

Faktenlage zu „Filderbahnhof Plus“ / Statement Frank Distel

Niemand scheint sich im Entferitesten dafür zu interessieren, dass dieser „Filderbahnhof Plus“ in der ganzheitlichen Abwägung aller Aspekte der genauso oder noch schlechtere Bahnhof ist.

Dabei werden glasklare Fakten einfach geleugnet. So hält sich hartnäckig die Behauptung, diese Bahnhofsvariante läge näher an den Flughafenterminals. Dieses Märchen zerplatzt schon bei oberflächlicher Betrachtung der Pläne. Ein Ausgang liegt 20 m näher, der andere 20 m weiter entfernt; was soll hier – außer der geringeren Tieflage - nennenswert gewonnen sein?

Die – für sich allein betrachtet positive - Tatsache, dass beim Filderbahnhof Plus das S-Bahn-Terminal am Flughafen unangetastet bleibt, löst bei den S21-Befürwortern eine Euphorie aus, die sie blind macht für die zahlreichen Nachteile dieser Variante:

- *224 Mio teurer; Kostendeckel zum x-ten Mal gesprengt, allein damit liegen die Gesamtkosten von S21 bereits heute über 7 Milliarden*
- *viel mehr Flächenverbrauch wertvoller Filderböden*
- *Aussiedlerhöfe auf Echterdinger Markung wären in ihrer Existenz bedroht*
- *Der „Bahnhof Plus“ ist im Stresstestfahrplan nicht fahrbar; noch viel weniger lässt sich der, vom Verband Region Stuttgart bei den Gegnern des Projekts schlecht abgekupferte S-Bahn-Ring über Wendlingen mit diesem Bahnhof realisieren, weil kein zusätzlicher S-Bahn-Taktverkehr mehr in die Zeitlücken zwischen den Fern- und Regionalzügen passt.*

Im Mischbetrieb ist an eine Weiterführung auf der Neubaustrecke nicht zu denken. Erst muss die S-Bahn wieder ins Lot kommen. Einen stabilen S-Bahn Betrieb sicherzustellen ist die eigentliche Aufgabe der Region Stuttgart - und dieser sollte endlich nachgegangen werden.

- *der unsägliche Mischverkehr durch Leinfelden – Echterdingen bleibt bestehen; ebenso die Beschränkungen der nur bis 2035 befristeten, fragwürdigen Ausnahmegenehmigung des Bundes*
- *die schon für die Antragstrasse zu konstatierende Unfahrbarkheit der Rohrer Kurve wird erhöht durch noch mehr S-Bahnen (Ringschluss und davon unabhängig(!) Weiterführung nach Neuhausen)*
- *der Schwachpunkt der Kleinen Wendlinger Kurve, der durch das Einschleifen von langsamem Bahnverkehr (aus Tübingen) in die Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm erhebliche Behinderungen verursacht, wird beibehalten. Zusätzliche S-Bahnen, wie vom Verband Region Stuttgart angedacht, bewältigen weder der Filderbahnhof Plus (s.o.) noch die Neubaustrecke im Abschnitt Flughafen- Wendlingen.*
- *wie bei der Antragstrasse immer noch 150 bis 200 m Fußmarsch mit schwerem Reisegepäck zwischen Bahnhof Plus und Flughafenterminals.*

Wieviel einfacher hätten es doch die mit der Gäubahn ankommenden Fluggäste, wenn sie an einem neuen Bahnsteig in Vaihingen auf kurzen Wegen in die S-Bahn zum Flughafen

umsteigen könnten und direkt unter den Flughafenterminals ankämen – genauso bequem wie heute. Dies ist definitiv möglich, wenn man die Gäubahn auf der Bestandsstrecke belassen und sie leistungsfähig an den Hauptbahnhof anschließen würde – was theoretisch auch im Falle von S21 möglich wäre. Eine solche Variante war auch in Geißlers „Schlichtung“ und Filderdialog empfohlen worden. Die über die Gäubahn An- oder Abreisenden wollen oder kommen ja bekanntlich zu über 90% zum/vom Hauptbahnhof und eben nicht zum/vom Flughafen! Mehr noch: alle Varianten des Gäubahnerhalts sind kostengünstiger, als die Antragstrasse und vermeiden auf einen Schlag nahezu sämtliche Probleme der Antragstrasse der Bahn und der Variante „Plus“, dem eher das Attribut „Stuss“ gebührt.

Stattdessen flüchten die S21-Befürworter aus dem Antrags-Murks in den Plus-Murks. Dies geschieht wider besseres Wissen und mit einer erneuten, skandalösen Falschinformation der Öffentlichkeit.