

ARBEITSGRUPPE STUTTGART 21
DER ARCHITEKTENKAMMER BADEN-WÜRTTEMBERG UND
DES BDA LANDESVERBANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

STUTTGART 21: RISIKEN UND CHANCEN

STELLUNGNAHME ZUM VORHABEN
DER DEUTSCHEN BAHN AG UND
DER LANDESHAUPTSTADT STUTTGART:
UMGESTALTUNG DES BAHNKNOTENS STUTTGART
UND INNERÖRTLICHE STADTENTWICKLUNG

SEPTEMBER 1995

ARBEITSGRUPPE STUTTGART 21

DER ARCHITEKTENKAMMER BADEN-WÜRTTEMBERG UND
DES BDA LANDESVERBANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

STUTTGART 21 :

RISIKEN UND CHANCEN

1.	ZUSAMMENFASSUNG	2
2.	VORBEMERKUNGEN	6
3.	ZIELRAHMEN	9
4.	ZUM STANDORT DES HAUPTBAHNHOFS	11
5.	WIRTSCHAFTLICHE RANDBEDINGUNGEN	12
6.	NATÜRLICHE GRUNDLAGEN	15
7.	STADT UND REGION	19
8.	VERKEHR	21
9.	STEUERUNG	24

1. ZUSAMMENFASSUNG

1.1 Ausgangslage

Stuttgart 21 kann eine wichtige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme werden - nicht notwendig eine Jahrhundertchance, aber doch so umfangreich und komplex, daß die Grundsatzentscheidung wie die planerische Ausformung höchster Aufmerksamkeit würdig sind.

Jenseits von Verkehrstechnik und Flächenrecycling geht es um vielfältige Möglichkeiten der Stadtentwicklung.

Diese Möglichkeiten gewissenhaft und kritisch zu prüfen, zu werten sowie entsprechende Konsequenzen zu ziehen, ist gemeinsame Aufgabe der Politik, der Verwaltung und der Bürger.

Die Architekten als sachkundige Bürger bringen sich - auch mit dieser Stellungnahme - in den Prozeß der Meinungsbildung ein.

Die Entwicklungsmöglichkeiten von S 21 sind aufgrund von drei Gesichtspunkten besonders interessant:

1. Das zu beplanende Gelände liegt direkt am Rande der Innenstadt. Selten haben Städte die Möglichkeit, ihren Stadtkern großzügig weiter zu entwickeln - und damit gleichzeitig die vorhandenen Quartiere besser zu vernetzen.
2. Neben der topografischen Lage ist für S 21 die naturräumliche Situation bemerkenswert. Das zu beplanende Gelände kann in die bestehende Grünplanung der Stadt integriert werden und grenzt an für Stuttgart wichtige Parklandschaften an.
3. Der zukünftige Bahnhof als Drehscheibe einer City-Erweiterung wird mehr leisten müssen, als nur traditionelle Bahnhofsfunktionen zu erfüllen. Er hat wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklungschancen. "Haltestelle" mit Verkehrsvernetzungsqualitäten wird nur eine Aufgabe unter vielen sein.

In diesen drei Hauptgesichtspunkten liegt die Chance, die Stadt Stuttgart mit ihrer prägenden Gestalt und ihrem einmaligen Charakter weiter zu entwickeln und S 21 in die Gesamtstadt und die Region zu integrieren, mit dem Ziel einer Regionalstadtentwicklung.

Vorbilder in Euralille oder in Bahnhofsentwicklungen wie in London oder Lyon zu suchen, ist wegen der Andersartigkeit wenig dienlich - was eine kritische Prüfung solcher Projekte nicht verhindern soll.

1.2 Chancen des Projektes liegen in folgenden Elementen:

- Stuttgart 21 ermöglicht die intensive Verbindung von Verkehrslösungen (Fernverkehr, Regionalverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Individualverkehr) mit städtebaulichen und bauplanerischen Entwicklungsmaßnahmen.
- Stuttgart 21 bietet innerstädtische Ergänzungsflächen und stärkere Verbindungsmöglichkeiten zwischen Stuttgart-Nord, Stuttgart-Ost und Stuttgart-Mitte. Es entstehen hochwertige und attraktive Lagen am und im zentralen Grün sowie am Neckar.
- Stuttgart 21 bringt Entlastung von Siedlungsdruck auf alte Stadtrandlagen und die Region und kann damit die Stadtlucht einschränken.
- Stuttgart 21 kann der Auslöser für eine klare Aufgabenzuweisung und leistungssteigernde Verflechtung von Stadt und Region mit entsprechendem differenzierten Flächenangebot werden.
- Stuttgart 21 bietet die Chance, zugunsten der Realisierung lebendiger Stadtquartiere neue Formen der Nutzungsmischung zu entwickeln.
- Stuttgart 21 könnte beispielhaft für zukünftiges Planen und Bauen werden, so auch in Bezug auf neue Entwicklungen des Individualverkehrs (autoarme Viertel, veränderte Parkierungsmöglichkeiten).
- Stuttgart 21 bedeutet die Chance, Grünräume und Parks in Stuttgart zu ergänzen, untereinander noch stärker zu vernetzen und besser an die intensiv genutzte Stadt anzubinden.
- Stuttgart 21 ist nicht zuletzt ein bedeutender Investitionsschub für die Region Stuttgart und damit eine wichtige Unterstützung der regionalen Wirtschaftsentwicklung.

1.3 Den Chancen stehen Risiken gegenüber. Diese sind:

- Stuttgart 21 hat wirtschaftliche Randbedingungen (Finanzierung durch den Verkauf an Investoren, die ihrerseits weiterverkaufen), die eine ruhige, in Teilabschnitten realisierbare, sich über Jahrzehnte hinziehende Entwicklung erschweren.
- Sogenannte finanzielle wie wirtschaftliche "Sachzwänge" überlagern die Entwicklung.
- Stuttgart 21 läßt eine deutliche Klimaverschlechterung durch Verkehrsemissionen und Baudichte befürchten. Diese zu vermeiden, wird keine leichte Aufgabe sein.
- Stuttgart 21 hat deutliche Risikofaktoren bezüglich der geologischen und hydrologischen Bedingungen (Mineralwasser), die sorgfältig zu beobachten sind.

- Stuttgart 21 setzt einen "modal split" im Verkehr voraus (Verteilung von öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr), der nur durch Kapazitätserweiterung des Öffentlichen Personennahverkehrs, moderaten Straßenbau und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zu erreichen ist.
- Stuttgart 21 birgt die Gefahr der Realisation von Großprojekten, wovon in Stuttgart schon Beispiele zu sehen sind, die durch Monofunktionalität und in der Folge Monotonie in der Gestalt das Stadtleben wenig bereichern. Quartiere, die nur aus sich selbst und in sich selbst leben, sind untaugliche Stadtelemente.
- Stuttgart 21 darf nicht dazu führen, daß die anderen wichtigen städtebaulichen Aufgaben der Stadt aus den Augen verloren werden (Erschwinglicher Wohnungsbau, Brachflächenvitalisierung, Verkehrsberuhigung und andere).

1.4 Abwägung

Im abwägenden Urteil der Arbeitsgruppe der Architektenkammer Baden-Württemberg und des Bundes Deutscher Architekten haben die Vorteile der Entwicklungsmöglichkeiten von Stuttgart 21, die Chance zur Stärkung und Weiterentwicklung der Landeshauptstadt - auch in ihren regionalen Bezügen -, deutlich mehr Gewicht als die Nachteile.

Risiken sind weiter zu untersuchen, Gefahren zu mindern, unvermeidbare Eingriffe sind auszugleichen.

1.5 Forderungen

Für die Weiterentwicklung von Stuttgart 21 werden daher folgende Forderungen erhoben:

1. Das Projekt erfordert die Weiterentwicklung einer "Stadtidee", die sich über Stuttgart 21 hinaus inhaltlich und formal auf die Gesamtstadt beziehen muß. Stuttgart 21 muß eine behutsame Weiterentwicklung von Stuttgart sein, keine revolutionierende Neuentwicklung oder Neubestimmung mit Blick auf ausländische Beispiele. Es gilt, Stadtideen herauszuarbeiten, wie sie schon in verschiedenen wertvollen Elementen Stuttgarts angelegt sind: genannt seien die Topographie und ihre seitherige Respektierung, die zentralen Parks und Grünräume, das qualitätsvolle innenstadtnahe Wohnen, die Ansätze zu einer polyzentrischen Region.
2. In Anbetracht des europäischen Wettstreits der Großstädte und der Bedeutung des Standortes im Gefüge der Stuttgarter Innenstadt sind an Städtebau und Architektur dieses Vorhabens außergewöhnlich hohe Ansprüche zu stellen. Diese Ansprüche sind mit Respekt vor den Qualitäten der spezifischen Stuttgarter Situation zu definieren.

3. Zum besseren Verständnis ihrer Grundsatzentscheidung muß die Bahn AG nachvollziehbar darlegen, welche Alternativen für das Bahnhofskonzept geprüft wurden und welche Argumente zur Auswahl des vorgeschlagenen 8-gleisigen Tunnels führten. Sofern sich die Untersuchungen bislang nur auf die zwei Alternativen "Tunnel mit acht Gleisen" oder "Weiterführung des bisherigen Bahnhofs" beschränkten, sind sie entsprechend zu ergänzen und zu erläutern.
4. Auf der Basis von verschiedenen Planungs- und Bebauungskonzepten müssen Entscheidungshilfen für Frischluftschneisen, Grünflächenentwicklungen, Bodenversiegelungsgrad, Nutzungsverteilungen, Bebauungsdichten und Bauhöhen erarbeitet werden.
5. Vorkommen und Beseitigungsaufwand von Altlasten müssen untersucht und, wenn notwendig, in die Finanzierung aufgenommen werden.
6. Ein offenes Entwicklungsverfahren ist anzustreben, in dem ein interdisziplinär zusammengesetztes Team (Experten, Stadtverwaltung, Öffentlichkeit) in einer Planungswerkstatt kooperiert.
In dieser Planungswerkstatt müssen Ziele, Prioritäten und Schwerpunkte erarbeitet werden als Entscheidungshilfe für die politischen Mandatsträger.
7. Um die Risiken gering zu halten, die das Finanzierungskonzept für den Städtebau birgt, sind die Gesamtkosten des Projekts streng zu begrenzen. Soviele Maßnahmen wie möglich sind in Teilprojekte auszugliedern, die nur bei Bedarf und bei gesicherter Finanzierung in Angriff genommen werden dürfen.
8. Ein deutliche Engagement der Stadt und - soweit erforderlich - des Landes wird gefordert, das nach außen sichtbar ist und sich u.a. in der Etablierung einer Stabsstelle beim Städtebau-Referenten manifestiert, welche sich auf die planerische Vorbereitung von Stuttgart 21 konzentriert.

1.6 Ausblick

Die Architektinnen und Architekten begrüßen eine Grundsatzentscheidung von Bahn, Stadt, Land und Bund zu Gunsten von Stuttgart 21.

Sie werden die planerische Vorbereitung und die Realisation weiterhin kritisch und aufmerksam begleiten und bieten in der Strukturierung des Vorbereitungsprozesses wie in der Entwicklung konkreter Ordnungsvorschläge ihre Mitarbeit an.

2. VORBEMERKUNGEN

- 2.1 Die Stellungnahme ist mit den Zielen erarbeitet worden:
- Der interessierten Öffentlichkeit und Kommunalpolitik den Rat der Architekten anzubieten.
 - Einfluß auf die Entscheidungen von Stadt und Bahn zu gewinnen
 - Deutlich zu machen, daß und welche Entscheidungen des Mitwirkens der Architekten bedürfen.
- 2.2 Mit dem Thema Stuttgart 21 ist eine wichtige Diskussion zu herausragenden Fragen der Stadtentwicklung in Stuttgart eröffnet worden.
- Die Bedenken vieler Bürger und Fachleute zu den Auswirkungen auf das Klima und die städtebauliche Konzentration sowie die Sorge um den Einfluß der wirtschaftlichen Randbedingungen erfordern eine sorgfältige Untersuchung und Prüfung.
- Die Chance, in zentraler und attraktiver Lage großzügige Angebote für Wirtschaft, Kultur und Wohnen zu entwickeln, ist sehr verlockend .
- 2.3 Es wird begrüßt, daß Bahn, Stadt und Land zur Vorbereitung dieser Diskussion umfangreiches, detailliertes Material aufarbeiten und darstellen ließen. Gegenüber dem Vorgehen bei anderen Anlässen zeugt dies von einer problemangemessenen und wohlthuenden Offenheit.
- 2.4 Die Architekten danken der Stadt für die Einbeziehung in den Vorplanungsprozeß durch die Aufforderung, eine Stellungnahme zu Stuttgart 21 abzugeben - welcher hiermit nachgekommen wird.
- 2.5 Auch die frühzeitige Beauftragung alternativer städtebaulicher Konzepte durch die Stadt - die in dieser frühen Projektphase durchaus die Gefahr von Mißverständnissen über die Realisierungsreife in sich trägt - wird positiv bewertet. Sie hat das Interesse der Öffentlichkeit angeregt und ermöglichte einen guten Einstieg in die Auseinandersetzung.
- 2.6 Dennoch bedürfen grundsätzliche Fragen nach Sinn, Qualität und Auswirkungen dieses Vorhabens noch der eingehenden Untersuchung bzw. Erläuterung.
- 2.7 Zunächst muß sichergestellt werden, daß nicht die zwei zur Zeit diskutierten ehrgeizigen Vorhaben "Stuttgart 21" und "Entwicklungskonzept Filder" sich gegenseitig belasten. Deswegen ist eine Abschätzung des Bedarfs an Laden-, Büro- und Gewerbeflächen notwendig - auch wenn dabei angesichts der Unsicherheit von Prognosen mit großen Bandbreiten gearbeitet werden muß. Auf die entsprechenden Vorarbeiten zur Fortschreibung des Flächennutzungsplanes ist Bezug zu nehmen.
- 2.8 Insbesondere ist ein stufenweises Realisierungskonzept, - wie es für die technische Durchführung angedacht wurde - in seinen Auswirkungen auf die Finanzierung des Projektes zu überprüfen. Eine zeitliche Streckung der Umsetzung darf nicht zum Zu-

sammenbruch der Tunnelfinanzierung führen und damit zur Belastung der Allgemeinheit werden.

- 2.9 Voraussetzung für die Aussage der Gutachter, das Projekt sei finanzierbar, sind Annahmen zu Bebauungsdichten, Grundstückspreisen, Büro- und Wohnflächenpreisen. Ohne Erläuterung dieser Annahmen kann die Aussage nicht überprüft werden.
- Es kann die Forderung nicht diskutiert werden, den angrenzenden Parks mehr Fläche zurückzugeben; es kann die Sorge nicht ausgeräumt werden, daß so viele teure Wohnungen so dicht gebaut werden müßten, daß sie keine Abnehmer finden können.
- 2.10 Die Architektenschaft nimmt im Herbst 1995 vorrangig zu den folgenden drei grundlegenden Fragen Stellung:
1. Soll Stuttgart 21 weiter verfolgt werden ?
 2. Welche Probleme sind in erster Dringlichkeit vertiefend zu untersuchen?
 3. Wie wird die weitere Entwicklung bestmöglich gesteuert?
- 2.11 Zur Unterstützung der Meinungsbildung wurde eine Reihe von fünf architektenöffentlichen Veranstaltungen im Haus der Architekten durchgeführt, die sich mit folgenden Themen beschäftigten:
- 17.05. Wirtschaftliche Randbedingungen
- Referenten :
- Dr. D. Blessing, Bürgermeister im Referat Wirtschaft und Krankenhäuser der Landeshauptstadt Stuttgart
 - Dr. W. Häfele, Referatsabteilung Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Stuttgart
 - MR Dr. Hahn, Wirtschaftsministerium des Landes Baden-Württemberg, Abt. Landesentwicklung, Raumordnung und Landesplanung
 - V. Krämer, Fa. Ellwanger & Geiger, Gewerbliche Immobilien
- 01.06. Natürliche Grundlagen
- Referenten :
- Dr. H. Behmel, Geologisches Institut der Universität Stuttgart, zum Thema Geologie
 - Prof. H. Luz, Freier Garten- und Landschaftsarchitekt, Stuttgart, zum Thema Freiraumplanung
 - Prof. Dr. H. Mayer, Meteorologisches Institut der Universität Freiburg, zum Thema Klima
- 12.06. Stadt und Region
- Referenten :
- Prof. H. Bruckmann, Bürgermeister, Referat Städtebau der Landeshauptstadt Stuttgart
 - Dipl.-Ing. R. Enßlin, Leitender Planer im Verband Region Stuttgart
 - Prof. K. Humpert, Freier Architekt, Freiburg, em. Prof. für Städtebau an der Universität Stuttgart

29.06. Verkehr

Referenten :

- Dipl.-Ing. H. Billinger, Verkehrsplaner, Stuttgart
- Prof. Dr.-Ing. R. Karajan, Verkehrsplaner, Stuttgart
- Dipl.-Ing. J. Wedler, ehemals Deutsche Bahn AG, Mitglied der Fachgruppe 1 zur Erarbeitung der Machbarkeitstudie Stuttgart 21

11.07. Steuerung

Referenten :

- StaBauD Feldtkeller, Stadt-sanierungsamt der Stadt Tübingen,
- Prof. Kossak, Oberbaudirektor bei der Stadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde
- Prof. Dr.-Ing. H. Sommer, Büro Drees & Sommer AG, Projektleitung und Koordination der Machbarkeitsstudie Stuttgart 21

2.12 Die Architekten danken den Referenten an dieser Stelle noch einmal für die vielfältigen Informationen und die Anregungen zur differenzierten Betrachtung. Diese Grundlagen haben es ihnen ermöglicht, eine fundierte Stellungnahme zu erarbeiten.

2.13 Die Architekten wollen auch weiterhin der Prozeß der Umsetzung dieses Projektes kritisch fördernd begleiten. Als Bestandteil dieses Engagements könnten, ähnlich der Veranstaltungsreihe zu den Grundlagen, andere Elemente des Projektes breiter diskutiert werden:

- Was ist die zukünftige Rolle des Stuttgarter Hauptbahnhofs
- Planungskultur: Verfahren zur Erzeugung und Eingrenzung von Vielfalt
- Aspekte der Nutzungsmischung
- Wohnen im Zentrum der Stadt
- u.a.

3. ZIELRAHMEN ZUR BEURTEILUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Prämisse aller denkbaren Maßnahmen am Stuttgarter Hauptbahnhof sollte es aus der Sicht von Architektur und Stadtplanung sein, die Innenstadtentwicklung Stuttgarts zu unterstützen.

Dazu bedarf es der Beachtung der hier - ohne Gewichtung durch die Reihenfolge - aufgeführten Ziele:

- 3.1 Ziel sollte sein, die Verkehrsverhältnisse Stuttgarts zu verbessern:
- Fernverkehr: Minderung der Verzögerung am Inter-City-Haltepunkt.
 - Regionalverkehr: Ausbau der Möglichkeiten, regionalen Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.
Intensivierung der Verknüpfungen innerhalb der Region.
 - Öffentlicher Nahverkehr: Ausbau der Leistungsfähigkeit.
 - Modal Split: Unterstützung der Verlagerung von Verkehr vom Kraftfahrzeug auf den Öffentlichen Nahverkehr.
 - Verkehrsnetz: Bewahrung/Verbesserung der Übergangsmöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.
 - Individualverkehr: Entlastung der Schillerstraße vom KFZ-Verkehr durch verbesserte Querungsmöglichkeiten im Bereich der jetzigen Gleise.
- 3.2 Ziel sollte sein, das Angebot an Nutzflächen zu verbessern:
- Ladengebundene Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen.
 - Bürogebundene Flächen für Verwaltung und Dienstleistungen.
- Die vorgenannten Ziele können innenstadtnahe Wohngebiete von dem Entwicklungsdruck entlasten, den die Cityerweiterung ausübt.
- Wohnungsbau: Es sind die besonderen Ansprüche an Standort und Umgebung zu berücksichtigen, welche die Nachfrager stellen werden, die hier nach Wohnungen hoher Qualität suchen. Es muß akzeptiert werden, daß das Projekt gewisse Grundstückspreise voraussetzt, und daß die öffentlichen Haushalte nur beschränkte Möglichkeiten haben, diese zu subventionieren.
 - Folgeeinrichtungen für Bildung, Kultur etc: Über die selbstverständliche Grundausstattung hinaus müssen attraktive Standorte freigehalten werden, auch wenn in absehbarer Zeit kaum neue Einrichtungen von gesamtstädtischer oder regionaler Bedeutung finanziert werden könnten.
 - Freiflächen für Nah- und Pausenerholung sowie für den Sport.
Weiterentwicklung und Vernetzung der Schloßgärten und des Rosenstein-Parks.
- 3.3 Ziel sollte es sein, die Umweltbedingungen im Stuttgarter Zentrum zu verbessern:
- Klima: Schadstoffbelastung vermindern.
Austausch belasteter Luft erleichtern.
Luftverbesserung durch Vegetation stützen.
 - Wasser: Mineralwasserströme nicht beeinträchtigen/gefährden.
Bodenversiegelung mindern.

- Lebensräume für Pflanzen und Tiere sichern und entwickeln.
- Boden: Versiegelung mindern.

3.4

Ziel sollte es sein, das Stadtbild in seinen wertvollen Elementen zu bewahren, in seinen Schwachpunkten zu sanieren:

Vorrangig bewahrenswert sind:

- Die großzügigen naturnahen Freiflächen des mittleren und unteren Schloßgartens,
- die Blickverbindungen über das Gleisareal hinweg - soweit nicht kürzlich bereits verbaut - und
- das Bahnhofsgebäude selbst.
- Auch die gut erlebbare räumliche Ausstrahlung der Wohnhochhäuser der Bahn aus den fünfziger Jahren sollte nicht ohne Not verbaut werden.

Schwachpunkte sind dagegen:

- Die Undurchlässigkeit der Stadt quer zum Gleisbündel, bedauerlich vor allem wegen der Trennung von Wohnen (im Nordbahnhofviertel) und Freiflächen (Schloßgarten),
- die Belastung des Bahnhofsvorplatzes mit Kraftfahrzeugverkehr.
- Der großmaßstäbliche und die optische Trennung verstärkende Neubau der Südwest-LB am Bahnhof. Die attraktiven publikumsintensiven Bereiche dort sind von den belebten Fußgängerbereichen der Innenstadt derzeit noch abgehängt.

In Anbetracht des europäischen Wettstreits der Großstädte und der Bedeutung des Standortes im Gefüge der Stuttgarter Innenstadt sind an Städtebau und Architektur dieses Vorhabens außergewöhnlich hohe Ansprüche zu stellen. Diese Ansprüche sind mit Respekt vor den Qualitäten der spezifischen Stuttgarter Situation zu definieren.

4. ZUM STANDORT DES HAUPTBAHNHOFS

Im Vorfeld der Diskussion über die verschiedenen fachlichen Aspekte des Projektes Stuttgart 21 wurde die grundlegende Auseinandersetzung über Standort und Aufgabe für den Stuttgarter Hauptbahnhof nachvollzogen:

41 Welches ist der langfristig richtige Standort für den Stuttgarter Hauptbahnhof ?

Der seitherige Standort bietet vielfältige Vorteile:

- Der Verknüpfungspunkt Nahverkehr - Regionalverkehr- Fernverkehr bleibt erhalten.
- Viele Ziele in der Innenstadt - Arbeitsplätze, Läden, Folgeeinrichtungen - sind ohne weiteres Umsteigen vom Fern- und Regionalverkehrshaltepunkt aus zu erreichen.
- Die Attraktivität der Innenstadt wird gesteigert durch die Vielfalt der dort angebotenen Funktionen.
- Die Attraktivität des Bahnhofs wird gesteigert durch die Chance, zwischen zwei Zügen etwas von der Stadt zu erleben.

Der Standort im Rosensteinpark verlangt u.U. geringeren Bauaufwand und führt zu geringeren Zuglaufzeiten im Fernverkehr. Im Gegenzug entfallen die Vorteile des seitherigen Standortes.

Ein Standort in Bad Cannstatt böte die unaufwendigste und zügigste Verbindung Frankfurt - München, würde aber alle seitherigen Vorteile opfern.

Ein Standort am Flughafen ließe alle Vorteile des seitherigen Standortes entfallen, ohne einen deutlichen Gegenwert zu bieten.

4.2 Müßte der Stuttgarter Flughafen direkt an das Fernbahnnetz angeschlossen werden?

4.3 Müßte eine neue Stuttgarter Messe an das Fernbahnsystem angeschlossen werden?

4.4 Vorläufiges Fazit zu 4.1 bis 4.3: Falls der Hauptbahnhof am alten Standort bleibt, kann die Frage des Flughafenanschlusses unabhängig behandelt werden. Nur wenn der Flughafenanschluß absolut zwingend wäre, spräche dies gegen Bahnhofstandorte im Rosensteinpark oder in Cannstatt, welche nicht so einfach mit dem Flughafen zu verbinden wären.

Eine Arbeitsgruppe "Südstadt" der Architektenkammer widmet sich dem Thema des Filderraumes gesondert.

4.5 Soll der Hauptbahnhof zukünftig so leistungsfähig sein wie seither, kann er weniger, oder muß er mehr leisten können?

These: Wenn eine weitere Nahverkehrszunahme ermöglicht werden soll, und dafür nicht die Möglichkeiten für den Individualverkehr verbessert werden sollen, dann muß der öffentliche Nahverkehr leistungsfähiger werden. Dazu muß die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofes im Bereich Verknüpfung Nahverkehr/Regionalverkehr und im Bereich Durchsatz im Nahverkehr verbessert werden.

5. WIRTSCHAFTLICHE RANDBEDINGUNGEN

- Anlaß: Um das Projekt Stuttgart 21 guten Gewissens unterstützen zu können, sollte mehr über die Randbedingungen bekannt sein, welche die wirtschaftliche Basis des Projektes bestimmen.
- Denn die Erfahrungen der letzten Jahre in Stuttgart und anderswo (Londen-Docklands, Paris-Rive Gauche) haben gezeigt, welche Gefahren hier in Fehleinschätzungen liegen können.
- Die Gefahr ist bei Stuttgart 21 besonders groß, weil entgegen heute üblicher Praxis hier nicht stufenweise vorgegangen werden kann - soweit bisher bekannt. Mit der ersten Entscheidung werden fast alle Kosten fällig, ohne die Möglichkeit der Gegensteuerung, wenn der Markt sich anders entwickelt als erwartet. Es gibt nicht nur ein bißchen Tunnel.
- Sorgen bereiten die Überlegungen zur Nachfrageentwicklung auf dem Büroflächenmarkt, insbesondere vor dem Hintergrund der konkurrierenden Standorte Filder, City Prag und andere. (Neubaufächen, Bestandsverdichtung, Umstrukturierung)
- Nachzufragen war auch die Relation zwischen angestrebter Nutzungsdichte, städtebaulich-architektonischer Qualität und notwendigen Grundstückspreisen: Provozieren die Grundstückspreise nicht eine Dichte, die dann der Markt nicht mehr abnimmt?
- Die Mittel für die Verbesserung des Nahverkehrs aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): Wo fehlen sie, wenn sie in Stuttgart 21 gesteckt werden? Wer zahlt, wenn die Rechnung nicht wie geplant aufgeht?
- Fakten Die Stadt Stuttgart sieht sich nicht in der Lage, durch den Erwerb der Grundstücke die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung vollständig und umfassend sicherzustellen. Sie sieht hinreichend Einflußmöglichkeiten darin, daß es an ihr liegt, über das Planungsrecht erst die Baumöglichkeiten für die geplanten Nutzungen zu schaffen. Dabei werden auch Flächen für den Gemeinbedarf festgesetzt werden, welche im Zuge der Umlegung kostenfrei an die Stadt gehen.
- Auch Vertreter der Stadt halten es für notwendig, den preiswerten Wohnraum im Bereich Nordbahnhof zu schützen, und halten dafür das Instrument der Erhaltungssatzungen für ausreichend.
- Die Stadt bedauert, daß der jährliche Einwohnerverlust zu wesentlichen Teilen aus den mittleren und höheren Einkommensschichten stammt. Sie will sich zur Gegensteuerung dafür einsetzen, Chancen für den gehobenen Wohnungsbau und die Eigentumsbildung im Wohnbau zu eröffnen.
- Die Bahn sieht offensichtlich auch Gefahren in einem zu engen Finanzierungskonzept und prüft daher zur Zeit Möglichkeiten, das Projekt Stuttgart 21 mit deutlich geringeren Investitionskosten zu realisieren.
- Das Land hält die zu erwartenden Veränderungen in der Zentrenstruktur des Landes zwar für bedeutsam, aber nicht für maßstabsprengend. Stuttgart wird Teil des Konzeptes der Metropolregionen Europas werden, aber das zentralörtliche Konzept des Landesentwicklungsplanes muß nicht umgeschrieben werden.

Auch wenn das Land noch keine konkreten Pläne für denkbare öffentliche Einrichtungen oder andere Baumaßnahmen im Untersuchungsgebiet hat, ist es in Fortentwicklung seiner bisherigen Politik gewillt, die Stadt Stuttgart und damit die Entwicklung von Stuttgart 21 zu unterstützen.

Der Immobilienmarkt Stuttgarts ist im gewerblichen Bereich geprägt von: Kleinen Einheiten, einem geringen Anteil tertiärer Nutzungen, wenig Zuzug von außen, einem hohen Eigentumsanteil. Im Wohnungsmarkt sind typisch: Kleine Einheiten, hohe Preise wegen eines knappen Angebots, hoher Qualitätsstandard, hoher Eigentumsanteil.

Die Nachfrage nach Einzelhandelsflächen könnte zukünftig gedämpft werden durch eine Zunahme des "Teleshopping" (Einkaufen über das Telefon oder über die Datenfernleitung), die Nachfrage nach Büroflächen durch ein zunehmendes "Out-sourcing" (Abwicklung von Dienstleistungen in anderen Ländern, bei niedrigerem Lohnniveau). Wobei ein Nachlassen der Nachfrage zuerst die außenliegenden Standorte trifft, zuletzt die zentralen, gut vom Nahverkehr erschlossenen.

Nach einer groben Abschätzung der Größenordnungen wird das Projekt Stuttgart 21 bei einer geplanten Vermarktung über 30 Jahre jeweils bis zu 20 % p.a. des derzeitigen Büroflächenmarktes, bis zu 10% p.a. des derzeitigen Wohnungsmarktes anbieten. Dies wird die Märkte nach Auffassung von Experten nicht kollabieren lassen, legt es aber nahe, andere Flächenangebote eventuell zurückzustellen.

Das Finanzierungskonzept der Machbarkeitsstudie geht davon aus, daß im Wohnungsbau bei Bebauungsdichten, die mit einer Geschoßflächenzahl (GFZ) von 2,0 beschrieben werden, Grundstückspreise von 2.000,- bis 3.000,- DM zu erzielen sein werden, in Kerngebieten bei Dichten von 2,4 bis 6,0 Preise von 2.000,- bis 14.000,- DM, und in Gewerbegebieten bei Dichten von 2,4 bis 5,0 Preise von 1.000,- bis 7.000,- DM. In der Gesamtrechnung wurde ein Abschlag von 30% für Unwägbarkeiten und Besonderheiten des Marktes berücksichtigt.

Die Gesamtrechnung berücksichtigt über entsprechende Ansätze für Zinsaufwendungen auch die Tatsache, daß zunächst im wesentlichen Kosten, erst später die Erlöse anfallen. Sensibilitätsrechnungen belegen, daß die Konzeption auch gewisse Schwankungen in den angenommenen Zinssätzen verträgt.

Die positive Einschätzung der Wirtschaftlichkeit ruht auf einer schmalen Basis. Bei Gesamtkosten incl. Finanzierung von über 6 Mrd. DM ist ein Kapitalwert der Investition von ca 100 Mio. DM sehr wenig. Falls der Zinssatz nicht 7,5%, sondern 8,5 % beträgt, geht der Kapitalwert gegen Null, ebenso bei einer Reduzierung der Fördermittel um 100 Mio. DM (Siehe Gutachten der C. & L. Treuarbeit Deutsche Revision AG).

Die Kosten für die Altlastenbeseitigung sind zur Zeit der Erstellung der Studie noch nicht bekannt gewesen und daher in der Rechnung nicht enthalten.

Folgerungen:

Um die Risiken gering zu halten, die das Finanzierungskonzept für den Städtebau birgt, sind die Gesamtkosten des Projektes streng zu begrenzen.

Soviele Maßnahmen wie möglich sind in Teilprojekte auszugliedern, die nur bei Bedarf und bei gesicherter Finanzierung in Angriff genommen werden dürfen.

Die Stadt soll ihre demokratisch legitimierte Stimme selbstbewußt in den Umsetzungsprozeß einbringen. Ein erfolgreicher Weg dafür scheint die Beteiligung an einer Entwicklungsgesellschaft zu sein, in welche sie als stimmrechtsbegründende

Einlage das Planungsrecht einbringen könnte, welches auf den Bahnflächen für die geplanten Nutzungen ja erst auf Beschluß der Stadt entstehen kann.

Die Sozialstruktur des angrenzenden Nordbahnhofviertels mit seinem Angebot an preiswertem Wohnraum muß die Stadt rechtzeitig über eine Erhaltungssatzung sichern. Es besteht die Gefahr, daß hier sonst zur besseren Vermarktung von Stuttgart 21 Umstrukturierungen betrieben werden.

Zur Prüfung der Finanzierungsrechnung sind die Altlasten im Gebiet und der Aufwand für ihre Beseitigung zu ermitteln.

Eine flexible Grundstruktur, die mit unterschiedlichen Nutzungen gefüllt werden kann, erhöht die Sicherheit des Realisierungskonzeptes.

Eine klare Definition muß den Projekten Stuttgart 21 und Entwicklungskonzept Filder ihre jeweiligen spezifischen Aufgaben zuweisen. Andere städtische Flächenangebote sind zurückhaltend zu vermarkten, um Stuttgart 21 nicht unter Druck zu setzen.

6. NATÜRLICHE GRUNDLAGEN

Das Projekt Stuttgart 21 wird als Teil der Stadtlandschaft von den natürlichen Faktoren Boden, Wasser, Klima, Flora und Fauna beeinflusst. Daher gilt es, diese Faktoren umfassend zu untersuchen und ihre Auswirkungen darzustellen. Im Rahmen dieser Stellungnahme kann nur auf einige besonders augenfällige Problemstellungen eingegangen werden.

Hydrogeologie

- Anlaß** Die im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 vorgeschlagenen bahnseitigen Planungen erfordern bei ihrer Verwirklichung große unterirdische Bauwerke, die in ihrem Umfang wesentlich über die beim Bau der S-Bahn-Strecken und der Stadtbahnstrecken durchgeführten Baumaßnahmen hinausgehen. Sie stellen daher eine neue Dimension unterirdischer Eingriffe in Stuttgart dar, die wegen der empfindlichen Mineralwasservorkommen sorgsam zu prüfen sind.
- Fakten** Im Bereich der Innenstadt befinden sich die vorgesehenen Tunnelstrecken in einem geologisch und hydrologisch schwierigen, weil uneinheitlichen Untergrund, der mit den Stuttgarter Mineralwasservorkommen in Verbindung steht. Obwohl die Mineralwasser führenden Schichten dabei nicht unmittelbar berührt werden, liegen die Eingriffe in deren Spannungshorizont, so daß Störungen und Beeinträchtigungen, insbesondere während des Baus, nicht ausgeschlossen werden können.
- Die durchgeführten und noch durchzuführenden Erkundungen und Auswertungen werden über die zu erwartenden Schwierigkeiten weiter Aufschluß geben. Darüber hinaus kann auf den seitherigen Erfahrungen aufgebaut werden.
- Folgerungen** Unabhängig davon muß aber die Forderung erhoben werden, daß das verbleibende Restrisiko so klein als irgend möglich gehalten werden muß, und daß bei der Bau durchführung entsprechend dem Stand der Technik, unabhängig vom finanziellen Aufwand, die "schonendsten" Maßnahmen zu wählen sind.
- Die Stuttgarter Mineralwasservorkommen, die innerhalb Europas eine hervorragende Stellung einnehmen, rechtfertigen die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen und den notwendigen technischen Aufwand.

Klima

- Anlaß** Die Besonderheit der Lage der Stadt Stuttgart und des für das Projekt Stuttgart 21 vorgesehenen Areals erfordern die gründliche Betrachtung des Klimakomplexes.
- Fakten** Im Vergleich mit anderen Großstädten weist Stuttgart klimatisch keine günstigen Voraussetzungen auf. Die Kessellage mit den damit verbundenen geringen Windgeschwindigkeiten und die Häufigkeit der Windrichtungsverteilung führt zu hohen Schadstoffanreicherungen gerade im Innenstadtbereich.
- Hinzu tritt die durch hohe bauliche Verdichtung sich ergebende Wärmebelastung, die für den Menschen einen erheblichen Streßfaktor darstellt. Dies ist statistisch durchaus an der Mortalitätsrate erkennbar. Wie aus Infrarotaufnahmen deutlich wird, bildet die heutige "Gleiswüste", vom klimatischen Aspekt her gesehen, keine ungünstige Situation. Der starken Aufheizung am Tage folgt in der Nacht eine relativ rasche Abkühlung, die lokale Windsysteme begünstigt. Zudem ergibt sich aus der Hindernis-

	<p>freiheit im Zusammenwirken mit den angrenzenden Freiflächen (Mittlere und Untere Anlagen, Rosensteinpark und Pragfriedhof) der dringend erwünschte Luftaustausch.</p>
Folgerungen	<p>Bei einer Bebauung des Bahnareals wird sich der Zustand in jedem Fall verschlechtern. Es gilt daher die negativen Auswirkungen einzugrenzen. Dazu lassen sich bestimmte allgemeine Forderungen aufstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bebauung sollte eine relativ geringe Rauigkeit aufweisen. Eine Massierung von Hochhäusern (auch im Stuttgarter Maßstab) sollte vermieden werden. - Möglicherweise kann die Schaffung von Belüftungskorridoren die nachteiligen Folgen mindern. Auch sind Überlegungen zur Begrünung von Dächern und Fassaden mit in die Überlegungen einzubeziehen. - Bei der weiteren Fortführung des Projektes ist es dringend erforderlich, wissenschaftlich fundierte Untersuchungen durch unabhängige Fachleute auf der Grundlage alternativer Baukonzepte durchführen zu lassen. - Die Untersuchungen zum Klimakomplex sind auch mit weiterer Konkretisierung und Fortentwicklung des Projektes fortzuführen und zu verfeinern. - Ergänzend dazu sollten bei Stuttgart 21 im Sinne eines Modellfalls neue Technologien der Energiewirtschaft und Systeme der Verwendung von Niederschlagswasser realisiert werden. Damit können die Beeinträchtigungen, die sich aus der baulichen Nutzung ergeben, wie Abwärme, Emission luftverunreinigender Stoffe, Beanspruchung von Ressourcen verringert werden.
	<p>Landschaft</p>
Anlaß	<p>Die Stuttgarter Stadtlandschaft ist geprägt von der besonderen Topographie unserer Stadt. Sie ermöglicht es, an vielen Orten einen unmittelbaren Landschaftsbezug erleben zu können. Der Blick vom Tal entlang der Straßenachsen zu den umgebenden Hängen ist eine außerordentlich hohe Qualität, die es zu erhalten und zu steigern gilt.</p>
Fakten	<p>Im Bereich des Talkessels sind die Parkanlagen das bestimmende landschaftliche Gliederungselement. Die Schloßgartenanlagen, der Rosensteinpark, das Leibfried'sche Gelände, der Bereich Wartberg/ Steinberg und der Killesbergpark bilden das "grüne U", eine erst nach Jahrzehnten in Erfüllung gegangene Vision. Mehrere Gartenschauen waren notwendig, um die Verinselung aufzulösen und einen erlebbaren und nutzbaren Zusammenhang vom Schloß zum Neckar und auf die Höhe herzustellen.</p> <p>Erst die Internationale Gartenbauausstellung - IGA Stuttgart 93 konnte die bereits in den zwanziger Jahren entwickelte Idee, die Grünbereiche zusammenzufügen, schließlich präsentieren. Stuttgart 21 bietet die außerordentliche Chance, dies noch zu steigern.</p>
Folgerungen	<p>Die seither durch die Barriere der Gleisanlagen voneinander getrennten Stadtbezirke sind durch Grünachsen zu verbinden und die Anlagen und der Rosensteinpark sind angemessen zu erweitern.</p> <p>Die nur durch technische Bedürfnisse entstandenen Grenzlinien müssen überdacht und besser auf die Morphologie und die stadträumlichen Belange abgestimmt werden. Dazu gehören insbesondere: Das hart in den Rosensteinpark eindringende Gleisdreieck (beim Paketpostamt) und die durch Straßen und Gleisanlagen gleichermaßen bedrängten Unteren Anlagen.</p>

Man sollte sich in diesem Zusammenhang daran erinnern, daß das für Stuttgart 21 vorgesehene Entwicklungsgebiet vor dem Bau der Bahn die weitgehend unbebaute Talau des Nesenbachs und des Störzbachs darstellte.

Um die Vernetzung von Grünräumen zu intensivieren, sollte zum Beispiel eine Verbindung zwischen dem Schloßgarten (Mittlere Anlagen) und dem Pragfriedhof, der als "Stadtteilpark" zu werten ist, angestrebt werden.

Mit einer sinnvollen Erweiterung der Parkanlagen kann ein bedeutender Beitrag zur Steigerung der Urbanität geleistet werden. Dies ist eine übergreifende Aufgabe, die im Falle der Landeshauptstadt Stuttgart überregionale Bedeutung hat und daher nicht mit dem lokalen Finanzierungsmodell verquickt werden darf. Das heißt: Es müssen dafür gegebenenfalls auch Mittel, die über die Grundstücksverwertung hinausgehen, eingesetzt werden.

Eine Bündelung der Fernbahngleise im Bereich des Unteren Schloßgartens zusammen mit den im Bogen verlaufenden S-Bahn-Gleisen eröffnet größere gestalterische Freiheiten für die landschaftliche und städtebauliche Entwicklung. Dieses Beispiel macht die gegenseitige Beeinflussung der Trassierung der Bahnanlagen und die Eröffnung von zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten deutlich.

Die Flächen der freiwerdenden Gäubahn sollten zum weitaus überwiegenden Teil zur Aufwertung der berührten Stadtquartiere Verwendung finden. Auf sich anbietenden Teilflächen kann eine relativ bescheidene Bebauung vollzogen werden. Auch solche Folgewirkungen sollten bei der Behandlung des Projekts intensiv behandelt werden.

Eine inselartige Ansiedlung von Baulichkeiten im Park sollte nicht weiter verfolgt werden. Sie birgt die Gefahr einer unkontrollierten Ausuferung, die letztlich zum großräumigen Verlust an Parkfläche führt. Vorzuziehen ist daher ein klar definierter Rand, der die Bebauungsgrenze eindeutig festlegt.

Im Hinblick auf die weitere Bearbeitung ist die Forderung zu erheben, daß ebenso wie beim Klima die Belange der Landschaftsplanung und Landschaftsgestaltung intensiv einbezogen und berücksichtigt werden müssen. Einige Gedankenanstöße, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollten, werden zur Veranschaulichung formuliert:

- Das Entwicklungsgebiet ist mit den deutlich auszuweitenden Parkanlagen zu vernetzen.
- Zur Öffnung des Talraumes sind die Bahndämme weitgehend zu beseitigen.
- Schaffung weiterer Grünverbindungen und der für Stuttgart charakteristischer Sichtbeziehungen zu den umgebenden Hängen im Sinne großzügiger Talquerungen.
- Die Qualität der Stadteinfahrt sollte nicht ausschließlich durch wenig attraktive Tunnelstrecken bestimmt werden. Es ist zu prüfen, ob an geeigneten Stellen "Ausblicke", die ein Erfassen der Stadtlandschaft zulassen, geschaffen werden können.
- Es sollte nach Lösungen gesucht werden, den neuen Tiefbahnhof im Bereich des Mittleren Schloßgartens sowohl für die Erlebnisqualität des Bahnreisenden als auch für den Parkbesucher befriedigender zu gestalten. Eine "Durchlöcherung" des Parks durch Oberlichter scheint sowohl im Hinblick auf den Wert der Freiflächen als auch wegen der stark unterschiedlichen Aufenthaltsqualität auf den Bahnsteigen problematisch.
Dies ist eine stadt- und landschaftsgestalterische Aufgabe, die höchste Ansprüche stellt und bereits im jetzigen Stadium größerer Ideenvielfalt bedarf.

- Bei der Realisierung des Projekts muß die Dach-und Fassadenbegrünung eine bedeutende Rolle spielen, um Möglichkeiten des Ausgleichs im Gebiet zu nutzen.
Ebenso sollten die ehemaligen Bäche wieder weitgehend frei fließen und zur Aufwertung des Gebietes beitragen.
- Erdaushub ist soweit als möglich im Entwicklungsgebiet selbst wieder unterzubringen, um bereits während der Bauphase die Beeinträchtigungen so gering als möglich zu halten.
- Ein dichtes Netz von Fußwegen muß es ermöglichen, notwendige Wege ohne Fahrzeug zu erledigen. Die Parks sind zu beleben, um diese Fußwege sicher zu gestalten.

Stuttgart 21 sollte gerade im Bereich der natürlichen Grundlagen zu einer mit den Gartenschauen vergleichbaren Aufwertung der Stadtqualität führen.

7. STADT UND REGION

- Anlaß Im wesentlichen sind zwei Fragestellungen anzusprechen:
- Die Einordnung der Aufgabe in die Entwicklung der Stadt und der Region,
 - die Abschätzung der Entwicklungschancen und -risiken für Stadt und Region.
- Fakten Zur Einordnung in die Entwicklung zunächst einige Fakten:
- Die in Stuttgart für Siedlungszwecke genutzte Fläche (Wohnen, Arbeiten, Infrastruktur, Verkehrsflächen etc.) wurde zwischen 1961 und 1990 von 7.200 ha auf 10.000 ha ausgeweitet. Dies entspricht einem jährlichen Zuwachs um ca. 100 ha. Bis zum Jahr 2000 soll die so genutzte Fläche auf 11.500 ha steigen, das bedeutet einen weiteren Zuwachs um ca. 150 ha pro Jahr.
- Damit stieg die in Anspruch genommene Fläche pro Einwohner von 116 qm/Einwohner auf 175 qm/Einwohner im Jahre 1990.
- Die zwischen 1978 und 1993 aufgesiedelte Fläche verteilt sich wie folgt:
- 250 ha für Wohnungen und 192 ha für Arbeitsstätten. Dies bedeutet, daß pro Jahr ca. 30 ha Neubauf Flächen für Wohnen und Arbeiten verbraucht werden. Darüberhinaus wird etwa ebensoviel in den bestehenden Gebieten gebaut; in der Summe ergeben sich 550.000 qm Bruttogeschoßfläche pro Jahr im Wohnungsbau, ähnlich viel im Nichtwohnbau.
- Nach den bisherigen Hochrechnungen werden im Gebiet Stuttgart 21 0,96 bis 1,65 Mio. Quadratmeter Geschoßfläche zu realisieren sein. Das heißt, rein rechnerisch ist der Zuwachs Stuttgarts bereits nach drei Jahren im Gebiet Stuttgart 21 "verbraucht".
- In Stuttgart gibt es vergleichbare Projekte, was die Dimension der Flächen angeht, wie z.B. die Gewerbeflächen in Weilimdorf oder die aktuell anstehende Umwidmung des Burgholzhofes - auch wenn dort, bei geringeren Dichten, weniger Einwohner Platz finden werden.
- Die Region Stuttgart mit ca. 2,5 Mio. Einwohnern erwartet bis zum Jahre 2010 ein Zuwachs von ca. 150.000 Einwohnern. Für diese und für den steigenden Flächenanspruch der bereits Ansässigen werden 150.000 bis 180.000 Wohnungen in den nächsten 15 Jahren zusätzlich erforderlich. Dafür stehen zum Teil bereits genutzte Flächen zur Verfügung. Es wird geschätzt, daß 50 % des Wohnungsbaus in Bestandsflächen abgewickelt wird. Dies bedeutet, daß jeweils ca. 80.000 Wohnungen auf etwa 1.000 ha un bebauten Flächen und ca. 80.000 Wohnungen in Bestandsgebieten der Region Stuttgart errichtet werden müssen. Diese Prognose wird als "sehr zurückhaltend" bezeichnet, das heißt, unter Umständen werden deutlich mehr als jeweils 1.000 ha benötigt. Nach dem derzeitigen Rahmenkonzept der Stadt sind etwa 5.000 Wohnungen im Bereich Stuttgart 21 realisierbar, dies entspricht einem Anteil von Stuttgart 21 am Gesamtbedarf der Region in den nächsten 15 Jahren von etwa 6,25 %.
- Hinzu kommen ca. 1.500 bis 1.800 ha Flächen für Arbeitsstätten, welche in der Region ausgewiesen werden sollen. Auch an diesen ist der Anteil von Stuttgart 21 ver schwindend gering.
- Diese Betrachtung betrifft allerdings nur das Wohnen und Arbeiten, während aus der Sicht der Region insbesondere zentrale Dienste im Bereich Stuttgart 21 unterge-

bracht werden müssen, so daß sich die Dimension der Aufgabe für die Region in Relation zur Fläche nochmals verkleinert.

Im regionalen Maßstab bedeutet eine Konzentration von Wohnen und Arbeiten in Stuttgart eine Entlastung vom Flächenverbrauch, der am Rande der Region bei geringeren Dichten höher ausfiele.

Darüber hinaus ist die verkehrliche Verknüpfung in der Region durch das Projekt Stuttgart 21 um vieles besser, so daß ein positiver Entwicklungsschub erwartet wird.

Folgerungen

Nach städtischem und regionalem Maßstab handelt es sich bei Stuttgart 21 um eine Aufgabe, die auf die Flächennutzung bezogen keineswegs "überdimensioniert" oder gar "gigantisch" erscheint. Bei den Flächenvergleichen und in Bezug gesetzt zu anderen Aufgaben der Stadt und der Region darf das Gelände daher nicht nur "gefüllt" werden; es geht vielmehr darum, intelligente Ideen für Nutzungen mit hohen positiven Folgewirkungen für die Stadt und die Region zu finden. Es ist die Mitte einer selbstbewußt sich entwickelnden Region.

Nutzungen und Aufgaben sind ausdrücklich nicht für die momentane Situation einzustufen, sondern im Hinblick auf eine voraussichtlich zu erwartende Entwicklung bzw. eine neue Rolle der Stadt zu beschreiben, in die sie noch hineinwachsen muß.

Durch die europäische Öffnung nach Osten entstand ein neues Wirkungsgefüge zwischen den großen Städten, in welchem für Stuttgart die Gefahr besteht, ins Abseits zu geraten. Mit Stuttgart 21 öffnet sich ein großes "Entwicklungsfenster" für Stadt, Region und Land, das die Rolle der Stadt im europäischen Kontext stärkt.

Hauptnutzungsschwerpunkte für Stadt und Region müssen das Wohnen und private sowie öffentliche Infrastruktur sein. Es sind Nutzungen mit hoher Zentralität anzubieten, z.B. öffentliche Einrichtungen, die dem gesamten Land dienen. Darüber hinaus sind private Dienstleistungen anzusiedeln, die die Zentralität und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr nutzen, z.B. 24-Stunden-Einkaufen verbunden mit Kultur, zentralen Diensten, Freizeitnutzung etc.

Architektinnen fordern dabei für die fundierte planerische Arbeit an Entwicklungskonzepten die Erhebung auch geschlechtsspezifisch differenzierter Grundlagendaten.

Durch Stuttgart 21 besteht die Chance, daß die Innenstadt an das Grün heranrückt und den "eisernen Teppich" los wird. Die Entwicklung der Stadt vollzieht sich in den letzten Jahren verstärkt in den Außenbereichen, z.B. Filder oder im nordwestlichen Bereich; Stuttgart 21 bietet die Chance, die Weiterentwicklung der Stadt wieder in den Kernbereich zurückzubringen.

Das Heranrücken an das Grün bedeutet auch ein Annähern der Innenstadt an den Neckar mit seinen Erholungsfunktionen.

8. VERKEHR

- Anlaß**
- Der Hauptauslöser des Projektes Stuttgart 21 stammt aus der Verkehrsplanung: Die Überlegung, wie im Zusammenhang des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes die Strecken von Nordwesten und von Südosten nach Stuttgart im Bereich Stuttgart sinnvoll zu verknüpfen wären.
- Im Zuge der Untersuchungen wurden Lösungsansätze entwickelt, welche auch für den regionalen Schienenverkehr Vorteile versprachen, und schließlich auch positive Auswirkungen auf den Modal Split, die Verteilung des Verkehrs auf Öffentlichen Nahverkehr und Individualverkehr.
- In der Kombination mit dem städtebaulichen Ansatz, freiwerdende Flächen für die innere Stadtentwicklung zu nutzen, ergaben sich sogar Hoffnungen auf eine partielle Verkehrsvermeidung.
- Damit ist der Verkehr ein besonders wichtiger Aspekt für die Einschätzung des Projektes Stuttgart 21.
- Fakten**
- Bahnverkehr**
- Zur Planung des Hochgeschwindigkeitsnetzes hat die Bahn im Laufe der Jahre eine Vielzahl von unterschiedlichen Ansätzen untersucht:
- Führung der Strecke nach Ulm über das Filstal oder parallel zur Autobahn,
 - Haltepunkt Stuttgart im Rosensteinpark oder am seitherigen Hauptbahnhof,
 - Am Hauptbahnhof auf seitherigem Niveau oder im Tunnel,
 - Tunnel längs oder quer,
 - Tunnel nur für den Fernschnellverkehr, oder für den ganzen Bahnhof.
- Folgende Gründe waren dann ausschlaggebend dafür, daß die Bahn das Projekt Stuttgart 21 vorgeschlagen und vertieft untersucht hat:
- Die Kombination des Eisenbahnprojektes "Umgestaltung des Bahnknotens" mit der städtebaulichen Chance einer innerstädtischen Entwicklung und Verknüpfung sprach für die Verlegung des Bahnhofs unter die Erde.
 - Die Querlegung des Tunnels ergab mit der Ergänzung zu einem kleinen Ring um den Bereich Schloßpark/Neckar eine deutliche Verbesserung für die Verknüpfungsmöglichkeiten im Regionalverkehr um Stuttgart herum.
 - Die Weiterführung des Schnellverkehrs über einen Tunnel auf die Filder erlaubt es, den Flughafen und einen eventuellen Messestandort direkt anzubinden, führt zügig zur konfliktärmeren autobahnparallelen Trasse nach Ulm und bietet einen Ersatz für die umwegige Gäubahn.
- Der Bahnverkehr hätte sich auch mit anderen Lösungen verbessern lassen, z.B. mit einem viergleisigen Tunnel für den schnellen Fernverkehr unter Beibehaltung wesentlicher Teile der Kopfbahnhof-Gleisanlagen.
- Entscheidend ist, daß nur der Verzicht auf oberirdische Bahntrassen optimale städtebaulichen Entwicklungschancen eröffnet.
- Alternative Tunnelführungen - längs unter dem jetzigen Bahnhof z.B. - wurden betrachtet, aber aus Kosten- und technischen Gründen verworfen.
- Die Kapazität des Kopfbahnhofes ist geringer als die des Durchgangsbahnhofes. Dies liegt an den Zulaufgleisen, an der aus Sicherheitsgründen reduzierten Ge-

schwindigkeit bei der Einfahrt und an notwendigen Arbeitsschritten beim Richtungswechsel - ist also mit der Umrüstung auf Wendezüge nicht behoben.

Beim Tunnelbahnhof gibt es räumlich-technische Grenzen für die Aufweitung auf mehr als 10 Gleise.

Die Zahl der notwendigen Gleise ergibt sich auch aus dem Fahrplankonzept. Der Wunsch nach einem integralen Taktfahrplan - der zu definierten Zeiten das Umsteigen zwischen beliebigen Zügen erlaubt - erfordert sehr viele Bahnsteige. Dies spräche für einen oberirdischen Bahnhof. Bei der Vielzahl der Verbindungen von und nach Stuttgart erforderte dieser jedoch auch eine sehr große Zahl von Zulaufgleisen - bis hin zu Rosensteintunnel und Canstatter Brücken. Zur netzweiten Umsetzung erforderte er darüber hinaus auch teilweise reduzierte Geschwindigkeiten von Zügen, damit die Umsteigezeitpunkte an den Bahnhöfen erreicht werden. Aus all diesen Gründen wird das Konzept so nicht weiter verfolgt.

Die Konzeption, am Flughafen ein Wenden der ICE-Züge vorzusehen, ist kein Argument gegen die Auflösung des Kopfbahnhofes in der Innenstadt. Es handelt sich nicht darum, auf den Fildern eine Situation zu planen, wie man sie am Hauptbahnhof gerade aufgeben möchte. Vielmehr sollen die Gleise durch den Flughafenbahnhof hindurchführen, damit entfällt der Zeitverlust durch besonders vorsichtiges Einfahren in den Bahnhof. Und wegen der geringen Zugfrequenz wird es hier nicht die Engpässe in den Zulaufgleisen geben, wie sie am Hauptbahnhof derzeit bestehen.

Kraftfahrzeugverkehr

Bei aller Hoffnung auf eine Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs durch das Projekt, und auf Verkehrsvermeidung insgesamt, muß doch auch mit einer Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs auf den an das Gebiet angrenzenden Straßen gerechnet werden, überschlägig um 5 - 10 %. In Anbetracht der heute teilweise bereits erreichten Belastungsgrenzen und des allgemein steigenden Verkehrsaufkommens ist hier mit Problemen zu rechnen.

Andererseits ist nur bei deutlichen Engpässen auf der Straße eine weiter verstärkte Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Auch der in der Machbarkeitsstudie angenommene Modal Split läßt sich wohl nur mit einer Vielzahl unterstützender Maßnahmen umsetzen.

Folgerungen

Die Architekten begrüßen die Entscheidung, den Bahnhof als Einheit von Fern-, Regional- und Nahverkehrsbahnhof mit optimalen Umsteigemöglichkeiten zu bewahren.

Sie unterstützen die Beibehaltung des Bahnhofsstandortes in der Innenstadt, am Schnittpunkt des Nahverkehrs und im funktionalen Zusammenhang mit der Stadtmitte.

Die Bahn AG muß nachvollziehbar darlegen, welche Alternativen für das Bahnkonzept geprüft wurden und welche Argumente zur Auswahl des vorgeschlagenen 8-gleisigen Tunnels führten. Sofern sich die Untersuchungen bislang nur auf die zwei Alternativen "Tunnel mit 8 Gleisen" oder "Weiterführung des bisherigen Bahnhofs" beschränkten, sind sie entsprechend zu ergänzen und zu erläutern.

Stuttgart 21 bietet die Chance, die Verkehrsentwicklung umzudrehen; das heißt, erstmals mehr Investitionen in einem Bereich in den ÖPNV und den schienengebundenen Transport. Durch das so erreichte hohe Maß an Erreichbarkeit profitiert nicht nur die Stadt und die Region, sondern das gesamte Land Baden-Württemberg. Auch weiter entfernte Zentren werden davon profitieren.

Aus berechtigten Zweifeln an der zugrundegelegten Verteilung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und private Kraftfahrzeuge (Modal Split) darf nicht die Forderung nach mehr Straßen abgeleitet werden. Wichtig ist vielmehr eine ideenreiche Unterstützung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs.

Auch in der Autostadt Stuttgart ist es an der Zeit, sich bei der Überplanung eines derartig zentralen und gut erschlossenen Standortes Gedanken über einen autoarmen Teilbereich zu machen, mit einer intelligenten Nutzung einer geringeren PKW-Ausstattung.

Die bessere Verknüpfung von Stuttgart-Nord und Stuttgart-Ost, die das Projekt eröffnet, muß auch für einer leistungsfähigere Straßenverbindung genutzt werden, die es dann ermöglicht, den Verkehr auf der Schillerstraße deutlich zu reduzieren und damit den Bahnhof attraktiver an die Innenstadt anzubinden.

Wichtig für die Entlastung der Schillerstraße ist eine leistungsfähige alternative Straßenverbindung von Stuttgart Nord nach Stuttgart Ost. Der Vorschlag einer direkten Verbindung von Türlenstraße und Neckartor scheint dafür einen verfolgenswerten Ansatz zu bieten.

Um eine intensive Verknüpfung mit der derzeitige n Stuttgarter Innenstadt sicherzustellen, sind die Querverbindungen von Königstraße und Lautenschlagerstraße in das Gebiet hinein direkt, auffindbar, einladend zu gestalten.

9. STEUERUNG

- Anlaß:** Neben der grundsätzlichen Entscheidung, ob das Projekt Stuttgart 21 weiterverfolgt werden soll, ist die Entscheidung von großer Bedeutung, wie die Einzelfragen zur Umsetzung zu steuern sein werden.
- Im Gegensatz zur Grundsatzentscheidung wird hier auch eine Einflußmöglichkeit für die Architekten gesehen, sowohl in der Entscheidung über ein Steuerungsmodell, als auch bezüglich der Einbindung in den Ablauf der Einzelentscheidungen selbst.
- Eine verbreitete Grundstimmung in der weiteren Öffentlichkeit wie auch unter Architekten ist von Skepsis gegenüber großen Projekten und den zugehörigen Entscheidungsabläufen geprägt. Nachdem die fachliche Einschätzung der Architekten zu Stuttgart 21 positiv ausfällt, muß nach Wegen gesucht werden, die Vorbereitung und Umsetzung so transparent und beteiligungsoffen durchzuführen, daß das Projekt von einem breiten Konsens getragen werden kann.
- Die Erfahrungen mit Großsiedlungen und Großprojekten zeigen die Gefahr von Monotonie in Gestaltung und Nutzung, die zur emotionalen Ablehnung durch die Nutzer führen kann.
- Fakten:** Der gern vorzeitig geschmähte Investor ist bei der professionellen Entwicklung großer Gebiete heute häufig nicht mehr der Gesprächspartner von Verwaltung und Politik. Dazwischengeschaltet ist zunehmend der Entwickler ("Developer"), der versucht, für verfügbare Grundstücke Baurecht zu erreichen und Investoren zu finden.
- Um deren Einfluß und Gewicht stadtverträglich zu begrenzen, hat sich die Aufteilung großer Gebiete auf verschiedene konkurrierende Entwickler bewährt. Die Teilgebiete müssen dabei in sich Anteile an den besseren wie an den schlechteren Lagen im Gesamtgebiet enthalten.
- Programmvorgaben zur Nutzungsmischung versprechen lebendige Stadtteile, sind aber in der Umsetzung noch wenig auf innere Konflikte erprobt.
- In Hamburg haben sich zur gedanklichen Vorbereitung von Aufgabe und Ausformung großer Projekte Verfahren bewährt, in denen Planer in interdisziplinären Gruppen in engem Kontakt untereinander und mit begleitenden Gruppen aus Politikern, Fachexperten und außenstehenden Ratgebern ihre Vorschläge schrittweise erarbeitet haben. Die gezielte Ausrichtung auf deutlich unterschiedliche Ansätze ergab dabei lehrreiches Diskussionsmaterial und schließlich konsensfähige Vorschläge für Fachleute, Politiker und die Öffentlichkeit.
- Auf dieser abgestimmten Basis ist es dann möglich, über Funktionspläne und Modelle im Maßstab 1: 500 die Bauleitplanung vorzubereiten.
- Architekturwettbewerbe erfordern präzise Programmvorgaben und auf Ausloberseite auch den Investor, um den teilnehmenden Architekten eine Chance auf Umsetzung anbieten zu können.
- Die Steuerung muß fachlich und politisch bei der Kommune angesiedelt sein; diese verfügt über die Planungshoheit.
- Folgerungen:** Nächste Aufgabe für die Stadt ist die Entwicklung eines offenen städtebaulichen Leitbildes, welches eine Vielfalt an Architektur zuläßt. Ziel muß ein Grundgerüst

sein, das ein Erschließungsraaster und Orte für besondere Nutzungen und Gestaltungsansprüche sicherstellt, aber Raum läßt für flexible Ausformung im Detail.

Die Flexibilität muß nicht nur die gestalterische Ausformung, sondern teilweise auch die Nutzungsdisposition offenhalten. Niemand kennt die genauen Anforderungen im Jahr 2005 oder später.

Die Möglichkeiten der Nutzungsmischung sind weiter an realisierten Beispielen auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen, weil sie viel zu einem mannigfaltigen, attraktiven Leben in der Stadt beizutragen versprechen.

Die Architektenschaft fordert die Sicherstellung städtischer Gestaltungsvielfalt durch die Einschaltung unterschiedlicher Investoren und Planer.

Sobald konkrete Vorhaben zu planen sind, sind Architektenwettbewerbe ein sehr guter Weg, um funktional, ästhetisch und wirtschaftlich hochwertige Lösungen zu finden.

Arbeitsgruppe Stuttgart 21
der Architektenkammer Baden-Württemberg und
des BDA Landesverbandes Baden-Württemberg

An der Erarbeitung der Stellungnahme haben mitgewirkt:

Angelika Asseburg
Dr. Gerd Baldauf
Joseph Bluth
Peter Bonfert
Andreas Boschitz
Peter Buhler
Richard Christophers
Prof. Lutz Hachenberg
Prof. Hans-Dieter Kaiser
Hans Werner Kastner
Dorothee Keuerleber
Herrmann Kugler
Odile Laufner
Siegfried Müller
Andreas Nölle
Wolfgang Osterwalder
Walter Reinhardt
Dr. Eckart Rosenberger
Prof. Peter Schenk
Klaus Schmöller
Dr. Rainer Stuhmann
Wolfgang Vögele
Prof. Fritz Wilhelm
Sebastian Zoeppritz

Moderation der Themenabende / Redaktionsgruppe:

Dr. Gerd Baldauf
Walter Reinhardt
Wolfgang Vögele
Sebastian Zoeppritz

Stuttgart, September 1995
Auflage 500
Druck Copyservice Rank Xerox GmbH Stuttgart

Verteilung: Architektenkammer Baden-Württemberg,
Frau Dietlinger, Tel. 0711 2196 113, Fax 0711 21 96 103
BDA Landesverband Baden-Württemberg,
Frau Hammer-Gann, Tel. 0711 640 40 39, Fax 0711 640 40 30