

Wichtig: Einspruch muss bis zum 10.9.2024 vorliegen!

Einwender:

Name

Straße, Nr.:.....

PLZ, Ort:

Datum: 2024

EISENBAHN-BUNDESAMT

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Südenstraße 44

76135 KARLSRUHE

e-mail: <pfaffensteigtunnel@eba.bund.de>

EINWENDUNG gegen den Planfeststellungsantrag der Deutschen Bahn AG / DB InfraGO AG
Abschnitt PFA 1 „Pfaffensteigtunnel“ des Vorhabens ABS/NBS „Stuttgart – Singen – Grenze D/CH“

Hierdurch erhebe ich form- und fristgerecht **EINWENDUNG** gegen den vorbezeichneten Planfeststellungsantrag Abschnitt 1.3b „Gäubahnführung“ und fordere das Eisenbahn-Bundesamt auf, das beantragte **Vorhaben nicht zu genehmigen** und die Einstellung der weiteren Planung zu verfügen.

Ich bin von dem beantragten Vorhaben unmittelbar betroffen als Bürger und Einwohner der Stadt bzw. der Region Stuttgart wie auch als Bahnbenutzer und als Steuerzahler.

BEGRÜNDUNGEN:

1. Keine „Gäubahn-Kappung“- Erhalt der „Gäubahn-Strecke“ bis in den Kopfbahnhof Stuttgart

Die gem. Planung der DB vorgesehene Umleitung des Regional- und Fernverkehrs aus dem Raum Singen-Tuttlingen-Rottweil-Böblingen sowie aus Zürich-Schaffhausen nach Stuttgart über den Flughafen Stuttgart-Echterdingen bedeutet für über 90 % der Reisenden einen sinnlosen Umweg. Für die übrigen genügt der bereits bestehende Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen mit Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn zum Flughafen.

2. Aufspaltung auf zwei Planfeststellungsabschnitte erschwert Beurteilung des Vorhabens

Der eingereichte Antrag beschränkt sich auf die ersten 10 km ab dem Flughafen-Bahnhof; die restlichen 1,3 km mit der Einbindung in die Bestandsstrecke bei Böblingen sind noch gar nicht geplant und sollen als gesonderter Abschnitt nachgereicht werden. Wie kann man einen Tunnel nur zu einem Teil genehmigen, ohne zu wissen, wie es am anderen Ende werden soll? Der Teilantrag der DB ist zurückweisen und einen Gesamt-Antrag zu fordern.

3. Fehlendes Rettungskonzept

Die Unterlage 21.2.„Rettungskonzept Pfaffensteigtunnel PFA 1“ / Stand 21.3.2024 beschränkt sich auf die Darstellung der vorgesehenen baulichen Maßnahmen entsprechend den Mindest-Anforderungen der Regelwerke der „Tunnelrichtlinie“ und der TSI-SRT.

Ziff. 1.3 der „Tunnelrichtlinie“ fordert jedoch ausdrücklich *„Für Tunnel ist ein Rettungskonzept aufzustellen, das die Selbst- und Fremdrettung gewährleistet.“* Der danach **erforderliche**

Nachweis, wie die Sicherheit der Reisenden und deren Selbstrettung bei einem schweren Brandereignis im Tunnel gewährleistet wird, **liegt jedoch nicht vor.**

Das **Vorhaben** ist folglich **nicht genehmigungsfähig**; die **Planfeststellung ist zu versagen.**

4. Unzulässiger wannenförmiger Tunnel-Verlauf

Zur Unterquerung der Zulauftunnel zum Flughafen-Bahnhof ist der **Tunnel-Verlauf wannenförmig** mit einem **Tiefpunkt** vorgesehen. Nach dem Regelwerk der „Tunnelrichtlinie“ ist das jedoch **nicht zulässig**, weil das selbsttätige Herausrollen eines Zuges aus dem Tunnel ohne Antriebs-Energie damit nicht möglich ist Die DB verweist darauf, *diese Abweichung von der Soll-Vorgabe werde kompensiert, indem ein Zugang zu einem sicheren Bereich (Verbindungsbauwerke und Tunnelportale) in höchstens 250 m erreichbar sei.* .250 m sind der halbe Abstand von 500 m zwischen zwei Rettungsstollen. Im Ernstfall beträgt der Fluchtweg im Tunnel jedoch 500 m; kompensiert wird also gar nichts! Das ist **kein**

„**Nachweis gleicher Sicherheit**“, wie bei Regel-Abweichungen zwingend gefordert wird. Damit ist eine weitere wesentliche **Sicherheitsanforderung** der Tunnelrichtlinie **nicht eingehalten**; der Pfaffensteig-Tunnel kann so nicht gebaut werden; die **Planfeststellung ist zu versagen!**

5. **Flucht- und Rettungswege viel zu lang und viel zu schmal**

Die Abstände zwischen den Rettungsstollen sind mit jeweils 500 m und die Fluchtweg-Breite mit lediglich 1,20 m angegeben. Auch wenn das der Mindestforderung der Tunnelrichtlinie sowie der TSI-SRT entspricht, ist damit die sichere Selbstrettung im Brand- und Katastrophenfall nicht möglich. Erforderlich sind wesentlich kürzere Abstände zwischen den Rettungsstollen von höchstens 125 m sowie mindestens 2,20 m breite Fluchtwege. Diese sind zudem auf Bahnsteighöhe anzuheben, um das Verlassen eines Zuges im Notfall schnell und sicher auch für Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.

6. **Tunnelbau mit Klimaschutz nicht vereinbar**

Durch das Bauvorhaben mit seinem großen Verbrauch an Beton und Stahl sowie Dieselkraftstoff werden rd. 700.000 t CO₂ freigesetzt; das steht dem im **Klimaschutz-Gesetz KSG festgelegten 1,5°C-Klimazielen entgegen** und ist selbst von der angeblichen Verkehrsverlagerung von Autoverkehr auf die Schiene während der 100 Jahre Standzeit des Tunnelbauwerkes nicht auszugleichen. Allein schon deswegen **verbietet sich der Bau des Pfaffensteigtunnels**.

Die DB verweist darauf, der Pfaffensteigtunnel werde Autoverkehr auf die Schiene verlagern und dadurch einen wichtigen Beitrag zur Klima-Neutralität leisten. Nach einer Untersuchung könnten damit angeblich jährlich 28.750 t TGH-Emissionen vermieden werden. Das jedoch ist nirgends belegt und höchst zweifelhaft - um dies zu erreichen, müssten zig-tausende Autofahrer ihren Wagen stehen lassen und nur noch mit der Bahn fahren. Die Angaben sind nicht glaubhaft.

7. **Kein weiterer Landverbrauch – gegen den weiteren Flächenfraß auf den Fildern**

für Baustellen-Einrichtungsflächen sollen 10 ha beste Filderböden geopfert werden, die damit als landwirtschaftliche Fläche für immer unwiederbringlich verloren sind. Weitere Flächen werden für Bau- und Betriebsstraßen draufgehen, auch etwa ein Hektar **Wald soll dafür fallen**. Vorgesehen ist auch das Fällen von 24 Einzelbäumen der Eschenallee entlang der L 1192 und weiterer Allee- sowie feldwegsäumender Bäume für den Baustellenverkehr und die Baustraßenerrichtung. Das ist nicht hinnehmbar!

Die hiesige Landwirtschaft müsste ausgedehnte Flächen als Baubetriebs-Flächen sowie als Zwischenlager für Erdmassen und vorübergehende Streckenführungen bereitstellen. Diese Flächen wären nicht nur während der mehrjährigen Bauzeit, sondern auch danach nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar. Die **Vergeudung dieser Ackerböden**, die zu den weltweit fruchtbarsten Böden zählen, ist **nicht hinnehmbar**. Das Vorhaben ist unsinnig und darf nicht verwirklicht werden

Weitere Einspruchsgründe: [ggf. weitere Blätter anheften]

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Freundliche Grüße

.....
[Unterschrift]