

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

70565 Stuttgart

Bearbeitung durch den
LNV-Arbeitskreis Stuttgart
Sprecher: Thomas Gruner

Stuttgart, den 15.10.02

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
15-3824.1, 26.8.02

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom Telefon
a-stell/rp/s21lnv

Gemeinsame Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände (außer BUND und NABU)

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Abschnitt 1.1

nur verkehrswissenschaftlicher Teil

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 we-

sentlichen Aussagen, die zu einer Bewertung der Planungen durch Behörde, Verbände, 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 Milliarden-Projekt 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 »S 21« unterscheiden

1. Verbesserung des Angebots auf der Schiene.
2. Ansiedlung von 24000 Arbeitsplätzen und 11000 Bewohnern auf dem »S 21«-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 »S 21« nichts zu tun hat, und induzieren daher Verkehr unabhängig von »S 21«.

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 neu ausgelegt 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 Flughafenanbindung 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 Planungsverfahren dienen. (siehe hierzu auch NABU-Stellungnahme)

Die Raumwirkungen sind nicht dargestellt

Jeder Verkehrswegebau hat 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 Triebkopfszüge, 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.

Zusammenfassung

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

Mit freundlichen Grüßen

LandesnaturaSchutzverband Baden-Württemberg e.V.

Dr. Anke Trube

Geschäftsführerin