

An
Regierungspräsidium Stuttgart
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Stuttgart, 13.09.2017

BUND-Stellungnahme

zu

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

Aktenzeichen: 24-3824.1/DB-PFA 1.3

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Regionalverband Stuttgart lehnt mit dem BUND Landesverband BaWü das beantragte Vorhaben der DB grundsätzliche und entschieden ab!

Die Führung der Gäubahn sollte weiterhin über Stuttgart-Vaihingen bzw. die Panoramastrecke in den Knoten Stuttgarter Hauptbahnhof erfolgen. Trotz Realisierung von S21-Teilabschnitten wie Tiefbahnhof, Fildertunnel, etc. ist dies möglich und sinnvoll. Der geplante Ausbau des Vaihinger Bahnhofs unterstreicht diese Alternative.

Haupteinwände gegen die Antragstrasse sind die Vermeidung des Mischverkehrs 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.

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

Wie haltlos die beantragte Planung ist zeigt eine aktuelle Meldung des SWR vom 13.09.2017, 11.30 Uhr

+++

Land prüft Gäubahn-Anbindung

Die Gäubahnstrecke könnte nun doch eine Anbindung an den künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof erhalten. Das hat der SWR aus dem Verkehrsministerium erfahren. Dass Ausweichstrecken im Schienenverkehr dringend notwendig sind, das zeigt der Fall der gesperrten Rheintalstrecke. Nach SWR-Informationen gibt es nun Überlegungen, die (aus Zürich kommende) Gäubahn-Strecke doch direkt mit dem künftigen Hauptbahnhof zu verbinden. Bisher galt das als ausgeschlossen, weil Kosten von rund 150 Millionen Euro entstehen könnten. Jetzt aber bestätigt das Landesverkehrsministerium dem SWR: Landesregierung und Region Stuttgart lassen gerade eine Studie über die Anbindung der Gäubahn erstellen. Würde die Anbindung tatsächlich gebaut, wäre das eine Kehrtwende beim Projekt Stuttgart 21.

+++

Weitere Kritikpunkte des BUND sind:

Fehlende Alternativenprüfung der Variante Panoramastrecken-Führung für die Gäubahn. Hierbei kommt es zu wesentlich geringeren Eingriffen in Schutzgüter. Es werden nur Alternativen von S21, die das Gesamtprojekt betreffen, betrachtet.

Die Lebensräume einer Vielzahl von streng geschützten FFH Arten wie Zauneidechse, Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch sind direkt betroffen. Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen generell für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind unzureichend, z.B. das Aufhängen von 20 Nistkästen für höhlenbrütende Vogelarten.

Im Bereich der Flughafenkurve kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen der stark bedrohten Offenlandvogelarten wie Rebhuhn und Feldlerche.

Der einzigartige Naturschatz der Fildern sind die extrem hochwertigen Böden, die zu den fruchtbarsten weltweit (!) zählen. Nach Flughafen, Landesmesse, Autobahn, Bahn-Neubaustrecke, ausufernde Gewerbe- und Wohngebiet, Stadtbahnverlängerung, etc., etc., verbieten sich weitere Bodenverluste von rund 20 Hektar. Die Antragsteller DB räumt ein, die Bodeneingriffe in großem Umfang nicht sachgerecht ausgleichen zu können – es wird der notdürftige Hilfsgriff über eine Verrechnung mit Ökopunkten bei Tiere und Pflanzen angewandt. Der BUND ist der Meinung, beim Bodenschutz-Vorranggebiet Fildern verbietet sich solch ein Rechenrick.

Der Verlust von über 4 ha Wald an der Rohrer Kurve wiegt besonders in Bezug auf die Klima- und Immissionsschutzwirkung in unmittelbare Nähe der hochbelasteten Autobahn bzw. in einem hochbelasteten Ballungsraum zu schwer.

Einen Teil des Waldausgleichs (2,61 ha) auf der Gemarkung der Gemeinde Schechingen im Ostalbkreis (ca. 80 Kilometer vom Eingriffsort entfernt) zu bewerkstelligen, geht am Ziel vorbei die Luftqualität und die Naherholungsgebiete in Stuttgart zu verbessern bzw. zu sichern.

Bei dem geplanten Vorhaben kommt es auf einer Gesamtfläche von 39,98 ha zu Eingriffen in die Natur. Der Ausgleich dafür soll auf einer Gesamtfläche von 7,13 ha kompensiert werden. Dieses extreme Missverhältnis (Faktor 5,6) spricht für sich bzw. belegt den ungenügenden Ausgleich.

Gerhard Pfeifer (Geschäftsführer)