

An das Regierungspräsidium Stuttgart

z.Hd. Herr Janouschek

10.9.2015

**Betr.: Einwendungen gegen die Planfeststellung PFA 1.3a „Filderbereich“ des Vorhabens „Stuttgart 21“**

**Aktenzeichen: 24-3824.1/DB-PFA1.3a**

Sehr geehrter Herr Janouschek,

hiermit sendet Ihnen die „Schutzgemeinschaft Filder e.V.“(SGF) ihren Einspruch gegen die Pläne zum PFA 1.3a.

Wir hängen mehrere Einwendungen an, die Ihnen wohl auch schon von den Einzelpersonen zugegangen sind. Diese Einwendungen sind im Auftrag der SGF und in enger Absprache mit der SGF entstanden. Es sind dies im Einzelnen Ausführungen von:

Rechtsanwalt Dr.Tobias Lieber, Freiburg

Dipl. Ing. Uli Berger, Plieningen

Dipl. Ing. Hans Heydemann, Stuttgart

Dipl. Physiker Roland Morlock, Stuttgart

**Die Schutzgemeinschaft Filder versteht diese vier Arbeiten als Teil ihres Einspruchs.**

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Siegel (Vorsitzender der SGF)

Panoramastr.64

73765 Neuhausen

T: 07158 5850

Mail: [sksiegel@gmx.de](mailto:sksiegel@gmx.de)

10.9.2015

# Schutzgemeinschaft Filder e.V

## **Einwendungen gegen die Planfeststellung PFA 1.3a „Filderbereich“ des Vorhabens „Stuttgart 21“**

**Ergänzend zum Schreiben des in unserem Auftrag mit Vollmacht handelnden Rechtsvertreters Dr. Lieber, Freiburg (Anlage 1), erhebt die SCHUTZGEMEINSCHAFT FILDER folgende Einwendungen, sowohl gegen die Aufteilung des Filderabschnitts 1.3 in die Teilplanfeststellungen 1.3a und 1.3 b, als auch gegen den hier speziell zur Debatte stehenden Teilabschnitt 1.3. a**

Dr. Lieber hat überzeugend dargelegt, dass die Abschnittsbildung im Filderabschnitt von Stuttgart 21 planfeststellungsrechtlich unzulässig ist.

Das Regierungspräsidium Stuttgart formuliert in der offiziellen Zustellungsurkunde vom 26.08.2015:

*Den Antragsteil 1.3b.....beabsichtigt die Vorhabenträgerin zurückzunehmen.*

Das bedeutet mit anderen Worten, die Vorhabenträgerin hat diesen Antragsteil noch nicht zurückgenommen, sondern BEABSICHTIGT dies lediglich. Es ist also nach wie vor von der Antragstrasse im Verfahren auszugehen. Sollte die Vorhabenträgerin ihre Absicht umsetzen, dann bedeutet das nichts anders als, dass der gesamte Abschnitt 1.3 hinfällig ist. Bei dieser Sachlage konstatieren wir, dass das jetzige Verfahren vor Unklarheiten strotzt.

Die Schutzgemeinschaft Filder hält Ihre Einwendungen vom 18.12.2013 gegen den PFA 1.3 vollinhaltlich aufrecht.

Wir betonen ausdrücklich, dass durch die Abschnittsbildung Planungsvarianten nicht unmöglich gemacht werden dürfen. (siehe Planfeststellungsrichtlinien (PF-RL) Ausgabe 01/2012)

Insbesondere verweisen wir auf den Grundsatz der „positiven Gesamtbeurteilung“ wonach Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, im Verfahren für den Teilabschnitt nicht ohne Berücksichtigung bleiben dürfen. Hier spielt vor allem die mit der Planfeststellung des Filderabschnitts erneut auf dem Prüfstand stehende PLANRECHTFERTIGUNG DER GESAMTPLANUNG „Stuttgart 21“ eine entscheidende Rolle.

Die Erörterung zum Abschnitt 1.3 fand ausschließlich statt in Bezug auf die sog. Antragstrasse. Die Aufteilung in zwei Abschnitte ergab sich allein aus Gründen der Unmöglichkeit, die Antragstrasse planfestzustellen und aus dem Druck, nach 20 Jahren Versagen bei der Planung des Filderabschnitts nun endlich weiterzukommen, um das Gesamtsystem nicht vollständig zu gefährden.

Ein wesentlicher Grund für das Scheitern des Erörterungsverfahrens war die Beeinträchtigung des S-Bahnbetriebs durch den Mischverkehr auf der Strecke Rohr-Flughafen (Dresdner Gutachten). Dieser Mischverkehr ist bei allen bisher angesprochenen Varianten aber nicht vom Tisch. Selbst bei der Variante „Drittes Gleis“, für die es im Übrigen keinerlei ernste Untersuchungen, geschweige denn einen Stresstest gibt, wird der Mischverkehr beibehalten. Es ist offensichtlich, dass die Variante „Drittes Gleis“ aus schierer Not geboren wurde, nämlich um die unsinnige Führung der Gäubahn über den Flughafen zu „retten“. Erschwerend hinzu kommt hier, dass die Gäubahnzüge und der IC Stuttgart-Zürich am Haltepunkt „Drittes Gleis“ im Gegenverkehr betrieben werden, was einen zusätzlichen Störfaktor implementiert. Daraus ergibt sich im Zusammenwirken mit der Mischverkehrsstrecke durch Leinfelden-Echterdingen, dass im gesamten Filderabschnitt jegliche künftige Erweiterungsmöglichkeit (Taktverdichtung) unmöglich wird. Zwar stellt die Variante eine gewisse Verbesserung gegenüber der Antragstrasse dar, weil kein Eingriff in das S-Bahn-Terminal am Flughafen erfolgt, gleichwohl ist das „Dritte Gleis“ eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem Status Quo. Einer solchen Planung, die schon auf dem Papier keinerlei Zukunftsoptionen besitzt, muss zwingend die Planfeststellung verweigert werden.

Allein bei der von uns vorgeschlagenen Variante „Gäubahnerhalt“ wäre das Problem Mischverkehr gelöst; der S-Bahnverkehr auf den Fildern wäre nicht beeinträchtigt und außerdem in Zukunft noch ausbaufähig!

Es ist im Übrigen ein Unding aus einem Erörterungsverfahren über ein nicht umzusetzendes Projekt einen begrenzten Teil herauszunehmen und weiter zu erörtern, ohne auch nur ansatzweise zu wissen, was mit dem anderen Teil passieren soll.

### **I. Einwendungen zum Teilabschnitt 1.3a:**

I.1 Wenn bei 1.3 a die durchlaufende Schnellbahnstrecke entlang der Autobahn (beim Messeparkhaus) gebaut wird, dann gibt es bei 1.3 b, wenn man denn die bisherigen Planungsansätze der Antragstrasse zu Grunde legt, bei der Verbindung vom Terminalbahnhof zur Flughafenkurve über Plieninger Gebiet unüberwindliche Schwierigkeiten.

Diese Verbindung ist niemals mehr in offener Bauweise, wie bisher geplant, umzusetzen. Die dann gebaute Schnellbahntrasse ließe nur noch bergmännische Bauweise zu. Dies bedarf einer wesentlichen Planänderung (Tieferlegung des Systems). Es würde dazuhin zu einer nochmaligen Zeitverzögerung führen und zu einer deutlichen Kostenerhöhung. Ergänzend hierzu verweisen wir auf das in Absprache mit der Schutzgemeinschaft verfasste Einwendungsschreiben von Dipl.-Ing. Uli Berger, Stuttgart-Plieningen (Anlage 2), dem wir uns vollinhaltlich anschließen.

Dies hieße aber, dass im Widerspruch zu den oben erwähnten Planfeststellungsrichtlinien, gewisse Planungsvarianten unmöglich würden.

Auch ist es offenkundig, dass sich nach der avisierten Aufteilung des Planfeststellungsabschnittes 1.3 in zwei Teile ganz neue Bewertungen ergeben müssten.

I.2 Wenn der zweite Teil des Planfeststellungsabschnittes, nämlich 1.3 b, nach Bahnangaben 2 Jahre später, d.h. nach aller Erfahrung eher 3 oder 4 Jahre später fertig wird als 1.3 a, bedeutet dies u.a., dass über einen Zeitraum von mindestens 2 Jahren die wichtige Direktverbindung Stuttgart - Zürich unterbrochen ist.

Unter diesem Aspekt müssen machbare Varianten, z.B. der Erhalt der Gäubahn auf ihrer Bestandsstrecke, wie von der Schutzgemeinschaft Filder mehrfach gefordert, zwingend unter Beteiligung der Öffentlichkeit neu bewertet werden. Bekanntermaßen würden, wie bereits mehrfach der Anhörungsbehörde vorgetragen, mit dem Erhalt der Gäubahn nahezu sämtliche Probleme des Filderabschnitts 1.3. sozusagen mit einem Schlag vermieden. Wir können nicht nachvollziehen, warum dieses einfach verständliche Argument bis jetzt nicht erkennbar in die Gesamtabwägung einbezogen wird.

In jedem Fall können jedoch die beiden Teilabschnitte nicht unabhängig voneinander planfestgestellt werden.

Die Diskussion um den Direktanschluss der Gäubahn über die Panoramastrecke mit Anschluss an den Hauptbahnhof Stuttgart und damit der Erhalt der Direktverbindung Stuttgart-Zürich, wäre bei der öffentlichen Erörterung im Herbst 2014 ganz anders verlaufen, wenn man damals um diese Teilabschnittsbildung und die jahrelange Unterbrechung der Verbindung Stuttgart - Zürich bereits gewusst hätte. Es hätten wesentlich stärkere Argumente für den Gäubahnerhalt auf der Panoramastrecke gesprochen.

Dies muss jetzt zwingend neu aufgerollt werden.

I.3 Wie bereits gesagt und unten unter II. weiter untermauert, bekäme auch die Planrechtfertigung des Gesamtprojekts ein neues, noch größeres Gewicht. Durch die Aufteilung des noch nicht planfestgestellten Abschnitts 1.3 entstünde sowohl bezüglich des Zeithorizonts als auch der Gesamtkosten eine völlig neue Situation.

I.4 Die Gesamtkosten von S 21 werden deutlich erhöht werden. Während der Anhörung zur Antragstrasse sagte der damalige Sprecher, Herr Dietrich, dass jedes Jahr Verzögerung bei der Fertigstellung von S 21 ca. 100 Mio. Euro Mehrkosten bedeuteten. Das heißt, wenn nach heutiger, zweifellos geschöner Rechnung, die Gesamtkosten bei 6,8 Milliarden Euro liegen, so werden sie in Zukunft mit einer mehrjährigen Verzögerung weit über 7 Milliarden betragen. Die entstehenden Mehrkosten spielen zwar nur dann planfeststellungsrechtlich keine Rolle, wenn die Bahn erklärt, dafür aufzukommen; doch genau dies ist keinesfalls gesichert. Vielmehr beabsichtigt die Vorhabenträgerin die lokalen Projektbeteiligten mit ungewissem Ausgang auf Beteiligung an den Mehrkosten zu verklagen. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das Projekt unvollendet stecken bleibt. Auf eine solch unsichere Grundlage können keine Eingriffstatbestände gestützt werden.

I.5 Wir gehen davon aus, dass das RP bezüglich des 27 m tiefen, äußerst unkomfortablen und im Brand- und Verrauchungsfall möglicherweise lebensgefährlichen Fernbahnhofs zu einer kritischen Einschätzung gekommen ist und dem EBA erhebliche Bedenken vorgetragen hat. Jetzt bestünde noch die Chance, im Rahmen des Teilabschnitts 1.3a den deutlich kostengünstigeren, wesentlich bequemeren und ungefährlicheren Fernbahnhof in der durchlaufenden Strecke ins Spiel zu bringen, den der VCD bereits im Filderdialog und in der Erörterung vorgestellt hat. Hinzu kommt, dass diese Variante selbst mit einem attraktiven Peoplemover (z.B. "Minimetro" nach Vorbild des Frankfurter Flughafens) noch wesentlich kostengünstiger wäre. Bezüglich der Risiken des 27 m tiefen Bahnhofs NBS verweisen wir

auf den – ebenfalls mit der Schutzgemeinschaft abgestimmten - beigefügten Einspruch von Dipl.-Ing. Hans Heydemann (Anlage 3), dem wir uns ebenfalls vollinhaltlich anschließen.

## **II. Planrechtfertigung des Gesamtprojekts:**

### II.1 Gefährdung von Fahrgästen:

An dieser Stelle erinnern wir daran, dass der Brandschutzexperte der Vorhabenträgerin in der öffentlichen Anhörung im Herbst 2014 mehrfach den Begriff „Restrisiken“ ins Spiel gebracht hat. Wir stellen hier im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung des Gesamtprojekts fest, dass in zahlreichen Abschnitten der Gesamtmaßnahme, erhebliche „Restrisiken“ für Leib und Leben von Bahnutzern bestehen, die sich in ihrer kumulierenden Gesamtwirkung verheerend zu einem großen Risiko addieren können.

Im Einzelnen verweisen wir auf

- Die unzulässige Schrägneigung der Bahnsteige und Gleise im neuen Hauptbahnhof; insoweit verweisen wir auf die Ausführungen von Bahndirektor a.D. Sven Andersen in der letztjährigen öffentlichen Anhörung. Vor allem verweisen wir auf die jährlich mehrfachen, Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen erheblich gefährdenden Wegrollereignisse im Kölner Hauptbahnhof, dessen Gleisneigung weniger als die Hälfte der (fehl-)geplanten Längsneigung im Tiefbahnhof beträgt.
- Die erheblichen Zweifel an Brandschutz, Entrauchungs- und Entfluchtungsmöglichkeiten im Tiefbahnhof;
- noch schwerwiegender: der Brandschutz und das unzureichende Fluchtkonzept in den 61 km Tunnelstrecken und vor allem im Fildertunnel.

Zum dortigen „Restrisiko“ sei beispielhaft folgendes angemerkt: Angenommen, ein in Brand geratener ICE kann schadensbedingt nicht mehr aus dem Tunnel ausfahren und kommt mit einem AUF DER TALSEITE im Tunnel brennenden Triebkopf unmittelbar vor einem Fluchtstollen zum Stehen. Dies würde bedeuten, dass der einzig mögliche Fluchtweg nur noch weg vom Brandherd, also BERGAUFWÄRTS zum nächsten Fluchtstollen möglich wäre. Gerade dieser Fluchtweg ist jedoch ausgeschlossen, weil der Kamineffekt im steilen Tunnel die Rauchgase bergauf treibt. Das bedeutet nichts anderes, als dass sämtliche Fahrgäste im brennenden Zug eingeschlossen oder auf dem Fluchtweg bergauf dem Erstickungstod ausgeliefert wären. Einzige Möglichkeit wäre, den Zug bergab rollen zu lassen – ausgerechnet in den Tiefbahnhof! Ausgeschlossenes Szenario? Nein! Wenn ein Unglück auch nur

theoretisch passieren kann, dann passiert es auch irgendwann (Murphy'sches Gesetz), wie zahlreiche weltweite Erfahrungen mit teils schweren Unglücksfällen aller Art beweisen. Dies zu ignorieren wäre bei einem solchen Großprojekt ein Akt grober Fahrlässigkeit!

Die Aussagen des Brandexperten der Vorhabenträgerin, ein brennender Zug könne in jedem Fall den betroffenen Tunnel oder Bahnhof verlassen und auf einem gefahrenfreien Streckenabschnitt zum Stehen kommen, weisen wir entschieden zurück. Dies bagatellisierend bei insgesamt 61 überwiegend direkt zusammenhängenden Tunnelkilometern zu unterstellen, ist ein ungeheuerliches Spiel mit dem Leben von Fahrgästen!

- Wie oben bereits erwähnt: das Gefährdungspotential im Bahnhof NBS, welches durch die Variante „Bahnhof in der durchlaufenden Neubaustrecke“ problemlos und vollständig vermeidbar wäre.

Im Fazit ist allein wegen der nicht auszuschließenden Gefährdungen von Unversehrtheit und Leben der Bahnbenutzer das Gesamtprojekt „Stuttgart 21“ niemals zu rechtfertigen. Eine Planfeststellung des Projekts und seiner Teilabschnitte wird daher von uns mit aller Entschiedenheit abgelehnt.

Hinzu kommt, wie ebenfalls mehrfach nachgewiesen (Dr. Christoph Engelhardt), die unzureichende Leistungsfähigkeit und – auch mit der Variante „Drittes Gleis“ immer noch nicht zufriedenstellend behobene Störanfälligkeit des Gesamtsystems „Stuttgart 21“.

Hier lautet das einfache Fazit: 7, 8 oder sogar 10 Milliarden Euro für eine erwiesenermaßen schlechtere Bahninfrastruktur mit zudem erheblichem Gefährdungspotenzial. Eine solche Planung ist nach den Grundsätzen sorgfältigen und sparsamen Umgangs mit Steuermitteln niemals zu rechtfertigen.

Bezüglich der zahlreichen bahnbetrieblichen und sicherheitstechnischen Mängel des Gesamtkonzepts „Stuttgart 21“ und dessen grundsätzlicher Planrechtfertigung, nicht zuletzt auch durch grobe Fehler im Stresstest, verweisen wir auch auf das detaillierte Einwendungsschreiben von Dipl.-Physiker Roland Morlock (Anlage 4), welches ebenfalls in enger Abstimmung mit der Schutzgemeinschaft Filder entstanden ist.

**Nach alledem lehnen wir sowohl die Gesamtmaßnahme als auch den Filderabschnitt mit oder ohne Aufteilung in 2 Abschnitte als deutliche Verschlechterung der Bahninfrastruktur des Großraums Stuttgart entschieden ab und verlangen, die Feststellung zu verweigern.**

Steffen Siegel

(Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder e.V.),

Frank Distel