

AKTUELL

Abfall, Chemie & Emissionen	9
Globalisierung & Eine Welt	11
Klima & Energie	13
Konsum & Verbraucherschutz	17
Landwirtschaft & Gentechnik	17
Naturschutz & Biodiversität	20
Stadt & Region	22
Tierschutz & Ethik	22
Umweltpolitik & Umweltrecht	23
Verkehr & Tourismus	24
Wasser & Meere	26
Wirtschaft & Ressourcen	28

VERBÄNDE



Thema: Umweltgerechtigkeit	30
DNR intern	31
Ehrenamt	31
Preise & Ausschreibungen	31

SERVICE

Rezensionen	32
Internet	33
Neu erschienen	34
Termine	34
Impressum	35

ökopädNEWS

ANU-Informationsdienst Umweltbildung	36
Kultur und Nachhaltigkeit:	
Das Projekt Über Lebenskunst	
Schwerpunkt: Natur als Kulturgut	

THEMEN DES MONATS

Jahr der Wälder

Waldstrategie vor dem Scheitern?

Umweltverbände fordern eine Neuausrichtung der Wald- und Jagdpolitik in Deutschland

Seite 2

Stuttgart 21

Warum überhaupt bauen?

Bei der Stuttgart-21-Schlichtung kamen wichtige Auswirkungen des Projekts gar nicht zur Sprache

Seite 4

Kurzumtriebsplantagen

Mehr Chancen als Risiken

Schnell wachsende Baumarten liefern echte Ökoenergie, wenn Naturschutzstandards beachtet werden

Seite 6

EU-Klimaziel

Weniger CO₂, mehr Gewinn

Immer mehr Unternehmen erkennen die Potenziale höherer Treibhausgasreduktionsziele

Seite 7

Interview: Energieeffizienz

„Das schadet innovativen Firmen“

Die EU ist von ihrem Effizienzziel weit entfernt, doch ihr Plan enthält keine verbindlichen Ziele

Seite 15

Stuttgart 21

Warum überhaupt bauen?

Bei der Stuttgart-21-Schlichtung kamen wichtige Auswirkungen des Projekts nicht zur Sprache

Bei der Schlichtung wurde deutlich, was Kritiker seit Jahren sagen: Stuttgart 21 ist teuer und unausgereift. Was nicht besprochen wurde: Die Zeit des Verkehrswachstums ist vorbei. Die Projektgegner forderten weder einen Straßenbaustopp noch widersprachen sie der Behauptung der Bahn, Stuttgart 21 sei gut fürs Klima. ■ VON RUDOLF PFLEIDERER

In Stuttgart soll der bestehende Kopfbahnhof durch einen um 90 Grad gedrehten Durchgangsbahnhof in Tieflage ersetzt werden. Dazu sollen wesentliche Teile des Stuttgarter Bahnnetzes unterirdisch neu entstehen. Als Gangolf Stocker 1995 die Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“ gründete, um das Megaprojekt zu verhindern, hätte sich niemand träumen lassen, dass 15 Jahre später daraus eine der größten Bürgerbewegungen werden würde, die die Republik je gesehen hat. Unter dem Druck massiver Bürgerproteste mit Zehntausenden von Demonstranten und nach dem Fiasko des Polizeieinsatzes am „schwarzen Donnerstag“, dem 30. September 2010, sah sich die baden-württembergische Landesregierung gezwungen, einer Schlichtung zuzustimmen. Dabei wurden bahntechnische Fragen auf hohem Niveau diskutiert und es kam heraus, dass Stuttgart 21 in der geplanten Form schlechter als das bestehende Bahnsystem wäre. Andere bedeutsame Auswirkungen des Projekts kamen während der Schlichtung jedoch nicht zur Sprache.

Projektgegner als die besseren Fachleute

Bei der Schlichtung durch den Expolitiker Heiner Geißler im Herbst 2010 zeichneten sich die Stuttgart-21-Gegner durch beträchtlichen Sachverstand aus, während die Landesregierung, und hier besonders Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner, eher durch bestechende Rhetorik brillierte. Es wurde offenkundig, dass Stuttgart 21 Murks ist und nicht – wie immer wieder behauptet – das bestgeplante Großprojekt. Schon in der ersten Schlichtungsrunde musste die Bahn eingestehen,

keinen Entwurf eines Fahrplans zu haben, mit dem die Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnknotens hätte belegt werden können. Offenbar ist die Bahn einem derart komplexen Projekt trotz Planungskosten von mehr als 430 Millionen Euro (Stand Oktober 2010) nicht gewachsen.

2005 hatte Ullrich Martin, Professor am Verkehrswissenschaftlichen Institut der Uni Stuttgart, die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs auftragsgemäß isoliert bewertet und war zu dem Ergebnis gekommen, dass der Tiefbahnhof die doppelte Kapazität des derzeitigen Kopfbahnhofs hätte. Bahn und Landesregierung rechtfertigten damit das Projekt – und ignorierten wissentlich oder aus Unfähigkeit, dass es im geplanten Bahnnetz eine ganze Zahl von Zwangspunkten und Flaschenhälsen gibt, die die Kapazität des Bahnknotens so weit reduzieren würden, dass das neue Netz schlechter wäre als das heutige. Kritiker hatten darauf schon vor Jahren vergeblich hingewiesen. Vorrangiges Interesse der Bahn sind jedoch Investitionen in Beton. Der pünktliche Transport von Menschen und Gütern ist nachrangig. Erst unter der Regie des Schlichters wurde Klartext gesprochen. Die Bahn musste die Mängel der Planung einräumen und eingestehen, dass das alternative Konzept Kopfbahnhof 21 durchdacht ist und funktionsfähig wäre.

Stuttgart 21 plus

Am 30. November verkündete Heiner Geißler seinen Schlichterspruch: Kopfbahnhof 21 wird als leistungsfähig und billiger als Stuttgart 21 anerkannt. Aber Stuttgart 21 darf weitergebaut werden: Nur hierfür gebe es genehmigte Pläne. Geißler

hatte dabei übersehen, dass für den heiklen Filderbereich mit dem geplanten Flughafenbahnhof noch nicht einmal das Planfeststellungsverfahren eingeleitet war.

Zentraler Punkt des Schlichterspruchs ist der sogenannte Stresstest für den geplanten Bahnknoten. Anhand einer Simulation soll der Nachweis erbracht werden, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent mehr Zügen gegenüber dem heutigen Zustand in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. Die Bahn hat das Ergebnis des Stresstestes erst für Mitte 2011 in Aussicht gestellt.

Falls mit der vorliegenden Planung der Stresstest nicht bestanden werden kann, wovon die Projektgegner und Schlichter Geißler ausgehen, sind mehrere erhebliche Ergänzungen notwendig: zwei zusätzliche Gleise im Tiefbahnhof und eine Anzahl weiterer Gleise und Kreuzungsbauwerke zur Entschärfung der diversen Schwachpunkte. Außerdem muss das Sicherheitskonzept überarbeitet und etwas für die Barrierefreiheit getan werden. Die Mehrkosten schätzen die Projektgegner auf über 500 Millionen Euro. Falls neue Planfeststellungsverfahren erforderlich werden, bekommen die Bahnplaner ein Problem.

Die bahntechnischen Schwachpunkte von Stuttgart 21 wurden gründlich diskutiert. Es wurde auch deutlich, dass die an das Bahnprojekt Stuttgart 21 anschließende Neubaustrecke Wendlingen–Ulm längs der Autobahn A8 wegen der Steigungen ungeeignet für den Güterverkehr ist. Der Naturschutz und der Schutz der Stuttgarter Mineralquellen waren ebenso Thema. Die möglichen Kostenüberschreitungen wurden nicht nur bei der Schlichtung, sondern schon davor so intensiv diskutiert, dass später niemand sagen kann, er sei über-

rascht, wenn sich die Kosten erhöhen. Doch mehrere weitere, ebenfalls wichtige Aspekte kamen bei der Schlichtung leider nicht auf den Tisch.

Kopfbahnhof 21 minus

In der dritten Schlichtungsrunde am 4. November legte die Bahn eine Darstellung mit abenteuerlichen Verkehrsprognosen und folgender Aussage vor: „Die Frage ist nicht, ob wir ein Mobilitätswachstum haben, sondern wie viel davon auf der Schiene stattfindet.“ Das ist Unsinn. Es gibt auf der Straße seit fast zehn Jahren keine Verkehrszunahme mehr, außer dort, wo der Verkehr durch Straßenbau attraktiver gemacht wird. Aber leider haben die Stuttgarter 21-Gegner versäumt zu fragen, ob es überhaupt notwendig ist, die Kapazität des Stuttgarter Bahnknotens um 30 Prozent zu erhöhen. Es wurde nicht diskutiert, ob man außer einer Renovierung des bestehenden Kopfbahnhofes alles weitgehend so belassen könnte, wie es zurzeit ist, und vielleicht nur die einfachen Bausteine des Konzepts Kopfbahnhof 21 realisieren sollte. Das wäre dann das Projekt Kopfbahnhof 21 minus.

Bei derselben Schlichtungsrunde legte die Bahn ein Diagramm vor, in dem von einer Einsparung von 100.000 Tonnen CO₂ pro Jahr die Rede war. Die Frage des Schlichters, ob diese Zahl richtig sei, beantworteten die Projektgegner mit Ja. Dass die Änderung der CO₂-Emissionen eine wesentliche Auswirkung des Projekts ist, die in den Planfeststellungsunterlagen stehen und nachvollziehbar vorgerechnet werden müsste, wurde nicht kritisiert. Es wurde nicht gefragt, warum Ministerpräsident Stefan Mappus bei seiner Regierungserklärung von 177.000 Tonnen CO₂ gesprochen hatte. Ebenso wurde nicht hinterfragt, wie viel der angeblichen CO₂-Einsparung von welcher Verlagerung – von Auto, Lkw oder Flugzeug – stammt. Schließlich wurde auch nicht bemängelt, dass es wohl kaum zu einer Verringerung des Autoverkehrs kommen kann, wenn parallel zur geplanten ICE-Strecke nach Ulm die Autobahn A8 verbreitert wird. Deswegen steht im Schlichterspruch auch nicht,

dass auf den Bau von neuen Straßen im Bereich der Bahnprojekte Stuttgart 21 und Wendlingen–Ulm verzichtet werden soll.

Kosten-Nutzen-Rechnungen bleiben Herrschaftswissen

Am 11. November veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ ein Dossier der volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse für das Bahnprojekt Stuttgart–Augsburg. Solche Bundesverkehrswegeplan-Dossiers sind zwar schöngerechnet und das Rechenverfahren ist undurchsichtig, sodass nur schwammige Informationen über den behaupteten volkswirtschaftlichen Nutzen der Bahnprojekte zu bekommen sind. Es lohnt sich trotzdem, nachzulesen, was in dem Dossier über die CO₂-Emissionen steht: Beim Personenverkehr gibt es gar keine Verringerung. Die Zunahme der CO₂-Emissionen durch die Zunahme des Personenverkehrs auf der Schiene ist größer als die Abnahme der CO₂-Emissionen durch den angeblich weniger werdenden Pkw-Verkehr. Anders beim Güterverkehr: Durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene verringern sich hier laut Dossier die Emissionen. Da aber auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bekanntlich keine Güterzüge verkehren können, gibt es auch bei diesen CO₂-Emissionen keine Verringerung.

Problembaustelle für 15 Jahre

Was laut Dossier bleibt, sind die CO₂-Einsparungen durch Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn. Es finden sich aber weder in der Kosten-Nutzen-Analyse noch in den Planfeststellungsunterlagen noch in den Aussagen der Bahn bei der Schlichtung konkrete Angaben darüber, wie viele und welche Flüge unterbleiben, wenn die Bahnprojekte realisiert werden. Im Gegenteil: Der Stuttgarter Flughafenchef Georg Fundel hat sich bei der Schlichtung darüber gefreut, dass er durch die geplante bessere Anbindung des Flughafens an die Schiene 1,2 Millionen Fluggäste mehr bekommt. Man weiß also nicht einmal, ob durch die

Bahnprojekte der Flugverkehr mehr oder weniger wird. Die Fakten liegen nicht auf dem Tisch, sondern im Nebel.

Die Schlichtung hat das Bürgerengagement gegen Stuttgart 21 nicht gestoppt. Wer der Meinung ist, dass weniger Geld für Beton und mehr für Bildung, Soziales oder Kultur ausgegeben werden soll oder wer die Staatsverschuldung als Gefahr ansieht oder wer es für wichtiger hält, dass sich die Bahn um ihr Alltagsgeschäft kümmert, statt 26 Minuten schneller von Stuttgart nach Ulm zu fahren, wer dagegen ist, dass der Schlossgarten mit 200 Jahren alten Platanen für viele Jahre zur Baustelle wird oder sich Sorgen um das Mineralwasser macht, hat keinen Grund, jetzt nicht mehr zu demonstrieren.

Gerd Aberle, Professor an der Uni Gießen, hat Stuttgart 21 mehrfach kritisiert. Er schreibt im Oktober 2010 in der Monatszeitschrift Internationales Verkehrswesen: „Für die DB AG besteht die Gefahr, dass sich mit dem Projekt Stuttgart 21 eine langjährige und unerfreuliche zusätzliche Problembaustelle entwickelt, ... die Protestwelle könnte wegen der außerordentlich umfangreichen störenden Auswirkungen auf wichtige Bereiche Stuttgarts während einer Bauzeit von 15 und mehr Jahren sogar noch an Umfang gewinnen.“

Literatur

- Schubert, A. (2010): Lange Wege und starke Worte bei Stuttgart 21 – zugleich ein Plädoyer für K21-minus. Reflexion des Geißlerschen Schlichterspruchs im Zeichen von Klima und Nachhaltigkeit. www.architektinnen-fuer-k21.de (Aktuelles – 9. Dezember 2010)

Der Artikel erschien in einer etwas längeren Fassung in dem verkehrspolitischen Magazin mobilogisch! (www.mobilogisch.de).

Der Elektroingenieur Rudolf Pfeleiderer ist seit 30 Jahren ehrenamtlich bei Umweltverbänden tätig und erarbeitet Stellungnahmen zu Verkehrswegeprojekten. Er lebt in Stuttgart.

Kontakt:
Tel. +49 (0)711 / 881597,
E-Mail: pfeleiderer.stuttgart@t-online.de, www.verkehrswissenschaftler.de

