

BUND-Stellungnahme

Stuttgart, 25.03.2019

zu

Anhörungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart Augsburg im Bereich Stuttgart-Wendlingen mit Flughafenbindung, PFA 1.3b „Gäubahnführung“

Anhörung zur Planänderung

Aktenzeichen: 24-3824.1/DB-PFA 1.3

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Regionalverband Stuttgart lehnt im Namen und im Auftrag des BUND Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. das beantragte Verfahren wie schon in bei unserer Stellungnahme vom 13.09.2017 grundsätzlich ab.

Die damals vorgetragenen Kritikpunkte fanden in der vorliegenden Planänderung bisher keine Berücksichtigung, daher möchten wir sie nochmals aufrufen. Wir sehen uns auch aufgrund der aktuellen Entwicklungen bei Stuttgart 21 („Bei Stuttgart 21 drohen weitere Mehrkosten“ – StZ 25.03.2019) darin bestätigt.

Der BUND fordert, die Gäubahn weiterhin über Stuttgart-Vaihingen bzw. die Panoramastrecke in den Knoten Stuttgarter Hauptbahnhof zu führen. Eine Führung der Gäubahnzüge über den Flughafen ist aus betrieblichen und ökologischen Gründen unverantwortlich.

Unsere Haupteinwände sind die Vermeidung von verspätungsanfälligen Mischverkehren zwischen Stuttgart-Rohr und Flughafen sowie die Vermeidung von erheblichen Eingriffen in diverse Schutzgüter wie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Landschaft (Erholung), Land- und Forstwirtschaft, u.a.. Insbesondere die Eingriffe in das Waldgebiet an der Rohrer Kurve und im Umfeld des Langwieser Sees sind gravierend und im schon hoch vorbelasteten Filderraum nicht ausgleichbar. ...2

...2

Der BUND verweist in diesem Zusammenhang auf seine vielfach vorgetragenen Argumente bei der Schlichtung, beim Stresstest, beim Filderdialog und bei den bereits gelaufenen S21 Planfeststellungs- und Planänderungs- Anhörungsverfahren.

Zu dem möchten wir noch auf das aktuelle Kombi-Konzept des BUND verweisen, dass darlegt, dass es sehr wohl eine Alternative mit weniger Eingriffen gibt:

https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Stuttgart_21/S21_Neupositionierung_BUND_Positionspapier.pdf

Das Kapazitätsproblem bei der zukünftigen Mischverkehrsstrecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen (S-Bahnen, Regional- und Fernzüge) wird durch die aktuelle Entwicklung zur geplanten Einführung des ETCS-Systems bei Stuttgart 21 noch verschärft. Stand heute gibt es keine Finanzierung für ETCS seitens des Bundes – insbesondere für den S-Bahnverkehr. Nur mit diesem bisher unterstellten Signalsystem sind die massiven Kapazitätsprobleme von Stuttgart 21, insbes. auf der Filderstrecke im Ansatz überhaupt bewältigbar. Eine aus Klimaschutzgründen dringend notwendige Angebotsausweitung des Schienenverkehrs um mindestens 100 % ist völlig undenkbar.

Bei Weiterverfolgung des 3. Gleises am S-Bahnhof Flughafen ist ein provisorischer Bahnsteig westlich des Tunnelportals beim Flughafengelände unerlässlich – um die jahrelange S-Bahnunterbrechung zu mildern. Dabei kommt es zu Eingriffen in ökologisch wertvolle Böschungsbereiche mit Gehölzen und Saumstrukturen, die Lebensraum für seltene Arten von trocken-warmen Standorten (Wildbienen, Schmetterlinge, Heuschrecken, etc.). Diese ganzen zusätzlichen Eingriffe könnte man sich u.a. sparen, wenn die Gäubahn weiterhin über die Panoramastrecke geführt würde.

Gerhard Pfeifer (Geschäftsführer)

,