



Öffentliche Anhörung für die 14. Planänderung des PFA1.1!

Im Planfeststellungsabschnitt PFA 1.1, genannt „Talquerung und Hauptbahnhof“, sind wir inzwischen mindestens bei der 14. Planänderung angekommen. Sie wissen, was die 14. Planänderung ist? Offiziell ist es nur die Änderung der Bauweise des Nesenbachdükers.

Wussten Sie schon...

dass wir als Bürger der Stadt Stuttgart gar nicht über die 14. Planänderung informiert worden wären? Nur die sogenannten Träger öffentlicher Belange sind in das Verfahren einbezogen, es gibt keine öffentliche Anhörung, obwohl die Änderung alle Bürger dieser Stadt betrifft.

Zusammen mit dem Landesnaturschutzverband (LNV) haben wir Ingenieure22 in einem Arbeitskreis am 21.1.2014 ein Schreiben an das Eisenbahnbundesamt verfasst, das eine öffentliche Anhörung fordert. Ich zitiere:

"Mit der 14. Planänderung [...] wird die grundlegend geänderte Bauweise des Nesenbach-Dükers und eine daraus resultierenden Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof beantragt. Während im ursprünglichen Erläuterungsbericht für den PFA 1.1 auf Seite 241 steht, dass der Stadtbahnbetrieb auf dem bestehenden Gleis 4 (Hbf – Staatsgalerie) für rd. 14 Tage eingestellt wird, ist jetzt bekannt geworden, dass wegen der geänderten Bauweise des Dükers mit einer Unterbrechung von mehr als zwei Jahren zu rechnen ist. In den Planänderungsunterlagen finden sich lediglich auf Seite 26 die Sätze: „Die beiden bestehenden Stadtbahntunnelabschnitte Achse 1 und 4 sind während der Bauzeit des Dükers vollständig außer Betrieb“, [...]

Außerdem wird mit der 14. Planänderung [...] eine Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz beantragt. Dies geht jedoch lediglich implizit aus dem Abschnitt 3.13.6 des Planänderungsantrags hervor; das Wort „Unterbrechung“ kommt nicht ein einziges Mal im Antrag vor. So gilt auch hier, dass diese Information für die betroffenen Nutzer der Stadtbahn nicht ausreichend [...] ist.

Über die Dauer dieser Unterbrechung liegen unterschiedliche Angaben vor. Wir gehen [...] davon aus, dass der Stadtbahnbetrieb für viele Monate unterbrochen werden muss, während im ursprünglichen Erläuterungsbericht (Stand 09.02.2004, planfestgestellt am 28.01.2005) steht, dass die notwendigen Arbeiten“ (im wesentlichen) „in den Nachtpausen ausgeführt werden.

Dass diese Änderung, die mit der Änderung der Dükerbauweise nichts zu tun hat, im gleichen Planänderungsverfahren wie die Dükeränderung beantragt wird, ohne dies in der Überschrift zu sagen, muss als der Versuch der Verdeckung eines Planungsfehlers von Bahn und SSB bezeichnet werden.“

Seit wann weiß man um diese Probleme? Wir schreiben:

"Im Jahr 2009 hat die SSB [...] die Verantwortung für die Planungen des Stadtbahnumbaus übernommen und erkannt, dass der Umbau der Stadtbahn [...] unter rollendem Rad besonders schwierig ist und nur mit sehr großem Aufwand zu machen gewesen wäre. Dies hat Herr Reichle bei der Sitzung des Bezirksbeirats Mitte am 13.1.2014 mitgeteilt. Man muss daher die Ingenieure22



Frage stellen, warum die SSB die Öffentlichkeit erst jetzt informiert und zum Beispiel nicht schon vor der Volksabstimmung am 27.11.2011 [...]. Selbst in der Kreuzungsvereinbarung und Bauabwicklungsvereinbarung zum Umbau Staatsgalerie vom 31.5.2012 sind diese heiklen Punkte ausgespart. [...]"

Bei der Vorstellung der Auswirkungen des Umbaus der Haltestelle Staatsgalerie versucht die SSB den Eindruck zu erwecken, dass das alles nichts mit der 14. Planänderung zu tun hat, so auch Herr Reichle neulich wieder in der Bezirksbeiratssitzung West am 8.4.2014. Man möchte mit allen Mitteln versuchen, die Planänderung ohne die Verzögerung der Ausschreibung einer öffentlichen Anhörung durchzubringen.. Wir schreiben dazu:

„Schon 2011 hatte Hany Azer [...] auf Probleme bei der Kreuzung Tiefbahnhof/Haltestelle Staatsgalerie hingewiesen. [...]"

Man hat das Problem bis zum spätest möglichen Zeitpunkt auflaufen lassen, um den Entscheidungen für das Projekt keine Hemmnisse in den Weg zu stellen. Die Folgen dafür soll nun die Bevölkerung von Stuttgart und Umgebung geduldig ertragen. Die Genehmigungen der notwendigen Planänderungen werden praktisch unter der Hand den laufenden Planänderungsanträgen untergeschoben.

Eine erneute öffentliche Auslegung der Planänderungsunterlagen ist deshalb zwingend geboten.“

Man kann nicht Bürgerbeteiligung predigen und dann die betroffenen Bürger von der Entscheidung ausschließen.

Auch nach drei Monaten haben wir vom Empfänger Eisenbahnbundesamt noch keine Antwort auf unser Schreiben erhalten, das Regierungspräsidium Stuttgart hat lediglich den Eingang bestätigt.

Die SSB wiegelt ab. Schönfärberisch wird beteuert, alle Stationen würden angefahren und der 10-Minuten-Takt bliebe bestehen. Das nützt nichts. Wir müssen ein- oder zweimal umsteigen, um von A nach B zu kommen, weil die Stadtbahnen an den Unterbrechungen die Richtung wechseln. Dazu kommen Linienumleitungen, die weniger geübte Nutzer nicht auswendig wissen.

Immerhin gibt man inzwischen zu, dass es so kommt, wie wir es seit langem befürchten. Auf Anfrage der Grünen nennt die SSB jetzt konkretere Sperrzeiten: Neun Monate ab Mitte 2016 für die Linien U1, U2, U4 und „gut zwei Jahre“ für U9 und U14 ab Mitte 2017. Die U11 bleibt ungenannt.

Und das alles für einen leistungsschwachen, viel zu teuren Bahnhof.

Oben Bleiben