

## **Filderdialog**

Erste öffentliche Veranstaltung am 16.06.2012

Vortrag von Hans-Peter Kleemann

### **Projektkritische Kriterien [Bild 1]**

Es ist beabsichtigt, innerhalb des nächsten Jahrzehnts den Filderbereich durch ein weiteres Verkehrsbauwerk zu verändern.

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 wird erhebliche Auswirkungen auf den Filderraum haben. [Bild 2]

Es handelt sich hierbei nicht um das einzige aktuelle Bauvorhaben.

Allein im Verkehrsbereich ist noch geplant:

- der Ausbau der Autobahn auf 8 Spuren,
- die Verlängerung der Straßenbahnlinie U 6 zum Flughafen,
- die Erweiterung des Flughafenvorfeldes,
- der Fernbusbahnhof Stuttgart.

Die umfangreichen Gebäudeplanungen der Gemeinden sowie von Messe und Flughafen kommen hinzu.

Wir sind aus heutiger Sicht eine moderne Gesellschaft. [Bild 1]

Vor 30 Jahren hat die Konferenz über Umwelt und Entwicklung den Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zum weltweit gültigen Maßstab erklärt. Danach soll weltweit im Großen aber auch hier im Filderraum im Kleinen so gehandelt werden, dass auch in Zukunft für Mensch und Umwelt eine gesunde Existenz gewährleistet ist.

Vor 66 Jahren erklärte die Weltgesundheitsorganisation der Vereinten Nationen: „Gesundheit ist ein Zustand vollkommenen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht allein das Fehlen von Krankheit und Gebrechen.“

Nehmen wir also Nachhaltigkeit und Gesundheit zu Maßstäben unserer gemeinsamen Arbeit beim Filderdialog. [Bild 3]

Weiter schlage ich vor, die von uns beim Filderdialog zu beurteilenden Planungen unter folgenden fünf Gesichtspunkten zu betrachten: *[Bild 4]*

1. Gesundheitsvorsorge
2. Umweltschonung
3. Energieeinsatz
4. Bedarf der Bauwerke
5. Sicherheit

**Die „Gesundheitlichen Belangen“** erleben wir am eigenen Leib, in der Familie, dem Freundeskreis und unserem Lebensumfeld:

- Noch nie wurde unsere Gesellschaft so alt wie heute.
- Noch nie war das Problem psychischer Erkrankungen und körperlicher Gebrechlichkeit größer als jetzt.

Eine Anekdote erzählt, dass bei einem der ersten Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang ein englisches Gericht befand, der Autofahrer sei deshalb schuldig, weil er mit dem gefährlichen Behältnis in nicht beherrschbarer Geschwindigkeit auf das Opfer zugefahren sei. Das Fahrzeug hatte deutlich unter 10 Stundenkilometer. Die getötete Frau war offenbar wie gelähmt aufgrund der unerwarteten Gefahr.

Heute sind wir ständig in Bewegung. Nahezu täglich ist der Filderraum Ort schwerer Unfälle, meist aufgrund zu hoher Geschwindigkeit.

Die Geschwindigkeit und Dichte unserer Lebensabläufe und Erlebnisse ist hoch. Folge sind alle Arten nervöser Störungen, von A wie Asthma und Allergien, B wie Bluthochdruck und burn out bis Z wie Zittern und Zucker.

Der Fahrzeugbetrieb verursacht Geräusche, Abgase, Materialverschleiß.

Was hat dies alles mit Stuttgart 21 zu tun?

Als das Projekt vor etwa einem Vierteljahrhundert erdacht wurde, waren Wachstum und Zeiteinsparung die entscheidenden Schlagworte.

Hochgeschwindigkeit und kurze Reisezeiten – nein Fahrzeiten – sollten erreicht werden. Nachhaltigkeit und Gesundheit spielten keine Rolle.

Doch die Filder stellen einen dicht besiedelten Lebensraum dar. *[Bild 1]*  
Nach Jahrzehnten kultureller Entwicklung sind die Grenzen für ein gesundes  
Dasein in dieser Raumschaft erreicht, teils überschritten. Zukünftige  
Nutzungen sollten der Minderung von bestehenden Belastungen dienen.  
Mehrbelastungen sind schädlich.

Unter diesen Gesichtspunkten stellen sich beispielsweise folgende Fragen:

1. Haben wir heute nicht bereits ausreichend gute Anschlüsse zu  
Flughafen und Messe? (Hinweis: der zweitgrößte Flughafen  
Deutschlands, München Airport, kommt bei etwa fünffachem  
Passagier-aufkommen mit einem S-Bahn-Anschluss bei wesentlich  
längerer Fahrzeit zurecht).
2. Lassen sich bestehende Anschlüsse (von Bahn und Bussen)  
verbessern? (Hinweis: Bei der Olympiabewerbung hatte Stuttgart mit  
Expressanschlüssen zwischen Innenstadt und Flughafen / Messe  
geworben).
3. Was wäre ansonsten das erforderliche Minimum an zusätzlichen  
Maßnahmen?

## **Punkt 2: Die Umweltschonung**

Es ist bereits gesagt: Auf den Fildern sind rund um die Uhr und nahezu  
überall Maschinengeräusche wahrnehmbar.

Den früheren Mühen der Ortsveränderung aus eigener Körperkraft steht  
heute unser Mangel an Ruhemöglichkeiten gegenüber. Irgendwann  
dazwischen liegt die Zeit dieses Bildes von den Fildern *[Bild 5]*

Uns mangelt es heute nicht an materiellen Besitztümern, aber gerade hier im  
Filderraum fehlen Erholungsmöglichkeiten und Räume zeitweiser Ruhe.  
Beides ist ungesund.

Hinzu kommt, dass die Luftqualität des Filderraums – zumindest bei der  
Messstation am Rande von Bernhausen – nicht gut ist.

Der Luftqualitätsindex, ein Maß aus fünf Schadstoffwerten, liegt hier trotz scheinbar noch ländlichen Aspekten so hoch, wie in den Siedlungsbereichen der Städte Mannheim oder in Stuttgart-Bad Cannstatt.

Auch das ist nicht gesundheitsförderlich.

Wäre die Bodenfruchtbarkeit uns Deutschen wichtig, wären die Filder ein streng geschützter Landschaftsbereich: Fruchtbare Ackerböden von zumindest nationaler Bedeutung sind hier anzutreffen.

Jahrzehntlang war uns dies wenig wert *[Bild 6]* Überbauungen aller Art fanden reichlich statt. Die Umwandlung belebter Landschaft in leblose Kulturlächen ist tägliche Realität. Die steht im Gegensatz zur Nachhaltigkeit.

#### Wo liegt der Bezug zur gemeinsamen, anstehenden Aufgabe:

Die Filder stellen einen dicht besiedelten Lebensraum dar. Nach Jahrzehnten kultureller Entwicklung sind die Grenzen für ein gesundes Dasein in dieser Raumschaft erreicht, teils überschritten. Zukünftige Nutzungen sollten der Minderung von bestehenden Belastungen dienen. Mehrbelastungen sind schädlich.

**Zum Thema „Energieeinsatz“** will ich zum Nachdenken über einige Fragen anregen:

- Ist es für unsere Gesellschaft noch richtig, die Fahrgeschwindigkeit über den Energieverbrauch zu stellen?
- Welcher Energieverbrauch – und somit welche Schadstoffmenge – entsteht durch den Bau der Schienenstrecken und des Bahnhofs. (Hinweis: Es muss die Gesamtbilanz von der Rohstoffgewinnung bis zum fertigen Bauwerk berücksichtigt werden).
- Ist ein weiteres Verkehrssystem in Anbetracht einer schon Jahrzehnte ausreichenden und noch ein Jahrzehnt erforderlichen Anbindung von Messe und Flughafen wirklich erforderlich?

Die letzte Frage führt uns direkt zum nächsten Aspekt, dem **Bedarf an weiteren Bauwerken** auf den Fildern:

Ein kurzer Blick zurück *[Bild 7]* und ein etwas längerer Blick in eine mögliche Zukunft *[Bild 8]*. Bitte prägen Sie sich das Bild ein. So wird die sogenannte Bündelungstrasse zur Werbung dargestellt.

Nun ein realistischer Detailquerschnitt – ebenfalls im Filderbereich *[Bild 9]*. Das ist die wirkliche Trassenbündelung: Das heute bereits als meist unüberwindbare Barriere wirkende Autobahnband, wird als Bündelungstrasse etwa die dreifache Breite beanspruchen.

Aber brauchen wir tatsächlich mehr Straßenfläche?

Die Verkehrsbelastung auf der Autobahn A 8 und Bundesstraße B 27 nimmt schon seit Jahren nicht zu.

Wollen wir es uns dennoch leisten, weiterhin auf die regionalen Früchte des wertvollen Filderbodens zu verzichten? Nachhaltigkeit geht anders!

(Hinweis: Die Bahn könnte ebenso zwischen Autobahn und Gleiskörper eine Schutzwand stellen. Dann würde ein Abstand von etwa 6-8 Meter reichen. Es könnten etwa 3 ha / km Land geschont werden).

### **Doch nochmals zur Nachhaltigkeit:**

Wir haben heute S-Bahn und Regionalverkehr in Stuttgart-Vaihingen.

Während des Baus der S-Bahn-Haltestelle Mitnachtstraße, also zu einem relativ frühen Zeitpunkt, ist die Gäubahn unterbrochen. Der Umstieg von und nach Singen ist in Vaihingen. *[Bild 10]* Die Universität Stuttgart hat vor wenigen Jahren ermittelt, dass die Weiterführung der S-Bahn nach Nürtingen und ins Neckartal eine gute Lösung darstellen.

Warum braucht es neue Tunnelstrecken, Zugverkehr durch Leinfelden-Echterdingen und einen Tiefbahnhof? Ist das nachhaltig?

Gleichzeitig mit dieser Frage stellt sich diejenige nach der **Sicherheit**.

Nicht wenige Menschen meiden Tunnelstrecken und Untergrundstationen.

Kann es sich hierbei nicht um ein instinktiv vernünftiges Verhalten handeln?

Die Bahn plant nach Richtlinien. Damit gelten die Bauwerke als sicher. Bei Unfällen im Tunnel oder Bahnhof steigen wir einfach aus und eilen zur

nächsten Türe. Türe auf, Türe zu, gerettet. Soweit so gut. Was ist aber wirklich? Wie war das in Duisburg vor ziemlich genau zwei Jahren?

Es ist das Jahr 2025. Ein Zug stoppt im Tunnel. Der Zugführer fordert die Fahrgäste auf, den Zug schnell und geordnet zu verlassen und zur nächsten Türe zu gehen. Die Lok scheint zu brennen. Die Flucht geht nur in eine Richtung. Etwa ein Drittel der Passagiere ist krankheits- und altersbedingt schlecht zu Fuß. Die letzte Stufe zwischen Zug und Fluchtweg ist etwa einen halben Meter hoch. Viele Menschen wagen den Sprung nicht. Es kommt zu Panik.

Hier breche ich den Bericht ab. Die Bahn verweist auf die Richtlinien. Konnte man wissen, dass sie keinen Bezug zur Realität hatten? Konnte man wissen, dass die Rettungskräfte im anderen Tunnelbereich gar nicht zum Zug kommen konnten, weil Dutzende oder hunderte Verletzte zuerst versorgt werden mussten?

Wir haben viele Tunnelstrecken und bisher wenig Unfälle. Weltweit sieht das anders aus. Die Literatur beruhigt uns nicht.

Der Bezug zur Filderplanung ist offensichtlich. Wir haben bereits in Anschlussbereichen rechtskräftig entschiedene Tunnelbauwerke.

Die Frage lautet jedoch:

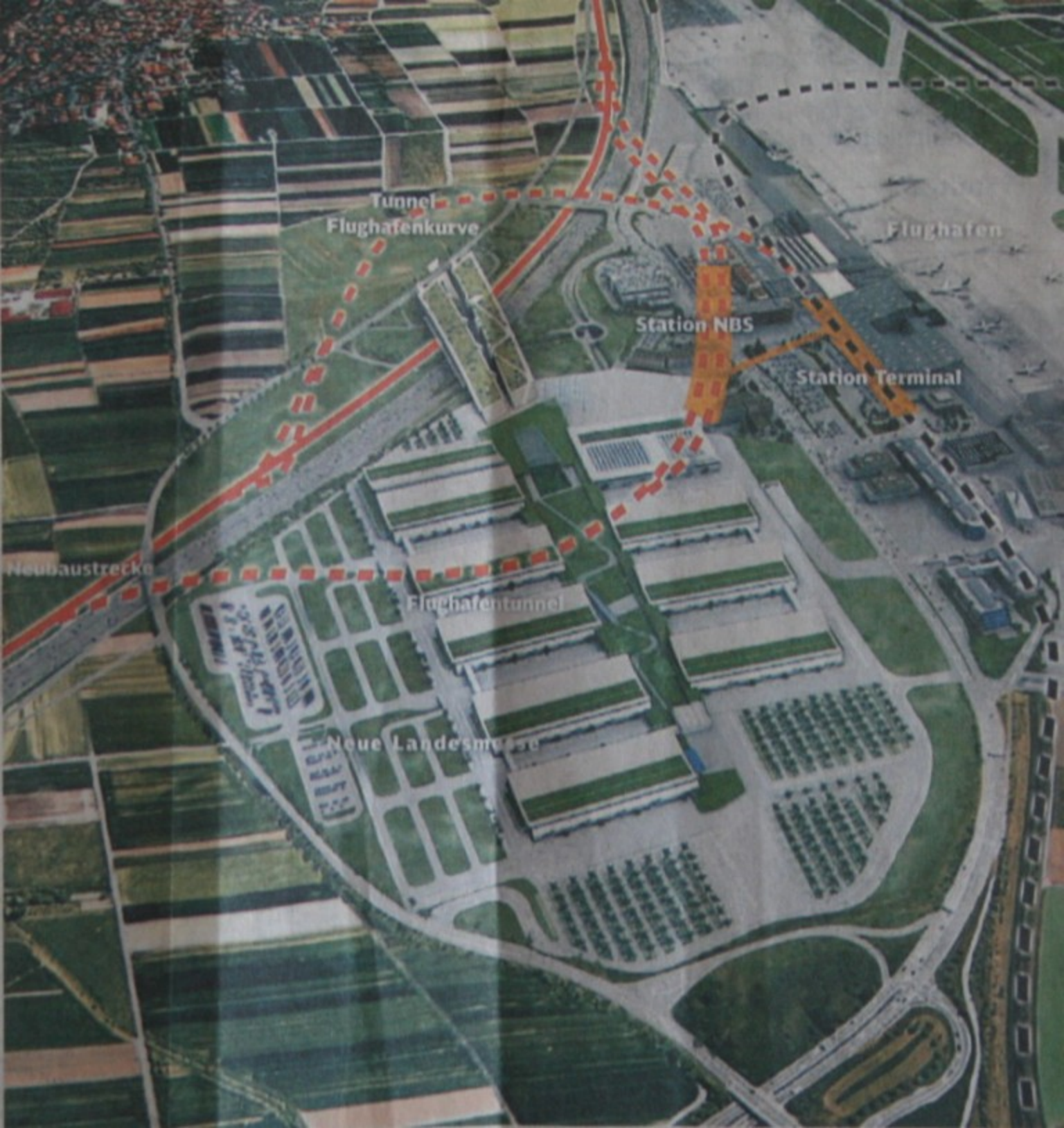
- Ist die geplante Trassenführung auf den Fildern mit eingleisigen Führungen im Tunnel, Streckenverbindungen im Tunnel und einem sehr tief im Untergrund liegenden Bahnhof nicht außergewöhnlich gefährlich?
- Lässt sich die Gefahr vermeiden?

Ich will uns allen hiermit „Werkzeuge an die Hand geben“, um die einzelnen Varianten, die wir im Verlauf des Filderdialogs zur Kenntnis bekommen, zu beurteilen. Denken Sie nochmals darüber nach. Entwickeln Sie weitere Werkzeuge. Behalten Sie aber bitte immer im Blick, dass „Nachhaltigkeit und Gesundheit“ der entscheidende Maßstab für die Zukunft sind [Bild 3].









Tunnel  
Flughafenkurve

Flughafen

Station NBS

Station Terminal

Neubaustrecke

Flughafentunnel

Neue Landesmesse



# Nachhaltigkeit und Gesundheit

# Fünf Gesichtspunkte

1. Gesundheitsvorsorge
2. Umweltschonung
3. Energieeinsatz
4. Bedarf der Bauwerke
5. Sicherheit



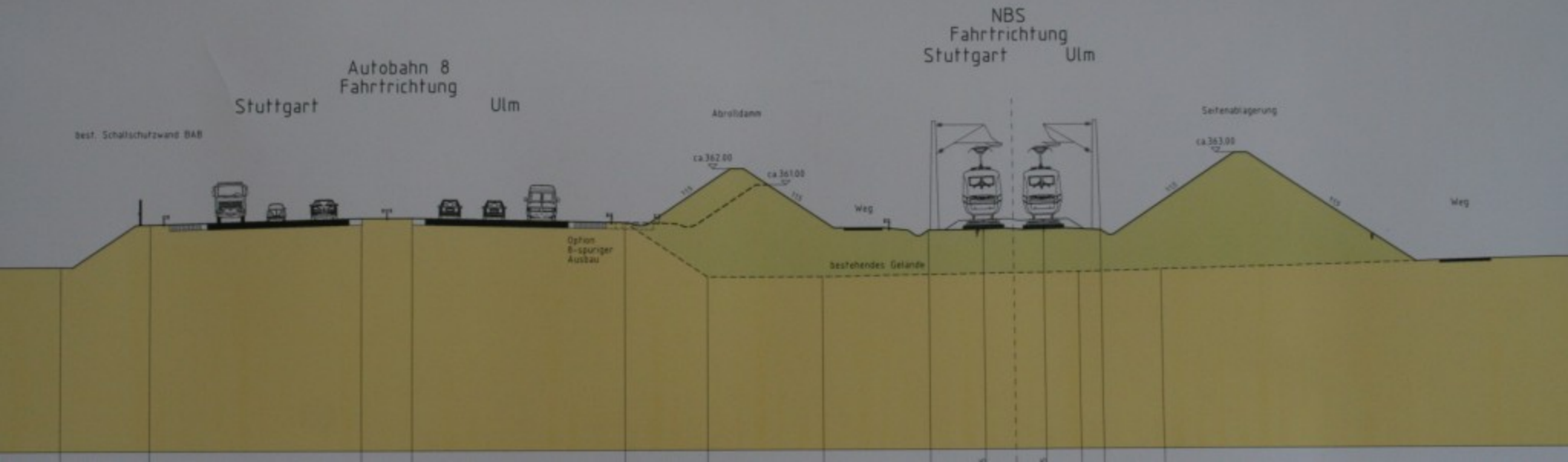
















Plochingen



Plochingen

S1



Flughafen



Neuhausen



Wernau



Wendlingen



Bernhausen



Sielmingen



Ötlingen



Oberboihingen



Kirchheim



Nürtingen

