

# Filderttrasse muss in die Warteschleife

Für die Bahn entwickelt sich das Erörterungsverfahren zur Filderttrasse von Stuttgart 21 zu einem Debakel: Nachdem schon beim Lärmschutz nachgegebene Pläne nötig sind, deutet sich auch bei der Frage nach der Leistungsfähigkeit der S-Bahn eine möglicherweise monatelange Hängepartie an. Ebenfalls nicht ins interne Drehbuch des Schienenkonzerns passt, dass es auch beim Sicherheitskonzept für den Flughafen-Fernbahnhof offenbar noch erheblichen Klärungsbedarf mit der Feuerwehr gibt.

Ergebnis der ungelösten Fragen beim Planfeststellungsabschnitt 1.3 ist, dass sich ein Abschluss des Erörterungsverfahrens wohl weit ins kommende Jahr verschieben wird - und die ohnehin schon unter Zeitdruck stehende Bahn möglicherweise noch weiter in die Bredouille kommt.

Aus Sicht des Stuttgarter Regierungspräsidiums, das den in diesen Tagen in der Halle H 4 der Landesmesse laufenden Erörterungstermin veranstaltet, ist beim Lärmschutz offenbar eine erneute Auslegung der nachgegebene Pläne nötig. Doch auch wegen der offenen Punkte beim Thema S-Bahn-Pünktlichkeit muss sich die Bahn möglicherweise auf eine zweite Anhörungsrunde einstellen. Stattdessen könnte der Nachholtermin aller Voraus-sicht nach wohl erst im Frühjahr 2015. Sollten sich die strittigen Fragen zu Pufferzeiten und Fahrplanreserven nicht im Eiltempo klären lassen, droht der Bahn auch hier eine zweite Auslegung der Unterlagen.

Auslöser der drohenden Warteschleife bei der Planfeststellung ist der Schienenkonzern selbst: Am Dienstag kündigte der Bahn-Fahrplanchef Christian Becker eine erneute Betriebssimulation nach der geplanten Anbindung der Gäubahn an den Flughafen an. Mit der Untersuchung soll gezeigt werden, wie sich der heftig umstrittene Mischbetrieb auf den künftig von S-Bahn, Regionalzügen und Intercity-Express gemeinsam genutzten Strecke auf die Pünktlichkeit auswirkt.

Wie lange die Bahn für den Stressiest im Filderbereich brauchen wird, ist offen -

ebenso wie die Frage, ob für eine belastbare Datengrundlage nicht das gesamte S-Bahn-Netz in der Region Stuttgart sowie die privat betriebenen Nebenstrecken ins Anmermal, in den Schönbuch oder ins Strohgäu ebenfalls unter die Lupe genommen werden müssten. Für den Fahrgastverband Pro Bahn forderte Andreas Kegreiß schon in einer ersten Reaktion am Dienstag, dass sich die Überprüfung nicht nur auf den Bereich zwischen der Rohrer Kurve und dem Flughafen-Bahnhof erstrecken dürfe.

Der Hintergrund: Der von der Stadt Leinfelden-Echterdingen mit einer eigenen Studie beauftragte Gutachter Uwe Steinborn, Professor für Bahnverkehr an der Technischen Universität Dresden, hatte erhebliche Zweifel an der Leistungsfähigkeit der S-21-Pläne angemeldet. In seiner Expertise warf er den Projektplanern vor, durch rechnerische Tricks wie verringerte Haltezeiten und die Verkürzung der Wendemanöver vor allem in der Hauptverkehrszeit massive Probleme zu produzieren. „Die Verspätungen schauen sich auf“, stellte Steinborn fest - und be-

tonte, dass sich die geplante Verlängerung der S 2 nach Neuhausen oder ein verlässlicher Zehn-Minuten-Takt mit den vorliegenden Plänen nicht realisieren ließen.

Die Antwort der Bahn auf die Vorwürfe löste beim Erörterungstermin bestürzte Reaktionen aus. Die Projektplaner nämlich erklärten kurzerhand, dem Gutachter für die Erstellung seiner Simulation gar nicht die aktuellen Fahrplandaten geliefert zu haben. Nun soll ein erneuter Simulationslauf die offenen Punkte klären. Der für Fahrplan und Infrastruktur im Regionalbereich Südwest zuständige Christian Becker sicherte eine enge Abstimmung mit dem Dresdner Wissenschaftler zu.

Auf Intervention von Sascha Behnsen, Sachverständiger der Schutzgemeinschaft Filder, wurde auch der Bürgerinitiative eine Beteiligung an der Expertendiskussion signalisiert. Außerdem sollen die Ergebnisse der erneuten Betriebssimulation im Internet veröffentlicht werden. Die Verhandlungsleiterin Gertrud Bühler pochte auf eine detaillierte Vorbereitung, um auch wirklich vergleichbare Ergebnisse zu an-geblich fehlenden Pufferzeiten zu erhalten. Ihr Kollege Michael Trippen hatte bereits

am Montag erklärt, dass die Unterlagen der Bahn wohl „nicht nur überarbeitet“, sondern neu konzipiert“ werden müssten. Am Dienstag legte er nach: „Vieles spricht dafür, dass erneut ausgelegt werden muss.“

Eine Alternative zum Nachholtermin könnte aus Sicht der Anhörungsbehörde etwa beim Lärmschutz auch eine Infoveranstaltung in Leinfelden-Echterdingen sein. „Wir behalten uns natürlich schon vor, erst mal in Ruhe zu prüfen, was bei einer zweiten Auslegung an Einwendungen kommt“, erklärte Gertrud Bühler. Sicher ist, dass das Regierungspräsidium seinen Erörterungsbericht erst ans Eisenbahn-Bundesamt schicken will, wenn die nachge-besserten Bahnpläne auf dem Tisch liegen.

Die Kehrtwende der Bahn beim Lärmschutz könnte damit zusammenhängen, dass der Konzern selbst ein Rechtsrisiko entdeckt hat: Nach bisherigem Standpunkt stellt der Mischverkehr für die Bahn keinen „erheblichen baulichen Eingriff dar“, ein zusätzlicher Lärmschutz wurde abgelehnt. Ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2013 listet aber offenbar auch den Funktionswandel einer Strecke als Anlass für weitergehenden Schutz auf.