

-> drucken

E_SNNB

Keine Vorteile für den Stadtbezirk

B ad Cannstatt: Bezirksbeiratsfraktionen haben viele Fragen an Bahn und Stadt - Abhängigkeit der U 12 vom Großprojekt bleibt umstritten



Die neue Eisenbahnbrücke ist 355 Meter lang und rund 24 Meter breit. Unterhalb ist ein Steg für Passanten und Radfahrer angebracht.

Keine Frage, das Thema Stuttgart 21 bewegt die Massen. So verwunderte es nicht, dass das Verwaltungsgebäude am Mittwochabend rappellvoll war, als Vertreter der Deutschen Bahn und der Stadt die Auswirkungen des Milliardenprojekts auf Stuttgarts größten Stadtbezirk erläuterten und zu dem Fragenkatalog der Bezirksbeiratsfraktionen Stellung bezogen.

Von Uli Nagel

Dass dies kein gemütlicher Plausch wurde, war den Besuchern spätestens klar, nachdem sie am Eingang an zwei Mitarbeitern eines Sicherheitsdienstes vorbeimarschieren mussten. Dennoch verliefen die folgenden knapp drei Stunden - trotz hitziger Wortgefechte zwischen den Grünen und der CDU - relativ gesittet. Allerdings erntete Alice Kaiser, die als Bürgerbeauftragte der Stadt das Projekt und dessen bauliche Auswirkungen dem Bezirksbeirat erläutern wollte, höhnisches Gelächter, als sie verkündete, dass zu den bahnbetrieblichen Punkten kein DB-Referent anwesend sei. Doch gerade dazu hätte Peter Mielert (Die Grünen) gerne Auskunft gehabt. Er habe gehört, dass künftig nur noch ein Drittel der Regionalzüge in Bad Cannstatt halten sollen.

Wir informieren Sie, sobald es zu diesem Thema Neues gibt!

[Informieren](#) | [Einloggen](#) | [Registrieren](#)

Auch war das Bürgergremium nicht begeistert, dass weder Udo Andriof, noch Wolfgang Dietrich, beides Stuttgart-21-Sprecher, zugegen waren. Sauer waren die Räte jedoch definitiv, da ihnen die Stellungnahme auf ihre Fragen erst einige Stunden vor der Sitzung zugeleitet worden waren. „Wir mussten in den vergangenen Monaten Fragen von 23 Bezirksgremien beantworten - das dauert seine Zeit“, so Alice Kaiser, die anschließend die Baumaßnahmen erklärte.

Zwischen dem neuen Hauptbahnhof und dem Bahnhof Bad Cannstatt, dessen Bahnsteige rück- und umgebaut werden, sind zwei Tunnelröhren unter dem Rosensteinpark vorgesehen - eine für die Fernzüge, die zum und vom Durchgangsbahnhof fahren, und eine für die S-Bahn, die die neue Haltestelle „Mittnachtstraße“ erschließen wird. Beide Trassen werden über eine neue, viergleisige Neckarbrücke unterhalb von Schloss Rosenstein führen. Der Entwurf stammt vom Stuttgarter Ingenieurbüro Schlaich, Bergermann und Partner. Aufgehängt an drei Stahlseilen, die neben ihrer tragenden Funktion auch dem Schallschutz dienen, überspannt die 355 Meter lange und etwa 24 Meter breite Eisenbahnbrücke nicht nur den Fluss, sondern auf Bad Cannstatter Seite zusätzlich die Schönstraße (die Gleise rücken in einigen Bereichen näher an die Häuser heran) und auf der Seite Rosensteinpark die Neckartalstraße (B 10). Unter den Eisenbahngleisen wird ein Fuß- und Radweg „eingehängt“, der den heutigen Holzsteg ersetzen wird - dieser muss zu Beginn der gut vierjährigen Bauarbeiten entfernt werden. Wann das sein wird, steht noch nicht fest.

„Der Baustellenverkehr wird so weit wie möglich von den öffentlichen Straßen ferngehalten, dennoch wird die Belastung groß“, sagte Alice Kaiser. Mehrere Baustellen im Bereich des neuen Tunnelportals am Rosensteinpark sowie der neuen Brücke, im Bereich des Cannstatter Bahnhofs sowie in der Nähe des Motorenwerks. Wenig erfreut zeigte sich der Bezirksbeirat über die neue Wegebeziehung vom Bahnhof in Richtung Rosensteinpark und Wilhelma. Der ist zwar über die König-Karls-Brücke und am Neckar entlang nur rund 100 Meter länger als über den Holzsteg, doch unattraktiv. Stefan Conzelmann (SPD) forderte deshalb, eine offizielle Beschilderung während der Bauphase durch die historische Altstadt.

U 12 bleibt Streitpunkt

Um das Thema U 12 gab es am Mittwoch erneut unterschiedliche Meinungen. Denn die Projektbefürworter betonten nochmals, dass es ohne Stuttgart 21 keine Stadtbahntrasse zum Hallschlag geben werde (wir berichteten). Mittlerweile liegt auch eine Stellungnahme der SSB vor, die diese Befürchtung untermauert. Das

wiederum wurde von Peter Mielert heftigst bestritten. Der Grünen-Sprecher wolle eine erneute Bewertung der Trasse auf Wirtschaftlichkeit ohne Stuttgart 21 nicht in Abrede stellen, allerdings sei er sich sicher, dass sich allein durch die große Zahl der Hallschlagbewohner erneut eine Wirtschaftlichkeit für das 190 Millionen Euro teure Projekt nachweisen lasse.

Viele Baustellen, Verlust einer Brücke, noch völlig unklare Aussagen über den künftigen Fahrbetrieb - wo liegen eigentlich für Bad Cannstatt die Vorteile des Milliardenprojekts? „Sie bekommen mehr Grünflächen im Rosensteinpark“, so Alice Kaiser, die an diesem Abend zum zweiten Mal viel Gelächter erntete. Fraglos hat Stuttgart 21 für den Stadtbezirk keinen offensichtlichen Vorteil, was allerdings CDU, FDP, Freier Wähler und auch die SPD nicht davon abhielt, zu bekräftigen, dass das Projekt eine „Jahrhundertchance für Stuttgart“ sei. Allerdings wurde dies von den meisten der „Zaungäste“ nicht beklatscht - die Projektgegner unter den Zuhörern waren in der Mehrzahl.

Dass das Thema Stuttgart 21 in den kommenden Jahren Stammgast im Bezirksbeirat sein wird, liegt auf der Hand. Zudem ist eine Infoveranstaltung geplant, wo Bürger zu Wort kommen sollen. „Der Termin steht noch nicht fest - aber sicher erst im kommenden Jahr“, sagt Bezirksvorsteher Thomas Jakob. Und ob die umfangreichen Antworten auf die Fragen der Bezirksbeiräte wie vorgeschlagen ins Internet gestellt werden können, wird noch von der Deutschen Bahn geprüft.

B

D

A

C

Artikel vom 19.11.2010 © Eßlinger Zeitung



Empfehlen

Registrieren, um die Empfehlungen deiner Freunde sehen zu können.



Aktuelle Nachrichten aus der Region jeden Morgen im Briefkasten.
14 Tage kostenlos die Eßlinger Zeitung testen.