

Vallée, Dirk

Book Part

Stuttgart 21: Bahnknoten und Flughafenanbindung

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Vallée, Dirk (2019) : Stuttgart 21: Bahnknoten und Flughafenanbindung, In: Panebianco, Stefano Reitzig, Frank Domhardt, Hans-Jörg Vallée, Dirk (Ed.): Raumordnungsverfahren: Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen, ISBN 978-3-88838-419-6, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 127-136, <https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-4196127>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/196254>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/>

Vallée, Dirk:

Stuttgart 21: Bahnknoten und Flughafenanbindung

urn:nbn:de:0156-4196127



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 127 bis 136

Aus:

Panebianco, Stefano; Reitzig, Frank; Domhardt, Hans-Jörg; Vallée, Dirk (Hrsg.):
Raumordnungsverfahren. Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen
Hannover 2019

Arbeitsberichte der ARL 25

Dirk Vallée (†)

STUTTGART 21: BAHNKNOTEN UND FLUGHAFENANBINDUNG

Gliederung

- 1 Steckbrief des Verfahrens
 - 2 Vorhaben und Vorhabenträger
 - 3 Untersuchte Varianten
 - 4 Wesentliche Raumnutzungskonflikte
 - 5 Im Raumordnungsverfahren entwickelte Optimierungsvorschläge /
Inhalte der raumordnerischen Beurteilung
 - 6 Reflexion des Raumordnungsverfahrens
 - 7 Ausblick auf die Vorhabenrealisierung
- Literatur

Kurzfassung

Mit dem Vorhaben „Stuttgart 21“ plant die Deutsche Bahn AG seit Anfang der 1990er Jahre die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart und die Errichtung einer Neubaustrecke zur Anbindung des Flughafens Stuttgart. Das Projekt erreichte durch ausgeprägte Bürgerproteste in den Jahren 2010/2011 bundesweite Bekanntheit. Der folgende Beitrag skizziert die mehrjährige Planungsgeschichte dieses Infrastrukturprojekts und geht dabei insbesondere auf das Raumordnungsverfahren ein, das in den Jahren 1996/1997 durch das Regierungspräsidium Stuttgart durchgeführt wurde. Dieses Verfahren bot Kommunen, Verbänden und Öffentlichkeit eine frühe Möglichkeit der Beteiligung und Mitwirkung: So brachten etwa Bürgerinitiativen und der Verband Region Stuttgart verschiedene Vorhabenvarianten und Verbesserungsvorschläge ein. Die Raumordnungsbehörde griff diese in Teilen auf und legte als Auflage u. a. eine deutlich geänderte Streckenführung Richtung Flughafen und Neue Messe fest, um die Zerschneidung und Flächeninanspruchnahme im Filderraum zu reduzieren. Dass die frühe Beteiligungschance den späteren Bürgerprotesten nicht vorbeugen konnte, lässt sich u. a. mit dem langen Zeitraum von 15 Jahren erklären, der zwischen Raumordnungsverfahren und Baubeginn verstrich.

Schlüsselwörter

Raumordnungsverfahren – Stuttgart 21 – Verband Region Stuttgart – Bürgerbeteiligung – Schieneninfrastruktur – Bahnhof

Stuttgart 21: Rail node and airport link

Abstract

With the 'Stuttgart 21' project the Deutsche Bahn AG has been planning the redesign of the rail node in Stuttgart and the construction of a new link to Stuttgart airport since the beginning of the 1990s. The project became known all over Germany due to large public protests held in 2010/2011. This paper outlines the planning history of this infrastructure, which has spanned many years, and focuses particularly on the spatial planning procedure that was carried out by the Stuttgart Regional Authority in 1996/1997. This procedure gave municipalities, associations and the public a timely opportunity to participate and contribute. Citizens' initiatives and the Verband Region Stuttgart presented various options and proposed improvements. The spatial planning authorities incorporated parts of these proposals and stipulated, e.g., a significantly modified route for the link to the airport and new exhibition centre, thus reducing the fragmentation and land consumption in the Filder region. The fact that this early opportunity for participation could not prevent the later public protests can largely be explained by the long period of time – 15 years – that elapsed between the spatial planning procedure and the start of construction work.

Keywords

Spatial planning procedure – Stuttgart 21 – Verband Region Stuttgart – public participation – rail infrastructure – railway station

1 Steckbrief des Verfahrens

Das Projekt Stuttgart 21 hat die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart sowie die Schienenanbindung des Flughafens Stuttgart zum Gegenstand. Aufbauend auf frühen Planungen im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 1985 führte das Regierungspräsidium Stuttgart in den Jahren 1996/1997 auf Antrag der Deutschen Bahn AG ein Raumordnungsverfahren durch, in dessen Rahmen unter anderem verschiedene Standort- und Konzeptalternativen auf ihre Raumverträglichkeit hin untersucht wurden. Spätestens durch die massiven Bürgerproteste in den Jahren 2010/2011 sowie den Bürgerentscheid im Jahr 2011 gilt das Vorhaben „Stuttgart 21“ als Synonym für eine problematische und bürgerferne Planung. Der Beitrag will u. a. aufzeigen, wie bereits im Raumordnungsverfahren eine Beteiligung stattgefunden hat und welche Ergebnisse/Veränderungen dadurch erreicht wurden.

2 Vorhaben und Vorhabenträger

Das Vorhaben „Stuttgart 21“ ist ein Eisenbahn-Infrastrukturprojekt, für das seit der Bahnreform 1990 die DB Netz AG der Vorhabenträger ist. Es ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zu planen und zu genehmigen (Planfeststellung). Die Finanzierung erfolgt aus Bundesmitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz sowie weiteren Anteilen für die Verbesserung des Nahverkehrs, für welche der Bund, das Land Baden-Württemberg sowie der Verband Region Stuttgart als Aufgaben-

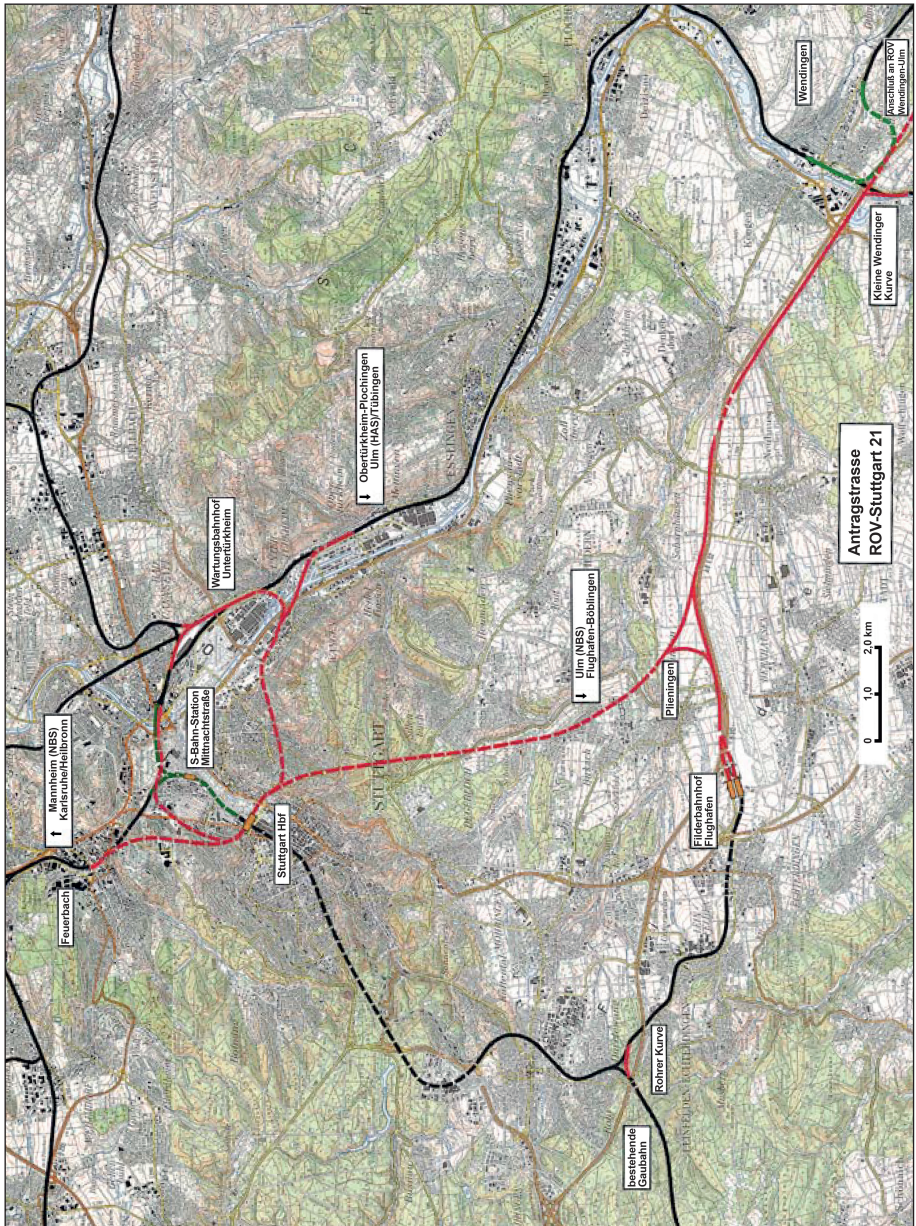


Abb. 1: Antragstrasse / Quelle: RPS 1997: 42

träger und als Finanzier auftreten. Die Planung der städtebaulichen (Nach-)Nutzungen auf den oberirdisch frei werden Bahnflächen fällt in die Planungshoheit der Stadt Stuttgart als Trägerin der Bauleitplanung. Sie hat auch die Flächen erworben und damit ebenfalls einen Teil der Finanzierung des Gesamtprojektes gestellt.

Bei der Planung des Vorhabens zu „Stuttgart 21“ gab es mehrere Meilensteine: In den Jahren 1994/1995 war zunächst eine **Machbarkeitsstudie** mit Kostenschätzung zum Tiefbahnhof sowie zur Trassenführung als Ausbaustrecke oder Neubaustrecke entlang der A8 erarbeitet worden. Die Machbarkeitsstudie sieht als technische Lösung einen um 90 Grad gedrehten und in die Minus-1-Ebene verlegten Durchgangsbahnhof anstelle des heutigen Kopfbahnhofs vor. Dabei sollen die Zulaufstrecken aus Zuffenhausen und Bad Cannstatt neu erstellt und von Westen in den Tiefbahnhof eingeführt werden. Richtung Osten soll eine neue Strecke hoch auf die Filderebene (zum Flughafen und parallel zur A8 Richtung München) mit einem zusätzlichen Anschluss an die bestehende Neckartalstrecke Richtung Plochingen und Richtung Bad Cannstatt geschaffen werden (Abb. 1).

Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie wurde 1995 eine **Rahmenvereinbarung** zu Umfang und Finanzierung des Projektes zwischen dem Bund, dem Land Baden-Württemberg, der Deutschen Bahn, der Stadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart geschlossen. Weder der damals geltende Landesentwicklungsplan noch der Regionalplan für die Region Stuttgart aus dem Jahr 1994 enthielten konkrete Aussagen zu Verbesserungen im Bereich des Bahnknotens Stuttgart. Insofern war ein Raumordnungsverfahren als Einzelfallprüfung der „Vereinbarkeit des Projektes mit den Belangen der Raumordnung“ erforderlich. In den Jahren 1996/1997 wurden das **Raumordnungsverfahren** sowie eine umfassende **Bürgerbeteiligung** und **Diskussion der städtebaulichen Nachnutzung** durchgeführt.

Dem folgten zwischen 2001 und 2010 die **Planfeststellungsverfahren** zum Eisenbahn-Infrastrukturprojekt und dessen Baubeginn im Jahr 2010. Parallel zum Raumordnungsverfahren wurde im Jahr 1997 durch die Stadt Stuttgart ein **städtebaulicher Rahmenplan** erstellt, in dessen Zuge eine umfassende Bürgerbeteiligung durchgeführt wurde. Anschließend erfolgte eine Änderung des Flächennutzungsplans, in dem die Art der baulichen Nutzung für die verschiedenen zukünftig frei werdenden Flächen dargestellt ist. **Bebauungspläne** sind bisher nur für wenige Flächen aufgestellt, da die meisten Flächen noch nicht freigeräumt und entwidmet sind.

3 Untersuchte Varianten

Der europäische Infrastrukturleitplan 1996 sowie die Bundesverkehrswegepläne (BVWP) 1985 und 1992 sahen den Aus- bzw. Neubau der Schienenstrecke Plochingen–Günzburg als wichtig bzw. „vordringlich“ an (Verkehrsministerium Baden-Württemberg 1995). Keines der beiden Plandokumente traf jedoch konkrete Aussagen zur Trassenführung bzw. zur Bahnhofsgestaltung. Erst mit der Machbarkeitsstudie der Uni Stuttgart von 1994/1995 wurden unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. Gerhard Heimerl systematisch verschiedene Vorhaben- und Trassenalternativen entwickelt und auf ihre verkehrs- und betriebswirtschaftlichen Vor- und Nachteile hin untersucht. Eine erste Variante sah den Ausbau bzw. die betriebliche Ertüchtigung des bestehenden Kopfbahnhofs sowie den Ausbau der Bestandstrasse Stuttgart–Esslingen–Plochingen–Ulm vor. Eine zweite Variante sah eine Neubaustrecke Stuttgart–Ulm parallel und gebündelt mit der bestehenden A8 sowie die Umgestaltung des Hauptbahnhofs zu einem

tiefliegenden Durchgangsbahnhof vor. Insbesondere zur zweiten Variante wurden zudem eine Reihe von Untervarianten zur Verknüpfung mit dem bestehenden Netz geprüft.

Im Ergebnis plädierten die Verkehrswissenschaftler der Uni Stuttgart für einen vollständigen Umbau des Kopfbahnhofs sowie eine Trassenführung der Strecke Stuttgart–Ulm entlang der Autobahn A8 und stuften dieses Maßnahmenpaket als eisenbahnbetrieblich sinnvoll, machbar und sehr vorteilhaft ein. Bund und DB AG als Vorhabenträger machten sich das Studienergebnis zu eigen, und auch das Land Baden-Württemberg unterstützte die Entscheidung der Deutschen Bahn AG und des Bundesministeriums für Verkehr, die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm entlang der Autobahn zu führen, den Stuttgarter Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof umzugestalten und den Flughafenbahnhof mit Einschleifung der Gäubahn zu bauen.

Die im Dezember 1996 eingereichten Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren legten folgerichtig das als „Stuttgart 21“ bekannte Vorhaben als Vorzugsvariante zugrunde. In den Antragsunterlagen wurde konkret aufgezeigt, dass das Projekt Stuttgart 21 in der vorgeschlagenen Variante insbesondere mit dem Tiefbahnhof als Verknüpfung des Astes Mannheim–Stuttgart mit der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm(–München) einen besonderen Nutzen durch die Schaffung eines durchgehenden Streckenzuges schaffen kann. Zudem werden durch die Entflechtung der Zulaufstrecken sowie den Ersatz des Kopfbahnhofs durch einen Durchgangsbahnhof zusätzliche Kapazitäten im Bahnknoten Stuttgart geschaffen. Die Schaffung einer zusätzlichen Bahnverbindung vom Talkessel Stuttgarts auf die Filder Ebene im Bereich des Flughafens (und der damals noch in Planung befindlichen Neuen Messe) kann darüber hinaus zu einer Entlastung der S-Bahn-Strecke und damit insgesamt zu Kapazitätssteigerungen im Kern des Ballungsraumes beitragen. Weitere Vorteile wurden in der Durchbindung der regionalen Zuglinien und damit in einer Steigerung der Attraktivität des regionalen Bahnverkehrs gesehen, in der Auflassung und städtebaulichen Nachnutzungen im Stadtzentrum auf den frei werdenden Bahnflächen (rund 100ha) sowie in ökologischen Verbesserungen in der Kernstadt Stuttgarts durch eine Reduzierung der Lärmbelastungen und der Schaffung zusätzlicher Grün- und Parkflächen auf Teilen der frei werdenden Bahnareale.

Mit der Einreichung der Antragsunterlagen war die Alternativen- und Variantenentwicklung nicht abgeschlossen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens bildeten sich eine Vielzahl von Initiativen, überwiegend gegen das Projekt, die auch weitere Vorschläge erarbeiteten und zur Prüfung ins Verfahren gaben (u.a. Beibehaltung der heutigen Situation, Ertüchtigung des bestehenden Kopfbahnhofs (Varianten LEAN und KOMBI, Verlegung des Hauptbahnhofs an eine bestehende, durchgehende Strecke im Neckartal). Dabei brachte insbesondere der Verband Region Stuttgart als Träger der Regionalplanung, Mitunterzeichner der Rahmenvereinbarung (siehe oben Abschnitt 2: Vorhaben und Vorhabenträger) und Aufgabenträger für die S-Bahn eigene Varianten und Verbesserungsvorschläge in das Raumordnungsverfahren ein, nachdem diese zuvor in den Verbandsgremien öffentlich vorgestellt und diskutiert worden waren.

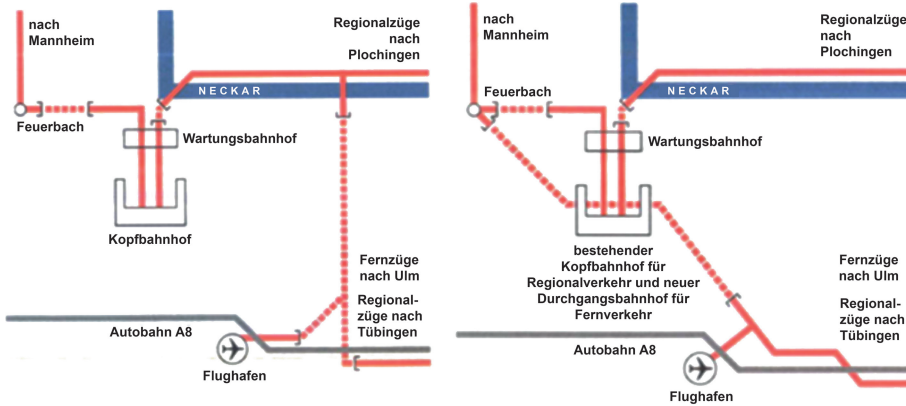


Abb. 2: Grundsätzliche Alternativen LEAN (Weiterführung des Kopfbahnhofs, links) und KOMBI (Durchgangsbahnhof nur für Fernverkehr, rechts) / Quelle: RPS 1997b: 22 f.

4 Wesentliche Raumnutzungskonflikte

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens prüfte das Regierungspräsidium Stuttgart unter anderem die Vereinbarkeit des Projektes mit dem damals geltenden Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 1983 (Innenministerium Baden-Württemberg 1983) sowie dem Regionalplan für die Region Stuttgart von 1989 (Regionalverband Stuttgart 1989), die Vereinbarkeit mit dem europäischen Infrastrukturleitplan (Trans-europäische Netze – TEN), dem Bundesverkehrswegeplan, den städtebaulichen Planungen sowie mit den Umweltbelangen. Weitere zentrale Bestandteile des Raumordnungsverfahrens waren darüber hinaus die Prüfung wesentlicher Alternativen zu Lage und Funktionalität des (neuen) Hauptbahnhofs sowie eisenbahnbetriebliche Aspekte, die zu raumbedeutsamen Änderungen und anderen Trassenverläufen hätten führen können.

Wesentlicher Kritikpunkt und Prüfstein im Rahmen des Raumordnungsverfahrens war zunächst die Notwendigkeit des Projektes insgesamt, die insbesondere von den Umweltverbänden infrage gestellt wurde. Diese brachten u. a. mit den Konzepten LEAN und KOMBI Alternativen unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs ein (Abb. 2). Des Weiteren wurde die Leistungsfähigkeit des geplanten achtgleisigen Durchgangsbahnhofs gegenüber dem vorhandenen 16-gleisigen Kopfbahnhof hinterfragt. Aus ökologischer Sicht standen die Frage der Gefährdung der Mineralwasservorkommen im Talkessel Stuttgarts und bei der Neckarunterquerung der Zulaufstrecken durch die Tunnel im Vordergrund sowie die geologischen Risiken bei den Tunnelbauten insbesondere in Gipskeuperschichten (durch eindringendes Wasser quillt das Gestein auf und es entstehen Hebungen und Risse). Aus raumplanerischer Sicht wurde die geplante Anbindung des Flughafens im sogenannten Nebenschluss mit einem großen Gleisdreieck und hohem Flächenverbrauch bzw. großen Zerschneidungswirkungen auf hochwertigen landwirtschaftlichen Böden kritisch gesehen.

5 Im Raumordnungsverfahren entwickelte Optimierungsvorschläge / Inhalte der raumordnerischen Beurteilung

Ergebnis des Raumordnungsverfahrens war die raumordnerische Beurteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart (höhere Raumordnungsbehörde) vom September 1997 (RPS 1997a). Die raumordnerische Beurteilung bestätigte die Vorteilhaftigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs und der neuen Zulaufstrecken mit der Begründung, dass diese eine hohe betriebliche Flexibilität und Kapazität aufwiesen und Fahrzeitverkürzungen insbesondere im Regionalverkehr ermöglichten. Eine Ertüchtigung des Kopfbahnhofs (u. a. mit den Varianten LEAN und KOMBI) wurde demgegenüber als nicht ausreichend leistungsfähig und weniger flexibel eingestuft.

Ebenso wurde eine Verlegung des Hauptbahnhofs Stuttgart in den Bereich Untertürkheim (an die vorhandene, durchgehende Güterzugumgehungsbahn) mit der Begründung verworfen, dass dort der regionale und städtische ÖPNV nicht ausreichend angebunden seien und ein zusätzlicher Ausbau unwirtschaftlich wäre. Die städtebaulichen Nutzungsoptionen sowie die mit den Tunneln verbundenen Lärmreduzierungen wurden als wichtig und den allgemeinen Zielen der Landes-, Regional- und Stadtentwicklung folgend eingestuft.

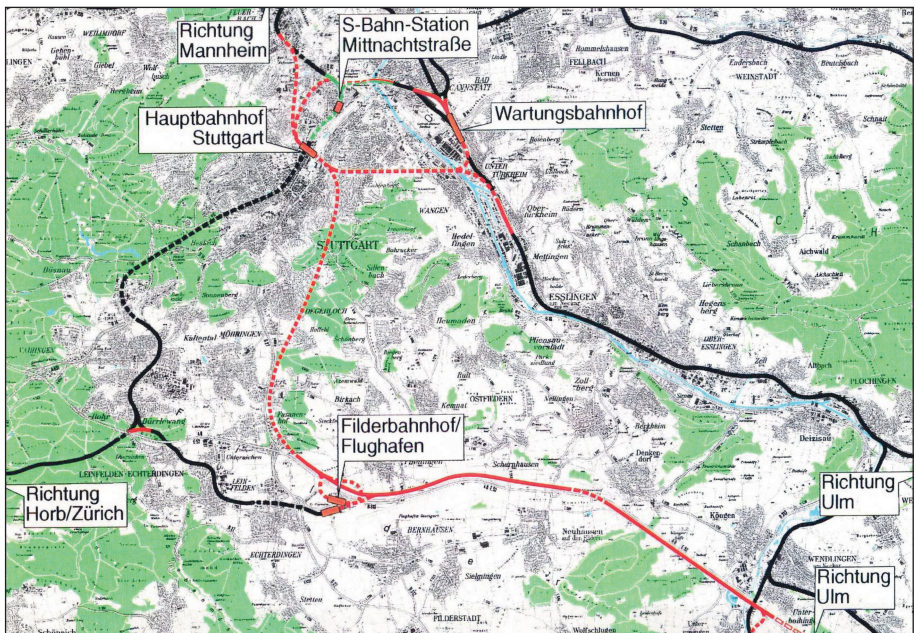


Abb. 3: Empfehlung der raumordnerischen Beurteilung / Quelle: RPS 1997a: 144

Die raumordnerische Beurteilung formulierte darüber hinaus eine Reihe von Vorgaben zur weiteren Projektentwicklung, die über die Antragstrasse und das beantragte Bahnhofskonzept hinausgingen. So gab sie vor, den achtgleisigen Tiefbahnhof so zu planen, dass eine spätere Erweiterung um ein 9. und 10. Gleis möglich blieben. Die Verbindung auf die Filder Richtung Flughafen und Neue Messe wurde als besonders bedeutsam eingestuft, allerdings wurde hier als Auflage die Streckenführung deutlich geändert, um die Zerschneidung und Flächeninanspruchnahme zu reduzieren und eine Direktanbindung zu ermöglichen. Die im Raumordnungsverfahren entwickelte Streckenvariante hat eine Mehrlänge von wenigen Kilometern, weist aber in der Summe eine deutlich höhere Raumverträglichkeit auf. Mit dieser Streckenführung wurde insbesondere eine maßgebliche Forderung der Landwirtschaft, der Regionalplanung, der Kommunen und der Bürgerinnen und Bürger auf den Fildern aufgegriffen (Abb. 3). Zudem gab die Raumordnungsbehörde vor, die bestehende „Gäubahn-Strecke“ zu erhalten, um weitere Verbesserungen und Leistungsreserven im Kernraum der Region als Option offenzuhalten. Die Risiken bzgl. der Mineralwasservorkommen sowie Geologie wurden von der höheren Raumordnungsbehörde als beherrschbar eingestuft, allerdings gab sie die Einrichtung von umfassenden Monitoring-Programmen vor.

6 Reflexion des Raumordnungsverfahrens

Das mehrjährige Planungsverfahren für „Stuttgart 21“ galt vielen als „bürgerfern“ und stieß mit dem Baubeginn im Jahr 2010 und dem Folgejahr auf beispiellos intensive, bundesweit beachtete Proteste, die sogar zu einer Wortneuschöpfung – dem „Wutbürger“ – beitrugen. Angesichts des handfesten öffentlichen Widerstands gegen die Baumaßnahmen am Stuttgarter Bahnhof mag es erstaunen, dass das Raumordnungsverfahren, das 15 Jahre vor Baubeginn durchgeführt wurde, vergleichsweise hohe Beteiligungsstandards vorsah. So erfolgte im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine umfassende und intensive Bürgerinformation mittels Informationsveranstaltungen, Zeitungsbeilagen und einer (noch heute vorhandenen) Dauerausstellung im bestehenden Bahnhof. Parallel dazu fand eine intensive Diskussion in der Stadt Stuttgart statt über die städtebaulichen Nachnutzungen der freiwerdenden Flächen, über Potenziale für Wohnen, Gewerbe/Beschäftigung und Freiflächen und über aus der Sicht der Bürgerschaft wünschenswerte Maßnahmen, wie z. B. weniger Gewerbeflächen und Büros zugunsten von mehr Wohnnutzung und Freiflächen. Eine öffentliche Diskussion erfolgte zudem in den Gremien von Stadt und Region Stuttgart. Darüber hinaus umfasste das Raumordnungsverfahren neben der gesetzlich vorgegebenen Trägerbeteiligung auch eine formelle Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger auf freiwilliger Basis: Diese konnten im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Antragsunterlagen eine Stellungnahme abgeben, die Gegenstand der Abwägung wurde. Nach §6a Raumordnungsgesetz des Bundes 1993 und dem damals geltenden Landesplanungsgesetz war eine entsprechende „Jedermann-Beteiligung“ nicht vorgesehen. Schließlich wurde auch ein öffentlicher Erörterungstermin durchgeführt, in dem die Raumordnungsbehörde ihre Abwägungen zur Diskussion stellte.

Dass die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Raumordnungsverfahren den späteren Protesten nicht vorbeugen konnte, dürfte verschiedene Gründe haben. Wesentlich erscheint der Umstand, dass zwischen dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens und dem Beginn der Baumaßnahmen rund 15 Jahre vergingen; der Mehrwert der frühen Bürgerbeteiligung ging so in Teilen wieder verloren. Zudem ist zu konstatieren, dass das Projekt in den Jahren 1998 bis 2005 aufgrund der Finanzierungsdiskussionen immer wieder zu scheitern drohte und während dieses Zeitraums außer der Dauerausstellung keine Kommunikation der Vorhabenträger erfolgte. Daraus ist zu lernen, dass zu lange Planungsverläufe für die Akzeptanz von Großprojekten sicher nicht förderlich sind und im Zusammenspiel von Vorhabenträger, zuständigen Planungsbehörden, Land und Kommunen eine kontinuierliche Kommunikation zum Vorhaben erforderlich ist.

Unabhängig von der Feststellung, dass die Verdienste der frühen Beteiligung im Raumordnungsverfahren durch die folgende „endlose“ Planung relativiert wurden, kann festgehalten werden, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens grundlegende Alternativen entwickelt und geprüft sowie wesentliche raumwirksame Änderungen des Projektes (Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und -zerschneidung im Fillderraum) erreicht wurden.

7 Ausblick auf die Vorhabenrealisierung

Mit dem Baubeginn für vorbereitende Maßnahmen im Jahr 2010 sowie dem Beginn der Hauptbaumaßnahmen (Fildertunnel und Baugrube / Trog für den neuen, in die Minus-1-Ebene zu verlegenden Durchgangsbahnhof) in den Jahren 2012 bis 2014 sind maßgebliche Teile in die Realisierungsphase getreten. Derzeit rechnet der Vorhabenträger Deutsche Bahn AG mit einer Inbetriebnahme Ende des Jahres 2022.

Festzuhalten bleibt, dass wesentliche der genannten Auflagen in die weiteren Planungen integriert, im Rahmen der Planfeststellungsverfahren beantragt sowie genehmigt wurden und jetzt umgesetzt werden. Offener Punkt ist zurzeit noch der Erhalt der „Gäubahn-Strecke“ (Stand: 12.2016).

Literatur

Innenministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (1983): Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 1983. Stuttgart.

Regionalverband Stuttgart (Hrsg.) (1989): Regionalplan für die Region Stuttgart. Stuttgart.

RPS – Regierungspräsidium Stuttgart (Hrsg.) (1997a): Raumordnerische Beurteilung Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg. Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenanbindung und Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart. Stuttgart.

RPS – Regierungspräsidium Stuttgart (Hrsg.) (1997b): Raumordnerische Beurteilung Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg. Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenanbindung und Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart. Kurzfassung Regierungspräsidium Stuttgart. Stuttgart.

Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995. Stuttgart.

Autor

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée († 2017) war Lehrstuhlinhaber und Direktor des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr an der RWTH Aachen sowie Mitglied in mehreren Fachverbänden und -gesellschaften, darunter in der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Akademie für Raumforschung und Landesplanung sowie in mehreren Landesarbeitsgemeinschaften.