

Absender:

Bündnis Filderbahnhof Vaihingen
<http://filderbahnhof.net>
c/o Reinhard König
Waldburgstraße 251
70565 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Stuttgart, 17.12.2013

Stuttgart 21; Planfeststellung für den Abschnitt 1.3; Einwendungen gegen die Planung

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind durch das Vorhaben in unseren Rechten beeinträchtigt.
Wir sind betroffen, weil wir das Gebiet im Dürrolewanger Wald zum Sport und zur Erholung nutzen. Wir sind betroffen, weil wir mit der S-Bahn fahren. Wir sind betroffen, weil wir Steuerzahler sind.

Wir wenden uns mit Nachdruck gegen den geplanten Neubau der Rohrer Kurve und der damit verbundenen Umleitung der Gäubahn über den Flughafen.
Die Eingriffe durch die Maßnahmen sind nicht gerechtfertigt. Wir erheben daher die in der Themenübersicht gegliederten Einwendungen mit angefügter Begründung.

Wir weisen auf die bessere Alternative hin, für die unser Bündnis wirbt: Erhalt der Gäubahn mit bisherigem Streckenverlauf und zusätzlichem Halt in S-Vaihingen, siehe 2.4 . Genaue Informationen finden Sie auf unserer Homepage unter <http://filderbahnhof.net/wordpress/filderbahnhof-vaihingen/> .

Themenübersicht

1. Vorbemerkungen/Allgemeines/Grundlegendes
 - 1.1 Befangenheit
 - 1.2 Datenschutz
 - 1.3 Bürgerbeteiligung/Filderdialog als Farce
 - 1.4 Irreführung der Bevölkerung durch Werbung
2. Planrechtfertigung
 - 2.1 Bedarf
 - 2.2 Vollständigkeit
 - 2.3 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit
 - 2.4 Alternativen
 - 2.5 Abschnittsbildung
 - 2.6 Folgemaßnahmen
 - 2.7 Rückbau bezüglich heutigem Zustand
 - 2.8 Zugehörige PFAs
3. Vorausgegangene Planungsstufen
4. Umweltverträglichkeitsprüfung
5. Barrierefreiheit
6. Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen
7. Überwachung, Beweissicherung, Dokumentation
8. Lärm und Erschütterungen (a bis e)
9. Luft und Klima (a bis c)
10. Erholung und Freizeitaktivitäten
 - 10.1 Während der Bauzeit
 - 10.2 Waldspaziergang
 - 10.3 Nordic Walking
 - 10.4 Trainingsläufe
 - 10.5 Schlittenfahren
 - 10.6 Der Wald als Erlebnis- und Spielstätte
 - 10.7 Pilzsammelgebiet wird zerstört
 - 10.8 Fahrrad fahren lernen
 - 10.9 Windschutz/Regenschutz
 - 10.10 Radelthon
 - 10.11 Reiten
 - 10.12 Tiere beobachten
 - 10.13 Hunde ausführen
11. Bildung
12. Kulturgüter
13. Natur
 - 13.1 Landschaft
 - 13.2 Tiere und Pflanzen
14. Boden, Aushub
15. Wasser
16. Verkehrliche Belange
 - 16.1 Radverkehr
 - 16.2 Fußgänger
 - 16.3 Beeinträchtigung Straßenverkehr während Bauphase
 - 16.4 S-Bahnverkehr / Regionalverkehr
 - 16.5 Notfallkonzept - Simulation
17. Öffentliche Sicherheit (a bis h)
18. Brand- und Katastrophenschutz
19. Stadtplanung und Raumordnung
20. Wirtschaftliche Belange und Eigentum
21. Bauleistungen und Ausführung, Veränderungen
22. Fehler in den Unterlagen

1. Vorbemerkungen/Allgemeines/Grundlegendes

1.1 Befangenheit

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

1.2 Datenschutz

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat bei der Planänderung zum Grundwassermanagement die vollständigen Adressangaben der Einwender an die Deutsche Bahn AG weitergegeben. Das darf hier auf keinen Fall wieder passieren. Wir verbieten die Weitergabe ausdrücklich. 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, wie hoch der Grad der Betroffenheit für die einzelnen Personen sind. Verspätungen im S-Bahn-Verkehr wirken sich auf alle Fahrgäste aus und da macht es keinen Unterschied, ob der Einwender in Rohr oder in Waiblingen wohnt.

1.3 Bürgerbeteiligung/Filderdialog als Farce

Durch den jetzt vorliegenden Planfeststellungsabschnitt (PFA) wird außerdem ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung (Filderdialog) völlig konterkariert. Kein Mischverkehr und der Erhalt der Gäubahnstrecke mit einem RE-Halt in Vaihingen und wirksamer Lärmschutz wurde mehrheitlich gefordert. Das muss auch umgesetzt werden. Alle diese Punkte missachtet die jetzige Planung. Die Bürgerbeteiligung war eine Showveranstaltung.

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.

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

Auch der Deutschen Bahn AG ist sicherlich bewusst, dass das menschliche Gehirn, Dinge, die es mehrfach wahrnimmt, für wahrscheinlicher und glaubwürdiger hält. Darum werden weiterhin Lügen wiederholt, bis alle diesen Lügen Glauben schenken. Diese Irreführung dient der Verschleierung der wahren Interessen der Deutschen Bahn. Denn es geht um riesige Gewinne (auch durch teure Projekte mit extrem hohen Baukosten z.B. durch lange Tunnelstrecken) und nicht um Qualität für den Fahrgast oder den eigentlichen Beförderungsauftrag. Die angebliche Leistungssteigerung, der wir widersprechen, ist auch Irreführung.

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

2. Planrechtfertigung

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.

Andere PFAs wurden zu früh begonnen (Laut DB sollte erst begonnen werden, wenn alle PFAs genehmigt sind). Dadurch wurde ein Zwang aufgebaut, allein aus Zeit- oder Kostengründen (Laut DB ist es teurer abubrechen als weiterzubauen) dieses PFA zu genehmigen. Der Aufbau dieses Zwangs ist unlauter.

Dieses 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 Change 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.

2.1 Bedarf

Welche positiven Wirkungen werden dem Vorhaben unterstellt?

Wie wahrscheinlich sind die Prognosen, mit denen gearbeitet wird?

Wir erkennen keinen Bedarf für die Rohrer Kurve.

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

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

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

Die Ausnahmegenehmigung ist auf 2035 befristet, geplant wird aber, als ob sie viel länger gelten würde. Die Bahn handelt gegen geltende Bestimmungen.

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

Versprochene Arbeitsplätze: Mit dem „Baubeginn“ am 2.2.2010 ist die Arbeitslosenzahl in Stuttgart und in der Region bestimmt nicht zurückgegangen, weil die Bauarbeiter von sonst

woher kommen, aber keine Arbeitsplätze vor Ort geschaffen werden.

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

Die versprochene 50 %ige Leistungssteigerung des Schrägbahnhofs wurde von wikireal bereits widerlegt und nachgewiesen, dass es eine Leistungsreduktion ist. Die DB hat bis heute kein Dementi oder auch nur eine Richtigstellung der wikireal-Ergebnisse gebracht. Offenbar hat wikireal also in allen Punkten Recht. (siehe Irreführung der Bevölkerung)

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.

Geplant war ein IC pro Stunde in der NBS Haltestelle, jetzt nur alle zwei Stunden. Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 - über Fasanenhof hinaus zum Flughafen – ist beschlossene Sache. Im Gegensatz zu dem S21-IC können die Fahrgäste auf dem U-Bahn-Weg 6 x pro Stunde zum Flughafen fahren. Das sind 11 Fahrten mehr.

2.2 Vollständigkeit

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). Wir befürchten, 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.

- Es fehlt ein Störfall-/ Notfallkonzept. Das vermutete und einzig mögliche Störfall-/ Notfallkonzept mit Bussen ist unzureichend und wesentlich schlechter für die Fahrgäste als das vorhandene und somit ein Rückbau. Wenn man so plant, dass das Notfallkonzept nachher schlechter wird, handelt man gegen die Bahngesetze.

- Es fehlt der Ersatzhalt in Vaihingen, der während der Gäubahn-Abschneidung am Nordbahnhof erforderlich ist. Dieser gehört zwingend logisch zum PFA 1.3 dazu.

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

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

- Es fehlt eine Angabe zur Bauzeit der Rohrer Kurve.

2.3 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Wir produzieren Milliarden Schulden für unsere Kinder und Enkel und der Nutzen steht in keinem Verhältnis dazu. Es gibt kostengünstigere und bessere Alternativen wie den Gäubahnerhalt. Es ist gegen die üblichen Wettbewerbsregeln, dass die sehr teure Variante realisiert werden soll, obwohl es Alternativen gibt, die besser und deutlich billiger sind.

Im Hinblick auf die Ausnahmegenehmigung (für die Strecke bei Echterdingen bis 2035) kommt auch die Finanzierung eines Infrastrukturbaus mit möglicherweise sehr kurzer Nutzungsdauer einer verantwortungslosen Verschwendung von Steuergeldern gleich.

In „Stuttgart 21: Entwürfe für die neue Stadt“, hrsg. von der Stadt Stuttgart, steht, dass die Gesamtinvestition 4,9 Mrd DM beträgt und das Kosten-Nutzen-Quotienten 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.

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, halten wir für falsch. (Wohl wissend, dass durch Vaihingen 3 Züge pro Stunde nicht mehr fahren.)

Durch die Verspätungen, die wegen Mischverkehr und Engpässen (z. B. Eingleisigkeiten am Flughafenbahnhof und Rohrer Kurve) im Betrieb auftreten werden, wird der VVS-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.

2.4 Alternativen

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

- den Vaihinger Bahnhof zum RE-Halt auszubauen (Vaihingen ist groß genug und hat ein riesiges Industriegebiet und die Vorplanung für den Bahnhofsumbau ist fertig)
- 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. Nahverkäufersmischung bereits im DB-Ticket enthalten) minimale Neubaukosten. Die total überlastete S-Bahn Strecke Herrenberg-Stuttgart wird durch den RE-Halt in Vaihingen stark entlastet.

Das schon heute mögliche Umsteigen in Rohr macht den Bau der neuen Rohrer Kurve auch für S-Bahnen völlig unnötig.

Die Anbindung des Flughafens Richtung Stuttgart ist besser durch die U6 Verlängerung möglich. Das kann die Anbindung an den Fildertunnel des PFA 1.2 nicht leisten. Beispiele:

vom Flughafen zum Daimler (Möhringen) oder zur EnBW (Schelmenwasen) fahren und zwar sogar ohne umzusteigen.

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

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

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.

2.5 Abschnittsbildung

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

Da 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 PFA 1.3 nicht genehmigt werden, damit auch der Rest von S 21 gestoppt wird.

Die Gäubahn wird vom Hbf abgeschnitten, sobald mit dem Bau der S-Bahn zwischen Pragtunnel über Mitnachtbahnhof 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 S 21 funktioniert der Kopfbahnhof für alle Anschlüsse. Für den Gäubahnanschluss an den Hbf 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.

2.6 Folgemaßnahmen

Als Folge des Flughafenbahnhofs erhofft sich der Flughafen offenbar eine Erhöhung der Fahrgastzahlen. Die Folge könnte eine 2. Startbahn sein, die wir entscheiden ablehnen. Der Einwand gegen das PFA 1.3 gründet sich auch darauf.

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 unseren Einwand gegen PFA 1.3.

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.

2.7 Rückbau bezüglich heutigem Zustand

- a) Am Terminal Flughafen ist es ein Rückbau der S-Bahn! Das ist verboten! Die S-Bahn hat jetzt 2 Gleise, später nur noch eins. Für den Bahnverkehr an sich ist das zwar kein Rückbau, da er immer 2 Gleise behält, jedoch für die S-Bahn schon. Auch die S-Bahn-Kapazität wird beschnitten.(1)
- b) Durch die 2 Gegenverkehre auf gleichem Gleis (Terminalausfahrt und Rohrer Kurve) wird die Fahrplanstabilität und die Pünktlichkeit wesentlich (vorsätzlich) verschlechtert gegenüber dem heutigen Zustand. Das ist ein 2. Rückbau.
- c) Das schlechtere Störfallkonzept (2) ist auch Rückbau zu heute. Bei einer Blockade des S-Bahn-Tunnels kann die Gäubahnstrecke bis zum Hbf innerhalb der Fahrplanzeit als Umleitung genutzt werden, während später alle möglichen Konzepte viel langsamer sind.
- d) 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.
- e) 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 Hbf 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! Weiteres siehe (3).
- f) Rückbau durch Verschlechterung wegen Planungsmängel: Der neue Berghautunnel ist v-förmig geplant (4). Dadurch wird er trotz des Wasserablaufs bei Starkregen zur Tunnelblockade führen.
- g) Rückbau der Sicherheit oder geplante Erhöhung der Unfallgefahren: Durch die mindestens 3 Gegenverkehrsstrecken (siehe b und d) 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. (siehe Sicherheit)
- h) Rückbau bezüglich Lärmentwicklung: Heute hat die Rohrer Kurve einen Radius von 365m bzw. 385m, später ist sie auf 320m reduziert. Das führt in der Wirklichkeit auf jeden Fall zu mehr Lärm beziehungsweise zu starkem Kurvenquietschen, auch wenn die errechneten Werte dies beschönigen.

Fußnoten

(1) Dies belegt ua. die Expertise der sma Zürich zum Stresstest, die von zweigleisigem Betrieb für alle Zugarten im S-Bahn-Terminal ohne Gegenverkehr ausgeht und dennoch Risiken für den S-Bahn-Verkehr feststellt.

(2) Wir verwenden hier den Störfall 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.

(3) Mischverkehrsstrecke: Die Fahrplanabstände der S-Bahnen schaffen keine ausreichenden Zeitlücken für mehr als 4 Züge/h der Gäubahn im Mischverkehr (konfliktfrei nur maximal 2 Züge/Richtung möglich). Das Angebot von 5 Zügen morgens 7-8 Uhr (drei ankommende, zwei abfahrende Züge) kann im umgebauten S-Bahn-Terminal nicht ohne störende Wartezeiten gefahren werden. Ferner könnte der schnellere zweistündige IC beim heutigen S-Bahn-Takt nicht ohne Halt durchfahren. Verspätungen schaukeln sich aufgrund zu knapper Kapazitäten auf.

(4) Im A-2-7-4-BI2 sieht das nicht wie ein Tunnel aus, sondern wie eine Sprungschanze. Wir können uns leider nicht vorstellen, dass so was ernst gemeint ist. Dass es überhöht gezeichnet ist, ist klar. Wir verlangen den Nachweis, dass für Stehende in der S-Bahn hier die Kniebelastung nicht zu hoch ist.

2.8 Zugehörige PFAs

Das PFA 1.3 ist alleine nicht sinnvoll, deshalb müssen auch die dazugehörigen PFAs 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.

3. Vorausgegangene Planungsstufen

Das Raumordnungsverfahren wurde 1997 abgeschlossen. Es gab über 13500 Einwendungen. Ein Rechtsschutz gegen dieses Verfahren wurde den Bürgern als unzulässig verweigert. Die DB selbst hat 1998 die Planung dieses Vorhabens wegen Unwirtschaftlichkeit abgebrochen (damaliger DB Vorstand Ludwig). Auch für 1.3 scheint dies möglich.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung

Wir bemängeln 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 wir in der südwestlichen Ecke des PFA entdeckt haben.

Wir bemängeln die Aktualität der Gutachten insbes. zu Pflanzen und Tieren.

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 akzeptieren wir 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.

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. 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 S 21) haben nur Treppen. Das ist wegen der Inklusion unzulässig. Hier sind Rampen zwingend.

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

6. Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen

Maßnahmen müssen sinnvollerweise im Vorfeld und in unmittelbarer Nähe erfolgen, um z.B.

Umsiedelung von Tieren rechtzeitig zu ermöglichen. Wir fordern, dass die Ausgleichsmaßnahmen vorher erfolgen, zum Beispiel als Landschaftsbrücke in der Nähe der Rohere Kurve. 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. Als der gleiche Wald südlich der Bahnlinie Rohr-Oberaichen wegen Wohnungsbau gerodet werden sollte, hat das RP dies wegen geschütztem Baumbestand abgelehnt. Jetzt soll an gleicher Stelle, auch südlich der Bahnlinie, gerodet werden. Die alten Bäume stehen immer noch. Jetzt und früher gilt das gleiche Gesetz! Deshalb darf auch jetzt nicht verändert werden.

7. Überwachung, Beweissicherung, Dokumentation

Wir befürchten, dass z. B. der Hagelsbrunnen seine Schüttung verändert, dass Risse an Gebäuden entstehen, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht greifen. Wir machen uns 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.

Das Thema ist bereits jetzt im Herbst 2013 aktuell, da 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 Abholungen zur Wegeverbreiterung als Ausgangszustand VOR dem Bau der Rohrer Kurve gilt. Das bedeutet, dass diese Baustraße evtl. nicht und schon gar nicht auf Kosten der Bahn zurückgebaut werden wird, dass der Steuerzahler hier indirekt die Einrichtung der Baustraßen mitzahlt und die Bahn auch mit dieser „Kleinigkeit“ die Kosten schön. Viele dieser Kleinigkeiten werden die Bilanz des Konzerns verbessern und uns zusätzlich belasten. Mit anderen Worten: Wir spenden unfreiwillig für den DB Konzern und verlieren dabei noch Baumbestand im Wald.

8. Lärm und Erschütterungen

a) 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. Wir fordern, die 35dB immer einzuhalten.

b) 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 ausgetrixet werden, sondern muss, wie Brandschutzgesetze auch, Berücksichtigung finden.

c) Durch fehlende Waldteile erreicht der Lärm von Autobahn und Rohrer Kurve die Wohngebiete direkter. Bei der Lärmberechnung muss im Sinne der Anwohner der gesamte Lärm (Fluglärm, Schienenverkehr und Autobahn) addiert werden.

Es gibt bereits eine Lärmkarte über die gesamte Lärmbelastung auf LE. Es ist durch die Rohrer Kurve mit nachteiligen Auswirkungen auf die ohnehin schon stark durch Lärm geplagte Stadt LE zu rechnen. Noch direkter sind die Anwohner des Waldrands in Rohr/Dürtlewang betroffen.

d) Im Betrieb bringt die Rohrer Kurve eine erhebliche Mehrbelastung an Lärm. Durch den engen Kurvenradius (gerade knapp über dem zulässigen Höchstwert) kommt es vermehrt zu Quietschgeräuschen beim Durchfahren. Die zusätzlichen Weichen sorgen für weiteren Zusatz-Lärm. Dass der Quietschlärm sich nicht genügend in den Berechnungen wiederfindet, liegt an den Eingaben oder am Gesetz selbst. Wir wenden ein: wenn es quietschen kann, darf nicht gebaut werden. Natürlich darf schon aus viel wichtigeren Gründen nicht gebaut werden.

e) Terminal: Das Gleis der S-Bahn (das südliche Gleis, Flughafenseite, im Terminalbahnhof Flughafen) wird um 20cm 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.
Dokument A-7-3-4-B111

9. Luft und Klima

a) Feuchte

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

b) Luftkurort Rohr

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

c) Frischluftproduktion, Kaltluftproduktion, Reinheit der Luft bzw. Luftfilterfunktion

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.

10. Erholung und Freizeitaktivitäten

10.1 Während der Bauzeit

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

10.2 Waldspaziergang

In großen Abschnitten des Waldes kann man wegen Baustellenfläche und wegen LKW-Verkehr, wegen der LKW-Waschanlage und sonstigen Baueinrichtungen nicht mehr spazie-

ren gehen. Da Fußgänger im Denken der Planer keine Rolle spielen, fordern wir eine verständliche Darstellung der Frage, wie die Wegeführung während und nach der Bauzeit sein wird? Wie erreicht man das Naherholungsgebiet vor der Tür, wie die benachbarten Stadtteile (Verbindung zwischen Oberaichen und Rohr oder Rohr und Möhringen? Hier entstehen erhebliche Nachteile für die Einwohner.

10.3 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.

10.4 Trainingsläufe

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

10.5. Schlittenfahren

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

10.6 Der Wald als Erlebnis- und Spielstätte

für Kinder wird verkleinert. Allenthalben wird bemängelt, dass Kinder zu viel Zeit vor dem PC verbringen und sich zu wenig bewegen. Nun werden den Kindern im Dürrolewang die letzten Möglichkeiten zum Spielen in der Natur genommen. Für Kinder sind kurze Wege das A und O in Bezug auf ihre Spielgewohnheiten. Ein Ausgleich in 6 km Entfernung hilft Ihnen überhaupt nichts.

10.7 Pilzsammelgebiet wird zerstört

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

10.8 Fahrrad fahren lernen

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

10.9 Windschutz/Regenschutz

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

10.10 Radelthon

Der Radelthon führt durch da 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 möch-

ten, 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.

10.11 Reiten

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

10.12 Tiere beobachten

Das Waldgebiet wird dazu benützt, um Tiere zu beobachten. Wie viele Kinder haben schon die Gelegenheit einen echten Hasen im Wald zu sehen? Der Wald wird auch genutzt und um beispielsweise die verschiedenen Vogelarten an ihrem Gesang unterscheiden zu lernen oder hoch intelligente Fledermäuse in der Dämmerung zu beobachten. Wenn ihnen nun der Lebensraum genommen wird, dann ist dies nicht mehr möglich. Außerdem kann es während der Bauzeit zu massiven Eingriffen kommen. Und durch den LKW-Verkehr und Lärm der Baumaschinen ist die Stille nicht mehr gegeben, um die Tiere zu hören. Die Tiere werden in ihrem natürlichen Verhalten gestört und werden sich nicht mehr zeigen. Durch Stress werden die Tiere weniger Nachkommen haben, was bei gefährdeten Arten dramatisch ist.

10.13 Hunde ausführen

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

11. Bildung

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

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

12. Kulturgüter

Gäubahn gilt in allen ihren Teilen als Landeskulturdenkmal

Die Gäubahn ist 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.

Der Hagelsbrunnen ist ein Kulturdenkmal und muss geschützt und Erhalten bleiben. Er liegt in der Bauzone. Wir fordern die garantierte Sicherung der Schüttung der Quelle und der Erhalt der Umgebung.

Der Berghautunnel ist durch den Bau des neuen Tunnels gefährdet.

Es wurden keine geologischen Messungen seitens der DB vorgenommen, sondern lediglich „Analogieschlüsse“ gezogen.

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

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

13. Natur

13.1 Landschaft

Wirkungsgefüge der verschiedenen natürlichen Faktoren muss beibehalten werden.

Der Landschaftscharakter und der Biotopverbund werden zerstört.

Der Abschluss des Ortes Rohr durch den Dürrlwanger Wald Richtung Oberaichen wird zerstört.

Sichtbeziehungen im Landschaftsbild werden gestört. Die „Schönheit der Rohrer Kurve“, dokumentiert durch Bahn-Fotografen, ist dahin.

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.

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

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

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

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

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

Durch die neue Rohrer Kurve wird zu viel versiegelt, dadurch wird das Wohngebiet Dürrlwanger, das in einem Sumpfgebiet und mit zu kleinen Abwasserrohren gebaut wurde, noch mehr belastet. Das ist kontraproduktiv. Siehe Anwohnerbeschwerde an Kuhn vom Starkregen 29.7.2013. Ähnliches gilt sicher auch für Rohr.

13.2 Tiere und Pflanzen

Es fehlt die vollständige Darstellung der

- Habitats
- 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 UJs 6448/13.

14. Boden und Aushub

Der Aushub soll nach Möglichkeit über die Schiene erfolgen.

Verbreiterung der Waldwege und Zerstörung von Wald auch in diesen Fahrwegbereichen. Wir bekommen asphaltierte Waldautobahnen. Das wollen wir nicht. Der Rückbau wird nicht stattfinden, wie schon jetzt Ende 2013 geschehen. Dies bedeutet auch eine weitere Versiegelung mit allen Folgeschäden. Der Waldboden leidet nachweislich durch die Bodenverdichtung und den Baustellenverkehr.

Es darf kein Öl in den Boden gelangen, dies muss überwacht werden.

Es darf keine weitere Fläche für die Zwischenlagerung von Aushub entstehen.

15. Wasser

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.

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.

Heftigere Unwetter sind zu erwarten und es gibt keine Auffangbecken. Zitat „Die Situation war entstanden, weil die Hitzewelle die Böden stark ausgetrocknet hatte und das Regenwasser nicht wie gewohnt im Erdreich versickern konnte.“ Stand im Stgt. Wochenblatt zum Unwetter und übergelaufener Katzenbachsee, aber wenn die Speicher-/Versickermöglichkeit genommen wird, dann kann dies überall passieren.

Bei Starkregen wird sich Wasser an der tiefsten Stelle im neu geplanten Tunnel sammeln und die Durchfahrt blockieren. Dann können keine Züge mehr aus Süden den Flughafen und Stuttgart erreichen. Das ist Rückbau im Vergleich zur heutigen Qualität der Schienenführung.

16. Verkehrliche Belange

16.1 Radverkehr

Wichtige Radwegeverbindungen (überörtlich zwischen LE und Vaihingen, Radelthon um Stuttgart) werden unterbrochen. Nicht nur der Freizeitbereich ist betroffen, sondern auch manche Berufstätige nutzen das Rad für die Fahr zur Arbeit über diese Strecken, zum Beispiel von der Rohrer Höhe oder auch über die Panzerstraße aus Böblingen/Sindelfingen kommend Richtung Möhringen/Leinfelden. (siehe auch Punkt 10.11)

16.2 Fußgänger

Ebenso betroffen ist die wichtige und beliebte Fußgängerverbindung durch den Wald

von Oberaichen nach Rohr. Nach den Bauarbeiten hat dieser Weg einen dramatisch tiefen Abhang von 12m zum neuen Tunnelmund. Diese Planung ist unakzeptabel und muss hier verbessert werden. Am besten ist immer, die Rohrer Kurve so wie jetzt zu belassen.

Erfahrungsgemäß werden keine Alternativen für Radfahrer und auch für Fußgänger geboten, da diese „nicht so wichtige“ Verkehrsteilnehmer sind. Dabei sind es die, die sich am ökologischsten verhalten. (Siehe auch Punkt 10, insbesondere 10.2)

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 unfallträchtigsten der Republik.

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

Der Baustellenverkehr darf auch ausnahmsweise nicht durch Rohr und die Wohngebiete geführt werden. Selbst die Kindergartengruppen des Waldkindergartens müssen aus diesem Grund immer wieder den Lagerort wechseln.

Vermutlich wird der Wanderparkplatz und Parkplatz für die Gaststätte Schmellbachtal nebst Klettergarten zu einer Baulogistikfläche. 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.

16.4 S-Bahnverkehr / Regionalverkehr

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.

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.

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.

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

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.

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. 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.

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

16.5 Störfall- bzw. Notfallkonzept - Simulation

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.

a) Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Uni und Schwabstraße.

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.

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

c) Bei einer beispielsweise durch Starkregen verursachten Sperrung des neuen Berghautunnels: Wie gelangen Fahrgäste aus Süden dann Richtung Stuttgart / Vaihingen / Rohr / Universität / Flughafen?

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?

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

17. Öffentliche Sicherheit

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

b) 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.

c) Bei den Güterzügen ist es nach den Unterlagen der Planfeststellung so, dass sich alle in die Quere kommen. Eigentlich sind 40 ‰ 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 2km, 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 Liebknechtstraße 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.

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-B11 Schnitt1. Der Gefahrenpunkt ist natürlich 9m 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 1m hoher Zaun ist als Sicherheit da. Auch hier wäre es ein Rückbau der Sicherheit

- e) Spielende Kinder im Tunnel / Reh im Tunnel, vor allem neuer Berghautunnel.
- f) Unfälle auf der A8 wegen Setzungen beim Tunnelbau und danach.

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

h) Liegengelassener Koffer auf den Schienen legt den ganzen Bahnverkehr lange Zeit still. Das oder ähnliche Anschlagsgefahren sind auch leicht in der Station NBS möglich, wo sehr selten ein Zug hält.

18. Brand- und Katastrophenschutz

Wir machen Einwendungen wegen

- fehlender Flucht- und Rettungswege Rohrer Kurve und an beiden Flughafen Stationen.
- mangelhafte Entrauchung im Bereich Flughafen und Berghautunnel.
- der fehlenden Feuerwehr für die Station NBS.
- Setzungen der Autobahn bei Sprengung des neuen Berghautunnels.
- Rissbildung oder Einsturzgefahr des alten Berghautunnels beim Tunnelvortrieb des neuen.
- Gefahr der Frontalkollision auf den 3 Gleisen für den Betrieb im Gegenverkehr (vor Station Terminal, Rohrer Kurve, alter Berghautunnel Westgleis). Es wird Tote geben!

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.

19. 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.

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.

20. Wirtschaftliche Belange und Eigentum

- Verlust an forstwirtschaftlicher Nutzfläche (Die Ostfilderer kassieren das Geld, was den Stuttgartern zusteht)
- Zuwegung zur verbleibenden forstwirtschaftlichen Nutzfläche
- Wertminderung benachbarter Wohngrundstücke (Lärm, Erschütterungen, Warmluft, Feinstaub)
- Güterversorgung der Firma Scharr darf nicht verschlechtert werden. Bestandsschutz muss gewährt werden. Wir befürchten Anlieferverkehr mit Tanklastern auf der Straße.
- Aktualisierung: Die Pläne besagen, dass der Güterzug aus Richtung Süden kommend auf

dem Gleis 1 in den Vaihinger Bahnhof einfährt (also in Gegenrichtung auf den Gleisen, die für Fernzüge Richtung Süden und die S1 Richtung Herrenberg genutzt werden) und dann in Rückwärtsfahrt quer über alle vorhandenen Gleise vom östlichsten auf das westliche Gleis fahren muss. In dieser Zeit haben wir eine Vollsperrung aller Gleise. Durch den Betrieb im Gegenverkehr kann es auch in Vaihingen im Bahnhofsbereich zu einem Frontalzusammenstoß mit zahlreichen Toten und Verletzten kommen!

- Ferner darf die zukünftig wahrscheinlich wieder erforderliche Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets Vaihingen-Möhringen nicht unmöglich gemacht werden. Hier werden nachfolgenden Generationen Möglichkeiten verbaut. Steile Gleisstücke, die für beladene Güterzüge ein Problem, z.B. beim Anfahren nach einem Nothalt, darstellen, müssen vermieden werden.

21. Bauleistungen und Ausführung, Veränderungen

Wir wenden 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.

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

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

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 Dürtlewang vom Hagelsbrunnen bis zur Brücke am Grillplatz (wg. der Gleisverlegung nach Norden) (Seite 11 Anlage 14.1: Erläuterungsbericht Verkehrsführung während der Bauzeit).

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.

Es sind viel zu viel Bauleistungsflächen eingezeichnet. Im A-20-2-1-BI3 ist ein 200m x 30m Waldbereich eingezeichnet, der als Bauleistungsfläche 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.

22. Fehler in den Unterlagen

Das Kapitel A-12 Hbf fehlt. Schon allein die Nennung im Inhaltsverzeichnis und näheres wegzulassen ist ein Fehler. Haltestelle NBS und Terminal sind eng mit dem Hbf zum Beispiel wegen dem Zugverkehr verknüpft und von einander abhängig. Deshalb ist z.B. die Gleisbelegung im Hbf zwingend notwendig.

Prinzipiell ist es ein Fehler, andere PFAs nicht zu erwähnen, denn ohne sie ist das PFA 1.3

nicht verkehrstauglich.

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

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.

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.

Ende der Kapitel 1 bis 22.

Im Fazit bedeuten die zur Planfeststellung beantragten Pläne eine Verschlechterung des Bahnverkehrs aus Fahrgastsicht, mehr Unfallgefahren und allen anderen beschriebenen Nachteilen. Die geplanten Eingriffe in den Bahnbetrieb, in die wertvollen Filderböden und in die Waldbestände an der Rohrer Kurve sowie die Mehrbelastungen der betroffenen Anwohner durch Lärm und Erschütterungen nicht zu rechtfertigen. Die vorhandene bessere Variante „Gäubahnerhalt“ ist eine weitaus sinnvollere und zudem kostengünstigere Lösung.

Die Einwendungen der Vereine und Bürgerinitiativen
Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Lebenswertes LE e.V.

Vaihinger für den Kopfbahnhof (www.vk21.de)

Vaihingen Ökologisch Sozial (vaihingen-ös.de)

ISA Vaihingen e.V.

Pro Bahn e.V.

BUND Regionalverband Stuttgart

Landesnaturausschuss Baden-Württemberg e. V.

und die darauf Bezug nehmenden Stellungnahmen machen wir uns zu eigen. Weitere Einwendungen, insbesondere vertiefende Einwendungen bleiben vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

Sascha Retter

Jörg Dittmann

Reinhard König