

- Offener Brief -

## “Green-Wash“ bei Stuttgart 21

Sehr geehrter Herr Ingenhoven,

wir möchten Sie mit diesem Schreiben öffentlich auffordern von dem Projekt Stuttgart 21 Abstand zu nehmen und auszusteigen.

Warum sollten Sie als international renommierter Architekt ein Projekt weiter verfolgen, das nicht nur in der Stuttgarter Bevölkerung heftigst umstritten ist und auf große Ablehnung stößt, sondern neuerdings auch noch vom potenziellen Bauherrn in Misskredit gebracht wird? Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, wird durch Herrn Mehdorn seitens der DB AG Ihr Entwurf hinsichtlich wesentlicher Bestandteile derzeit in Frage gestellt und damit auch öffentlich herabgewürdigt. Ganz abgesehen von der fachlichen Kritik Ihrer Architektenkollegen in deren Eigenschaft als Mitglieder des Städtebauausschusses in Stuttgart.

Vor allem jedoch sind wir der Meinung, dass es bei der Realisierung des Projektes auch um Ihre Glaubwürdigkeit geht im Hinblick auf Ihre selbst propagierten und von uns sehr begrüßten Ziele und Standards für zukunftsweisende Bauwerke im Sinne von Nachhaltigkeit. Allerdings müssen diese Ziele auch umgesetzt werden, was wir hiermit in Bezug auf Stuttgart 21 bestreiten möchten. So beschreiben Sie auf der Website Ihres Büros den Entwurf für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof mit diesem Text: " Ökologie, Ökonomie und Technik sind ebenso integrale Bestandteile des neuen Hauptbahnhofs wie Komfort und Sicherheit. (.....) Durch den intelligenten Einsatz natürlicher Energiere Ressourcen entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen."

In Ihrem Beitrag auf der DVD "Last Call for Planet Earth" (ein Film von Jacques Allard, 2008) benutzen Sie dafür die Wortbildung "zero-co<sub>2</sub>" und sprechen darüber hinaus von einem "zero-energy" Bahnhof.

Diese Behauptungen sind definitiv nicht zutreffend. Auch wenn Sie die Begriffe Null-Energie und Null-CO<sub>2</sub> verschleiern in englischer Sprache benutzen, bleiben Sie jeglichen Nachweis schuldig, dass Ihr Bahnhofsentwurf das leisten könnte. Ein Bahnhof als Verkehrsbauwerk kann unmöglich keine Energie verbrauchen, denn dazu müsste er stillgelegt sein. Selbst ausschnitthaft betrachtet - auf Aspekte der Beleuchtung und Belüftung beschränkt - muss dieser überdeckelte Bahnhof Energie verbrauchen, die ein oberirdischer Bahnhof nicht verbraucht.

Es ist weder nachvollziehbar noch vorstellbar, wie der neue Bahnhof im Vergleich zum derzeitigen sparsamer im Verbrauch von Ressourcen sein könnte - zumal in diesen Vergleich zwingend die Verbrauchsbilanz des Umbaus einbezogen werden muss. Ökologisch ausschlaggebend ist die CO<sub>2</sub>-Belastung, die das gesamte Projekt inklusive aller Tunnelbauten, aller oberirdischen Abrisse und aller Neubauten hinterlässt - ganz abgesehen von anderen Schadstoff- und Lärmbelastungen, sowie Risiken für Grund- und Mineralwasser.

Wie Sie als Ingenieur nur zu gut wissen, ist stets die gesamte CO<sub>2</sub>-Bilanz der Herstellung zu betrachten und nicht nur den Ausschnitt, wie viele Emissionen beim Betrieb eines Produktes oder einer Anlage anfallen. Deshalb unterstellen wir Ihnen, dass Sie mit Ihren Behauptungen nichts anderes als "**Green-Washing**" betreiben, also dem Projekt einen grünen, ökologischen Anstrich verleihen, der von den Fakten her in keiner Weise zutrifft. Wir haben die Erwartung, dass Sie die

Begriffe zero-energy und zero-co2 in diesem Kontext richtig stellen und eine wahrheitsgemäße Kalkulation über das Ausmaß an Energieverbrauch und Emissionen des Projektes Stuttgart 21 aufstellen und veröffentlichen.

Abschließend möchten wir auf unser eigentliches Anliegen zurückkommen und Sie auffordern, unsere Argumente für einen Ausstieg aus dem Projekt zu überdenken - noch existiert ja nicht einmal ein Vertrag zwischen Architekt und Bauherr. Wir möchten uns allerdings auch erlauben daraufhin zuweisen, dass ein finanzieller Ausgleich für einen Ausstieg nicht gerechtfertigt wäre.

Immerhin erhielten Sie im Jahr 2006 ein Preisgeld in Höhe von 300 000 US-Dollar vom Baustoffkonzern Holcim, der Ihren Entwurf mit einem Gold Award für "nachhaltiges Konstruieren" auszeichnete - was eine zynische Groteske darstellt, wenn man weiß, dass Holcim wiederum mit dem "Swiss Award für Mensch und Umwelt verachtendes Konzernverhalten" bedacht wurde.

Über eine zeitnahe Beantwortung und öffentliche Stellungnahme würden wir uns freuen - mit Dank vorab und freundlichen Grüßen

Stellvertretend für das Aktionsbündnis:

(Irmela Neipp-Gereke)

Vorsitzende Bündnis 90/Die Grünen  
Kreisverband Stuttgart

(Gerhard Pfeifer)

Geschäftsführer  
BUND Regionalverband Stuttgart

### **Anlage:**

Unsere Erläuterungen, weshalb wir die Begriffe Ökologie, Ökonomie, Komfort und Sicherheit in Bezug auf Ihren Entwurf zu Stuttgart 21 für nicht zutreffend halten.

Von den Begriffen Ökologie, Ökonomie und Technik, Komfort und Sicherheit kann – grammatikalisch gesehen - nur die Technik ein "integraler" Bestandteil eines Bahnhofs sein. Der Sinninhalt der anderen Begriffe würde sich bestenfalls aufgrund der Planungen als Vorteil für den Bahnhof ergeben.

Das Fakten stellen sich jedoch anders dar:

### 1. Ökologie:

Einen ökologischen Vorteil erklären Sie erstens damit, dass eine Ausleuchtung mit Tageslicht durch die 28 sogenannten Lichtaugen in der Decke der Halle elektrisches Kunstlicht erspart, zum zweiten damit, dass einfallende Züge aus den Tunnelröhren 17 Grad kühle Luft 'mitbringen' und somit im Sommer keine elektrische Kühlung und im Winter keine Beheizung erforderlich sei. Dabei verschweigen Sie konsequent den Bedarf an künstlicher Beleuchtung, der im Jahresmittel bei ca. 50% der Betriebszeit eines Bahnhofs liegt, da bereits bei Dämmerung der Lichteinfall von außen nicht ausreicht und in den Nachtstunden sowieso komplett künstlich beleuchtet werden muss. Zur Belüftung gibt es außer Ihrer 17-Grad-Schätzung keine Berechnungen zum Jahres-Temperaturverlauf in der gedeckelten Bahnsteighalle. Es ist absehbar, dass besonders im Sommer die Temperaturen gewächshausartig ansteigen, weil die Kühlung durch die Tunnelluft nicht ausreicht.

Zudem ist ungeklärt, in welchem Maße die Tunnelluft durch Öl, Fäkalien oder Müll mit Gerüchen und Schadstoffen belastet ist – und damit den Reisenden schadet! Natürliche Winde, die für eine Frischluftzufuhr oder einen Luftaustausch sorgen, erreichen das Innere der Halle nie. Ökologische Vorteile gegenüber dem jetzigen Bahnhof gibt es also nicht.

### 2. Ökonomie:

Obwohl Sie einmal behaupteten, für den Bahnhof fielen nur etwa 5% der gesamten Bausumme an (sie meinten 250 Millionen von 5 Milliarden), bleibt bis heute völlig offen, ob und wie sich das Projekt Stuttgart 21 wirtschaftlich rechnet. Sowohl der Bauherr DB AG, wie auch Stadt und Land haben den Bürgern bisher nicht darlegen wollen/können, wann und wie sich die Investition von 5 Milliarden amortisiert haben wird. Sie könnten nun behaupten, das betreffe nicht Ihr Büro – aber dann benutzen Sie bitte auch nicht diesen Begriff, wenn die Zahlen dazu fehlen. Auch hier besteht also kein Vorteil gegenüber dem jetzigen Bahnhof.

### 3. Komfort:

Dieser entsteht nicht automatisch, nur weil ein Bauwerk neu und modern ist. Paul Bonatz hat den Bahnhof so beispielhaft konzipiert, dass eine Komfortverbesserung wenn überhaupt nur marginal möglich ist. Die Reisenden müssen im neuen überdeckelten Bahnhof zum Umsteigen zwangsläufig (Roll-)Treppen oder Fahrstühle benutzen, die zudem eine erhebliche Menge Strom fressen. Die Haltezeiten der Züge sind so extrem kurz geplant, dass speziell Fernreisende mit viel Gepäck (die Hauptzielgruppe für den Umbau!) oder ältere Menschen Schwierigkeiten haben werden. Komfort definiert sich auch nicht über vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, ein Bahnhof ist keine Shopping-Mall.

### 4. Sicherheit:

Gravierende Fragen zur Sicherheit in den Tunnelröhren sind nicht ausreichend geklärt. Auch das mag Ihren Bahnhofsentwurf nicht direkt betreffen, es ist aber für das Gesamtprojekt entscheidend. Selbst wenn alle technischen Anforderungen erfüllt sein sollten, bleiben die Risiken von Pannen, Bränden, Überflutungen oder anderen Unfällen im Tunnelbereich bestehen! Auf freier Strecke unter offenem Himmel bergen solche Vorkommnisse gar keine oder deutlich weniger Risiken für die Fahrgäste. Wir halten es demnach – nicht nur von Ihnen, sondern von allen Projektbeteiligten – für absolut unverantwortlich, das Wort Sicherheit mit einem unterirdischen Verkehrsbauwerk in Verbindung zu bringen. Klarer Vorteil für einen oberirdischen (Kopf-) Bahnhof!

Fazit: In allen genannten Punkten hat der bestehende, oberirdische Bahnhof klare Vorteile.