

Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Steffen Siegel
(Vorsitzender der
Schutzgemeinschaft Filder)
Panoramastr.64/1
73765 Neuhausen
T:07158/5850

Presseerklärung

Fildern, den 26. Juli 2011

Falsches Spiel beim Stresstest auf den Fildern?

Die Schutzgemeinschaft Filder (SGF) kritisiert das Vorgehen der Schweizer Firma SMA beim Stresstest zu Stuttgart 21 scharf.

Steffen Siegel, Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder: „Um dem Projekt Stuttgart 21 eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu bescheinigen, scheint das renommierte Institut SMA bei der Filderproblematik falschen Vorgaben der DB gefolgt zu sein.“

Die Filderplanungen zu S 21 sind unter anderem deshalb so schwierig, weil die bestehende S-Bahn und die (Gäubahn-)Züge aus Zürich und Herrenberg, die im S-21-Konzept auch über den Flughafen geführt werden, verschiedene Bahnsteighöhen benötigen.

Das Eisenbahnbundesamt hat erst nach jahrelangem Zögern folgender Lösung zugestimmt: Der heutige zweigleisige S-Bahnbetrieb am Flughafen-Terminal-Bahnhof soll zukünftig ganz über die südliche Bahnsteigkante (96 cm) abgewickelt werden, die nördliche Bahnkante (76 cm) dagegen dem Regional- und Fernverkehr (den Gäubahnen) vorbehalten bleiben.

Das schweizer Büro SMA bestätigt dies in seinem Schlussbericht zum Stresstest auf Seite 135. Ganz unauffällig steht dort aber auch der Satz: „In der Simulation sind jedoch alle Gleise für alle Züge nutzbar.“ Und etwas weiter heißt es: „Die freizügige Nutzung der Bahnsteiggleise an der Station Flughafen Terminal ist im Modell unterstellt. Für die Nutzung in der Realität ist hierfür die Genehmigung erforderlich.“

Genau diese Genehmigung aber hat das Eisenbahnbundesamt strikt verweigert. Steffen Siegel dazu: „Bisher hatte ich den Schweizern besondere Seriosität zugesprochen. In diesem Fall scheinen die Gutachter aber eklatante Schwachpunkte des Systems, im Gegensatz zu allen bisherigen Bahnplänen, im Handstreich beseitigt zu haben.“

Die bisherigen Pläne – das Ergebnis eines jahrelangen Ringens – bedeuten, dass die Züge vor dem Terminal-Bahnhof höhengleich andere Gleise queren müssen und in den eingleisigen Bereichen mit dem Gegenverkehr abgestimmt werden müssen. Dies schränkt den Fahrbetrieb deutlich ein und würde beim Stresstest ganz sicher zu anderen Ergebnissen führen.

Die Schutzgemeinschaft Filder kritisiert darüber hinaus, dass die SMA in ihren Simulationen den „Schlichterspruch“ nicht berücksichtigt: Heiner Geißler hatte gefordert: "Die Gäubahn bleibt ... erhalten und wird leistungsfähig ... an den Tiefbahnhof angeschlossen". Und: „Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden.“

Die SMA hat in ihrem Stresstest-Audit beide Forderungen des Schlichterspruchs einfach ignoriert und nicht bewertet. Siegel kommentiert: „Wahrscheinlich hat die Deutsche Bahn dies in den Vorgaben für die SMA bereits weggelassen, aber ein unabhängiges Gutachter-Büro darf sich so etwas nicht gefallen lassen. Ohne ein Notfallkonzept weiß man nicht, was in Stresssituationen zu geschehen hat.“