

Klimabelastung

Jeder Stuttgarter weiß aus Erfahrung, dass sich der Talkessel im Sommer kräftig aufheizt. Allerdings sorgen bisher die unbebauten Flächen des Gleisvorfelds für einen gewissen Ausgleich, denn sie kühlen sich bei Nacht am stärksten ab und halten so die Temperaturen im Talkessel wirksam in Grenzen. Sie bewirken somit einen Frischluftkanal zum Neckartal, indem sich die Kaltluftflüsse ungehindert durch das Nesenbachtal wälzen können und somit bei austauscharmen Wetterlagen nachts für den nötigen Luftaustausch sorgen. Eine Bebauung der Fläche, wie bei Stuttgart 21 geplant, hätte dagegen unübersehbare Folgen für das sowieso schon hoch belastete Stadtklima, denn sie könnte diesen Frischluftkanal blockieren.

Die Parkerweiterung ist eine Mogelpackung

Nach den Plänen von Stuttgart 21 soll der Park um 20 Hektar erweitert werden, von denen jedoch cirka 10 Hektar im Bereich des Tiefbahnhofs abzuziehen sind, da sie nicht als Park genutzt werden können. Die verbleibenden 10 Hektar Parkerweiterung entsteht allerdings weit weg in zweieinhalb Kilometer Entfernung auf den Gleisflächen am Rosenstein, die jedoch erst nach Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs geräumt werden können, also erst in zehn bis fünfzehn Jahren. Der Verlust an Parkfläche in Zentrumsnähe wird jedoch vom ersten Tag des Baubeginns an zu beklagen sein! Und dies auf Dauer, denn auf dem gigantischen Betonriegel über dem Tiefbahnhof werden niemals Bäume wachsen.

Die Gefährdung des Mineralwassers

Stuttgart hat nach Budapest die stärkste Heilquellenschüttung in Europa. Der Bau des Tiefbahnhofs bedeutet ein unabwägbares Risiko für unsere Heilquellen. Das Heilwasser verläuft in Talrichtung bis zu den Quellschüttungen in Bad Cannstatt. Daher wurden Heilquellenschutzgebiete mit unterschiedlicher Abstufung zum Schutz dieser Quellen ausgewiesen. Aber die Kernzone, in der nach der Verordnung keinerlei Tiefbauprojekte realisiert werden dürfen, um den unterirdischen Fluss des Heilwassers nicht zu beeinträchtigen, ist dabei ausgerechnet im Bereich des geplanten Tiefbahnhofs willkürlich unterbrochen worden, obwohl das Heilwasser dort ebenfalls fließt. Durch diesen Trick hat sich das Regierungspräsidium die Handlungshoheit für alle Genehmigungsbehörden gesichert. Außerdem hat die Stadt 2009 das bislang von privater Hand betriebene Mineralbad Berg vorsorglich aufgekauft, um späteren Schadensersatzforderungen vorzubeugen.

Luftverschmutzung

Stuttgart 21 wird über mindestens 10 Jahre hinweg Europas größte Baustelle sein. Der Transport von ca. 8 Mio. Kubikmeter Gestein einschließlich des Materialtransports bedingt ungefähr 1 Million LKW-Fahrten. Daraus resultieren 200 Tonnen Feinstaub, 970 Tonnen Stickoxid, 19,9 Tonnen Ruß und 92.000 Tonnen Kohlendioxid. Und das alles in dem ohnehin überbelasteten Stuttgarter Talkessel, der am Neckartor schon jetzt den schmutzigsten Verkehrsknotenpunkt Deutschlands hat.

Kontakt: Traude Heberle-Kik
Tel. 0711-815561

Wir erheben keine Mitgliedsbeiträge und freuen uns über Spenden:

Spendenkonto Stuttgart Solar e.V.
Kontonr. 8017 753 400, BLZ 430 609 67
GLS-Bank Bochum / Stuttgart

Betreff: „KUS“ + Postadresse des Spenders
(für die Zusendung der Spendenbescheinigung)

ZUKUNFT GESTALTEN

KLIMA ERHALTEN



S21 IST KEIN ÖKOLOGISCHES PROJEKT



**KLIMA- UND UMWELTBÜNDNIS
STUTTART**
www.kus-stuttgart.de

Die Neubaustrecke ist energieaufwändiger

Energetisch gesehen ist die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm deutlich schlechter als die bestehende Filstal-Trasse. Bei der Neubaustrecke liegt der Scheitelpunkt um rund 170 m höher als bei der bisherigen Trasse. Außerdem ist die Neubaustrecke mit einer maximalen Steigung von 3,5% sogar noch steiler als die alte Trasse, was zusätzlich Energie kostet.

Keine Energie- und Emissionseinsparung durch Neubaustrecke

Die Befürworter behaupten, dass durch S21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm rund 1 Mrd. PKW-km pro Jahr auf die Schiene verlagert werden könnten. Das klingt nach viel, aber bei 70 Mrd. PKW-km pro Jahr in BW entspricht das gerade mal 1,4%. Dabei muss jedoch befürchtet werden, dass der geplante 6-spurige Ausbau der Autobahn über die Alb eine weitere Steigerung des Kfz-Verkehrs bewirkt, und damit der Verlagerung auf die Schiene und somit der Energie- und Emissionseinsparung entgegenwirkt.

S21 bewirkt mehr Flugverkehr

Flughafenchef Fundel erwartet durch den S21-Flughafenanschluss circa 1,2 Millionen mehr Passagiere im Jahr. Das lässt befürchten, dass mehr Flüge eingerichtet werden und dadurch noch mehr Lärm und Abgase entstehen. Womöglich wird dann erneut die Diskussion um eine zweite Startbahn entbrennen, die keiner will.

Außerdem ist der Fildertunnel zum Flughafen unter energetischen Gesichtspunkten (Steigung, Anfahrstromverbrauch am Hauptbahnhof) im täglichen Betrieb weder ökonomisch noch ökologisch verantwortbar.

S 21 verhindert die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Würde der Güterverkehr auf der Schiene verdoppelt, wären das 20% weniger Emissionen durch den Gesamtverkehr, und damit ein erheblicher Beitrag zum Klimaschutz. Für die nötige Ertüchtigung des gesamten deutschen Schienennetzes rechnen Experten mit rund 11 Mrd. €. Das ist etwa die Summe, die nach realistischen Berechnungen das Projekt S21 verschlingen wird. Würde S 21 gebaut werden, bliebe der weitere Ausbau des Güterverkehrs in ganz Deutschland wegen Geldmangels auf der Strecke. Dabei muss man wissen, dass die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm nichts für die Verbesserung des Güterverkehrs bringt. Sie ist zu steil für heutige Güterzüge, das Trassenentgelt wird zu hoch sein und die sog. Leichtgüterzüge, die schon vor 20 Jahren für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Strecke ausgedacht wurden, gibt es bis heute noch nicht.

Der Tiefbahnhof ist ein Energiefresser

Die S 21-Planer preisen ihr Projekt als einen „Null-Energie-Bahnhof“ an, der weder Heizung noch Kühlung benötigt. Der Tiefbahnhof benötigt jedoch 35 Rolltreppen und 15 Panorama-Aufzüge, um auf die Bahnsteige zu kommen, gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof, der ebenerdig zugänglich ist, keine Heizung oder Kühlung benötigt und nur 4 Rolltreppen hat. Außerdem benötigt der S 21-Keller-Bahnhof trotz seiner so genannten „Lichtaugen“ wesentlich mehr Energie zur Beleuchtung als die heutigen offenen Bahnsteige, so dass den ganzen Tag über eine zusätzliche Beleuchtung erforderlich sein wird. Gleiches gilt für die neuen Bahnhöfe Mitternachtstraße und Flughafen. Zusätzliche Energie wird im Dauerbetrieb für die Belüftung der insgesamt 60 km Tunnelstrecken und zur Beleuchtung der Notausgänge in den Tunnels benötigt.

Baumfällung

Für S 21 und die Baustelle müssen rund 250 Großbäume im Schlossgarten gefällt werden. Bäume dieser Größe und dieses Alters haben in der "Grünen Lunge Stuttgarts" eine wichtige Funktion. Ein großer Baum produziert jährlich ca. 3.300 m³ Sauerstoff, absorbiert jährlich ca. 2,5 Tonnen CO₂ und bindet jährlich 1.000 kg Feinstaub. Er zieht im Jahr über seine Wurzeln bis zu 20.000 Liter Wasser, das verdunstet und dadurch zur Kühlung beiträgt. Bis Jungbäumchen auch nur halbwegs die Größe unserer prächtigen Parkbäume erreicht haben, können 30 bis 50 Jahre vergehen.

Baumsterben durch Grundwasserabsenkung

Weil die geplante Tiefbahnhofbaustelle am tiefsten Punkt des Stadtkessels in einem ehemaligen Sumpfgebiet liegt, unter dem große Ströme an Grund- und Mineralwasser fließen, muss der Grundwasserspiegel mit viel Energieaufwand um mehrere Meter abgesenkt werden, damit die Baugruben nicht voll laufen. Dies hat jedoch unweigerlich zur Folge, dass das Wasser auch aus dem angrenzenden Gelände abgesenkt wird und dadurch nach und nach auch weiter entfernt stehende Bäume absterben könnten.

Gefährdete Pflanzen- und Tierarten

Nicht nur die Juchtenkäfer in den Parkbäumen sind gefährdet. Auf den Bahnbrachen, die entfernt werden sollen, gibt es eine sensationelle Artenvielfalt bei Pflanzen und Tieren. Trotz vorgeschriebener Ausgleichsmaßnahmen ist der Erfolg einer Umsiedlung fraglich.