

Bulletin No. 5 | Fachschlichtung Stuttgart 21

Fünfte Schlichtungsrunde Freitag, 19. November 2010:

Thema: Ökologie und Städtebau

Zusammenfassung Ökologie

+++ Beim Bau von großen Infrastrukturprojekten wird Ökobilanz (Einsatz : Einsparung von Energie/Ressourcen, bzw. Emission : Einsparung klimaschädlicher Gase) bislang kaum berücksichtigt +++ Für Tiefbahnhof S 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (NBS) fehlt umfassende Ökobilanz +++ Die Aussage „S21 ist ökologisches Projekt“ relativiert sich dadurch +++ **Bei Abschätzung klimaschädlicher CO2-Emission ist modernisierter Kopfbahnhof (K21) ökologischer als geplanter Durchgangsbahnhof** +++



Im direkten Vergleich zwischen S 21 und K21 ist die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhof das grünere Projekt
Foto: Aktionsbündnis (bearbeitet 21-online)



Der Bau von S21 verbraucht wegen der vielen Tunnelstrecken mehr Energie und verursacht mehr Abgase als K21
Foto: Visualisierung Aldinger & Wolf (bearbeitet 21-online)

Projektpartner S21:

- ▶ Alle ökologisch relevanten Eingriffe beim Bau von S21 und NBS werden kompensiert durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen => z.B. wird Lebensraum Gleisvorfeld durch künstlich angesetzte Schotterflächen in geplanter Parkerweiterung ersetzt => Geregelt durch Naturschutzrecht, begleitet durch Gutachten, umgesetzt durch z.B. landschaftspflegerische Maßnahmenpläne
- ▶ Auch bei Kopfbahnhof 21 sind Eingriffe in Biotop Gleisvorfeld notwendig
- ▶ 282 Baumfällungen werden durch 291 Neuanpflanzungen kompensiert
- ▶ Wo kein Raum für Ausgleich, kommt Ersatzmaßnahme an anderem Ort (z.B. Mussenbachtal S-Mühlhausen)
- ▶ Generell: Tunnelstrecken schützen Lebensräume.

Aktionsbündnis K21:

- ▶ Gleisvorfeld = Gleiswüste lebt > wichtiges Biotop für Flora & Fauna, Eingriff bei S21 ist nicht zu kompensieren.
- ▶ Stadtklimatologisch wertvoll, da nachts stärker abkühlt als bebaute Fläche. Mit S21 droht in heißen Sommern Hitzekollaps in Innenstadt/Neckartal.
- ▶ Fällung alter Bäume im Schlossgarten nur in Jahrzehnten zu kompensieren (=> älterer Großbaum ökologisch wertvoller als mehrere Jungbäume). Angekündigte Pflanzung von 5000 Jungbäumen wg. Flächenmangel auf frei geräumtem S21-Gelände nicht zu realisieren (Bäume würden zu dicht stehen)
- ▶ Generell: S21-Bau belastet durch mehr Transporte, etc. die Umwelt mehr als Modernisierung Kopfbahnhof

Projektpartner S21:

- ▶ S21 und NBS führen zu Verkehrsverlagerungen Auto auf Schiene von 1007 Mio. PKW-km je Jahr (S21: 377 Mio/a; NBS: 630Mio./a.) => spart Energie und klimaschädliche CO2-Emissionen.
- ▶ Bahn umweltfreundlichstes Verkehrsmittel => Bau von S21 und NBS gerechtfertigt
- ▶ Genaue Ökobilanz bislang unüblich. Nur bei NBS Hannover – Würzburg nachträglich angefertigt.

Ergebnis: Benötigter Energieaufwand zur Erstellung der Infrastruktur ist klein gegenüber Energieverbrauch der Fahrt selbst =Anteil 13 Prozent

Aktionsbündnis gegen S 21

- ▶ Stimmt, dass Bahn umweltfreundlichstes Verkehrsmittel
 - ▶ Aber: Annahme Verlagerungswirkung von S21 & NBS entspricht nur ca. 1,3% der PKW-Kilometer in Ba-Wü.
 - ▶ Daraus errechnete CO₂ – Minderung: 176 800 Tonnen / Jahr (S21: 70 000; NBS: 106 800) = ca. 0,8% der CO₂-Emissionen des Verkehrs in BaWü
 - ▶ Projektpartner rechnen Ökoeffekte von S21 schön, weil => Zunahme Flugverkehr durch Anbindung S-Flughafen und => zusätzlicher Verkehr durch Städtebau auf stillgelegten Gleisflächen nicht berücksichtigt ist und => S21/NBS keine positiven Effekte auf Güterzugverkehr haben (dessen Öko-Effekte weitaus größer sind)
- Ergebnis: Ökologischer Nutzen von S21 & NBS ist wesentlich geringer als immer behauptet**

- ▶ Weil keine genauen Zahlen vorhanden → Abschätzender Vergleich zwischen K 21 und S 21

Ergebnis1: Ökologische Belastungen zur Errichtung und Unterhalt der Infrastruktur sind bei S 21/NBS wesentlich größer sein als beim Bau „üblicher“ ICE-Strecken (wegen hohen Tunnelanteils)

**Ergebnis 2: Abschätzung der CO₂-Emissionen der Beton- und Stahlbereitstellung nur für Tunnelstrecken (ohne Bahnhof) S21: ca. 0,80 Millionen Tonnen CO₂; „Rückzahlzeit“ (Zeit, die vergeht bis Emissionen durch Bau gleich groß sind wie eingesparte Emissionen z.B. durch Verkehrsverlagerung): ca.11 Jahre
K21: ca. 0,28 Millionen Tonnen CO₂; „Rückzahlzeit“: ca .4 Jahre**

- ▶ **Fazit Schlichter: Bau modernisierter Kopfbahnbahnhof K21 ist ökologischer als Stuttgart 21**

Thema Städtebau



Zusammenfassung Städtebau

- ▶ **Grundsätzlich gegensätzliche Einschätzung über Chancen und Risiken**

Projektpartner:

S21 bietet Stuttgart Jahrhundert-chance innerstädtisch zu wachsen

Aktionsbündnis

S21 ist in städtebaulicher Sicht ein Versprechen für die Zukunft, dessen Einlösung durch hohe Immobilienpreise für Familien und sozial Schwächere nicht gewährleistet ist

Projektpartner:

- ▶ Gleisvorfeld schnürt Park auf 150 - 160 Meter ein. Zug fährt Platanenallee über die Füße. K21 will diese Gleise auf immer dort liegen haben, Park kann nicht erweitert werden
- ▶ Chance S21: Abbau der Gleise und Überwerfungsbauwerke bis auf 2 S-Bahngleise
- ▶ Gäubahn wird nicht bebaut, bleibt als Reserve für S-Bahn-Nordachse
- ▶ Stadtklima leidet bei Bebauung nicht, weil Kaltluftstrom bis 90 Meter mächtig =>kann Bebauung überfließen.
- ▶ Im künftigen Rosensteinviertel keine großformatigen Blöcke, sondern kleinteiliges, nachhaltiges Bauen
- ▶ Stadt ist Eigentümerin fast aller noch zu entwickelnden Flächen: Wohnungen in gemischten Quartieren für alle sozialen Schichten möglich, weil Stadt bei Vergabe von Grundstücken den Preis bestimmt.
- ▶ Europaviertel (A1) nicht Vorbild für weitere Flächen, war von Anfang hoch verdichtet geplant

Aktionsbündnis:

- ▶ K21 ist kein Phantom, sondern machbare Alternative. S21 von Anfang an Immobilienprojekt: Bahn wollte Flächen verkaufen.
- ▶ Bei S21 werden nur ca. 1/3 der behaupteten Flächen frei (66 Hektar statt 100 Hektar!)
Grund: Flächen A1, C1 und C2 werden auch mit K21 frei. Abstellbahnhof muss bei S21, könnte bei K21 verlegt werden
- ▶ Bei S21 alle Flächen erst in 10 - 15 Jahren frei ⇔ bei K21 stehen Flächen schon früher zur Verfügung
- ▶ S21 gefährdet Grundwasser und Mineralquellen (Bau im Untergrund), Grünzug Schlossgarten wird gestört ⇔ K21 verursacht keine städtebaulichen oder architektonischen Schäden
- ▶ Bei K21 wird Bewährtes erhalten und behutsam ergänzt => Bebauung A1 ist Beispiel, was Stuttgarter zu erwarten haben. Geplantes Einkaufszentrum auf A1 schadet Stuttgarter Einzelhandel. Stadtverwaltung beugt sich bislang immer Druck der Investoren.

▶ **Strittig bleibt während der Schlichtung, wie Kaufpreis ⇔ Veräußerungspreis der S21-Gleisflächen (= künftiges Rosensteinviertel, frühestens bebaubar ab 2020) beeinflusst:**

Stadt Stuttgart kauft in 2001 ca. 117,7 Hektar Bahnflächen für 424,4 Mio. € => Durchschnitt: 363 € / qm
Für einzelne Gleisflächen zahlte Stadt nach Lage unterschiedliche Preise: A 2 (citynah): 2122 € /qm. B (heutiger Abstellbahnhof): 261 €/qm.

Stadt verzichtet auf Zinszahlungen der Bahn bis Flächen frei werden => „Stadt subventioniert S21“, so Aktionsbündnis. Bis 2020 steigt durch „entgangene Zinsen“ der kalkulatorische Wert bebaubarer Fläche (ca. 50 Hektar) auf **1.500 Mio. €**. => entspricht Kaupreis bei Freiräumung: 3000 € / Quadratmeter Bauland

➔ zu teuer, kaum an Familien, etc. zu vermarkten! Mögliche Lösung: Stadt muss im künftigen Rosensteinviertel Bauland massiv subventionieren und auf Millionen-Erlöse verzichten, um soziale Durchmischung zu realisieren.

▶ **Anmerkung Redaktion**

Während der Schlichtung sprach Stuttgarts Baubürgermeister Matthias Hahn als Projektbefürworter von einem durchmischten Quartier für alle sozialen Schichten im geplanten Rosensteinviertel. Die Stadt wolle keine Baublöcke, sondern kleinteiliges, nachhaltiges Bauen fördern.

Die Bilder, die er dazu zeigte, sprechen allerdings eine etwas andere Sprache:



Visualisierung Aldinger & Wolf Bahnprojekt Stuttgart - Ulm Screenshot www.stuttgart.de

Links nur angedeutet, rechts deutlicher zu sehen: Auf beiden Bildern, denen noch keine nähere Planung zu Grunde liegt, sind eher massive und hohe Gebäude am Rande des Schlossgartens und Rosensteinparks erstellt.

Unterirdischer Durchgangsbahnhof

Vorgestellt von Architekt Christoph Ingenhoven:

- ▶ Lichtaugen ermöglichen erst die Konstruktion des Bahnhofs
- ▶ Bonatzbau verliert nicht seine Funktion: ist auch heute nur der Bahnhof und wird es bleiben
- ▶ Künftig von großer Halle direkter Zugang auf Verteilerebene der Bahngleise
- ▶ Zugang über neuen Eingang (Gitterschale am Südausgang) ebenerdig wiederum auf die Verteilerebene.
- ▶ Starker Kontrast Bonatzbau – Tiefbahnhof beabsichtigt
- ▶ Über Straßburger Platz (auf heutigem Bahnsteigareal) rückt neues Gebiet näher an alte Stadt heran
- ▶ Durchgangsbahnhof kann nicht bei Erhalt der Bahnhofsflügel realisiert werden
- ▶ Am Planetarium geht Bahnhofsdeckel wieder in Talniveau (Schlossgarten) über
- ▶ Angenehmes Klima durch unterirdische Anlegung => geringer Energieeintrag durch die Sonne

▶ Anmerkungen der Redaktion

Architekt Ingenhoven nutzte bei der Präsentation seines Bahnhofs neuartige Sprach- und Sprechgebilde:

„**Bäume entnehmen ...**“ = Bäume fällen

„**Bahnhof transformieren ...**“ = Seitenflügel des denkmalgeschützten Bonatz-Bahnhofs abreißen

„**Straßburger Garten ...**“ = das mit Lichtaugen bepflasterte Areal auf dem Bahnhofsdeckel, „Straßburger Platz“



Düsseldorfer Fata Morganas

▶ Anmerkung der Redaktion

Das Büro Ingenhoven verbreitet falsche Abbildungen des neuen Durchgangsbahnhofs

Die Bäume, die durch die und neben den Lichtaugen zu sehen sind, müssen eine Fata Morgana sein: Auf dem Betondeckel des geplanten Tiefbahnhofs können größere Gehölze keine Wurzeln schlagen!

Screenshots www.stuttgarter-nachrichten.de der Bilder von ingenhoven architects, Düsseldorf und Illustrationen: Peter Wels, Hamburg



▶ Anmerkung der Redaktion

Ausgerechnet in der 5. Schlichtungsrunde, die sich wie keine Runde zuvor mit der viel diskutierten Entwicklung der Landeshauptstadt Stuttgart befasste, fehlte das Stadtoberhaupt. Wolfgang Schuster weilte in Mexiko - beim Kongress des Weltverbandes der Städte und Gemeinden, dessen Vizepräsident er ist.

► **Informationen und Folien vom Aktionsbündnis gegen S21 auf:**

<http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=649>

Informationen und Folien von den Projektpartnern S21 auf:

<http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/schlichtung-stuttgart-21/default.aspx>

► **Die nächsten Schlichtungsrunden**

7. Runde: Freitag, 26.11.2010 10 Uhr Kosten- und Wirtschaftlichkeitsrechnung

8. Runde: Samstag, 27.11.2010: 9 Uhr

Jeweils live Südwestfernsehen, Phoenix, www.fluegel.tv

► **In eigener Sache**

Das **einundzwanzig-bulletin** als PDF-Kurzbericht zur Schlichtung will die wichtigsten Fakten einer Verhandlungsrunde verständlich auf wenigen Seiten zusammenfassen. Das ist unser Ehrenamts-Service für Bürger. Gern können Sie die komprimierten Fakten der S 21-Schlichtung weiterverbreiten!

Wie? Indem Sie unser **einundzwanzig-bulletin** per E-Mail an Freunde, Verwandte oder Bekannte weiterleiten – oder auch ausdrucken und in Ihrem Freundeskreis verteilen.

> **Anregungen und Kritik** nehmen wir unter bulletin@21-online.de entgegen

> **Spenden** sind (dringend) erbeten! Bitte unten stehende Bankverbindung nutzen

> **Sponsor werden:** für 50 Euro mit Anzeige auf letzter Bulletin-Seite (Anfrage unter bulletin@21-online.de)

Wichtig: Damit Sie uns leichter finden, sind wir ab sofort unter

www.21-online.de

im Internet. Schauen Sie vorbei – wir veröffentlichen dort (fast) täglich Rechercheberichte zu Stuttgart 21.

Die neueste Geschichte:

> **Das Rosensteinviertel: Neues Stadtquartier oder vorhersehbares Pleiteghetto?**

Die nächste Geschichte:

> **Wie Stuttgart ab 2011 Geld verschenkt**

Im Bulletin-Archiv alle PDF-Kurzberichte herunterladbar, auch in tonersparender Druckversion ohne Grafiken.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Reiser, Redaktion www.21-online.de