



BUND Baden-Württemberg  
Marienstr. 28  
70178 Stuttgart  
bund.bawue@bund.net



Pro Bahn Baden-Württemberg  
Reichenastr. 49  
78315 Radolfzell  
info@bawue.pro-bahn.de



VCD Baden-Württemberg  
Tübinger Str. 15  
70187 Stuttgart  
info@vcd-bw.de

Stuttgart, den 21.04.2020

## **Offener Brief an die Projektpartner von Stuttgart 21: Gäubahn nicht unterbrechen – Alternative Planung für den Flughafenbahnhof**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Planauslage für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3b „Gäubahnführung“ des Projektes „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg im Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung“ der DB Netz AG, abgebrochen.

Wir, die Umwelt- und Verkehrsverbände BUND, PRO BAHN und VCD befürchten, dass dadurch die Gäubahn über mehrere Jahre unterbrochen wird, wenn wie geplant der Tiefbahnhof 2025 in Betrieb genommen und die Anbindung über den Flughafen auf (un)absehbare Zeit nicht hergestellt werden kann.

Ziel der bisherigen Planungen ist, eine „Verkehrsdrehscheibe Filder“ am Flughafen einzurichten. Die Planungen zum Flughafenbahnhof auf den Fildern sind jedoch weiterhin sehr umstritten. Die Führung der Gäubahn ab der Rohrer Kurve über die S-Bahngleise behindert den Betrieb der S-Bahn sowohl auf der Gäubahn als auch der Filderbahn und steht seit Anfang an in der Kritik. Wie Sie wissen, strebt die Stadt Leinfelden-Echterdingen in diesem Bereich eine umfangreiche Änderung an<sup>1</sup> Die Ergänzung der Planung um ein „3. Gleis“ löst die Probleme nicht. Die Lösung mit zwei Bahnhöfen und der Mischnutzung einer bislang nur dem S-Bahn-Verkehr vorbehaltenen Bahntrasse, die nur mit einer Ausnahmegenehmigung benutzt werden darf, ist nicht zukunftsfähig. Die Fahrplangestaltung führt hier aufgrund zu vieler einzuhaltender Randbedingungen immer zu Konflikten. Dies steht u.E. im Widerspruch zu den Anforderungen aufgrund des Klimaschutzes, dort wird mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖV kalkuliert, was auch für die geplante Eisenbahninfrastruktur am Flughafen eine ausreichende Leistungsfähigkeit erfordert.

All dies sollte Grund sein, die Planungen auf den Fildern auszusetzen, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Die Zeit sollte vielmehr genutzt werden, nochmals ernsthaft die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Nutzen-Kosten-Betrachtungen für die Planfeststellungsbereiche 1.3a und 1.3b (Filderbereich /-

---

<sup>1</sup> <https://www.leinfelden-echterdingen.sitzung-online.de/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/pdf:anl27406!4> – Anlage 2 zur Sitzungsvorlage 2019/150 der Stadt Leinfelden-Echterdingen, am 24.09.2019 vom Gemeinderat beschlossen, Gutachter HCO-Consult Prof. Dr. Hohnecker

Flughafen) zu überprüfen und Alternativen zu untersuchen. Wir gehen inzwischen von rund 1 Mrd. € Baukosten für die geplanten Baumaßnahmen für 1.3a und 1.3b aus.

Vergleicht man diese Baukosten mit denen des Merklinger Bahnhofs (ca. 50 Mio. €), der innerhalb von kürzester Zeit noch in die Planungen der Schnellfahrstrecke nach Ulm aufgenommen worden war, so drängt sich als einfache Alternative eine entsprechende Lösung am Flughafen geradezu auf, zumal der Anschluss von den Orten entlang der Gäubahn bequem über den Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen und die S-Bahn gelöst ist.

Möchte man jedoch unbedingt eine Verkehrsdrehscheibe am Flughafen errichten, die diesen Namen auch verdient und für die Fahrgäste im ÖV bequem zu nutzen ist, müsste man den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr an einem Bahnhof am Flughafen zusammenführen. Hierfür liegt mit der o.g. Einwendung der Stadt Leinfelden-Echterdingen/HCO-Consult ein ernsthafter Vorschlag vor, der als Alternative zur Antragstrasse vertieft untersucht werden sollte.

Hinsichtlich der Gäubahn bzw. der Panoramabahn im Stadtbereich von Stuttgart fordern die Umwelt- und Verkehrsverbände, diese zu erhalten und auch nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs wie bisher oder durch eine unterirdische Station an den Hauptbahnhof anzubinden.

Wir erinnern daran, dass uns der Erhalt der Panoramabahn in der Schlichtung 2010 zugesagt wurde. Zwischenzeitlich ist nachgewiesen, dass eine baubedingte Unterbrechung durch ein alternatives Bauverfahren nicht notwendig ist und eine Unterbrechung einer Bahnstrecke aus rein städtebaulichen Gründen halten wir nicht für rechtens.

Zur Beibehaltung der Verkehrsbeziehungen ist eine Führung bis zum Hauptbahnhof erforderlich, ein sog. „Interims-Halt“ am Nordbahnhof ist keine Lösung.

In den vergangenen Jahren wurden rund um das Projekt Stuttgart – Ulm an mehreren Stellen noch sinnvolle Änderungen am Projektumfang vorgenommen, so wurde der Regionalhalt Merklingen kurzfristig in die Planungen aufgenommen und befindet sich im Bau.

Ebenso wurde auch die Zweigleisigkeit der Wendlinger Kurve beschlossen.

Und in Stuttgart-Vaihingen wurde statt eines Provisoriums ein dauerhafter Regionalbahn-Halt beschlossen. Zuletzt wurde bekannt, dass der Bund auch den Nordzulauf bei Zuffenhausen ausbauen möchte.

Diese gemeinsam von den Projektpartnern beschlossenen Änderungen am Projektumfang der Neuordnung der Stuttgarter Eisenbahninfrastruktur zur Sicherstellung einer zukunftsfähigen Gestaltung sollten Maßstab auch für eine sinnvolle Lösung am Flughafen sein.

Deswegen appellieren die unterzeichnenden Verbände an Sie, die Projektpartner von Stuttgart 21, das Planfeststellungsverfahren zu PFA 1.3b auszusetzen, bei PFA 1.3a den Bau des Flughafenbahnhofs nicht zu beginnen, die Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart nicht zu unterbrechen und die genannten Alternativen ernsthaft zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Brigitte Dahlbender  
BUND Baden-Württemberg  
Landesvorsitzende

gez. Stefan Buhl  
PRO BAHN Baden-Württemberg  
Landesvorsitzender

gez. Matthias Lieb  
VCD Baden-Württemberg  
Landesvorsitzender