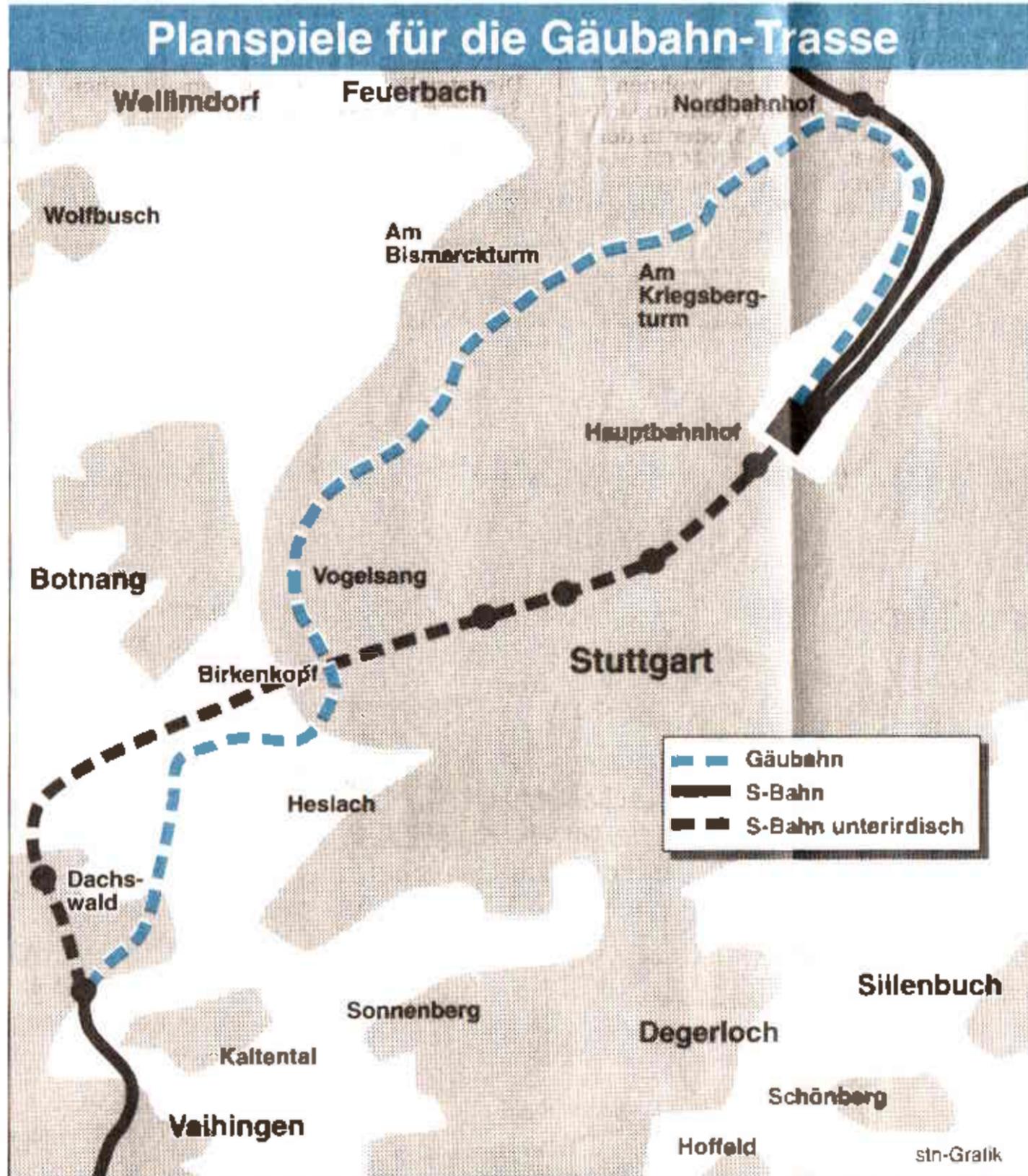


Die Aufgabe der Gäubahn führt zu falschen Schlüssen

Chef des Planungsamts sieht anstelle der Gleise vor allem Grünflächen und Spielplätze: „Freiwerdende Fläche nicht gleich viel Geld“

Von unserem Redaktionsmitglied Gert Fach



Alle reden beim Jahrhundertprojekt der Bahn immer nur von den großen Chancen für die Innenstadt – die dann bis zum Rosensteinpark wachsen könnte. Vergessen wird dabei oft, daß fast 30 Prozent der gesamten freiwerdenden Fläche die Gäubahn betreffen. Deren Trasse wird ja zwischen Vaihingen und Nordbahnhof entfallen, weil alle dort jetzt fahrenden Züge über den Flughafen auf den Fernbahntunnel in Richtung Innenstadt geleitet werden. Doch das große Geld wird aus dem Verkauf dieser Flächen nicht erwartet. Bei vorsichtiger Schätzung kommen die Gutachter auf gesamte Grundstückserlöse der Bahn von insgesamt 2,12 Milliarden Mark. Der Grundstücksanteil der Gäubahntrasse wird hier nur noch mit einem Prozent angesetzt, also mit gut 20 Millionen Mark.

„Wir werden nicht das tun, was manche Leute meinen, nämlich alles als Bauland ausweisen“, sagt Albert Ackermann, Leiter des städtischen Planungsamts. Sollte also irgendwer bei der Deutschen Bahn AG (DB) auf den Gedanken kommen, die Zahl der freiwerdenden Hektar dieses einmal überflüssigen Schienenwegs in Bauland umzurechnen, ist er auf dem Holzweg. Denn zumindest im Planungsamt ist in Sachen Gäubahn zuerst einmal von Grünfläche, Spielplätzen oder Spazier- und Fahrradwegen die Rede – und nur ganz am Rande von neuen Wohnungen.

Erste Ideen, wie die freiwerdende Strecke genutzt werden könnte, hat Albert Ackermann bereits:

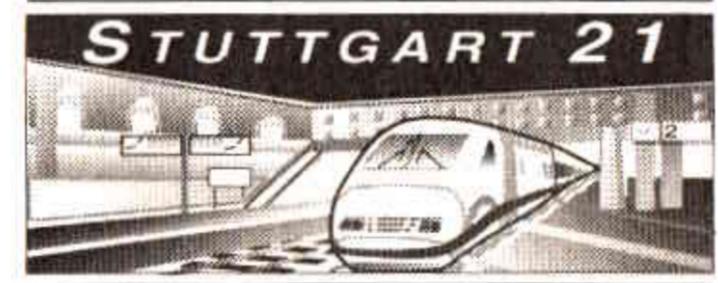
- im Abschnitt zwischen Heilbronner Straße und Kriegsbahntunnel nahe der Werner-Siemens- und der Pragschule auffüllen der im Einschnitt geführten Trasse und dann Grünflächen mit Bäumen, Spielfläche für einen Kindergarten, entlang des Bürgerhospitals Grünfläche (für Patienten) „und sonst nichts“; die Restfläche bis zum Tunnel könnte den benachbarten Grundeigentümern angeboten werden – ebenfalls als Grünfläche;

- Ideen für den Tunnel gibt es nicht – „aber keine Straße und kein Fahrradweg;

- nach der Ausfahrt Azenbergtunnel im Bereich der Ehrenhalde „eventuell ein paar Wohnhäuser“, nahe dem Eberhard-Ludwigs-Gymnasium „auch vielleicht Wohnungsbau“, ein Teil als Grünfläche und Platz für Spielplätze – „weil es dort zu wenig gibt“;

- im Bereich Herdweg und Zeppelinstraße Einschnitt auffüllen und dann Spielplätze anlegen, in der Nähe der Hauptmannsreute „schon eher das eine oder andere Wohnhaus denkbar“;

- weiter bis zur Botnanger Straße „bieten sich an mehreren Stellen Baumöglichkeiten an“ – Einschnitte nahe der Botnanger



Straße werden aufgefüllt; bei der Zamenhofstraße sind keine Häuser vorstellbar, „weil dort der Kaltluftstrom in Richtung Innenstadt nicht gebremst werden darf“;

- am Westbahnhof Gleisbereich frei für gewerbliche Nutzung, vor allem Handwerker (keine Büros, keine Supermärkte);

- die Strecke bis zum Dachswald könnte ähnlich wie im Sieben-Mühlen-Tal als Wander- und Fahrradstrecke ausgebaut werden (über Hasenbergstraße und Blauer Weg hoch);

- im Bereich Dachswald in mehreren Abschnitten Baumöglichkeiten denkbar; Reststrecke bis Vaihingen „vielleicht die Gleise raus, mehr Grün, aber sonst nicht viel ändern.“

Bis Mai will Albert Ackermann die Gäubahn-Trasse mit Nutzungsmöglichkeiten und Varianten aufzeichnen lassen. Im Rahmen des laufenden Vorprojekts der DB (soll bis Herbst vorliegen) wird auch dieses Konzept genauer untersucht.