

Regierungspräsidium
Projektgruppe ICE
z.H. Herrn Geiger
Ruppmannstr. 21

70565 Stuttgart

Bearbeitung durch den
LNV-Arbeitskreis Stuttgart
Sprecher: Thomas Gruner

Stuttgart, den 16. Oktober 2002

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
15-3824.1, 26.8.02

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom Telefon
a-stell/rp/s21Inv

Gemeinsame Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände (außer BUND und NABU)

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Abschnitt 1.1

Sehr geehrter Herr Geiger,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) bedankt sich für die Zusendung der Unterlagen und die Möglichkeit Stellung zu nehmen.

Der Landesnaturschutzverband hat erhebliche Bedenken gegen die Talquerung und die damit verbundene Tieferlegung des Hauptbahnhofes. Sie bedingt einen gravierenden Eingriff in Natur und Landschaft und gefährdet die Mineralwasservorkommen. Außerdem führt das Bahnprojekt Stuttgart 21 selbst zu einer Verkehrszunahme bei zunehmendem Verbrauch von Ressourcen. Das Projekt Stuttgart 21 steht damit in krassem Gegensatz zum Ziel der Nachhaltigkeit.

Auf diese Problematik wurde schon im Raumordnungsverfahren hingewiesen.

Die Planunterlagen sind unvollständig und deshalb für eine sachgerechte Abwägung untauglich. Im Vorwort zum Erläuterungsbericht "Allgemeiner Teil" (Anlage 1 Teil 1 Seite 4) heißt es „Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen enthalten alle wesentlichen Aussagen, die zu einer Bewertung der Planungen durch Behörde, Ver-

bände, Grundstückseigentümer und sonstige Betroffene notwendig sind“. Dies ist bedauerlicher Weise nicht der Fall.

Viele Fragen werden unzureichend behandelt oder bleiben völlig unbeantwortet. Wichtiges Material fehlt, z.B. die Machbarkeitsstudie von 1994, in der die verschiedenen Alternativplanung und Varianten zu Stuttgart 21 (S21) behandelt wurden, bzw. sie wird entstellend verkürzt in den Auslegungsunterlagen wiedergegeben. Gerade im Falle der Machbarkeitsstudie zeigen sich jedoch bereits wesentliche Widersprüche zu der von der Antragstellerseite vorgebrachten Begründung (DB Projekt GmbH). Wäre die Machbarkeitsstudie in der Planung berücksichtigt worden, so hätten viele Mängel in der Planung beseitigt werden können. Wir halten dies für einen schwerwiegenden Mangel in den Auslegungsunterlagen.

Der LNV fordert deshalb, dass die Antragstellerseite verpflichtet wird, in einer ergänzenden Auslegungsphase Unterlagen offen zulegen, die eine Bewertung des Vorhabens der Bahn plausibel nachvollziehbar machen. Eine detaillierte Bedarfsbegründung ist aufzustellen.

Abschnittsbildung

Der LNV hält das Verfahren in der vorliegenden Form für nicht in Abschnitte teilbar. Das Projekt Stuttgart 21 ist in sechs Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Diese Unterteilung benachteiligt von vornherein viele Betroffene in anschließenden Planungsabschnitten und bei Folgemaßnahmen. Sollte das Regierungspräsidium bei der Teilung bleiben, so müssen die Unterlagen zusätzlich noch in allen betroffenen Gemeinden ausgelegt werden, die im Bereich der Folgemaßnahmen und deren Auswirkungen liegen. Nur so haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, später immer noch Einsprüche und Einwendungen einzubringen, die das gesamte Projekt in Frage stellen. Sollte PFA 1.1 planfestgestellt werden, wird es diesen Menschen unmöglich sein, mit Argumenten ein solches Milliardenprojekt in fortgeschrittenem Stadium zu stoppen. Die Folgeplanung führt für die Betroffenen vor Ort zu mehr Lärm, mehr Erschütterungen, zu einer Abwertung der Grundstücke, der Bebauung und der Lebensqualität. Es können keine Alternativplanungen mit grundsätzlich anderem Verlauf mehr in das Verfahren eingebracht werden, die vielleicht die negativen Eingriffe in Natur und Landschaft und Umwelt, sowie die Auswirkungen für die Menschen minimieren würden. Im Fall von Stuttgart 21 ist diese Abschnittsbildung somit als Verfahrensmangel zu bewerten. Wir kritisieren die vorgenommene Abschnittsbildung, die zumindest die umliegenden Zulaufstrecken hätte mit einbeziehen müssen.

Verkehrliche Auswirkungen

Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens können nicht isoliert vom Gesamtprojekt betrachtet werden.

In der Begründung zum Verfahren wird in völliger Verkennung verkehrswissenschaftlicher Erkenntnisse so getan, als ob es einen vorgegebenen Verkehrszuwachs gäbe, der befriedigt werden müsse, der übrigen nirgends quantifiziert ist. Das volkswirtschaftliche Gesetz von Angebot und Nachfrage wird ignoriert. Die Nachfrageelastizität wird völlig falsch als „null“ angenommen.

Deswegen sind die vorliegenden Planunterlagen für eine sachgerechte Abwägung nicht geeignet.

Durch ein verbessertes Angebot erhöht sich die Nachfrage. Wenn der Schienenverkehr schneller gemacht wird, erhöht sich die Nachfrage beim Schienenverkehr und auch der Straßenverkehr. Das Bahnprojekt führt zu einer massiven Zunahme des Bahnverkehrs und damit des Energieverbrauchs und der damit in Zusammenhang stehenden Emissionen, von denen in den Planunterlagen nichts erwähnt ist. Dieser zusätzliche Verkehr wird als induzierter Verkehr oder Neuverkehr bezeichnet. Die näherungsweise Berechnung des induzierten Bahnverkehrs ist seit Jahren gang und gäbe (u.a. Standardisierte Bewertung für Investitionen des ÖPNV, kurz „Standi“). In der „Standi“ wird ein Modell unterstellt, bei dem die Länge der Fahrten gleich bleibt und die Zahl der Fahrten proportional mit der Geschwindigkeit zunimmt. Tatsächlich nimmt nicht die Zahl sondern die Länge der Fahrten zu. Die Berufs-, Einkauf-, und Freizeitverkehr wird aus größeren Entfernungen mit der Bahn nach Stuttgart pendeln (bei gleichem Zeitaufwand). Die Behauptung, dass durch die Förderung des Schienenverkehrs der Autoverkehr weniger wird, ist nicht belegt, im Gegenteil. Steigen Autofahrer, die bisher regelmäßig im Stau standen, auf den ÖV um, so entstehen für den verbleibenden Autoverkehr Zeitgewinne, die zu längeren Fahrten führen. Dies kann viel Verkehr induzieren, wie am Beispiel der S-Bahn nach Böblingen gemessen wurde.

Die in der verkehrspolitischen Diskussion immer wieder suggerierte Verlagerung von der Straße auf die Schiene findet nur dann statt, wenn der Attraktivitätssteigerung auf der Schiene eine gleich große Verringerung der Attraktivität auf der Straße gegenübersteht. (Das Maß für die Attraktivität ist die Geschwindigkeit.) Bekanntlich ist jedoch nirgends geplant, Straßen zurückzubauen. Im Gegenteil: B10 und A8 werden parallel zur ABS/NBS ausgebaut.

Man kann drei Ursachen für die verkehrlichen Wirkungen von »S21« unterscheiden:

1. Verbesserung des Angebots auf der Schiene.
2. Ansiedlung von 24000 Arbeitsplätzen und 11000 Bewohnern auf dem »S21«-Areal („City neu“) und dafür vorgesehene Erschließungsstraßen und Parkplätze.
3. Diese Straßen, die für »S 21« gebaut werden sollen, insbesondere der Rosentunnel, kommen auch einem Autoverkehr zu Gute, der mit »S21« nichts zu tun hat, und induzieren daher Verkehr unabhängig von »S21«.

Für verkehrswissenschaftliche Betrachtungen können die Wirkungen der ersten Ursache von den Wirkungen der zweiten und dritten Ursache getrennt betrachtet werden, denn es wäre theoretisch denkbar, dass nur das Schienenkonzept ohne die „City neu“ oder umgekehrt realisiert werden. Die dritte Ursache ist mit der zweiten Ursache eng verknüpft. Es ist aber zweckmäßig, auch diese Wirkungen gesondert zu betrachten.

Es wird gefordert, die hier grob skizzierten verkehrlichen Wirkungen detailliert zu quantifizieren – und zwar richtig. Dies ist bisher nicht der Fall. Die Unterlagen müssen entsprechend berichtigt werden und neuausgelegt werden, um eine sachgerechte Abwägung zu ermöglichen.

Hierzu machen wir uns auch ausdrücklich die Argumentation des Naturschutzbundes Stuttgart zu eigen, dass der von den Vorhabensträgern angeführte „zukünftige Bedarf“ nicht zur Planrechtfertigung dienen kann.

Ebenso kann die Flughafen-Anbindung nicht als Planbegründung dienen. Der Landesnaturschutzverband stellt eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf die Schiene durch die ICE-Anbindung in Frage (siehe hierzu NABU-Stellungnahme). Im Gegenteil, wir sind der Überzeugung, dass auch hierdurch zusätzlicher Flugverkehr induziert wird. Die Auswirkungen dieses durch die bessere Flughafen-Anbindung induzierten Mehrverkehrs in der Luft auf Lufthygiene, lokales und globales Klima, Lärmemissionen u.a. sind in den Planunterlagen darzustellen und einer sachgerechten Abwägung zugänglich zu machen.

Der Landesnaturschutzverband bestreitet auch, dass die angeblich bessere Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn als Begründung für Stuttgart 21 dienen kann, ebenso die nicht dargelegte höhere Attraktivität. (siehe hierzu NABU Stellungnahme).

Auch sei hier noch angemerkt, dass die mit der Bewerbung für die Ausrichtung der Olympischen Spiele in Stuttgart betraute Stuttgart 2012 GmbH eindrucksvoll und überzeugend darlegt, wie riesige Verkehrsmengen auf der Schiene auch ohne Stuttgart 21 zu bewältigen sind. Ein wie auch immer zustande kommender Verkehrszuwachs kann somit nicht als Begründung für das vorliegende Planungsvorgehen dienen. (siehe hierzu auch NABU-Stellungnahme)

Die Raumwirkungen sind nicht dargestellt

Jeder Verkehrswegebau hat eine Raumwirkungen. Verkehrswege haben einen Einfluss auf die räumliche Lage der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit und so weiter. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 führt in Kombination mit dem Städtebauprojekt Stuttgart 21 dazu, dass viele Funktionen (Einkaufen, Freizeit und anderes) in Stuttgart konzentriert werden und dementsprechend Funktionen in der Region Stuttgart und darüber hinaus verloren gehen bei gleichzeitig entsprechender Zunahme des Verkehrs (Schiene und Straße).

Es wird kritisiert, dass vom Verlust von Funktionen negativ betroffene Gemeinden, die zum Beispiel Kaufkraftverluste durch Stuttgart 21 haben, nicht darüber informiert

werden und keine Möglichkeit haben, am Anhörungsverfahren teilzunehmen. Obwohl es sich um offensichtliche Auswirkungen des Projekts handelt, sind sie in den Unterlagen nicht dargestellt.

Verkehrlich Wirkung und Raumwirkung sind wichtige Auswirkungen des Projektes, sie fehlen vollständig! Die Unterlagen sind diesbezüglich zu ergänzen und in allen betroffenen Gemeinden auszulegen, sowie in Stuttgart erneut. Ein neues Planfeststellungsverfahren ist durchzuführen.

Gesamtwirtschaftliche Bewertung, Nutzen/Kosten-Analyse

Es ist völlig unverständlich, dass sich in den Planunterlagen keine Nutzen/Kosten-Analyse (NKA) für das Projekt S21 befindet.

Der LNV fordert deshalb die Erstellung einer Nutzen/Kosten-Analyse für dieses Projekt.

Erstellt wurde eine NKA nur im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie, die nicht Teil der Planunterlagen ist und darüber hinaus inzwischen veraltet.

Bevor die öffentliche Hand für ein solches Großprojekt Geld vergibt, ist die Erstellung einer NKA zwingend vorgeschrieben (s. BVWP'92 und haushaltsrechtliche Richtlinien).

Wir fordern vom Antragsteller eine entsprechende aktuelle NKA zu liefern, welche die Entwicklungen der letzten 8 Jahren berücksichtigt, damit beurteilt werden kann, ob Stuttgart 21 aus gesamtwirtschaftlicher Sicht förderungswürdig ist, bzw. ob aus Nutzen-Kosten-Gründen ein öffentliches Interesse an diesem Projekt bestehen kann. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist für eine sachgerechte Abwägung dringend erforderlich. Selbstverständlich muss die Kosten/Nutzen-Analyse für das gesamte Projekt erstellt werden, eventuell in Abschnitte eingeteilt. Für eine sachgerechte Abwägung sind auch Kosten/Nutzen-Analysen für die Alternativvorschläge notwendig (ABS/NBS Stuttgart-Ulm“, ABS/NBS Stuttgart-Plochingen/Wendlingen-Ulm“ und “NBS Stuttgart-Flughafen-Ulm mit dem Durchgangsbahnhof). Dieser Alternativfall muss ein realistischer Planfall sein, der eintreten würde, wenn das Projekt Stuttgart 21 nicht verwirklicht würde. Er ist für den Planungshorizont 2010 somit keineswegs identisch mit der momentanen Situation (Status quo), sondern muss logischerweise die Realisierung jener Maßnahmen enthalten, die als bereits beschlossen gelten (analog dem BVWP-Vorgehensweise). In der vergleichenden Alternativplanung müssen selbstverständlich technische Erneuerungen, wie Triebköpfe, bei denen kein Lokomotivwechsel notwendig ist, verbesserte Signalanlagen, alternative Streckenführung über das Güterbahngleis Kornwestheim-Untertürkheim, sowie das Verkehrskonzept zu Olympia 2012 mit berücksichtigt werden. Die vorgelegte Planung darf nicht nur mit dem Ist-Zustand verglichen werden. Dies würde keine sachgerechte Abwägung ermöglichen.

Pflanzen und Tiere

Die baubedingten, anlage- und betriebsbedingten Eingriffe durch das geplante Vorhaben zur Talquerung mit neuem Hauptbahnhof auf die in der UVS berücksichtigten Schutzgüter sind erheblich. Von dem Projekt geht ein hohes Konfliktpotential aus. Dieses wird in der UVS (wie auch im LBP) z.T. ungenügend oder gar nicht dargestellt, z.T. sind Bestandsbeschreibungen unzureichend und die durch Gutachten

belegte Bewertung von Teilflächen wird ignoriert bzw. unterschätzt. Artenlisten der untersuchten Tier- und Pflanzengruppen fehlen in den Planunterlagen und können deshalb nicht nachgeprüft werden. Deshalb müssen wir leider davon ausgehen, dass weder in den trockenwarmen Ruderalgesellschaften noch in den §24-Biotopen ausreichend faunistische Artengruppen erhoben wurden, insbesondere relevante Insektengruppen nicht untersucht wurden.

Es ist völlig unverständlich, warum bereits vorhandene Gutachten mit einer umfassenden Datenerhebung nicht berücksichtigt und ausgewertet wurden – siehe *Untersuchungen zur Umwelt „Stuttgart 21“, Heft 5*.

Daraus resultieren z.T. unzureichende Beschreibungen der Auswirkungen und Beeinträchtigungen sowie vor allem fachlich-methodisch und inhaltlich völlig unzureichende Aussagen bzgl. der Maßnahmen und Kompensationen, was dann zwangsläufig zu einem fehlerhaften landschaftspflegerischen Begleitplan führt.

Durch das geplante Vorhaben werden hochwertige Biotopflächen und Tielebensräume, §24a-Biotope (z.B. Hecken) und Flächen, die eine lange Genese aufweisen und ihren Wert z.T. auch hierdurch erhalten, zerstört oder dauerhaft beeinträchtigt. Insbesondere im Bereich des Mittleren Schlossgartens werden 193 Bäume auf 6 ha gefällt, für die die Baumschutzverordnung der Stadt Stuttgart gilt. Der Mittlere Schlossgarten ist ein Kulturdenkmal. Diese Eingriffe sind in den nächsten 50 Jahre nicht ausgleichbar, der alte Baumbestand ist für die Brutvogelpopulation der Höhlenbrüter nicht ersetzbar.

Auf den bestehenden und ehemaligen Gleisflächen, Nordbahnhof, A1, C2, Baustarße werden trockenwarme Ruderal- und Sukzessionsflächen, die hochwertige Biotope darstellen, zerstört. Diese Lebensräume weisen eine hohe bis sehr hohe, regional bis überregional bedeutsame Wertigkeit für den Arten- und Biotopschutz auf. Darunter befinden sich Arten, die landes- und sogar bundesweit gefährdet oder stark gefährdet sind, sowie Biotoptypen, die im Raum Stuttgart selten und besonders schutzbedürftig oder gar einmalig vertreten sind. Die überplanten, nicht untersuchten Bahngelände weisen eine Reihe von Rote Liste und prioritäre Arten auf. Beispielsweise seien die Katzenminze und das behaarte Bruchkraut, Faltenwespen und Wildbienenarten, die blauflügelige Sandschrecke und der Flussregenpfeifer, welcher auch 2002 wieder auf dieser Fläche gebrütet hat. Bei der besagten Fläche handelt es sich um einen extrem seltenen Biotoptyp. Die nächstgelegenen Lebensräume gleichartiger Biotopqualitäten wären großflächige Felsheiden in der Südschweiz (Wallis). Die hier lebenden sehr seltenen, sehr wärmeliebenden Arten sind von den Schotterflächen des Neckars (als es diese noch gab) auf die Schotterflächen der Bahn eingewandert.

Die hohe Bedeutung für Belange des Arten- und Biotopschutzes führt auch im innerstädtischen Bereich zu einer besonderen Schutzverantwortung.

Im Einzelnen sind folgende Mängel festzustellen und die daraus resultierenden Forderungen zu erheben:

- Bei den Eingriffen in Boden- und Wasserhaushalt werden mögliche Folgen auf den Baumbestand ungenügend abgehandelt. Es ist zu erwarten, dass die Grundwasser-Absenkung im Parkbereich weiteren Baumbestand dauerhaft gefährdet, aufgrund der fehlenden Untersuchung können diese Schäden nicht abgeschätzt werden. Der Landesnaturschutzverband fordert, dass der Grundwasserstand während der Bauzeit und Betrieb nicht schwanken darf, sondern gehalten werden muss. Beim Bauprojekt „Leipziger Platz“ in Berlin war dies auch technisch möglich.
- Die Baulogistik-Flächen A1, C2, Baustraße BSC werden nicht vollständig dargestellt, die Bedeutung und hohe Bewertung der Flächen werden ignoriert bzw. völlig vernachlässigt. Die Fläche A1 und C2 werden kaum erwähnt; entsprechend wird die regionale bis überregional Bedeutung in der UVS nicht entsprechend gewürdigt. Die Fläche A1 wird für die Baulogistik zum ersten mal nach der Umwidmung durch die Bahn in Anspruch genommen. Damit obliegt die Vermeidungs- und Ausgleichspflicht für die Eingriffe dem Vorhabensträger der vorliegenden Planung. Eine andere, rechtsgültige Überplanung des Gebietes liegt nicht vor. Erster „Eingreifer“ ist eindeutig die Bahn und damit auch vermeidungs- und ausgleichspflichtig. Der „Ausgleich“ von überregional bedeutsamen Ruderal- und Sukzessionsflächen, die Vorkommen entsprechender Arten aufweisen (A1) mit Parkrasen und überwiegend standortfremden Gehölzen ist nicht akzeptierbar.
- Die Tatsache, dass mit dem Vorhaben ein örtliches, regionales oder überörtliches Aussterben von Arten eintreten könnte, wird in den Unterlagen nicht erwähnt. (A1-Fläche!). Die Bewertung dieser großflächigen Ruderal- und Sukzessionsflächen, in denen prioritären Zielarten (Wildbienen, Wespen, Heuschreckenarten, Vögel und Pflanzenarten) vorkommen, wird völlig unterschlagen.
- Zielkonzepte und Umsetzungsvorschläge der Untersuchungen zur Umwelt Stuttgart 21 wurden nicht berücksichtigt. Ebenso wenig das von der Landeshauptstadt Stuttgart erstellte Biotopmanagementkonzept und Parkkonzept Stuttgart 21.
- in der UVP fehlen Beschreibungen und Bestandslisten der Schutzgüter (Fauna, Flora) und infolgedessen auch eine genaue Spezifikationen von Beeinträchtigungen, Bewertungen und von Ausgleichsmaßnahmen.
- Die Auswirkungen des Eingriffs durch Niveauehebung des mittleren Schlossgartens auf das Landschaftsbild wird nicht dargestellt
- Die Lichttürme stellen Insektenfallen dar, was ebenfalls nicht untersucht wurde.

- Die Auswirkungen der Lichttürme aus Glas auf die Gefahr des Vogelschlags sind nicht untersucht worden, ebenso bei den Zugangsschalen. Hierfür hätten im Sinne des Minimierungsprinzip Lösungsvorschläge vorgelegt werden müssen.
- Bei der teils baubedingten, teils dauerhaften Inanspruchnahme kleinerer Grünflächen werden für das Schutzgut Klima und Luft in der UVP keine Auswirkungen dargestellt bzw. zu unrecht nicht angenommen.
- Die Grünfläche im Innenhof der zum Abbruch stehenden Bahndirektion wurde mit den hier lebenden Tier und Pflanzenarten von den Untersuchungen nicht erfasst.
- Keine Aussagen wurden zum Juchtenkäfer gemacht. Da er in den Unteren Anlagen vorkommt, ist zu vermuten, dass diese prioritäre Art nach der FFH-Richtlinie auch in den Mittleren Anlagen vorkommt. Dies hätte untersucht werden müssen.
- Es fehlt ein Bestandsplan, in dem die Bäume beschrieben werden.
- Zu erfassen und zu berücksichtigen wären auch betroffene Bäume gewesen, die nicht unter die Baumschutzsatzung fallen.
- Der Verlust von Nistquartieren für Vögel und Fledermäuse bleibt unberücksichtigt. Künstliche Nisthöhlen werden insbesondere von Fledermäusen kurzfristig nicht angenommen. Bei Ausgleichspflanzungen wird nicht auf den fehlenden Funktionsausgleich zwischen altem und neuem Baumbestand eingegangen. Neupflanzte Bäume können erst nach Jahrzehnten die ökologische Wertigkeit von alten Bäumen erreichen. Diese Zeitverschiebung hätte berücksichtigt werden müssen.
- Der Verlust von Insektenquartieren insbesondere in alten Baumbeständen bleibt unberücksichtigt. Es fehlen Vorschläge, wie und für welche Insekten z.B. durch die Schaffung von künstlichen Insektenheimen hier ein Ausgleich geschaffen werden könnte.
- Über den bedrohten, aber im Mittleren Schlossgarten zahlreich vorkommenden Feldhasen werden keine Aussagen gemacht. Somit fehlen auch Vorschläge zur Umsiedelung.
- Keine Aussagen finden sich zur Bienenverträglichkeit der Baumaßnahme. Es werden somit auch keine Vorschläge gemacht, wie sich die Auswirkungen minimieren lassen, zum Beispiel durch eine bienenverträgliche Mahdtechnik vor der eigentlichen Baumaßnahme.
- Für das Projekt muss ein Natur- und Umweltschutzbeauftragter berufen werden, der (oder die) laufend die Einhaltung der Auflagen im Bezug auf den Natur-, Landschafts-, Gewässer- und allgemeinen Umweltschutz überprüft, und der das Recht hat, bei Verletzungen der Auflagen sofort einzugreifen.
- Der berufene Naturschutzbeauftragte muss die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und deren zeitgleichen bzw. zeitnahen Realisierung überwachen. Leider

hat der Landesnaturschutzverband die Erfahrung machen müssen, dass zugesagte Ausgleichsmaßnahmen entweder gar nicht, oder mit einer großen zeitlichen Verzögerung realisiert werden, die sogar Jahrzehnte dauern kann! Eine Kontrolle ist hier dringend notwendig. Auch die temporären Ausgleichsmaßnahmen während der Bauzeit müssen überwacht werden.

- Der berufene Naturschutzbeauftragte unterliegt einer Berichtspflicht gegenüber dem Vorhabensträger, den Behörden, aber auch gegenüber der Öffentlichkeit.
- Der berufene Naturschutzbeauftragte darf nicht weisungsgebunden sein und muss unabhängig von der allgemeinen Bauaufsicht handeln dürfen.

Die Mängelliste ist so lang und keineswegs vollständig, dass eine komplett neue UVP erforderlich ist.

Der Landesnaturschutzverband fordert, dass die genannten Defizite aufgearbeitet werden, um eine sachgerechte Abwägung zu ermöglichen. Wir hoffen, dass dies bei der Genehmigungsbehörde zu einer Bewertung in unserem Sinne beiträgt. Die überarbeiteten Unterlagen müssen neu ausgelegt.

Landschaftsschutz

Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf das Schutzgut „Mensch und Landschaftsbild“ werden nicht erkannt oder verharmlost. In den in der Öffentlichkeit verbreiteten Visualisierungen werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild völlig falsch dargestellt. Auf dem „Wall“ sind Bäume dargestellt, obwohl diese aus rein technischen Gründen dort gar nicht wachsen werden können.

In den Planunterlagen wird offenbar davon ausgegangen, dass sich Beeinträchtigungen des Stadt- und Ortsbildes und der Erholungsfunktion des Mittleren Schlossgartens lediglich auf die Bauzeit beschränken, das Landschaftsbild wieder hergestellt würde und keine zusätzlichen Ersatzmaßnahmen notwendig seien. Die Planunterlagen lassen keine adäquate Wiederherstellung der Parkanlage bzw. der Landschaftsbilds erkennen.

Zu einer dauerhaften erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes des Mittleren Schlossgartens führt der Verlust landschaftlich wertvoller Baumbestände. Nicht nur während der Bauzeit, sondern auf Dauer wird für viele Bürger eine wichtige Erholungsfunktion gestört.

Das Landschaftsbild des Mittleren Schlossgartens wird auch durch die Wallwirkung der Aufwölbung des unterirdischen Bahnhofs sehr stark beeinträchtigt. Erheblich verstärkt wird diese Störung noch durch die Ansammlung parkfremder, 14 Meter hoch aufragender Belichtungstürme (Bullaugen), die für Mensch und Tierwelt wie Barrieren wirken und auch die Luftventilation behindern. Dadurch wird der Schlossgarten geteilt und die Durchgängigkeit des „Grünen U“ gestört. Dies kann nicht akzeptiert werden.

Die Anpflanzung von Bäumen ohne gestalterischen Anspruch, die Überdeckung der sich in den Park aufwölbenden Bahnhofshalle mit einer dünnen Erdschicht, die Anlage unzureichend gestalteter Böschungsflächen stellen keine Kompensations-

maßnahme für die massiven Eingriffe in die historisch gewachsene und gartenkünstlerisch hochwertige Parklandschaft dar.

Der Verschönerungsverein, der Schwäbische Heimatbund und die Deutsche Gesellschaft und Gartenbau und Landschaftsplanung, der Städtebauausschuss und viele mehr hatten bereits 1995 und in den Folgejahren ausführliche Anregungen und Vorschläge unter anderem für eine bessere Ausgestaltung und Integration des Bauwerkes entwickelt. Diese Beiträge wurden damals von Vertretern der Bahn, des Gemeinderates, der Stadtverwaltung, und der Bürgerschaft sehr positiv aufgenommen. Wir sind verwundert, dass in den Unterlagen keinerlei Berücksichtigung erfolgte! Wir halten dies für einen schwerwiegenden Abwägungsfehler.

Angesichts der herausragenden gestalterischen Qualität des Mittleren Schlossgartens und seiner Bedeutung für den Erlebniswert der Stuttgarter Bevölkerung ist zur Eingriffskompensation eine völlige Neugestaltung des Tiefbahnhofes erforderlich. Im Hinblick auf die Geländemodellierung, die Bepflanzung und die Wegführung erfordert es einer differenzierten und anspruchsvollen Überarbeitung der Oberflächenplanung. Dies muss im Rahmen einer übergreifenden Planung und in enger Abstimmung mit einem die gesamten Schlossgartenanlagen umfassenden Parkpflegegewerk erfolgen. Weiter muss die Planung aber auch mit der städtebaulichen Entwicklungsplanung entlang den Rändern der Schlossgartenanlagen korrespondieren. Dies trifft insbesondere für die künftigen Baugebiete A2 und 3 der Städtebauprojekts S21 zu. In den Planfeststellungsunterlagen finden sich hierzu keine brauchbaren Aussagen. Das Parkgelände endet der Cannstatter Straße zu in einer diffusen Wellenlinie ohne ausreichend präzise Höhenangaben. Gleiches gilt für die Ausgleichsflächen entlang des Unteren Schlossgartens. Diese Fläche weist weder gestalterische noch funktionale Bezüge zur vorhandenen Parklandschaft, zur geplanten Parkerweiterung oder zur geplanten Wohnnutzung auf. Bei der Parkerweiterung kann sich die Gestaltung nicht in einer bloßen Begrünung und der Herstellung einer Böschung erschöpfen, sondern muss Teil eines Gesamtkonzeptes sein.

Da das vorliegende Verfahren unmittelbar mit der städtebaulichen Entwicklung gekoppelt ist, müssen die hierauf beruhenden Auswirkungen schon in diesem Verfahren dargestellt werden. Eine Trennung der Verfahren ist nicht möglich, da das eine ohne das andere nicht denkbar ist.

Beste Voraussetzung für eine erträgliche Gestaltung der Oberfläche ist die Reduzierung der weder technisch noch bahnbetrieblich notwendigen Höhe der Bahnhofshalle. Wie bereits sehr eindrucksvoll von Christoph Hackelsberger in einem Aufsatz in der „Baukultur“ Nr. 5/98 dargelegt, ist es kein Unglück, wenn ungleiche Belichtungsverhältnisse und Raumqualitäten auftreten. Bei Absenkung der Hallenhöhe im Bereich des Parks könnten immer noch 80% der Reisenden im großen Hallenbereich ein- und aussteigen. Der frühere Lösungsansatz von Gerkan, Mark + Partner beweist, dass dies technisch und funktional geht.

Auch diesbezüglich sind die Belange des Landschafts-, Klima-, Naturschutzes u.a. völlig unzureichend berücksichtigt und abgewogen worden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass wegen des Raumerlebnisses einiger Bahnreisender – falls diese ein solches überhaupt wahrnehmen – für hunderttausend Stuttgarter und auswärtige

Parkbesucher der Schlossgarten verhunzt wird. Das zur IGA 93 vollendete und zu Recht viel gepriesene „Grüne U“ wird an prominenter Stelle empfindlich beeinträchtigt und gestört. Grundsatz bei der Gestaltung des „Grünen U“ war die Beseitigung aller Querriegel. Wall und Lichttürme stellen bei der vorgelegten Planung einen Querriegel dar.

Die Belange der Stuttgarter Bevölkerung und der hier erholungssuchenden auswärtigen Arbeitnehmer und Touristen müssen Priorität haben. Zwingende Gründe für das Festhalten an der Geländeaufwölbung im Mittleren Schlossgarten sind nicht erkennbar, die bisherige Planung läßt jede gestalterische Qualität vermissen. Es muss ein Gesamtplan erstellt werden, welcher die Neugestaltung des Oberen und Mittleren Schlossgartens einschließlich der Parkerweiterung des Unteren Schlossgartens mit der Platanenallee sowie ein Parkpflgewerk beinhaltet.

Für den notwendigen Entscheidungsprozess müssen alternative Lösungen über einen Wettbewerb oder ein Gutachterverfahren als Diskussionsgrundlage erarbeitet werden. Alternative Lösungsvorschläge müssen im Gelände abgesteckt und markiert werden. Für die Neugestaltung müssen schon jetzt die dafür notwendigen Mittel bereit gestellt werden. Wir bieten bezüglich der Gestaltung gerne unsere kompetente Mitarbeit an.

Die in diesem Sinne überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen müssen neu ausgearbeitet werden.

Lebensqualität und Erholungsfunktion

Die Erreichbarkeit der Stuttgarter City wird durch die Baumaßnahmen über die gesamte Bauzeit erschwert. Auch mit Einschränkungen des Stadtbahnverkehrs muss durch den Umbau der Haltestelle „Staatsgalerie“ gerechnet werden. Der Schlossgarten ist während der Bauzeit als Erholungsraum nicht nutzbar. Die Geschäfte in der Innenstadt haben mit erheblichen Umsatzeinbußen zu rechnen. Ein Ladensterben und damit eine Verschlechterung der Versorgung der Bevölkerung ist nicht auszuschließen. Eine Beeinträchtigung des innerstädtischen Lebens ist gegeben. Wir fordern eine Sozialverträglichkeitsstudie für die vorliegende Planung.

Die Parklandschaften des Mittleren Schlossgartens verlieren durch die erheblichen, größtenteils dauerhaften Eingriffe, die nicht vor Ort ausgleichbar sind, ihren Freizeit und Erholungswert. Durch den Verlust des alten Baumbestandes verliert der Park seinen Erlebniswert. Die Menschen können sich nicht mehr in den Schatten der alten Bäume legen, was angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung immer wichtiger werden wird.

Die Zerstörung der Erholungsfunktion ist deshalb so besonders gravierend, da der Schlossgarten von hunderttausenden in Stuttgart lebenden und/oder hier arbeitenden Menschen zu Fuß erreichbar ist.

Ausgleichsmaßnahmen

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe sowohl in die vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, als auch in die Landschaft, sind völlig unzureichend! Es kann nicht angehen, dass dafür Flächen herangezogen werden sollen, die bereits eine hohe Wertigkeit aufweisen. Laut Gesetz müssen Flächen für Ausgleichs-

maßnahmen grundsätzlich aufwertbar sein. Dies ist bei den vorgeschlagenen Flächen nur unzureichend der Fall. Darüber hinaus ist der flächenmäßigen Ausgleich völlig unzureichenden. Auch die geplante Erweiterung der Parkanlagen sehen wir als unzureichend an.

Für die noch zu erhebenden gefährdeten Pflanzen- und Tiergruppen muss ein Ausgleich gefunden werden. Mit der Überbauung werden lokal und regional bedeutsame Arten zum Aussterben gebracht. Zum Überleben dieser Arten der Gleisbiotope und Ruderalflächen müssten gleichwertige Lebensräume gefunden oder geschaffen werden. Dazu sind Management-Pläne erforderlich. Diese sind in den Planunterlagen nicht enthalten. Wir halten einen Ausgleich im Falle A1 grundsätzlich nicht für möglich.

Die Umsiedelung von Biotopen kann nur eine Eingriffsminimierung darstellen, sie ist keineswegs eine Vermeidung des Eingriffs, was immer oberste Priorität haben muss. Bei der Umsiedelung von Arten kommt es immer zu einer Verminderung der Wertigkeit, auch bedingt durch unzureichendes Naturschutz Management im Anschluss an die Umsiedlung. Hierfür steht dann meist kein Geld mehr zur Verfügung. Ein Problem für die Umsiedelung stellt auch der kontaminierte Boden des ehemaligen Bahngeländes dar. Die Umsiedlung könnte hierdurch von vornherein schon auszuschließen sein.

Ebenso verhält es sich mit der ca. 10-jährigen Bautätigkeit, in der die Reproduktivität besonders der Tierwelt unterbrochen ist. Auch während der Bautätigkeit müssen für die Tier- und Pflanzenwelt Rückzugsgebiete gefunden werden.

Wir schlagen auch den Rückbau von Straßen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen vor, da nur damit eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV erreicht werden kann.

Wir schlagen den Rückbau von Parkplätzen beim Flughafen als Ausgleichsmaßnahme vor. Nur so ließe sich eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV erreichen.

Wir fordern die vollkommene Renaturierung der Gäubahn, rechtsverbindlich im Planfeststellungsverfahren festgestellt, falls die Stuttgart 21-Planung weiterverfolgt werden sollte. Leider finden sich zur Gäubahn keinerlei Angaben im vorliegenden Planfeststellungsverfahren. Dies ist unverständlich, da die zukünftige Verwendung der Gäubahn in unmittelbarem Zusammenhang zur vorliegenden Planung steht. Auch diese Unterteilung halten wir für unzulässig.

Die Ausgleichsmaßnahmen müssen mit der selben Rechtsverbindlichkeit festgestellt werden, wie das Vorhaben an sich. Der Vorhabensträger muss über die Ausgleichsflächen verfügen können. Die in den Planunterlagen vorgesehenen Ausgleichsflächen sind hierfür nach Art und Umfang nicht geeignet. Sie müssen noch umgewidmet werden und stehen nicht zur Verfügung, wenn sie benötigt werden, da Umsiedel-

lungen einige Zeit vor Baubeginn erfolgen müssen. Zusätzliche, rechtzeitig verfügbare Flächen müssen hierfür noch gefunden werden.

Ein Ausgleich mit Parkrasen und überwiegend standortfremden Gehölzen ist ökologisch von geringerer Wertigkeit und wird vom Landesnaturschutzverband nicht akzeptiert.

Bei den für den Ausgleich vorgesehenen Aussaaten und Pflanzung dürfen nur standortgerechte, einheimische Arten verwendet werden. Dabei darf nur autochthones Pflanz- und Saatgut zur Anwendung kommen.

Eine Ausgleichsbilanzierung muss aufgestellt werden, damit die Ausgleichsmaßnahmen nachvollzogen werden können.

Die Unterlagen sind diesbezüglich zu ergänzen und neu auszulegen.

Wir halten allerdings grundsätzlich die vorliegende Antragstrasse für nicht genehmigungsfähig, da es uns unmöglich erscheint, die gravierenden Eingriffe in den Naturschutz auszugleichen, dies gilt insbesondere für das A1-Gebiet. Laut Bundes- und Landesnaturschutzgesetz sind vom Aussterben bedrohte Arten zu erhalten. Wenn eine Schädigung weder vermeidbar noch ausgleichbar ist, muss der Eingriff abgelehnt werden. Im Planfeststellungsverfahren dürfen Eingriffe, die – wie dies hier unbestreitbar der Fall ist – zum Aussterben von Arten führen, nicht in die Abwägung eingestellt werden. Die Unsensibilität, wie in diesem Fall von Seiten der Bahn mit dieser überaus wertvollen Fläche umgegangen wird, erstaunt. In anderen Verfahren geht die Bahn mit Naturschutzbelangen wesentlich sensibler um. Die Bahn ist hier in der Pflicht, da der Eingriff in die Fläche in unmittelbarem Zusammenhang zum vorliegenden Projekt steht.

Luft und Klima

Die vorliegende Untersuchung in den Planfeststellungsunterlagen stellt fest, dass der Stuttgarter Talkessel „klimatisch und lufthygienisch stark belastet“ ist. „Für eine langfristige Sicherung und Verbesserung der klimatischen und lufthygienischen Situation ist der Erhalt des Mittleren Schloßgartens als ein Gebiet mit Klimavielfalt, als Ventilations- und als Kaltluftabflussbahn von Bedeutung.“

Das Gutachten belegt, dass sich bei Verwirklichung von Stuttgart 21 die klimatischen und lufthygienischen Bedingungen für die Innenstadt weiter verschlechtern werden. Der LNV lehnt alle Vorhaben ab, die zu einer Verschlechterung der heutigen klimatischen und lufthygienischen Situation führen.

1. Das Gutachten quantifiziert nicht

Die vorliegende Untersuchung enthält keinerlei Quantifizierung über die klimatischen und lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens. Somit sind die Schlussfolgerungen, die Beeinträchtigungen seien „gering“ oder „mittel“ auch nicht nachvollziehbar.

Der LNV fordern ein Simulationsmodell mit Berechnung der momentanen klimatischen und lufthygienischen Situation, sowie der Situation während des Baus (10 Jahre!) und der Verhältnisse nach Fertigstellung mit Betrieb. Eine derartige Quantifizierung ist möglich und für eine sachgerechte Abwägung dringend erforderlich.

2. Bebauung wird nicht berücksichtigt

Elementare Grundlage des Finanzierungskonzeptes für Stgt-21 ist die Bebauung des frei werdenden Bahn-Geländes. Die angebliche Projektrentabilität, in jedem Fall aber seine finanzielle Absicherung, stützen sich auf die Hochbaukonzeption. Da es sich um eine sehr dichte und hohe Bebauung handeln wird, verstärkt sich die Rauigkeit des Geländes gegenüber heute. Es muss mit einem verstärkten Kaltluftstau, mit erhöhter Wärmeabstrahlung und –auf Grund der geringeren Durchlüftung – mit einer Anreicherung von bodennahen Luftschadstoffen gerechnet werden.

Die Bebauung des Bahn-Geländes ist keineswegs von der vorliegenden Planung zu trennen, da die städtebauliche Entwicklung auch als Planbegründung dient. Der LNV fordert, dass ein Gutachten erstellt wird, in dem die klimatischen und lufthygienischen (und alle anderen umweltrelevanten) Auswirkungen mit Bebauung des Bahngeländes dargestellt werden. Dies halten wir für eine umfassende Abwägung für dringend geboten.

3. Luftschadstoffbelastung

Die von den Gutachtern prognostizierte Entlastung der lufthygienischen Situation kann nicht nachvollzogen werden. So hat das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart erst in diesem Jahr darauf hingewiesen, dass zur Einhaltung der im Jahre 2010 gültigen Grenzwerte Maßnahmen ergriffen werden müssten, die über die bereits erfolgten hinausgehen.

Der Vorhabensträger hat substantziell darzulegen, wie die Grenzwerte, die 2010 gültig sein werden, eingehalten werden können. Dies gilt nicht nur für das unmittelbare Gebiet von Stuttgart 21, sondern auch für die Zufahrtsstraßen in das Gebiet von Stgt 21. Die Luftbelastung der Zufahrtsstraßen ist vom Vorhaben nicht zu trennen, da die Verkehrszunahme auf diesen Straßen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Bebauung steht und damit im Zusammenhang mit dem Gesamt-Projekt.

Selbstverständlich muss ebenso dargelegt werden, dass auch während der Bauzeit die dann gültigen Grenzwerte zur Luftreinhaltung eingehalten werden.

Besondere Beachtung muss dabei dem Problemschadstoff NO_2 geschenkt werden, bei dem mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen gerechnet werden muss. Bezüglich des Feinstaubes (PM_{10}) muss ebenfalls vom Vorhabensträger nachgewiesen werden, dass die 2010 gültigen Grenzwerte unterschritten werden. Die Belastung in Stuttgart erreicht heute schon fast den Grenzwert. Hierbei muss selbstverständlich die erhebliche Zusatzbelastung während der Bauzeit berücksichtigt werden.

Berücksichtigt werden muss insbesondere:

- die dichte Bebauung mit der im Vergleich zu heute wesentlich schlechteren Durchlüftung (höhere Rauigkeit des Geländes, größere Erwärmung durch die Steinmassen und die Abwärme der Gebäude)
- die Riegelwirkung durch den Wall im Schlossgarten, der den Kaltluftabfluss entlang des Nesenbachtals behindert
- die von LKWs emittierten Schadstoffe. Zum einen wird der LKW-Verkehr während der Bauzeit drastisch zunehmen. Zum anderen sind technische Verbesserungen zur Senkung des Schadstoffausstoßes beim LKW bis heute nicht in Sicht. Diesbezüglich sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass neue Untersuchungen ergeben haben, dass Dieselruß hochgradig krebserregend ist.
- die Verkehrszunahme, verursacht durch:
 - die Aufsiedlung, insbesondere wenn es sich hierbei – wie geplant – um riesige Einkaufszentren, Dienstleistungszentren oder Freizeiteinrichtungen mit großem Parkplatzangebot handelt. Zu Berücksichtigen ist auch, dass diese Parkplätze von Kurzzeitparken belegt werden, also hohe Umschlagfrequenzen haben (im Vergleich zu Dauerparkplätzen für Berufstätige).
 - den durch Straßenbau (Pragsatteltunnel, Rosensteintunnel) induzierten Verkehr
 - die Zentralisierung von Arbeitsplätzen, Ausbildungsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen in der Innenstadt mit der Folge der Verlängerung der zurückgelegten Wege. Hierbei darf nicht nur die Innenstadt berücksichtigt werden, sondern auch die gesamte Raumwirkung des Vorhabens.

3. Umweltqualitätsziel Luft

Der Gemeinderat der Stadt Stuttgart hat 1994 Umweltqualitätsziele „Luft“ beschlossen.

Der LNV fordert vom Vorhabensträger darzulegen, wie sowohl während der Bauzeit, wie auch nach Fertigstellung der Anlage diese Luftqualitätsziele eingehalten werden können.

4. Ausgleichsmaßnahmen

Für die Verschlechterung der klimatischen Situation in der Innenstadt durch die teilweise Zerstörung des Schloßgartens ist ein Ausgleich zu schaffen.

Der Vorhabensträger hat darzulegen, wie er diesen Ausgleich schaffen will.

Die Planunterlagen sind dahingehend zu ergänzen, wobei die Ausgleichsmaßnahmen rechtsverbindlich sein müssen und zeitgleich realisierbar. Die ergänzten Planunterlagen sind neu auszulegen.

5. globale Klimarelevanz

Zur Bekämpfung des Treibhauseffektes hat sich die Bundesrepublik Deutschland in internationalen Verträgen verpflichtet, ihre CO₂ – Emissionen zu senken. Durch den Bau und Betrieb des neuen Bahnhofes werden sich die CO₂-Emissionen weiter erhöhen. Der Vorhabensträger hat darzulegen, an welcher Stelle er die Treibhausgase einsparen kann.

Lärm

Während der gesamten Bauzeit ist mit starken Beeinträchtigungen der Lebensqualität im Stuttgarter Kessel zu rechnen. Die Verlärmung der um das Baugebiet liegenden Hanglagen, entlang der ZU- und Abfahrtswege, sowie des Nordbahnhofviertels wird steigen. Ebenso wird es durch den von Stuttgart 21 induzierten Verkehr zu einer Lärmzunahme kommen.

Es muss eine Lärmbilanz erstellt werden. Die zusätzliche Lärmbelastung verursacht von den schweren Erdtransportern und dem induzierten Verkehr muss in Lärmimmissions-Karten (vorher/Bauphase/nachher) dargestellt werden. Nur so kann eine sachgerechte Abwägung erfolgen. Aus den Unterlagen muss auch hervorgehen, wie viel Menschen von einer Lärmzunahme betroffen sind. Des Weiteren ist darzulegen, wie die Zusatzbelastung minimiert werden kann. Auch sollte ein Lärmemissionsvergleich zwischen Antragstrasse und Alternativplanungen, sowohl für Bau, wie auch für den Betrieb gemacht werden. Die Planunterlagen sind diesbezüglich zu ergänzen und erneut auszulegen.

Ein Lärmschutzbeauftragter muss berufen werden, der während der Bauzeit auf die Einhaltung der Lärmschutzauflagen achtet. Er darf nicht weisungsgebunden sein und muss auch gegenüber der Öffentlichkeit rechenschaftspflichtig sein.

Erdaushub

Grundsätzlich hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart beschlossen, den Erdaushub-Anfall zu minimieren und – in unvermeidlichen Fällen – ihn ortsnah zu entsorgen. Bei „Stuttgart 21“ ließe sich die Menge des anfallenden Erdaushubs durch die Behaltungs-Alternative drastisch reduzieren. Des Weiteren wurden keine Anstrengungen unternommen, ihn ortsnah zu entsorgen.

Es muss als Schwabenstreich betrachtet werden, wenn ernsthaft erwogen wird, den umfangreich anfallenden Erdaushub (4,1 Mio cbm) nach Sachsen zu verfrachten. Sämtliche Umweltauswirkungen des Transports über hunderte von Kilometern müssen in den Auslegungsunterlagen dargestellt werden. (ergänzende UVP)

Für eine sachgerechte Abwägung hält es der LNV für notwendig, dass der Vorhabensträger eine Energiebilanz für die Entsorgung des Erdaushubs erstellt. Zu ermitteln ist, wie hoch der Energieaufwand für die Sortierung und den Abtransport des Erdmaterials ist.

Es muss eine CO₂ – Emissionsbilanz erstellt werden. Da sich die Bundesregierung Deutschland in internationalen Verträgen verpflichtet hat, den CO₂ – Ausstoß zu

senken, hat der Vorhabensträger darzulegen, an welcher Stelle die durch den Transport (LKW + Bahn) entstehenden zusätzlichen CO₂ – Emissionen kompensiert werden.

Es muss eine Luftschadstoffbilanz erstellt werden, aus der hervorgeht, wie hoch die Emissionen durch den Abtransport der Erdmassen (für Stuttgart und den Transport nach Lochau) sind. Der Vorhabensträger hat darzulegen, wie diese Zusatzbelastung kompensiert wird.

Es muss eine Lärmbilanz erstellt werden. Die zusätzliche Lärmbelastung verursacht von den schweren Erdtransportern muss in Karten dargestellt werden. Nur so kann eine sachgerechte Abwägung erfolgen.

Weiter hat der Vorhabensträger darzulegen, wie viele LKWs allein für die Entsorgung des Erdaushubs wo und in welchem Zeitraum durch die Innenstadt fahren werden. Allein auf Grund der Mengenangabe der Erdmassen kann ein Laie diese Zusatzbelastung nicht abschätzen.

Das kontaminierte Erdmaterial muss so gelagert und gereinigt werden, dass es zu keinerlei Verunreinigung von Luft, Boden und Wasser kommt. Der Vorhabensträger hat darzulegen, wie er das gewährleisten kann.

Bei einer Sanierung des bestehenden Bahnhofes würden all diese Zusatzbelastungen nicht anfallen.

Sollte das Vorhaben trotz der erheblichen Bedenken realisiert werden, schlagen wir für die Verwertung der anfallenden Erdmassen folgendes vor:

Das Erdmaterial muss ortsnah verwendet werden.

Möglichkeiten dafür wären zur Verbesserung der Lebensumstände für Mensch und Natur genügend vorhanden. Zu denken ist an Lärminderungsmaßnahmen durch die Anlage von Lärmschutzwällen und Biotopvernetzung durch die Herstellung von Landschaftsbrücken über Autobahnen, breiten Einfallstraßen oder Bahnlinien. So könnte z. B. der Erdaushub für die Überdeckung der Autobahn in Rohr (Rohrer Kurve) und zur Verwirklichung des Valentinwaldes in Stuttgart/Zuffenhausen/Stammheim verwendet werden. Bei letzterem handelt es sich übrigens um eine seit 1980! zugesagte Ausgleichsmaßnahme für den Bau der B10/27 in Stuttgart/Zuffenhausen. Leider müssen wir befürchten, dass die im jetzigen Verfahren angedachten Ausgleichsmaßnahmen mit der selben Geschwindigkeit verwirklicht werden, falls sie nicht zeitgleich und mit der selben Rechtsverbindlichkeit planfestgestellt werden.

Mineralwasser

Stuttgart hat nach Budapest das größte Mineralwasservorkommen in Mitteleuropa. Sie sind aufgrund ihres hohen Stellenwerts als unwiederbringliches Naturgut unersetzlich geschützt. Mit seiner Verordnung vom 11. Juni 2002 zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg verfolgt das Regierungspräsidium Stuttgart das Ziel ein individuelles, einmaliges und unersetzliches Schutzgut durch klare Richtlinien hinsichtlich von Nutzungen und Nutzungseinschränkungen in seinem Gebiet vorbeugend zu schützen. Der Schutz bezieht sich auf jegliche quantitative und qualitative Beeinträchtigung dieses Schutzgutes. Die Festlegung von Schutzmaßnahmen im Heilquellenschutzgebiet hat damit das Ziel, bei Nutzungskonflikten anhand von rechtlich verbindlichen Kriterien den wirksamen und nachhaltigen Schutz jeder einzelnen Heilquelle, die eine Einzelscheinung ist, sicher zu gewährleisten. Die Existenz zahlreicher Bäder hängt von der Mineralwassernutzung ab.

Durch die z.T. in bergmännischer Bauweise geplanten Tunnel können sich Eingriffe in die Mineralwasserdruckfläche ergeben. Eine Schädigung des Mineralwasservorkommens kann nicht ausgeschlossen werden.

In der Anlage 15.2.3 werden u.a. als Konfliktschwerpunkte für das Schutzgut Wasser die "Erhebliche Unterschneidung des Lettenkeupe-Druckspiegels im Bereich des Dükers Nesenbach mit möglichen bauzeitlichen Auswirkungen" und für "km-0,10 – 0,30 bauzeitliche und dauerhafte Eingriffe in das oberste Grundwasserstockwerk in der quartären Talau im Bereich des DB-Tunnels". Weitere Konfliktschwerpunkte sind im direkten Zusammenhang mit dem Bauvorhaben des Tiefbahnhofs, der eindeutig im durch das Planfeststellungsverfahren festgelegten Gebiet liegt, zu befürchten: Nach der Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz zum ROV Az. I-PG-ICE-2437-S 21 vom 18. Februar 1997 muss zusätzlich auch in der S-Bahn-Führung im Bereich Wolframstraße mit der höchsten Eingriffsschwere und der Möglichkeit eines begrenzten Schüttungsrückgang in den 1,5 km entferntliegenden Berger Heilquellen gerechnet werden (Siehe Anlage 1, GRDs. 286/1997 Seite 66ff).

Wir sehen die Gefahr, dass der vorbeugende Schutz der Heilquellen durch die Teilerlegung des Bahnhofs schwer beeinträchtigt wird und in der Folge die gesamte Risikominimierung für den unversehrten Fortbestand der Heilquellen und des gesamten Heilquellensystems allein der fehlerfreien bau- und ingenieurtechnischen Ausführung der mindestens 10 Jahre dauernden Tiefbaumaßnahmen aufgebürdet wird. (ibid S. 201). Unterirdischen Baumaßnahmen ist eine relativ geringe Vorhersagesicherheit zueigen.

Es fehlt in den Unterlagen ein Konzept für den Fall, dass, entgegen der vorhandenen Untersuchungen, während der Bauphase neue Erkenntnisse auftreten, die eine Schädigung nicht mehr ausschließen.

Eine spezielle „mineralwasserorientierte“ Beobachtung durch unabhängige Gutachter ist während der gesamten Bauphase und Betriebsphase erforderlich. Wir fordern deshalb die Berufung eines speziellen Grundwasserschutzbeauftragten, der während der Bauzeit ständig die Einhaltung der zum Schutze des Grundwassers und der Mineralquellen gemachten Auflagen kontrolliert.

Bezüglich dieser Problematik muss fachlich gesehen von einem Komplettausfall der UVP gesprochen werden. Das Gesamtverfahren ist nochmals mit zutreffenden Eingangsdaten und zeitgemäßen Erkenntnissen zu wiederholen.

Denkmalschutz

Die Behandlung des Themas Schutzgut „Kulturgüter“ in der UVS ist mangelhaft.

Infolge der vorliegenden Planung kommt es zu erheblichen Verlusten an denkmalgeschützter Bausubstanz, zu Eingriffen in denkmalgeschützte Bauteile, sowie denkmalgeschützte Ensembles und denkmalgeschützten Grünanlagen. Auch beim Denkmalschutz ist Eingriffsvermeidung und, in Fällen von Unvermeidbarkeit, Eingriffsminimierung zwingend erforderlich.

- Eisenbahndirektionsgebäude Heilbronner Str. 7 + 9
Dieses Gebäude ist als Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg eingestuft. Die Generaldirektion der Eisenbahn wurde 1911/12 nach Plänen von Architekt Martin Mayer errichtet. Es bildet zusammen mit dem Hauptbahnhof und dem Zeppelinbau ein städtebauliches Ensemble und liegt im Bereich einer städtebaulichen Erhaltungssatzung. In früheren Planungsstufen wurde gezeigt, dass ein des Gebäudes möglich ist. Im jetzigen Planfeststellungsverfahren wird nun aus rein wirtschaftlichen Gründen ein Abriss des Gebäudes beantragt. Der LNV fordert den Erhalt des Gebäudes sowohl aus denkmalgeschützerischen wie auch aus städtebaulichen Gründen. Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit müssen die Mehrkosten für den Erhalt in Bezug zu den Gesamtkosten gesetzt werden.
- Hauptbahnhof (Bonatzbau)
Nach Plänen von Paul Bonatz und Friedrich Scholer wurde in den Jahren 1914 bis 1928 der Stuttgarter Hauptbahnhof errichtet. Der stadtbildprägende Gebäudekomplex gliedert mit seinen Flügelbauten und dem Hauptbau die umliegenden Stadträume maßgeblich und wirkt mit dem Bahnhofsturm weit in die Königsstraße hinein. Nicht nur aus städtebaulichen, sondern auch aus technikgeschichtlichen, kunst- und architekturgeschichtlichen Gründen wurde der Stuttgarter Hauptbahnhof in das Denkmalbuch Baden-Württemberg 1987 als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung eingetragen. Damit besteht ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung des Gebäudes. Dies umfasst auch die Substanz des Wiederaufbaus, der unter der Leitung von Paul Bonatz durchgeführt wurde. Es ist nicht erkennbar, dass die Planungsträger behutsam mit dieser wertvollen Bausubstanz umgegangen wären, und sich Gedanken zur Minimierung des Eingriffs gemacht hätten. Für jeden auch noch so kleinen Eingriff hätte die unmittelbare Notwendigkeit dargelegt werden müssen.

So ist nicht ersichtlich ob,

- die Herausnahme der Bodenfläche in der großen Querbahnsteighalle minimiert worden ist
- geprüft wurde, ob im Bereich des Turms der Boden in Form einer umlaufenden Galerie erhalten bleiben kann

Substanzschonende Alternativen wären zu prüfen gewesen. Es ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar, ob und in welcher Weise dies erfolgt ist.

So sollte der Nord- und der Südflügel zur Beibehaltung der symmetrischen Eingangssituation erhalten werden. Gleiches gilt für die heute bestehende Eingangssituation unter dem „Schwäbischen Ritter“ in der großen Schalterhalle in der Ebene +1 zusammen mit der sogenannten „Stuttgarter Treppe“ und dem dreiteiligen Eingangselement. Auf die Entfernung der Gliederung der Fensteröffnungen, der Wandelemente und der Türöffnungen ist zu verzichten. Die historische, architektonische und funktionale Aussage der Gebäudestruktur ist zu belassen.

Der Landesnaturschutzverband lehnt sämtliche Eingriffe in denkmalgeschützte Bausubstanz, die aus gestalterischen und/oder wirtschaftlichen Gründen erfolgen, grundsätzlich ab.

Bahn-Nutzer-Freundlichkeit

Eine oberirdische Streckenführung und ein Kopfbahnsteig sind wesentlich nutzerfreundlicher als Tunnelstrecken und ein Durchgangsbahnhof in der Tiefe.

Der Bahnnutzer kann bei der Beibehaltungsalternative die Landschaft Stuttgarts beim Einfahren in den Hauptbahnhof betrachten und erleben. Der Rosensteinpark mit seiner Platanenallee ist ein wunderschönes Aushängeschild der Stadt Stuttgart. Es ist eigentlich unverzeihlich, wenn mit der Bahn an- oder durchreisenden Menschen dieses Erlebnis genommen wird.

Die Umsteigefreundlichkeit ist bei Kopfbahnsteigen wesentlich günstiger, da keine Treppen zu überwinden sind und keine technischen Hilfsmittel notwendig sind. Dies ist besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen wichtig. Zu berücksichtigen wäre hierbei auch die demographische Entwicklung unserer Gesellschaft. Der Kopfbahnsteig bietet einen problemlosen Übergang zwischen Bahnsteigen, da keine Höhenunterschiede zu überwinden sind. Jeder, der den S-Bahnhof Zuffenhausen kennt, weiß wie unzuverlässig technische Hilfsmittel zur Höhenüberwindung sind. Außerdem besitzen technische Hilfsmittel eine sehr geringe Kapazität

Jeder Durchgangsbahnhof ist zugig. Die Züge wirken in Tunnelröhren wie die Köben in einer Luftpumpe und verursachen so Zugluft im Bahnhofsgebäude. Dies führt zu einem geringeren Wohlbefinden bei den auf dem Bahnsteig sich aufhaltenden Personen.

Jede Erschwernis bei der Benutzung der Bahn machen die anderen, umweltbelastenderen Verkehrsmittel attraktiver.

In den Planungsunterlagen wird dieser Gesichtspunkt leider unzureichend berücksichtigt und entzieht sich somit einer sachgerechten Abwägung. Die Vernachlässigung dieser Problempunkte stellt ein schwerwiegendes Versäumnis im bisherigen Verfahren dar. Es wird gefordert, dies im Rahmen einer erneuten UVP nachzuholen und einer nochmaligen Bewertung der unterschiedlichen Alternativen zugrunde zu legen. Die so ergänzten Unterlagen sind erneut auszulegen.

Güterverkehr

Der Landesnaturschutzverband hält es für nicht vertretbar, wenn eine Großstadt sich völlig vom schienengebundenen Güterverkehr abkoppelt. Wir weisen darauf hin, dass auch der Regionalverband Stuttgart diesbezüglich schon erhebliche Bedenken geäußert hat.

Betriebszuverlässigkeit, Erweiterungsoptionen

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist mit seinen 8 zulaufenden Strecken der größte Bahnknoten und bedeutendster Verknüpfungspunkt im Schienenverkehr in Baden-Württemberg. Der heute 16-gleisige Kopfbahnhof kann Anschlüsse in alle Richtungen herstellen. Bei Stuttgart 21 soll der gesamte Bahnbetrieb in einem nur noch 8 gleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof abgewickelt werden, welcher über ein Zu- / Abfahrtsgleis pro Fahrtrichtung verfügt.

Die Tieferlegung des Bahnhofes zusammen mit der dadurch verbundenen Untertunnelung der Zulaufstrecken – was mit einer Kapazitätsbeschränkung! verbunden ist – bedeutet, dass schon bei kleinsten Störungen der gesamte Bahnbetrieb gestört ist, da zukünftig auf den Zulaufstrecken nur noch ein Gleis pro Richtung zur Verfügung stehen würde. Im Gegensatz zu heute würden die Richtungen München, Bodensee oder Tübingen über eine sehr lange (Tunnel-)Strecke nur noch von einem Gleis bedient werden. Bei den Zulaufstrecken treffen Regionalzüge (langsamere Züge) und Fernzüge (schnelle Züge) aufeinander bzw. werden auf die Zulaufstrecken gebündelt. Mehr Züge müssen sich weniger Gleise teilen, und dies bei kürzeren Aufenthaltszeiten am Hbf. Diese Planung steht somit im Widerspruch zum Streckenkonzept Netz 21 der DB, das eine Entmischung der verschiedenen Verkehrsarten vorsieht, mit der Begründung, dass dadurch die langsameren Regionalverkehrszügen die Leistungsfähigkeit der Strecken für die Schnellbahn nicht mehr reduzieren, also Konflikte zwischen Fern- und Regionalverkehr abgeschafft werden.

In den Planfeststellungsunterlagen wird kein Konzept dargestellt, wie im Falle von Betriebsstörungen (Stau auf der Schiene) und Verspätungen das Betriebsszenario einzuhalten ist.

Bei Betriebsstörungen im Bereich der Tunnelleinfahrten, dort wo die beiden Gleisrichtungen nicht mehr (oder noch nicht) durch eine Wand voneinander getrennt sind, würden beide Fahrtrichtungen gestört sein. Stuttgart wäre auf der Schiene aus allen

Richtungen nicht mehr erreichbar, und könnte auf der Schiene in keine Richtung mehr verlassen werden. Der Vorhabensträger hat in den Unterlagen kein Konzept dargestellt, wie bei Ausfall eines Gleises oder beider oder bei Verspätungen zu verhindern ist, dass das ganze Betriebskonzept im Tunnelbahnhof zusammenbricht.

Redundanzen sind auf den Zulaufstrecken und im Tiefbahnhof nicht mehr vorhanden.

Die S-Bahnen können zukünftig bei Betriebsstörungen nicht mehr oberirdisch in den Hauptbahnhof einfahren. Auch war es während der sogenannten „Schmierfett Affäre“ möglich, S-Bahnen durch Regionalzüge zu ersetzen und weiterhin die Bahnhöfe Feuerbach und Nordbahnhof anzufahren. Dies ist zukünftig nicht mehr möglich. Wir fordern den Vorhabensträger auf, darzulegen wie dieser reale Fall zukünftig gelöst wird.

Der neue Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof mit seinen acht Gleisen für das unterstellte Betriebsprogramm zwar ausreichend dimensioniert, allerdings weisen wir darauf hin, dass die Fahrplanlagen der einzelnen Züge, die in sehr gleichmäßigen Abständen in Stuttgart eintreffen, dieses günstige Simulationsergebnis maßgebend mit beeinflussen und, dass großräumige Änderungen der Fahrplananlagen im Fernverkehr die Gleichmäßigkeit der Ankünfte der Züge in Stuttgart ungünstig beeinflussen könnte. In den Gleisbelegungszeiten sind Mindesthaltezeiten von zwei Minuten enthalten. Diese erscheinen für einen Bahnhof dieser Größenordnung etwas aus Sicherheitsgründen für zu klein gewählt. Es ist zu bezweifeln, ob in der Zukunft die als Begründung dienende Fahrplanqualität gewährleistet werden kann. Eine erhöhte mittlere Mindesthaltezeit auf drei Minuten hätte fatale Folgen. In diesem Fall reichen vier Bahngleise je Richtung nicht mehr aus. Das Eingeständnis, dass das Stuttgart 21-Projekt längerfristig nicht über ausreichende Kapazitäten verfügt, ist auch im Erläuterungsbericht nachzulesen.

Ein Bahnhof unter der Erde (nur mit Strom betriebenen Zügen zu bedienen, ohne günstige Erweiterungsmöglichkeiten, aufwendigere Umbaumaßnahmen als wenn oberirdisch, usw.) hätte nicht die Flexibilität, die ein oberirdischer Bahnhofes haben kann. Dies gilt auch für die Flexibilität und die Möglichkeiten von 16 Gleisen im Vergleich zu denen des geplanten unterirdischen Bahnhofs mit nur 8 Gleisen. Der Vorhabensträger hat diese verkehrlich-betriebliche nachteilige Aspekte in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt bzw. nicht bewertet und diese Aspekte nicht erkennbar im Abwägungsprozess zwischen den verschiedenen Alternativen berücksichtigt.

Eine nachträglich sich als notwendig herausstellende Erweiterung des Tiefbahnhofs hätte immense Kosten zur Folge, die die angegebenen Kosten für den sofortigen 10 gleisigen Ausbau bei weitem übersteigen werden. Der Landesnaturschutzverband hält es allerdings für wahrscheinlich, dass eine spätere Erweiterung nahezu unmöglich sein wird, da die damit verbundenen Einwirkungen auf die dann vorhandene Bausubstanz sowie auf den Betrieb der Bahnanlage nicht hinnehmbar sein werden.

Das Vorhaben beschneidet sich hiermit Zukunftsoptionen, was nicht für eine zukunftsfähige Planung spricht. Die Alternativplanungen (auch die Olympiaverkehrsplanung) sollten auf ihre Offenheit für Kapazitätserweiterungen, technische Neue-

rungen und Organisationsänderungen hin überprüft werden, damit auch in diesen Punkten eine Vergleichbarkeit der Planungen vorhanden ist und eine sachgerechte Abwägung erfolgen kann. Die gesamte Problematik der Optionsoffenheit ist in den Planunterlagen nicht behandelt worden.

Brandschutz und Rettungskonzept

Auszug aus der Landesbauordnung Baden-Württemberg §3(1) und §15(1):

§ 3 Allgemeine Anforderungen

(1) Bauliche Anlagen sowie Grundstücke, andere Anlagen und Einrichtungen im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 2 sind so anzuordnen und zu errichten, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit oder die natürlichen Lebensgrundlagen, nicht bedroht werden und dass sie ihrem Zweck entsprechend ohne Missstände benutzbar sind. Für den Abbruch baulicher Anlagen gilt dies entsprechend.

§ 15 Brandschutz

(1) Bauliche Anlagen sind so anzuordnen und zu errichten, dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch im Interesse der Abwendung von Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen und Tieren vorgebeugt wird und bei einem Brand wirksame Löscharbeiten und die Rettung von Menschen und Tieren möglich sind.

Das Erreichen der Schutzziele von §3(1) und §15(1) sind bei den vorliegenden Plänen in Frage gestellt:

1) 25 MW-Brand in der Bahnhofshalle

Unklar ist wie ein 25 MW-Brand in der Bahnhofshalle beherrscht werden soll. Die Evakuierungszeiten laut Gutachten belaufen sich auf 15-20 min, gleichzeitig muss damit gerechnet werden, dass Züge im Katastrophenfall laut Sicherheitskonzept bereits brennend einfahren. Die anrückende Rettungskräfte, die vorrangig die Evakuierung unterstützen müssen, können sich in dieser Phase nicht oder nur sehr eingeschränkt an der Brandbekämpfung beteiligen. Bis weitgehend zum Abschluss der Evakuierung kann kein Brandangriff mit schwerem Gerät eingeleitet werden. Die Brandbekämpfung kann somit erst nach etwa 15-20min eingeleitet werden.

Die vorhandene Hydrantenversorgung auf dem Bahnsteig mit 200l/min pro Hydrant ist zur Bekämpfung eines 25 MW-Brandes vollkommen unzureichend. Erforderlich wären mindestens 3 unabhängige Entnahmestellen mit ca. 1000l/min bei mindestens 3,5bar Fließdruck.

Es besteht die Gefahr, dass ein soweit entwickelter Brand auf weitere Wagons oder Züge übergreift.

2) Entrauchung der Bahnhofshalle

a) Unklar ist, ob das Entrauchungskonzept im Brandfall funktioniert. Nach vorliegendem Szenario ist mit einfahrenden, durchfahrenden und ausfahrenden Zügen im Katastrophenfall und unmittelbar danach zu rechnen. Hierbei kommt es zu Turbulenzen und Verwirbelungen in der Bahnhofshalle, die sich erst verhältnismäßig langsam abbauen. Die Annahme einer klaren Rauchschiebung in rauchfreie Zone und verrauchte Zone kann nicht für das Brandszenario vorausgesetzt werden. Die Entrauchungsstudie trägt diesen möglichen dynamischen Strömungseinflüssen keine Rechnung.

b) Unklar ist, wie sich Zugbewegungen innerhalb der Tunnels noch ungünstig auf Strömungen und Verwirbelungen in der Bahnhofshalle auswirken.

c) Die natürliche / mechanische Entrauchung mit klarer Rauchschiebung setzt eine funktionierende Zuluftführung voraus. Dafür muss die Zuluft bodennah und laminar (d.h. mit geringen Strömungsgeschwindigkeiten) zugeführt werden. Andernfalls ist mit Verwirbelungen an der Grenze von Rauchschiebung und rauchfreier Schicht zu rechnen. Das Entrauchungskonzept enthält zur gesteuerten Zuluftführung im Brandfall keine Angaben.

d) Nach Annahme soll eine Rauchfahne vom Brandherd senkrecht aufsteigen und von dort zur Abluftöffnung strömen. Beim Vorbeiströmen kühlen sich die Rauchgase rasch ab. Ohne Lenkung mit Rauchschrägen und einer gezielten Entrauchungsöffnung möglichst direkt vom Brandherd ins Freie, besteht die Gefahr, dass abgekühlte Rauchgase sich nach ca. 60m wieder absenken und mit der rauchfreien Luft durchmischen, um so mehr da siehe a)-c).

3) Brand im Tunnel / Entrauchung

Das Konzept der Längslüftung, d.h. durch Drücken von Luft ausgehend von der Bahnhofshalle zu den jeweiligen Tunnelausgängen ist in Frage zu stellen. Jenseits der Brandstelle ist mit stärkster Verrauchung zu rechnen. Flüchtende, die jenseits der Brandstelle zum nächsten Verbindungsstollen in Richtung Tunnelausgang fliehen, werden durch die auszutreibende Rauchschiebung erfasst und können dort ersticken. Rettungschancen bestehen nur für Flüchtende die gegen die Frischluftströmung Richtung Bahnhof fliehen. (Vgl. Tunnelunglück Kaprun)

Zur Bekämpfung eines 25 MW-Brandes ist eine Trockenlöschwasserleitung im Tunnel unzureichend.

4) Rauchfreihaltung der Gegenröhre bei Tunnelbrand

Es wird unterstellt, dass die jeweils parallelen Tunnelröhren als sichere Zonen für die Selbstrettung gelten. Es ist nicht dargestellt, wie sicher gewährleistet werden kann,

dass Rauchgase nicht durch die Fluchtstollen in die benachbarten Röhren gedrückt werden. Bei einem sehr kleinen Brandfall im Engelbergtunnel mit ähnlichem Rettungskonzept wurde Rauch in die parallele Röhre gedrückt.

5) Verhinderung des Brandübergreifendes vom Bahnhof auf die Straßenbahn bzw. S-Bahn

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Angaben wie gewährleistet werden soll, dass bei einem 25 MW-Brand in der Bahnhofshalle kein Brandübergreifend auf Straßenbahn und S-Bahn erfolgt bzw. wie dieser unterbunden wird.

Dies umfasst die Frage nach der Abschottung und ggf. Ansteuerung gemeinsamer Be- und Entlüftungsanlagen, Energieversorgungsanlagen, Verbindungswegen und baulichen Trennungen.

6) Ungünstigste Brandstelle nicht berücksichtigt

Die ungünstigste Brandausbruchstelle ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt worden. Diese sind die Tunnelanlagen jeweils vor der Einfahrt in die Bahnhofshalle, da hier über Strecken von mehreren 100 m die Tunnelbauwerke nicht als Einzelstollen geführt werden, sondern jeweils 2 Gleise gemeinsam.

Zum einen besteht hier eine höhere Unfall- und Entgleisungsgefahr durch die dort befindlichen Weichenanlagen. Zum anderen sind hier die wesentlichen Voraussetzungen des Lösch-, Entrauchungs- und Rettungskonzeptes nicht erfüllt. Dies sind insbesondere das Fehlen von Hydranten (wie in der Bahnhofshalle), das Fehlen einer sicheren Fluchtzone (da hier die Gleise gemeinsam verlaufen) und das Versagen des Tunnel-Entrauchungskonzeptes (da in diesem Bereich keine bauliche Trennung zwischen den Röhren besteht und der Rauch sich im gesamten, betroffenen Bereich verteilen wird). Es kann hier nicht mehr gewährleistet werden, dass der Rauch durch nur eine bestimmte Röhre ins Freie gedrückt werden kann.

Wir vertreten die Überzeugung, dass das beantragte Projekt hinsichtlich der notwendigen Vermeidung, Minimierung oder Bewältigung von Sicherheitsproblemen sowohl beim Bau als auch beim nachfolgenden Betrieb nicht Rechnung trägt.

Fazit: Das Brandschutz- und Rettungskonzept ist völlig unzureichend!

Hochwasserschutz

Die Tiefbahnhof könnte bei extremen Niederschlagsmengen, mit denen zukünftig verstärkt gerechnet werden muss, volllaufen. Der Vorhabensträger hat diesen Aspekt nicht untersucht. Die Unterlagen sind diesbezüglich zu ergänzen.

Historische Eisenbahnfahrten

Da der unterirdische Bahnhof mit seinen Tunnelzulaufstrecken nicht mehr mit Dampflokomotiven angefahren werden kann, geht hierdurch ein Stück Heimatgeschichte verloren.

Zusammenfassung

Im Interesse der Bürger darf das Projekt in der jetzt vorgelegten Form nicht verwirklicht werden!

Mit freundlichen Grüßen

Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg e.V.

Dr. Anke Trube
Geschäftsführerin