



## ***Ingenieure22 zum Schienengipfel des Bundesverkehrsministeriums***

„Scheuer hört sich „vollmundig“ an“, so Mitri Sirin im Morgenmagazin als Resultat der Aussagen von Bundesverkehrsminister Scheuer am 30.06.2020, dem „großen Tag des Schienenpakts“. In der Tat, der Minister Scheuer spricht vollmundig von der Zukunft:

[https://rodzdf-a.akamaihd.net/none/zdf/20/06/200630\\_clip\\_15\\_mom/1/200630\\_clip\\_15\\_mom\\_2360k\\_p35v15.mp4](https://rodzdf-a.akamaihd.net/none/zdf/20/06/200630_clip_15_mom/1/200630_clip_15_mom_2360k_p35v15.mp4)

Doch beweisen Gegenwart und Vergangenheit mit massiven Zugverspätungen und Zugausfällen das Gegenteil einer zukunftsfähigen Schiene. Und selbst die gigantischen Infrastrukturzerstörungen konnten nicht verhindern, dass immense Schulden aufliefen. Schulden, die den Steuerzahler bis weit in die Zukunft belasten werden.

Nun also soll es der „Deutschlandtakt“ richten. Nach dem Beispiel der Schweiz will man mit 20 Jahren Verspätung ein ähnliches System dem deutschen Schienennetz angelehnt lassen. Nicht der schnelle Zug ist das Geheimnis, sondern die funktionierende Verknüpfung aller Fernverkehrslinien und des Regionalverkehrs miteinander. Denn ein schneller Zug bringt nichts, wenn der Anschlusszug nicht passend fährt.

Stuttgart 21 ist unter diesen Versprechen gesehen die „perfekte Katastrophe“, kostet extrem viel Geld, verdrängt wichtigere Bahn-Projekte und muss schon lange vor der Eröffnung massiv nachgebessert werden. Der neue, ca. 12 Kilometer lange Tunnel für die Gäubahn zwischen Flughafen und Rohrer Kurve wäre ein hilfloser Versuch, im Randbereich nachzubessern, was im Zentrum falsch konzipiert wurde. „Er wäre ein Offenbarungseid für die bisherige Planung von S 21“, so die projektkritische Gruppe der Ingenieure22. Damit werde lediglich der negative Einfluss auf die S-Bahn beseitigt.

Der VCD machte den Vorschlag, diesen neuen Gäubahntunnel in einen Filder-Kombibahnhof direkt unter der S-Bahn-Station einmünden zu lassen, in dem sämtliche Fern- und Regionalzüge mit bequemen Umstiegen und kurzen Wegen zu S-Bahn und den Flughafenterminals halten. Dies würde kaum mehr kosten und wäre sicherlich besser, wenngleich es das Gesamtvorhaben S21 keinesfalls retten kann. Natürlich wäre damit die bisherige Planung für den kompletten PFA 1.3 gestorben.

Der Tunnel soll die Zukunftsfähigkeit des Stuttgarter Knotens verbessern. „S21 ist und war nie zukunftsfähig geplant, viel zu klein, zu eng, zu schief“ werden die Ingenieure22 nicht müde zu wiederholen. Ohne funktionierenden Brandschutz wird S21 wie der neue Großflughafen Berlin jahrelang nicht oder sogar nie in Betrieb gehen, zumindest nicht so, wie geplant. Die Ingenieure bemängeln schon lange die „Planung von der Hand in den Mund“: S 21 ist eine „Planung in Echtzeit“. Die Projektbefürworter haben keinen tragenden Plan, daher ändern sie ihn ständig.

Zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig zum Flughafen-Fernbahnhof ist noch nicht einmal die Urteilsbegründung veröffentlicht, da legt die Bahn schon neue Ideen vor, mit einem 12 Kilometer langen Tunnel zum Flughafen: „Damit hat die Bahn selbst die unter Vorlage falscher Zahlen zum nicht vorhandenen Brandschutz in den Tunneln ergaunerte Baugenehmigung abgeschossen“, so RA Ebert. Genau diese Planungs-Intransparenz ist rechtswidrig, so auch jüngst der EuGH in einem anderen Fall. Es darf daher keine weiteren Planfeststellungsverfahren geben, bevor die Bahn eine zukunftsfähige, „brandsichere“, transparente Planung vorlegt.