfahrten sind immer mit mit Risiko und großer Unfallgefahr behaftet. Außerdem wird noch mehr Feinstaub produziert. Die geplanten Behelfsausfahrten sind nicht eben, sondern mit Böschungen geplant. Bei Einbiegen der LKW auf die Autobahn ist mit Behinderungen/Unfällen zu rechnen. Dieser Autobahnabschnitt gehört sowieso bereits zu den am stärksten befahrenen und unfallträchtigsten der Republik.

Die schweren LKW beschädigen die Straßen in erheblichem Maße. Spurrillen führen wieder zu mehr Unfällen bzw. deren Beseitigung führt zu Kosten, die der Steuerzahler tragen muss.

Vermutlich wird der Wanderparkplatz und Parkplatz für die Gaststätte Schmelbachtal nebst Klettergarten zu einer Baulogistikfläche. Der Parkplatz ist dann nur noch eingeschränkt nutzbar. Der Besuch der genannten Einrichtungen oder der Waldspaziergang / die Wanderung von dort aus ist nicht mehr uneingeschränkt möglich.

16.4 S-Bahnverkehr / Regionalverkehr

Verschlechterung des S-Bahnverkehrs und in Folge weiteres Verkehrsaufkommen auf den Straßen. Diese sind ohnehin schon überlastet. Straßenausbau bietet keine Lösung. (siehe Schweiz! Die Attraktivität der Schiene bringt Menschen zum Umdenken!)

Besonders betroffen Linie S 1, 2 und 3. Wenn die Bahnen in Rohr hängen bleiben, dann fehlen sie in Plochingen, Backnang, Schorndorf. Die Fahrgäste, die im 15 Minuten-Takt fahren wollen, sind mit Zugausfällen und Verspätungen konfrontiert. Nehmen diese Städte Entschädigungszahlungen hin und dass ihre Bürger verspätet zur Arbeit, bzw. gar nicht mehr nach Hause kommen. Wegzug, weil kürzerer Weg zur Arbeit führt zu geringeren Einnahmen (Grundsteuer) für Städte, Dörfer, Gemeinden. Betrifft die ganze Region insbesondere die Einwander, die diese S-Bahn-Linien benutzen.

Für Pendler Richtung Stuttgart aus dem Süden (Herrenberg / Böblingen und weiter) bedeutet der Umweg (dieser komische Schlenker) über den Flughafen und den projektierten Filderaufstiegstunnel eine Fahrzeitverlängerung und einen Umweg mit gefährlicher Tunnelfahrt.

Während der Bauzeit ist der Flughafen mit der S-Bahn von Vaihngen/Rohr und den südl. anfahrenden Fahrgästen teilweise nicht oder nur eingeschränkt erreichbar, da die Strecke wg Bautätigkeit nicht wie üblich befahrbar ist.

Im Betrieb fahren ganz entgegen des Filderdiallog-Ergebnisses S-Bahnen und RE- und ICE-Züge im Mischverkehr auf einer Strecke. Dies führt bei geringen Verspätungen zu einem Aufschaukeln der Warte- und Verspätungszeiten im gesamten S-Bahn-System.

Der RE/IC vom Flughafen nach Böblingen kommt sich an der Rohrer Kurve mit der S2/S3 zum Flughafen 'in die Quere' - nur einer kann zuerst fahren, einer muss verlieren (in jedem Fall verliert der zuverlässige Bahnverkehr). Der RE/IC von Böblingen zum Flughafen kommt sich bei der Einfahrt in die 'Station Terminal' mit den ausfahrenden S2/S3 in die Quere - auch hier kann nur einer gewinnen.

Bei Starkregen wird sich Wasser an der tiefsten Stelle im neu geplanten Tunnel sammeln und die Durchfahrt blockieren. Dann können keine Züge mehr aus Süden den Flughafen und Stuttgart erreichen. Der Bahnverkehr steht dann still. Heute ist dies kein Problem, da der Tunnel eben verläuft und keinen Tiefpunkt aufweist.

Der neu geplante Tunnel zur Unterquerung der Gleise ist ein 'Geisterbahn-Tunnel' von Böblingen nach Rohr. Um unter der Rohrer Kurve durchzukommen, soll dann jede S-Bahn 'in die Knie gehen' und ihre Federung testen. Dann geht es gleich wieder steil hoch über die S2/S3 und leicht hinunter nach Rohr. Diese Fahrt ist nicht für alle Fahrgäste angenehm und zeugt davon, dass die DB den Benutzerkomfort im Fokus hat.

Die geplante Eingleisigkeit am Flughafenbahnhof für die S-Bahn stellt einen Rückbau dar, ist genehmigungspflichtig und nicht im Sinne der Bahnnutzer. Hier wird ein Engpass produziert, der den gesamten S-Bahn-Fahrplan negativ beeinflussen wird.

Die geplante Eingleisigkeit am Flughafenbahnhof für die S-Bahn stellt einen Rückbau dar, ist genehmigungspflichtig und nicht im Sinne der Bahnnutzer. Hier wird ein Engpass produziert, der den gesamten S-Bahn-Fahrplan negativ beeinflussen wird. Für die S-Bahn und für RE/IC entsteht durch die Änderung der Bahnsteighöhe jeweils die eingleisige Station Terminal. So was gibt es auf den Außentangentiale (Marbach - Backnang, Sindelfingen), aber für einen stabilen Betrieb am Flughafen ist es unterdimensioniert.

Auch bei besucherstarken Messen führt dieser Rückbau der S-Bahn-Kapazität mit Sicherheit zu erheblichen Problemen und im Zweifel zu noch mehr Stau, da die Besucher dann mit dem Auto zu kommen versuchen und auf der A8 stehen.

Die genannten Punkte führen vielfach zu Verspätungen und Fahrplanabweichungen im gesamten Netz. Dadurch werden Anschlüsse verpasst, Fahrzeiten verlängert und die Attraktivität des ÖPNV sinkt. Dies kann nicht das Ziel einer nachhaltigen Bahnpolitik sein. Es steht zu befürchten, dass durch kleine Verspätungen oder andere Umstände letztlich der gesamte Fahrplan zusammenbricht. (siehe Berliner S-Bahn)

Wir verweisen hier auch auf die Darstellung „Nahverkehr nach der Fertigstellung“

<http://vaivss21.files.wordpress.com/2013/07/rohrer-kurve-massnahmen.pdf>

16.5 Notfallkonzept - Simulation

Wir finden keine Simulation eines Notfallkonzepts für verschiedene Szenarien:

z.B: Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Uni und Schwabstraße.

Wie wird Rohr dann von Stuttgart angefahren und wie gelangt man von Rohr nach Stuttgart? Wie wird Rohr angefahren, wenn die Gäubahn nicht mehr bis zum Hbf Stuttgart (oben) führt, sondern nur noch bis Feuerbach?

Bei den bisherigen Simulationen wurden die S-Bahnen nicht mit beachtet. Schon gar nicht in Bezug auf mögliche Verspätungen der S-Bahn und der RE und IC-Züge, die ja im geplanten Mischverkehr durchaus aufeinander wirken.

z.B.: Bei einem Unfall im Filderaufstiegstunnel. Wie werden die Regional- und Fernzüge Richtung Süden (Freudenstadt / Zürich) dann geleitet? Welche Auswirkungen hat die Umleitung "C wenn möglich "C auf den S-Bahn-Verkehr?

z.B. Bei einer beispielsweise durch Starkregen verursachten Sperrung des neuen Berghautunnels? Wir gelangen Fahrgäste aus Süden dann Richtung Stuttgart/Vaihingen/Rohr/Universität/Flughafen?

Ist bei den Notfallkonzepten berücksichtigt, dass die Signaltechnik im geplanten Filderaufstiegstunnel nicht für alle Züge nutzbar ist. Das heißt, dass nicht alle Züge den Tunnel benutzen dürfen!

In diesem Zusammenhang sind die Ergebnisse des sogenannten Stresstest noch einmal kritisch zu hinterfragen. Der Stresstest muss unter Einbeziehung des S-Bahn-Verkehrs und aller von Dr. Engelhard genannter Kritikpunkte und falscher Ausgangsparameter wiederholt und öffentlich nachvollziehbar dargestellt werden. Beispielsweise ist zu klären, warum zwischen 7 und 8 Uhr morgens kein ICE aus Ulm im Tiefbahnhof Stgt. halten soll. Die Rohrer Kurve und der gesamte PFA 1.3 sind in mit einem nachvollziehbaren Fahrplan vorzustellen, der die Halte Flughafen und Stuttgart in Beziehung zueinander setzt und samt S-Bahn-Mischverkehr auf den Fildern berücksichtigt.

17. Öffentliche Sicherheit

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Das Zusammenlegen wichtiger Infrastruktureinrichtungen am Flughafen (mit Fernbahnhof, Omnibusbahnhof (Fernbusse) Messe, Autobahn usw.) erhöht die Attraktivität als mögliches Ziel terroristischer oder anderer Anschläge

Unfälle durch Mischverkehr (Auffahrunfall)

Unfall durch höhengleiche Kreuzung, ein Gleis für beide Richtungen (Frontalzusammenstoß mit doppelter Geschwindigkeit, passendes Wort fällt mir nicht ein)

Unfall in neuem Tunnel, jeder neue Tunnelmeter, hier 490, erhöht die Gefährlichkeit.

Die Anwendung der Tunnelsicherheitsrichtlinie nicht gilt. Erst ab 500 m muss sie angewendet werden. Die fehlenden 10 m und die Nichtanwendung der Sicherheitsrichtlinie kosten möglicherweise in Zukunft Menschenleben. Wenn der Tunnel eine Länge von 490 m hat, dann sieht es im Brandfall/bei Wasser im Tunnel für die Reisenden echt nicht gut aus.

Unfall wegen starker Steigung nach dem neuen Tunnel und nach einer Schnellfahrstrecke.

Belastungen für die Reisenden durch „Hubbel“.

Durch den neuen Tunnel wird es vor allem für stehende Passagiere gefährlich werden. Die Steigung ist so stark, dass es sich vermutlich wie in einer Achterbahn anfühlt, wenn die S-Bahn mit 80 Sachen Tal- und Bergfahrt macht, Das ist fast wie eine Sprungschanze, da es ja nach der Bergfahrt (8m Höhe auf 250m Länge) bis zum Bahnhof Rohr wieder um 5m hinunter geht - ebenfalls auf nicht viel mehr als 250m Länge. Ich befürchte vermehrt Unfälle durch Stürze von Passagieren während dieses Streckenabschnitts.

-->Durch den neuen Tunnel wird es vor allem für stehende Passagiere gefährlich werden. Die

Steigung ist so stark, dass es sich vermutlich wie in einer Achterbahn anfühlt, wenn die S-Bahn mit 80 Sachen Tal- und Bergfahrt macht, Das ist fast wie eine Sprungschanze, da es ja nach der Bergfahrt (8m Höhe auf 250m Länge) bis zum Bahnhof Rohr wieder um 5m hinunter geht - ebenfalls auf nicht viel mehr als 250m Länge. Ich befürchte vermehrt Unfälle durch Stürze von Passagieren während der Fahrten in diesem Streckenabschnitt.

Unfälle auf der A8 wegen Setzungen beim Tunnelbau und danach.

Vollgelaufener Tunnel nach Starkregen.

Spielende Kinder im Tunnel / Reh im Tunnel.

Liegengelassener Koffer auf den Schienen legt den ganzen Bahnverkehr still, bis die „Bombe“ entschärft wurde.

Autofahrer fährt gegen Mast, der auf die Schiene fällt, Stromleitung herunterreißt und den ganzen S-Bahn-Verkehr zum Erliegen bringt.

18. Brand- und Katastrophenschutz

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Flucht- und Rettungswege Rohrer Kurve, Flughafen

Entrauchung Flughafen

evtl. Setzungen der Autobahn bei Sprengung des neuen Berghautunnels?

evtl. Rissbildung oder Einsturzgefahr des alten Berghautunnels beim Tunnelvortrieb des neuen?

Gefahr der Frontalkollision auf dem Mittelgleis, das für den Betrieb im Gegenverkehr vorgesehen ist. Es wird Tote geben!

Die geplante höhengleiche Kreuzung birgt ebenfalls eine erhöhte Unfallgefahr.

Wenn der Tunnel nach einem Brand saniert/wieder hergerichtet werden muss, dann verlängert sich die Fahrzeit (Umstieg auf Schienenersatzverkehr, der weitere Strecken zurücklegen muss; weniger Platz im Bus und Fahrräder dürfen wieder nicht mitgenommen werden)

Die Pläne besagen, dass der Güterzug zur Fa. Scharr aus Richtung Süden kommend nach Vaihingen fährt. (also in Gegenrichtung auf den Gleisen, die für Fernzüge Richtung Süden und die S1 Richtung Herrenberg genutzt werden) und dann in equer über alle vorhandenen Gleise vom östlichsten auf das westliche Gleis rangieren muss. In dieser Zeit haben wir eine Vollsperrung aller Gleise. Durch den Betrieb im Gegenverkehr könnte es auch zu einem Frontalzusammenstoß mit zahlreichen Toten und Verletzten kommen!

Bei den Güterzügen ist es nach den Unterlagen der Planfeststellung nun doch so, dass sich alle in die Quere kommen. Eigentlich sind 40 o/oo Steigung nach EBO für Nebenbahnen ganz normal zugelassen und da fahren auch Güterzüge. Da sollte m.E. das Tal- und Bergfahren (Hopsen) kein Problem sein, da 'nur' 39 o/oo auf kurzen Strecken geplant sind. Aber im Erläuterungsbericht steht (Seite 59): "Für den Fall, dass zukünftig Güterzüge auf der Relation Böblingen – Stuttgart-Vaihingen verkehren sollen (z.B. Güterzüge zur Andienung der Firma Scharr in Stuttgart-Rohr), verkehren diese über das Gleis Stuttgart-Böblingen nach Stuttgart-Vaihingen (Fahren auf dem Gegengleis). Genutzt werden dann dazu die bestehenden Überleitverbindungen südlich des Berghautunnels und im Bahnhof Rohr." Alleine diese Formulierung ist eine Frechheit, aber es heißt, dass Güterzüge von Böblingen nach Vaihingen (und Feuerbach/Kornwestheim) 1. zunächst auf das linke Streckengleis müssen (blockieren S-Bahn und RE/IC nach BB) 2. durch den Berghautunnel auf das auswärtige S-Bahngleis (alle S-Bahnen nach Flughafen und BB blockiert) 3. hinter Rohr auf das stadtwärtige S-Bahngleis (alle S-Bahnen nach Stuttgart blockiert) 4. wieder zurück auf 'ihr Ferngleis' und ggf. auf die Abstellgleise für Scharr fahren. Diese Querungen werden Güterverkehr zumindest in der

Hauptverkehrszeit, aber wahrscheinlich über den ganzen Tag unmöglich machen. Der Güterzug kommt also VOR Vaihingen wieder nach rechts

Die Deutsche Bahn will für den Tunnel Rohrer Kurve nur die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ anwenden, weil 10 m fehlen, bevor die „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“, herangezogen werden muss. Diese 10 m können verheerende Folgen für die Reisenden haben. Das ist keine zukunftsorientierte Planung und geht nicht nur auf Kosten der Reisenden, sondern auch der Steuerzahler. Bereits im Jahr 2013 wissen wir von verstärkten Brandschutzmaßnahmen und wenn schon Privatpersonen ab dem Jahr 2014 Feuermelder in ihren Wohnungen/Häusern installiert haben müssen, dann ist davon auszugehen, dass sich die Anforderungen auch in öffentlichen Einrichtungen verschärfen werden. Deshalb muss die Deutsche Bahn AG dazu verpflichtet werden, beim Bau des Tunnels die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ anzuwenden. Eine nachträgliche Nachbesserung wird nicht nur dem Steuerzahler teuer zu stehen kommen, sondern auch dem Bahnfahrer, denn durch Schließung des Tunnels wird es zu Zugausfällen, Schienenersatzverkehr und längeren Reisezeiten kommen. Außerdem wird dann im Tunnel nicht genügend Platz sein, um Rettungswege zu verbreitern, Handläufe anbringen zu können und beleuchtete Hinweisschilder zu installieren.

Ich finde es nicht als zulässig und nicht ausreichend, dass es nur einen Rettungsweg mit einer Breite von 1,20 m geben soll. Wenn dieser nur einseitige verlaufende Weg unpassierbar ist, sitzen die Reisenden in der Falle und es muss alles dafür getan werden, dass Reisende lebend im Brandfall aus dem Tunnel herauskommen. Schließlich gibt es im Bahnverkehr kein Zugpersonal, das den Fahrgästen wie im Flugverkehr mit Rat und Tat zur Seite steht und im Katastrophenfall Anweisungen und Anleitung gibt, wie sie heil aus der Katastrophe herauskommen.

Wenn ein Zug südlich der Autobahn – am Anfang des Tunnels – zu brennen beginnt, dann werden sich die Reisenden bergaufwärts vor dem Feuer fliehen. Allerdings ist es eine verdammt lange Strecke – selbst für eine normale, junge Person – und 400 m wird niemand lebend überstehen, wenn der Kamineffekt einsetzt. Die wenigsten Reisenden werden in das Feuer laufen, obwohl das für sie der kürzeste Rettungsweg wäre (dies erfordert schon einiges an Fachwissen).

19. Stadtplanung und Raumordnung

[ein ausformuliert er Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

Auswirkungen auf den Fildern (bereits extrem stark zersiedelt, zerschnitten)

Auswirkungen auf Vaihingen (auf leistungsfähige Schienenanbindung angewiesen, sonst kann das Gebiet Am Wallgraben nicht wie planungs- und baurechtlich vorbereitet, aufgesiedelt werden)

Auswirkungen auf die „Kommunale Planungshoheit“

Für LE und Echterdingen erhöht sich der Bahnlärm. Diese Gemeinden sind jetzt schon wegen Lärm überlastet. Hier muss noch mehr Geld ausgegeben werden um den neuen Lärm wieder einzudämmen, obwohl diese Bauvariante schon teuer genug ist. Auch hinsichtlich Lärm gibt es für diese Orte bessere Varianten z.B. Umsteigen in S-Vaihingen.

In naher Zukunft gilt die -5dBA für die Bahn. Wegen den obigen Belastungen und wegen Bauverzögerungen sollte die Regelung auch hier berücksichtigt werden.

20. Wirtschaftliche Belange und Eigentum

[ein ausformulierter Abschnitt ist in Arbeit hier finden Sie erstmal nur Stichpunkte]

- Verlust an forstwirtschaftlicher Nutzfläche (Die Ostfilderaner kassieren das Geld, was den

- Stuttgartern zusteht)*
- *Zuwegung zur verbleibenden forstwirtschaftlichen Nutzfläche*
 - *Wertminderung benachbarter Wohngrundstücke (Lärm, Erschütterungen, Warmluft, Feinstaub)*
 - *Güterversorgung der Firma Schar. Bestandsschutz muss gewährt werden. Wir befürchten Anlieferverkehr mit Tanklastern auf der Straße.*
 - *Aktualisierung: Die Pläne besagen, dass der Güterzug aus Richtung Süden kommend auf dem Gleis 1 in den Vaihinger Bahnhof einfährt (also in Gegenrichtung auf den Gleisen, die für Fernzüge Richtung Süden und die S1 Richtung Herrenberg genutzt werden) und dann in Rückwärtsfahrt quer über alle vorhanden Gleise vom östlichsten auf das westliche Gleis fahren muss. In dieser Zeit haben wir eine Vollsperrung aller Gleise. Durch den Betrieb im Gegenverkehr kann es auch in Vaihingen im Bahnhofsbereich zu einem Frontalzusammenstoß mit zahlreichen Toten und Verletzten kommen!*
 - *Ferner darf die zukünftig wahrscheinlich wieder erforderliche Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets Vaihingen-Möhringen nicht unmöglich gemacht werden. Hier werden nachfolgenden Generationen Möglichkeiten verbaut. Steile Gleisstücke, die für beladene Güterzüge ein Problem, z.B. beim Anfahren nach einem Nothalt, darstellen, müssen vermieden werden.*

21. Bauleistik und Ausführung, Veränderungen

Auch hier steht zu befürchten, dass aus Kostengründen qualitativ minderwertig gebaut wird. Ferner wird Schwarzarbeit und die Vergabe an Subunternehmer befürchtet, die billige Leiharbeiter zu unzumutbaren Bedingungen beschäftigen.

1995 wird in „Das Synergiekonzept Stuttgart 21“ veröffentlicht, dass der „Umweltverträgliche Materialtransport auf dem Schienenweg erfolgt“. Davon ist bis heute nichts zu sehen. Weder der Nord- noch der Südflügel wurde auf dem Schienenweg abtransportiert, obwohl die Gleisanbindung nur wenige cm entfernt war und die Blauen Rohre wurden auch mit LKWs transportiert und nicht auf der Schiene. Und bei der Rohrer Kurve wird der Abtransport auch wieder auf der Straße erfolgen.

Es fehlt das detaillierte Logistik-Konzept. 1995 wurde es versprochen und damals hatte die DB noch schöne Pläne auf dem Papier. Heute sieht die Realität ganz anders aus. Es gibt Planungsfehler und Denkfehler im Ablauf (Bsp: Bahnhof Mittnachtstraße). Die Bürger haben ein Recht darauf zu wissen, wie z.B. der Beton auf die Fildern kommen soll und wie der Aushub des Fildertunnels abtransportiert wird und zwar auch nach der Ausfahrt aus der Baustellen, dann da wird es für uns erst richtig interessant. Dies interessiert uns insbesondere bei der Rohrer Kurve. Die von den LKW und weiteren Maschinen und Aggregaten verursachten Schadstoffe/Abgase müssen außerdem von vornherein bekannt sein.

Auswirkungen auf den Fildern (bereits extrem stark zersiedelt, zerschnitten)

Auswirkungen auf Vaihingen (auf leistungsfähige Schienenanbindung angewiesen, sonst kann das Gebiet Am Wallgraben nicht wie planungs- und baurechtlich vorbereitet, aufgesiedelt werden)

Auswirkungen auf die „Kommunale Planungshoheit“

Für LE und Echterdingen erhöht sich der Bahnlärm. Diese Gemeinden sind jetzt schon wegen Lärm überlastet. Hier muss noch mehr Geld ausgegeben werden um den neuen Lärm wieder einzudämmen, obwohl diese Bauvariante schon teuer genug ist. Auch hinsichtlich Lärm gibt es für diese Orte bessere Varianten z.B. Umsteigen in S-Vaihingen.

In naher Zukunft gilt die -5dBA für die Bahn. Wegen den obigen Belastungen und wegen Bauverzögerungen sollte die Regelung auch hier berücksichtigt werden.

An den Waldwegen sind Ausweichstellen für LKW-Fahrten alle 100 m geplant (20m lang, 5m breit), das betrifft voraussichtlich auch die Wege nördlich der Flughafentrasse Richtung Dürrolewang vom Hagelsbrunnen bis zur Brücke am Grillplatz (wg. der Gleisverlegung nach Norden) (Seite 11 Anlage 14.1: Erläuterungsbericht Verkehrsführung während der Bauzeit). Diese Wege sind allerdings in den Unterlagen nicht beschrieben.

Es muss dringend dafür gesorgt werden, dass diese Wege nach einem eventuellen Bau (wir hoffen es ja nicht), wieder auf Kosten der Verursacherin (DB) zurückgebaut werden.

[Ich kann es nicht gutheißen, dass die EnBW für die Stromversorgung zuständig sein soll. Die Bahn soll wenn schon den Strom von den Stadtwerken Stuttgart kaufen.](#)

[Von wem kommt das Frischwasser?](#)

-