

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel,
Vorsitzender der
Schutzgemeinschaft Filder
Neuhausen, 07158/5850
Frank Distel:
0171-9597 273

Gabi Visintin
Pressearbeit 0179/2050449
Filderstadt, den 18.12.2020

Pressemitteilung

Wirtschaftlichkeits-trickrechnung des Staatssekretärs Bilger zur Gäubahn

Wie nicht anders erwartet, betrachtet der Jurist(!) und Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der Standardisierten Bewertung des sogenannten "Bilgertunnels" die Neu- und Umbaukosten der gesamten Gäubahnstrecke Singen-Stuttgart zusammen mit dem Tunnel. Bilger führt die Kosten mit 2,1Mrd € an. Dabei ist allein der Tunnel auf den Fildern teurer! Von vornherein war klar, dass der Tunnel für sich betrachtet niemals wirtschaftlich sein konnte, ergo greift man wieder mal zu einem Rechenrick, um die Wirtschaftlichkeit hin-zu-manipulieren.

Der Vorsitzende der Schutzgemeinschaft, Steffen Siegel dazu:

"Der zweigleisige Ausbau der Gäubahn südlich von Horb ist zwar wichtig, hat aber nichts mit dem Filderabschnitt von Stuttgart 21 zu tun. Vielmehr ist der zweigleisige Ausbau der Gäubahn Zürich-Stuttgart Teil des sog. "Vertrags von Lugano" zwischen Deutschland und der Schweiz (1996), dessen Umsetzung die

DB AG und der Bund - anders als die Schweiz - seit 25 Jahren untätig vor sich herschieben".

Zweierlei wird durch den trickreichen Vorstoß von StS Bilger bei genauem Hinsehen deutlich:

Erstens das endgültige Scheitern der nun über 20jährigen Fehlplanungen des Filderabschnitts. Nun sollen noch mehr Steuergelder verschleudert werden, um den unsinnigen Umweg der Gäubahn über den Flughafen krampfhaft zu retten.

Zweitens: Staatssekretär Bilger übersieht vor lauter Euphorie die zahlreichen Probleme und Nachteile seiner Tunnelidee, wie sie unter anderem in einem Gutachten des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 vom Verkehrsfachmann Karl-Heinz Rössler aus dem Münchener Fachbüro Vieregg-Rössler schonungslos aufgezeigt wurde:

- über 350.000 Tonnen CO₂-Belastung allein durch die Stahlbetonorgie des Tunnelbaus;
- weit über 2 Milliarden Mehrkosten allein für diesen sinnlosen Tunnel!

In der über 20jährigen Geschichte von S21 haben Rössler Vieregg in ihren Vorhersagen immer deutlich besser gelegen als die teuren Gutachter der Bahn. So hat z.B. Rüdiger Grube die Unwirtschaftlichkeit von S21 im Jahr 2013 ab der Grenze von 4,7 Mrd. € angegeben. Heute sind wir bei ca. 10 Mrd. € für S21 und dabei wird es nicht bleiben.

Bilger beginnt dieses unsägliche "Wirtschaftlichkeitsspiel" mit seiner Tunnelidee erneut und niemand weiß, wo dies endet.

Zu den zahlreichen bahnbetrieblichen Nachteilen dieser Tunnelidee sagt der Stv. Vorsitzende der Schutzgemeinschaft und Verkehrsingenieur, Dipl.-Ing. Frank Distel:

"Wie in der bisherigen Fehlplanung fahren Gäubahnen und IC weiterhin über den im Brandfall tödlichen Fildertunnel in den unterdimensionierten und zugleich gefährlichen Tief-Schiefbahnhof. Die Aussage Bilgers, der "Deutschlandtakt" sei nur mit dem Tunnel zu erreichen ist schlicht falsch! Der Deutschlandtakt lässt sich mit diesem Tunnel eben gerade nicht fahren. Die Gesamtzahl der Züge kann aus Gründen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit in dem nur 2-gleisigen Flughafenbahnhof unter der Messe und dem

nachfolgenden Fildertunnel gar nicht abgewickelt werden. Da hilft auch eine noch so große Beschleunigung vorher nichts. Der Deutschlandtakt wird schließlich an den viel zu wenigen, nämlich nur 8 Gleisen im Tiefbahnhof scheitern. Dies wird besonders deutlich an den bereits vorausgesagten bis zu 180 Doppelbelegungen täglich. Diese werden die Störanfälligkeit des Tiefbahnhofs bei den zahlreichen täglichen Zugverspätungen verschärfen, und die geplante (begrüßenswerte) Taktverdichtung auf der Gäubahn erhöht die Überlastung des Tiefbahnhofs weiter."

Unerklärlich ist die Fokussierung ausschließlich auf die zwei Varianten: Antragstrasse mit Mischverkehr gegen Bilgertunnel.

Die naheliegendste Lösung ist, die Gäubahn kostensparend auf der Panoramastrecke zu belassen und sie entsprechend der "Schlichtung" und des "Filderdialogs" als Kopfbahnhof in Stuttgart anzuschließen. Selbst dann ist der Deutschlandtakt kaum reibungslos fahrbar. Ein vollwertiger "Integraler Taktfahrplan" nach Schweizer Vorbild - eigentlich das Ziel jeder Eisenbahnplanung - geht mit Stuttgart 21 überhaupt nicht. Der hier beschworene Deutschlandtakt ist daher nichts als ein Etikettenschwindel.

Herr Bilger übersieht auch den für Gäubahnanrainer entscheidenden Nachteil: Durch die lange Planungs- und Bauzeit des Tunnels bleibt die Gäubahn und der Zürich-IC mindestens 10, wenn nicht am Ende 15 Jahre zwischen Vaihingen und Stuttgart unterbrochen - eine unerträgliche Zumutung für die Gäubahnfahr Gäste, die ganz überwiegend nach Stuttgart wollen und nicht zum Flughafen!

Ein Moratorium ist schon lange überfällig, nachdem das ganze Projekt krachend gescheitert ist! Stattdessen wird die Öffentlichkeit mit weiteren, milliardenteuren "Verbesserungsversuchen" dieses bahnbetrieblich untauglichen und den Klimawandel zusätzlich befeuernden Projekts bombardiert. Alles muss jetzt auf den Prüfstand und sich einer ehrlichen Kosten-Nutzen-Rechnung stellen, die eine Bauzeit von weit über 10, wahrscheinlich sogar 15 Jahre kostenseitig berücksichtigt. Es müssen endlich die Maßstäbe eines attraktiven und vor allem sicheren Bahnangebots sowie der Klimaverträglichkeit angelegt werden! Beides verfehlt ein Weiterbau in verantwortungsloser Weise!