



Sperrfrist, Freitag, 13. Juli 2012

19:00 Uhr

PRESSEMITTEILUNG

13.07.2012

 Die Antworten der S-21-Projektpartner auf die Empfehlungen des Filder-Dialogs S 21

Die Projektpartner des Bahnprojekts Stuttgart 21 – das Land Baden-Württemberg, die Deutsche Bahn AG, die Landeshauptstadt und die Region Stuttgart – haben sich auf nachfolgende Antworten auf die Empfehlungen des Filder-Dialogs S 21 geeinigt:

Der Filder-Dialog hat aus Sicht der Projektpartner einen wesentlichen Anstoß zur Überarbeitung der Planung geleistet. Die Projektpartner danken den Teilnehmenden am Filder-Dialog für die vielen konstruktiven und differenzierten Empfehlungen sowie für ihren großen Einsatz und das hohe Maß an persönlichem Engagement. Besonderer Dank gilt auch dem Moderator Herrn Weitz sowie Frau Staatsrätin Erler und ihrem Team.

Die Projektpartner geben zu den Empfehlungen folgende Antworten:

1. Die Situation am Flughafen soll verbessert werden

Die Projektpartner sind sich darüber einig, dass die Variante 4 „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße“ eine jetzt mögliche verkehrliche Verbesserung gegenüber den bisherigen Planungen darstellen kann:

- die S-Bahn-Station (Station Terminal) müsste nicht für die Nutzung durch Fern- und Regionalzüge umgebaut werden; Mischverkehr in der S-Bahn-Station könnte vermieden werden;
- der neue Flughafenbahnhof (Station NBS) würde näher am Flughafen liegen und benutzerfreundlicher sein;
- die Verknüpfung der beiden Stationen untereinander würde verbessert.

Dies kann zu einer wesentlichen Verbesserung im Planfeststellungsabschnitt 1.3 führen.

Deshalb soll die Variante 4 „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße“ vertieft geprüft werden. Im Einzelnen sollen bauliche Machbarkeit, Planungsvorlauf und Bauzeit, Kosten und Finanzierung, betriebliche Auswirkungen sowie planfeststellungsrechtliche Fragen näher untersucht werden. Insbesondere soll auch geprüft werden, ob die Variante innerhalb des vorgesehenen Budgets realisiert werden kann, da der „Kostendeckel“ unverändert Bestand hat.

2. Zukunftsfähigkeit und Vermeidung von Mischverkehr

Die Führung der Gäubahnzüge über den Flughafen löst im Filderraum große Sorgen aus, weil wegen des zusätzlichen Verkehrs Störungen des S-Bahn-Betriebs befürchtet werden.

Bei Realisierung der Variante 4 „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße“ gäbe es unter zwei Aspekten eine Verbesserung gegenüber der Antragsplanung:

- zum einen würden alle Fern- und Regionalzüge am neuen Flughafenbahnhof verkehren, die Station Terminal bliebe den S-Bahnen vorbehalten.
- zum anderen beabsichtigt die Region eine Diskussion zur Änderung des Regionalplans zu führen, die autobahnparallele Trasse planerisch zu sichern. Damit bestünde für die Zukunft bei einem entsprechenden Verkehrsbedürfnis die Möglichkeit, die Gäubahnzüge über diese Trasse zu führen. Ein entsprechender Anschluss dieser Trasse an den Flughafenbahnhof wäre möglich.

Die Projektpartner **empfehlen** dem Verband Region Stuttgart daher, eine **Änderung des Regionalplans** mit dem Ziel vorzunehmen, die **Trasse für eine autobahnparallele Führung langfristig zu sichern**.

3. Lärm- und Erschütterungsschutz

Die Projektpartner erkennen die Sorgen und die Kritik bzgl. Lärm und Erschütterungen an. Es ist selbstverständlich, dass alle gesetzlich vorgesehenen Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Voraussetzung für darüber hinausgehende Maßnahmen ist aus Sicht der Projektpartner eine **maßgebliche Finanzierungsbeteiligung der Stadt Leinfelden-Echterdingen**, da über das gesetzliche Maß hinausgehender Lärm- und Erschütterungsschutz den Betroffenen dieser Kommune zu Gute käme.

4. Variante 2 „Gäubahnbindung an den Hbf über die Bestandsstrecke“

Die Teilnehmenden am Dialog haben sich mit einer deutlichen Mehrheit für diese Variante ausgesprochen. Für die Projektpartner ist die Führung über den Flughafen jedoch eine wesentliche Prämisse durch die abgeschlossenen Verträge. Die Variante 2 ist deswegen nicht konsensfähig. Die Projektpartner sind daher übereingekommen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Weitere diskutierte Varianten („Neckar-Alb“ und „S-Bahn-Ringschluss“) tangieren diese Prämisse ebenfalls. Darüber hinaus ist bei der Variante „Neckar-Alb“ die damit verbundene verlängerte Fahrzeit ein wesentliches Argument, das gegen diese Trasse spricht. Die „Variante S-Bahn-Ringschluss“ enthält wertvolle Ansatzpunkte, entspricht aber nicht dem Gesamtkonzept von Stuttgart 21. Daher kommen auch diese Varianten aus Sicht der Projektpartner für eine vertiefte Prüfung nicht in Betracht.

5. Arbeitsauftrag: Künftige Nutzung der Gäubahn

Die Projektpartner sehen die Wünsche nach einer Nutzung der Gäubahn. Deren Erhalt war auch Gegenstand des Schlichterspruchs von Dr. Heiner Geißler. Darüber hinaus ist der Erhalt der Trasse im Regionalplan dauerhaft gesichert. Konkrete Konzepte für eine planmäßige Nutzung der Gäubahn nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 liegen allerdings derzeit nicht vor.

Land, Region, Stadt Stuttgart und Bahn werden eine **Arbeitsgruppe** damit beaufassen, ob und wenn ja mit welchen **Nahverkehrskonzepten** die **Gäubahn** im Abschnitt Rohrer Kurve bis Feuerbach **langfristig genutzt** werden könnte. Sie werden dazu bis Ende des Jahres 2012 Überlegungen vorlegen.

6. Prüfauftrag: Temporären Bahnsteig in Stuttgart-Vaihingen vorziehen

Die **Deutsche Bahn wird prüfen**, unter welchen zeitlichen, verkehrlichen und kostenmäßigen Voraussetzungen das **Vorziehen eines temporären Regionalverkehrshalts** in Stuttgart-Vaihingen möglich ist, dessen interimswise Errichtung bislang am Ende der Bauzeit von Stuttgart 21 vorgesehen ist. Dabei soll auch geprüft werden, ob dieser Regionalverkehrshalt in dauerhafter Form ausgeführt und genutzt werden könnte.