

Auf den Brief der Schutzgemeinschaft Filder ans RP vom 16.4. mit Bedenken zu und Vorschlägen für ein faires Verfahren haben Sie rasch und kurz geantwortet und zwar, dass Sie das Verfahren genau so wie geplant durchziehen wollen. Dieses Abbügeln unserer Vorschläge, gerade jetzt, ist nicht nachvollziehbar.

Vor nunmehr 27 Jahren, im Jahr **1994** wurden die S21 Pläne der Öffentlichkeit präsentiert, mit dem Bonbon, dass S21 nichts, gar nichts koste, da man ganz S21 durch die dann zu verkaufenden Gleisflächen finanzieren könne.

Jeder wusste, das ist Quatsch!

Erst 8 Jahre später, im Jahre **2002**, also vor 19 Jahren, stellte die Bahn einen Antrag auf Planfeststellung des Filderabschnitts, worauf das EBA immer wieder sagte, dies sei so nicht genehmigungsfähig. Gemeint war vor allem der Mischverkehr (Regionalzüge, Schnellzüge und S-Bahnen) auf der S-Bahnstrecke von Rohr zum Flughafen. Um zu erkennen, dass dieser Mischverkehr nicht geht, genügen eigentlich die Grundrechenarten.. Weitere 8 Jahre passierte nichts!

Schließlich, im Jahr **2010** sprach Verkehrsminister Ramsauer (CSU) eine windige, jeder geltenden gesetzlichen Vorgabe widersprechende Ausnahmegenehmigung aus. Allerdings sollte sie bis 2035 befristet sein.

Oh je, dachten wir, jetzt geht's richtig los mit dem Planfeststellungsverfahren. Aber, bis heute 2021 (also weitere 11 Jahre lang) nichts, nichts, nichts! Und jetzt diese Unaufschiebbarkeit?

**2010** wurde dann im Schlichterspruch von Heiner Geißler festgeschrieben, dass die Gäubahn funktionstüchtig an den HBHF angeschlossen bleiben müsse. Und alle stimmten zu.

Und schließlich **2012** der Filderdialog. Die willkürlich ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern kamen zu einem klaren Ergebnis: Die Gäubahnführung über die Panoramastrecke in den Stuttgarter HBF muss erhalten bleiben. Aber: Kefer und Hermann kümmerten sich einen Dreck um das Bürgervotum. Sie wischten das Ergebnis der Bürger gegen jedes Versprechen weg und beriefen sich wieder auf die alte jämmerliche Antragstrasse. Das ist dreist, ja skandalös! Und so geht es weiter bis heute!!!  
***Damals sollte S21 4,33 Mrd kosten und die Inbetriebnahme 2019 sein!***  
***Rüdiger Grube sagte damals: Ab 4,7 Mrd wird S21 unwirtschaftlich***  
***Und der S21 Geburtshelfer Prof. Heimerl sagte: „Mit der Antragstrasse versündigen wir uns an unseren Kindern und Enkeln. Bei mehreren Zwangspunkten kann das System kollabieren.“***

**2014** dann das Erörterungsverfahren zum Filderabschnitt 1.3. Mit Hilfe des Dresdner Gutachters Steinborn gab es wegen des untragbaren Mischverkehrs keinen Planfeststellungsbeschluss. Steinborn ging kurz drauf zur Bahn und änderte dort seine Meinung! Warum nur?

***Damals sollte S21 bereits 6,8 Mrd kosten (also längst unwirtschaftlich sein) und die Inbetriebnahme sollte 2021 (also heute) sein! Das kümmerte aber wieder niemand. Geld und Zeit spielen bei diesem Projekt keine Rolle.***

*Hier wird doch bewusst getrickst, dass sich die Schienen biegen.*

*Manfred Leger, der Geschäftsführer der DB Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm posaunte: „Der Termin 2021 ist unverrückbar wie eine Weltmeisterschaft. Ich will S 21 für unter 6 Mrd bauen“. So ein Quatsch.*

Das eigentliche Problem „Mischverkehr“ wird nicht gelöst. Es wird ein fragwürdiges Drittes Gleis am Terminal angedacht und der PFA 1.3 wird in zwei Teile a und b aufgeteilt.

**2016** dann der Planfeststellungsbeschluss zum Teilabschnitt 1.3a ohne weitere öffentliche Erörterung. Wegen dieser Aufteilung und wegen des ungeklärten Brandschutzes im Bahnhof unter der Messe klagten wir dagegen.

**2018** gewinnen wir den Prozess vor dem Verwaltungsgericht Mannheim wegen eines unbedeutenden Punktes, unsere wichtigsten Argumente gehen unter. Deshalb legten wir Revision ein, allerdings ohne Erfolg.

***Der Bundesrechnungshof geht derweil von ca. 10 Mrd. aus, die Bahn von 8,2 Mrd und einer Inbetriebnahme in 2025.*** Die von Bahnseite immer noch gehandelten Zahlen sind nur noch groteskes Theater und hier und heute wird es vom RP so fortgeschrieben.

**2019** Eine jahrelange Unterbrechung der S-Bahn am Flughafen (von Echterdingen bis Bernhausen) wird wegen des schwierigen Baus des Dritten Gleises angekündigt. In den Filderkommunen brodelte es.

Dann wird die Befristung der Ausnahmegenehmigung auf 2035 ohne Begründung aufgehoben. Unfasslich!

Der honorige **Gutachter Hohnecker ( L.E.)** verkündete eine Binsenwahrheit: “Stuttgart 21 kann nur auf Kosten der Filder-S-Bahn realisiert werden.“ Und ich sage: auch auf Kosten der Gäubahnen!

Seit vielen Jahren wird die Eröffnung des Erörterungsverfahrens für 1.3b in Halbjahresabständen bis heute immer wieder angekündigt und weiterverschoben, - aus unerfindlichen Gründen. Unfähigkeit oder Absicht?

19 Jahre Unsinn, engagierte Bürger vor den Kopf stoßen, Planungsfehler, Kosten hochtreiben, jämmerliche misslungene Versuche, die Bürger umzustimmen usw.

*Jedem Menschen, sogar solchen mit geringem Verstand, war doch längst klar, die Gäubahnen über den Flughafen zu führen, geht nicht.*

Warum beschäftigen wir uns hier immer noch fast ausschließlich damit? Tja und jetzt, **2021**, 19 Jahre nach Beantragung des Planfeststellungsverfahrens für den Filderabschnitt zaubert ein CDU Staatssekretär im Verkehrsministerium, namens **Steffen Bilger** etwas völlig Neues aus dem Hut. Offensichtlich hat der Bund jetzt endlich erkannt, dass die Antragstrasse absoluter Murks ist und kommt nun mit einer neuen Idee, die allerdings voll in der Tradition der bisherigen Planungen steht, das heißt, auch wieder Murks ist.

Es liegen keine brauchbaren Pläne vor, was wir wissen ist, dass es wahnwitzig teuer und langwierig wird. Nur, so etwas hat bisher bei S21 noch nie irgendwen abgeschreckt.

Hier soll nun plötzlich darüber praktisch nicht diskutiert werden, doch der eigentliche Skandal ist, dass man schon gleich gar nicht über das einzig Richtige ausführlich sprechen will, den Erhalt der Gäubahnführung über die Panoramastrecke, - seit langem gefordert von SGF, vom Filderdialog, von der Schlichtung, von Umweltverbänden usw.

Doch nun zu heute:

Drei Tage über eine seit vielen Jahren verschleppte, untragbare „Antragstrasse“ zu sprechen und dann nur einen Tag über unvollständige „Varianten zur Antragsplanung (Gäubahntunnel u.a.), großräumige Varianten und Planrechtfertigung“, nicht aber über die naheliegendste Lösung, die Führung über die Panoramastrecke, zu verhandeln, ist ein schwerer Verfahrensfehler.

Der Schlussabschnitt unseres Briefes ans RP, lautete:

„Die zahllosen, milliardenteuren Nachbesserungsvorschläge und vor allem die schweren Mängel des Brandschutzes und des im Brandfall in den zahlreichen Tunnelstrecken völlig unzureichenden Rettungskonzepts belegen nachdrücklich, dass es dringend geboten ist, die Planrechtfertigung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 grundsätzlich infrage zu stellen. Hierfür ist es dringend erforderlich, mehr Zeit einzuplanen und dies vor allem schon am Anfang der Erörterung zu diskutieren“, was wir hiermit zwingend einfordern.