Alternativen sind machbar!

Grüne Vorschläge zu Stuttgart 21 und dem Entwicklungskonzept Filder

Bündnis 90/Die Grünen
Baden-Württemberg
Arbeitsgruppe:
"Stuttgart 21/Entwicklungskonzept Filder"

Arbeitsgruppe: Winfried Hermann (Landesvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen, Baden-Württemberg); Fritz Kuhn (Fraktionsvorsitzender der Grünen im Landtag); Biggi Bender (stellv. Fraktionsvorsitzende der Grünen im Landtag); Ingrid Grischtschenko (stellv. Fraktionsvorsitzende der Grünen in der Regionalversammlung, Verband Region Stuttgart); Hans Billinger (Verkehrspolit. Sprecher der Fraktion der Grünen in der Regionalversammlung, Verband Region Stuttgart); Dr. Michael Kienzle (Fraktionssprecher der Grünen im Gemeinderat Stuttgart); Ursula Marx (Mitglied des Gemeinderats Stuttgart); Doris Peppler-Kelka (Mitglied des Gemeinderats Stuttgart); Jupp Klegraf (Bezirksvorsteher Stgt.-Nord, Bündnis 90/Die Grünen); Dr. Ralph Bürk (parl. Berater der Landtagsfraktion für Wirtschaft); Gerd Hickmann (parl. Berater der Landtagsfraktion für Verkehr); Carmen Paproth (pers. Mitarbeiterin von F. Kuhn, Landtagsfraktion); Steffen Siegel (Schutzgemeinschaft Filder).

Redaktion: Winfried Hermann
Gerd Hickmann
Carmen Paproth

Stand: April 1995

Herausgeber: Bündnis 90/Die Grünen
Baden-Württemberg
Arbeitsgruppe: "Stuttgart 21/Entwicklungskonzept Filder"

Vertrieb: Bündnis 90/Die Grünen
Baden-Württemberg
Forststr. 93
70176 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung 5

2 Kritik am Vorgehen der Verantwortlichen 9

2.1 Stuttgart 21 – Alternativen werden ausgeblendet 9

2.2 Filderkonzept – Wachstumsmodell ohne Beteiligung der Regionen und der Öffentlichkeit 10

2.3 Frage nach der wirtschaftlichen Notwendigkeit 11

3 Grüne Leitlinien für die Entwicklung der Region Stuttgart 11

3.1 Die Region Stuttgart als Modellregion des ökologischen Wirtschaftens 11

3.2 Die Region "schlank" halten 13

3.3 Die polyzentrische Struktur der Region stärken 13

3.4 Den Verkehr in der Region Stuttgart "umkehren" 14

4 Das Projekt Stuttgart 21 15

4.1 Ein Jahrhundertprojekt braucht sorgfältige Zielbestimmung 15

4.2 Stuttgart 21 – eine städtebauliche Chance kann "verbaut" werden . . . 15

4.3 "Windige" Finanzierung von Stuttgart 21 16

4.4 Grüne Ziele und Kriterien für Stuttgart 21 17

4.4.1 Ziele einer ökologischen Verkehrspolitik 17

4.4.2 Städtebauliche Ziele und Kriterien 19

4.5 Alternative Varianten von Stuttgart 21 vergleichend untersuchen 21

4.6 Grüne Vorschläge für Stuttgart 21 23

4.6.1 Präferenz aus verkehrstechnischer Sicht für Stuttgart 21 "Kombi" oder Stuttgart 21 "Lean" 23

4.6.2 Grüne Vorgaben zur Flächennutzung 24

5 Das Entwicklungskonzept Filder (Leitbild) 25

5.1 Grüne Kritik am Leitbild 25

6 Darstellung einzelner Teilbereiche des Gutachtens 27
6.1 Das Gewerbe- und Dienstleistungszentrum Filder 27
6.1.1 Ansiedlung der Messe auf den Fildern 27
6.2 Geplanter Wohnungsbau auf den Fildern 28
6.3 Verkehrsentwicklung im Filderraum 29
6.4 Landwirtschaftliche Filder und Freiraumkonzept 29
6.5 Freiflächen und Naturschutz auf den Fildern 30

7 Grüne Forderungen 31

8 Anhang 33

1 Zusammenfassung

Das Wachstumsmodell des 20. Jahrhunderts taugt nicht als Entwicklungsperspektive fürs 21. Jahrhundert.

Am Ende des 20. Jahrhunderts werden der Öffentlichkeit im Großraum Stuttgart gleich zwei Großprojekte als angeblich zukunftsweisende Schritte ins 21. Jahrhundert vorgestellt:

- Der Stuttgarter Bahnhof soll samt Zufahrtsgleisen komplett unter die Erde gelegt, und auf dem Bahngelände soll eine neue Stuttgarter City – ungefähr so groß wie die bereits bestehende – gebaut werden.
- Auf den Fildern (vor allem am Flughafen) soll neben einer Großmesse ein neues Industriezentrum mit ICE-Anschluß gebaut, die Filderregion soll – nun koordiniert – weiter zugebaut werden.

Wer soweit in die Zukunft hineinplant, sollte sich zuvor sorgfältig mit den gegenwärtigen Problemen dieser Region und den daraus resultierenden Zukunftsaufgaben befassen. Die Planer und Betreiber beider Großprojekte versäumen die regionale Problemanalyse. Stattdessen erklären sie unabhängig voneinander als hätte beides nichts miteinander zu tun "Stuttgart 21" und das "Entwicklungskonzept Filder" zur zukunftsträchtigen Lösung für die gesamte Region. Dabei wird unausgesprochen eine weitere, massive Verdichtung geplant in der Annahme eines geradezu sagenhaften Wirtschaftswachstums im Stile der letzten Jahrzehnte. Entwicklung wird gedacht als Verlängerung des bisherigen Planens und Handelns: Räume und Gebäude, verbunden mit klassischer Infrastruktur, sollen bereitgestellt werden, als gäbe es keine Anzeichen einer Strukturkrise (leerstehende Büro- und Gewerberäume) und als würden nicht technologische Entwicklungen altes Infrastrukturdenken infragestellen.

Grundsätzliches

Wer heute das 21. Jahrhundert planerisch angeht, der muß auf folgende Kernprobleme der Stadt Stuttgart und der Region eine tragfähige Antwort anbieten können:

1. Wie kann urbanes Leben und Arbeiten zukünftig aussehen, das keine weitere Zer- und Besiedelung bedeutet und gleichzeitig Natur- und Freiräume nicht nur erhält, sondern gestaltet? Zugespitzt: Wie kann Bebauung, insbesondere fürs Auto, zurückgenommen und Leben ohne Auto ermöglicht werden? Und wie sieht großstädtisches Leben aus, das mehr ist als materielles Konsumieren?
2. Wie kann die Belastung durch automobilen Verkehr mit den bekannten Folgen für das Klima deutlich reduziert und Mobilität auf ökologisch und sozial verträgliche Art organisiert werden? Zugespitzt: Wie sieht das öffentliche Verkehrsangebot aus, das zunehmend den individuellen Pkw- und Lkw-Verkehr ersetzen kann?

3. Wie kann nach einem ökologischen Wirtschaftsleitbild nachhaltige Entwicklung und Produktion in der Region gefördert und realisiert werden und zwar nicht nur für Stuttgart?

4. Wie kann Zukunft gedacht werden, ohne dem Planungswahn der 60er und 70er Jahre zu verfallen? Oder andersherum gefragt: Wie kann Zukunft demokratisch, diskursiv und korrigierbar entwickelt werden?

Keine dieser Fragen wird mit den beiden Großprojekten auch nur annähernd bearbeitet. Bündnis 90/Die Grünen haben deshalb erhebliche Einwände gegen beide Projekte. Absicht dieser Darlegungen ist es, unsere Kritik zusammenhängend darzustellen und aus der Kritik heraus eigene Vorschläge zur zukünftigen Entwicklung der Region zu machen und Kriterien zu formulieren, die Planungen zu berücksichtigen haben. Wir wollen einen öffentlichen Diskurs über die Zukunft der Region anstoßen, der sich nicht in den beschränkten Vorgaben der Auftraggeber von Stuttgart 21 bzw. des Filderentwicklungskonzeptes verfängt. Alternativen dazu sind denkbar und machbar. Sie sollten orientiert sein an der Vision einer ökologischen Region Stuttgart 21.

Im einzelnen kritisieren wir an beiden Projekten:

1. Sie wurden am neuen Regionalparlament vorbei und ohne Einbeziehung der betroffenen BürgerInnen in technokratischer Planungsmanier von oben herab betrieben.

2. Es fehlt ein Gesamtkonzept (und eine Vision!) für die Entwicklung der Gesamtregion, in die Einzelprojekte dieser Dimension unbedingt eingepaßt sein müssen.

3. Die Projekte stehen unverbunden (außer einer "Bahnverbindung") nebeneinander und sind ökonomisch gesehen konkurrierend.

4. Beide Pläne beruhen auf der Erwartung/Vorstellung eines zukünftigen Wachstums; sollte dies nicht eintreten, ist sowohl Stuttgart 21 als auch das Fildergutachten nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch sinnlos.

5. Alternativen wurden allenfalls angedacht, aber nicht wirklich alternativ und nebeneinander anhand von zentralen Kriterien (Ökologieverträglichkeit, Stadt- und Regionalverträglichkeit, Verkehrsnutzen, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit) untersucht.

Zu Stuttgart 21

6. Die vorgeschlagene Radikallösung den Bahnhof samt Zufahrtsgleisen unter die Erde zu verlegen und die freiwerdende Fläche zur maximalen ökonomischen Vermarktung massiv mit einer neuen City zu bebauen, lehnen wir aus ökologischen, ökonomischen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen ab.

7. Wir plädieren für eine kosten- und umweltgünstigere Variante der Modernisierung und Kapazitätserweiterung des Bahnhofs. Stuttgart 21 "Lean" (Beibehaltung und durchgreifende Modernisierung des Kopfbahnhofs) oder Stuttgart 21 "Kombi" (Ergänzung des leicht reduzierten Kopfbahnhofes durch vier unterirdische Durchfahrtsbahnsteige vor allem für den Fernverkehr und die S-Bahn) werden von uns favorisiert.

Wir sind überzeugt, daß mit acht unterirdischen Durchgangsgleisen – wie bei Stuttgart 21 vorgesehen – mit vielen Milliarden Mark ein zukünftiger unterirdischer Engpaß gebaut wird. Eine vergleichende Untersuchung der verschiedenen Varianten halten wir vor einer endgültigen Entscheidung für unverzichtbar.

8. Einen Flughafenanschluß für den ICE (der vorgeschlagene neue ICE-Kopfbahnhof wäre ein Schildbürgerstreich) lehnen wir ab, halten aber einen verbesserten S-Bahnanschluß für ebenso erwägenswert wie einen Regionalbahnhof Filder.

9. Wir wollen den Ausbau des Stuttgarter Schienennetzes mit neuen Ring- und Tangentialverbindungen zur netzförmigen Erschließung der gesamten Region mit der Schiene und mit neuen Verbindungen, die nicht übers Zentrum gehen.

10. Wir schlagen für die Stadt Stuttgart eine Entwicklungskonzeption vor, die in den neu zu bauenden Quartieren auf den individuellen Pkw-Verkehr verzichtet und im übrigen Citygebiet das Auto zugunsten von FußgängerInnen, RadlerInnen und den öffentlichen Verkehrsangeboten zurückdrängt.

11. Unsere "Vision von Stuttgart 21" ist die Vision von einer modernen Großstadt: urban und lebendig, betriebsam, bunt und vielgestaltig, durchgrünt und bewegungsfreundlich, in der Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur gut gemischt sind, mit Freiräumen für Kultur und Begegnung, in den inneren Stadtbezirken weitgehend vom individuellen Autoverkehr befreit. Kurz: eine lebenswerte und bewegungsfreundliche Stadt.

Zum Entwicklungskonzept Filder

12. Die Verwirklichung des vorliegenden Entwicklungskonzeptes (eine um Steuerung bemühte Variante der alten Wirtschaftswachstumspolitik) brächte erhebliche weitere Verschlechterungen der Lebensqualität für die BewohnerInnen auf den Fildern: mehr Verkehr, mehr Umweltbelastungen und weniger Freiflächen für Freizeit und Landwirtschaft.

13. Die geplante Messe Stuttgart II auf der Filderebene ist aus ökonomischen und ökologischen Gründen abzulehnen. Wir fordern stattdessen eine Messe-Gesamtkonzeption für ganz Baden-Württemberg, in der vor einer politischen Entscheidung geklärt wird, welche zukünftigen Anforderungen wo in welcher Form realisiert werden könnten bzw. sollten.

14. Zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf den Fildern schlagen wir vor, zukünftig keine weiteren Flächen zuzubauen. Neue Wohn- und Gewerbeflächen sollen stets flächenneutral geschaffen werden. D. h. wenn Neues gebaut wird, muß an anderer Stelle Fläche freigemacht bzw. renaturiert werden.

15. Für Landwirtschaft und Gartenbau müssen, gerade in einem Ballungsraum, unter ökologischen Prämissen Flächen und damit deren Existenz gesichert werden. Die fruchtbare Filderebene soll (Versorgungs-) Garten der Region werden.

16. Die Filder soll zum ökologischen Ausgleichs- und Naherholungsraum für die gesamte Region werden. Hierzu sind die noch vorhandenen Grünzonen und Elemente von Kulturlandschaften zu erhalten, zu vernetzen und langfristig auch zu erweitern.

17. Wir schlagen vor, daß sich die Fildergemeinden verpflichten, weitere Bauplanungen bzw. Realisierungen von alten Plänen zu stoppen und eine vertragliche Lösung zur koordinierten Entwicklung der gesamten Filderregion anzustreben.

18. Unsere "Vision für die Filderregion" ist die einer zwar verdichteten, aber stark durchgrünten, landwirtschaftlich und gewerblich gemischten Region, die sich deutlich unterscheidet vom Zentrum Stuttgart, einen eigenständigen städtisch-ländlichen Charakter hat und ihre Verkehrs- und Umweltprobleme kooperativ löst.

2 Kritik am Vorgehen der Verantwortlichen

Noch bevor die neue Region Stuttgart politische Handlungsfähigkeit erlangen konnte, wurden der erstaunten Öffentlichkeit zwei Großprojekte präsentiert, die eine Debatte über das Entwicklungskonzept der neuen Region erst gar nicht aufkommen lassen sollen.

Doch weder Stuttgart 21 noch das Entwicklungskonzept Filder können ein fehlendes Leitbild für die ganze Region ersetzen. Es ist die Aufgabe des neuen Verbandes Region Stuttgart, in der Diskussion mit der Bevölkerung ein ganzheitliches Regional-Leitbild zu entwickeln, anstatt sich vorschnell gigantomanischen Stuttgart-Projekten zu verschreiben, die den regionalen Gedanken ebenso mißachten wie die Prinzipien einer demokratischen Planungskultur.

2.1 Stuttgart 21 – Alternativen werden ausgeblendet

Die Idee, den Stuttgarter Bahnhof zwölf Meter unter die Erde zu legen und die freiwerdenden Gleisflächen in großem Stil zu bebauen, ist spektakulär. Sie wirkt auf den ersten Blick wie eine innovative Lösung von Stadt- und Verkehrsproblemen. Dazu tragen sowohl eine aufwendige, aber wenig präzise Präsentation bei wie auch eine zum Teil unkritische und begeisternde Mediendarstellung. Zweifel am Sinn des Megaprojektes sollen zerstreut werden. Gedanken über mögliche, sinnvollere Alternativen sollen erst gar nicht entwickelt werden. Bei genauerer Betrachtung wird klar, daß mit dem als "Zukunftsvision" deklarierten Projekt Stuttgart 21 das längst überholt geglaubte Leitbild des ungehemmten Wirtschaftswachstums wiederbelebt werden soll. Das Projekt, letztlich eine eindimensionale Lösung, wird in technokratischer Planungsmanier für "machbar" erklärt, ohne zu klären, was wünschenswert ist.

Es wurden noch nicht einmal in einem politischen und öffentlichen Prozeß die verkehrspolitischen Ziele formuliert, die mit Stuttgart 21 erreicht werden sollen. Mögliche Alternativen der Verkehrsführung oder die durchgreifende Modernisierung des Kopfbahnhofs wurden erst gar nicht untersucht.

Bevor bauliche Lösungen konkretisiert werden, müssen zunächst die verkehrspolitischen Kriterien definiert und muß vor allem die Frage geklärt werden, welche zusätzlichen Flächen für welche Nutzungen und zu welchem Preis in der Stuttgarter Innenstadt notwendig und politisch gewollt sind.

Im Sinne einer demokratischen Planungskultur fordern Bündnis 90/Die Grünen aus diesen Gründen eine offene und öffentliche Diskussion über Alternativen dieses Jahrhundertprojekts. Eine alternativlose Planung und Durchsetzung einer einzigen Bauidee werden wir nicht akzeptieren.

2.2 Filderkonzept – Wachstumsmodell ohne Beteiligung der Regionen und der Öffentlichkeit

Über den Verband Region Stuttgart und die Nachbarschaftsverbände hinweg und ohne Befragung der Bevölkerung hat der Wirtschaftsminister ein Gutachten über die Entwicklungsmöglichkeit der Region in Auftrag gegeben.

Aus den vier möglichen Szenarien, die im Grundlagenband des Entwicklungskonzepts Filder geschildert werden, wird nur ein Szenario (Szenario 1) zum Leitbild erhoben und als Zukunftsvision verkauft - ohne jegliche Begründung. Die Grünen fordern, daß zumindest das Szenario 4 des Grundlagenbands in vergleichbarem Umfang ausgearbeitet wird.

Im ausgearbeiteten Leitbild wird Landschaft nur als "Flächenreserve" für "bauliche Nutzung" betrachtet. Die Gutachter und die Landesregierung wollen die Filder zum Wirtschaftsschwerpunkt der Region machen. Auf Kosten der Gesamtregion und vor allem auf Kosten von Mensch und Natur. Dieses Leitbild für die Filder ist nur eine einfältige Verlängerung der Denkweise der 60er Jahre.

Vor wenigen Jahren hat die CDU-Landesregierung den BürgerInnen und Kommunen versichert, nach dem Flughafenausbau sei Schluß auf den Fildern; mehr könne der Raum nicht ertragen. Die Ausgleichsflächen, die den Landwirten als Ersatz für den Flächenverlust an den Flughafen überlassen wurden, sind noch nicht vollständig überschrieben, da wird ihnen schon ein neuer Zweck zugedacht. So wird Politikverdrossenheit von denen erzeugt, die sie selbst gerne beklagen.

Wir halten eine breite Diskussion in der Öffentlichkeit über Alternativen, über die Umweltverträglichkeit und die Zukunft der Landwirtschaft sowie eine Kooperation und Koordination zwischen den Städten und Kommunen der Region für notwendig. Dazu gehört auch die öffentliche Auseinandersetzung um den geplanten Standort für die Messe Stuttgart II auf den Fildern. Ein neuer Messestandort ist nach Meinung der Grünen weder aus ökonomischen noch aus ökologischen Gründen zu rechtfertigen. Es muß ein Messegesamtkonzept für ganz Baden-Württemberg erstellt werden. Durch Kooperation der einzelnen Messestandorte in Baden-Württemberg kann auf einen Messeneubau, der sicherlich auf Kosten der bestehenden Messen gehen würde, verzichtet werden.

Es ist an der Zeit, die ökologische Sanierung der Filderlandschaft anzugehen. Qualitative Entwicklung, nicht quantitatives Wachstum ist das Gebot der Stunde. Der Filderraum braucht eine umweltfreundliche Verkehrspolitik, gekoppelt mit einer durchdachten, ökologischen und vor allem selbstbegrenzenden Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, um der Natur wieder eine Chance zu geben. Ein Verschlechterungsverbot ist das absolute Minimum. Erst wenn in einem Gebiet eine Flächenausweisung zurückgenommen oder ein Rückbau bereits versiegelter Flächen vorgenommen wird, dürfen neue Gewerbeflächen im gleichen Gebiet ausgewiesen werden. Flächenkompensation muß die Voraussetzung für eine ernstgemeinte, umweltgerechte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sein. Die Freiflächen der Filder müssen erhalten und ausgebaut bzw. vernetzt werden, und auch der Landwirtschaft muß noch Raum für eine Existenz geschaffen werden.

2.3 Frage nach der wirtschaftlichen Notwendigkeit

Die beiden Großprojekte, Stuttgart 21 und das Entwicklungskonzept Filder, stehen nicht nur unkoordiniert nebeneinander, sie widersprechen sich sogar. Es sollen riesige Flächen zur wirtschaftlichen Nutzung geschaffen werden, jedoch ohne jegliche Bedarfsanalyse. Die Frage, was von einem Wirtschaftsstandort des 21. Jahrhunderts erwartet wird - wird erst gar nicht gestellt. Ebensowenig wird darüber nachgedacht, welche Infrastruktur die Wirtschaft in der Zukunft brauchen könnte.

Die Gemeinden in der Region haben schon jetzt Schwierigkeiten, für bereits erschlossene Baugebiete Interessenten zu finden. Viele bestehende Büro- und Gewerberäume stehen leer, für die nach Mietern gesucht wird - und dies wohlgemerkt oftmals in bester Lage. Nun sollen noch größere Industriebrachen durch weitere Gewerbeneubauten geschaffen werden.

Die Planer und Befürworter von Stuttgart 21 betrachten die Machbarkeitsstudie als Wirtschaftsförderung. Aber welche Wirtschaft soll damit gefördert werden? Die Bauindustrie? Welchen Wirtschaftsunternehmen sollen scheinbar fehlende Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden?

Der Mehraufwand für den neuen Tiefbahnhof von Stuttgart 21 soll durch den Verkauf der freiwerdenden Grundstücke finanziert werden. Was aber passiert, wenn sich der Zinssatz im Laufe der Jahre ändert oder die Bodenpreise durch ein Überangebot an Wirtschaftsflächen sinken? Welche Konsequenzen ergeben sich für die Rentabilität und den Zuschußbedarf unter den verschiedensten Entwicklungsszenarien, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern?

3 Grüne Leitlinien für die Entwicklung der Region Stuttgart

Der nötige ökologische "Umbau der Industriegesellschaft" bedarf der Formulierung einer Zukunftsvision, die den Menschen die Möglichkeit der Identifikation und des Mitgestaltens ermöglicht.

Eine regionale Entwicklungsplanung mit klarer Zieldefinition ist nötig. Zum Filderkonzept ebenso wie zu Stuttgart 21 müssen Alternativen eröffnet werden. Es ist Aufgabe der Kommunal-, Regional- und Landespolitik, die zukünftigen Entwicklungen der Region abzuschätzen, Ziele zu definieren und durch politische Vorgaben zu lenken. Dabei müssen die unterschiedlichen Interessen fair ausbalanciert werden.

3.1 Die Region Stuttgart als Modellregion des ökologischen Wirtschaftens

Unser heutiger Wohlstand, der Reichtum unserer Region, ist erkauft mit zunehmender Zerstörung unserer Lebensgrundlagen. Luftverschmutzung, Vergiftung von Wasser und Boden und Versiegelung unserer Landschaft sind der Preis für einen Industrialismus, der keine Rücksicht auf die natürlichen Ressourcen nimmt. Die Wirtschaft im mittleren Neckarraum basiert, trotz neuer ökologischer Nachdenklichkeit, im Kern noch immer auf Produkten und Produktionswei-

sen, die ökologisch nicht mehr zu akzeptieren sind. Die Folgekosten nehmen zu. Eine Region, die glaubt, noch weitere 20 Jahre ihren Wohlstand auf jährliche Zuwachsraten der Automobilindustrie gründen zu können, gerät immer tiefer in die Strukturkrise.

Die Grünen wollen mit dem Konzept des ökologischen Wirtschaftens die Strukturkrise überwinden. Dazu brauchen wir eine Durchsetzung der ökologischen Marktwirtschaft, in der die Preise die ökologische Wahrheit sagen (z.B. durch die Einführung von Öko-Steuern).

Die Region Stuttgart, eine reiche Industrieregion, die im Begriff ist, ihre soziale und ökologische Basis zu zerstören, soll zu einer Modellregion des ökologischen Wirtschaftens werden. Auf der Basis dieses Leitbilds kann die Region den Strukturwandel schaffen. Ökologisches Wirtschaften heißt nicht, alles zu belassen, wie es ist und zusätzlich einige Ökobranchen aufzubauen; ökologisches Wirtschaften meint vielmehr die Ökologisierung unserer gesamten Produktion und Dienstleistung.

Ökologisches Wirtschaften bedeutet konkret,

- daß wir unseren Energieverbrauch Jahr für Jahr senken und den Anteil der regenerativen Energiequellen steigern,
- daß wir die Müll- und Sondermüllmengen durch Produkt- und Prozeßinnovationen im Sinne der Vermeidung kontinuierlich senken,
- daß wir Mobilität mit weniger Individualverkehr sichern,
- daß wir (gerade als Region des Fahrzeugbaus) bessere, kleinere und verbrauchsärmere Autos bauen und einsetzen,
- daß wir eine Schienen- und ÖPNV-Offensive starten und ein intelligentes, benutzerfreundliches Nahverkehrssystem aufbauen,
- daß eine MIV-Abgabe (Motorisierte-Individualverkehr-Abgabe) eingeführt wird, aus der heraus Nahverkehrssysteme finanziert werden können,
- daß wir in der Region Stuttgart den Flächenverbrauch drastisch reduzieren, mit dem Ziel, in absehbarer Zeit neue Flächen nur noch aus schon überbauten Flächen zu gewinnen (Flächenrecycling),
- neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln, die sich weltweit zur Reduktion der Umweltzerstörung einsetzen lassen.

Die Region soll – ein altes Motto von F. Steinbeis – aus ihren Schwächen (Produktion von Umweltzerstörung) neue Stärken machen (Modellregion des Nachhaltigen Wirtschaftens). Die Grundlagen, z.B. im Technologiebereich, sind vorhanden. Die Akzeptanz für mehr Ökologie ebenfalls. Deswegen können wir mit grünen Ideen schwarze Zahlen machen.

3.2 Die Region "schlank" halten

Die Nachkriegsentwicklung des Ballungsraumes Stuttgart, verbunden mit einer ständigen Expansion kann nicht fortgesetzt werden, ohne daß es zum ökologischen und letztendlich auch zum ökonomischen Kollaps für die ganze Region führt. Nicht die Organisation des weiteren Wachstums, sondern der qualitative Umbau ist die Herausforderung des 21. Jahrhunderts. Aus ökologischen und auch aus ökonomischen Gründen muß die Region als Wirtschaftsstandort "schlank" bleiben, d.h. keinen "Speckgürtel", keine "Problemzonen", auch keine überflüssigen Infrastrukturen ausbilden.

Stuttgart 21 und das Filderkonzept führen zu einer Überkapazität an Gewerbeflächen. Nur eine Region, die keine Industriebrache besitzt und erzeugt, die keine Überkapazitäten schafft, arbeitet kostengünstig und effektiv. Daher fordern die Grünen eine vernünftige Bedarfsanalyse über die Notwendigkeit neuer Gewerbe- und Dienstleistungsflächen.

Die Fortentwicklung der Stuttgarter Messe zum profilierten Standort für Fachmessen, ist vor diesem Hintergrund zu sehen. Für unsere Wirtschaft ist dies viel wichtiger als die Expansion zur Großflächenmesse an einem neuen Standort. Bündnis 90/Die Grünen fordern ein Gesamtkonzept für den Messestandort Baden-Württemberg, in dem geklärt wird, welche Anforderungen an Messestandorte gestellt werden müssen und wo welche Messen sinnvoll plaziert werden können.

3.3 Die polyzentrische Struktur der Region stärken

Die Region Stuttgart (wie das Land Baden-Württemberg) hat den Vorteil einer historisch gewachsenen polyzentrischen Struktur. Daß es nicht einerseits ein überlaufendes Zentrum und andererseits einen verödeten ländlichen Raum gibt, davon haben Region und Land stark profitiert. Dies muß aufgegriffen und gestärkt werden. Die Region muß als ganzes entwickelt werden.

Das zukünftige Entwicklungspotential darf nicht auf das bereits überlastete Zentrum Stuttgart und das engere Umland konzentriert werden. Diese Zone sollte nicht über das Maß der "Eigenentwicklung" – also die Fortentwicklung bereits bestehender Einrichtungen und Betriebe - hinaus wachsen. Stattdessen sollen nach dem Konzept einer "dezentralen Konzentration" Ansiedlungen in die Teilzentren der Region Stuttgart oder in andere, strukturschwächere Regionen des Landes gelenkt werden. Wir wollen die Region als ganzes entwickeln, nicht einige wenige Teilräume – auf Kosten des ganzen Raumes. Dienstleistungsbetriebe, beispielsweise Banken, sollen nicht als ganzes die Zentren verlassen, sondern nur bestimmte Teile ihres Betriebs, etwa die "Back-office-Funktionen", die keine zentrale Lage benötigen, könnten zur Stärkung der strukturschwächeren Räume in "Randlagen" ausgesiedelt werden.

3.4 Den Verkehr in der Region Stuttgart "umkehren"

Wer die Entwicklung einer Region plant, kann und darf das Verkehrsproblem nicht ausklammern.

Der kontinuierlich zunehmende Autoverkehr belastet die Umwelt. Die Menschen, die täglich im nervenaufreibenden Berufsverkehr stecken bleiben, verplempern ihre Zeit. Längst ist klar, daß durch diesen Streß auch die Leistungsfähigkeit sinkt. Eine Trendwende ist bislang nicht in Sicht. Die Region muß sich Ziele setzen, wie sie dieses Problem bewältigen kann.

Bündnis 90/Die Grünen wollen den Anteil des Autoverkehrs in der Region Schritt für Schritt und Jahr für Jahr senken. Dafür müssen die Verkehrsträger des Umweltverbundes entsprechend gestärkt werden - das heißt, der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV muß im Maßnahmenkatalog absoluten Vorrang haben. Parallel dazu muß der Autoverkehr "entschleunigt" werden, um die gewünschten Umsteigeeffekte zu erzielen. Dazu zählen Tempolimits, der Verzicht auf neue Straßenbauprojekte, Straßenrückbau, Zufahrtsbeschränkungen und die Einführung einer Nahverkehrsabgabe im Autoverkehr.

Alle Planungen für Stuttgart 21 haben sich daran zu orientieren.

4 Das Projekt Stuttgart 21

4.1 Ein Jahrhundertprojekt braucht sorgfältige Zielbestimmung

Stuttgart 21 ist nach den Worten der Promotoren eine "Vision", ganz konkret aber ist Stuttgart 21 ein gigantisches Bauprojekt. Wäre es als Vision im Sinne einer langfristigen Perspektive gedacht, müßten auch Möglichkeiten zur phantasievollen Ausgestaltung und Beteiligung sowie zur Suche nach Alternativen geschaffen werden. Das aber scheint in den Augen der Visionäre die "Machbarkeit" zu gefährden und ist daher unerwünscht. Positiv daran ist allerdings eines: es bringt Bewegung in die Diskussion über einen zukunftsorientierten Ausbau der Schieneninfrastruktur in unserer Region.

Ausgehend von der Suche nach einer geeigneten Linienführung der von Mannheim kommenden Schnellbahnverbindung weiter nach Ulm durch den Knoten Stuttgart, besteht nun die Chance, neue Perspektiven auch für den Regional- und Nahverkehr zu entwickeln. Das Projekt Stuttgart 21 kann tatsächlich die Weichenstellung für den Schienenverkehr des 21. Jahrhunderts in unserer Region sein. Diese Weichen müssen allerdings richtig gestellt werden.

Noch scheint das Projekt in vielerlei Hinsicht unausgegoren: die Finanzierung ist unsicher, die Frage der Beeinträchtigung des Stuttgarter Mineralwasservorkommens ungeklärt und die Planung eines neuen *ICE-Kopfbahnhofs* am Flughafen geradezu ein "Schildbürgerstreich". . Gerade die zentrale Bedeutung dieses Jahrhundertprojekts erfordert eine intensive Diskussion über die verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Ziele, die mit Stuttgart 21 erreicht werden sollen. Nach der Bestimmung der Ziele ist eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen (baulichen) Lösungsmöglichkeiten vorzunehmen – eigentlich eine zwingende Voraussetzung zur Bewertung eines solchen Riesenprojekts.

Ein solcher Prozeß hat bisher nicht stattgefunden. Bislang wurde das Pferd von hinten aufgezäumt: Am Anfang stand die Idee für ein Bauprojekt, und anschließend wurde dessen technische und finanzielle Machbarkeit untersucht. Das Projekt Stuttgart 21 muß sich für diese Diskussion öffnen, um sicherzustellen, daß die beste Lösung gefunden wird.

4.2 Stuttgart 21 – eine städtebauliche Chance kann "verbaut" werden

Neben der großen verkehrspolitischen Bedeutung liegen im Projekt Stuttgart 21 und der geplanten Umwandlung der Gleisflächen große städtebauliche Chancen – aber auch Gefahren. Bevor die Bagger anrücken, sollten sich die Region, die Politik und vor allem auch die Öffentlichkeit gründlich überlegen, wohin die Reise gehen soll! Welche Funktionen könnte und sollte dieses neue Zentrum haben?

Denn erschreckend bis nichtssagend waren die schnell bestellten Studien der sechs Architekturbüros. Als ob man Stadtteile nur anhand von ökonomischen Vorgaben wie Geschoßflächenzahl oder unterzubringende Einwohner (11.000) oder Beschäftigte (24.000) auf dem Reißbrett planen könnte. So wurden in den sechziger und siebziger Jahren Trabantenstädte geplant, die von der Bausubstanz und Sozialstruktur her bald schon wieder sanierungsreif waren.

Urbanität läßt sich nicht im großen Wurf planen, sondern muß mit der Zeit wachsen. Die Stadt würde durch den Bau überdimensionierter Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete ebenso verarmen, wie durch eine Bebauung des Areals ausschließlich mit Wohnungen diesem den Charakter eines Vorortes gäbe. Die Stadtplaner müssen aufpassen, daß nicht das Erwirtschaften der Umsetzungskosten die oberste Prämisse wird.

Zunächst muß eine grundsätzliche Frage geklärt werden: Besteht in Stuttgart ein Bedarf an einer Verdoppelung der City oder an einer langweiligen Verlängerung der "Konsumentenrennbahn" Königstraße? Ist es nicht vielmehr vordringlich, die Fehler der Vergangenheit zu heilen, anstatt sie zu wiederholen? Stuttgart übernimmt seit einigen Jahren verstärkte Anstrengungen, durch die Schaffung von Kultur- und Lebensräumen in den Innenstadtbereichen und durch gemischte Nutzung und Entkernung vielfältiges Leben hierher zurückzuholen (z.B. Sanierung des Bohnenviertels, Bau des Schwabenzentrums oder des Treffpunkt Rotebühlplatz). Eine künstliche Retortenstadt am Bahnhof würde die Bemühungen konterkarieren.

Die Stadt darf nicht "zerplant" werden. Qualitative Verbesserung der City bedeutet auch, andere citynahe Bereiche miteinzubeziehen. Ein Gesamtkonzept für die Innenstadt muß erarbeitet werden. Wir halten es für ziemlich "eingleisig", wenn die Umgestaltung und Erweiterung der City nur in eine Richtung gedacht wird. Während mit großem Aufwand der Bahnhof als Barriere übersprungen werden soll, werden die Straßenschneisen vor und neben dem Bahnhof, die für die Stadt mindestens genauso große Barrieren darstellen, gar nicht erst angetastet. Kritisch fragen wir weiter: Sind nicht die "Stadt-Autobahnen" wie die Hauptstätter Straße oder Theodor-Heuss-Straße ebenso große Barrieren, die beseitigt werden müßten? Was ist mit den Stuttgarter "Plätzen", die oftmals nichts als Knotenpunkte des Autoverkehrs sind, Großkreuzungen, die die Menschen schnell hinter sich lassen wollen. Diese defizitäre Stadtentwicklung kann nicht durch ein Projekt am Bahnhof korrigiert werden! Straßen und Plätze müssen wieder begehbar werden, sie müssen dem Autoverkehr zum Teil entzogen und den Menschen zurückgegeben werden, durch eine konsequente Durchgrünung. Stuttgart könnte zu einer Stadt der Parks und Plätze der Chausseen und Alleen werden; zu einer Stadt, die im Kernbereich FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie dem öffentlichen Verkehr Präferenz gibt und den automobilen Individualverkehr Stück für Stück verschwinden läßt. Hierzu bedürfte es für eine Perspektivdebatte der Erarbeitung von Konzepten und Machbarkeitsstudien.

4.3 "Windige" Finanzierung von Stuttgart 21

Das Finanzierungskonzept von Stuttgart 21 steht auf spekulativen Füßen: Die Einnahmen für Grundstücksverkäufe werden ebenso schöngerechnet wie die Kosten. Zukünftige Veränderungen der Zinssätze werden genausowenig berücksichtigt wie Veränderungen bei den Boden- und Baupreisen. Niemand weiß, ob sich die Erwartungen an die Verkaufspreise der Flächen realisieren lassen. Die Verpflichtungen werden aber heute eingegangen! Leicht können die Kosten aus dem Ruder laufen, wie sattsam bekannt von fast allen Tunnelprojekten, vom "Kanaltunnel" bis zur "Stuttgarter Messelinie". Bei der Altlastensanierung können noch erhebliche "Überraschungen" warten, die die Erlöse drastisch schmälern könnten. Die Risiken für die Mineralquellen sind noch nicht abschätzbar, denn es sind noch keine ausreichenden hydrologischen Gutachten erstellt. Was kostet es, wenn die Quellen zu versiegen drohen?

Problematisch ist auch die Finanzierung durch 500 Mio. DM aus dem Nahverkehrs-Topf (GVFG; Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) des Landes. Damit wird die Landeshauptstadt mit dem Großprojekt Stuttgart 21, zum Nachteil des restlichen Landes, mit Geldern für die Verkehrsinfrastruktur bedient. Die in Stuttgart "vergrabenen" 500 Mio. fehlen bei ÖPNV-Projekten im übrigen Land. Mit dieser Summe für eine einzige neue S-Bahn-Umsteigehaltestelle könnten 20 Schienenstrecken im Land reaktiviert werden oder ein komplettes regionales Stadtbahnsystem für einen Raum wie Heilbronn oder Reutlingen/Tübingen geschaffen werden. Ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ist dabei noch nachzuweisen.

Überhaupt hat man den Eindruck, Geld spiele bei diesem "visionären Projekt" (Ministerpräsident Erwin Teufel) bestenfalls eine untergeordnete Rolle, während überall sonst gespart wird. So ist beispielsweise die Umsetzung des landesweiten integralen Taktfahrplans (mit seinem insgesamt sicherlich höheren Nutzen), bis heute nicht finanziell gesichert.

Unter dem Druck einer möglichst gewinnbringenden Vermarktung der Bahnflächen zur Finanzierung von Stuttgart 21 wird es kaum gelingen, die städtebaulich erwünschten Mischstrukturen von Wohnen und Arbeiten, Kultur und Freizeit zu verwirklichen. Das Ziel, preiswerten Wohnraum zu schaffen oder die Vergrößerung der in der Vergangenheit beschnittenen Grünflächen voranzutreiben, droht den Interessen einiger Investoren geopfert zu werden. Die Gefahr einer Ansammlung von Arbeitsplätzen in öden Kuben ("SüdwestLB hoch zehn") ist groß. Zu klären ist also, ob die gewünschten städtebaulichen Strukturen und Prozesse verträglich sind mit der Notwendigkeit, die Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 in seiner bislang vorgestellten Form mit den Erlösen aus dem Flächenverkauf zu finanzieren.

4.4 Grüne Ziele und Kriterien für Stuttgart 21

Wir stellen an dieser Stelle die Kriterien vor, die Stuttgart 21 aus unserer Sicht erfüllen muß, um einer zukunftsgerichteten ökologischen Verkehrs- und Stadtentwicklung gerecht zu werden.

4.4.1 Ziele einer ökologischen Verkehrspolitik

- **Kapazitäten im Fern- und Regionalverkehr (ohne S-Bahn) ausbauen**

  Land und DB wollen das Projekt "Integraler Taktfahrplan" umsetzen. Dies ist die politische Vorgabe. Stuttgart 21 muß das Betriebsprogramm des Integralen Taktfahrplans-Zielstufe (ITF) bewältigen können. Dies betrifft nicht nur die Bewältigung der Zuganzahl.

  Entsprechend des Grundprinzips des ITF muß vor allem sichergestellt sein, daß die Züge zu den Knotenzeiten gleichzeitig im Bahnhof stehen können, um kurze Umsteigezeiten in alle Richtungen zu erreichen. Mit 8 Gleisen ist das nicht zu erreichen.

- **Spätere Ausbaumöglichkeiten sichern**

  Stuttgart 21 muß so angelegt sein, daß es bei einer Steigerung des Zugverkehrs und des Fahrgastaufkommens ausbaufähig ist. Es dürfen nicht heute mit vielen Milliarden Mark die Engpässe von morgen vorprogrammiert werden.

  Es muß von Beginn an berücksichtigt werden, daß für zukünftige, angestrebte Verkehrszuwächse auf der Schiene die Infrastruktur ergänzt werden kann.

  Es wäre unverzeihlich, die Planungen für Stuttgart 21 nur am heutigen und kurzfristig absehbaren Bedarf auszurichten und Verkehrsflächen aufzugeben, die möglicherweise zukünftig dringend benötigt werden. Stuttgart 21 muß für Entwicklungen weit ins 21. Jahrhundert hinein offen sein.

- **Fernverkehr im Rahmen des integralen Taktfahrplans beschleunigen**

  Die Schienenverbindung Mannheim-Stuttgart-München muß beschleunigt werden. Moderne Schienenverkehrsplanung setzt aber nicht mehr auf das Ziel "so schnell wie möglich", sondern orientiert die anzustrebende Fahrzeit an den für gute Umsteigebeziehungen notwendigen Fahrplanknoten in den wichtigen Umsteigebahnhöfen (Prinzip "Integraler Taktfahrplan").

  Für die Strecke Stuttgart-Ulm ist daher eine Fahrzeit von 30 Minuten zu erreichen (bzw. zwischen Mannheim und Ulm von 1 Stunde und 15 Minuten) (incl. anteiliger Haltezeit = sogenannte "Kantenzeit"). Eine kürzere Fahrzeit (mit höheren Investitionskosten) bringt bei einer Netzbetrachtung (mit Optimierung aller Umsteigerelationen) keine weitere Reisezeitersparnis mehr.

- **Nahverkehr verbessern, d.h. die S-Bahn ausbauen**

  Die größten Verkehrsprobleme werden in Stuttgart und der Region durch den Nahverkehr verursacht. Verbesserungen für die S-Bahn und den übrigen Regionalverkehr dürfen daher nicht nur Abfallprodukte, sondern müssen von Beginn an integrierter Bestandteil der Planungen für Stuttgart 21 sein.

  Bis zum Jahr 2010 soll der öffentliche Verkehr in der Region einen Verkehrsanteil von über 50 Prozent übernehmen können. Das S-Bahn-Netz, das bereits heute in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze erreicht hat, muß dementsprechend ausgebaut und durch neue Linien und Entlastungssysteme (Stadtexpress) ergänzt werden. Stuttgart 21 muß die Voraussetzungen dafür schaffen.

- **Nahverkehrsnetz durch Ring- und Tangentiallinien erweitern**

  Sukzessive muß das sternförmige, aufs Stuttgarter Zentrum ausgerichtete Verkehrsnetz (insbesondere das S-Bahn-Netz) durch Ring- und Tangentiallinien (z.B. Reutlingen – Böblingen oder Nordbahnhof – Bad Cannstatt) ergänzt werden. So können schnelle, umsteigefreie Direktverbindungen zwischen den Teilzentren angeboten werden (z.B. von Esslingen nach Ludwigsburg). Gleichzeitig kann damit auch das überlastete S-Bahn-Netz im Stuttgarter Zentrum entlastet werden. Hierzu sind neue Ringverbindungen zu planen

bzw. alte Trassen zu reaktivieren. Für sinnvoll halten wir eine ganze Reihe von Linien, deren Umsetzung allerdings noch genauer erörtert werden müßte (siehe dazu die Skizzen im Anhang).

- **Anbindung der Filder an den Regional- und Fernverkehr**

  Die Anbindung des Flughafens an den ICE-Verkehr halten Bündnis 90/Die Grünen für unnötig. Damit wird der ICE zu einem Nahverkehrsmittel, zu einem Zubringer zum Flughafen und für den geplanten Messestandort degradiert. Außerdem würde dadurch, so die Machbarkeitsstudie, der Flugverkehr in Stuttgart gesteigert – und das, obwohl der ICE doch als Konkurrenz zum "Fliegen" konzipiert wurde.

  Eine verbesserte Anbindung des dicht bevölkerten Filderraums an das regionale Schienennetz (S-Bahn, Regionalzüge) ist aber durchaus wünschenswert und anzustreben.

  Im übrigen halten wir es für gänzlich sinnlos, für viele Milliarden Mark in Stuttgart-City den Kopfbahnhof zu beseitigen, um wenige Kilometer weiter einen solchen für hunderte von Millionen Mark neu zu bauen.

- **Kosteneffiziente Lösungen suchen**

  Die Finanzmittel der öffentlichen Hand sind knapp. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gilt auch für Stuttgart 21. Es darf keine einseitige Bevorzugung der Landeshauptstadt gegenüber dem übrigen Land geben. Dies betrifft z.B. die vorgesehenen 500 Mio. Mark aus dem Nahverkehrstopf. Jede Mark, die Stuttgart 21 nicht benötigt, kann für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs in der gesamten Region und im ganzen Land eingesetzt werden. Unter den Varianten, die die genannten Ziele erfüllen, sollte daher die insgesamt preiswerteste Lösung gewählt werden, die den geringsten Bedarf an öffentlichen Mitteln hat.

4.4.2 Städtebauliche Ziele und Kriterien

- **Gesamtkonzept für die ganze Innenstadt**

  Stuttgart 21 muß ein städtebauliches Gesamtkonzept sein, im Sinne einer qualitativen Aufwertung der gesamten (Innen-)Stadt.

- **Zentralen Standort für zentrale Einrichtungen der Region schaffen**

  Die freiwerdenden Flächen am Hauptbahnhof – welchen Umfang sie nun auch immer haben werden – dürfen von Idee und Konzeption her nicht dem Markt und den großen Investoren überlassen werden. Diese freiwerdenden Flächen verfügen über eine hervorragende Zentralität im Netz öffentlicher Verkehrsmittel. Sie sind daher ein prädestinierter Standort für zentrale Einrichtungen der ganzen Region, die mit Verkehrsaufkommen verbunden sind. Zu denken ist beispielsweise an eine Regionalakademie, zentrale Freizeit- und Kultureinrichtungen, vielleicht ein aus der Messe ausgegliedertes Kongreßzentrum etc.

- **Autofreie Stadtteile realisieren**

  Angesichts der optimalen Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr muß dieser neue Stadtteil (bzw. die neuen Stadtteile) autofrei sein. Ohne diese Bedingung würde das neue Quartier noch mehr Autoverkehr in den ohnehin schon völlig überlasteten Kessel ziehen. Das bedeutet auch, daß die Menschen, die dort wohnen und arbeiten, sich auf das Zukunftsexperiment "Leben ohne Auto" einlassen. Eine neue City ohne Auto wäre wirklich etwas Visionäres und Neues.

- **Ökopolis – eine ökologische Modellregion schaffen**

  Das neue Stadtquartier könnte zum Symbol für eine ökologische Modellregion werden, von der neue Impulse ausgehen. Ein Quartier, in dem gezielt Umwelt-Dienstleistungen und Umwelt-Know how angesiedelt werden. In dem Wirtschaft, Mobilität, Energieverbrauch auf fortgeschrittensten ökologischen Standards ablaufen und sich an der Leitidee umweltverträglichen Lebens orientieren. Was Untertürkheim für die Automobilwirtschaft war, könnte das Bahnhofsquartier für die ökologische Wirtschaftsweise werden.

- **Urbane Stadtkultur ermöglichen**

  Urbanität läßt sich nur erreichen, wenn ein lebendiges Viertel entsteht, das Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit in sich bündelt. Nur eine multifunktionelle Nutzung führt zu einer Aufwertung innerstädtischen Lebens. Restaurants, Kneipen und kulturelle Anziehungspunkte sollen zum Leben einladen. Bündnis 90/Die Grünen wünschen eine Stadtentwicklung, die über das Jahr 2010 hinausschaut und Optionen für die Zukunft offen läßt.

- **Stuttgart durchgrünen**

  Flächen, die die Bahn räumt, dürfen nicht ausschließlich der baulichen Nutzung zugeführt, sondern müssen auch dem Schloßgarten und dem Rosensteinpark zurückgegeben werden. Langfristig muß die Stadt "durchgrünt" werden, Grünzonen müssen erweitert und verbunden werden. Statt Straßen- und Schienenschneisen wollen wir Bündnisgrünen Verbindungen schaffen. Grüne Zonen und grüne Wege müssen sich durch die ganze Stadt ziehen. Hierfür sind Flächen frei zu halten bzw. neu zu schaffen.

- **Korrigierbarkeit sichern**

  Voraussetzung für eine soziale und wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung muß die demokratisch gelenkte, kleinräumige und vor allem langsame und schrittweise Vermarktung der Flächen sein. Die Planungen müssen korrigierbar sein, neue Entwicklungen müssen erkannt und aufgegriffen werden können. Möglichst viele und unterschiedliche Entwicklungsträger, Finanzierungs- und Baumodelle (auch z.B. Genossenschaften) sind zu beteiligen.

Die Herausforderung Stuttgart 21, egal wie groß die freiwerdenden Flächen auch sein mögen, muß phantasievoll gelöst werden. Es sollen lebendige und vielfältige Quartiere entstehen. Das bedeutet auch eine Stadterweiterung, die langsam Zug um Zug realisiert werden soll. Stimmig in der Funktionsmischung und korrigierbar in der Zukunft soll ein urbanes Quartier entstehen.

Dafür braucht man Zeit. Stuttgart ist nicht an einem Tag gebaut worden, "Stuttgart 21" wird es auch nicht.

4.5 Alternative Varianten von Stuttgart 21 vergleichend untersuchen

Anhand der aufgestellten Kriterien sind verschiedene denkbare Lösungen und Varianten von Stuttgart 21 zu untersuchen. Dabei soll festgestellt werden, in welcher Weise diese Varianten die verschiedenen Kriterien erfüllen und mit welchen Umsetzungskosten sie jeweils verbunden sind.

Dazu ist es sinnvoll, einen "Ideenwettbewerb Stuttgart 21" auszuschreiben.

Über die bislang einzige offiziell untersuchte und vorgestellte Variante von Stuttgart 21 hinaus sind weitere Alternativen zu erörtern. Zumindest die nachstehend genannten Varianten liegen auf der Hand und müssen, im Sinne einer demokratischen Planungskultur, sorgfältig und gleichberechtigt untersucht werden. Entsprechend der genannten Kriterien müssen folgende Aspekte bei allen Varianten beachtet werden:

- **Verkehrstechnisch:**
  Chancen, Nutzen und Grenzen für die Entwicklung des Fern-, Regional- und Nahverkehrs im 21. Jahrhundert.
  Ziel: möglichst hoher Anteil schienengebundener ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen (mind. jedoch 50%).
- **Ökologisch:**
  Belastungen durch den (Um-)Bau bzw. Renaturierungs- und Rekultivierungschancen
  Ziel: geringste ökologische Belastung
- **Städtebaulich:**
  Möglichkeiten urbaner Stadtentwicklung und Begrenzungen
  Ziel: ökologische Stadtentwicklung (bewegungsfreundliche, autofreie Stadt)
- **Finanzierung:**
  Kosten, Einnahmen durch Verkäufe, Zeitdimension, Riskien der Finanzierung
  Ziel: möglichst niedrige Gesamtkosten für die öffentlichen Kassen, Minimierung der Finanzierungsrisiken.

Mögliche Varianten:

Stuttgart 21 – bisherige Planung

Der gesamte oberirdische Kopfbahnhof wird aufgegeben und durch einen achtgleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt. Dieser Bahnhof kann die mittelfristig prognostizierten Zugzahlen bewältigen, nicht jedoch in Form eines integralen Taktfahrplans, bei dem sich alle Züge gleichzeitig im Bahnhof begegnen.

Stuttgart 21 "Plus" – 12 unterirdische Durchgangsgleise

Diese Variante deckt sich im Grundprinzip mit den bisherigen Planungen, sieht jedoch Kapazitätserweiterungen vor. 12 statt 8 Bahngleise sollen den integralen Taktfahrplan ermöglichen. Außerdem könnte das S-Bahn-System Kapazitätserweiterungen erfahren.

Stuttgart 21 "Kombi" – Schneller Fernverkehr nach unten, Regionalverkehr bleibt oben

Diese Lösung ist eine Kombination aus einem viergleisigen Tunnelbahnhof für den schnellen Fernverkehr und oberirdischen Kopfgleisen für den Regionalverkehr im heutigen Bahnhof. Es werden dennoch erhebliche Flächen frei (Teile der Bahnhofsgleise, der Güterbahnhof, der Abstellbahnhof). Die Neubaustrecke führt direkt auf die Filder. Statt eines neuen Kopfbahnhofs am Flughafen ist die Planung eines Durchgangsbahnhofs (als Regionalbahnhof) in Denkendorf zu prüfen. Dorthin könnte die Flughafen-S-Bahn verlängert werden.

Stuttgart 21 "Lean" – Modernisierung des bestehenden Bahnhofs und Ausbau der Zufahrten

Diese Lösung ist die durchgreifende Modernisierung des heutigen Kopfbahnhofs. Ein neuer Tunnelbahnhof soll vorerst nicht gebaut werden. Zur Verbesserung des Schienenverkehrs wird nicht auf große bauliche Maßnahmen, sondern vor allem auf betriebsorganisatorische Maßnahmen (Einsatz von Wendezügen) und gezielte ergänzende Modernisierungen und weitere Gleise gesetzt. Damit sollen Finanzmittel eingespart werden, die für andere Maßnahmen des Nah- und Regionalverkehrs verwendet werden können.

Der Anschluß an die Neubaustrecke nach Ulm erfolgt, wie von der DB ursprünglich geplant, über Esslingen-Mettingen nach Denkendorf (dort könnte ein Filderbahnhof entstehen, vgl. "Kombi"). Flächen werden vor allem im Bereich des Güterbahnhofs und des Abstellbahnhofs frei.

Diese Flächen werden bei der Variante Stuttgart 21 "Kombi" für andere Nutzungen frei. Bei der Variante Stuttgart 21 "Lean" entfallen die 6 ha am Hauptbahnhof.

4.6 Grüne Vorschläge für Stuttgart 21

4.6.1 Präferenz aus verkehrstechnischer Sicht für Stuttgart 21 "Kombi" oder Stuttgart 21 "Lean"

Aus heutiger Sicht, vorbehaltlich weiterer Prüfungen, präferieren Bündnis 90/Die Grünen die Varianten "Kombi" oder "Lean", weil sie am ehesten den genannten Kriterien gerecht werden.

Bei der vollständigen Aufgabe aller oberirdischen Bahnflächen besteht die Gefahr, daß für eine Ausweitung des Schienenverkehrs im 21. Jahrhundert benötigte Flächen für immer verloren sind. Auch halten wir das Finanzierungsrisiko für die vollständige Tieferlegung für zu hoch. Dabei wird die Variante "Kombi" der Forderung nach einem durchgehenden Fernbahnhof gerecht, bietet aber auch ausreichend Gleise für den Regionalverkehr (integraler Taktfahrplan).

Die Variante "Lean" versucht weitgehend auf Großbauwerke im Innenstadtbereich zu verzichten, die Beschleunigung des Fernverkehrs steht nicht völlig im Vordergrund, auf eine ICE-Flughafenanbindung muß verzichtet werden. Die auch bei dieser Lösung anfallenden erheblichen Erlöse aus Flächenverkäufen sollen in den Ausbau des Regional- und Nahverkehrs investiert werden.

4.6.2 Grüne Vorgaben zur Flächennutzung

Alle diese Lösungen können in erheblichem Umfang Flächen für andere Nutzungen freimachen. Die komplette Tieferlegung des Bahnhofs schafft Platz für eine großflächige städtebauliche Neuplanung und räumt auch die als "Filetstücke" gehandelten citynahen Flächen vollständig.

Die Lösungen "Kombi" und "Lean" eröffnen hingegen mehrere mittelgroße Einzelflächen für neue Nutzungen.

Unabhängig von Größe und Struktur schlagen Bündnis 90/Die Grünen folgendes Konzept für die Verwendung dieser Flächen vor:

1/6 Arbeitsplätze/Büros ohne Auto,

2/6 soziales und ökologisches Wohnen ohne Auto,

1/6 Freiflächen innerhalb der Stadtquartiere,

1/6 Grünflächen zur Wiedergutmachung an Rosensteinpark und Schloßgarten,

1/6 Reserve für zentrale Einrichtungen und Veränderungen in späteren Jahren.

5 Das Entwicklungskonzept Filder (Leitbild)

Das Leitbild des Entwicklungskonzepts Filder, erarbeitet von der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH im Auftrag des Wirtschaftsministers, betrachtet wiederum nur einen Teilraum der Region. Die Region Stuttgart besteht aber nicht nur aus der Filderebene. Wie bereits ausgeführt, fordern Bündnis 90/Die Grünen ein Gesamtkonzept, das die Potentiale der gesamten Region nutzt.

Im Rahmen dieser Kritik befürworten wir den Gedanken einer koordinierten Siedlungsplanung auf den Fildern. Es ist höchste Zeit, regionale Konzepte bei der zukünftigen Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten zu erstellen. Städtebau, Verkehr, Gewerbe- und Naturflächen müssen zwischen den Gemeinden aufeinander abgestimmt werden - nur ein gemeinsamer Flächennutzungsplan aller Fildergemeinden bewahrt die Filder vor weiterer Zersiedelung.

5.1 Grüne Kritik am Leitbild

Daß die Filderebende stark zersiedelt ist, bestreitet keiner. Daß es so nicht weitergehen kann, findet auch allenthalben Zustimmung. Wie der weiteren Zersiedlung Einhalt geboten werden kann - darüber gehen die Meinungen auseinander und das, obwohl das vorliegende Filderkonzept bei weitem nicht das erste Gutachten über die Nutzung des Filderraumes ist (vgl. z.B. Bericht der Filderraumkommission der Landesregierung 1984). Die vorhandenen Gutachten, bezahlt vom Steuerzahler, finden nach öffentlicher Debatte meist keinerlei Beachtung in der anschließenden praktischen Politik.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum aus dem Grundlagenband zum Entwicklungskonzept, das vier Szenarien der möglichen künftigen Entwicklung beinhaltet, nur eines (und zwar das ökologisch schlechteste) detailliert zum Leitbild ausgearbeitet wurde. Wir fordern, daß zumindest die im Grundlagenband als 4. Szenario genannte Entwicklungsmöglichkeit ebenso detailliert berücksichtigt wird. Erst dann wird es für die kommunalen und regionalen Entscheidungsträger möglich sein, sich eine qualifizierte Meinung zu bilden. Nicht nur Bündnis 90/Die Grünen vermissen sowohl eine Umweltverträglichkeitsprüfung als auch ein Finanzierungskonzept.

Bei einer Umsetzung des vorliegenden Konzeptes würde sich eine Schwächung vorhandener kleinerer wirtschaftlicher Zentren wie beispielsweise Esslingen oder Ludwigsburg ergeben. Viele Gemeinden haben zurecht Angst, zum "Hinterhof" des Großraumes Stuttgart zu werden. In einem regionalen Entwicklungskonzept müssen die Auswirkungen auf die Gesamtregion kalkuliert werden. Vor allem stellt sich die Frage, wie sinnvoll ein solches Konzept vor dem Hintergrund von Stuttgart 21 überhaupt ist. Zwei solche Giga-Zentren auf so engem Raum behindern die wirtschaftliche Entwicklung eher, anstatt sie zu fördern.

Kein Wort wird darüber verloren, daß den Fildern nach dem Ausbau des Stuttgarter Flughafens kein weiterer großer Flächenverlust zugemutet werden sollte (vgl. Gutachten, die im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau angefertigt wurden). Der Flughafenausbau ist noch nicht einmal abgeschlossen – und schon greifen gierige Hände nach weiteren Flächen. Die Glaubwürdigkeit der Politik schwindet damit immer mehr.

Das Leitbild übernimmt unhinterfragt Planungen aus der Machbarkeitsstudie Stuttgart 21, beispielsweise den ICE-Halt am Flughafen, ohne Rücksicht darauf, daß die Machbarkeit noch nicht abschließend geklärt ist und die politischen Entscheidungsgremien noch längst nicht positiv votiert haben. Ebenso wird die Messe Stuttgart II behandelt, als ob eine Baugenehmigung längst erteilt worden wäre.

Die mit dem Entwicklungskonzept Filder verfolgte Bündelung von Industrie- und Wohnungsansiedlungen setzt eine (vertragliche) Absicherung voraus, daß die Gemeinden nicht weiterhin und zusätzlich ihre Flächen einzeln, eigennützig zubauen. Koordination von Entwicklung und Nutzung macht ökologisch nur dann Sinn, wenn in der Gesamtflächenbilanz weniger statt mehr Fläche verbraucht wird.

Im Kampf um die Gewerbesteuereinnahmen ist ein regionales Konzept nur durchzuführen, wenn ein Gewerbesteuerpool für die Gesamtregion eingerichtet wird. Nur so profitiert nicht allein die Standortgemeinde von einer Industrieansiedlung, sondern auch Gemeinden, die sich für regionale Erfordernisse bewußt beschränken. Ob ein solcher Gewerbesteuerpool rechtlich zulässig ist, wurde nicht geklärt.

Die Filderebene sollte zum ökologischen Ausgleichs- und Naherholungsraum der Region werden. Die Grünzäsur zu Stuttgart muß ausgeweitet und nicht zugebaut werden. Die "ökologische Sanierung" der Flächen muß beginnen, d.h. eine behutsam-ökologische Siedlungs- und Industriepolitik. Durch eine begrenzte Ausweisung von Bauflächen, wird der Strukturwandel weg von der quantitativen, hin zur qualitativen Entwicklung mit platzsparenden Industrien und Dienstleistungen gelenkt. Die Hauptaufgabe muß sein, die Freiflächen zu erhalten bzw. auszubauen und zu vernetzen. Die Lebensqualität für die Menschen auf den Fildern kann nur erhalten und verbessert werden, wenn naturnahe Strukturen vorangetrieben werden. Wenn dem Flächenverbrauch Einhalt geboten wird und wenn es gelingt, die hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen zu senken.

Auch die Landwirtschaft muß in einem Ballungsgebiet noch Raum für eine Existenz erhalten. Der Filderraum könnte zumindest zum Teil die regionale Bevölkerung ernähren und sollte in diesem Sinne zum "Garten der Region" werden. Nicht zuletzt mit der Absicht, unnötig Transportwege für Nahrungsmittel einzusparen.

Dagegen plädieren die Gutachter und die Landesregierung, allen voran Wirtschaftsminister Spöri, dafür, die Landschaft auf den Fildern als "Flächenreserve" für weitere Industriebrache zu nutzen - und stempeln somit die Natur zum Ausbeutungsobjekt. Im Ernstfall gilt wieder wie bisher Industrie vor Landschaft. Ökologische Aspekte werden in Leitbild nur beachtet, wenn es aus rechtlichen Gründen unabwendbar ist.

Die Planer und Politiker, die dem Gutachten in dieser Form zustimmen, machen damit die zukünftigen Filderbewohner in 30 Jahren zu den Leidtragenden der Planungen von heute.

6 Darstellung einzelner Teilbereiche des Gutachtens

6.1 Das Gewerbe- und Dienstleistungszentrum Filder

Die Gutachter gehen im Entwicklungskonzept davon aus, daß es bis zum Jahr 2010 rund 50.000 Arbeitsplätze mehr in der Filderregion geben wird - durch neuangesiedelte bzw. wachsende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Wie sie auf diese völlig geschätzten Zahlen kommen, erklären sie allerdings nicht. Es müßten deshalb rund 330 ha Gewerbe- und Dienstleistungsflächen (+ 20 ha Scharnhäuser Park) zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt also 350 ha zusätzlich zu den Flächen, die die Kommunen bereits ausgewiesen haben.

Diese Flächen sollen in einem "Gewerbe- und Dienstleistungspark Filder", konzentriert werden. Er soll im Umfeld des Flughafens angesiedelt werden. Die bereits ausgewiesenen Gewerbeflächen einzelner Gemeinden sollen bei Realisierung dieses Projektes, zurückgenommen werden. Es ist völlig ungeklärt, wie diese Flächenrücknahme praktisch gelingen soll. Eine Konzentration der Gewerbe- und Dienstleistungsflächen in nur einer Teilregion setzt die starke Kooperation der Gemeinden voraus. Die kommunale Selbstverwaltung wird somit eingeschränkt. Die Verwirklichung dieses Entwicklungskonzepts in dieser Dimension kann nur zu Lasten der Restregion und der Umwelt führen. Die vergessen geglaubte Wachstumspolitik wird erneut vorgeschlagen. Derartiger Zentralismus führt zwangsweise zu Gewerbe- und Industriebrache in anderen Teilregionen.

Es gibt noch nicht einmal ein Gewerbeflächenkataster, welches die Flächen bereits bestehender (und daher nicht zurücknehmbarer) Gewerbe- und Industrieflächen katalogisiert. Werden jetzt zuviele Gewerbeflächen errichtet, sind die Folgekosten nicht mehr bezahlbar. Leerstehende Räume amortisieren sich nicht, ebensowenig wie eine teure, nicht ausgelastete Infrastruktur, beides wird zu einer Senke für Haushaltmittel.

Ein qualitativ hochwertiger Wirtschaftsstandort definiert sich nicht nur durch das Vorhandensein von Gewerbe- und Dienstleistungsflächen, gut ausgebildeten Arbeitskräften und wirtschaftlicher Infrastruktur. Sondern gerade die sogenannten "weichen" Standortfaktoren wie saubere Umwelt, Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und Naherhohlung, gewinnen immer stärker an Bedeutung.

Nur ein ökologisch verantwortungsvolles und ökonomisch vernünftiges Flächenmanagement bewahrt die Lebensqualität, Attraktivität und Leistungsfähigkeit einer Region. Der Umbau der herkömmlichen Industriegesellschaft hin zur Dienstleistungsgesellschaft, braucht eine ökologische Industrie- und Wirtschaftspolitik.

6.1.1 Ansiedlung der Messe auf den Filder

Nach Aussagen des Wirtschaftsministeriums (Grüne Anfrage vom 24.3.94) haben "die beengten Verhältnisse auf dem Killesberg dazu geführt, daß wichtige Veranstaltungen von Stuttgart abgewandert sind". Vor diesem Hintergrund wurde ein neuer Messestandort mit einem Flächenvolumen von rund 100.000 qm auf der Filder geplant (Messe Killesberg besitzt rund 49.000 qm Ausstellungsfläche).

Viele Messen, wie z.B. die Didacta, sind reine Wandermessen. Diese verbleiben nicht an einem Standort, um ein breiteres Publikum anzusprechen. Somit wären sie, ob mit größerem oder kleinerem Platzbedarf, keine Dauergäste in Stuttgart.

Bis auf eine Ausnahme bemängelte keine der abgewanderten Messen am Messestandort Stuttgart die fehlende Hallengröße, sondern vielmehr den "schlechten Service" oder "eine ungeschickte Hallenkonzeption". Damit hat, nach Informationen der Grünen, nicht fehlender Platz, sondern mangelhafte Planung und fehlender Service den Ausschlag zum Umzug gegeben.

Noch 1989 war die Landesregierung der Meinung, daß rund um Stuttgart keine, für eine Messe geeignete Fläche zur Verfügung steht; dies gelte insbesondere für den Bereich der Fildern. Nun wird ein neuer Messestandort geplant, dessen Ausmaß für den Filderraum eine unvertretbare und unverhältnismäßige ökologische Belastung brächte.

Für die regionale Wirtschaft von zentraler Bedeutung sind in erster Linie Fachmessen und weniger die Publikumsmessen. Bei der Weiterentwicklung der Stuttgarter Messe geht es nicht um neue Hallen, sondern um neue Konzepte, mehr Attraktivität, besseren Service. Es ist nicht zu übersehen, daß der Trend hin geht zu kleinen Fachmessen. Diese sind relativ konjunkturstabil – im Gegensatz zu Konsumgütermessen für überwiegend Privatpersonen. Für Fachmessen ist das Messegelände auf dem Killesberg geeignet – es ist auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht einzusehen, nur für Publikumsmessen 100 qm und mehr unbebaute Flächen zu versiegeln.

Bündnis 90/Die Grünen lehnen einen neuen Messestandort auf den Fildern daher aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen ab und fordern ein Messegesamtkonzept für ganz Baden-Württemberg.

6.2 Geplanter Wohnungsbau auf den Fildern

Das Konzept der "dezentralen Konzentration" soll, laut Gutachten, beim Wohnungsbau angestrebt werden. Zu den bereits geplanten kommunalen Bauvorhaben werden zusätzlich sog. "Wohnbauschwerpunkte" angestrebt.

Die Gutachter gehen bis zum Jahr 2010 davon aus, daß rund 22.000 Einwohner mehr auf den Fildern leben. Daraus errechnen sie, zusätzlich zu den bisherigen Baugebieten, noch einmal 12.000 Wohneinheiten dazu. Diese sollen an 11 neuen Standorten errichtet werden. Auch hier finden sich keinerlei Anhaltspunkte, wie die Gutachter zu solch enormen Zahlen kommen. Denn Bevölkerungsprognosen gehen von einer negativen Bevölkerungsentwicklung aus – d.h. all die

neuen Einwohner wären Wanderungsgewinne durch massive Industrieansiedlung. Es werden im Entwicklungskonzept stets Maximalzahlen der möglichen Bevölkerungsentwicklung angenommen, selbst wenn die Daten, nur mit großer Ungenauigkeit abschätzbar sind. Tatsächlich war die Bevölkerungszunahme in den Fildergemeinden, im regionalen Vergleich, bis zum Jahr 1993 mit rund 6,1% unterdurchschnittlich. Nichtsdestotrotz rechnen die Gutachter mit überdurchschnittlichem Wachstum.

Der Wohnungsmarkt hat sich entspannt. Der immer noch vorhandene Wohnungsmangel trifft hauptsächlich den Bereich des (sozialen) Mietwohnungsbaus. Weniger die Zahl als vielmehr die Bezahlbarkeit von Wohnungen stellt heute das größte Problem auf dem Wohnungsmarkt dar. Bündnis 90/Die Grünen sind (ebenfalls) der Meinung, die Siedlungsentwicklung sollte gebündelt werden. Der richtige Ansatz der Gutachter wird aber durch die völlig falschen Dimensionen zunichte gemacht.

Der Filderraum nimmt mit über 22% Besiedlungsdichte eine Spitzenposition in Baden-Württemberg ein (Landesdurchschnitt: 12,3%). Wegen der bereits vorhandenen Belastung der Landschaft durch Siedlungsfläche und Verkehr ist es daher wichtig, den Raum zu entlasten. Der Grundsatz, Ausbau und Umbau vor Neubau, muß beachtet werden. Weiterer Siedlungsausdehnung darf nicht der Vorzug gegeben werden. Bevor neuer Wohnraum außerhalb geschlossener Ortschaften entstehen soll, muß eine seriöse Bedarfsanalyse vorangehen.

6.3 Verkehrsentwicklung im Filderraum

Durch die weiterhin geplante und forcierte Trennung von Wohnen und Arbeiten wird der Pendlerverkehr nicht verringert. Die Gutachter gehen davon aus, daß der Verkehr durch den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV beherrschbar wird. Der geplante Ausbau des ÖPNV dient aber nicht der Verbesserung der schon jetzt katastrophalen Situation, sondern nur als Voraussetzung für die weitere Aufsiedlung.

Auch wenn der Ausbau des schienengebundenen Fernverkehrs durchaus zu begrüßen ist, dem Regional- und Nahverkehr ist damit jedoch nicht geholfen. Es ist zu befürchten, daß die Verwirklichung der ehrgeizigen Pläne dazu führt, daß für den ÖPNV keine Mittel mehr vorhanden sind. Die geplante ICE-Trasse mit Halt am Flughafen widerspricht außerdem der ICE-Idee, Zentren zu verbinden. Hier wird der ICE als Nahverkehrsmittel mißbraucht. Trotz parallel laufendem S-Bahnanschluß soll der ICE innerhalb von 8 min. zweimal halten. Ein ICE-Bahnhof am Flughafen würde den Druck auf die Fildern weiter verstärken und zu vermehrtem Flugverkehr führen. Ein solcher Bahnhof macht nur Sinn, wenn damit der Ausbau zu einer Messe- und Flughafenstadt verfolgt wird. Dieses lehnen Bündnis 90/Die Grünen ab!

Die Verkehrsprojekte im Entwicklungskonzept haben, laut Gutachten, nicht zum Ziel den Individualverkehr zu reduzieren. Doch dies ist die einzig denkbare Lösung, um den Verkehr v.a. den Autoverkehr zu bewältigen. Die Region braucht eine ökologische Verkehrswende mit eindeutigem Schwerpunkt auf dem schienengebundenen ÖPNV. Anstatt einem Fernbahnhof am Flughafen.

6.4 Landwirtschaftliche Filder und Freiraumkonzept

In der großen Mehrheit gehen alle geplanten Bauvorhaben zu Lasten der landwirtschaftlichen Flächen. Es wird keinerlei Rücksicht darauf genommen, daß das landwirtschaftliche Ertragspotential auf den Filderflächen sehr hoch ist. Die Bodenbonitäten sind mit die höchsten in Baden-Württemberg (Ertragsmeßzahl bis zu 80 Punkten). Wegen den außergewöhnlich guten Qualitäten der Böden ist bei der Inanspruchnahme der Freiflächen ein strengerer Maßstab anzusetzen. Auch ein Ballungsraum muß sich gute Böden bewahren.

Die Landwirte auf den Fildern haben, im Gegensatz zu ihren Kollegen in vielen anderen Regionen, eine positive Einkommensentwicklung (u.a. durch den Direktabsatz beim Gemüseanbau). Die wirtschaftlichen Entwicklungschancen der Landwirte werden aber durch ständige Flächenverluste beeinträchtigt. Neue Wohn- und Gewerbegebiete und große Infrastrukturmaßnahmen, wie ein neues Messegelände, führen zu einem weiteren dramatischen Flächenrückgang.

6.5 Freiflächen und Naturschutz auf den Fildern

Ebenso ergeht es den Freiflächen. Es findet sich zwar allerlei "Ökolyrik" im gutachterlichen Konzept, aber ein nachhaltiger Schutz der Freiflächen vor Überbauung ist nicht geplant. Verdichteter Wohnungsbau und Nutzung von bestehenden Industrie- und Gewerbebrachen würde den Flächenverbrauch erheblich verringern.

Die starke Zersiedelung der Landschaft zerstört den Lebensraum vieler Pflanzen und Tiere. Wichtige Naherholungszonen für den Menschen sind gefährdet und werden zunehmend überbaut. Die Naturraumpotentiale müssen aber erhalten und verbessert werden. Die Lebensqualität des Menschen muß im Mittelpunkt stehen und nicht das Anhängsel einer Standortdebatte sein.

Das Gutachten spricht von der Sicherung zusammenhängender Freiräume und natürlicher Ressourcen. Aber das Geplante reicht bei weitem nicht nur nicht aus, sondern es werden keine relevanten Flächen genannt, die gesichert werden sollen.

Bei den wenigen noch übrigen Freiflächen muß der Naturschutz ebenso geplant werden, wie Wirtschaft und Wohnen. Die vorhandenen Naturreserven müssen nachhaltig geschützt werden. Naturnahe Strukturen müssen reaktiviert werden. Die Biotopvernetzung unter Einbeziehung der Sanierung und Neuanlage von Biotopen und auch Streuobstwiesen ist zwar vorgesehen im Entwicklungskonzept Filder. Betrachtet man sich das Leitbild genau, ist leicht festzustellen, daß auch dies nur "Worthülsen" sind.

Die Filderregion muß nach ökologischen Maßstäben umgebaut und entwickelt werden. Der Raum muß konsequent durchgrünt werden, um die Lebensqualität der Menschen zu erhöhen. Natur und Ökologie müssen auch in einer Region, die unter starkem Entwicklungsdruck steht, eine Chance haben - das bedeutet vorrangig die beschädigten Ressourcen zu sanieren und die noch vorhandenen Ressourcen dauerhaft zu sichern. Dies kann nur geschehen durch ein Verschlechterungsverbot auf der Filder und eine Entwicklung nach dem Prinzip der Umweltverträglichkeit aller Vorgänge.

7 Grüne Forderungen

1. Die Eingangsprämissen des Gutachtens müssen hinterfragt werden. Es geht nicht darum, günstig gelegene Flächen zur Bebauung zur Verfügung zu stellen. An der Schwelle zum 21. Jahrhundert müssen sich die Verantwortlichen fragen, welche Ziele verwirklicht werden sollen.

2. Bündnis 90/Die Grünen fordern ein Gutachten über die Auswirkungen des geplanten Entwicklungskonzeptes auf die Gesamtregion Stuttgart (Umweltverträglichkeitsprüfung).

3. Es muß eine Bedarfsanalyse für Wohn- und Gewerberaum erstellt werden und zwar für die Gesamtregion, nicht nur für einen Teilbereich (die weitere Entwicklung bei Stuttgart 21 ist einzukalkulieren).

4. Ein Planungsmoratorium muß ausgesprochen werden, damit den bereits ausgewiesenen Bauflächen nicht noch jene aus dem Gutachten draufgesattelt werden.

5. Bündnis 90/Die Grünen fordern eine detaillierte Aufstellung aller bisher ausgewiesenen Bebauungsflächen mit jeweiligem Planungsstand, und eine Auflistung der nicht gefüllten Gewerbegebiete bzw. der leerstehenden Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Ein Gewerbeflächenkataster für die Gesamtregion muß erstellt werden.

6. Aus- und Umbau muß vor Neubau stehen, sowohl im Gewerbebaubereich als auch beim Wohnungsbau.

7. Alle Bautätigkeiten müssen flächenverbrauchsneutral durchgeführt werden. Es dürfen nur dann Flächen bebaut werden, wenn dafür die Entsiegelung anderer Flächen nachgewiesen wird. Natürlich müßte hier ein rechtlicher Rahmen geschaffen werden bzw. eine vertraglich festgelegte Selbstverpflichtung der Kommunen durchgesetzt werden. Dies ist zur Zeit leider nicht absehbar. Falls es einen Bedarf an neuen Gewerbeflächen gibt, ist nichts gegen eine maßvolle Flächennutzung im Bereich des Flughafens einzuwenden – solange dies flächenverbrauchsneutral geschieht – des soll in verdichteten Räumen keinen neuen Flächenverbrauch geben.

8. Es muß ein Gewerbesteuerpool oder ein anderes Ausgleichsinstrument für die Gesamtregion gebildet werden, um den Kampf der Gemeinden um Gewerbesteuerzahler aufzubrechen. Nicht allein die Standortgemeinde soll aus Industrie- und Gewerbeansiedlung profitieren, sondern auch jene Gemeinden, die sich für regionale Erfordernisse bewußt beschränken. Nur so ist ein regionales Konzept überhaupt durchführbar.

9. Die Region soll endlich ihre Umweltqualitätsziele definieren – nur so lassen sich Entwicklungsgrenzen der ökologischen Belastbarkeit ermitteln.

10. Auf den Fildern muß endlich die Stunde der Ökologie schlagen. Vorhandene Freiflächen, Streuobstwiesen und Biotope müssen im großen Maßstab erweitert und vernetzt werden. Sie sollten gänzlich unter Naturschutz gestellt werden, um diese Flächen nachhaltig vor Raubbau zu schützen. Ebenso sollen die Fließgewässer naturnah rückgebaut werden. Es sollen großflächige, zusammenhängende Grünzonen entstehen.

11. Ein Freiraumsicherungskonzept muß entwickelt werden: alle weiteren Entwicklungsmaßnahmen (z.B. Eigenentwicklung der Kommunen) müssen in das Freiraumkonzept eingebunden werden.

12. Durch Ausgleichsmaßnahmen ist auf die Landwirte einzuwirken, ihren Dünger und Pestizidverbrauch zu senken. Bündnis 90/Die Grünen regen ein Grünstreifenprogramm und verstärkte Neuanpflanzungen von Hecken und niederen Gehölzen um die Ackerflächen herum an. Damit ließe sich die Landwirtschaft ökologisch aufwerten, der Pestizideinsatz senken und das Kleinklima verbessern – ganz abgesehen vom ästhetischen Wert solcher Begrünungen.

13. Der schienengebundene ÖPNV muß Vorrang haben vor Fernverkehr und Straßenbau. Der Ausbau der S-Bahnen und Stadtbahnen ist zügig voranzutreiben. Die Schaffung neuer Kapazitäten im Straßennetz ist daher abzulehnen. Sämtliche Straßenbauprojekte, auch jene die im Generalverkehrsplan ausgewiesen werden, sind sehr kritisch zu hinterfragen.

8 Anhang

Ideenskizze
Stuttgart 21 "Lean"

Die Variante Stuttgart 21 "Lean" setzt zur Kapazitätserweiterung des Hauptbahnhofs (der potentielle Engpaß sind das Gleisvorfeld und die Zulaufstrecken) in erster Linie auf Verbesserungen der Signaltechnik (Fahren auf elektronische Sicht), Modernisierung der bestehenden Gleisanlagen und den zukünftigen Einsatz von Wendezügen, durch den Lok-Rangierfahrten entfallen werden. Erst an zweiter Stelle stehen Baumaßnahmen.

Neben den freiwerdenen Flächen des Güterbahnhofs (17 Hektar) und des inneren Nordbahnhofs (22 Hektar) soll der Abstell- und Lokbahnhof (24 Hektar) nach Untertürkheim verlegt werden.

Die Gleise Hauptbahnhof-Bad Cannstatt sind entlang des unteren Schloßgartens zu überdeckeln, um das neue Quartier direkt an den Schloßgarten anzubinden.

Daher müssen zwei zusätzliche Gleise vom Hauptbahnhof über Bad Cannstatt nach Untertürkheim gebaut werden.

Es wird vorgeschlagen, diese Gleise als S-Bahn-Gleise über Mittnachtstraße zu bauen (die S-Bahn räumt dafür die bestehenden vier Gleise nach Bad Cannstatt vollständig für den Regional- und Fernverkehr).

Gleichzeitig ist auch die S-Bahn-Direktverbindung Nordbahnhof-Bad Cannstatt zu bauen, um neue Direktlinien (z.B. Esslingen-Leonberg) anbieten zu können und um den S-Bahn-Engpaß Hauptbahnhof zu entlasten.

Zu prüfen ist, ob auf Dauer auch zwei zusätzliche Gleise Nordbahnhof-Zuffenhausen notwendig werden.

Ideenskizze
Stuttgart 21 "Kombi"

Bei der Variante Stuttgart 21 "Kombi" wird nur der schnelle, durchgehende Fernverkehr (ICE, IC, teilweise Interregio) in einen neuen Tunnelbahnhof verlegt, der vier Gleise besitzt. Der schnelle Fernverkehr muß damit nicht mehr Kopf machen und wird direkt auf die Filder geführt.

Die Zulaufstrecken des Tunnels sind zweigleisig, die Tunnelstrecke Hauptbahnhof-Untertürkheim über Wangen kann entfallen.

Der übrige Zugverkehr wird weiterhin im Kopfbahnhof abgewickelt. Dort kann die Gleiszahl auf 10-12 Gleise verringert werden.

Gegenüber der Variante Stuttgart 21 "Lean" kann also zusätzlich eine Zeile entlang der Cannstatter Straße baulich genutzt werden.

Die übrigen Vorschläge (S-Bahn-Gleise etc.) entsprechen der Variante Stuttgart 21 "Lean".

Ideenskizze
Stuttgart 21 "Lean"

Die Trassierung dieser Variante basiert zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und Wendlingen auf den ursprünglichen Planungen der DB. Vom Hauptbahnhof ausgehend wird die Strecke bis Mettingen modernisiert. Von dort aus folgt eine Neubaustrecke (Tunnel) auf die Filder zur Autobahn.

Diese Trassenführung ist zwar gegenüber einer völligen Neubaustrecke um 4 Minuten langsamer, erreicht aber dennoch die für den integralen Taktfahrplan sinnvolle Fahrzeit von rund 30 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm.

Im Raum Denkendorf könnte an der Neubaustrecke ein "Filderbahnhof" als Durchgangsbahnhof entstehen.

Durch eine S-Bahn-Verlängerung vom Flughafen über Bernhausen und Neuhausen zu diesem Filderbahnhof könnte der gesamte Filderraum dort an den Fernverkehr angeschlossen werden. Über eine Verbindungskurve in Richtung Flughafen könnten Express-S-Bahn-Züge vom Hauptbahnhof zum Fughafen verkehren.

Zudem wurde der VCD-Vorschlag zum Bau eines Regionalbahnhofs Wendlingen mit einer besseren (Umsteige-) Verknüpfung von Neubaustrecke und Neckartalbahn aufgegriffen (Machbarkeit und Kosten sind zu prüfen). Die Gäubahn zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen beibt zur Entlastung der anderen Zulaufstrecken erhalten.

Ideenskizze
Stuttgart 21 "Kombi"

Die Trassierung der Neubaustrecke in Richtung Ulm folgt im wesentlichen der Basisvariante von Stuttgart 21. Als Filderbahnhof wird jedoch ein Halt auf der Höhe von Denkendorf statt dem Flughafenbahnhof mit Richtungswechsel vorgeschlagen. Wie in der Variante "Lean" soll die Flughafen-S-Bahn bis zu diesem Filderbahnhof verlängert werden.

Eine Verbindungskurve zum Flughafen ist nur für die Züge in Richtung Horb-Zürich vorzusehen.

Wie bei der Variante Stuttgart 21 "Lean" wird die VCD-Idee für einen Regionalbahnhof Wendlingen / Kirchheim aufgegriffen.

Zudem wird vorgeschlagen, den Aufstiegstunnel der Neubaustrecke vom Hauptbahnhof auf die Filderebene für eine neue S-Bahn-Verbindung mitzunutzen, die über Möhringen zum Flughafen führt.

Stuttgart 21 Regional:

Ergänzung des S-Bahnnetzes durch Tangential- und Ringlinien

In der Skizze ist dargestellt, wie durch ein Netz von Tangential-/Ringlinien das bislang ausschließlich aus Radiallinien bestehende S-Bahnnetz ergänzt werden kann (neue Citybahn-Linien ins weitere Umland sind aus Übersichtlichkeitsgründen nicht dargestellt). Durch diese neuen Linien treten folgende Verbesserungen ein:

- es werden umsteigefreie Direktverbindungen zwischen den Teilzentren der Region geschaffen (z.B. zwischen Esslingen und Ludwigsburg).
- es tritt eine Entlastung des im Innenstadtbereich bereits an die Kapazitätsgrenzen stoßenden S-Bahn-Netzes ein.

Neue Tangentiallinien über eine Direktverbindung (Neubau) Bad-Cannstatt-Nordbahnhof:

- Esslingen - Leonberg
- Marbach - Ludwigsburg - Waiblingen - Schorndorf/Backnang

Neue Tangentiallinie über die Güterbahn Münster:

- Esslingen - Ludwigsburg

Neue Ringlinie:

- Stufe 1 (weitgehend auf bestehenden und geplanten Strecken): Ludwigsburg - Leonberg - Renningen - Böblingen - Flughafen - Wendlingen - Plochingen
- Stufe 2 (Neubaustrecken): Plochingen - Schorndorf - Backnang-Ludwigsburg

Grundsätzlich ist anzustreben, daß bei den Varianten Stuttgart 21 bzw. Stuttgart 21 "Kombi" der Filder-Aufstiegstunnel zwischen Hauptbahnhof und Au-

tobahn auch durch den S-Bahn-Verkehr mitgenutzt werden kann. Aus Kapazitätsgründen muß dabei die S-Bahn auf Streckenabschnitten mit Haltestellen separat geführt werden. Möglich wäre eine Führung über Möhringen zum Flughafen.

Auch im Fall von Stuttgart 21 "Lean" ist eine zusätzliche S-Bahnlinie zwischen Hauptbahnhof und Flughafen vorzusehen (über Mettingen).

Hinzu kommen folgende Stadtbahnstrecken, die das Tangentialnetz ergänzen können:

- Esslingen - Denkendorf (Filderbahnhof)
- Fellbach - Aldingen - Ludwigsburg (-Markgröningen)
- Calw - Grafenau - Sindelfingen - Böblingen mit Zweigstrecke von Weil der Stadt

Quelle:

Entwicklungskonzept Filder – Leitbild (Abb. 6)

Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH

Resolution des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 12. September 1991

1. Die Region Stuttgart benötigt einen dem internationalen Standard entsprechenden Anschluß an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Dies beinhaltet insbesondere eine auf weitere Geschwindigkeitssteigerungen zugeschnittene echte Hochgeschwindigkeitstrasse und die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten.

2. Der Stuttgarter Hauptbahnhof muß Verknüpfungspunkt des europäischen Schienenschnellverkehrsnetzes mit den Stuttgart berührenden nationalen, regionalen und lokalen Personenverkehrsschienennetzen bleiben.

3. Die zukunftsträchtige optimale Lösung dazu ist die Unterquerung des Hauptbahnhofs, deren erwartete Verträglichkeit mit dem Mineralquellenschutz von der Deutschen Bundesbahn umgehend untersucht werden muß.

4. Der Qualifikation als zukunftsgerechte Lösung entspricht im weiteren nur der Trassenvorschlag von Professor Heimerl. Er ermöglicht die zwingend erforderliche Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke Stuttgart - Ulm und beinhaltet deutlich geringere Investitionskosten, minimierte wasserwirtschaftliche Risiken bei der Albdurchquerung, kürzere Fahrzeiten und einen vom laufenden dichten Bahnverkehr unabhängigen Bauablauf gegenüber der Filstal-Trasse.

5. Der Gemeinderat erwartet von der Deutschen Bundesbahn, daß die mehrfach zugesagten <u>objektiven</u> Vergleichsfakten der verschiedenen Alternativen umgehend vorgelegt werden und vor allem die Verwendung offensichtlich unzutreffender Kostenangaben beendet wird.

Anlage 2

Resolution des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 25. Juni 1992

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt das Einschwenken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn auf die seit Jahren vom Gemeinderat favorisierte Trassenführung entlang der Autobahn (H-Variante, "Heimerl-Trasse"). Integraler Bestandteil dieser Trassenvariante wie auch der von der Deutschen Bundesbahn zunächst bevorzugten Filstal-Trasse (K-Variante) ist die Unterfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs durch den Personenschnellverkehr (IC und ICE Züge).

In diametralem Widerspruch zum Werbeslogan der Deutschen Bundesbahn "Wir fahren mitten ins Herz der Stadt" stehen Überlegungen des Bundesbahnvorstandes, im Zuge der künftigen Schnellbahnstrecke Mannheim-Stuttgart-Ulm den Stuttgarter Hauptbahnhof teilweise oder ganz vom IC/ICE-Verkehr abzuhängen und einen neuen IC/ICE-Bahnhof "Bad Cannstatt" zu bauen.

Der Stuttgarter Gemeinderat wendet sich mit aller Entschiedenheit gegen derartige Überlegungen, die zu einem empfindlichen Verlust an Zentralität der Landeshauptstadt führen müssen und allen verkehrspolitischen Bemühungen zuwiderlaufen, die Attraktivität des schienengebundenen Verkehrs zu steigern:

1. Der Stuttgarter Hauptbahnhof ermöglicht einen auch aus wirtschaftlichen Gründen anzustrebenden optimalen Verbund unterschiedlichster Verkehrsträger, der mit Millionenaufwand geschaffen wurde, und dessen verkehrspolitischer Nutzen nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

2. Der Stuttgarter Hauptbahnhof liegt im Zentrum der Landeshauptstadt in unmittelbarem Bezug zum Landesparlament und zu den Regierungsstellen - er ermöglicht, auf kürzestem Weg wichtige Dienstleistungsfunktionen und alle Institutionen des kulturellen Lebens der Landeshauptstadt zu erreichen.

3. Ein IC/ICE-Bahnhof "Bad Cannstatt" kann diesen Anforderungen auch nicht ansatzweise gerecht werden. Er würde ein Vorortbahnhof ohne ausreichende Nah- und Regionalverbindungen bleiben und so in keiner Weise den Erfordernissen eines modernen Personenverkehrszentrums der Landeshauptstadt gerecht werden können.

4. Die Realisierung eines IC/ICE-Bahnhofs "Bad Cannstatt" würde unerträgliche Eingriffe in das Ensemble "Schloß Rosenstein/Rosensteinpark" erfordern und die Neckartallandschaft in einem städtebaulich nicht hinnehmbaren Maß beeinträchtigen. Das Gefährdungspotential für die Mineralwasserquellen Stuttgarts ist in keiner Weise abschätzbar; die bekannten geologischen Probleme sind auf jeden Fall ungleich höher als bei einer Unterfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs.

5. Vordergründige Kostenvorteile eines IC/ICE-Bahnhofs "Bad Cannstatt" gegenüber einer Untertunnelung des Stuttgarter Hauptbahnhofs müssen gegengerechnet werden: Die Höhe der Aufwendungen aufgrund der geologischen Verhältnisse im Neckartal ist völlig unbekannt, die Kosten für begleitende Infrastrukturmaßnahmen und Einnahmeausfälle durch schwindende Attraktivität dürfen nicht vernachlässigt werden. Die Bahn würde ausschließlich die Stuttgarter Verkehrsverhältnisse verschlechtern - und, auf lange Sicht, Geld verlieren.

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart fordert daher den Vorstand der Deutschen Bundesbahn auf, sich unverzüglich und unmißverständlich auf eine Unterfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs für den Personenschnellverkehr festzulegen und damit dem wichtigsten Unternehmensziel der Deutschen Bundesbahn gerecht zu werden, die Attraktivität des schienengebundenen Personenverkehrs zu steigern.

einstimmig so beschlossen

Anlage 3

Resolution des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 9. September 1993

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart nimmt mit großer Befriedigung zur Kenntnis, daß der Vorstand der Deutschen Bundesbahn das über ein Jahr lang verfochtene Projekt Rosensteinbahnhof/Bahnhof Bad Cannstatt still beerdigt hat. Damit ist die Deutsche Bundesbahn zu einem Ergebnis gekommen, das für den Stuttgarter Gemeinderat von Anfang an auf der Hand lag.

Es ist jedoch bedauerlich, daß wieder ein Jahr mit nicht weiterführenden Diskussionen vergangen ist. Im andauernden Hin- und -Her ging insbesondere unter, daß mit der Autobahn-Trasse und Mettingen-Ulm zwar im Sinne von Prof. Heimerl die Kapazitäts- und Betriebsprobleme durch Ausmusterung der Filstaltrasse gelöst werden, nicht jedoch die mindestens so gravierenden Kapazitätsprobleme am Stuttgarter Hauptbahnhof und auf der Strecke Hauptbahnhof - Bad Cannstatt - Mettingen. Ferner werden die mit der Quertrasse am Hauptbahnhof möglichen Optionen im Filderbereich durch die DB-Lösung gravierend erschwert bzw. zerstört.

Die von Prof. Heimerl und Prof. Schwanhäuser vorgelegten und von der Bahn nicht widerlegten Untersuchungen zeigen dem Stuttgarter Hauptbahnhof weder im ICE-Bereich, noch bei Interregiozügen oder regionalen Zügen Zuwachsmöglichkeiten im nächsten Jahrhundert auf.

Daher spricht sich der Stuttgarter Gemeinderat erneut gegen die vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn am 08.12.1992 beschlossene „Infarkt-Lösung" aus und bekräftigt seine Resolution vom 25.06.1992.

Um in der Sache endlich zügig voranzukommen und um weder heute noch in naher Zukunft auf Kapazitätsgrenzen für die Schnellbahnverbindung zu stoßen, ist der Gemeinderat offen für die Diskussion einer oberirdischen Quertrasse am Hauptbahnhof. Er weist jedoch darauf hin, daß er davon ausgeht, daß ein detaillierter Vergleich einer Tunnellösung wie in Zürich und einer Hochbahnlösung kaum finanzielle Unterschiede aufweisen wird und dann aus städtebaulichen Gründen der Tunneltrasse der Vorzug zu geben sein wird.

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart fordert daher in Übereinstimmung mit der Landesregierung über die in dem Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion Nr. 275/1993 gemachten Ausführungen hinaus den Bundesverkehrsminister und die Deutsche Bundesbahn auf, die Planungen für eine Quertrasse am Stuttgarter Hauptbahnhof zügig voranzutreiben und diese Trasse in das bevorstehende Raumordnungsverfahren einzubeziehen.

Resolution des Gemeinderats an die Bundesregierung und an den Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG vom 10.06.1999

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart fordert die Deutsche Bahn AG auf, entsprechend der seit 1995 abgeschlossenen Verträge das Projekt Stuttgart 21 planmäßig umzusetzen und damit verbunden die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm zu realisieren.

Stuttgart 21 ist ein Gemeinschaftsprojekt der Deutschen Bahn AG, des Bundes, des Landes, der Landeshauptstadt Stuttgart und des Verbandes Region Stuttgart. Stuttgart 21 ist für das Land Baden-Württemberg, die Region Stuttgart als exportstärkste Region in Deutschland sowie die Landeshauptstadt Stuttgart das wichtigste Infrastrukturprojekt für die nächsten Jahrzehnte:

- Die Umgestaltung des Stuttgarter Bahnknotens eröffnet die Chance einer hervorragenden Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie eine wesentliche Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs.

- Stuttgart 21 ermöglicht die Neugestaltung wesentlicher Flächen der Stuttgarter Innenstadt, die Schaffung neuer Wohnquartiere, neue Arbeitsplätze, die Erweiterung der Schloßgartenanlagen.

- Stuttgart 21 wird neben den verkehrlichen Verbesserungen und städtebaulichen Entwicklungschancen über 12 Mrd. DM Bauinvestitionen ermöglichen. Es ist deshalb zugleich ein wichtiges Wirtschaftsförderprogramm zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen.

Stuttgart 21 wurde bislang von allen Partnern getragen. Es wurde auch alles unternommen, um den Kosten-, Finanzierungs- und Zeitrahmen einzuhalten. Dies ist bislang gelungen. Es gibt deshalb keinen sachlichen Grund, das Projekt weiter zu verzögern oder gar zu verhindern. Deshalb fordert der Gemeinderat die Deutsche Bahn AG auf, am einvernehmlich festgelegten Zeitplan festzuhalten. Die Konsequenzen eines vertragswidrigen Verhaltens der Deutschen Bahn AG müßten von ihr bzw. dem Bund als Eigentümer des Unternehmens in vollem Umfang verantwortet werden.