

#####

Argument Nr.: ****2

Themenbezug: 01.01.01. Vollständigkeit und Aufbau der Antragsunterlagen

Bezugnehmend auf die vom RP Stuttgart bereitgestellten Unterlagen, hier unter <http://www.rpbwl.de/stuttgart/s21/A-12-Hbf-Stuttgart/> ist festzustellen, dass das Kapitel „Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofes während der Bauzeit“ wichtig genug ist, um von der Vorhabenträgerin DB AG in die Unterlagen aufgenommen zu werden, dann aber leer bleibt.

Die Stationen NBS und Terminal sind eng mit dem Hbf verknüpft und voneinander abhängig. Deshalb ist z.B. die Kenntnis über die Gleisbelegung am Hbf zwingend erforderlich.

Dieser Teil der Planfeststellungsunterlagen ist zwingend von der Anhörungsbehörde einzufordern und von der Vorhabenträgerin nachzuliefern.

Nur mit kompletten Planfeststellungsunterlagen kann sinnvoll über eine Genehmigung bzw. Ablehnung der Pläne entschieden werden.

Ob dieses Kapitel Grund zu konkreten Einwänden liefert, kann natürlich erst bei Vorlage der kompletten Unterlagen entschieden werden.

Auch ist eine Erörterung auf nicht vorhandenen Unterlagen unmöglich.

Daher ist der beantragte Plan in seiner jetzigen Form abzulehnen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die in Bezug genommene Anlage beschreibt ausschließlich die Bauzustände für die Freistellung der Baugrube des neuen Hauptbahnhofes und ist Teil der Planfeststellungen im zentralen Abschnitt. Die Baumaßnahmen sind bereits baulich umgesetzt, so dass diese Unterlage für die Planfeststellung im PFA 1.3 ohne Bedeutung ist.

#####

Argument Nr.: ****19

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

1. Die abschnittsweise Planfeststellung beim Großprojekt Stuttgart 21 ist unzulässig:

Bei Großprojekten ist eine abschnittsweise Planfeststellung möglich, wenn unter anderem ein entsprechendes Raumordnungsverfahren vorausgegangen ist, wenn die zuständigen politischen Gremien zugestimmt haben und wenn die Realisierung des Gesamtprojekts abzusehen ist. Diese Vorgaben sind hier grob verletzt, u.a.

a) weil die politischen Gremien unter falschen Voraussetzungen zugestimmt haben. Die Bahn hat bewusst die politischen Gremien getäuscht, indem sie u.a. viel zu niedrige Kosten für das Projekt S 21 genannt hat und viel zu hohe Leistungsfähigkeit.

b) weil die Realisierung des Gesamtprojekts nicht abzusehen ist. Allein im PFA 1.1 für den es 2005 einen Planfeststellungsbeschluss gab, sind in den vergangenen 8 Jahren inzwischen 14 Planänderungsverfahren eingeleitet worden, von denen immer noch nicht alle entschieden sind. Ganz offen ist die Umsetzung im Planabschnitt 1.3

c) Gerade bei PFA 1.3 zeigt sich, dass die Pläne allenfalls dann umsetzbar wären, wenn man in andere Planabschnitte (1.2, 1.1, 1.4, Wendlinger Kurve) eingreifen würde, was aber bei dem abschnittswisen Vorgehen extrem erschwert wird.

Die Realisierung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 ist nicht gewährleistet, also darf auch der Teilabschnitt 1.3 jetzt nicht weiter verfolgt werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Abschnitt PFA 1.3 wurde abwägungsgerecht gebildet. Den Vorwurf der bewussten Täuschung der politischen Gremien weist der Vorhabenträger zurück. Über das Projekt hat stets eine kontroverse öffentliche Diskussion stattgefunden. Dass die Realisierung eines so komplexen Vorhabens einen erheblichen Zeitraum in Anspruch nimmt und Änderungsbedarfe durch Planänderungen abgearbeitet werden müssen, ist üblich und schließt die Realisierung nicht etwa aus. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass im Eisenbahnfachplanungsrecht die Abschnittsbildung gerade nicht voraussetzt, dass jeder Abschnitt für sich genommen verkehrlich wirksam ist. Einen Anspruch darauf, dass über ein (komplexes) Fachplanungsvorhaben umfassend in einer Entscheidung befunden wird, kennt das Fachplanungsrecht ohnehin nicht.

#####

Argument Nr.: ****21

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

2.8 Zugehörige PFA

Der PFA 1.3 ist alleine nicht sinnvoll, deshalb müssen auch die dazugehörigen PFA hier berücksichtigt werden. Ein gewichtiger Aspekt ist, dass PFA 1.1 ein durch Wikireal bewiesener Rückbau ist. Einen weiteren Aspekt sagte Herr Grube selbst: „Mit heutigem Wissen würde er das Projekt nicht mehr starten.“ Das spricht dann klar gegen die Genehmigung von 1.3.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Abschnitt PFA 1.3 wurde abwägungsgerecht gebildet. Über das Projekt hat stets eine kontroverse öffentliche Diskussion stattgefunden. Die Einwände von „wikireal“ hat der Vorhabenträger in einer gesonderten Stellungnahme widerlegt. Die Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB AG betrifft unternehmenspolitische Erwägungen, nicht die Frage, ob ein Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Eisenbahnfachplanungsrecht die Abschnittsbildung gerade nicht voraussetzt, dass jeder Abschnitt für sich genommen verkehrlich wirksam ist. Einen Anspruch darauf, dass über ein (komplexes) Fachplanungsvorhaben umfassend in einer Entscheidung befunden wird, kennt das Fachplanungsrecht ohnehin nicht.

#####

Argument Nr.: ****35

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

Andere PFA wurden zu früh begonnen (Laut DB sollte erst begonnen werden, wenn alle PFA genehmigt sind). Dadurch wurde ein Zwang aufgebaut, allein aus Zeit- oder Kostengründen (laut DB ist es teurer abzubauen als weiterzubauen) diesen PFA zu genehmigen. Der Aufbau dieses Zwangs ist unlauter. Es werden Zwänge geschaffen, die Beteiligte an späteren Verfahren in der Wahrnehmung ihrer Rechte benachteiligen.

Die vereinbarte Notwendige Überprüfung des Gesamtprojektes auf Grundlage einer gesicherten Datenbasis wurde dadurch verunmöglicht, und führte bereits vor Beginn der großen Bauarbeiten zu einer Kostenexplosion.

Zudem löst die Bahn ihre gegebenen Zusagen z.B. zum Mineralwasserschutz durch Änderungsverfahren auf, die in der ursprünglichen Abwägung sinnvollerweise zur Ablehnung des Gesamtprojektes geführt hätten.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Soweit sich der Einwender auf frühere Aussagen des Vorhabenträgers (Geschäftsbericht 2001) beruft, ist darauf hinzuweisen, dass seinerzeit nicht absehbar war, welche äußeren politischen Einflüsse die Realisierung von Stuttgart 21 verzögern würden. Die eingetretenen zeitlichen Verzögerungen rechtfertigen ohne Weiteres eine Abkehrung von den Vorstellungen aus dem Jahr 2001. Es ist nunmehr – im Gegenteil – sogar geboten, angesichts der eingetretenen politisch veranlassten Verzögerungen, diejenigen Planungsabschnitte zu bauen, die ihrerseits aufwändig sind und damit eine lange Bauzeit in Anspruch nehmen. Nur so kann erreicht werden, dass die Teil- und Gesamtstrecken sowie die Bahnhöfe so bald wie möglich den vorgesehenen veränderten Eisenbahnbetrieb aufnehmen können. Außerdem ist festzuhalten, dass die (bereits planfestgestellten) Abschnitte 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a bereits für sich genommen in der Lage sind, einen erheblichen verkehrlichen Nutzen zu schaffen – beispielsweise durch den neuen Hauptbahnhof und den unterirdischen Schienenring in Stuttgart. Durch die Vollziehung der vorstehend genannten Abschnitte wird auch kein „unlauterer“ Zwang auf die Genehmigung des PFA 1.3 ausgeübt. Vielmehr muss die Planung auch im PFA 1.3 dem Einwand standhalten, es fehle an der Planrechtfertigung für das Gesamtprojekt oder es lägen vorzugswürdige Planungsalternativen vor. Auch die Genehmigung der 7. Planänderung zum Wasserrecht im PFA 1.1 und angrenzenden Abschnitten unterliegt dem Abwägungsgebot und kann daher nicht zugelassen werden, wenn hierdurch die Gesamtabwägung des Vorhabens in „Schieflage“ geriete. Nach der Überzeugung des Vorhabenträgers ist dies freilich nicht der Fall.

#####

Argument Nr.: ****38

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

Da der PFA 1.3, wenn überhaupt, vielleicht in 2025 fertig wird, ist die Sulzbachbrücke in PFA 1.4, die in 2014 fertig wird, schon so verrostet, dass es Geldverschwendung ist. Gerade jetzt sucht Herr Grube nach Geld für alte Brücken. Deshalb darf der PFA 1.3 nicht genehmigt werden, nur damit auch der Rest von S 21 nicht gestoppt wird.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwender verkennt die Lebensdauer der Sulzbachtalbrücke im PFA 1.4, die derzeit neu errichtet wird. Der PFA 1.3 soll nicht deswegen planfestgestellt werden, damit nicht der Rest von Stuttgart 21 gestoppt werden muss, sondern deswegen, damit das Gesamtvorhaben im Jahr 2021 einschließlich der Anbindung des Flughafens und der Neuen Messe dem Eisenbahnverkehr zur Verfügung gestellt werden kann.

#####

Argument Nr.: ****39

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

Die Gäubahn wird vom Hauptbahnhof abgeschnitten, sobald mit dem Bau der S-Bahn zwischen Pragtunnel über Mittnachtbahnhof bis S-Bahnhof tief begonnen wird. Das wird einige Jahre vor Fertigstellung von S 21 sein. 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 Hauptbahnhof trifft das nicht zu. Nach aktuellem Rechtsstand ist sie für immer abgehängt, weil PFA 1.5 genehmigt ist und 1.3 nicht. Falls PFA 1.3 irgendwie genehmigt würde, ist sie über viele Jahre hinweg abgeschnitten. Das ist entgegen den Bahngesetzen. Es darf nicht sein, dass nur weil 1.5 genehmigt ist, auch 1.3 genehmigt werden muss, damit es zusammenpasst.

Auch hier ist die Lösung, 1.3 abzulehnen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger bestätigt, dass im Zuge des PFA 1.5 vorgesehen ist, in der letzten Phase der Baumaßnahmen die Gäubahn abzuhängen. Dies ist erforderlich, um den geplanten S-Bahn-Anschluss in neuer Lage baulich umzusetzen. Für diese Phase ist bis zur Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur vorgesehen, die Fernverkehrszüge über Böblingen und Renningen umzuleiten, die Nahverkehrszüge sollen an einem provisorischen Endbahnhof in Stuttgart-Vaihingen enden. Dieses Konzept gilt für längstens 6 Monate und ist mit dem oben genannten PFA 1.5 rechtmäßig planfestgestellt.

#####

Argument Nr.: ****45

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

2.5 Abschnittsbildung

Das Bündnis Filderbahnhof Vaihingen hat bereits beim EBA darauf hingewiesen, dass die Bahnhöfe Vaihingen, Osterfeld und Rohr in diesem Planfeststellungsabschnitt mit zu betrachten sind. Ohne Vaihingen ist der PFA 1.3 kein sinnvoller Planungsabschnitt und ist deshalb abzulehnen. Die Abschnittsbildung verstößt gegen die Leitlinien der DB.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Bahnhof Vaihingen ist zu Recht nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrags im PFA 1.3. Für das dort vorgesehene (Bau-)Provisorium ist keine Planfeststellung erforderlich. Im künftigen Betriebskonzept ist kein Zugverkehr und damit kein Regelhalt dort vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ****51

Themenbezug: 01.04. Abschnittsbildung

Zum Thema Irreführung gehört auch die Vorgabe im Geschäftsbericht 2001, unterschrieben von Herrn Mehdorn und Herrn Dr. Frenzel, nicht zu bauen, bevor nicht alle PFA genehmigt sind. Gehandelt wird aber nicht danach.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Soweit sich der Einwender auf frühere Aussagen des Vorhabenträgers (Geschäftsbericht 2001) beruft, ist darauf hinzuweisen, dass seinerzeit nicht absehbar war, welche äußeren politischen Einflüsse die Realisierung von Stuttgart 21 verzögern würden. Die eingetretenen zeitlichen Verzögerungen rechtfertigen ohne Weiteres eine Abkehrung von den Vorstellungen aus dem Jahr 2001. Es ist nunmehr – im Gegenteil – sogar geboten, angesichts der eingetretenen politisch veranlassten Verzögerungen, diejenigen Planungsabschnitte zu bauen, die ihrerseits aufwändig sind und damit eine lange Bauzeit in Anspruch nehmen. Nur so kann erreicht werden, dass die Teil- und Gesamtstrecken sowie die Bahnhöfe so bald wie möglich den vorgesehenen veränderten Eisenbahnbetrieb aufnehmen können. Außerdem ist festzuhalten, dass die (bereits planfestgestellten) Abschnitte 1.1, 1.2, 1.5 und 1.6a bereits für sich genommen in der Lage sind, einen erheblichen verkehrlichen Nutzen zu schaffen – beispielsweise durch den neuen Hauptbahnhof und den unterirdischen Schienenring in Stuttgart.

#####

Argument Nr.: ****59

Themenbezug: 01.05.03. Datenschutz

7. 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 der Begründung der Einwendung und der Besorgnis der Bürger auseinandersetzen und nicht Überlegungen dazu anstellen, wie hoch der Grad der Betroffenheit für die einzelnen Personen nach Meinung der DB sein darf. 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 Skandal vom Landesbeauftragten für Datenschutz steht bis heute aus (Stand: 08.12.2013).

Sollten Sie eine Weitergabe meiner Daten aufgrund eines früheren Einspruchsverfahrens - gegen meinen Willen - geschehen haben lassen, so fordere ich Sie auf, bei der DB AG die vollständige Löschung meiner Daten zu veranlassen und mir zu bestätigen. Bitte geben Sie gegenüber allen Einwendern eine schriftliche Datenschutzerklärung ab.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwender kann nicht verlangen, dass die Anhörungsbehörde seine Einwendung nur in anonymisierter Form an den Vorhabenträger weitergibt. Die Einwendungen können nämlich nicht von der konkreten Person des Einwenders und auch nicht von seinen personenbezogenen

Daten gelöst werden. Um sachgerecht zu den Einwendungen Stellung nehmen und seine Rechte unbeeinträchtigt verfolgen zu können, hat der Vorhabenträger daher Anspruch darauf, die Einwendungen in nicht anonymisierter Form zu erhalten (BVerwG, Beschl. v. 14.08.2000 – 11 VR 10.00 –, NVwZ-RR 2000, 716).

Selbstverständlich interessiert daher beispielsweise auch der Wohnort des Einwenders, da hieraus Schlussfolgerungen auf dessen persönliche Betroffenheit gezogen werden können.

#####

Argument Nr.: ****66

Themenbezug: 01.06. Ausnahmegenehmigung BMVBS (zum Echterdinger Tunnel)

Davon unabhängig ist dennoch zwingend, die bereits vom BMVBS erteilte Ausnahmegenehmigung vom Juni 2010 zum Gegenstand der Prüfung im vorliegenden Verfahren zu machen. Die Vorhabenträgerin beruft sich nämlich auf diese Ausnahmegenehmigung und stützt darauf die Umwegführung der Gäubahn und des IC Stuttgart-Zürich. Ohne eine solche Ausnahmegenehmigung wäre die hier geplante Führung des Fern- und Regionalverkehrs über die bisher reine S-Bahnstrecke zwischen der Rohrer Kurve und dem Flughafen nicht möglich. Ferner sind im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die weiteren Folgen dieser Ausnahmegenehmigung, z.B. Zunahme von Lärm und Erschütterungen, Umbau des Terminalbahnhofs, Flughafenkurve etc., abzuwägen.

Zudem ist zu würdigen, dass keineswegs rechtlich sichergestellt ist, den Fern- und Regionalverkehr auch nach dem Jahr 2035 noch über die bisherige S-Bahnstrecke mit den insoweit unterdimensionierten Tunnels Echterdingen und Flughafen abwickeln zu können. Die Ausnahmegenehmigung zur Nutzung der S-Bahntunnel durch Mischverkehr ist zeitlich befristet. Wie wird sichergestellt, dass im Falle der Nichtverlängerung der Ausnahmegenehmigung die betrieblichen Ziele erreicht werden können? Die Pläne geben hierzu keine Antwort. Außerdem kann ein einziger Unfall auf diesem Streckenabschnitt durchaus auch zum vorzeitigen Entzug der Sondergenehmigung führen.

Die Vorhabenträgerin hat folglich keine nachhaltige Planung vorgelegt. Sie handelt vielmehr grob fahrlässig, weil durch ihre Planung bessere Alternativen erschwert, wenn nicht sogar verbaut werden. Zudem mutet die Vorhabenträgerin der betroffenen Raumschaft später erhebliche Folgen zu, wenn sie offensichtlich davon ausgeht, dass die Ausnahmegenehmigung über das Jahr 2035 hinaus verlängert wird. „Spätestens bei der planmäßigen Erneuerung der Bauwerke sind die dann für Fernverkehrszüge geltenden Regeln anzuwenden.“ (BMVBS).

Schwerwiegende Folgen sind beispielsweise jahrelange Unterbrechungen des Bahn- und S-Bahnverkehrs bei den - zukünftig zwingenden - fernverkehrsgerechten Umbauten der Tunnels. Siehe hierzu auch die Auflagen des BMVBS zur Ausnahmegenehmigung.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Ausnahmegenehmigung des BMVBI (damals: BMVBS) aus dem Jahr 2010 ist bestandskräftig und daher ohne Weiteres zugrunde zu legen.

Die Befristung der Ausnahmegenehmigung wurde vom Ministerium gewählt, um diesem die Gelegenheit zu verschaffen, die Entwicklung des Verkehrs in dem zugrunde liegenden Abschnitt bei gemeinsamer Nutzung für den S-Bahn- und den Fern- und Regionalverkehr zu beobachten. Das Ministerium will dann entscheiden, ob eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung ohne zusätzliche Vorkehrungen zulässig ist. An der dauerhaften Nutzbarkeit der Infrastruktur sind aus

heutiger Sicht daher keine Zweifel gerechtfertigt, zumal der Planfeststellungsantrag für die fraglichen Streckenabschnitte ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet. Der in der Ausnahmegenehmigung enthaltene Verweis auf die planmäßige Erneuerung der Bauwerke führt insoweit nicht weiter. Die Lebensdauer der Bauwerke reicht weit über das Jahr 2035 hinaus. Die planmäßige Erneuerung wird dann nach den hierfür geltenden Vorschriften unter möglichst weitgehender Schonung des Betriebs durchgeführt.

#####

Argument Nr.: ****86

Themenbezug: 01.08.02. Befangenheit der Anhörungsbehörde

Das Land Baden-Württemberg ist Vertragspartner von „Stuttgart 21“ und damit zur Projektförderung verpflichtet. Das zum Land Baden-Württemberg gehörende Regierungspräsidium Stuttgart ist daher auch zur Projektförderung verpflichtet, seine Vertreter sind nicht neutral, sondern als befangen abzulehnen. Ich erhebe die Einwendung und stelle den Antrag, eine absolut neutrale und unbefangene Erörterungsbehörde mit dem Erörterungsverfahren zu betrauen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die vertragliche Projektförderungspflicht des Landes Baden-Württemberg besteht nur im Rahmen von Recht und Gesetz, innerhalb dessen sich auch das Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungsbehörde bewegt. Es wird darauf hingewiesen, dass sich ein Befangenheitsantrag stets nur gegen einzelne Amtswalter, nicht hingegen gegen eine Behörde als Institution richten kann. Allein mit dem Hinweis auf die vertragliche Projektförderungspflicht zeigt der Einwender keinen Befangenheitsgrund einzelner Personen im Sinne des § 21 VwVfG auf. Der Antrag, eine andere Anhörungsbehörde mit der Durchführung des Verfahrens zu betrauen, ist daher rechtlich unbeachtlich.

#####

Argument Nr.: ***105

Themenbezug: 01.08.05. Zulässigkeit der Planung

Dieser PFA wurde in 2002 beantragt und seit 11 Jahren wegen Unvollständigkeit zurückgewiesen. Erst durch die befristete Ausnahmegenehmigung für die Strecke bei Echterdingen gab es eine Chance auf die Vollständigkeit. Schon wegen dieser Befristung bis 2035 erheben wir einen Einwand dagegen. Die lange Zeit bis zur Vollständigkeit zeigt die technische Unfähigkeit (nur mit Ausnahmen möglich) und die Hinterlist der Vorhabenträgerin, die Kosten durch Änderungen von Anderen bezahlen zu lassen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf der Hinterlist wird entschieden zurückgewiesen.

Die Ausnahmegenehmigung des BMVBI (damals: BMVBS) aus dem Jahr 2010 ist bestandskräftig und daher ohne Weiteres zugrunde zu legen.

Die Befristung der Ausnahmegenehmigung wurde vom Ministerium gewählt, um diesem die Gelegenheit zu verschaffen, die Entwicklung des Verkehrs in dem zugrunde liegenden Abschnitt

bei gemeinsamer Nutzung für den S-Bahn- und den Fern- und Regionalverkehr zu beobachten. Das Ministerium will dann entscheiden, ob eine Verlängerung der Ausnahmegenehmigung ohne zusätzliche Vorkehrungen zulässig ist. An der dauerhaften Nutzbarkeit der Infrastruktur sind aus heutiger Sicht daher keine Zweifel gerechtfertigt, zumal der Planfeststellungsantrag für die fraglichen Streckenabschnitte ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet. Der in der Ausnahmegenehmigung enthaltene Verweis auf die planmäßige Erneuerung der Bauwerke führt insoweit nicht weiter. Die Lebensdauer der Bauwerke reicht weit über das Jahr 2035 hinaus. Die planmäßige Erneuerung wird dann nach den hierfür geltenden Vorschriften unter möglichst weitgehender Schonung des Betriebs durchgeführt.

#####

Argument Nr.: ***122

Themenbezug: 02.01.02.04. Rohrer Kurve (Berghautunnel)

f) Rückbau durch Verschlechterung wegen Planungsmängel: Der neue Berghautunnel ist v-förmig geplant. Im A-2-7-4-BI2 sieht das nicht wie ein Tunnel aus, sondern wie eine Sprungschanze. Ich kann mir leider nicht vorstellen, dass so etwas ernst gemeint ist. Dass es überhöht gezeichnet ist, ist klar. Ich verlange den Nachweis, dass für Stehende in der S-Bahn hier die Kniebelastung nicht zu hoch ist. Dadurch wird er trotz des Wasserablaufs bei Starkregen zur Tunnelblockade führen. Bei Starkregen wird sich Wasser, infolge der erheblichen Steigung Richtung Rohr und des sehr tiefen Scheitelpunktes, bei starkem Regen extrem gefährdet 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. Auch hier ist dieser Rückbau des heutigen Zustands gegen das Gesetz.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Trassierungsparameter des Tunnels Rohrer Kurve entsprechen den gültigen Vorschriften. Längsneigungen und Wannenausrundung sind entsprechend der Entwurfsgeschwindigkeit dimensioniert und stellen den Fahrkomfort bei Durchfahrt des Tiefpunktes sicher, so dass die vom Einwender geäußerte Befürchtung zu hoher Belastungen der Reisenden unbegründet ist. Die Befürchtung mangelnder Entwässerung des Tunneltiefpunktes ist unbegründet. Für den Tunnel Rohrer Kurve ist ein Entwässerungssystem geplant, das dazu in der Lage ist, die erwarteten Wassermengen jederzeit abzuleiten. Im bestehenden und auch verbleibenden Berghautunnel sind keine baulichen Maßnahmen geplant, die die Entwässerungssituation ändern.

#####

Argument Nr.: ***133

Themenbezug: 02.01.02.04. Rohrer Kurve (Berghautunnel)

Es fehlt eine Angabe zur Bauzeit der Rohrer Kurve.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Wie in den Antragsunterlagen dargestellt beträgt die Gesamtbauzeit 6 Jahre. Der Bereich der Rohrer Kurve für sich betrachtet wird eine kürzere Bauzeit benötigen. Dies wird im Detail im Zuge der weiteren Planungsschritte festgelegt werden.

#####

Argument Nr.: ***143

Themenbezug: 02.01.03. Gestaltung der Bahnstrecke

g) 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 (8 m Höhe auf 250 m Länge) bis zum Bahnhof Rohr wieder um 5m hinunter geht - ebenfalls auf nicht viel mehr als 250 m Länge. Ich befürchte vermehrt Unfälle durch Stürze von Passagieren während der Fahrten in diesem Streckenabschnitt.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Trassierungsparameter des Tunnels Rohrer Kurve entsprechen den gültigen Vorschriften. Längsneigungen und Wannenausrundung sind entsprechend der Entwurfsgeschwindigkeit dimensioniert und stellen den Fahrkomfort bei Durchfahrt des Tiefpunktes sicher, so dass die vom Einwender geäußerte Befürchtung von Stürzen der Reisenden unbegründet ist.

#####

Argument Nr.: ***168

Themenbezug: 02.01.04.02. Station Terminal

Der Stresstest hat es bewiesen und dokumentiert, dass in der Station Terminal die Züge an den falschen Bahnsteig mit falscher Höhe fahren müssen. Dies ist mindestens gegen die Inklusionsregeln.

Ich verweise hier auch auf die Darstellung „Nahverkehr nach der Fertigstellung“ <http://vaivss21.files.wordpress.com/2013/07/rohrer-kurve-massnahmen.pdf>

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Leistungsuntersuchungen für den 6 km langen und zukünftig gemeinsam von Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr genutzten Bestandsstreckenabschnitt zwischen der Rohrer Kurve und der Station Terminal bestätigen, dass sowohl die Station als auch die Zulaufstrecken zukunftsfähig sind. Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Stresstests und weiterer Untersuchungen den Nachweis erbracht, dass der Eisenbahnbetrieb auch in Zukunft zuverlässig abgewickelt werden kann. Für die Untersuchungen wurden sowohl die Prognosen des Bundesverkehrsplans (BVWP) als auch die aktuellen Planungen des Landes Baden-Württemberg (für den Regionalverkehr) herangezogen. Die daraus abgeleiteten Betriebskonzepte erlauben einen zuverlässigen, zukunftsfähigen Eisenbahnbetrieb. Die neu hinzukommenden Fern- und Regionalzüge unterliegen dabei derselben Streckenhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Sie durchfahren den Abschnitt dabei - ohne Halt - in fünf Minuten, die auf dem Weg dreimal haltenden S-Bahnen benötigen acht Minuten. Die Züge können damit die Station Terminal im Abstand von wenigen Minuten verlassen, ohne auf dem kurzen Abschnitt bis zur Rohrer Kurve durch einen vorausfahrenden Zug behindert zu werden. Überholungen sind nicht nötig. Darüber hinaus auf der Strecke im Zuge der beantragten Maßnahmen mit einem vollwertigen Gleiswechselbetrieb ausgestattet, mit dem die beiden Streckengleise kurzzeitig von Zügen

derselben Fahrtrichtung parallel befahren werden könne Die Betriebsführung wird damit flexibilisiert.

Die Station Terminal wird zudem so ausgestattet, dass sowohl der S-Bahn-Verkehr mit seinen Einstiegshöhen von 96 cm an der einen als auch der übrige Personenverkehr mit Einstiegshöhen von 76 cm an der anderen Bahnsteigkante abgewickelt werden kann. Die Station Terminal ist somit für beide Verkehre gleichermaßen geeignet. Die Fernverkehrsverbindung von Stuttgart nach Zürich zeigt aus den Erfahrungen der letzten Zeitdekaden, dass kein Bedarf für Doppeltraktionszüge besteht. Deren Einsatz kann auch mit Blick auf die künftigen Nutzungen ausgeschlossen werden.

#####

Argument Nr.: ***180

Themenbezug: 02.01.05. Streckenausrüstung und Energieversorgung

Ist hier berücksichtigt, dass die Signaltechnik im geplanten Filderaufstiegstunnel nicht für alle Züge nutzbar ist. Das heißt, dass nicht alle Züge den Tunnel benutzen dürfen. Sind dann rechtzeitig alle S-Bahnen umgerüstet?

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der „Filderaufstiegstunnel“ ist zum einen nicht für S-Bahnbetrieb vorgesehen und zum anderen nicht Gegenstand des Planfeststellungsabschnitts 1.3.

#####

Argument Nr.: ***183

Themenbezug: 02.01.06. Entwässerung

Durch die neue Rohrer Kurve wird zu viel versiegelt, dadurch wird das Wohngebiet Dürtlewang, das in einem Sumpfbereich 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Versiegelung der Flächen durch den Bau der NBS wird auf das technisch notwendige Maß beschränkt. Um die Einleitungsmengen in die Vorfluter durch den Bau der NBS nicht zu erhöhen, sind entsprechend große Regenrückhaltebecken vorgesehen. Die Dimensionierung der Becken erfolgt dabei nach den geltenden Vorschriften bzw. nach den zusätzlichen Forderungen der Wasserbehörden (500 m² Rückhaltevolumen pro Hektar versiegelter Fläche). Die Rohrleitungen des Abwassersystems des Wohngebiets Dürtlewang werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

#####

Argument Nr.: ***184

Themenbezug: 02.01.06. Entwässerung

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.“ Dies stand im Stuttgarter Wochenblatt zum Unwetter und übergelaufener Katzenbachsee, aber wenn die Speicher-/Versickermöglichkeit genommen wird, dann kann dies überall passieren.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Versiegelung der Flächen durch den Bau der NBS wird auf das technisch notwendige Maß beschränkt. Um die Einleitungsmengen in die Vorfluter durch den Bau der NBS nicht zu erhöhen, sind entsprechend große Regenrückhaltebecken vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ***188

Themenbezug: 02.01.08. Behindertengerechte Planung

5. Barrierefreiheit: Die VN-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. Der Behelf mit Aufzügen akzeptiere ich nicht, weil sie - wie bekannt - meistens defekt sind. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Stationen NBS und Terminal sind barrierefrei geplant. Im Erläuterungsbericht A-1-Teil-III-00-EB-III-PFU Kap. 2.9 ist darauf verwiesen, das der vorliegende Planfeststellungsabschnitt gemäß Richtlinie 96/48/EG und somit barrierefrei geplant ist. Das barrierefreie Überwinden der Höhendifferenz der Station NBS ist aufgrund der eingesetzten technischen Hilfsmittel (12 Fahrstühle in der Station NBS und die einzelnen Ebenen verbindende Fahrtreppen in der Station Terminal) sichergestellt. Bei 12 Aufzügen in der Station NBS ist die Barrierefreiheit auch dann sichergestellt, wenn ein Aufzug ausfällt oder für Wartungszwecke kurzfristig nicht zur Verfügung steht.

#####

Argument Nr.: ***191

Themenbezug: 02.01.08. Behindertengerechte Planung

Das vorgesehene Rettungskonzept bei einem Notfall ist für behinderte Menschen unzureichend und daher nicht genehmigungsfähig. die gesamte Planung hat kein hinreichendes Störfall- bzw. 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. Und dies bei einer demographisch immer älter und damit bewegungseingeschränkter werdenden Gesellschaft. Barrierefreiheit durch einen Neubau dauerhaft zu reduzieren ist rechtswidrig und so nicht genehmigungsfähig. Siehe Inklusion. Rettungswege aus Tunnels des PFA 1.3 (und allen anderen von S21) haben nur Treppen. Das ist wegen der Inklusion unzulässig. Hier sind Rampen zwingend.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf eines unzureichenden Rettungskonzeptes für behinderte Menschen wird vom Vorhabenträger zurückgewiesen.

Station NBS

Die Station NBS berücksichtigt in ihrer Lage die Anlagen der Messe und des Flughafens. Eine andere Höhenlage ist damit ausgeschlossen. Das Brandschutz- und Rettungskonzept belegt, dass die geäußerten Befürchtungen nicht gerechtfertigt sind. Sowohl die Eigen- als auch die Fremdrettung sind gewährleistet. Dabei werden die unterirdisch vorhandenen Anlagen zu Rettungszwecken voneinander abgeschottet und Rettungswege möglich, die eine sichere Rettung auch solcher Personen ermöglicht, die in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf fremde Hilfe angewiesen sind. Durch entsprechende Kennzeichnung und Beschilderung wird eine Orientierung geboten, die auch in Panikfällen die Rettungswege deutlich zeigt. Es stehen mit Unterstützung der Feuerwehreinsetzkkräfte auch die Feuerwehraufzüge zur Verfügung.

Zusätzlich sind auf jedem 2.Treppenpodest im zentralen Zugang ca. 1,5 m² Ausrühfläche (pro Fluchttreppenhaus 9 Stück, gesamt 18 Stück) vorhanden, diese sind in einer Ecke außerhalb des Lauf-Radius angeordnet.

Station Terminal

Die Rettungswege (offene Treppen und Fahrtreppen) werden mit Einhausungen versehen, die im Brandfall Sicherheit für mindestens 30 Minuten gewährleisten. Für stark mobil eingeschränkte Personen sind in den Einhausungen Bereiche vorgesehen, in denen diese auf die Fremdrettung warten können ohne Risiken der Brandentwicklung ausgesetzt zu sein.

Bestandstunnel

Das beantragte Rettungskonzept in den Tunnelstrecken weist die gleiche Sicherheit auf, die bei exakter Einhaltung der EBO-Vorgaben im Falle eines vollständigen Neubaus erreicht werden könnte. Dieser Umstand hat auch dazu beigetragen, dass der DB AG vom BMVI die Ausnahmegenehmigung erteilt werden konnte.

Neubautunnel

Die Anforderungen an Brandsicherheit und Entfluchtung entsprechen den gesetzlichen Vorgaben und sind ausführlich in Text- und Plandarstellungen enthalten (vgl. z.B. Anlage 1, Anlage 4, Anlage 10).

Allgemein

Der Vorhabenträger wird zu den brandschutztechnischen Fragen im Rahmen seiner Erwiderung zu den Fragen der Fachbehörden, der LH Stuttgart, der Stadt Leinfelden- Echterdingen sowie der Flughafengesellschaft Stellung nehmen.

#####

Argument Nr.: ***202

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Der Baustellenverkehr darf auch ausnahmsweise nicht durch Rohr und die Wohngebiete geführt werden. Dies muss in den Bauauflagen ausgeschlossen werden, um die Belastung der Bevölkerung gering zu halten. Selbst die Kindergartengruppen des Waldkindergartens müssen wegen des Baustellenverkehrs immer wieder den Lagerort wechseln.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Angaben zur Baulogistik sind im für die Planfeststellung erforderlichen Umfang in den Antragsunterlagen ebenso enthalten wie die Darstellung der Baustraßen.

Baustellenverkehr durch Wohngebiete ist nicht vorgesehen.

Die Befürchtung, der Waldkindergarten Rohr werde übermäßig beeinträchtigt, ist unbegründet.

Die Bauarbeiten werden im Bereich der schon heute bestehenden Gleisanlagen durchgeführt.

Diese befinden sich in einer Entfernung von ca. 300 m. Zwischen der Baustelle selbst und dem

Waldkindergarten befindet sich ein Waldstück. Die Bauarbeiten werden daher optisch nicht

wahrgenommen werden. Die Transportwege zur Baustelle werden ebenfalls deutlich entfernt

vom Kindergarten angelegt. Die Lärmbelastung der Baustelle für den Kindergarten wird durch

die Verpflichtung zur Einhaltung der AVV Baulärm auf ein in jedem Falle zumutbares Maß

begrenzt.

#####

Argument Nr.: ***205

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

16.3 Beeinträchtigung Straßenverkehr während Bauphase

Die LKWs, die auf die Autobahn den Aushub abtransportieren, verursachen Stau. Baustellenaus-

und -einfahrten sind immer Risiko- und Unfallgefahr behaftet und dann 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 unfall-

trächtigsten der Republik.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Bauzeitbedingte Beeinträchtigungen sind grundsätzlich unvermeidbar, in dem von der AVV

Baulärm zugelassenen Rahmen aber zumutbar. Sie sind darüber hinaus zeitlich begrenzt. Die auf

die Bauzeit bezogenen schalltechnischen Untersuchungen zeigen nicht auf, dass unzumutbare

immissionsbedingte Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dass auf der BAB A8 das Stau- und

Unfallrisiko spürbar erhöht wird, ist nicht zu erwarten. Die Anzahl der im Tages- durchschnitt

verkehrenden Lkws tritt gegenüber dem täglichen Gesamtaufkommen so deutlich zurück, dass

eine unzumutbare Steigerung des Lärms, des Staubs sowie des Stau- und Unfallrisikos ausgeschlossen werden kann.

#####

Argument Nr.: ***207

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Fehlerhafte Unterlagen: 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).

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf fehlerhafter Unterlagen wird zurückgewiesen.

In Abbildung 2 auf Seite 2 der Anlage 14.1 ist dargestellt, dass die Zufahrt zur Baustelle im Bereich Rohrer Kurve über eine provisorische Anbindung an die BAB A 8 und über Baustraßen vorgesehen ist. Die vom Einwender genannten Wege werden nicht als Baustraßen genutzt.

#####

Argument Nr.: ***213

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Wir erwarten Probleme in der Verkehrssicherheit auf unserer Zufahrtsstraße, im Bereich der Waldwege und auf dem oberen Parkplatz Häule. Zuwegung zur verbleibenden forstwirtschaftlichen Nutzfläche muß erhalten bleiben. Bezüglich der Nutzung des oberen Parkplatzes (Häule) und der uneingeschränkten Nutzung der Zufahrtsstraße zum Waldheim Schmellbachtal erwarten wir eine entsprechende Zusage für die Zeit der Bauarbeiten. Der Baustellenbetrieb darf jegliche Betriebsabläufe im Waldheim Schmellbachtal nicht stören, vor allem den Busbetrieb in den Sommerferien. Insoweit nur eine eingeschränkte Nutzung der Zufahrtsstraße und des Parkplatzes Häule gewährleistet werden kann, fordern wir einen Ersatz.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Aufrechterhaltung der Wege wird im Zuge der Bauausführung sicher gestellt, z. B. durch entsprechende Befestigung (Asphaltierung) der Baustraßen in diesem Bereich sowie regelmäßige Straßenreinigung. Die Zufahrt und Nutzung des Parkplatzes sowie der Zugang zum Schmellbachtal werden aufrecht erhalten. Um Konflikte zwischen dem öffentlichen und dem Baustellenverkehr zu vermeiden, werden im Zuge der Ausführungsplanung geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ***214

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Der Waldweg über die Rohrer Kurve hat keinen Zugang zur Brücke über die S-Bahn Gleise Rohr-Oberaichen. Dieser Zugang muss aber vorhanden sein, sonst sind der Weg und die obige neue Brücke sinnlos. Die untere Brücke wurde aus Holz 1986 gebaut und 2011 zu früh abgerissen. Sie sollte 2012 als Stahlbrücke gebaut werden und wird wohl 2014 vorhanden sein.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der angesprochene Wirtschaftsweg endet im verbleibenden Dreieck zwischen den Gleisanlagen und ist ausschließlich mit einem Wendehammer vorgesehen. Sofern eine neue Brücke durch Dritte über die S-Bahn-Gleise vorgesehen wird, kann der Weg angeschlossen werden.

#####

Argument Nr.: ***215

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

d) Der Waldweg über die Rohrer Kurve wird zur Todesfalle. Der Einwand dagegen liegt auf der Hand. Der aktuell problemlos sicher zu gehende bzw. zu befahrende Weg bekäme nachher eine Absturzstelle, siehe A-7-5-2-BI 1 Schnitt 1. Der Gefahrenpunkt ist natürlich 9 m vorher und nicht gezeichnet. Von oben kommend überquert man die Brücke und es folgt steil abfallend mit 15% eine Rechtskurve. Direkt danach ist auf der linken Seite ein Abgrund von ungefähr 12m auf das Gleis am Tunnelmund Richtung Rohr, nur ein 1 m hoher Zaun ist als Sicherung da. Auch hier wäre es ein Rückbau der Sicherheit.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der angesprochene Weg ist vorschriftsmäßig mit Leitplanke gesichert. Zudem wird das Trogbauwerk nördlich des Tunnels Rohrer Kurve mit einer Absturzsicherung (nicht wie behauptet mit einem Zaun) versehen. Damit tritt die beschriebene Gefahrensituation nicht ein.

#####

Argument Nr.: ***217

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Bauwegerückbau ist zwingend!

Diese Wege sind allerdings in den Unterlagen nicht beschrieben. Das ist ein Fehler. Es muss dringend dafür gesorgt werden, dass diese Wege nach einem eventuellen Bau wieder auf Kosten der Verursacherin (DB) zurückgebaut werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Baustraßen sind in den Unterlagen beschrieben und zeichnerisch dargestellt.

Sie werden zurückgebaut, soweit sie nicht nach Bauende als dauerhafte Straßen oder Wege in den Antragsunterlagen ausgewiesen sind.

#####

Argument Nr.: ***218

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Durch die jahrelangen Baumaßnahmen wird es außerdem zu mannigfaltigen Störungen und Zerstörungen im Bereich der An- und Abtransportwege kommen. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Während der Bauzeit werden die Baustraßen betriebssicher unterhalten. Sie werden zurückgebaut, soweit sie nicht nach Bauende als dauerhafte Straßen oder Wege in den Antragsunterlagen ausgewiesen sind.

#####

Argument Nr.: ***220

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

In den Planunterlagen werden bestehende und viel genutzte Rad- und Wanderwege (Radroute 9, Stuttgarter Radelthon) im Bereich der Rohrer Kurve nicht berücksichtigt. Folglich fehlt auch jede planerische Bewältigung der hier existierenden Konfliktlage mit den beabsichtigten jahrelangen Baustellenverkehren und -einrichtungen. 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.

Da Fußgänger im Denken der Planer keine Rolle spielen, fordere ich 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 entstehen erhebliche Nachteile für die Einwohner.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Eine Unterbrechung der Fuß- und Radwegeverbindung ist nicht vorgesehen. Die Aufrechterhaltung der Fuß- und Radwege wird im Zuge der Bauausführung sicher gestellt, z. B. durch entsprechende Befestigung (Asphaltierung) der Baustraßen in diesem Bereich sowie regelmäßige Straßenreinigung. Um Konflikte zwischen dem öffentlichen und dem Baustellenverkehr zu vermeiden, werden im Zuge der Ausführungsplanung geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ***221

Themenbezug: 02.02.03. Straßen- und Wegenetz

Wichtige Radwegeverbindungen (überörtlich zwischen LE und Vaihingen, Radelthon um Stuttgart) werden unterbrochen. 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 wegen Schlaglöchern, Überflutung und Baustellenfahrzeuge gesperrt ist. Nach Beendigung der Bauarbeiten muss der heutige Zustand des Feldwegs wiederhergestellt werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Eine Unterbrechung der Radwegeverbindung Radelthon ist nicht vorgesehen. Die Aufrechterhaltung der Radwege wird im Zuge der Bauausführung sicher gestellt, z. B. durch entsprechende Befestigung (Asphaltierung) der Baustraßen in diesem Bereich sowie regelmäßige Straßenreinigung. Um Konflikte zwischen dem öffentlichen und dem Baustellenverkehr zu vermeiden, werden im Zuge der Ausführungsplanung geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ***231

Themenbezug: 02.04. Sonstiges zu den planerischen Grundlagen

Die Konzepte für die Baulogistik sind in vielen Aspekten noch unausgereift und können daher noch gar nicht beurteilt werden. Das gesamte Baustellenlogistikkonzept muss somit noch einmal überdacht und in allen Details vorab den Bürgern vorgelegt werden. Bei der Planung und Ausführung ist der Betroffene Bürger nie rechtzeitig informiert und erfährt immer von heute auf morgen von den Beeinträchtigungen. Das muss unterbunden werden.

Forderung: Vollständige Planfeststellung des Baulogistikkonzepts.

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 den 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 von vornherein bekannt sein und sie sollen minimal bleiben. Zur Beurteilung der Betriebsweise und Betriebssicherheit sind entsprechend detaillierte „Bauabläufe“ für die einzelnen Maßnahmen erforderlich.

Es wird hier auf den „Erläuterungsbericht, Teil 1, Abschnitt 6.7, Bauabläufe, Seite 80“ verwiesen.

Dort steht:

„Für die Realisierung des Vorhabens spielt die Frage des Bauablaufs unter Betrieb eine Rolle Hierfür wurde im Zuge der Planungen ein Konzept entwickelt, das Betriebsbeeinträchtigungen weitgehend ausschließt. Der geplante Bauablauf wird in den Planfeststellungsunterlagen (PFU) der jeweiligen Abschnitte dargestellt.“

In den Planfeststellungsunterlagen sind allerdings für den Umbau der „Rohrer Kurve“ keine detaillierten Bauabläufe enthalten. Wir befürchten 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Angaben zur Bauleistik sind im für die Planfeststellung erforderlichen Umfang in den Antragsunterlagen ebenso enthalten wie die Darstellung der Baustraßen.

Bauzeitbedingte Beeinträchtigungen sind grundsätzlich unvermeidbar, in dem von der AVV Baulärm zugelassenen Rahmen aber zumutbar. Sie sind darüber hinaus zeitlich begrenzt. Die auf die Bauzeit bezogenen schalltechnischen Untersuchungen zeigen nicht auf, dass unzumutbare immissionsbedingte Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dass auf der BAB A8 das Stau- und Unfallrisiko spürbar erhöht wird, ist nicht zu erwarten. Die Anzahl der im Tages- durchschnitt verkehrenden Lkws tritt gegenüber dem täglichen Gesamtaufkommen so deutlich zurück, dass eine unzumutbare Steigerung des Lärms, des Staubs sowie des Stau- und Unfallrisikos ausgeschlossen werden kann.

In Abbildung 2 auf Seite 2 der Anlage 14.1 ist dargestellt, dass die Zufahrt zur Baustelle im Bereich Rohrer Kurve über eine provisorische Anbindung an die BAB A 8 und über Baustraßen vorgesehen ist

#####

Argument Nr.: ***232

Themenbezug: 02.04. Sonstiges zu den planerischen Grundlagen

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. Der Bauaushub der Rohrer Kurve soll mit Hilfe von LKW abtransportiert werden. Alternative Möglichkeiten wie Abtransport über die Schiene oder evtl. Endlagerung im Umgebungsbereich sind nicht aufgeführt. Eine derartige Prüfung nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten sollte vor Planfeststellung nachgereicht werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Beschickung der Baustelle Rohrer Kurve ist über die BAB A 8 und einen provisorischen Anschluss im Bereich der Betriebszufahrt vorgesehen. Schienenanlagen zum Be- und Entladen sind in der Nähe der Baustelle nicht vorhanden. Da für den Schienentransport vorab eine geeignete Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden müsste, wurde dieser alternative Transportweg nicht weiter untersucht.

#####

Argument Nr.: ***235

Themenbezug: 02.04. Sonstiges zu den planerischen Grundlagen

Vermutlich wird der Wanderparkplatz und Parkplatz für die Gaststätte Schmellbachtal nebst Klettergarten zu einer Bauleistikfläche. Das darf nicht sein. Der Parkplatz muss weiterhin für den Besuch der genannten Einrichtungen oder für den Waldspaziergang / die Wanderung von dort aus nutzbar sein.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Zufahrt und Nutzung des Wanderparkplatzes mit Zugang zum Schmellbachtal sowie die Zufahrt zum Klettergarten werden aufrecht erhalten. Um Konflikte zwischen dem öffentlichen und dem Baustellenverkehr zu vermeiden, werden im Zuge der Ausführungsplanung geeignete verkehrsregelnde Maßnahmen vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ***237

Themenbezug: 02.04. Sonstiges zu den planerischen Grundlagen

Es sind viel zu viel Baulogistikflächen eingezeichnet. Im A-20-2-1-BI3 ist ein 200 m x 30 m Waldbereich eingezeichnet, der als Baulogistikfläche abgelehnt werden soll. Er ist gegenüber dem alten Bahnwärterhaus zwischen der Marke 0,0 für den Rohrer Tunnel und geht in Richtung Böblingen bis zur Unterführung.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Umfang der Baustelleneinrichtungsflächen ist auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt. Auf die vom Einwender angesprochenen Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für die südlich der BAB A 8 gelegenen Baumaßnahmen im Bereich der Rohrer Kurve benötigt werden.ort-Text

#####

Argument Nr.: ***239

Themenbezug: 02.04. Sonstiges zu den planerischen Grundlagen

Beeinträchtigung des Umfeldes durch S21 Bauarbeiten wird größer sein, als bislang zugesagt. Hier fällt ein wichtiger Abwägungsgrund. Das haben die bisherigen Bauarbeiten gezeigt, und die Ratlosigkeit, die die Bahn zeigt, wenn es z.B. um die Frage der Wolframstraße geht.

Überwachung, Beweissicherung, Dokumentation

Ich befürchte, dass z.B. der Hagelsbrunnen seine Schüttung verändert, dass Risse an Gebäuden entstehen, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht greifen. Ich mache mir Sorgen, weil die Bauherrin Überwachung, Beweissicherung und Dokumentation vernachlässigt und nicht im erforderlichen Maße betreibt. Eine unabhängige Stelle wäre für diese Aufgaben im Einvernehmen mit den Bürgerinnen zu benennen und zu beauftragen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Bezüglich der Wasserführung des Hagelsbrunnenbachs wird darauf hingewiesen, dass entsprechend den vorgenommenen Messungen der Vorhabenträger ein Trockenfallen der Hagelbrunnenquelle festgestellt wurde. Der Vorhabenträger geht allerdings nach bisherigen Erkenntnissen nicht davon aus, dass sich die Situation wesentlich verschlechtert. Dessen ungeachtet werden die Auswirkungen auf die Hagelbrunnenquelle infolge der geplanten Grundwasserentnahmen im Bereich der genannten Tiefendrainagen untersucht und im Zuge des Beweissicherungsprogramms bewertet.

Innerhalb der in der Anlage 9.3 Blatt 1 bis 3 dargestellten Beweissicherungsgrenzen wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

Zudem wird während der Bauzeit eine ökologische Bauüberwachung eingesetzt, deren Aufgabe die Kontrolle/Begleitung der Durchführung der Bauarbeiten unter umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekten ist. Die ökologische Bauaufsicht beinhaltet auch eine bodenkundliche Baubegleitung.

#####

Argument Nr.: ***258

Themenbezug: 03.01.01. Ziele des Vorhabens

1.4 Irreführung der Bevölkerung

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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Fahrzeitgewinne zwischen Stuttgart und Paris sind im Planfeststellungsantrag nicht zur Rechtfertigung herangezogen worden. Aussagen aus Werbebroschüren stehen dem nicht entgegen.

#####

Argument Nr.: ***260

Themenbezug: 03.01.01. Ziele des Vorhabens

2. Die Reisezeiten im Nah- und Regionalverkehr werden durch Stuttgart 21 laut Fahrzeitenstudie der SMA gegenüber heute nur geringfügig im Sekundenbereich verbessert. Die Studie von SMA berücksichtigte an anderer Stelle jedoch Investitionen in Streckenausbau, der zu Fahrzeitverkürzungen auf den ausgebauten Strecken im Minutenbereich führt. Da nun im Durchschnitt die Reisezeitverkürzungen gegenüber heute nur im Sekundenbereich durchkommen, ist zu bezweifeln, dass sich mit Stuttgart 21 alleine überhaupt irgend etwas verbessert, es fehlt jedoch eine trennscharfe Studie hierzu, aus der hervorgeht, welche Verbesserungen den Ausbauten der Strecken zuzurechnen sind und welche auf das Projekt Stuttgart 21 entfallen. Solange eine solche trennscharfe Studie nicht existiert, besteht keine Planrechtfertigung in diesem Punkt. Im Rahmen der gleichen Studie wurde außerdem ein Vergleich mit einem Alternativkonzept angestellt, das einen Integralen Taktfahrplan abbildet. Die SMA-Studie kommt zum Ergebnis, dass durch die Verwirklichung dieses Alternativkonzeptes eine größere Verkürzung der Reisezeiten für die Fahrgäste erreicht werden kann als durch Stuttgart 21. Das alternative Taktkonzept beruht auf dem bestehenden Kopfbahnhof. Die Entscheidung, Stuttgart 21 bauen zu müssen, um die Reisezeiten im Nah- und Regionalverkehr zu verkürzen, beruht also auf einem Abwägungsdefizit.

Es wird mit Fahrzeitverkürzungen im S-Bahn-Betrieb geworben, aber die Fahrzeit der S5 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof ist weder als ITF-Vollknoten geplant noch kann er aufgrund der Struktur der zulaufenden Strecken sinnvoll zu einem Vollknoten ausgebildet werden. Sehr wohl dient die im Rahmen von Stuttgart 21 entstehende Infrastruktur allerdings auch dazu, den Integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg durch schnelle Durchmesserlinien weiterzuentwickeln. Es ist im Übrigen darauf zu verweisen, dass ein vollständiger Integraler Taktfahrplan bei einem Netzknoten der Größe Stuttgarts nicht möglich, jedenfalls aber nicht sinnvoll ist. Weit vor dem Hauptbahnhof müssen eine Vielzahl zulaufender Strecken gebündelt werden. Im Hauptbahnhof ist das Umsteigen zu bestimmten Taktzeiten, also jeweils von und auf sämtliche 15 oder mehr Fern- und Regionalverbindungen, nicht möglich, weil für einzelne Linien zu lange Haltezeiten am Bahnhof (beim Zulauf aus Norden von Zuffenhausen von bis zu 28 Minuten) entstehen. Die Fahrtzeit der S 5 zwischen Tamm und Stuttgart ist ohne Bezug zum Projekt Stuttgart 21.

#####

Argument Nr.: ***287

Themenbezug: 03.01.01. Ziele des Vorhabens

Versprochene Arbeitsplätze: Mit dem „Baubeginn“ am 02.02.2010 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.

Eine nennenswerte Zunahme von Arbeitsplätzen im Zuge von S21 ist widerlegt. Hier verweise ich auf das Gutachten des IMU Instituts Stuttgart:

http://www.imu-institut.de/stuttgart/tidings/news_article.2011-07-18.6393622232/PE%20S21%2020-7-2011.pdf

http://www.imu-institut.de/stuttgart/tidings/news_article.2011-07-18.6393622232/IMU_S21-Jobmotor-2011.pdf

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwand ist realitätsfern. Auch Baufirmen, die ihren Sitz in Stuttgart und Umgebung haben, haben – teils großvolumige – Bauaufträge erhalten, so z. B. die Stuttgarter Firma Züblin für den neuen Tiefbahnhof. Außerdem beschäftigen alle großen Bau-Arbeitsgemeinschaften Firmen aus der Region als Subunternehmen. Auch Baumaterialien werden teils aus der Region bezogen. Hinzu kommt, dass sich aufgrund der Baumaßnahmen eine Vielzahl von Personen für einen langen Zeitraum – zumindest werktags – in Stuttgart aufhält. Das Nachfragepotenzial dieser Personen für Dienstleistungen etc. kommt der lokalen Wirtschaft natürlich ebenfalls zugute.

#####

Argument Nr.: ***288

Themenbezug: 03.01.01. Ziele des Vorhabens

1995 wurde versprochen, dass durch die Möglichkeiten der Stadterweiterung im Talkessel alle Siedlungsprobleme behoben sein würden. Das ist absolut unglaublich, weil hier kein sozialer Wohnungsbau möglich ist. Dieser wird aber dringend gebraucht.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwand betrifft die Frage, wie die Landeshauptstadt Stuttgart mit den von ihr erworbenen Flächen planerisch umgeht. Mit der Planrechtfertigung des Vorhabens hat dies nichts zu tun, da diese bereits auf der Schaffung des entsprechenden städtebaulichen Entwicklungspotenzials beruht.

#####

Argument Nr.: ***289

Themenbezug: 03.01.01. Ziele des Vorhabens

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 in der Realität zeigt, auf die Verschwendung von Energie und Ressourcenbedarf ausgelegt.

Ferner bedeutet die Steigung im geplanten 2. Berghau-Tunnel auch einen erhöhten Energiebedarf.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwander übersieht, dass mit dem neuen Bahnhof ein modernes Bauwerk entsteht, bei dem sich die Minimierung des Energie- und Ressourcenbedarfs planerisch umsetzen lässt.

#####

Argument Nr.: ***339

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Das Projekt war im Jahr 1995 angeblich mal wirtschaftlich. Spätestens 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 wie viel Geld das Projekt schlussendlich den Steuerzahler kosten wird, steht in den Sternen. Der IC 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 PFA abzulehnen. Ein unwirtschaftliches Projekt darf nicht aus Steuergeldern finanziert werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger ist überzeugt, dass der zur Realisierung von Stuttgart 21 erforderliche hohe finanzielle Aufwand durch den Verkehrsnutzen des Projekts gerechtfertigt ist. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

#####

Argument Nr.: ***354

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Finanzierung ist aufgrund der Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2009 und des Beschlusses des Aufsichtsrats der Deutsche Bahn AG vom Februar 2013 gesichert. Rechtlich relevant wären Finanzierungsfragen im Übrigen nur, wenn die Finanzierung ausgeschlossen wäre.

#####

Argument Nr.: ***361

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Unnötige Folgekosten:

Die hohen Instandhaltungskosten der Tunnel durch Anhydrit belasten die Steuerzahler in Zukunft dauerhaft völlig unnötig. Anhydrit kann 100 Jahre lang aufquellen. Auch die Kosten ab 2035, wenn Herrn Ramsauers Sondergenehmigung für den Mischbetrieb ausläuft, und weitere Infrastruktur-Erweiterungen benötigt werden, sind nicht zumutbare Kosten für unsere Kinder und Enkel, da es bessere Alternativplanungen gibt.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Völlig zu Unrecht stellt es der Einwender als gegeben dar, dass nach dem Jahr 2035 (Ende der Befristung der Ausnahmegenehmigung) Infrastrukturerweiterungen erforderlich werden. Hiervon geht der Vorhabenträger nicht aus.

#####

Argument Nr.: ***371

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

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

umsteigen. Die Darstellung in A-16-4-2-3, dass es für ganz Rohr minimal leiser würde, halte ich für falsch. (Wohl wissend, dass durch Vaihingen 3 Züge pro Stunde nicht mehr fahren.) Mit Stuttgart 21 führt die Bahn ein Projekt durch, dessen Rentabilität und Finanzierung nicht geklärt ist. Insbesondere der Filderabschnitt ist wirtschaftlich nicht begründet, da noch nie erhoben wurde, wie viele Fahrgäste zum Flughafen wollen. Deshalb sind die erheblichen Eingriffe auf den Fildern, die sich durch Flächenverbrauch, Lärm und Erschütterungen auswirken werden, nicht gerechtfertigt.

Die übrig bleibenden, eher nebensächlichen Effekte des - längst veralteten - damaligen Bedarfsszenarios, z.B. die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit sowie der Fernverkehrshalt am Flughafen, sind für sich gesehen nicht geeignet, die mit dem Projekt verbundenen vielfältigen Eingriffe in Eigentum, Grundwasser, Boden, Flora und Fauna und die erheblichen Risiken im Brand- und Katastrophenschutz zu rechtfertigen. Außerdem verursachen die Pläne einen gänzlich unzeitgemäßen, gewaltigen Energieeinsatz für den Bau des Vorhabens und angesichts der extrem energiefordernden Steigungen vor allem auf Dauer für den Bahnbetrieb.

Dies lässt in Bezug auf die hier zur Debatte stehende Planfeststellung nur den Schluss zu, dass eine Beanspruchung des Filderraums durch das Bahnprojekt verkehrlich unbegründet ist. insgesamt ist das Projekt aus offenkundig ausschließlich privatwirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigt.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf, das Projekt stütze sich offenkundig auf ausschließlich privatwirtschaftliche Kunde, ist nicht gerechtfertigt. Die Planung im Filderbereich ist aufgrund der Anbindung des Landesflughafens und der Neuen Messe – dort entsteht eine einmalige „Verkehrsdrehscheibe“ – ohne Weiteres planerisch gerechtfertigt. Dies hängt nicht davon ab, wieviele Fahrgäste zum Flughafen wollen.

#####

Argument Nr.: ***372

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Durch die Verspätungen, die wegen Mischverkehr und Engpässen (z. B. Eingleisigkeiten am Flughafenbahnhof und Rohrer Kurve) im Betrieb auftreten werden, werden der WS-Mobilitätsgarantie entweder zu hohe Kosten aufgebürdet, die auf die Endkunden umgelegt werden (Fahrpreiserhöhung) oder die SSB wird in den Ruin getrieben oder diese Mobilitätsgarantie wird ganz abgeschafft. Alle Fälle sind für Nutzer des ÖPNV nicht hinnehmbar.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwand ist nicht verständlich. Inwieweit die SSB in den Ruin getrieben werden könnte (die in der Rohrer Kurve nicht verkehrt), bleibt unerfindlich.

#####

Argument Nr.: ***374

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Im Herbst 2013 wurden auf der südlichen Seite der Autobahn 3 Baustraßen für ein anderes Vorhaben eingerichtet wurde. Diese Baustraßen wurden nach der Rohrverlegung nicht zurückgebaut, sondern weiter verfestigt und mit einem weiteren. Belag oben drauf ausgebaut. Sie sollen bis zum Bau der Rohrer Kurve bestehen bleiben. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwand ist unverständlich. Es wäre mit Sicherheit für Natur und Landschaft weniger sinnvoll gewesen, vorhandene Baustraßen abzureißen und für das Projekt Stuttgart 21 – auf Kosten der Bahn – neu zu errichten.

#####

Argument Nr.: ***384

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Das Raumordnungsverfahren wurde 1997 abgeschlossen. Es gab über 13.500 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). Auch für 1.3 scheint dies möglich.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger beabsichtigt nicht den Abbruch des Planfeststellungsverfahrens im PFA 1.3.

#####

Argument Nr.: ***386

Themenbezug: 03.01.03. Finanzierungsfragen/ Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

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.

Die angebliche Leistungssteigerung, der ich widerspreche, ist auch Irreführung. Die durchschnittliche reale Zeitersparnis durch S 21 und die NBS nach Ulm beträgt für Bahnkunden die über Stuttgart reisen nur 30 Sekunden.

(Vergleichende Analyse der Reisezeiten 26.11.2010, SMA) Diesem Zeitgewinn steht ein immer größer werdender Aufwand an Ingenieurleistung und andere Mittel gegenüber. Das heißt: Das Verhältnis Nutzen / Aufwand sinkt.

Die Mehrkosten pro Fahrt Stuttgart - Ulm werden auf ca. 20-30 Euro bei 6% Abschreibung und Instandhaltung prognostiziert (EW 626 (32b)). Kostensteigerungen für die Antragstrasse auf den Fildern, die NBS und S 21 sind bereits bekannt geworden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf der „Lüge“ wird energisch zurückgewiesen. Auch der verschwörungstheoretische Ansatz, es gehe lediglich um „riesige Gewinne“ ist nicht haltbar. Der Vorhabenträger nimmt zu diesem Einwand nicht weiter Stellung.

#####

Argument Nr.: ***412

Themenbezug: 03.02.02. Methodik der Alternativensuche und -entscheidung

Die unter dem Begriff „Filderdialog“ durchgeführte Veranstaltung führte durch die aktive Beteiligung zahlreicher Bürger zu klaren Forderungen für die Planung im Filderbereich:

- kein Mischverkehr (S-Bahn und Züge der DBahn),
- Ausbau des Bahnhofs Vaihingen zum Regionalhalt,
- Erhalt der Gäubahn (Abschnitt Stgt. Hbf. über ehem. Westbahnhof bis Rohr),
- S-Bahn-Ringschluss bis Wendlingen,
- wirksamer Lärmschutz.

Keines dieser Ziele wird in der vorliegenden Planung verwirklicht!

Der „Filderdialog“ wurde also von der Landesregierung und der Deutschen Bahn AG nur als Schauveranstaltung genutzt = missbraucht.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Ergebnisse des Filderdialogs und die sich daraus ergebenden Erkenntnisse wurden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt, allerdings hat sich dort die favorisierte Trassenführung als nicht vorzugswürdig aufgedrängt (s. hierzu Kapitel 4.4 im EB Teil II).

#####

Argument Nr.: ***443

Themenbezug: 03.02.03.02. Alternativen Knoten Stuttgart

Neue Gutachten zeigen: Das Projekt Stuttgart 21 führt eher zu einem Rückbau der Bahnleistungsfähigkeit und ist damit nicht genehmigungsfähig.

Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 wurde vereinbart, dass das Projekt Stuttgart 21 zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert und das Zugangebot um ca. 50% erhöht werden soll.

Erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt, dass die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, nachweisen, dass Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt ist und seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen liegt - jeweils in der maßgeblichen Spitzenstunde. Seitens der DB AG würden diese Erkenntnisse und Aussagen von Wikireal bislang nicht dementiert. Es ist also von der Richtigkeit dieser Unterlagen auszugehen.

Die Kapazität des Kopfbahnhofs beträgt rund 50 Züge in der Spitzenstunde. Bestätigt wird dies durch die knapp 46 Züge pro Stunde, die schon 1970 laut Fahrplan führen sowie einem Gutachten. Diese Zugleitung des bestehenden Kopfbahnhofs von 50 Zügen in der Spitzenstunde (Studie Vieregg-Rössler Nov. 2011), hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in einem Gutachten bestätigt.

- Der heutige Bedarf für Stuttgart Hbf. beträgt 2011 38,5 Züge pro Stunde (ab 6:50 Uhr) und betrug 1996 37,5 Züge pro Stunde (ab 6:40 Uhr) (Erg.Stn. S. 12).
- Das Verkehrswachstum, das Stuttgart 21 ermöglichen soll, beträgt 43% (PFB S. 149) bzw. 50% (Fin.vertr. Anl. 3.2a Anh. 1 S. 6) (Erg.Stn. S. 18).

Dieses in den PFB und dem Finanzierungsvertrag geforderte Verkehrswachstum kann Stuttgart 21 gemäß den vorstehenden Aussagen nicht leisten, im Gegenteil die Verkehrsleistung wird gegenüber dem heutigen Zustand sogar reduziert!

Das Projekt Stuttgart 21 ist ungeeignet, den vertraglich vereinbarten Zweck zu erreichen. Dieser schwere Mangel wird auch durch die Verbesserung der Zuläufe zum Hauptbahnhof und die dortige Trennung von S-Bahn- und Regional-/Fernverkehr nicht ausgeglichen, zumal hier auf den Fildern das Prinzip der Trennung der Zugarten durch den vorgesehenen Mischverkehr konterkariert wird. Zudem müssen alle Züge, die den neuen Bahnknoten Stuttgart anfahren oder verlassen, dies über den unterirdischen Tunnelkreisverkehr tun. In diesem Tunnelkreisverkehr müssen auch die Züge bewegt werden, die aufgrund der reduzierten Gleiszahl des neuen Hauptbahnhofs dort nicht auf die nächste Fahrt warten können, sondern umgehend Platz für nachfolgende Züge machen müssen.

Es entstehen zahlreiche Tunnelkreuzungen bzw. Weichen für Abzweigungen im Tunnel, die Fahrplanausschlüsse erzeugen, weil im Tunnel besondere Sicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen, was die Zugfolge anbelangt.

Es ist zweifelhaft, ob der lebhaft frequentierte Tunnelkreisverkehr in der Lage sein wird, Züge von den Zulaufstrecken zusätzlich zu den dort zirkulierenden Zügen adäquat aufzunehmen.

Ein entsprechender Nachweis ist vom Vorhabenträger zu führen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Aussagen des Einwenders stützen sich auf die Untersuchung von Dr. Christoph Engelhardt, Wikireal.org, die auch von einigen Verbänden als Anlage angeführt werden. Der Vorhabenträger hat sich mit dieser Untersuchung ausführlich auseinandergesetzt und die dort aufgestellten Behauptungen zum Vergleich der Leistungsfähigkeit zwischen dem heutigen Kopfbahnhof und dem künftigen Bahnhof widerlegt. Sofern die gleichen Zählweisen und Definitionen wie im Stresstest zur Anwendung kommen, treffen die Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs weder für die heutige Situation noch für die Vergangenheit zu. Der Vorhabenträger verweist dazu auf die ausführliche Äußerung zu dieser Untersuchung.

Daher weist der Vorhabenträger die Behauptungen als nicht begründet zurück.

#####

Argument Nr.: ***448

Themenbezug: 03.02.03.02. Alternativen Knoten Stuttgart

Im Stresstest wurde irrtümlicherweise angenommen, dass die beiden Gleise in der Station Terminal jeweils von Fern-, Regional- und Nahverkehr benutzt werden dürfen. Aus den Planfeststellungsunterlagen geht jedoch hervor, dass dies nicht der Fall ist. Der Stresstest war und ist jedoch ein Argument, dass von den Projektbetreibern immer wieder hervorgebracht wird, um den Bau des Gesamtprojekts Stuttgart 21 gegenüber der Öffentlichkeit zu rechtfertigen. Er sollte demnach den aktualisierten Gegebenheiten angepasst und für den gesamten Knotenpunkt Stuttgart mit der Auswirkung auf den Filderabschnitt neu durchgeführt werden. Dass die DB AG in einer Simulation darstellt, wie das künftige Betriebsprogramm mit der S-Bahn aussehen wird und wie es störungsfrei ablaufen wird. Insbesondere in der Spitzenstunde morgens zwischen 7 und 8 Uhr. Hierbei muss der normale Ablauf, der Ablauf bei Verspätungen und der Ablauf bei gravierenden Störungen inkl. einer zeitweisen Sperrung der S-Bahnstrecke zwischen Vaihingen und Stuttgart Hbf dargestellt werden. Es sind Vergleichssimulationen unter identischen Rahmenbedingungen für den optimierten Kopfbahnhof K21 und den Tiefbahnhof S21 durchzuführen, die die bahneigenen Richtlinien vollumfänglich einhalten und völlig transparent dargestellt werden um von der Öffentlichkeit und von unabhängigen Gutachtern überprüft werden zu können. Alle Planungen im Planabschnitt 1.3 müssen im Hinblick auf die Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit der S-Bahnen sorgfältig und kritisch überprüft werden. Dabei muss auch ein veränderter Fahrplan, wie er für die nach Neuhausen und darüber hinaus verlängerte S-Bahn aussehen könnte, zugrunde gelegt werden. Die Strecke von Böblingen nach Stuttgart-Vaihingen und bis zum Hauptbahnhof Stuttgart muss bis Ende des Testbetriebs von „Stuttgart 21“ bzw. des Beweises der Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsknoten Stuttgart mit Regional-, und Fernverkehr befahrbar sein. Des Weiteren ist nicht sichergestellt, dass die im Stresstest gefahrenen Doppelbelegungen praktikabel sind und unter dem Gesichtspunkt des Brandschutzes (Personen pro Bahnsteig) auch tatsächlich realisierbar sind.

Daher fordere ich auf, den Vorhabenträger darauf zu verpflichten, keinen Rückbau an der Gleisinfrastruktur vorzunehmen, bevor in einer ausreichend bemessenen regulären Betriebszeit die Leistungsfähigkeit unzweifelhaft festgestellt werden konnte.

Beispielsweise ist auch zu klären, warum zwischen 7:00 und 8:00 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. Angaben der Fahrzeiten der verschiedenen Zuggarnituren für den Filderbereich und der daraus ermittelte geringste mögliche Zugabstand unterschiedlicher Zuggarnituren.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Diese Einwendung ist sachlich unzutreffend. Die flexible Nutzung beider Bahnsteigkanten war zwar im ersten Simulationslauf unterstellt, wurde jedoch im finalen Simulationslauf des Stresstests ausgeschlossen und in den öffentlichen Stresstest-Unterlagen auch klar dokumentiert. Der bemängelte ICE aus Ulm ist im Stresstest für die Spitzenstunde enthalten. Es handelt sich hierbei um 2 verschiedene ICE aus Ulm.

#####

Argument Nr.: ***487

Themenbezug: 03.02.04.01. S-Bahn Leistungsfähigkeit (Mischverkehr)

Rückbau durch Verschlechterungen des gesamten Bahn-Verkehrs (S-Bahn, Regional- und Fernbahn): Hier wird ein gekoppelter Mischverkehr (noch viel schlimmer als nur Mischverkehr) erzeugt, dagegen wird der S-Bahnverkehr zwischen Cannstatt und Hauptbahnhof vom Fernverkehr entmischt. Mischverkehr wurde bisher von der Bahn als Begründung für die Unpünktlichkeit der S-Bahn seit 2012 genannt. Die Bahn beweist sich den Rückbau selbst! Im Betrieb fahren - ganz entgegen des Filderdialog-Ergebnisses - S-Bahnen und RE- und ICE-Züge im gekoppelten Mischverkehr auf einer Strecke. Es ist gekoppelt, weil 2 verschiedene S-Bahn-Äste (S1 und S2) hier zusammen mit dem Fernverkehr fahren sollen. Dies und 2 höhengleiche Kreuzungen mit Gegenverkehr führt mindestens bei geringen Verspätungen zu einem Aufschaukeln der Warte- und Verspätungszeiten im gesamten S-Bahn-System. Durch den Bau des Filderbahnhofs und der NBS wird das Nahverkehrsangebot von Bad Cannstatt (mein Wohnort ist 4 km vom Bhf Bad Cannstatt entfernt) stark ausgedünnt, da sämtliche Nahverkehrszüge nach Ulm, Friedrichshafen und Tü über den Filderbahnhof fahren sollen und somit an Bad Cannstatt vorbei geleitet werden. Aktuell halten alle diese Regionalzüge im Bahnhof von Cannstatt. Reisende müssen nach Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart über die S-Bahn von/nach Cannstatt fahren. Dies führt zu einer Überbelastung der S-Bahnlinien S1, S2 und S3 mit sinkendem Fahrkomfort. Diese S-Bahn-Linien werden zudem 6 Wochen im Jahr verstärkt von Frühlingsfest- und Volksfestbesuchern mit benutzt. Es droht in dieser Zeit der Kollaps für diese S-Bahnlinien. Der geplante Filderbahnhof und die NBS mit der geänderten Streckenführung für Regionalzüge haben somit gravierende Auswirkungen auf den Schienennah- und -regionalverkehr im Raum Bad Cannstatt, dem bevölkerungsstärksten Stadtteil von Stuttgart. Es entstehen für mich und meine Familie deutliche Nachteile - sowohl kostenmäßig als auch zeitlich. 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 ist dann das Gegenteil einer nachhaltigen Bahnpolitik. Es ist eine bewusst geplante Verschlechterung des Bahnverkehrs (Pünktlichkeit), obwohl es als Verbesserung beworben wird.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Befürchtungen des Einwenders, dass die Maßnahmen im Zuge des vorliegenden Abschnitts zu einer Verschlechterung des S-Bahn-Verkehrs führen, sind unbegründet, da Betriebsimulationen ergeben haben, dass die Infrastruktur an dieser Stelle zu keinen zusätzlichen Belastungen führt. Damit ist auch die Verlagerung der Pendlerströme auf den Individualverkehr unbegründet.

Durch die Maßnahmen im Bereich der Fildern ergeben sich keine zusätzlichen Konflikte für Bad Cannstatt. Tatsächlich ergibt sich für Reisende aus Richtung Tübingen bzw. dem Filstal nach Bad Cannstatt als einziger Relation ein Umweg über den Hauptbahnhof, ggf. auch mit der Notwendigkeit umzusteigen. Dies ist allerdings die einzige Relation, die ggf. einen Nachteil erfährt. Der Sachverhalt ist dem Vorhabenträger bewusst, allerdings ist dieser Nachteil gegenüber den vielen Vorteilen hinnehmbar. Der Verweis auf die vierwöchige Zusatzbelastung durch Frühlings- und Volksfest rechtfertigt darüber hinaus nicht, zusätzliche Kapazitäten aufzubauen, die in den verbleibenden 48 Wochen des Jahres nicht genutzt werden.

#####

Argument Nr.: ***514

Themenbezug: 03.02.04.02. Abhängen von S-Vaihingen

Die Unterlagen sind unvollständig, weil dies fehlt:

- Auswirkungen auf die Haltestellen Rohr, Vaihingen, Österfeld und auch der Haltestelle Universität.

Insbesondere in Zusammenhang mit einem Störfallkonzept. (siehe Gäubahn-Erhalt). Ich befürchte, dass das Anfahren dieser drei Stationen nicht mehr gewährleistet ist. Nicht nur ein Notfall, sondern schon ein kleiner, häufig vorkommender Störfall kann diese Stationen abschneiden. 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. Weiterhin fehlt der Ersatzhalt in Vaihingen, der während der Gäubahn-Abschneidung am Nordbahnhof erforderlich ist. Dieser gehört zwingend logisch zum PFA 1.3 dazu. Der Alltag zeigt, dass es auf der S-Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße oft mehrmals wöchentlich zu Betriebsstörung kommt und damit Vaihingen, der Bereich Böblingen, Flughafen und die Fildern vom S-Bahn-Netz abgeschnitten werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Behauptung des Einwenders, die Unterlagen seien unvollständig, ist nicht richtig. Die angemahnten fehlenden Aussagen zur Auswirkung auf die Haltestellen Rohr, Vaihingen Österfeld und Universität sind nicht erforderlich, da das Vorhaben auf den Regelbetrieb dieser Stationen keine Auswirkungen hat.

Im Rahmen des Stresstests wurden verschiedene beispielhafte Notfallkonzepte entwickelt und auf der Projekthomepage veröffentlicht (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/dialog/schlichtung-stresstest/2907/>). Bei Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke bleibt der Filderbereich – und damit auch Stuttgart-Vaihingen – über den Fildertunnel erreichbar. Neben dem planmäßigen Fern- und Regionalverkehr können ohne weiteres auch S-Bahnen den Fildertunnel nutzen und vom Hauptbahnhof über die Station Terminal nach Stuttgart-Vaihingen fahren. Für den Störfall sind Umwege hinnehmbar.

Der Interimshalt der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen, der für die letzte Bauphase des S-Bahn-Umbaus zwischen Mittnachtstraße und Hauptbahnhof(tief) erforderlich ist, ist nicht Bestandteil des vorliegenden Abschnitts. Er steht auch nicht im Zusammenhang mit diesem.

#####

Argument Nr.: ***536

Themenbezug: 03.02.04.02. Abhängen von S-Vaihingen

Welche positiven Wirkungen werden dem Vorhaben unterstellt? Wie wahrscheinlich sind die Prognosen, mit denen gearbeitet wird? Ich erkenne 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. Die Bahn nennt die zu kleinen (siehe MVI BWL) Fahrgastzahlen nicht, die die Kosten nicht rechtfertigen. Eine Verbesserung der Flughafenanbindung wäre indes bereits heute möglich. Beispielsweise durch den Ausbau des Bahnhofes Vaihingen, um einen Halt der

Nahverkehrs- und Regionalzüge zu ermöglichen und eine günstige Verbindung zu den Flughafen-S-Bahnen herzustellen. Ebenso wäre eine Verdichtung des S-Bahn-Taktes auf 10 Minuten zum Flughafen denkbar. Da diese Maßnahmen zum heutigen Zeitpunkt unterbleiben, ist im Umkehrschluss anzunehmen, dass Stand heute die bereits existierende Flughafenanbindung als hinreichend angesehen wird und das Argument der Flughafenanbindung nur vorgeschoben ist, um das Projekt Stuttgart 21 begründen zu können.

Außerdem bieten sich den Fahrgästen bei Realisierung des Umstiegs in Vaihingen folgende Vorteile:

- S-Bahn-Takt für häufigere Verbindungen statt 2-Std-Takt für ICE
- weniger Treppen am S-Bahnhof Flughafen
- wesentlich kürzere Laufstrecken mit Gepäck (S-Bahn hält direkt unter Terminal)

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Führung der Gäubahn über den Flughafen – Station Terminal und Flughafenkurve – ergibt sich allerdings aus der Notwendigkeit, den Verkehr aus Zürich/Horb in den Knoten Stuttgart einzubinden. Die bisherige Führung über die Panoramastrecke und den Nordbahnhof in den Stuttgarter Kopfbahnhof kann mit der Umgestaltung des Knotens nicht mehr erfolgen. Bei der Suche nach einer neuen Lösung wurde als Ergebnis umfangreicher Variantenuntersuchungen die beantragte Lösung als die geeignetste ermittelt.

Bei der Entscheidung für die Antragstrasse sind weniger die Quell-Zielverkehre von und zum Flughafen sondern vielmehr eine attraktive und betrieblich sinnvolle Lösung im Vordergrund gestanden.

Ein RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen ist in den regionalen und überregionalen Verkehrskonzepten nicht vorgesehen. Vielmehr hat sich gezeigt, dass die bestehende Anbindung der S-Bahn und der Stadtbahn eine ausreichende und flexible Anbindung Vaihingens an den eigenen Ortsteilkern aber auch die Regional- und Fernverkehre bietet. Ein RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen ist aufgrund des beschriebenen Verkehrsangebots nicht vorgesehen.

Im März 2014 wurden eine Potenzialstudie der PTV AG für einen möglichen Regional- und Fernverkehrshalt Stuttgart-Vaihingen – bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – vorgestellt. Der Halt in Vaihingen bringt zwischen 360 (nur Regionalverkehr hält in Vaihingen) und 540 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag (Halt von Regional- und Fernverkehrszügen) erwarten. Rund die Hälfte der zusätzlichen Fahrten wird vom Pkw verlagert. Der erhoffte Effekt tritt daher nicht ein. Die Studie ist auf den Seiten des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur einsehbar.

Die Annahme des Einwenders, die Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs heute auf einen 10-Minuten-Takt sei problemlos möglich, ist nicht richtig. Die Verdichtung setzt für den Abschnitt Flughafen - Bernhausen bauliche Maßnahmen und für den Abschnitt nördlich von Stuttgart-Vaihingen eine Änderung des Betriebskonzepts voraus. Die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Vaihingen lässt keine weitere Verdichtung zu. Eine weitere Ausdehnung des S-Bahn-Verkehrs im Bereich der Linien Richtung Flughafen geht ausschließlich zu Lasten der Linie Richtung Böblingen - Herrenberg .

#####

Argument Nr.: ***538

Themenbezug: 03.02.04.02. Abhängen von S-Vaihingen

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).
- 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 (bzw. Nahverkehrs-Mitnutzung bereits im DB-Ticket enthalten), minimale Neubaukosten. Die total überlastete S-Bahn Strecke Herrenberg-Stuttgart wird durch den RE-Halt in Vaihingen stark entlastet.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Variante zur Antragstrasse, die eine Weiternutzung der bisherigen Gäubahnführung beinhaltet, wurde im Rahmen der Abwägung des Vorhabenträgers geprüft und bewertet. Im Ergebnis der Abwägung wurde sie allerdings frühzeitig nicht weiter verfolgt.

Ein RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen ist in den regionalen und überregionalen Verkehrskonzepten nicht vorgesehen. Vielmehr hat sich gezeigt, dass die bestehende Anbindung der S-Bahn und der Stadtbahn eine ausreichende und flexible Anbindung Vaihingens an den eigenen Ortsteilkern aber auch die Regional- und Fernverkehre bietet. Ein RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen ist aufgrund des beschriebenen Verkehrsangebots nicht vorgesehen.

Dennoch äußert sich der Vorhabenträger zu den Vorschlägen des Einwenders:

Zum RE-Halt Vaihingen: Im März 2014 wurden eine Potenzialstudie der PTV AG für einen möglichen Regional- und Fernverkehrshalt Stuttgart-Vaihingen – bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – vorgestellt. Der Halt in Vaihingen bringt zwischen 360 (nur Regionalverkehr hält in Vaihingen) und 540 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag (Halt von Regional- und Fernverkehrszügen) erwarten. Rund die Hälfte der zusätzlichen Fahrten wird vom Pkw verlagert. Der erhoffte Effekt tritt daher nicht ein. Die Studie ist auf den Seiten des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur einsehbar.

Zum IC-Halt: Wenn schon der RE-Halt nicht erforderlich ist, besteht seitens des Vorhabenträgers auch kein Bedarf an einem IC-Halt.

Zum Bahnlärm: Zur Reduzierung des Bahnlärms infolge eines Vorhabens – Lärmvorsorge – setzt das BImSchG i.V. mit der 16. BImSchV die anzuwendenden Maßstäbe. Da bei der Beibehaltung der Gäubahnführung kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, hat der Vorhabenträger keine Möglichkeiten, diesen Vorschlag umzusetzen.

Zur Direktverbindung Heilbronner Straße zum Pragtunnel: Dieser geforderte Ausbau ist in den regionalen und überregionalen Verkehrskonzepten der Mittelfristplanung nicht vorgesehen.

#####

Argument Nr.: ***541

Themenbezug: 03.02.04.03. Eingleisigkeit/ Einbahnsteig

Der eingleisige Gegenverkehrsbetrieb im S-Bahn-Terminal am Flughafen verursacht Störungen und Verspätungen im Betriebsablauf aller Zugarten; vor allem sind sie geeignet, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der S-Bahn nachhaltig zu verschlechtern. Die S-Bahn Stuttgart wird bereits an der Kapazitätsgrenze betrieben. Jede weitere Belastung des störanfälligen Systems verschlimmert die labile Situation. Das wird zu mehr Kfz-Verkehr auf der Straße führen. Die Absicht der Bahn, „Verkehr auf die Schiene zu verlagern“, wird damit konterkariert und das Vorhaben nicht zulässig.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der vom Einwender angesprochene „eingleisige Bereich“ in der Station Terminal ist nicht mit einem eingleisigen Abschnitt auf einer Strecke vergleichbar. Einerseits ist der Abschnitt sehr kurz, andererseits wird der Verkehr einer 2-gleisigen Strecke nur artrein auf die beiden Bahnsteiggleise verteilt und dort abgewickelt. Da die S-Bahn nach der Station sowieso nur eingleisig ist, sind die Auswirkungen umso geringer. Diese Situation ebenso wie der "Mischbetrieb" auf der Strecke wurde eingehend untersucht und im Stresstest unter der Berücksichtigung von Störeinflüssen simuliert. Im Ergebnis, dass durch den unabhängigen Gutachter sma bestätigt wurde, wurde festgestellt, dass die zusätzlichen Verkehre keinen negativen Einfluss auf die Qualität haben. Diese bleibt im Ergebnis als wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität bestehen.

#####

Argument Nr.: ***545

Themenbezug: 03.02.04.03. Eingleisigkeit/ Einbahnsteig

Ein Rückbau entsteht auch für die Güterstrecke von Böblingen nach Vaihingen bzw. nach Feuerbach, selbst wenn diese Gleise liegen bleiben. Es ist die eingleisige Gegenverkehrsstelle durch den alten Berghautunnel, die heute zweigleisig ist.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Güterverkehr über die sogenannte Panoramabahn über Stuttgart-West wird für den Güterverkehr nicht benötigt, da diese Verkehre über Renningen/Böblingen geleitet werden. Die Gäubahn wird nur noch ausnahmsweise als Alternativstrecke genutzt. Für diese seltenen Ereignisse ist die Nutzung des Gegengleises in der Rohrer Kurve zumutbar und betrieblich unproblematisch.

#####

Argument Nr.: ***546

Themenbezug: 03.02.04.03. Eingleisigkeit/ Einbahnsteig

Die geplante Eingleisigkeit am Flughafenbahnhof für die S-Bahn stellt einen Rückbau dar, und ist 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. Der S-Bahn Betrieb muss auch ausbaufähig bleiben. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der vom Einwender angesprochene „eingleisige Bereich“ in der Station Terminal ist nicht mit einem eingleisigen Abschnitt auf einer Strecke vergleichbar. Einerseits ist der Abschnitt sehr kurz, andererseits wird der Verkehr einer 2-gleisigen Strecke nur artrein auf die beiden Bahnsteiggleise verteilt und dort abgewickelt. Da die S-Bahn nach der Station sowieso nur eingleisig ist, sind die Auswirkungen umso geringer. Diese Situation ebenso wie der "Mischbetrieb" auf der Strecke wurde eingehend untersucht und im Stresstest unter der Berücksichtigung von Störeinflüssen simuliert. Im Ergebnis, dass durch den unabhängigen Gutachter sma bestätigt wurde, wurde festgestellt, dass die zusätzlichen Verkehre keinen negativen Einfluss auf die Qualität haben. Diese bleibt im Ergebnis als wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität bestehen. Damit sind die Befürchtungen des Einwenders unbegründet.

#####

Argument Nr.: ***551

Themenbezug: 03.02.04.03. Eingleisigkeit/ Einbahnsteig

Die Expertise der „sma Zürich“ zum Stresstest, die übrigens - anders als die nunmehr vorgelegten Pläne der DB AG - von zweigleisigem Betrieb für alle Zugarten im S-Bahn-Terminal ohne Gegenverkehr ausgeht - und stellt dennoch „Risiken für den S-Bahn-Verkehr“ fest.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die flexible Nutzung beider Bahnsteigkanten war zwar im ersten Simulationslauf unterstellt, wurde jedoch im finalen Simulationslauf des Stresstests ausgeschlossen und in den öffentlichen Stresstest-Unterlagen auch klar dokumentiert. Daher ist die gezogene Schlussfolgerung nicht aktuell.

Die „Eingleisigkeit“ in der Station Terminal ebenso wie der "Mischbetrieb" auf der Strecke wurde eingehend untersucht und im Stresstest unter der Berücksichtigung von Störeinflüssen simuliert. Im Ergebnis, dass durch den unabhängigen Gutachter sma bestätigt wurde, wurde festgestellt, dass die zusätzlichen Verkehre keinen negativen Einfluss auf die Qualität haben. Diese bleibt im Ergebnis als wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität bestehen.

#####

Argument Nr.: ***560

Themenbezug: 03.02.04.03. Eingleisigkeit/ Einbahnsteig

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. Bei der Einfahrt in die „Station Terminal“ ist es das gleiche.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die „Eingleisigkeit“ in der Station Terminal ebenso wie der "Mischbetrieb" auf der Strecke wurde eingehend untersucht und im Stresstest unter der Berücksichtigung von Störeinflüssen simuliert. Im Ergebnis, dass durch den unabhängigen Gutachter sma bestätigt wurde, wurde festgestellt, dass die zusätzlichen Verkehre keinen negativen Einfluss auf die Qualität haben. Diese bleibt im Ergebnis als wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität bestehen.

Die vom Einwender befürchtete „Priorisierung des Fernverkehrs a priori“ ist, wie bereits mehrfach in der Öffentlichkeit geäußert, nicht vorgesehen, so dass auch die angesprochenen zusätzlichen Verspätungen der S-Bahn nicht zu befürchten sind.

#####

Argument Nr.: ***587

Themenbezug: 03.02.04.05. Verlust Güterverkehrsanbindung Vaihingen

Die bisher güterverkehrstaugliche Bahnstrecke zwischen Singen und Stuttgart wird mit den geplanten Steigungen auf der Nordseite des neuen Berghautunnels nicht mehr von schweren Güterzügen befahrbar sein. Damit entfällt auch die Möglichkeit, künftig Güter aus der Richtung Böblingen mit der Bahn nach Stuttgart-Vaihingen zu transportieren. Bis jetzt wird noch ein Betrieb am Vaihinger Bahnhof regelmäßig mit der Bahn beliefert. Um wieder mehr Gütertransporte von der Straße zur Bahn zu bringen, darf der Bahn-Güterverkehr nicht weiter behindert, sondern es müssen Optionen zum Wiederausbau des Bahn-Güterverkehrs offengehalten werden. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Siehe Antwort zu Argument-Index 586.

>>> Antwort von Vorhabenträger zu Argument Nr. 586:

Die vorgelegte Planung enthält keinen Rückbau von Anschlussgleisen Dritter; weder in Stuttgart-Rohr noch in Stuttgart- Vaihingen. Dies ist auch nicht vorgesehen. Damit sind diese Anlagen auch nicht dargestellt.

Allerdings wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung in der Rohrer Kurve der Berghautunnel und der Bereich nördlich davon so verändert, dass Güterzüge in Richtung Vaihingen das Gegengleis benutzen müssen. Dies ist im EB Teil III in Kap. 2.6 beschrieben.

In der Entwicklung der Verkehrskonzepte wurde eine ausreichende Kapazität für die Anbindung des Güterverkehrs nach Stuttgart-Vaihingen berücksichtigt. In der Nebenverkehrszeit ist stündlich die Bedienung mit Güterverkehr möglich.

#####

Argument Nr.: ***589

Themenbezug: 03.02.04.05. Verlust Güterverkehrsanbindung Vaihingen

Es wird verhindert, dass ein CO2-reduzierter (Güter-)Verkehr möglich gemacht wird und ausbaufähig bleibt, denn der Güterbahnverkehr muss über das Gegengleis im alten Berghautunnel.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Für den Güterverkehr nach Stuttgart-Vaihingen steht mit einer stündlichen Trasse außerhalb der Hauptverkehrszeit ausreichend Potential für eine Mehrung des SGV zur Verfügung. In der Entwicklung der Verkehrskonzepte wurde eine ausreichende Kapazität für die Anbindung des Güterverkehrs nach Stuttgart-Vaihingen berücksichtigt. In der Nebenverkehrszeit ist stündlich die Bedienung mit Güterverkehr möglich.

Damit ist die Behauptung des Einwenders nicht begründet.

#####

Argument Nr.: ***592

Themenbezug: 03.02.04.05. Verlust Güterverkehrsanbindung Vaihingen

Güterversorgung der Firma Schaff darf nicht verschlechtert werden. Bestandsschutz muss gewährt werden. Wir befürchten Anlieferverkehr mit Tanklastern auf der Straße. Ebenso lassen die gegenwärtigen Planungen die Option eines zukünftigen Anschlusses des Industriegebiets Vaihingen-Möhringen Vaihinger an das Schienengüternetz völlig außer Acht. Dies läuft der politischen Forderung nach Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zuwider.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Siehe Antwort zu Argument-Index 586.

>>> Antwort von Vorhabenträger zu Argument Nr. 586:

Die vorgelegte Planung enthält keinen Rückbau von Anschlussgleisen Dritter; weder in Stuttgart-Rohr noch in Stuttgart-Vaihingen. Dies ist auch nicht vorgesehen. Damit sind diese Anlagen auch nicht dargestellt.

Allerdings wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung in der Rohrer Kurve der Berghautunnel und der Bereich nördlich davon so verändert, dass Güterzüge in Richtung Vaihingen das Gegengleis benutzen müssen. Dies ist im EB Teil III in Kap. 2.6 beschrieben.

In der Entwicklung der Verkehrskonzepte wurde eine ausreichende Kapazität für die Anbindung des Güterverkehrs nach Stuttgart-Vaihingen berücksichtigt. In der Nebenverkehrszeit ist stündlich die Bedienung mit Güterverkehr möglich.

#####

Argument Nr.: ***593

Themenbezug: 03.02.04.05. Verlust Güterverkehrsanbindung Vaihingen

Es fehlt eine Möglichkeit, die Autos auf die Schienen umzuladen. Häufig steht ein (leerer) Autoreisezug abgestellt im Vaihinger Bahnhof.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Eine Kfz-Verladung ist im Fahrplankonzept nicht vorgesehen. Die Gestaltung des Angebots für Reisende ist nicht Aufgabe des Vorhabens.

#####

Argument Nr.: ***594

Themenbezug: 03.02.04.05. Verlust Güterverkehrsanbindung Vaihingen

Bei den Güterzügen ist es nach den Unterlagen der Planfeststellung so, dass sich alle in die Quere kommen. Eigentlich sind 40 Promille Steigung nach EBO für Nebenbahnen ganz normal zugelassen und da fahren auch Güterzüge.

Im Erläuterungsbericht steht (Seite 59):

„Für den Fall, dass zukünftig Güterzüge auf der Relation Böblingen - S-Vaihingen verkehren sollen (z.B. Güterzüge zur Andienung der Firma Scharr in Stuttgart-Rohr oder auch weiter über Feuerbach hinaus), verkehren diese über das Gleis Stuttgart-Böblingen nach S-Vaihingen (Fahren auf dem Gegengleis). Genutzt werden dann dazu die bestehenden Überleitverbindungen südlich des Berghautunnels und im Bahnhof Rohr.“

Das heißt, dass Güterzüge von Böblingen nach Vaihingen (und Feuerbach/Kornwestheim) über mindestens 2 km und durch den Tunnel auf das Gegengleis müssen.

Die Folge: Frontalzusammenstoß im Tunnel und auf den ganzen 2 km, Blockade aller anderen Züge und S-Bahnen, Verhinderung des Güterverkehrs.

Das bedeutet im einzelnen, dass Güterzüge von Böblingen nach Vaihingen (und Feuerbach / Kornwestheim)

- zunächst vor dem Berghautunnel auf das linke Streckengleis müssen (blockieren S-Bahn und RE/IC nach BB),
- durch den Berghautunnel auf Gegengleis und vor dem Bahnhof Rohr auf das auswärtige S-Bahngleis (alle S-Bahnen nach Flughafen und BB blockiert),
- hinter Rohr an der Liebkechtstraße auf das stadtwärtige S-Bahngleis (alle S-Bahnen nach Stuttgart blockiert),
- dann wieder zurück auf 'ihr Ferngleis' und ggf. auf die Abstellgleise für Scharr fahren. Der Güterzug kommt erst vor Vaihingen wieder nach rechts auf das richtige Gleis. Diese Querungen wird den Güterverkehr zumindest in der Hauptverkehrszeit, aber wahrscheinlich über den ganzen Tag unmöglich machen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die vorgelegte Planung enthält keinen Rückbau von Anschlussgleisen Dritter; weder in Stuttgart-Rohr noch in Stuttgart Vaihingen. Dies ist auch nicht vorgesehen.

Allerdings wird im Zusammengang mit der Umgestaltung in der Rohrer Kurve der Berghautunnel und der Bereich nördlich davon so verändert, dass Güterzüge in Richtung Vaihingen das Gegengleis benutzen müssen. Dies ist im EB Teil III in Kap. 2.6 beschrieben. Dafür muss ein Güterzug auch nicht über die "steile Rampe" des Gleises im neuen Tunnel. Der Tunnel Rohrer Kurve ist ausschließlich für den Personenverkehr vorgesehen. Der Güterverkehr wird auf der bisherigen Trasse, über den bestehenden Berghautunnel, nach einem Gleiswechsel Richtung Vaihingen geführt. Dort wird er auf das zweite Gleis zurückgeführt. In der Entwicklung der Verkehrskonzepte wurde eine ausreichende Kapazität für die Anbindung des Güterverkehrs nach Stuttgart-Vaihingen berücksichtigt. In der Nebenverkehrszeit ist stündlich die Bedienung mit Güterverkehr möglich.

Die vom Einwender dargestellten erhöhten Risiken der Zugzusammenstöße werden durch ein komplexes signaltechnisches System verhindert. Weichen und Kreuzungen – sogenannte niveaugleiche Kreuzungen – sowie eingleisige Abschnitte sind im Eisenbahnverkehr üblich und können sicher beherrscht werden.

Damit sind die Befürchtungen des Einwenders unbegründet.

#####

Argument Nr.: ***600

Themenbezug: 03.02.04.06. Sonstiges zu den Planungsgrundlagen der Antragstrasse

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!

>>> Antwort von Vorhabenträger

Siehe Antwort zu Argument-Index 594.

>>> Antwort von Vorhabenträger zu Argument Nr. 594:

Die vorgelegte Planung enthält keinen Rückbau von Anschlussgleisen Dritter; weder in Stuttgart-Rohr noch in Stuttgart Vaihingen. Dies ist auch nicht vorgesehen.

Allerdings wird im Zusammengang mit der Umgestaltung in der Rohrer Kurve der Berghautunnel und der Bereich nördlich davon so verändert, dass Güterzüge in Richtung Vaihingen das Gegengleis benutzen müssen. Dies ist im EB Teil III in Kap. 2.6 beschrieben. Dafür muss ein Güterzug auch nicht über die "steile Rampe" des Gleises im neuen Tunnel. Der Tunnel Rohrer Kurve ist ausschließlich für den Personenverkehr vorgesehen. Der Güterverkehr wird auf der bisherigen Trasse, über den bestehenden Berghautunnel, nach einem Gleiswechsel Richtung Vaihingen geführt. Dort wird er auf das zweite Gleis zurückgeführt. In der Entwicklung der Verkehrskonzepte wurde eine ausreichende Kapazität für die Anbindung des Güterverkehrs nach Stuttgart-Vaihingen berücksichtigt. In der Nebenverkehrszeit ist stündlich die Bedienung mit Güterverkehr möglich.

Die vom Einwender dargestellten erhöhten Risiken der Zugzusammenstöße werden durch ein komplexes signaltechnisches System verhindert. Weichen und Kreuzungen – sogenannte niveaugleiche Kreuzungen – sowie eingleisige Abschnitte sind im Eisenbahnverkehr üblich und können sicher beherrscht werden.

Damit sind die Befürchtungen des Einwenders unbegründet.

#####

Argument Nr.: ***604

Themenbezug: 03.02.04.06. Sonstiges zu den Planungsgrundlagen der Antragstrasse

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

>>> Antwort von Vorhabenträger

Entscheidend für den Kunden sind vielmehr die Fahrzeit und die Fahrtkosten, die sich durch die geänderte Streckenführung ergeben. Nachteile für die Kunden werden hierbei nicht entstehen. Der Vorhabenträger kann für die Kunden keinen gravierenden Nachteil durch die längeren Tunnelstrecken erkennen.

Durch die neue Führung der Gäubahnverkehre ergibt sich keine Verlängerung der Fahrzeit, da die längere Strecke durch die möglichen höheren Geschwindigkeiten im Fildertunnel kompensiert werden können.

Die vom Einwender behaupteten höheren Risiken durch die Tunnelfahrt sind nicht richtig, da alle neu geplanten Bauwerke einen Sicherheitsstandard entsprechend den aktuellen Vorgaben erfüllen müssen. Diese sind deutlich höher als auf der "alten Panoramabahn".

#####

Argument Nr.: ***606

Themenbezug: 03.02.04.06. Sonstiges zu den Planungsgrundlagen der Antragstrasse

Desgleichen scheint die Planung zu unterbinden, dass Personen aus dem südlichen Umfeld von Stuttgart-Vaihingen (Böblingen, Sindelfingen, Horb etc.) zukünftig einen direkten und damit angenehmen Anschluss an das infrastrukturreiche Gebiet Vaihingen/Möhringen erhalten werden (anders als bei dem Konzept „Vaihinger Regionalbahnhof“). Auch damit wird die Prämisse „Verlagerung von Verkehr“ auf die Straße konterkariert. Möhringen wird durch Einpendler aus diesem Raum möglicherweise noch stärker belastet. Die in den Planfeststellungsunterlagen beantragte Trasse ist unwirtschaftlich und schadet sowohl dem Bezirk Möhringen wie auch dem Bezirk Vaihingen und nur weil ein paar Böblinger/Sindelfinger direkt zum Flughafen wollen, rechtfertigt es nicht die Abholzung des wertvollen Waldes auf Stuttgarter Gemarkung.

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

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Begründung des Vorhabens ist ausführlich im EB Teil I dargestellt, ebenso die Alternativenprüfung des Vorhabenträgers im EB Teil II. Damit ist die Grundlage für eine planrechtliche Entscheidung vorhanden, die dem § 18 AEG genügt. Aus den Ausführungen des Vorhabenträgers sind alle der Abwägungsentscheidung zu Grunde liegenden Fakten – ein-

schließlich der wirtschaftlichen Aspekte - nachzuvollziehen. Ein Schaden für die Bezirke Möhringen und Vaihingen ist dabei nicht erkennbar.

Der Vorhabenträger verkennt allerdings nicht, dass für die Durchführung der Baumaßnahme unvermeidbare Eingriffe in den Wald erfolgen, die jedoch durch die Ausgleichsmaßnahmen sowohl forstrechtlich als auch naturschutzfachlich vollständig ausgeglichen werden können. Damit kann dieser Nachteil durch die deutlichen Vorteile der Antragstrasse überwunden werden. Ein RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen ist in den regionalen und überregionalen Verkehrskonzepten nicht vorgesehen. Vielmehr hat sich gezeigt, dass die bestehende Anbindung der S-Bahn und der Stadtbahn eine ausreichende und flexible Anbindung Vaihingens an den eigenen Ortsteilkern aber auch die Regional- und Fernverkehre bietet. Ein RE-Halt in Stuttgart-Vaihingen ist aufgrund des beschriebenen Verkehrsangebots nicht vorgesehen.

Im März 2014 wurden eine Potenzialstudie der PTV AG für einen möglichen Regional- und Fernverkehrshalt Stuttgart-Vaihingen – bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – vorgestellt. Der Halt in Vaihingen bringt zwischen 360 (nur Regionalverkehr hält in Vaihingen) und 540 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag (Halt von Regional- und Fernverkehrszügen) erwarten. Rund die Hälfte der zusätzlichen Fahrten wird vom Pkw verlagert. Der erhoffte Effekt tritt daher nicht ein. Die Studie ist auf den Seiten des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur einsehbar.

Im Übrigen wurde im Zuge der Abwägung auch eine Variante untersucht, bei der die Züge der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen enden. Im Kap. 1.3 des EB Teil II wurden die Ziele des Vorhabenträgers dargestellt, denen sich alle in Frage kommenden Alternativen stellen müssen. Die vorgelegte Planung erfüllt diese unter den untersuchten Kriterien am besten. Keine der geprüften Alternative drängt sich dem gegenüber als vorzugswürdig auf.

#####

Argument Nr.: ***612

Themenbezug: 03.02.04.06. Sonstiges zu den Planungsgrundlagen der Antragstrasse

Es gibt keinen Bedarf für den Bau der Rohrer Kurve. Jedoch führt der Vorhabenträger als weiteres Argument an, dass durch diese in Zukunft ein (S-Bahn-)Tangentialverkehr aus Richtung Böblingen zum Flughafen möglich wäre. Abgesehen davon, dass die Streckenkapazität zwischen Rohrer Kurve und Flughafen für eine weitere Linie in der jetzigen und geplanten Form nicht ausreichen würde, wäre es möglich die Rohrer Kurve für so ein Projekt später unabhängig von Stuttgart 21 zu bauen, sofern Bedarf bestehen würde.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Führung der Gäubahn über den Flughafen – Station Terminal und Flughafenkurve – ergibt sich aus der Notwendigkeit, den Verkehr aus Zürich/Horb in den Knoten Stuttgart einzubinden. Die bisherige Führung über die Panoramastrecke und den Nordbahnhof in den Stuttgarter Kopfbahnhof kann mit der Umgestaltung des Knotens nicht mehr erfolgen. Bei der Suche nach einer neuen Lösung wurde als Ergebnis umfangreicher Variantenuntersuchungen die beantragte Lösung als die geeignetste ermittelt. Damit ist auch der Bau der Rohrer Kurve begründet.

Die vermeintlich unzutreffenden Begründungen, für eventuelle künftige Optionen, sind dennoch richtig, auf wenn dieser Bedarf nicht unmittelbar erkennbar ist und voraussichtlich auch nicht mittelfristig eintritt.

#####

Argument Nr.: ***618

Themenbezug: 03.02.05.01. Erhalt Gäubahn

Im Fazit bedeuten die zur Planfeststellung beantragten Pläne Risiken für einen pünktlichen Betriebsablauf, insbesondere im - für alle Zugarten eingleisig im Gegenverkehr betriebenen - S-Bahn-Terminal. Der Bahnhof NBS ist im Brandfall gefährlich und durch die sehr tiefe Lage unter dem Gelände nur beschwerlich erreichbar. Zudem bestehen erhebliche Orientierungsprobleme beim Umsteigen.

Da es mit der Variante „Gäubahnerhalt“ eine weitaus sinnvollere und zudem kostengünstigere Lösung gibt, sind die bahnbetrieblichen Risiken, die geplanten Eingriffe in den Bahnbetrieb und in die wertvollen Filderböden sowie die Mehrbelastungen der betroffenen Anwohner durch Lärm und Erschütterungen nicht zu rechtfertigen. Als Steuerzahlerin möchte ich eine wirtschaftlich und technisch gute Lösung verwirklicht haben.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die höhengleichen Kreuzungen in der Rohrer Kurve, die „Eingleisigkeit“ in der Station Terminal ebenso wie der "Mischbetrieb" auf der Strecke wurde eingehend untersucht und im Stresstest unter der Berücksichtigung von Störeinflüssen simuliert. Im Ergebnis, dass durch den unabhängigen Gutachter sma bestätigt wurde, wurde festgestellt, dass die zusätzlichen Verkehre keinen negativen Einfluss auf die Qualität haben. Diese bleibt im Ergebnis als wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität bestehen.

Die Station NBS berücksichtigt in ihrer Lage die Anlagen der Messe und des Flughafens. Eine andere Höhenlage ist damit ausgeschlossen. Das Brandschutz- und Rettungskonzept belegt, dass die geäußerten Befürchtungen nicht gerechtfertigt sind. Sowohl die Eigen- als auch die Fremdrettung sind gewährleistet. Damit geht von der Station NBS keine erhöhte Gefahr aus.

Im Erläuterungsbericht Teil II wird die Variante „Erhalt der Gäubahn“ dargestellt und unter Berücksichtigung ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Aufgrund der Vorgabe der Projektpartner, die Direktanbindung des Flughafens aus allen Richtungen zu erzielen, sowie der europarechtlichen Vorgabe, die Verknüpfung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene mit den anderen Hauptverkehrsträgern zu schaffen, konnte die Gäubahnvariante nicht weiter verfolgt werden. Ihr wesentlicher Nachteil ist nämlich, dass sie gerade diese Verknüpfung nicht möglich macht. (vgl. EB II Kapitel 4.4.1.2.2)

#####

Argument Nr.: ***663

Themenbezug: 03.02.05.05. Sonstige kleinräumige Varianten

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.

Weil es heute schon schnellere, günstigere und bessere Verbindungen an den Flughafen gibt, sind die Planungen für diesen Planfeststellungsabschnitt überflüssig. Die Zustimmung für die Verlängerung der U6 wurde durch den Gemeinderat beschlossen, der einen 10-Minuten-Takt zum Flughafen ermöglicht (STZ vom 16.10.13 „Großes Lob für die „Arnold-Bahn zum Flughafen“ und STN vom 16.10.13 „Zum Flughafen Stuttgart im Zehn-Minuten-Takt“, s.

Anlagen – Einwendung Nr. 536). Somit besteht keine Notwendigkeit für einen zusätzlichen neuen Flughafenbahnhof. 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 angebunden 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die SSB AG schreibt in ihrer eigenen Stellungnahme "Die derzeit für das eigene Vorhaben, die U6, favorisierte Planungsvariante fußt auf der von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung beantragten Variante D 4.3, insofern trägt die SSB Planung für den PFA 1.3 in den wesentlichen Teilen mit."

Für einen S-Bahn-Ringschluss ergeben die Verkehrsprognosen noch keinen Bedarf, also noch keine vorhersehbare Verkehrsentwicklung.

#####

Argument Nr.: ***664

Themenbezug: 03.02.05.05. Sonstige kleinräumige Varianten

S21 wurde vor der Volksabstimmung als Staubsauger bezeichnet, der für wichtige Investitionen notwendige Geldbeträge aufsaugt und so zu einem Investitionsverzug führt. Dies wurde indirekt bereits durch Hr. Dr. Grube bestätigt, der, wie am 3. November im Münchner Merkur veröffentlicht, „mehr Geld für Investitionen“ forderte, hier „müsse der Bund helfen“, forderte Grube. Die fehlerhafte Planung für S21 und den Bereich Filder verhindert den dringend notwendigen und im Filderdiallog geforderten Ausbau eines S-Bahn-Rings um Stuttgart herum. Dieser Ringverkehr würde die Innenstadtunnel entlasten und die umliegenden Gemeinden mit einander verbinden ohne durch den völlig überlasteten Innenstadtunnel fahren zu müssen. Dies würde den ÖPNV in der Region nachhaltig stärken und attraktiver machen. Die gesamte Region Stuttgart und insbesondere die Fildern sind sehr durch den Verkehr belastet, was die Lebensqualität der Einwohner beeinträchtigt. Das Ziel der Politik muss es also sein, dass mehr Menschen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umsteigen. Stuttgart 21 sowie der PFA 1.3 werden jedoch aus meiner Sicht nicht dazu beitragen, dass mehr Menschen den öffentlichen Nahverkehr benutzen, da dieses Bauprojekt vor allem für den Fernverkehr ausgelegt ist und keinerlei Vorteile für den Nahverkehr bietet. Andere Maßnahmen wie z. B. ein S-Bahn-Ringschluss zwischen den Fildern und Esslingen wäre weitaus wirtschaftlicher. Außerdem ist es sehr wahrscheinlich, dass viele Menschen in der Region Stuttgart auf Grund der Einschränkungen beim Bau von S21 wieder ihr Auto benutzen, was das Verkehrsproblem noch weiter verstärkt.

Die vorliegende Planung ermöglicht nicht einen Ringschluss der S-Bahnen über Neuhausen bis nach Esslingen. Esslingen wird abgehängt und wird noch schlechter erreichbar sein als es bisher sowieso schon der Fall ist. Eine Fahrt mit dem ÖPNV beispielsweise von Leinfelden bis nach

Esslingen ist schon jetzt eine Zumutung, Besserung ist nicht in Sicht. Das im Filderdiallog vorgestellte Konzept eines S-Bahnring für die Filder wäre eine Riesenfortschritt für die gesamt Region und wird durch S21 und insbesondere die Planung im Abschnitt 1.3 leider eine Vision bleiben.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf, S21 führe zu einem Investitionsverzug, gilt dem Grunde nach für alle Projekte, da bekannter Weise jeder Euro nur einmal ausgegeben werden kann und die Budgets für Investitionsprojekte begrenzt sind.

Für eine eventuelle Verlängerung der S-Bahn über Bernhausen hinaus stellt die zur Planfeststellung beantragte Lösung kein Hindernis dar. Für einen S-Bahn-Ringschluss ergeben die Verkehrsprognosen noch keinen Bedarf, also noch keine vorhersehbare Verkehrsentwicklung.

#####

Argument Nr.: ***683

Themenbezug: 03.03.01.03. Kommunale Belange

Stadtplanung und Raumordnung

Das Projekt hat negative Auswirkungen auf den Fildern, die bereits jetzt extrem stark zersiedelt und zerschnitten sind. Dies nimmt dann noch zu. Es hat auch negative Auswirkungen auf Vaihingen, zum Beispiel ist Vaihingen auf leistungsfähige Schienenanbindung angewiesen, sonst kann das Gebiet Am Wallgraben nicht wie planungs- und baurechtlich vorbereitet und aufgesiedelt werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Durch das Bauvorhaben im PFA 1.3 wird keine zusätzliche erhebliche Zerschneidung von freien Landschaften hervorgerufen. Die Fildermulde ist – wie der Einwender richtig bemerkt - durch Verkehrs- und Infrastrukturflächen (BAB A8, Straßen L1192, L1204, L1205, Flughafen- und Messegelände) durch Zerschneidung bereits stark vorbelastet. Die Bündelung der NBS und der BAB A8 sowie die längeren Tunnelabschnitte des Flughafentunnels, der Flughafenkurve und des S-Bahn-Tunnels zielen darauf ab, die Zerschneidungswirkung der NBS so gering wie möglich zu halten. Dem Vermeidungs-/Minimierungsgebot (§ 13 BNatSchG) wurde, soweit wie möglich, Rechnung getragen.

Eine wesentliche, dauerhafte Beeinträchtigung Stuttgart-Vaihingens bzw. der Leistungsfähigkeit der Vaihinger Schienenanbindung ist nicht zu befürchten.

#####

Argument Nr.: ***685

Themenbezug: 03.03.01.03. Kommunale Belange

Auswirkungen auf die „Kommunale Planungshoheit“

Für Leinfelden und Echterdingen und Rohr erhöht sich der Bahnlärm. Diese Gemeinden sind jetzt schon wegen Lärm überlastet. Hier wird erst Lärm mit einer zu teuren Variante erzeugt, den die Bahn nicht verantworten will. Dann soll mit anderem Geld der Lärm wieder kaschiert werden. Hier gibt es nur die Lösung: kein Mischverkehr und Erhalte der bisherigen Gäubahntrasse.

In naher Zukunft gilt die -5dBA für die Bahn. Wegen den obigen Belastungen und wegen Bauverzögerungen muss die Regelung auch hier berücksichtigt werden. Auch wegen der Bedeutung von S 21 und wegen der Gleichbehandlung mit den Brandschutzgesetzen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Lärmzunahme im Filderraum ist unter Berücksichtigung der Vorbelastung untersucht und im Hinblick auf die mögliche Gesundheitsgefährdung auch unter Berücksichtigung des Lärms der anderen Verkehrsträger (BAB A8 sowie Flughafen) bewertet worden. Hier hat sich ergeben, dass keine relevante zusätzliche Belastung entsteht. Beide Erkenntnisse sind bei der Bewertung des Schutzgutes Mensch in die UVS eingeflossen.

Für anhängige Verfahren gilt der Schienenbonus nach wie vor, weswegen von „ungerechtfertigten Vorteilen“ nicht die Rede sein kann. Ein freiwilliger Verzicht auf den Schienenbonus ist nur möglich, wenn die sich daraus ergebenden finanziellen Belastungen vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen werden. Bei einem Verzicht würden erhebliche Mehrausgaben notwendig werden. Die dem Vorhabenträger zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel erlauben die Übernahme der Mehrkosten nicht.

#####

Argument Nr.: ***691

Themenbezug: 03.03.02.01. Rechtliche Grundlagen zum Schall

Die DB Netz AG will nach ihren Aussagen bei den öffentlichen Informationsveranstaltungen noch den in Kürze hinfälligen Schienenbonus ausnutzen. Der Bahnbetrieb soll zukünftig ohne zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zur Verringerung des Lärms und der Erschütterungen auf der seitherigen Bahntrasse stattfinden. Sie verschafft sich damit zu Lasten Betroffener ungerechtfertigte Vorteile. Zudem behauptet die Vorhabenträgerin, ihre Planungen erfüllten nicht den Tatbestand der wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV. In Anlage 16.1 heißt es hierzu, ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liege nicht vor (Erläuterungsbericht III S. 155). Dem ist zu widersprechen. Es wird zwar weder ein durchgehendes neues Gleis entlang der betroffenen Strecke gebaut, noch erhöhen sich - angeblich laut Vorhabenträgerin - die rechnerischen Lärmpegelwerte an den betroffenen Objekten um mindestens 3 dB(A). Gleichwohl liegt aufgrund des Hinzukommens von völlig anderen Zuggattungen eine wesentliche Änderung des Status Quo vor, auf dessen Grundlage die Vorhabenträgerin zu geeigneten Maßnahmen gegen Schall- und Erschütterungseinwirkungen zu verpflichtet ist. Der Bau der Rohrer Kurve gilt als „Neubau“. Werte der 16. BImSchV sind mit dem gestrichenen Schienenbonus einzuhalten. Bei einem Projekt dieser Größe darf der gestrichene Schienenbonus nicht wegen einem Jahr ausgetrickst werden, sondern muss, wie Brandschutzgesetze auch, Berücksichtigung finden. Der Projektträger reicht die vorgelegten Unterlagen kurz (14 Monate) vor dem Wegfall des Schienenbonus (-5dB) ein. Wegen der Größe des Projektes S21 muss das geringfügig zu spät kommende Gesetz trotzdem erfüllt werden, so wie zum Beispiel Brandschutzgesetze auch nach Projektstart umgesetzt werden. Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Immer wieder unterläuft die DB AG bedeutsame fachliche Vorgaben:

Mit der Inanspruchnahme des „Schienenbonus“ bei der Lärmbetrachtung ignoriert sie, dass der Betrieb dieses Vorhabens in die Zeit fallen wird, in der der Schienenbonus längst der Vergangenheit angehören wird, und sie ignoriert zudem die heutigen Erkenntnisse über Umgebungslärm auf die Gesundheit des Menschen (vgl. Vorsorge-Lärmschutzwerte der Weltgesundheitsorganisation WHO und in der Umweltmedizin).

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Zunahme des vom Eisenbahnverkehr verursachten Verkehrslärms bewegt sich innerhalb der von der 16. BImSchV aufgezeigten Grenzwerte, sodass ergänzende Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich werden. Für anhängige Verfahren gilt der Schienenbonus nach wie vor, weswegen von „ungerechtfertigten Vorteilen“ nicht die Rede sein kann. Ein freiwilliger Verzicht auf den Schienenbonus ist nur möglich, wenn die sich daraus ergebenden finanziellen Belastungen vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen werden. Bei einem Verzicht würden erhebliche Mehrausgaben notwendig werden. Die dem Vorhabenträger zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel erlauben die Übernahme der Mehrkosten nicht. Verhandlungen mit der Stadt und dem Land Baden-Württemberg haben zu keinem Ergebnis geführt, das zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erlaubt.

Die Maßnahmen an der Bestandsstrecke stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, sodass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen nach der gesetzlichen Regelung nicht erforderlich sind.

#####

Argument Nr.: ***696

Themenbezug: 03.03.02.02. Methodik des Gutachtens zum Schall

In der Planfeststellung ist für den Bereich der „Rohrer Kurve“ sowie der Stadtteile Rohr, Dürtlewang die Lärmsituation nur unzureichend und fehlerhaft untersucht und behandelt.

In den Betrachtungen wird trotz einer hohen Vorbelastung durch die Autobahn und der bestehenden Bahnstrecke von einer selektiven Beurteilung ausgegangen. Dies berücksichtigt allerdings nicht die tatsächlichen Belange und Wahrnehmungen der Anwohner. Eine Überschreitung der Lärmgrenze bzw. der heute bereits vorhandenen Lärmsituation ist, vor allem auch in den Nachtstunden, nicht zu akzeptieren. Im Betrieb bringt die Rohrer Kurve eine erhebliche Mehrbelastung an Lärm. Heute hat die Rohrer Kurve einen Radius von 365 m bzw. 385 m, später ist sie auf 320 m reduziert (gerade knapp über dem zulässigen Höchstwert). Das führt in der Wirklichkeit auf jeden Fall zu mehr Lärm beziehungsweise zu starkem Kurvenquietschen, auch wenn die errechneten Werte dies beschönigen. Die zusätzlichen Weichen sorgen für weiteren Zusatz-Lärm. Dass der Quietschlärm sich nicht genügend in den Berechnungen wiederfindet, liegt an den Eingaben oder am Gesetz selbst. Ich wende ein: Wenn es quietschen kann, darf nicht gebaut werden. Natürlich darf schon aus viel wichtigeren Gründen nicht gebaut werden. Ich beantrage hiermit eine schalltechnische und eine erschütterungstechnische Untersuchung, sowie eine Untersuchung des sekundären Luftschalls der betroffenen Grundstücke. In einem Planfeststellungsbeschluss ist sicherzustellen, dass die notwendigen Maßnahmen zum Schutz gegen alle entstehenden Immissionen dieser Grundstücke getroffen werden. Sämtliche Kosten dafür sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwand ist unbegründet. Der Vorhabenträger hat im Erläuterungsbericht III u.a. auf S. 154 dargelegt, dass die Immissionen, die von der neu zu errichtenden Verbindungskurve ausgehen, weder in Rohr noch in Dürtlewang zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV führen. Demzufolge sind keine Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich. Auch der Eingriff in die bestehende Strecke begründet nicht das Erfordernis von Lärmvorsorgemaßnahmen, weil bei den maßgeblichen Immissionsorten keine Pegelerhöhungen um mindestens 3 dB(A) vorliegen (s. Erläuterungsbericht III, Anhang 16.1, dort S. 13). Bei alledem sind die vom Einwender

hervorgehobenen Quietschgeräusche ordnungsgemäß berücksichtigt worden. Nach alledem ist das Ansinnen von (weiteren) Untersuchungen ebenso wie die Forderung nach Schutzmaßnahmen abzulehnen.

#####

Argument Nr.: ***723

Themenbezug: 03.03.02.03. Beeinträchtigungen durch Schall

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/Dürtlewang betroffen.

Der Bau der Rohrer Kurve bedeutet:

1. Vernichtung eines Naherholungsgebietes.
2. Wegfall des natürlichen Lärmschutzes wegen Abholzung großer Waldflächen.
 - 2.1 Mehr Lärm durch Schienenverkehr und Baustellenlärm
 - 2.2 Mehr Abgase und Lärm von der Autobahn.
3. Zusätzlich mehr Lärm wegen enger Gleisradien.

Damit führt die beantragte Trasse erforderliche Rodung von Waldfläche im Bereich der „Rohrer Kurve“ zu einer dauerhaften, nicht abwendbaren Verschlechterung der Gesamtlärmsituation für die Anwohner und zwar rund um die Uhr jeden Tag in der Woche, da die Hauptlärmquelle BAB 8 ja zu keiner Zeit nur eingeschränkt betrieben wird. Die südlichen Randbereiche von Rohr und Dürtlewang sind vor allem durch Wohnnutzung geprägt. Besonders beeinträchtigt durch den Bau der Rohrer Kurve sind die Bewohner folgender Straßen (in Klammern ungefähre Abstand zum Gleiskörper der Rohrer Kurve): Berghaustraße (300 m), Merkurstraße (320 m), Südendstraße (340 m), Schönbuchstraße (420 m), Untere Schießäckerstraße (500 m), Jupiterweg (500 m), Schopenhauerstraße (540 m), Egelhaafstraße (580 m), Schmellbachstraße (600 m), Junoweg (640 m), Osterbronnstraße (750 m), Turnhallenstraße (860 m). Die Bahn unterstellt, dass das durch das Autobahnnetz und durch den Flughafen eine hohe Vorbelastung besteht. In der Praxis sind die Auswirkungen unerheblich und nur bei entsprechender Windrichtung gering. Erhöhte Auswirkungen ergeben sich durch die geplante Rodung des Waldes.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Bei der Ermittlung der Immissionen des geplanten zusätzlichen Eisenbahnverkehrs sind die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV sind beachtet worden. Die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen haben keinen Schutzanspruch ergeben.

Zu 1) Die unbestritten erforderlichen Eingriffe in das Waldgebiet führen nicht dazu, dass die Nutzung als Naherholungsgebiet wegfällt.

Zu 2.1) Die durch die Baumaßnahmen verursachten Lärmauswirkungen sind untersucht und in den Antragsunterlagen dargestellt worden. Soweit die Zumutbarkeitswerte der für die Beurteilung maßgebenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm dies erfordern, werden Schutzmaßnahmen vorgesehen bzw. nach Konkretisierung der Ausführungsplanungen noch vorgesehen oder im Streitfall vom Eisenbahn-Bundesamt festgelegt.

Zu 2.2) Die Eisenbahnbaumaßnahmen führen nicht zu einer Veränderung der Immissionen des Straßenverkehrs auf der Autobahn.

Zu 3) Bei der Ermittlung der Immissionen des geplanten zusätzlichen Eisenbahnverkehrs sind die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV sind beachtet worden. Die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen – einschließlich der Gesamtlärmbetrachtung in Anlage 16.4 – haben auch in den genannten Bereichen keinen Schutzanspruch ergeben.

#####

Argument Nr.: ***724

Themenbezug: 03.03.02.03. Beeinträchtigungen durch Schall

Die Lärmkarte für die Rohrer Kurve ist falsch: In A-16-4-2 macht gerade die neue Kurve gar keinen Lärm! Und dass es dann in ganz Rohr leiser werden soll, sollte mal erklärt werden. Es kann nur an der Mondfinsternis liegen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Im Bereich der neu zu bauenden Rohrer Kurve ist die Vorbelastung in erheblichem Umfang durch den Lärm der BAB A8 geprägt. Daher wirkt sich der Bau der Rohrer Kurve im Gesamtlärm nicht aus.

Da mit der Führung des Gäubahnverkehrs über den Flughafen der Streckenabschnitt zwischen Rohrer Kurve und Vaihingen entlastet wird, wird es durch das Vorhaben tatsächlich leiser.

#####

Argument Nr.: ***734

Themenbezug: 03.03.02.04. Gesamtlärbetrachtung Straße/ Schiene

Das sich nördlich bis nordwestlich von unserem Grundstück befindliche Mischwaldgebiet bietet heute, wenn auch unzureichend, Schutz vor den von der Autobahn A8 ausgehenden Lärmemissionen, die auch noch durch Fluglärm ergänzt werden.

Bereits die in den letzten Jahren erfolgten „Auslichtungsmaßnahmen“ im fraglichen Waldgebiet (vor allem unterhalb der Schönbuchstraße und im Übrigen zum Stadtbezirk Möhringen gehörenden sog. „Dürtlewangwald“ haben die Lärmbelastungen auf unser Grundstück und Wohnhaus merklich ansteigen lassen.

Durch die umfangreichen Waldrodungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der Rohrer Kurve wird nicht nur die „baubedingte“ Lärmbelastung über viele Jahre erheblich zunehmen, sondern in der Feige auch der „Autobahnlärm“ durch das Fehlen des Waldes wesentlich verstärkt auf unser Wohngebiet einwirken, zumal bis dahin ein weiterer Ausbau der A8 um weitere 2 Fahrspuren wohl vollzogen sein wird. Dazu kommen dann noch die Lärmemissionen (Quietschen) der über die enge Rohrer Kurve verkehrenden Fernzüge. Die Bahnkurve Böblingen/Echterdingen ist so eng, dass das „Kurvenquietschen“ weithin hörbar sein wird, vermischt mit dem Lärm der Autobahn, der Rohr und Dürtlewang in Folge des fehlenden schützenden Waldes weit stärker treffen wird als jetzt. Bei der Lärmberechnung muss im Sinne der Anwohner der gesamte Lärm (Fluglärm, Schienenverkehr und Autobahn) addiert werden. Schon heute ist im Bereich der „Rohrer Kurve“ im Winter die Lärmbelastung erheblich durch die Autobahn.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die 16. BImSchV diene nur der Beurteilung des Schienenverkehrslärms. Die Rechtsprechung geht sogar von einem „Verbot der Summenpegelbildung“ aus; d. h. es ist unzulässig, bei der Beurteilung nach der 16. BImSchV den Verkehrslärm aus anderen Lärmquellen einzubeziehen. Etwas anderes gilt dann, wenn bedingt durch das Vorhaben eine gesundheitsgefährdende Gesamtlärmsituation erreicht oder weiter verschärft wird. Dies hat der Vorhabenträger in der

Gesamtlärbetrachtung (Anlage 16.4) untersucht. Auch hieraus ergeben sich im fraglichen Bereich keine Lärmschutzansprüche. Im Gegenteil: Im Bereich Rohr kommt es vorhabenbedingt sogar zu Minderungen des Gesamtlärms.

#####

Argument Nr.: ***735

Themenbezug: 03.03.02.05.01. Aktiver Schallschutz

Das Gleis der S-Bahn (das südliche Gleis, Flughafenseite, im Terminalbahnhof Flughafen) wird um 20 cm tiefer gelegt. Dadurch haben die Vibrations- und Lärmschutzmaßnahmen (Lärmmatten) keinen Platz mehr. Dadurch entsteht zu viel Lärm und zu viel Vibrationen, führt wiederum zur Belastung der Menschen und zu baldigen Reparaturmaßnahmen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Aussage, dass in der Station Terminal Platz für eine Unterschottermatte fehlt, ist unrichtig. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass oberhalb der Station keine Menschen wohnen.

#####

Argument Nr.: ***751

Themenbezug: 03.03.02.06.01. Baulärm und Bauzeit

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) Dies stört den Erholungs- und Ruhebedarf der Anwohner und Erholungssuchenden erheblich und zwar über Jahre hinweg. Es ist allgemein bekannt, dass Lärm krank macht. Ich fordere, die 35 dB immer einzuhalten.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die durch die Baumaßnahmen verursachten Lärmauswirkungen sind untersucht und in den Antragsunterlagen dargestellt worden. Baulärm ist den betroffenen Anliegern im Rahmen der in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm dargestellten Rahmenbedingungen und Werte zumutbar. Soweit die Zumutbarkeitswerte der für die Beurteilung maßgebenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm dies erfordern, werden Schutzmaßnahmen vorgesehen bzw. nach Konkretisierung der Ausführungsplanungen noch vorgesehen oder im Streitfall vom Eisenbahn-Bundesamt festgelegt. Es entspricht der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Richtwerte der AVV Baulärm situationsbedingt angehoben werden können, wenn der Einwirkungsbereich der Baustelle bereits einer erheblichen Vorbelastung durch andere Lärmquellen unterliegt.

#####

Argument Nr.: ***794

Themenbezug: 03.03.07.01. Methodik der Untersuchungen

Tiere und Pflanzen

Es fehlt die vollständige Darstellung der

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

Es fehlt nachweislich der Schutz dieser Tiere, siehe Staatsanwaltschaft Stuttgart Az. 172 Ujs6448/13.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwand ist nicht berechtigt. Die Antragsunterlagen umfassen nicht nur eine übergreifende Umweltverträglichkeitsstudie, sondern auch eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP), die sich mit der Betroffenheit von Habitaten und Populationen der besonders und der streng geschützten Arten eingehend befasst.

Bezogen auf diese Arten sind dort auch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen genannt. Im Übrigen findet sich eine Darstellung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Dort wird auch beschrieben, welche Vermeidungsmaßnahmen ergriffen werden und wie nicht vermeidbare Eingriffe kompensiert werden.

#####

Argument Nr.: ***797

Themenbezug: 03.03.07.01. Methodik der Untersuchungen

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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Maßnahmen an der bestehenden Strecke zwischen Rohr und Oberaichen sind zur Umsetzung des Konzepts für Stuttgart 21 unvermeidlich. Dabei ist es auch unvermeidlich, dass entlang der Bahnstrecke Eingriffe in den Waldbestand erfolgen. Ohne diese Eingriffe sind die geplanten Maßnahmen gar nicht durchführbar.

In dieser Hinsicht unterscheiden sich die im Planfeststellungsantrag beantragten Maßnahmen von der Ausweisung von Wohngebieten, da der Träger der Planungshoheit insoweit nicht sachlich darauf angewiesen ist, gerade diese Flächen in Anspruch zu nehmen.

#####

Argument Nr.: ***799

Themenbezug: 03.03.07.02. Gebietsschutz (FFH und andere)

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

Es sind Schutzgebiete falsch abgegrenzt worden. Der Bachlauf Hagelsbrunnen (ab Quelfassung) und noch ein kleineres namenloses Bächlein südlich davon sind als „Waldbiotop“ kartiert worden sind. Damit stehen sie unter dem gesetzlichen Biotopschutz.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Bereich des LSG Glemswald ist als solches in der UVS erkannt, bewertet und beurteilt worden. Ebenso wurden die beiden genannten Bäche als geschütztes Waldbiotop dargestellt. Beides ist sowohl im Textteil als auch in den Lageplänen (hier die Anlage 15.2.2, Blatt 3) dargestellt.

Damit sind die Unterlagen richtig.

#####

Argument Nr.: ***811

Themenbezug: 03.03.07.04. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Es wurden wichtige Schutzgüter ganz vergessen (z.B. wildlebende Tiere und geschützte Pflanzen) oder nur oberflächlich gestreift, z.B. die Abführung, das Quantitäts- und Qualitäts-Management von Niederschlagswasser in Bezug auf die Wasserführung natürlicher Vorfluter, die landwirtschaftliche Ertragsfunktion und die Biotopqualität (z.B. auch als Laichgewässer für Amphibien), z.B. die weltweit aufgrund ihrer Ertrags- und Pufferfunktionen herausragende Qualität der betroffenen Filderböden, die unwiederbringlich verloren gehen.

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). Ich bezweifle die zutreffende Beschreibung des heutigen Zustands sowie die Auswirkungen während des Baus und die im danach folgenden Betrieb. Wurden wirklich alle Möglichkeiten ausgeschöpft schädliche Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden und eine Alternativenprüfung durchführen zu lassen?

Beispiele:

Den Unterlagen fehlen Hinweise auf die existierenden Orchideenvorkommen im Gebiet der Rohrer Kurve: Auf Esslinger Gemarkung kommen innerhalb des Plangebiets mindestens vor: *Neottia nidus-avis*, *Listera ovata*, *Cephalanthera damasonium*. Im näheren Umfeld ist zudem *Cephalanthera rubra* zu finden.

Weitere besonders geschützte Pflanzenarten (gern. BArtSchVO) sind auf Esslinger Gemarkung im Plangebiet der Rohrer Kurve: Daphne mezereum, Maianthemum bifolium, Paris quadrifolia Primula veris. Colchicum autumnale, Arum maculatum.

Im Gewann Berghau, zwischen A8 und Gäubahn (Böblinger Gemarkung) sind vom Arbeitskreis Heimische Orchideen über viele Jahre weitere Vorkommen dokumentiert worden. So liegt z.B. an der vorgesehenen Autobahnausfahrt im Gewann Berghau (vom Vaihinger Kreuz kommend in Richtung Oberaichen) an der Straßenmündung ein Vorkommen von Dactylorhiza maculata (einer weiteren Orchideeart). Auch dieser Standort liegt innerhalb des direkten Eingriffsbereichs des Vorhabens (Verlängerung und Verbreiterung der Abbiegespur und Abfahrt).

Über dem südlichen Tunnelportal im Gewann Berghau findet sich eine Population Anthericum ramosum, von der mir im weiteren Umfeld ansonsten kein Standort bekannt ist (ebenfalls gem. BArtSchVO besonders geschützt).

Auf nördlicher Seite der A8 (Stuttgarter Gemarkung, Gewann Hudelberg) ist vor allem die Pilzflora bemerkenswert. Zu den besonders seltenen und geschützten Arten können die „Pilzfreunde Stuttgart“ wichtige Angaben beisteuern. Weinbergschnecken sind hier ebenfalls regelmäßig anzutreffen, sowohl südlich als auch nördlich der A8.

Auch zu dieser Artengruppe, wiewohl z.T. für Waldbiotope wertgebend, finden sich in den Planunterlagen keinerlei Angaben!

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Aussage, dass Schutzgüter vergessen wurden, ist falsch. Alle nach dem UVPG zu untersuchenden Schutzgüter sind in der UVS abgearbeitet. Im Übrigen bezieht sich das UVPG beim Schutzgut Tiere und Pflanzen ausschließlich auf wildlebende Tiere und natürlich vorkommende Pflanzen. Darüber hinaus sind die besonders geschützten Arten in der Artenschutzrechtlichen Prüfung abgehandelt.

Auch in den landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Erkenntnisse der UVS eingeflossen.

#####

Argument Nr.: ***824

Themenbezug: 03.03.07.04.01. Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen

Maßnahmen müssen sinnvollerweise im Vorfeld und in unmittelbarer Nähe erfolgen, um z.B. Umsiedelung von Tieren rechtzeitig zu ermöglichen. Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen müssen getrennt werden und als solche auch erkennbar sein. Versiegelung kann mit Entsiegelung ausgeglichen werden, jedoch 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.

In den späteren Planfeststellungsbeschluss ist die Bedingung mit aufzunehmen, dass Ausgleichsmaßnahmen jeweils zeitgleich (erforderlichenfalls sogar vorab) mit den vorhabenbezogenen Eingriffen planerisch und genehmigungsrechtlich vorzubereiten sowie umzusetzen sind.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von Erfolgskontrollen zu begleiten, ggf. sind Nachbesserungen vorzusehen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

In methodischer Hinsicht ist zunächst darauf hinzuweisen, dass zwischen Kompensationsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen unterschieden werden muss. Im Artenschutzrecht wiederum sind die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG (sogenannte CEF-Maßnahmen) und die zur Begründung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegebenenfalls erforderlichen FCS-Maßnahmen zu unterscheiden. CEF-Maßnahmen dienen dabei dazu, im räumlichen Zusammenhang zum Eingriff die ökologische Funktion beeinträchtigter Lebensstätten von geschützten Arten zu gewährleisten. Insoweit ist ein enger – auch räumlicher – Bezug zum Eingriff erforderlich. FCS-Maßnahmen dienen dem gegenüber dazu, im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sicherzustellen, dass sich der Erhaltungszustand einer Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet nicht verschlechtert. Insoweit ist bei diesen Maßnahmen gegenüber den CEF-Maßnahmen das Erfordernis eines räumlichen Bezugs gelockert. Erst recht gilt das für die Kompensationsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung; das Bundesnaturschutzgesetz kennt hierbei keinen Vorrang des (ortsnäheren) Ausgleichs vor dem (auch in größerer Entfernung möglichen) Ersatz mehr.

Nur für die vorstehend genannten CEF-Maßnahmen besteht auch ein striktes Erfordernis, diese bereits mit dem Eingriff oder bereits vor dem Eingriff funktionsfähig zur Verfügung zu stellen. Dies ist in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt. Ebenso ist berücksichtigt, dass die dargestellten verschiedenen naturschutzrechtlichen Maßnahmen eines Monitoring bedürfen.

#####

Argument Nr.: ***844

Themenbezug: 03.03.07.05. Sonstiges zu Natur und Landschaft

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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die vom Einwender vorgetragene Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten nur temporärer Natur sind. Gerade im Süden Stuttgarts befinden sich ausgedehnte Waldgebiete (Schönbuch), in denen die vom Einwender geschilderten Aktivitäten weiterhin durchgeführt werden können.

In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung hat der Vorhabenträger aufgezeigt, dass den Tieren keineswegs „der Lebensraum genommen“ wird. Selbst dort, wo Ausnahmegenehmigungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich sind, wird sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet nicht verschlechtern (weil andernfalls eine Ausnahmegenehmigung gar nicht erteilt werden könnte). Baubedingte Störungen (z. B. durch Baulärm) erreichen kein Ausmaß, das zu einer erheblichen Beeinträchtigung der lokalen Populationen führen wird.

#####

Argument Nr.: ***849

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

Das Wirkungsgefüge der verschiedenen natürlichen Faktoren muss beibehalten werden. Der Landschaftscharakter und der Biotopverbund werden zerstört. Der Abschluss des Ortes Rohr durch den Dürrolewanger Wald Richtung Oberaichen wird zerstört.

Sichtbeziehungen im Landschaftsbild werden gestört. Die „Schönheit der Rohrer Kurve“, dokumentiert durch Bahn-Fotografen, ist dahin. Die Ortslage Rohr bettet sich heute harmonisch in einen Waldgürtel ein, die A8 ist nicht zu sehen. Dies wird sich mit dem Eingriff Rohrer Kurve gravierend ändern. Für diese Zerstörung des Landschaftsbildes ist weder ein Ausgleich noch eine Neugestaltung vorgesehen. Das ist nicht hinnehmbar.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass „in einem stark vorbelasteten und technisch sehr überprägten Landschaftsraum.. (...) keine besonderes begründeten zusätzlichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme für das Landschaftsbild und Erholung notwendig (werden) “. Dieser Auffassung muss strikt widersprochen werden.

Gerade in einem Landschaftsraum mit hoher Siedlungsdichte und hoher technischen Infrastrukturansiedlung wie z.B. Flughafen Stuttgart, Messe Stuttgart, Bundesautobahn A8 und der autobahnartigen ausgebauten Bundesstraße 27 sind die Grenzen der Belastung für das Schutzgut Landschaft bereits erreicht.

Die Baumaßnahmen durch das Projekt S21 verstärken diese Belastung des Schutzgutes Landschaft dauerhaft über die Belastungsgrenze hinaus. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr umweltverträglich zu gestalten und dadurch nicht mehr zulässig.

Außer Acht lässt die Vorhabenträgerin bei ihren Planungen, dass die Trennung des Landschaftsraums auf der Filder bereits heute durch die A8 besteht durch die Neubaustrecke verstärkt wird. Die Vorhabenträgerin muss in diesem Bereich nachweisen, wie die nachteiligen Auswirkungen auf den Landschaftsraum kompensiert werden sollen. Insbesondere sind Planungen vorzulegen, die den übergeordneten Vorgaben des Landesplan und dem Flächennutzung der Stadt Stuttgart und den umliegenden Gemeinden Folge tragen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Einwender übersieht, dass ein kompensationspflichtiger erheblicher Eingriff im Sinne des § 15 BNatSchG nur vorliegt, soweit beispielsweise das Landschaftsbild noch schutzwürdig ist. Insoweit trifft die fachgutachterliche Aussage zu, dass die Vorbelastung und technische Überprägung des betroffenen Landschaftsraums kein Kompensationserfordernis nach sich zieht. Die Forderung des Einwenders wird daher zurückgewiesen.

#####

Argument Nr.: ***851

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

Das von der Planung „Rohrer Kurve“ betroffene Waldgebiet ist für uns Vaihinger Bürgerinnen und Bürger und für mich ein wichtiges Naherholungsgebiet, es trägt außerdem wesentlich zur Frischluftzufuhr nach Plieningen, Dürrolewang, Rohr und Vaihingen bei. Der Flächenverbrauch, Abholzung und die weitere Verbauung des geologisch und landschaftliche einmalig wertvollen Naturraums Fildern betrifft mich als Schwabe und Geologe mit Heimatgefühl eminent. Ich nutze die Fildern regelmäßig als Erholungsraum - fliege hingegen nie. Der Wert des Landschaftsraums

als natürliche und kulturelle Einheit steht weit über den durchschaubaren Profitinteressen der Bahn. 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. Als Nutzer des Rohrer Naherholungsraums wird mir ein Teil des dort vorhandenen Areals genommen und unwiederbringlich zerstört.

Der Wald als bedeutendes Naherholungsgebiet mit Klimaschutzfunktion muss erhalten werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger verkennt nicht, dass der Wald auch im Bereich der Rohrer Kurve eine Naherholungsfunktion wahrnimmt. Das Waldgebiet erscheint aber ausreichend groß, damit diese Naherholungsfunktion auch künftig erfüllt werden kann. Außerdem finden sich im Süden Stuttgarts ausgedehnte Waldflächen, die vom Vorhaben vollständig unbeeinträchtigt bleiben. Die vom Einwender vorgetragene Beeinträchtigungen sind daher zumutbar.

#####

Argument Nr.: ***852

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

Während der Bauzeit finden Anwohner und Erholungssuchende keine Ruhe mehr vom Alltag im Rohrer Wald. Direkt betroffen sind auch der Klettergarten, die Gaststätte im Schmellbachtal und das jährlich dort stattfindet Ferienwaldheim für Kinder, sowie der Waldkindergarten Rohr und verschiedene Sportgruppen, die den Wald regelmäßig als Erholungsraum nutzen. 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. Baustellenfahrzeuge und Erholungssuchende in einem Naherholungsgebiet passen aus unserer Sicht nicht zusammen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die vom Einwender vorgetragene Bedenken sich auf die Bauzeit beziehen. Insofern handelt es sich um lediglich temporäre Beeinträchtigungen. Dies erscheint dem Einwender zumutbar. Die Unfallgefahr durch den Baustellenverkehr wird dadurch vermieden, dass die Baustraßen stets in einem ordentlichen Zustand zu halten sind und Verschmutzungen öffentlicher Verkehrswege umgehend zu beheben sind.

Die baustellenbedingte Staubeentwicklung wird kein unzumutbares Maß erreichen können, da die Gesamtbaumaßnahme sich über mehrere Kilometer in West-Ost-Richtung erstreckt und verteilt.

#####

Argument Nr.: ***853

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

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. Auch hier gilt der Einwand gegen den Rückbau der Natur. Hundebesitzer können 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. Der Lärm der Baumaschinen und der LKW-Verkehr lässt die Pferde weiterhin 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. Zudem ist 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.

Innerhalb des Eingriffsgebiets der Rohrer Kurve laufen wichtige Rad- und Wanderwege, die in den Planunterlagen allesamt nicht erwähnt sind:

- Der Stuttgarter Radelthon mit starker Frequentierung an Wochenenden, Nachmittagen und Abenden (Gewann Hudelberg).
- Die Radroute 9 (Verbindung Musberg-Vaihingen), die nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Berufsverkehr genutzt wird.
- Die stark frequentierte Wanderweg-Verbindung von Rohr ins Schmellbachtal, die die wichtigste fußläufige Verbindung für die Dürrolewanger und Rohrer Bevölkerung in den Naturraum Schönbuch darstellt.

Diese Wegeverbindungen sind während der mehrjährigen Bauphase zwingend aufrecht zu erhalten oder in anderer Form anzubieten. Die existierende Planung nimmt darauf keinerlei Rücksicht (Konflikte mit Baustraßen und Baustelleneinrichtungen).

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Einwendung offenbart ein eigentümliches Verständnis der Wertigkeit der eigenen Belange, wenn sie jegliche temporäre Beeinträchtigung von Rad- und Wanderwegen kategorisch ablehnt und es auch für nicht zugänglich hält, dass beispielsweise Hundebesitzer sich während der Bauzeit ein wenig umorientieren. Die Rechtslage schützt eine solche Erwartungshaltung, an die vollständige Ungestörtheit der eigenen Lebensgewohnheiten nicht. Im Übrigen ist vorgesehen, das Radfahrwegenetz während der Bauzeit aufrechtzuerhalten, auch wenn zeitweise Beeinträchtigungen natürlich nicht ausgeschlossen werden können.

#####

Argument Nr.: ***854

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

Die Einwohner von Stuttgart-Rohr und Stuttgart-Dürrolewang büßen einen Teil des als Erholungsgebiet wichtigen Waldes bei Rohr ein. Ich bin hier ganz persönlich betroffen, weil ich das von der Baustelle betroffene Waldgebiet selbst zur Naherholung nutze. Meine Kinder fahren dort im Winter Schlitten. Es ist für Kinder einer der wenigen Schlittenhügel im Stadtbezirk Vaihingen. Diese Wintersportmöglichkeit wird durch den Bau der Rohrer Kurve zerstört. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger kann nicht erkennen, dass die Möglichkeit für Kinder, im Bereich des Rohrer Waldes, Schlitten zu fahren, durch die Baumaßnahme ernsthaft beeinträchtigt wird. Jedenfalls würde es sich dabei um eine nur temporäre Beeinträchtigung handeln, die zumutbar erscheint. Unheilgefahren aufgrund des Baubetriebs werden durch die Verkehrssicherungspflichten der Bauunternehmen vermieden. Dass in der Nähe von Baustellen auch erhöhte Aufsichtspflichten von Eltern und anderen Begleitpersonen bestehen, versteht sich für den Vorhabenträger dabei von selbst.

#####

Argument Nr.: ***855

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

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 Dürrlewang 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. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Richtig ist, dass die Naherholungsfunktion der Waldfläche beeinträchtigt wird und dies auch möglicherweise für Kinder nachteilig ist. Insgesamt erscheint diese Beeinträchtigung aber als gering, da es sich um ein großes Waldgebiet handelt, das nur teilweise beansprucht wird und im Übrigen sich im Süden Stuttgarts weitere ausgedehnte Waldflächen (Schönbuch) befinden, die auch von Kindern genutzt werden können.

#####

Argument Nr.: ***856

Themenbezug: 03.03.08. Landschaftsbild und Erholung

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 Vaihinger 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.).

>>> Antwort von Vorhabenträger

Soweit die Möglichkeiten des Einwenders, vor Ort Pilze zu sammeln, überhaupt beeinträchtigt werden, erscheint allein der das Freizeitverhalten betreffende Nachteil zumutbar. Die Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben wäre unmöglich, wenn die Vorhabenträger immer die ungestörte Ausübung jeglicher Lebensgewohnheit sicherzustellen hätten.

#####

Argument Nr.: ***862

Themenbezug: 03.03.09.01. Generelle Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Belange

Durch den Flughafenbahnhof werden erneut Flächen wertvollsten Filderbodens zerstört. Wann wird endlich erkannt, dass ein paar Minuten Zeitgewinn den Verlust von Fläche und Ackerland nicht aufwiegen. Der Filderraum ist bereits extrem siedlungsbelastet, ist aber eigentlich fruchtbarer Ackerboden, der auch als solcher genutzt werden sollte. Ich fordere von den Maßnahmenträgern die Übernahme von Restflächen aus Anschnittflächen und eine Entschädigung der Gesamtfläche einer Parzelle. Die Bewirtschaftung eines Reststückes ist nicht zumutbar.

Ich fordere weiterhin eine bodenkundliche Baubegleitung der Maßnahme, um nachher keine qualitativ minderwertigeren Flächen zu haben. Ich fordere für die Landwirte einen Ausgleich für die Flächen, die Ihnen durch den Bau der ICE-Trasse verloren gehen und Ihren Gewinn so verringern. Dieser Ausgleich kann durch neue Zupacht von Flächen erfolgen, die evtl. die Landsiedlung zur Verfügung stellt oder durch eine geldliche Entschädigung.

Ein Gutachten, das den existenzsichernden Flächenbedarf für die landwirtschaftlichen Betriebe darlegt. Dies ist im weiteren Genehmigungsverfahren darzustellen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der öffentliche Belang der Landwirtschaft wurde in der UVS unter dem Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter / Kap.7.7.2 Land- und Forstwirtschaft berücksichtigt sowie die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion bewertet. So wurde der dauerhafte Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen (Acker) auf mittel bis hochwertigen Böden durch Überbauung und Versiegelung als erhebliche Auswirkung bewertet. Nachdem im Bereich des PFA 1.3 durch andere Baumaßnahmen (Flughafenerweiterung, Ausbau der BAB A8, Landesmesse) bereits großflächig ertragreiche Ackerböden verloren gingen, ist der Verlust weiterer Ackerböden mit hohem landwirtschaftlichen Ertragspotenzial als ein Konfliktschwerpunkt eingestuft und im Plan Konfliktschwerpunkte (Anlage 15.2.3, Blatt 1-2) dargestellt. Die Betroffenheit des öffentlichen Belanges der Landwirtschaft wurde somit ausreichend gewürdigt.

Während der Bauzeit wird der Vorhabenträger eine ökologische Bauüberwachung einsetzen, deren Aufgabe die Kontrolle/Begleitung der Durchführung der Bauarbeiten unter umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekten ist. Die ökologische Bauaufsicht beinhaltet auch eine bodenkundliche Baubegleitung.

Ob eine Existenzgefährdung im Einzelfall vorliegt, kann im Vorfeld der Planfeststellung nicht geprüft werden. Hierzu sind Informationen zur wirtschaftlichen Situation der betroffenen Landwirte, die eine Existenzgefährdung geltend machen, erforderlich. Damit kann die Existenzgefährdung erst im Anhörungsverfahren im Einzelfall geprüft werden. Sofern sich diese bewahrt, muss in begründeten Einzelfällen das Ausgleichskonzept angepasst werden.

#####

Argument Nr.: ***875

Themenbezug: 03.03.10. Forstwirtschaft

Verlust an forstwirtschaftlicher Nutzfläche (Die Ostfilderer kassieren das Geld, was den Stuttgartern zusteht.).

>>> Antwort von Vorhabenträger

Sowohl bei der technischen als auch bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde die Vorgabe beachtet, den Verbrauch an land- und forstwirtschaftlichen Flächen so gering zu halten wie möglich. Allerdings kann nicht jeder Eingriff in die Waldgebiete vermieden werden. Der nach dem Waldgesetz und nach naturschutzrechtlichen Vorschriften notwendige Ausgleich kann im betroffenen Landschaftsraum realisiert werden. Dabei gibt es keine Bindung an die Flächen der betroffenen Kommune.

#####

Argument Nr.: ***878

Themenbezug: 03.03.11. Geologie

Mir ist persönlich eine Klage gegen die DB AG aus dem Jahre 2013 bekannt bei der ein betroffener Anwohner das Baugrundrisiko des Arietenkalks als seine Besitz gefährdend vor Gericht einreichte, der Deutschen Bahn AG ist das Problem also nicht unbekannt. Ich unterstelle daher eine bewusste Fahrlässigkeit im Bezug auf die Nichtbeachtung dieses möglicherweise gravierenden Baugrundrisikos für das direkt benachbarte PFA 1.3.

Ich fordere die flächige Verbreitung der Arietenkalk-Formation im Umfeld der geplanten Tiefeneingriffe für PFA 1.3 durch weitere Erkundungsbohrungen einzugrenzen - insbesondere auch im Bereich des kellerartigen „Flughafen-Bahnhofs“. Gezielte geochemische Analysen verdächtiger (grauer) Schichtglieder auf Sulfide sind unumgänglich und zu fordern, den bei der Ermittlung geogener Belastungen wurde in 2 Proben aus dem Arietenkalk-Formation (si1 (Lias alpha3) und er darunter liegenden Angulatensandstein-Formation in PFA 1.2 wurden bereits 2 erhöhte Sulfat-Gehalte festgestellt, die nach der Einstufung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) eine teilweise eine Überschreitung der Zuordnungszahl darstellen und somit eine behördlichen Meldung und zusätzlich noch eine spezielle Deponierung erfordern. Außerdem möchte ich auf die Gefahr von unerwarteten oder unbemerkten Grundwasserverlusten im Arietenkalk durch die Baumaßnahmen hinweisen, die eine Oxidation des Pyrits und somit Hebungsvorgänge auslösen könnte. Hier würde sich die meist nur überschlägige Abschätzung von Grundwassermengen in vertikal wechselnd durchlässigen Aquiferen mit mehr vermuteten Wasserwegsamkeiten eventuell schnell „rächen“.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Äußerung des Einwenders, er unterstelle dem Vorhabenträger eine bewusste Fahrlässigkeit bei der Nichtbeachtung eines möglicherweise gravierenden Baugrundrisikos, wird vom Vorhabenträger als haltlos zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger wird aus eigenem Interesse bereits im Rahmen der Planungsphase allen Risiken nachgehen und diese in der Planung bewältigen, um einen unterbrechungsfreien Bauablauf sicherzustellen.

Die geologischen Formationen der Ölschieferlagen sind ausweislich des geologischen Gutachtens (Anlage 19.1) bekannt und werden im Zuge der weiteren Planungsschritte fachtechnisch berücksichtigt.

Die geologischen, petrographischen und mineralogischen Verhältnisse im Bereich der geplanten Eisenbahnanlagen wurden im Zuge der Baugrunderkundungsmaßnahmen ausreichend erkundet. Quellfähige Tonsteine bzw. gipsführende Ölschiefer in den Arietenschichten wurden nicht festgestellt.

Weiterhin ist festzustellen, dass auf Grundlage der Eingriffsprognose der geplanten Bauwerke in die Arietenschichten, die Bauwerke entweder in Schichtenabschnitte eingreifen, die bereits im natürlichen Zustand im Grundwasserwechselbereich liegen und im derzeitigen Zustand bereits saisonaler Austrocknung unterliegen (eventuelle Hebungsprozesse sind somit schon seit langer Zeit abgeschlossen), oder die im vollständig wassergesättigten Bereich liegen. In diesen Bereichen sind auf Grundlage der wasserwirtschaftlichen Maßgaben keine dauerhaften Grundwasserabsenkungen zulässig, die zu einer Austrocknung dieser Schichteneinheiten führen könnten. Damit sind die angesprochenen und befürchteten unkontrollierten Hebungen nicht zu erwarten.

Im Übrigen wird der Vorhabenträger im Zuge der Ausführungsplanung die Baugrunderkundung weiter verdichten und entsprechend detailliertere Tunnellängsschnitte erstellen.

#####

Argument Nr.: ***879

Themenbezug: 03.03.11. Geologie

Unfälle auf der A8 wegen Setzungen beim Tunnelbau und danach. Die einfachen Analogieschlüsse zum Thema Geologie unter der A8 im Bereich der Rohrer Kurve sind hoch riskant: Der Streckenabschnitt zwischen Leonberg und Echterdinger Ei gehört zu den am stärksten befahrenen Straßenabschnitten in Deutschland. Ein Ausfall dieser Strecke führt zu unzumutbaren Verkehrsbelastungen der Ortslagen. Unter der A8 sollen nicht nur Abgrabungen, sondern auch Sprengungen durchgeführt werden (Tunnelvortrieb Bergbau). Lässt sich anhand der vorliegenden Unterlagen wirklich garantieren, dass es zu keiner Straßensperrung kommen wird? Um ein solches Risiko weitestgehend zu minimieren, sind aus unserer Sicht Probebohrungen unerlässlich, also ein vertiefendes Gutachten anzufertigen. Ein Gutachten, das sich eingehend mit der geologischen Situation im Bereich der Rohrer Kurve befasst (z.B. in Form von Probebohrungen) sowie mit den dort gewählten Baumaßnahmen, um sicherzustellen, dass im Zuge v.a. der dortigen Spreng- und Abtragsarbeiten zu keiner Zeit eine Störung des Fahrbetriebs auf der A8 ausgehen wird.

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 AG 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 AG liegt, die hier ohne Gutachten bauen möchte. Vielleicht wäre der Objektivität von Gutachten, die die DB AG in Auftrag gibt geholfen, wenn im Schadensfall der

Gutachter für die Schäden aufkommen müsste. Aber das nur nebenbei. Letztlich zahlen hier immer am Ende der kleine Mann und die kleine Frau.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die vom Einwender geäußerten Befürchtungen der Sicherheit der BAB im Bereich des Tunnels Rohrer Kurve sind unbegründet.

Den Forderungen nach Probebohrungen und Gutachten ist mit den Antragsunterlagen entsprochen, auf die geologischen Gutachten wird verwiesen.

#####

Argument Nr.: ***881

Themenbezug: 03.03.11. Geologie

Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass es durch den Schwerlastverkehr zu Erschütterungen und daraus resultierend zu Erdbeben kommt. Die Bautätigkeiten werden auf jeden Fall eine Veränderungen des Untergrunds mit sich bringen. Die wird sich entweder auf den Bauablauf niederschlagen und/oder den späteren Betrieb beeinträchtigen. Diese negativen Auswirkungen müssen von vorneherein ausgeschlossen werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die vom Einwender geäußerten Befürchtungen von durch den Schwerlastverkehr ausgelösten Erdbeben ist unbegründet.

Die vorhabenbedingten Erschütterungen sowie die Auswirkungen im Untergrund sind in den entsprechenden Gutachten der Antragsunterlagen dokumentiert.

#####

Argument Nr.: ***884

Themenbezug: 03.03.12. Bodenschutz, Altlasten

Der Abtransport des Aushubs hat nach Möglichkeit über den Schienenweg zu erfolgen. Es darf keine weitere Fläche für die Zwischenlagerung von Aushub entstehen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Abtransport des Aushubmaterials ist über die ausgewiesenen Baustraßen vorgesehen. Schienenanlagen zum Be- und Entladen sind in der Nähe der Baustelle nicht vorhanden.

Zwischenlager sind grundsätzlich erforderlich, um Aushubmaterial, welches nicht unmittelbar abtransportiert werden kann, für kurze Zeit zu puffern. Anzahl und Umfang der Zwischenlagerflächen sind auf ein notwendiges Mindestmaß begrenzt. Ein Verzicht auf Zwischenlagerflächen führt zu einer Bauzeitverlängerung und damit zu einer unverhältnismäßigen Belastung für den Vorhabenträger.

#####

Argument Nr.: ***885

Themenbezug: 03.03.12. Bodenschutz, Altlasten

Es wird mit Ölen hantiert und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie in die Böden und ins Grundwasser gelangen. In den Unterlagen fand ich keine Angaben dazu wohin das voraussichtlich ölverschmutzte Abwasser gelangt.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Das auf den BE-Flächen anfallende Wasser wird gereinigt. Im Zuge der Ausführungsplanung werden diese Anlagen ausführungsfähig in Abstimmung mit den Wasserbehörden geplant und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Freigabe vorgelegt.

#####

Argument Nr.: ***887

Themenbezug: 03.03.12. Bodenschutz, Altlasten

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

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Baustraßen sind in den Unterlagen beschrieben und zeichnerisch dargestellt. Während der Bauzeit werden die Baustraßen betriebssicher unterhalten. Sie werden zurückgebaut, soweit sie nicht nach Bauende als dauerhafte Straßen oder Wege in den Antragsunterlagen ausgewiesen sind.

#####

Argument Nr.: ***889

Themenbezug: 03.03.13. Klima

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).

Wir brauchen jeden Quadratmeter Wald, um bei heftigen Regenfällen das Wasser aufzufangen. Jeder Quadratmeter des Waldes wird benötigt um bei heftigen Regenfällen das Wasser auffangen zu können. Es ist hinreichend bekannt, dass es in Zukunft zu extremer Trockenheit wie auch zu extremen Niederschlägen kommen wird. Der Wald an der Rohrer Kurve ist als Klimaschutzzone ausgewiesen und ein Eingriff wird das jetzt herrschende Gleichgewicht erheblich negativ beeinträchtigen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der für die Durchführung der Baumaßnahme unvermeidbare Eingriff in den Wald ist durch die Ausgleichsmaßnahmen sowohl forstrechtlich als auch naturschutzfachlich vollständig ausgeglichen.

Die Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Planfeststellungsbehörde, das EBA, darauf überprüft, ob sie eine gegenüber dem Eingriff angemessene Kompensation bewirken. Dabei wird auch die konkrete Erholungsfunktion in den Blick genommen. Ein Waldausgleich unmittelbar angrenzend an die Rohrer Kurve war wegen fehlender Flächen nicht möglich, ist aber auch rechtlich nicht zwingend erforderlich. Es genügt ein Ausgleich im entsprechenden Landschaftsraum. Die Durchführung wird vom EBA überwacht.

Die bauzeitlichen Eingriffe in die Grundwasservorkommen sind in der Anlage 20.1 erläutert und wasserrechtlich dargestellt. Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt sind nicht zu besorgen.

#####

Argument Nr.: ***890

Themenbezug: 03.03.13. Klima

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 abzuholzen.

Das von der Planung „Rohrer Kurve“ betroffene Waldgebiet ist für unsere Familie ein wichtiges, da für alle gut erreichbares Naherholungsgebiet - und zudem ein wesentlicher Beiträger an Frischluftzufuhr Richtung Plieningen, Dürtlewang, Rohr und Vaihingen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der für die Durchführung der Baumaßnahme unvermeidbare Eingriff in den Wald ist durch die Ausgleichsmaßnahmen sowohl forstrechtlich als auch naturschutzfachlich vollständig ausgeglichen.

Die Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Planfeststellungsbehörde, das EBA, darauf überprüft, ob sie eine gegenüber dem Eingriff angemessene Kompensation bewirken. Dabei wird auch die konkrete Erholungsfunktion in den Blick genommen. Ein Waldausgleich unmittelbar angrenzend an die Rohrer Kurve war wegen fehlender Flächen nicht möglich, ist aber auch rechtlich nicht zwingend erforderlich. Es genügt ein Ausgleich im entsprechenden Landschaftsraum. Die Durchführung wird vom EBA überwacht.

Die bauzeitlichen Eingriffe in die Grundwasservorkommen sind in der Anlage 20.1 erläutert und wasserrechtlich dargestellt. Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt sind nicht zu besorgen.

#####

Argument Nr.: ***900

Themenbezug: 03.03.14.01. Grundwasser

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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Eingriffe in die Grundwasservorkommen sind in der Anlage 20.1 erläutert und wasserrechtlich dargestellt. Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt sind nicht zu besorgen.

#####

Argument Nr.: ***907

Themenbezug: 03.03.14.02. Oberflächengewässer

Die Oberflächengewässer wie der Hagelsbrunnenbach, Steinbach, Schmellbach und andere stehende, fließende und temporäre Gewässer werden beeinträchtigt bezüglich Qualität, Menge, Neubildung, Fließrichtung, Reserve, Schüttung.

Die Kanalisation in Dürtlewang jetzt schon zu klein. Weitere Versiegelungen führen zu Kellerüberschwemmungen und Schlimmerem. 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Zum dargestellten Sachverhalt ist anzumerken, dass auf Grundlage der durch den Vorhabenträger durchgeführten Abflussmessungen in den genannten Fließgewässern bereits im derzeitigen Zustand ein regelmäßiges Trockenfallen zu beobachten ist. Im Zuge der Untersuchungen zum Messeprojekt wurde durch gewässerökologische Untersuchungen festgestellt, dass die jahreszeitlich trockenfallenden Fließgewässer hinsichtlich der Fließgewässerfauna jährlich von der jeweiligen Mündung gewässeraufwärts neu besiedelt werden. Damit sind die beschriebenen Auswirkungen auch im Bestand vorhanden und nicht ausschließlich auf das Vorhaben zurückzuführen.

Die Versiegelung der Flächen durch den Bau der NBS wird auf das technisch notwendige Maß beschränkt. Um die Einleitungsmengen in die Vorfluter durch den Bau der NBS nicht zu erhöhen, sind entsprechend große Regenrückhaltebecken vorgesehen. Die Dimensionierung der Becken erfolgt dabei nach den geltenden Vorschriften bzw. nach den zusätzlichen Forderungen der Wasserbehörden (500 m² Rückhaltevolumen pro Hektar versiegelter Fläche). Die Rohrleitungen des Abwassersystems des Wohngebiets Dürtlewang werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

#####

Argument Nr.: ***912

Themenbezug: 03.03.15. Denkmalschutz, Kultur- und Sachgüter

Die Gäubahn gilt in allen ihren Teilen als Landeskulturdenkmal. Die Gäubahn ist so wie jetzt zu erhalten. Unter anderem war es der Schlichterspruch. Die „Silchereiche“ muss geschützt und erhalten werden. Auch die Nähere Umgebung und der Grundwasserspiegel müssen geschützt und erhalten bleiben, damit die Silchereiche überlebt.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Ein Eingriff in die Gäubahn ist nur insofern vorgesehen, als die Rohrer Kurve neu in die Strecke eingebunden wird (unmittelbarer Bereich nördlich und südlich der BAB-Querung). Die angesprochene Silchereiche liegt nach Informationen des Vorhabenträgers nördlich der Bestandsstrecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen und in einem verhältnismäßig großen Abstand zur Rohrer Kurve selbst. Daher ist sie von den Maßnahmen in diesem Bereich nicht betroffen.

#####

Argument Nr.: ***913

Themenbezug: 03.03.15. Denkmalschutz, Kultur- und Sachgüter

Der Hagelsbrunnen ist ein Kulturdenkmal und muss geschützt und erhalten bleiben. Er liegt in der Bauzone. Ich fordere die garantierte Sicherung der Schüttung der Quelle und der Erhalt der Umgebung.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Bezüglich der Wasserführung des Hagelsbrunnenbachs wird darauf hingewiesen, dass entsprechend den vorgenommenen Messungen der Vorhabenträger ein Trockenfallen der Hagelbrunnenquelle festgestellt wurde. Der Vorhabenträger geht allerdings nach bisherigen Erkenntnissen nicht davon aus, dass sich die Situation wesentlich verschlechtert. Dessen ungeachtet werden die Auswirkungen auf die Hagelbrunnenquelle infolge der geplanten Grundwasserentnahmen im Bereich der genannten Tiefendrainagen untersucht und im Zuge des Beweissicherungsprogramms bewertet.

Innerhalb der in der Anlage 9.3 Blatt 1 bis 3 dargestellten Beweissicherungsgrenzen wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

#####

Argument Nr.: ***921

Themenbezug: 03.03.16.02. Station NBS

Der Bahnhof NBS soll ca. 27 m unter der Geländeoberfläche und 200 m vom S-Bahn-Terminal entfernt liegen. Bei einem Brandfall besteht die Gefahr, dass auf den Bahnsteigen eine Panik entsteht. Gerade für ältere Menschen oder Behinderte ist eine solche Bauweise gefährlich und kann zur tödlichen Falle werden. Die Brandschutzvorschriften haben sich in den letzten Jahren verschärft und werden sich auch in Zukunft verschärfen. Damit entstehen schon jetzt absehbar zusätzliche Kosten, die auch auf uns als Bürger von Leinfelden-Echterdingen und Deutschlands in Form von Steuern und Abgaben zukommen werden.

Auch kann - laut Kreisbrandmeister Werner Kuttler - die freiwillige Feuerwehr den Schutz dieser Einrichtung nicht leisten, also müsste die Stadt Leinfelden-Echterdingen ihre freiwillige Feuerwehr in Teilen zu einer Berufsfeuerwehr umwandeln, da die Bahn - was das Personal betrifft - rechtlich dazu keine Verpflichtung hat. Auf die Gemeinde und letztlich mich als Bürger kommen zusätzliche Kosten zu, so unsere Befürchtung.

Für Brand- und Rettungseinsätze, die im Bereich der beiden unterirdischen Bahnhöfe („Neubaustrecke“, „Terminal“) unter den dort erschwerten Bedingungen erforderlich werden können, ist die Freiwillige Feuerwehr von Leinfelden-Echterdingen weder technisch noch personell ausreichend ausgestattet. Zudem erschwert die Lage dieser potenziellen Einsatzorte am östlichen Rand des Stadtgebietes das notwendige rasche Eingreifen. Um den erforderlichen schnellen Einsatz mit entsprechend geschulten und technisch ausgerüsteten Kräften sicherzustellen, wäre eine Berufsfeuerwehr in ständiger Bereitschaft notwendig. Diese erhebliche Zusatzbelastung kann der Stadt Leinfelden-Echterdingen und ihren Steuerbürgern nicht aufgebürdet werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Station NBS berücksichtigt in ihrer Lage die Anlagen der Messe und des Flughafens. Eine andere Höhenlage ist damit ausgeschlossen.

Das Brandschutz- und Rettungskonzept belegt, dass die geäußerten Befürchtungen nicht gerechtfertigt sind. Sowohl die Eigen- als auch die Fremdrettung sind gewährleistet. Die Selbstrettung aus dem vom Brandereignis betroffenen Bahnsteig erfolgt barrierefrei zunächst in den benachbarten Brandabschnitt (anderer Bahnsteig). Die Wege dorthin sind max. 40m lang. Die beschriebene Brandabschnittstrennung des Bahnsteigs führt dazu, dass der sichere Bereich des anderen Bahnsteiges für Selbst- wie Fremdrettung mindestens 90 Minuten zur Verfügung steht, Personen dort über diesen Zeitraum verweilen können und von dort entweder selbstständig oder mit Hilfe der Einsatzkräfte der Feuerwehr über die Feuerwehraufzüge ins Freie gelangen. Zusätzlich sind auf jedem 2. Treppenpodest im zentralen Zugang ca. 1,5 m² Ausruhfäche (pro Fluchttreppenhaus 9 Stück, gesamt 18 Stück) vorhanden, diese sind in einer Ecke außerhalb des Lauf-Radius angeordnet.

Die Station stellt mit ihrer Lage keinen Ausnahmesachstand von der kommunalen Zuständigkeit für den Brandschutz dar. Die Zeiten von Brandmeldung bis zum Eintreffen am Ereignisort wurden mit der Brandschutzdienststelle abgestimmt. Die Einsatzentwicklung vor Ort ist durch o.g. Grundlagen zeitlich und ausführungstechnisch hinreichend berücksichtigt.

Für Bahn- wie für Straßentunnel gilt die gesetzliche Zuständigkeit der jeweils in der betroffenen Gemarkung liegenden Kommune unabhängig ihres Status als Berufs- oder Freiwilligen Feuerwehr. Kostenzuscheidung für Gefahrenabwehr ist kein Thema der Planfeststellung, welche den Nachweis der technischen Machbarkeit zum Ziel hat. Die DB AG wird im Rahmen der dafür vorgesehenen Ausführungsplanung mit der zuständigen Brandschutzbehörde ggf. erforderliche Zusatzausrüstungen und deren Beschaffung abstimmen.

#####

Argument Nr.: ***926

Themenbezug: 03.03.16.02. Station NBS

Die Vorhabenträgerin schließt in ihrem Brandschutzkonzept für die „Station NBS“ eine Gleichzeitigkeit von zwei Bränden in beiden Röhren aus und definiert in Abhängigkeit vom Brandereignis immer die nicht brandbeaufschlagte Bahnsteigröhre als temporär sicheren Bereich (PFA 1.3, Anlage 10.1.1, Brand- und Katastrophenschutzkonzept Flughafentunnel und Station NBS. Erläuterungsbericht, S. 15ff). Ein solches Konzept ist abzulehnen. Denn wie sicher ist ein Bereich, in den Menschen vor einem Feuer und einer Rauchentwicklung fliehen und in den in diesem Augenblick möglicherweise gleichzeitig ein schneller Zug ein- oder ausfahren könnte? Menschen könnten in Panik auf die Gleise geraten. Es mag ja sein, dass das Katastrophenschutzkonzept funktioniert, wenn alle in 27 m Tiefe sich befindlichen Fahrgäste besonnen und ruhig verhalten. Davon kann aber nicht ausgegangen werden. Vielmehr ist zu befürchten, dass im Katastrophenfall die Menschen eher panisch reagieren und möglichst schnell über die Treppenhäuser ins rettende Freie nach oben gelangen möchten. Die wenige vorhandene Fluchtwege werden dann schnell zur tödlichen Falle. Ich möchte dies an folgendem Szenario verdeutlichen. Liegengelassener Koffer auf den Schienen legt den ganzen Bahnverkehr lange Zeit still. Das oder ähnliche Anschlagsgeschehnisse sind auch leicht in der Station NBS möglich, wo sehr selten ein Zug hält.

Welches Rettungsszenario liefert die Bahn ihren Fahrgästen bei einer Massenpanik? Verursacht vielleicht durch eine Explosion oder durch einen Brand?

Wie sieht die Vorsorge der Planer für den Ernstfall aus?

>>> Antwort von Vorhabenträger

Das vorliegende Brandschutzkonzept hat die Aufgabe unter Zugrundelegung des durch das Eisenbahn-Bundesamt eingeführten Bemessungsbrandes die Sicherheit im Brandfall darzustellen.

Dies ist in der für die Planfeststellung erforderlichen Tiefe (Machbarkeitsnachweis) erfolgt.

Anschlagsszenarien sind und können nicht Gegenstand dieser Nachweise sein.

Das im Brandschutzkonzept dargestellte System der Brandabschnittstrennung zwischen den Bahnsteigen, der Fluchtwegleitung von zunächst dem brandbeaufschlagten in den nicht vom Brand beaufschlagten Brandabschnitt (benachbarte Bahnsteigröhre) und dann von dort in die druckbelüfteten Treppenhäuser sichert in hohem Maße einen rauchfreien Rettungsweg für die Selbst- wie die Fremdrettungsphase.

Damit ist der aktuelle Stand der Anforderungen umgesetzt.

#####

Argument Nr.: ***934

Themenbezug: 03.03.16.02. Station NBS

Rückbau der Sicherheit oder geplante Erhöhung der Unfallgefahren: Durch die mindestens 3 Gegenverkehrsstrecken erhöht sich die Gefahr für Frontalzusammenstöße. Heute ist sie hier gleich 0. Dieser Verlust der Sicherheit bezieht sich auch auf den Neubaubahnhof NBS, der im Vergleich wegen der Tiefe gar nicht sicher sein kann, obwohl er laut Norm als sicher geplant wird.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die vom Einwender dargestellten erhöhten Risiken der Zugzusammenstöße werden durch ein komplexes signaltechnisches System verhindert. Weichen und Kreuzungen – sogenannte niveaugleiche Kreuzungen – sind im Eisenbahnverkehr üblich und können sicher beherrscht werden. Auch die angesprochene Station NBS ist als unterirdische Personenverkehrsanlage nicht ungewöhnlich und führt zu keinem erhöhten Risiko.

#####

Argument Nr.: ***935

Themenbezug: 03.03.16.02. Station NBS

Ich mache Einwendungen wegen fehlender Flucht- und Rettungswege Rohrer Kurve und an beiden Flughafen Stationen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Sowohl die Rohrer Kurve als auch die beiden Stationen verfügen über entsprechend der Vorschriften erforderliche Rettungswege.

#####

Argument Nr.: ***936

Themenbezug: 03.03.16.02. Station NBS

Mangelhafte Entrauchung im Bereich Flughafen und Berghautunnel.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Entrauchung der Stationen ist nach den Vorgaben des Brandschutzkonzeptes vorgesehen. Damit ist die Einwendung unbegründet. Für den Tunnel Rohrer Kurve ist keine gesonderte Entrauchung erforderlich.

#####

Argument Nr.: ***953

Themenbezug: 03.03.16.04. Tunnelstrecken

Unfälle durch Mischverkehr (Auffahrunfall) sind wahrscheinlich und Unfälle durch die höhengleichen Kreuzungen, Frontalzusammenstöße mit doppelter Geschwindigkeit.

Unfall in neuem Berghautunnel, jeder Tunnelmeter erhöht die Gefährlichkeit, besonders wegen starker Steigung nach einer Schnellfahrstrecke und wegen der Überschwemmungsgefahr des v-förmigen Tunnels. Spielende Kinder im Tunnel / Reh im Tunnel, vor allem neuer Berghautunnel.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Eisenbahnbetrieb wird in Deutschland durch höchst sichere Stellwerke geregelt. Obwohl allein im Netz der Deutschen Bahn Tag für Tag millionenfach Weichen und Signale umgestellt und zahlreiche Gleisabschnitte in verschiedenen Richtungen befahren werden, sind sicherheitsrelevante Fehlfunktionen extrem selten. Die Sicherungstechnik der Bahn ist ein wesentlicher Grund für das sehr hohe Sicherheitsniveau des Schienenverkehrs in Deutschland. Die geäußerten Befürchtungen sind insofern unbegründet. Im Übrigen werden die Zahl und die Länge der planmäßig in verschiedenen Richtungen befahrenen Gleisabschnitte durch Stuttgart 21 insgesamt reduziert.

#####

Argument Nr.: ***963

Themenbezug: 03.03.16.04. Tunnelstrecken

Der Tunnelrettungsplan A-10-2-1 zeigt einen völlig veralteten Straßenplan.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Bei der Anlage 10.2.1 Blatt 1 handelt es sich um eine Übersichtskarte im Maßstab 1:25.000, die sich auf eine ältere Darstellung stützt. Dies ist allerdings für die Beurteilung unschädlich. In den Plänen im größeren Maßstab ist die tatsächliche Straßensituation richtig dargestellt.

#####

Argument Nr.: ***964

Themenbezug: 03.03.16.04. Tunnelstrecken

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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Es ist grundsätzlich richtig, dass bei einer Instandsetzungsmaßnahme an einer Eisenbahnstrecke Einschränkungen für die Nutzer auftreten können. Einen Einwand gegen die vorgelegte Planung kann der Vorhabenträger darin nicht erkennen.

#####

Argument Nr.: ***976

Themenbezug: 03.03.16.06. Sonstiges zum Brand- und Katastrophenschutz

Gefahr der Frontalkollision auf den 3 Gleisen für den Betrieb im Gegenverkehr (vor Station Terminal, Rohrer Kurve, alter Berghautunnel Westgleis). Es wird Tote geben!

>>> Antwort von Vorhabenträger
s. 953.

>>> Antwort von Vorhabenträger zu Argument Nr. 953:

Eisenbahnbetrieb wird in Deutschland durch höchst sichere Stellwerke geregelt. Obwohl allein im Netz der Deutschen Bahn Tag für Tag millionenfach Weichen und Signale umgestellt und zahlreiche Gleisabschnitte in verschiedenen Richtungen befahren werden, sind sicherheitsrelevante Fehlfunktionen extrem selten. Die Sicherungstechnik der Bahn ist ein wesentlicher Grund für das sehr hohe Sicherheitsniveau des Schienenverkehrs in Deutschland. Die geäußerten Befürchtungen sind insofern unbegründet. Im Übrigen werden die Zahl und die Länge der planmäßig in verschiedenen Richtungen befahrenen Gleisabschnitte durch Stuttgart 21 insgesamt reduziert.

#####

Argument Nr.: ***979

Themenbezug: 03.03.16.06. Sonstiges zum Brand- und Katastrophenschutz

Öffentliche Sicherheit

Die Zusammenlegen wichtiger Infrastruktureinrichtungen am Flughafen (mit Fernbahnhof, Omnibusbahnhof, (Fernbusse), Messe, Autobahn usw.) erhöht die Attraktivität als mögliches Ziel terroristischer oder feindlicher Anschläge. Ein Gutachten, das mögliche Risiken und die Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit für die beabsichtigte Ballung von Infrastruktureinrichtungen im Bereich Messe/Flughafen darlegt (auch als mögliches Ziel terroristischer Anschläge) und bewertet.

Dies ist im weiteren Genehmigungsverfahren darzustellen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Terroranschläge sind kein zu betrachtendes Szenario.

#####

Argument Nr.: ***983

Themenbezug: 03.03.17.01. Notfallkonzept S-Bahn Stammstrecke

Die Gäubahn würde nach der vorgesehenen Planung trotz der gegenteiligen verbindlichen Vereinbarung aus der „Schlichtung“ als Ausweichstrecke zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof ausfallen. Angesichts der häufigen Störungen auf der Bahn - Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen ist sie aber als Ersatz unverzichtbar. Sie würde im Übrigen auch weiterhin benötigt falls die vorstehend genannte Ausnahmegenehmigung nach dem 31.12.2035 nicht verlängert werden sollte. Der größte Stadtteil Vaihingen wäre dann nur noch über den S-Bahn-Tunnel mit dem Stadtzentrum verbunden und ein Ausweichen bei Störungen wäre nicht mehr möglich. Diese Ausweichstrecke wird im Übrigen sehr oft genutzt. Auch wäre der bisher durchgeführte Güterzugverkehr auf dieser Strecke unterbunden. Damit wäre nicht nur der Personenzugverkehr sondern auch der Güterzugverkehr stark beeinträchtigt. Ein Notfallkonzept liegt nicht vor, was eigentlich Bestandteil einer Planung sein müsste. Wie wird Rohr/Vaihingen dann von Stuttgart angefahren und wie gelangt man von Rohr/Vaihingen nach Stuttgart?

Wie wird Rohr/Vaihingen 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.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Im Rahmen des Stresstests wurden verschiedene beispielhafte Notfallkonzepte entwickelt und auf der Projekthomepage veröffentlicht (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/dialog/schlichtung-stresstest/2907/>). Bei Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke bleibt der Filderbereich – und damit auch Stuttgart-Vaihingen – über den Fildertunnel erreichbar. Neben dem planmäßigen Fern- und Regionalverkehr können ohne weiteres auch S-Bahnen den Fildertunnel nutzen und vom Hauptbahnhof über die Station Terminal nach Stuttgart-Vaihingen fahren.

Die sogenannte Panoramabahn über Stuttgart-West wird für den Güterverkehr nicht benötigt, da diese Verkehre über Renningen/Böblingen geleitet werden. Die Gäubahn wird nur noch für leichte Züge als Alternativstrecke genutzt. Der nördliche Gäubahnabschnitt wird aufgrund seiner großen Steigungen und der betrieblich anspruchsvollen Ein- und Ausfädelung in den S-Bahn-Verkehr im Bereich des Pragtunnels schon heute nur noch selten von Güterzügen genutzt.

Im Übrigen sieht der Regionalplan den langfristigen Erhalt der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Nord vor.

Ebenfalls im Rahmen des Stresstests wurde der gesamte Filderbereich inklusive aller Züge mit simuliert. Damit wurde der Mischverkehr mit betrachtet und bewertet.

#####

Argument Nr.: ***988

Themenbezug: 03.03.17.01. Notfallkonzept S-Bahn Stammstrecke

Es fehlt ein Störfall-/Notfallkonzept. Das vermutete und einzig mögliche Störfall-1 Notfallkonzept mit Bussen ist unzureichend und insbesondere für behinderte und ältere Fahrgäste wesentlich schlechter als das vorhandene, und somit ein unzulässiger Rückbau. Wenn man so plant, dass das Notfallkonzept nachher schlechter wird, handelt man gegen die Bahngesetze. Das schlechtere Störfallkonzept ist auch Rückbau zu heute. In meiner Ausführung hier wird der Störfall angenommen und nicht den Notfall, weil der Störfall sehr viel häufiger vorkommt. Um den S-Bahn-Tunnel (Mittnachtstr.)-Hbf-Universität zu blockieren, muss kein Notfall eintreten. Wenn ein defekter Zug nur bis zum nächsten Bahnsteig fahren kann oder rollen kann, dann können die Fahrgäste ohne Not aussteigen. Die Strecke ist trotzdem über etliche Stunden gesperrt. Im Jahr 2013 kamen solche Fälle so oft vor, dass man fast schon damit rechnen musste. Bei einer Blockade des S-Bahn-Tunnels kann die Gäubahnstrecke bis zum Hauptbahnhof innerhalb der Fahrplanzeit als Umleitung genutzt werden, während später alle möglichen Konzepte viel langsamer sind.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorwurf eines fehlenden Notfallkonzepts ist sachlich nicht nachvollziehbar. Im Rahmen des Stresstests wurden verschiedene beispielhafte Notfallkonzepte entwickelt und auf der Projekthomepage veröffentlicht (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/dialog/schlichtung-stresstest/2907/>). Bei Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke bleibt der Filderbereich – und damit auch Stuttgart-Vaihingen – über den Fildertunnel erreichbar. Neben dem planmäßigen Fern- und Regionalverkehr können ohne weiteres auch S-Bahnen den Fildertunnel nutzen und vom Hauptbahnhof über die Station Terminal nach Stuttgart-Vaihingen

Notfallkonzepte werden erstellt, um Ersatzmaßnahmen für bestimmte Grundszenarien von Störungen vorab festzulegen. Je nachdem, wie die tatsächliche Störung auftritt, wird das Konzept sinnvoll angepasst. Notfallkonzepte dienen vor allen Dingen dazu, möglichst viele Verkehre unter den gegebenen Umständen auf der übrigen nutzbaren Infrastruktur fortzuführen – Reisezeitverlängerungen werden damit im Kauf genommen.

Aufgrund des bei Umleitungen von S-Bahnen über die Gäubahn notwendigen Fahrtrichtungswechsels im Stuttgarter Kopfbahnhof kommt es bei Umleitungen im Übrigen auch heute bereits zu verlängerten Reisezeiten.

#####

Argument Nr.: ***994

Themenbezug: 03.03.17.02. Allgemeine verkehrliche Belange

Der Flughafen rechnet mit 1,2 Mio. mehr Passagieren durch Stuttgart 21. Die Pläne fördern klimaschädlichen Flugverkehr und damit die Diskussion um eine 2. Startbahn. Der Ausbau eines umweltfreundlichen Bahnnetzes sollte Vorrang vor einem weiteren Ausbau des Flugverkehrs haben. Eine weitere Umweltbelastung durch steigenden Flugverkehr kann dieser schon äußerst stark belasteten Region (z.B. Feinstaub!) nicht zugemutet werden, ganz zu schweigen von den nachteiligen Effekten eines wachsenden Flugverkehrs für das globale Klima.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Intention hinter dem Projekt ist die optimale Anbindung des Filderbereichs mit der Neuen Messe und dem Stuttgarter Flughafen an die Schiene. Besuchern der Messe und Reisenden zum Flughafen soll künftig neben der S-Bahn auch Schienenfern- und -nahverkehr zur Verfügung stehen. Damit werden mehr Anreize geschaffen, vermehrt die Bahn zu nutzen und das Auto stehen zu lassen.

#####

Argument Nr.: ***998

Themenbezug: 03.03.17.02. Allgemeine verkehrliche Belange

S21 führt zu einer Verkehrsverlagerung weg von der Bahn, anstelle zur Bahn hin. Das umso mehr, wenn man einberechnet, wie viel Verkehr an anderer Stelle zur Bahn verlegt werden kann. Die Planung des PFA 1.3 bringt eine Verschlechterung des S-Bahnverkehrs und in der Folge weiteres Verkehrsaufkommen auf die Straßen. Diese sind ohnehin schon überlastet. Straßenausbau bietet keine Lösung. Dieser Rückbau des heutigen Zustands ist gegen das Gesetz. Besonders betroffen sind Linie S 1, 2 und 3. Wenn die Bahnen zwischen Flughafen bzw. Goldberg und Hbf hängen bleiben, dann fehlen sie in Plochingen, Backnang, Schorndorf. Die

Fahrgäste, die im 15 Minuten-Takt fahren wollen, sind mit Zugausfällen und Verspätungen konfrontiert. Die S-Bahn-Fahrer kommen verspätet zur Arbeit, bzw. gar nicht mehr nach Hause. Wegzug und geringere Attraktivität für Städte, Dörfer und Gemeinden kann die Folge sein. Für Pendler Richtung Stuttgart aus dem Süden (Herrenberg/Böblingen und weiter) bedeutet der Umweg (Herr Fricke: „Dieser komische Schlenker“) über den Flughafen und den projektierten Filderaufstiegstunnel eine Fahrtzeitverlängerung und einen Umweg mit gefährlicher Tunnelfahrt. Während der Bauzeit ist der Flughafen mit der S-Bahn von Vaihingen/Rohr und den Umsteigern dort nur eingeschränkt erreichbar, das darf nicht sein. In den Unterlagen ist das Thema Verkehr in seiner Gesamtheit nicht betrachtet worden. Es ist bekannt, dass um Stuttgart, insbesondere im Bereich „Stuttgarter Kreuz“ täglich viele Staukilometer zusammen kommen. Die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz haben sich stark vergrößert. Durch ein intelligentes Bahnkonzept kann die Autobahn Stuttgartringen entlastet werden. Die täglichen Pendler würden gerne so ein Angebot wahrnehmen. Ich muss befürchten, dass der öffentliche Nahverkehr um Stuttgart durch seine Unzuverlässigkeit so unattraktiv wird, dass viele Fahrgäste aussteigen. Wenn sich dann eine Linie nicht mehr lohnt, stellt eine geheime Macht die Linie einfach ein. Alles schon dagewesen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Es wird keine Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs im Filderbereich geben. Tatsächlich wird es zahlreiche wesentlich kürzere Verbindungen Die S-Bahn-Anbindung des Filderbereichs – mit vier S-Bahnen pro Stunde und Richtung – bleibt unverändert erhalten.

Die Reisezeit zwischen Böblingen und dem Stuttgarter Hauptbahnhof wird sich gegenüber heute nicht verlängern – trotz des zusätzlichen Halts am Flughafen. Der Fildertunnel der geht nochmals deutlich über das bereits ohne Sicherheitsniveau des heutigen S-Bahn-Tunnels zwischen Stuttgart Österfeld und Hauptbahnhof hinaus. Dies gilt umso mehr im Vergleich zu den historischen Tunneln der Gäubahn.

Während des Bauzeitraums sorgt ein geregelter Bauprozess für möglichst geringe Eingriffe in den Bahnverkehr bei gleichzeitiger kurzer Umbaudauer, um die eine Belastung der betroffenen Reisenden zu vermeiden.

#####

Argument Nr.: **1010

Themenbezug: 03.03.17.02. Allgemeine verkehrliche Belange

Als Bahnfahrerin befürchte ich durch ständig wiederkehrende Bau- und Nachbesserungsarbeiten an den Stuttgart 21-Tunnelröhren, ganz besonders natürlich in den Bereichen des Anhydrits (siehe ständige Sanierungsarbeiten am Engelbergtunnel). Dadurch wären zudem in Zukunft häufig mit starken Behinderungen und immer wiederkehrenden Ausfällen im Zugverkehr in der gesamten Region Stuttgart zu rechnen. Ein eingeschränkter Bahnverkehr würde nicht nur mich persönlich betreffen, sondern den gesamten Wirtschaftsraum schädigen. Es gibt kein gutes Stör- bzw. Notfallkonzept für die 3 Szenarien. Es gibt sicher auch noch andere. Störfälle (S-Bahn bleibt liegen) kommen wesentlich häufiger vor als Notfälle. Es gibt keine Simulation der Fälle.

Bei einem Unfall im Filderaufstiegstunnel:

Wie werden die Regional- und Fernzüge Richtung Süden (Freudenstadt 1 Zürich) dann geleitet?

Welche Auswirkungen hat die Umleitung auf den S-Bahn-Verkehr?

Der Fildertunnel führt durch schwierige Gesteinsschichten, die bei vergleichbaren Tunneln immer wieder aufwendige Sanierungsmaßnahmen notwendig machen. Was passiert bei Sperrung des Fildertunnels?

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt 1.2 (Fildertunnel) bereits eingehend zu den besonderen Anforderungen und Maßnahmen eines teilweise im Anhydrit liegenden Tunnels Stellung genommen. Der Engelbergtunnel ist als großer Straßentunnel nicht mit den kompakten Röhren des Fildertunnels vergleichbar.

Im Rahmen der Umsetzung des Projekts wird es Verbesserungen des Signalsystems auf der Filderstrecke geben, die nach Abschluss der Baumaßnahmen dauerhaft zur Verfügung stehen.

Im Zusammenhang mit dem Stresstest wurden beispielhaft Notfallkonzepte für eine Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke, aber auch für eine Sperrung des Fildertunnels erarbeitet. Sie sind auf der Projekthomepage abrufbar (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/dialog/schlichtung-stresstest/2907/>). Sie zeigen Möglichkeiten auf, wie bei Eintreten eines Notfalls der Betrieb aufrechterhalten werden kann. Eine Simulation – die Aussagen über die erwartete Betriebsqualität trifft – ist nicht notwendig, da bei Störfällen die Vermeidung von Verspätungen gegenüber einer möglichst weitreichenden Aufrechterhaltung des Betriebs Vorrang hat.

#####

Argument Nr.: **1011

Themenbezug: 03.03.17.02. Allgemeine verkehrliche Belange

Es gibt kein gutes Stör- bzw. Notfallkonzept für die 3 Szenarien. Es gibt sicher auch noch andere. Störfälle (S-Bahn bleibt liegen) kommen wesentlich häufiger vor als Notfälle. Es gibt keine Simulation der Fälle.

Bei einer beispielsweise durch Starkregen verursachten Sperrung des neuen Berghautunnels:

Wie gelangen Fahrgäste aus Süden dann Richtung Stuttgart / Vaihingen / Rohr / Universität / Flughafen?

>>> Antwort von Vorhabenträger

Im Zusammenhang mit dem Stresstest wurden beispielhaft Notfallkonzepte für eine Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke, aber auch für eine Sperrung des Fildertunnels erarbeitet. Sie sind auf der Projekthomepage abrufbar (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/dialog/schlichtung-stresstest/2907/>). Sie zeigen Möglichkeiten auf, wie bei Eintreten eines Notfalls der Betrieb aufrechterhalten werden kann. Eine Simulation – die Aussagen über die erwartete Betriebsqualität trifft – ist nicht notwendig, da bei Störfällen die Vermeidung von Verspätungen gegenüber einer möglichst weitreichenden Aufrechterhaltung des Betriebs Vorrang hat.

Bei einer Sperrung des Tunnels Rohrer Kurve („neuer Berghautunnel“) können aus Richtung Böblingen kommende Züge ohne Einschränkungen weiter zum Flughafen fahren. Von einer solchen Sperrung betroffen sind dagegen die aus Richtung Böblingen kommenden S-Bahnen der Linie S1. Über eine bereits heute existierende Weichenverbindung südöstlich des bestehenden Berghautunnels können diese Züge kurzzeitig das planmäßig von Zügen in Richtung Böblingen/Horb befahrene Gleis nutzen. Über weitere Weichenverbindungen in Rohr und Vaihingen gelangen diese Züge anschließend wieder auf ihr reguläres Gleis, Richtung Stuttgart Hauptbahnhof.

#####

Argument Nr.: **1018

Themenbezug: 03.03.18. Sonstiges zu öffentlichen Belangen

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. Die Baustelle „Rohrer Kurve“ schränkt den Aktionsradius des Waldkindergartens im Vergleich zu heute (siehe grüne Linie in Abb. 1 – s. Einwendung Nr. 521) extrem ein, da ein ausreichender Sicherheitsabstand zum Baustellenbereich erforderlich sein wird. Infolgedessen wird das für den Waldkindergarten Rohr e.V. nutzbare Waldgebiet bedeutend kleiner. Somit nimmt das Teilprojekt „Rohrer Kurve“ den Kindern die Freiheit, die sie bisher dort genießen durften und die ihnen zusteht. 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, wenn nicht sogar aufgrund von entstehenden Sicherheitsrisiken unmöglich. Da der gesamte Betrieb des Waldkindergartens Rohr e.V. massiv gefährdet ist durch das Teilprojekt „Rohrer Kurve“, gefährdet das Teilprojekt „Rohrer Kurve“ 30 Betreuungsplätze für Kinder im Alter von 2 Jahren und 9 Monaten bis zum Schuleintritt. Das Teilprojekt „Rohrer Kurve“ gefährdet somit ein Betreuungskonzept, das als gesellschaftsfördernd und nachhaltig gilt. Das Teilprojekt „Rohrer Kurve“ gefährdet damit ein innovatives, attraktives Betreuungsangebot im Stuttgarter Süden. 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! Wir protestieren gegen die Gefährdung des Waldkindergartens Rohr. Sein Fortbestehen ist massiv in Frage gestellt, da der Bau der „Rohrer Kurve“ die Sicherheit und die seelische wie körperliche Gesundheit der betreuten Kinder gefährdet. Die Schönbuchschule nutzt den Wald regelmäßig.

Ich finde es extrem wichtig, dass die Kinder frühzeitig den sorgfältigen Umgang mit den Bäumen, den Pflanzen und den Tieren lernen und vermittelt bekommen, welche Bedeutung eine gesunde Umwelt hat. Dieser sehr sensible Kreislauf darf nicht zerstört werden.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Die Befürchtung, der Waldkindergarten Rohr werde übermäßig beeinträchtigt, ist unbegründet. Die Bauarbeiten werden im Bereich der schon heute bestehenden Gleisanlagen durchgeführt. Diese befinden sich in einer Entfernung von ca. 300 m. Zwischen der Baustelle selbst und dem Waldkindergarten befindet sich ein Waldstück. Die Bauarbeiten werden daher optisch nicht wahrgenommen werden. Die Transportwege zur Baustelle werden ebenfalls deutlich entfernt vom Kindergarten angelegt. Die Lärmbelastung der Baustelle für den Kindergarten wird durch die Verpflichtung zur Einhaltung der AVV Baulärm auf ein in jedem Falle zumutbares Maß begrenzt.

Aufgrund der verbleibenden großen Waldflächen ist das Konzept des Waldkindergartens und weiterer Kindergärten und Schulen ohne nennenswerte Einschränkungen sowohl während der Bauzeit wie auch nach Inbetriebnahme der Rohrer Kurve nicht gefährdet.

#####

Argument Nr.: **1029

Themenbezug: 03.03.18. Sonstiges zu öffentlichen Belangen

Ich wende ein, damit hier nicht aus Kostengründen qualitativ minderwertig gebaut wird. Ferner wird Schwarzarbeit und die Vergabe an Subunternehmer befürchtet, die billige Leiharbeiter zu unzumutbaren Bedingungen beschäftigen.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger wehrt sich gegen die Vorwürfe, qualitativ minderwertig zu bauen, die Schattenwirtschaft anzukurbeln und Subunternehmer zu beauftragen, die die geltenden Arbeitsbedingungen unterlaufen. Diese Punkte werden selbstverständlich bei der Auftragsvergabe berücksichtigt und somit ausgeschlossen. Fehlverhalten beauftragter Unternehmen wird sanktioniert.

#####

Argument Nr.: **1038

Themenbezug: 03.03.18. Sonstiges zu öffentlichen Belangen

Der Flughafen wird als Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern ausgebaut und generiert weite Wege. Folge ist auch die Aufsiedlung des Filderraums mit Hotels, mehr Einkaufszentren (Airport City), der Messeerweiterung, größerem Frachtzentrum und weiteren Militäreinrichtungen.

Ein weiterer Grund für meinen Einwand gegen PFA 1.3.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger erkennt keinen Zusammenhang mit einer Verkehrsdrehscheibe und einem größerem Frachtzentrum und weiteren Militäreinrichtungen.

#####

Argument Nr.: **1120

Themenbezug: 03.04.02. Eigentumsbeeinträchtigung/ Grunderwerb

Darüber hinaus sind die finanziellen Folgen für die Eigentümer der an der Bahntrasse anliegenden Grundstücke beträchtlich. Ich bin persönlich betroffen (EW 152), wohne unmittelbar beim S-Bahnhof Oberaichen, das bedeutet: Wertminderung meiner Wohnung und keinerlei Schallschutz. Eine Abschätzung der Wertminderung unseres Grundstücks und Wohnhauses (EW 165) infolge der zu erwartenden Verlärmung ist somit anhand der bisher vorgelegten Pläne und Untersuchungen nicht abschließend möglich. Sollten die Pläne trotz der angeführten gravierenden Mängel genehmigt werden, behalten wir uns eine gerichtliche Klärung der wertmindernden Folgen auf unser Eigentum vor und werden entsprechende Entschädigungsanträge stellen. Diese Umstände wirken sich nennenswert auf die Bewertung meines Grundstücks (EW 178) aus. So wird zur Berechnung des Wertes meiner Immobilie ein 15%-Abschlag aufgrund der S-Bahnstrecke angewendet. Es ist davon auszugehen, dass die Immobilienpreise bei der Nutzung der S-Bahnstrecke durch die Gäubahnzüge zusätzlich davon betroffen sein werden und damit der Wert meines Hauses weiter gemindert wird.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Zu den Flurstück spezifischen Aussagen verweisen wir auf die Liste der individuellen Betroffenheiten (IB).

#####

Argument Nr.: **1128

Themenbezug: 03.05.02. Untersuchungsmethoden und -grundlagen

Ich bemängle die Vollständigkeit aller Prüfungen. Zum Beispiel sind die Grundwasserströme nicht vollständig berücksichtigt und richtig abgegrenzt, die teilweise weit über das PFA-Gebiet hinausreichen. Auch fehlen in den Unterlagen die geschützten Tiere, die Mitglieder des Bündnis Filderbahnhof Vaihingen in der südwestlichen Ecke des PFA entdeckt haben. Ich bemängle die Aktualität der Gutachten insbesondere zu Pflanzen und Tieren.

>>> Antwort von Vorhabenträger

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen des Eisenbahnbauvorhabens auf die Umwelt, insbesondere in Bezug auf die Wirkungen in der Landschaft, Flora und Fauna, also auch auf den Artenschutz und die Beeinträchtigung des Grundwassers vor der erfolgten Auslegung der Antragsunterlagen durch das Regierungspräsidium aktualisiert, also zeitnahe Erhebungen und Bewertungen der Antragsunterlagen zur Umweltsituation durchführen lassen.

Mit dem Hinweis auf das Fehlen geschützter Tiere in der südwestlichen Ecke des PFA weist der Einwander offensichtlich auf die Gelbbauchunke hin.

Die aktualisierte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung hat alle geschützten Arten erfasst und im Falle ihrer Betroffenheit sachgerechte Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen. Im Rahmen der Einwendungen wurde das Vorkommen einer Gelbbauchunke im Bereich der Rohrer Kurve beschrieben. Eine Überprüfung des Vorhabenträgers hat das Vorkommen bestätigt. Die insoweit ergänzte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wird eine sachgerechte Ausgleichsmaßnahme zur Behebung der Beeinträchtigung vorschlagen. Wird diesem Vorschlag von der Planfeststellungsbehörde entsprochen, liegt keine erhebliche Beeinträchtigung mehr vor. Dem Vorkommen der Gelbbauchunke ist damit ausreichend Rechnung getragen.

Die vorgelegten Unterlagen sind daher für eine natur- und artenschutzfachliche Beurteilung sehr gut geeignet.