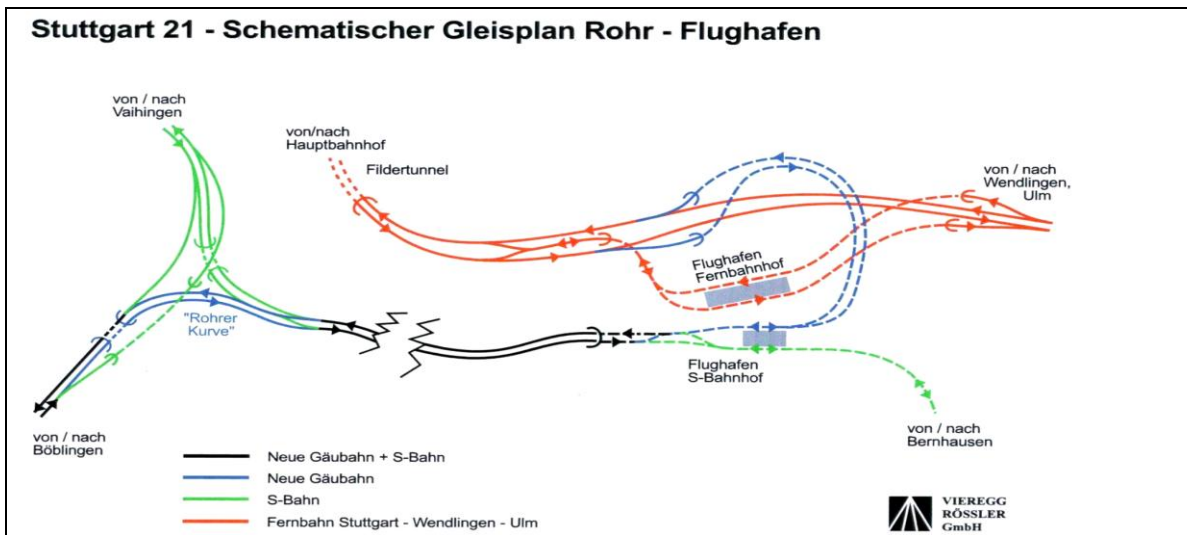


S21 Vorläufiger Baustopp

Der Stuttgarter Tiefbahnhof kann erst in Betrieb gehen, wenn alle damit verbundenen Streckenneubauten fertig gestellt sind. Die DB AG hat den politischen Gremien und der Öffentlichkeit immer wieder versichert, alle Anlagen bis Ende 2019 fertig zu stellen. Allerdings fehlt nicht nur die Planfeststellung, sondern **das Genehmigungsverfahren selbst für den Flughafenbereich**, für die dortige interirdische Hochgeschwindigkeitsstrecke, für den Flughafen-Fernbahnhof (der mit Gleisschleifen an die Strecke angebunden werden soll) und für die Verbindung zum Flughafen-S-Bahnhof (über den die Züge aus Singen zum Hauptbahnhof geleitet werden sollen).



Die DB AG hatte die Pläne für diese Anlagen (Planfeststellungsabschnitt 1.3) vor etwa zehn Jahren erstellt und 2002 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht.

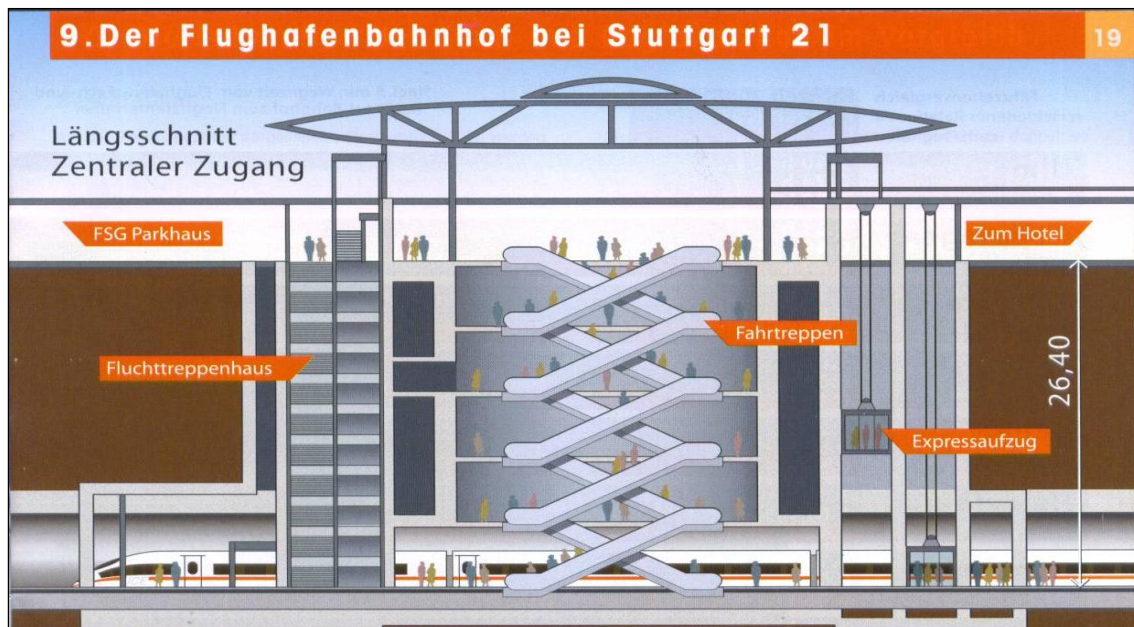
Gemäß den gesetzlichen Vorschriften müssen die Pläne geprüft, und dann dem Regierungspräsidenten übermittelt werden, der das öffentliche Anhörungsverfahren durchführt. Auf der Basis von Einwendungen werden die Pläne ggf. erneut bearbeitet, bei Einsprüchen folgen Gerichtsverfahren: Erst, wenn diese zugunsten des Planerstellers entschieden sind, entsteht Baurecht. Auf die Frage, warum seit fast 9 Jahren die Übergabe der Planung an das Regierungspräsidium nicht erfolgt, antwortete das EBA am 21.12.2010: **„Das Anhörungsverfahren... für den PFA 1.3 wird eingeleitet, wenn die Planung die erforderliche Reife hat.“**

Die vorab bekannt gewordenen Pläne finden erklärten Widerspruch in Leinfelden-Echterdingen: Alle Fraktionen lehnen die Nutzung der S-Bahn-Trasse durch Fernzüge ab.

Das Planungskonzept der DB, wird von Bahnexperten kritisiert, da eine sinnvolle Fahrplangestaltung und ein zuverlässiger Bahnbetrieb durch eingleisige Streckenabschnitte und höhengleiche Kreuzungen nicht möglich erscheinen.

Im Schlichtungsverfahren forderte Dr. Heiner Geißler gravierende Verbesserungen in den Plänen, u.a. die Zweigleisigkeit der Flughafenzufahrt und den Erhalt der Gäubahn für Fern- und Regionalzüge von Rohr nach Stuttgart. Falls dies verwirklicht wird, könnte der komplizierte Umbau des Flughafen-S-Bahnhofs ggf. entfallen.

Aus Expertensicht zeigt der Flughafen-Fernbahnhof ein erhebliches Risikopotenzial, da er 26 Meter unter der Erde liegt: Zugang und Ausgang sollen mit schachtartigen Treppenhäusern über fünf Treppengeschosse erfolgen: Eine kurzfristige Evakuierung von bis zu tausend Menschen aus zwei Zügen im „Selbstrettungsverfahren“ erscheint wegen der großen Höhendifferenz mit großem Risikopotenzial behaftet.



Längsschnitt durch den Flughafenbahnhof (aus „K21- die Alternative zu Stuttgart21“), ältere Darstellung, die aktuellen Pläne der DB sind derzeit noch nicht veröffentlicht.

Auch für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm hat die DB erst für drei der sieben Planfeststellungsbereiche das Baurecht, es fehlen also vier Planfeststellungsbeschlüsse. Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Baubeginn der Neubaustrecke untersagt, da die Finanzierung der kürzlich bekannt gegebenen Mehrkosten durch die Bundesregierung (noch) nicht gesichert ist.

Im Konzernabschlussbericht 2001 kommuniziert der Vorstand der DB AG der Öffentlichkeit: „Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise für das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren erfolgt.“

Für die Bahnanlagen und Bahnhöfe am Flughafen wurden bislang offensichtlich keine genehmigungsfähigen Lösungen gefunden – es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob diese Anlagen wie geplant gebaut werden können!

Fazit: Es ist nicht absehbar, wie die Flughafen-Bahnanlagen gestaltet sind, wenn sie das Genehmigungsverfahren bestanden haben.

Die Parameter des Fildertunnels vom Tiefbahnhof zum Flughafen hängen von denen der Flughafen-Bahnanlagen ab.

Der Baubeginn mit Abriss-, Baumfällungen und Aufgrabung des Schlossgartens in Stuttgart sind derzeit (noch) nicht zu verantworten.

Daher ist ein Aufschub des Baubeginns dringend geboten.

Die Großprojekte können ohnehin nicht binnen 10 Jahren fertig gestellt werden: Der Aufschub der Bauarbeiten bis zur Genehmigung der Flughafen-Bahnanlagen ist daher zu verantworten.

Karl-Dieter Bodack, 30. 1.2011, kd.bodack@gmx.de

