

Mit dem Raumordnungsverfahren nimmt Stuttgart 21 weitere Hürde

Das Regierungspräsidium hält das Projekt für vereinbar mit den Zielen der Raumordnung

„Mit der Vorlage der raumordnerischen Beurteilung ist die Realisierung des Jahrhundertprojekts einen großen Schritt weitergekommen“, betonte Regierungspräsident Dr. Udo Andriof bei der Übergabe des Raumordnungsbeschlusses an Vertreter der Deutschen Bahn AG. Allerdings hat das Regierungspräsidium auch einen Katalog von Festlegungen und Empfehlungen vorgelegt, die das Projekt Stuttgart 21 optimieren sollen. Dazu gehörten die direkte Anbindung des Flughafens und die Westumfahrung von Plieningen.



Schwerpunkt der Prüfungen des Raumordnungsverfahrens waren die Planungsalter-

Stuttgart 21 ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung vereinbar; an einigen Punkten muß, an anderen sollte noch nachgebessert werden. Das ist die Quintessenz des Raumordnungsbeschlusses, den das Regierungspräsidium Stuttgart vorgelegt hat.

bahnhofts eindeutige Vorzüge aufweise: Ein Durchgangsbahnhof sei betrieblich flexibler und ermögliche auch kürzere Fahrzeiten im Regionalverkehr. Ferner werde durch die Antragsplanung der Flughafen auch mit dem Fernverkehr sowie über die Gäubahn an die südlichen Regionen zwischen Gäu und Bodensee angebunden. Im Hinblick

Verhältnis zum Umfang und zu den positiven Entwicklungen des Projektes vergleichsweise gering.

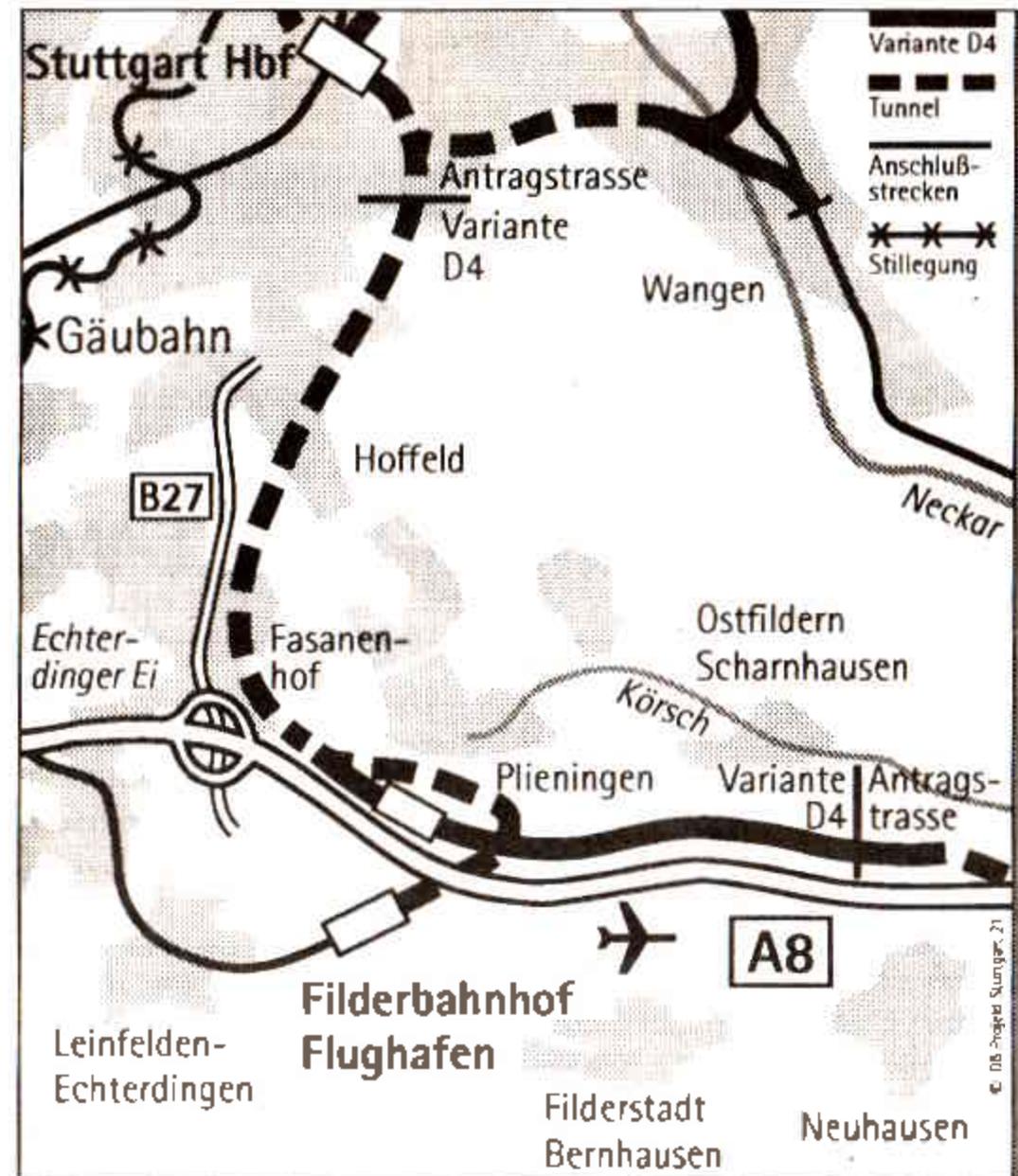
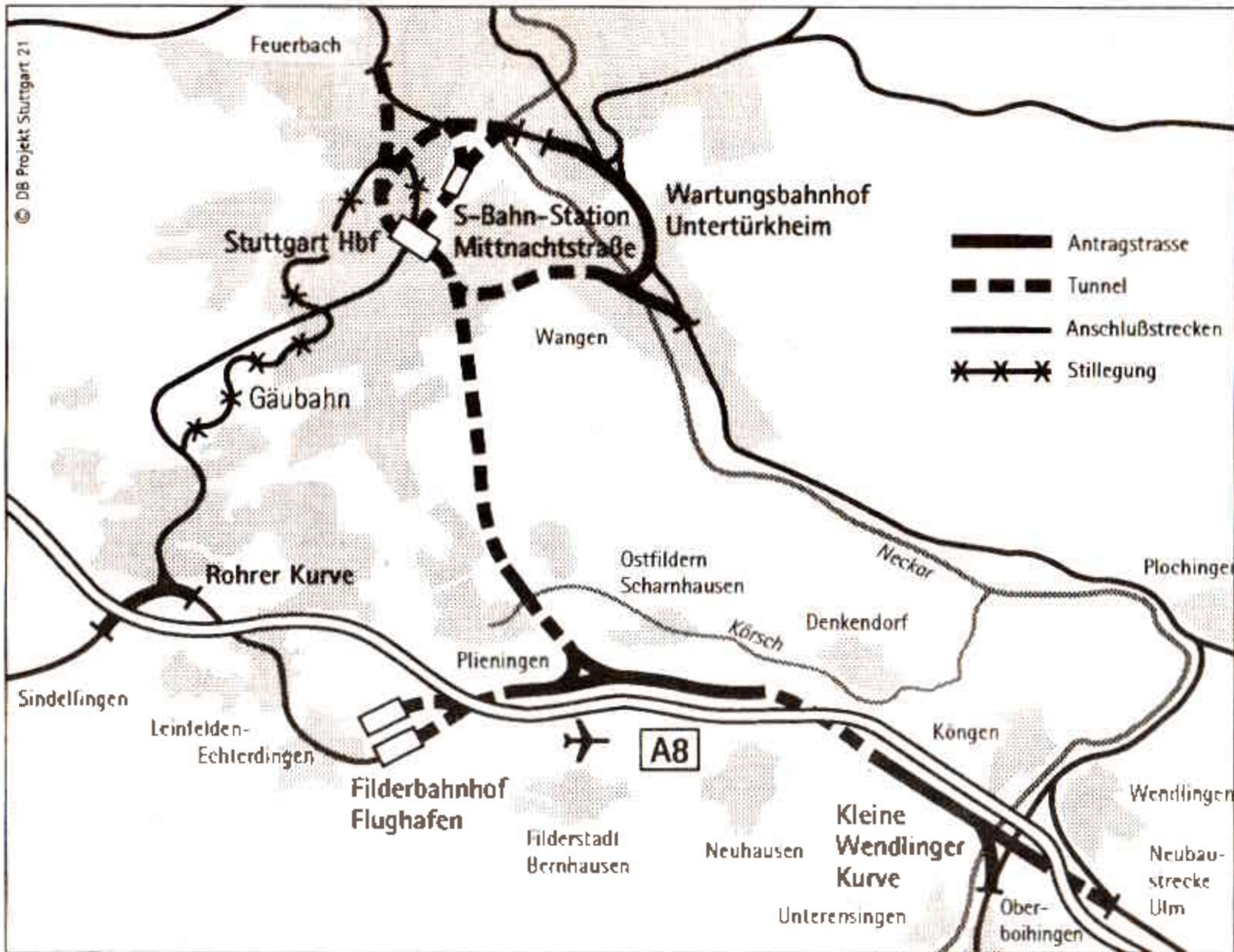
Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster begrüßte den Raumordnungsbeschuß. Er bestätige die Position der Landeshauptstadt zur Trassenplanung. Es habe sich auch gezeigt, daß der Schutz der Mineralwasserquellen gesichert sei und die Westumfahrung Plieningens als bessere Lösung realisiert werde.

Als wichtige Hilfe, das Projekt zu optimieren, bewertete Dr. Peter Schnell, der Beauftragte der Konzernleitung für Baden-Württemberg der DB AG, die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens. Das zügige Vorgehen gebe anderen „21-Projekten“ wie München, Frankfurt und Saarbrücken, Rückenwind. Mit dem Beschuß sei die Bahn dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schienen zu bekommen, wieder einen Schritt nähergerückt. „2008 werden die ersten Züge auf den neuen Trassen rollen.“

Grundkonzept bestätigt

„Wir freuen uns, daß das Grundkonzept standhält“, sagte Professor Hans Sommer, der Vorsitzende der Geschäftsleitung der DB Projekt GmbH Stuttgart 21. Der Beschuß werde nun dem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt.

Das Raumordnungsverfahren für Stuttgart 21 war am 6. Dezember 1996 von der DB AG beantragt worden. Über 100 Kommunen, Landkreise, Behörden, Bürgerinitiativen und Verbände waren vom Regierungspräsidium gehört, ferner rund 13 700 Einwendungen, Bedenken und Stellungnahmen geprüft worden.



Westumfahrung Plieningen

Mit Freude können die Plieninger und Hohenheimer die raumordnerische Beurteilung des Regierungspräsidiums zur Kenntnis nehmen. Die Antragstrasse der Deutschen Bahn AG (linke Grafik), die eine große Brücke über das Körschtal,

die Zerschneidung des Häslachwalds und ein riesiges Gleisdreieck auf den Äckern südöstlich von Plieningen vorsah, wurde vom Regierungspräsidium nicht für gut geheißen. Ferner ist nach Einschätzung des Regierungspräsidiums ein Kopfbahnhof am Flughafen für den Fernverkehr in Richtung München keine günstige

Lösung. Mit der Trassenvariante D 4 (rechte Grafik) können Probleme mit dem Lärm und dem Naturschutz vermieden werden, und ein Durchgangsbahnhof kann gebaut werden. Die Westumfahrung wird von der Innenstadt bis zum Echterdinger Ei im Tunnel verlaufen und wird dann oberirdisch nördlich der Autobahn

in Richtung Wendlingen geführt. Das Regierungspräsidium fordert die Bahn auf, zu überprüfen, ob der Fernbahnhof am Flughafen auf die Südseite der Autobahn verlegt werden kann. Vorausgehen müsse die Abstimmung mit den Planungen des Flughafens und der neuen Messe. Grafiken: DBProjekt GmbH Stuttgart 21

Wo S 21 verbessert werden kann

■ Änderungsvorschläge des Regierungspräsidiums – Bahn muß jetzt ihre Hausaufgabe machen ■

Die raumordnerische Beurteilung des Regierungspräsidiums (RP) ist in drei verschiedene Gewichtungsstufen unterteilt: zum einen Optimierungen beziehungsweise Änderungen, die für die Bahn verbindlich sind, zum anderen Maßgaben,



die in die Planung eingearbeitet werden müssen sowie drittens Empfehlungen. Neben der klaren Stellungnahme für die **Westumfahrung Plieningen** hat das Regierungspräsidium weitere Feststellungen zur Planung getroffen.

Zur Optimierung der Verbindungskurve zwischen der Neubaustrecke und der Neckartalbahn in Richtung Reutlingen in **Wendlingen** wird die Trasse nach Osten verschoben und weitgehend im Tunnel geführt. Die Bahn soll die Option für einen Neckartalbahnhof und einen zweigleisigen Ausbau der Kurve offenhalten.

Für den **Hauptbahnhof** wird die Planung eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofs bestätigt. Als Maßgabe legte das RP allerdings der Bahn die Überprüfung der Zahl der

Bahnsteiggleise auf. Sie müsse der Kapazität der Zulaufgleise aus Richtung Feuerbach entsprechen. Falls dies nicht der Fall sei, soll die Bahn bei ihren Planungen die Erweiterung auf zehn Gleise vorsehen.

Als Maßgabe hat das Regierungspräsidium die Bahn aufgefordert, die Gradienten der S-Bahn-Tunnelverlängerung vom Hauptbahnhof in Richtung Mittnachtstraße um rund drei Meter in Höhe der **Wolframstraße** anzuheben. Damit soll erreicht werden, daß der Druckspiegel des Mineralwassers nicht unterschritten wird.

Für die Trassenplanung **Wangen und Untertürkheim** bestätigt die raumordnerische Beurteilung die kombinierte Lösung, bestehend aus einem Tunnel unter dem Karl-Benz-Platz und einer Brücke über den Neckar. Falls allerdings nach weiteren Untersuchungen eine Beeinträchtigung des Mineralwassers ausgeschlossen und die Kosten im Rahmen der Antragsplanung bleiben, soll die Bahn eine Unterquerung des Neckars realisieren.

Für die **Zulaufstrecken** zum Hauptbahnhof aus Richtung Feuerbach soll die Option für einen viergleisigen Ausbau of-

fengehalten werden. Das RP legt als Maßgabe fest, daß die **Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie** eine dreigleisige Station auf einer Ebene erhält, nicht wie beantragt auf zwei Ebenen.

Beim Bau der **Schnellbahntrasse** in Richtung Wendlingen entlang der Bundesautobahn A 8 wird die Bahn aufgefordert, einen eventuellen Ausbau dieser Straße auf acht Spuren zu berücksichtigen. Ferner soll der Abstand zwischen Bahntrasse und Autobahn auf das verkehrssicherheitstechnische Mindestmaß reduziert werden.

Für den **Schallschutz** sollen für das gesamte Projekt Konzepte erarbeitet werden, fordert das Regierungspräsidium.

Ferner muß die Bahn prüfen, ob die alte Gäubahn als Ergänzung zum bestehenden S-Bahn-Tunnel benötigt wird. Außerdem empfiehlt das RP, die Gäubahntrasse zwischen Vaihingen und Westbahnhof beizubehalten, um so eine künftige Nutzung nicht dauerhaft auszuschließen.

Schließlich regt das Regierungspräsidium an, Vorschläge zur Überdeckung und Wiederaufforstung der **Rohrer Kurve** zu untersuchen.