

Naturschützer kritisieren: Kosmetik und Worthülsen

Umweltverbände: Keine ergebnisoffene Abwägung – Verkehrsminister Schaufler: Ohne Mehrkosten besteht Land auf Unterfahrung in Wangen

Zustimmung bei Stadt und Land, Kritik bei Umweltschutzverbänden – das sind die Reaktionen auf den Raumordnungsbeschluß des Regierungspräsidiums zu Stuttgart 21.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) hat den Raumordnungsbeschluß bereits als „Kniefall vor der Bahn AG“ kritisiert. Das Ergebnis habe von Anfang an festgestanden, da kein vergleichendes Raumordnungsverfahren zwischen dem Konzept der Bahn und den Alternativvorschlägen Lean und Kombi durchgeführt worden sei. „Damit war der Abwägungsprozeß zu keinem Zeitpunkt frei und ergebnisoffen“, bemängelt BUND-Sprecher Gerhard Pfeifer. Bemerkenswert findet es Pfeifer immerhin, daß Regierungspräsident Andriof einräumte, daß das Betriebskonzept der Bahn auch mit der Lean-Variante, also der Beibehaltung des Kopfbahnhofs, zu verwirklichen sei. Bestätigt sehen sich die Umweltverbände auch in ihrer Kritik an den zu erwartenden Engpässen auf den Schienenstrecken. Pfeifer: „Das Regierungspräsidium hat diese Probleme zwar erkannt, aber nur halbherzig mit ei-

nem wachweichen Optimierungsvorschlag reagiert.“ So soll die Bahn im Bereich Feuerbach, wo zwei Gleise gebaut werden, die Option auf einen viergleisigen Ausbau offenhalten.

Die vom Regierungspräsidium verlangten und von der Bahn bereits zugesagten Änderungen, wie Durchgangsbahnhof am Flughafen und unterirdische Wendlinger Kurve, bezeichnet der BUND als „Randkosmetik, die an der Grundkritik nichts ändert.“ Enttäuschend sei zudem, daß der Bau eines neunten und zehnten Gleises im Hauptbahnhof sowie das Offenhalten der Gäubahnstrecke nur „völlig unverbindliche Empfehlungen“ seien. Daß das Regierungspräsidium die Bahn aber dazu verpflichtete, einen Ausbau der Autobahn auf acht Spuren zu berücksichtigen, beweise, daß „die ganzen Bekenntnisse zu Stuttgart 21 hinsichtlich einer Verkehrswende weg von der Straße und hin zur Schiene nur Worthülsen sind“.

Positiv bewertet hingegen Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster den Raumordnungsbeschluß. Die Positionen



der Stadt beim Schutz der Mineralquellen und der Westumfahrung Plieningens seien bestätigt worden. „Schließlich hat die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben, daß Stuttgart 21 wesentlich zum Umweltschutz beiträgt“, sagte Schuster. Die Stadt werde deshalb alles tun, damit das Projekt zügig vorangetrieben werde. Darauf pocht auch Ministerpräsident Erwin Teufel. „Um das Tempo weiter hoch zu halten“, müßten sich die Planfeststellungsverfahren nun „nahtlos“ anschließen.

Nach Ansicht von Verkehrs- und Umweltminister Hermann Schaufler bestätigt die Beurteilung des Regierungspräsidiums die Linie des Landes. Dies gelte besonders für die Westumfahrung Plieningens, was einen Kopfbahnhof ermögliche und Beeinträchtigungen für die Universität Hohenheim vermeide. Das Land werde sich auch darum bemühen, daß die Pläne für eine neue Messe und die Erweiterung des Flughafens mit den Bahnplanungen abgestimmt werden.

Klare Positionen bezieht Schaufler auch im Bezug auf ein neuntes und zehntes Gleis und bei der Trassenführung in Wangen. Bekanntlich hat das Regierungspräsidium die Bahn verpflichtet, nachzuweisen,

daß der achtgleisige Hauptbahnhof der Kapazität der Zulaufgleise entspreche, oder andernfalls Platz für zwei weitere Gleise einzuplanen. „Diesen Nachweis werden wir einfordern“, erklärte Schaufler. Auch an der Tunnelösung im Bereich Wangen/Untertürkheim führt für ihn kein Weg vorbei, wenn dies keine Mehrkosten verursache. „Dann werden wir auf der Unterfahrung bestehen“, sagte Schaufler.

Die Deutsche Bahn AG (DB) hat gegenüber dem Regierungspräsidium neue Prüfungen zugesagt. „An einigen Punkten haben wir zu knabbern“, meinte Peter Schnell, Konzernbeauftragter der DB für Baden-Württemberg, „wir wollen auch das Optimum finden, aber das muß finanzierbar bleiben.“ So habe die Bahn nachgewiesen, daß die Kapazität des achtgleisigen Bahnhofs ausreiche, wenn das geforderte Betriebsprogramm um 30 Prozent vergrößert werde. Dies ist aber laut Regierungspräsidium nicht ausreichend. Die Bahn müsse auch nachweisen, daß bei optimaler Zugfolge auf den Trassen die Kapazität ausreiche. „Wie weit wir in die Zukunft planen müssen, ist aber eine politische Entscheidung, was dann auch die Finanzierung betrifft“, sagte Schnell. dud