

# Protokoll Filder-Dialog 1. Tag

**Samstag, 16.6.2012**

---

Die Teilnehmenden werden durch Herrn Oberbürgermeister Roland Klenk und Frau Staatsrätin Gisela Erler begrüßt.

Herr Weitz führt in die Veranstaltung ein und stellt das Programm und die Agenda vor:

- Was ist Dialog?
- Arbeitsvereinbarung
- Spielregeln
- Ergebnisse, Pausen und Dokumentation

Im Anschluss beginnen die Teilnehmenden an den Tischgruppen mit einer Vorstellungsrunde (10:45).

Verschiedene Experten halten Inputs für die Teilnehmenden:

- Die Vorgegebenheiten im Projekt (11:00)  
Hartmut Bäumer; Ministerialdirektor, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
- Planungsrecht und Planungsverbindlichkeiten (11:12)  
Dr. Armin Wirsing; Rechtsanwalt w2k Stuttgart
- Bahntechnik (11:25)  
Manfred Poethke, Berater, Kommunikationsbüro Bahnprojekt Stuttgart–Ulm eV
- Umwelt und Naturschutz (11:34)  
Prof. Dr. Michael Koch; Büro PLANUNG+UMWELT
- Regionalentwicklung (11:40)  
Thomas Kiwitt, Leitender Technischer Direktor, Verband Region Stuttgart
- Projektkritische Kriterien (11:48)  
Dipl.-Ing. Hans-Peter Kleemann, IMI - Institut für Mediation und Moderation

Nach einer kurzen Pause führt Herr Weitz in den nächsten Teil ein.

In der Gruppenphase formulieren die Teilnehmenden die Punkte, die in der Planung der Trasse 1.3. - unabhängig von den Varianten und konkreten Lösungen – von Bedeutung sein sollen.

Nach der Mittagspause präsentieren die Gruppen ihre Ergebnisse. (13:50)

## 1. Gruppe

- Schutz von Mensch, Umwelt und Natur
- Flächenverbrauch
- „Entlastung“ – Erhalt der Lebensqualität
- Verkehrskonzept mit guten Verbindungen
- Kein Mischverkehr

## 2. Gruppe

- Nachhaltigkeit – geringer Flächenverbrauch
- Benutzerfreundlichkeit
- Kein Mischverkehr
- Schutz vor Lärm und Erschütterung

## 3. Gruppe

- Zukunftssicherheit des Plans
- Erweiterbar
- Dauerhaft
- Verkehrsgünstig
- Schutz von Mensch und Umwelt, geringer Flächenverbrauch
- Verkehrliche Funktion muss gewährleistet sein

## 4. Gruppe

- Umweltschutz/ Landverbrauch
- Keine Verschlechterung
- Lärm und Erschütterung
- Keine Verschlechterung des bestehenden ÖPNV
- Kein Mischverkehr
- Sicherheitsstandards ohne Ausnahmegenehmigung

## 5. Gruppe

- Schutz von Umwelt und Gesundheit
- Geringer Lärm, geringer Flächenverbrauch
- Zukunftssicher
- Beeinträchtigungen gering halten
- Sicher und barrierefrei

## 6. Gruppe

- Guter Anschluss an den Flughafen

- Nachhaltigkeit
- Wenig Lärm und Erschütterung
- Kosten/ Nutzen
- Geringer Flächenverbrauch

## **7. Gruppe**

- Verknüpfung aller Verkehrsträger
- Hohe Funktionalität
- Kein Mischverkehr
- Umweltverträglichkeit mit kurzen Wegen

## **8. Gruppe**

- Lärmschutz über gesetzl. Vorschriften
- Leistungsfähigkeit und Fahrplan
- Sicherheit
- Ergebnisse des Dialogs müssen umsetzbar sein

## **9. Gruppe**

- Ressourcen – Flächenverbrauch
- Gute Verknüpfungen
- Lärmschutz

## **10. Gruppe**

- Kein neuer Flächenverbrauch
- Stärkung des ÖPNV
- Stärkung des Knotens Flughafen
- Keine Belastung der Bevölkerung

## **11. Gruppe**

- Stärkung SPNV
- Stärkung S-Bahn
- Stärkung Gäubahn
- Flughafen begrenzen auf 1 Startbahn
- Benutzerfreundlichkeit
- Wenig Lärm

## **12. Gruppe**

- Kein Mischverkehr
- Hoher verkehrlicher Nutzen
- Betriebssicherheit
- Schnelle Lösungen

## **13. Gruppe**

- Mensch im Mittelpunkt
- Vor Ort ÖPNV im Mittelpunkt
- Kein Mischverkehr
- Flächenverbrauch

## **14. Gruppe**

- Umwelt und Lärm
- Regionalentwicklung
- Kein Mischverkehr
- Sicherheit für Bahngäste
- Kosten/ Nutzen und Energie

## **15. Gruppe**

- Kein weiterer Lärm und Erschütterung
- Nahverkehr ist wichtig
- Kein Mischverkehr
- Bessere Umsteigebeziehungen
- Keine Gefahr bei Zugdurchfahrten

## **16. Gruppe**

- Lärmbelastung reduzieren
- Nachtflugverbot
- Kein Mischverkehr
- FFH-Richtlinie beachten
- Kostentransparenz

## **17. Gruppe**

- Optimale Verknüpfung des Verkehrs
- ÖPN (!)V
- Kein Mischverkehr
- Fläche, Umwelt und Lärm

## **18. Gruppe**

- Umwelt, Lärm und Erschütterung
- Sicherheit
- Mehr Takte

## **19. Gruppe**

- Gute Verkehrsinfrastruktur
- Zukunftsfähigkeit

- Keine wesentl. Mehrbelastung
- Lärm- und Flächenschutz
- Kosten

## 20. Gruppe

- Stärkung ÖPN(!)V
- Stärkung S-Bahn
- Kundenfreundlicher Bahnhof
- Ökologie und Sicherheit
- Kosten/ Nutzen
- Intermodalität

In der Pause haben die Teilnehmenden nun die Möglichkeit, die von den Gruppen definierten Kriterien mit Punkten zu bekleben und damit zu priorisieren. Herr Weitz geht um 14:55 auf die Punkteverteilung ein.

Um 14:58 beginnt die Präsentation von INTRAPLAN zu den Varianten. Nach einer kurzen Fragerunde, die überwiegend für Statements und nicht für Verständnisfragen gebraucht wird, setzen sich die Teilnehmenden an den ihnen zugewiesenen zweiten Tisch. In einer kurzen Gruppenphase werden die Vor- und Nachteile der Varianten aufgeschrieben und offene Fragen notiert (16:10-17:00).

Herr Weitz erklärt danach das weitere Vorgehen. Der nächste Termin findet am 29. Juni 2012 statt. Die Teilnehmenden notieren auf grünen Karten ihr Feedback, ihre Kritik oder ihr Lob an die heutige Veranstaltung.

Herr Weitz liest im Anschluss die Statements auf den Karten vor.

Die Veranstaltung endet um 17:20 Uhr.