

Für Stuttgart 21
Argumentationspapier der Landesvorstände

**Architektenkammer
Baden-Württemberg**
Dipl.-Ing.
Wolfgang Riehle
Präsident
Telefon 0711/2196-112
riehle@akbw.de

Im Januar 1995 stellte die Deutsche Bahn AG die Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 vor. Im September des gleichen Jahres bezogen die Architektenkammer Baden-Württemberg und der BDA Landesverband Baden-Württemberg Stellung zu dem Projekt. In der Zusammenfassung heißt es: „die Architektinnen und Architekten begrüßen die Grundsatzentscheidung von Bahn, Stadt, Land und Bund zugunsten von Stuttgart 21 [...] Sie werden die planerischen Vorbereitungen und die Realisation weiterhin kritisch und aufmerksam begleiten.“

**Bund Deutscher
Architekten BDA
Landesverband
Baden-Württemberg**
Dipl.-Ing.
Dieter Ben Kauffmann
Vorsitzender
Telefon 0711/ 6404039
info@bda-bawue.de

Zwölf Jahre später haben die Deutsche Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, die Region Stuttgart und die Landeshauptstadt endlich den Weg für Stuttgart 21 geebnet. Auf der anderen Seite scheint gerade dieses positive Votum die Projektgegner anzustacheln. Über einen Bürgerentscheid soll versucht werden, die Unterstützung der Landeshauptstadt Stuttgart für das Projekt zu stoppen. Dabei haben sich ehemalige Spitzenrepräsentanten der Architektenschaft öffentlich und lautstark auf die Seite der Gegner geschlagen. Der flüchtige Beobachter könnte den falschen Eindruck bekommen, „die“ Architekten sind gegen dieses Projekt.

26. Okt. 2007

Der Landesvorstand der Architektenkammer Baden-Württemberg, unterstützt durch die fünf Stuttgarter Kammergruppen, sowie der Bund Deutscher Architekten, Landesverband Baden-Württemberg erneuern deshalb ihre zustimmende Position zu Stuttgart 21 und fordern eine rasche Umsetzung.

Stuttgart 21 basiert auf einer lebendigen und offenen Planungskultur:

Im Verkehrsprojekt wurden seit Mitte der 80er Jahre unterschiedliche Trassenführungen diskutiert. Im April 1994 wurde das Projekt Stuttgart 21 mit der Tieferlegung des Hauptbahnhofs vorgestellt, es folgten die Machbarkeitsstudie (1995), das Raumordnungsverfahren (1997) und die Planfeststellungsverfahren (ab 2001), in denen nochmals alle denkbaren Varianten der Trassenführung intensiv diskutiert und zugunsten von Stuttgart 21 verworfen wurden.

Im Städtebauprojekt wurden im Rahmen des sog. Vorprojekts (1995) sechs städtebauliche Entwürfe vorgestellt. Es folgten die Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenkonzepts im Rahmen eines „kooperativen Gutachterverfahrens“ (1996), der Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs (1997), die Offene Bürgerbeteiligung (1997-98) und der Städtebauliche Realisierungswettbewerb „Rosenstein-Viertel“ (2003-05).

Mit Stuttgart 21 und der Neubautrasse nach Ulm profitiert Baden-Württemberg zeitnah von einem Ausbau der Europäischen Bahn-Magistralen. Jede weitere Projektverzögerung verschlechtert die Einbindung des Landes in die Europäischen Verkehrsachsen. Sollte zum jetzigen Zeitpunkt Stuttgart 21 verhindert werden, bedeutet dies mindestens fünf weitere Jahre Zeitverlust durch notwendigerweise erneute Planungen und Genehmigungsverfahren (Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren) für den Bahnhof und den Trassenteil von Stuttgart nach Wendlingen.

Zu Recht wird das Projekt auch als „Baden-Württemberg 21“ bezeichnet, da die östlichen und südlichen Landesteile, bis hin zum Bodensee, deutlich besser an die Landeshauptstadt

angebunden werden. Nur mit der Trassenführung von Stuttgart 21 können aus allen Richtungen des Landes direkte Verbindungen zum Landesflughafen und zur Landesmesse ermöglicht werden. Durch den neuen Durchgangsbahnhof werden insbesondere die Ränder der Region Stuttgart besser vernetzt. Die Filderregion erhält einen eigenen „Hauptbahnhof“ mit Anschluss an den ICE- und Regionalverkehr.

Für die Landeshauptstadt ist das Städtebauprojekt Stuttgart 21 mindestens ebenso bedeutsam wie die verkehrlichen Perspektiven. Von Projektkritikern wird dabei immer wieder von einem „gewaltsamen und riskanten Eingriff in die gewachsene Struktur der Stadt“ gesprochen. Tatsächlich geht es jedoch bei dem Städtebauprojekt Stuttgart 21 um die Zurücknahme der zerstörerischen Eingriffe aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert, die zu einer gigantischen Eisen- und Schotterfläche im Herzen der Stadt führten. Man stelle sich nur einmal vor, jemand würde heute die Einebnung von hundert Hektar Hügelgelände, die Zerstörung von Parks und Wohngebieten vorschlagen, um einen Gleisanschluss in der Innenstadt zu schaffen!

Mit Stuttgart 21 entsteht auf diesen Gleisanlagen Raum für neue Stadtquartiere. Das Projekt folgt somit vorbildlich der Forderung, innerstädtische Brachflächen neu zu erschließen, um die grünen Ränder zu schonen. Nach den vorliegenden Rahmenplänen profitieren insbesondere auch Schlossgarten und der Rosensteinpark durch eine Erweiterung auf die heutigen Gleisflächen. Es bietet sich die Möglichkeit, derzeit durch Bahnanlagen getrennte Quartiere künftig zu verknüpfen und insbesondere einen Zugang zu den Parkanlagen zu schaffen.

Nur eine räumlich und ökonomisch vielfältige und kleinteilige Struktur mit gemischten und variablen Nutzungen kann eine nachhaltige urbane Entwicklung der neuen Stadtgebiete sicherstellen. Die Landeshauptstadt Stuttgart, mittlerweile Eigentümerin der freiwerdenden Gleisflächen, darf sich nicht aus der Verantwortung stellen, indem sie einigen wenigen Großinvestoren zusammenhängende Flächen überlässt und sich auf die passive Rolle des Mediators beschränkt. Zielführender könnte die Gründung einer städtischen Entwicklungsgesellschaft sein, die mit Investoren auf Augenhöhe verhandeln kann und die personell in der Lage ist, eine Vielzahl individueller Einzelprojekte professionell zu begleiten. Für dieses Vorgehen gibt es in Deutschland und im benachbarten Ausland gute Erfahrungen. Ein Großteil der Bebauung kann ohnehin erst nach Inbetriebnahme des Verkehrsprojekts und Freiwerden der Flächen, d.h. deutlich nach 2020 erfolgen. Die Zeit sollte genutzt werden, um mit weiteren Wettbewerben, aber auch mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, optimale Lösungen zu entwickeln.

Gegenüber der Deutschen Bahn AG ist die Zustimmung zum Projekt mit der Forderung zu verknüpfen, mit dem Ausbau der Ost-West-Achse nicht die Verpflichtungen gegenüber der Nord-Süd-Achse zu vernachlässigen. Der Ausbau der Bahntrasse entlang der Rheinschiene darf nicht aufgrund der Investitionen zwischen Stuttgart und Ulm verzögert werden. Bund und Land müssen auch hier ihre nationalen und internationalen Verpflichtungen erfüllen.