

Die Bedrohung des Rosensteinparks durch Stuttgart 21

Überarbeitete Montagsdemo-Rede vom 27.08.12 von Klaus Gebhard



Wenn man vom Cannstatter Ufer zum Rosenstein hinüber schaut, bietet sich einer der schönsten Anblicke Stuttgarts: Oben das Schloss Rosenstein, unten der Neckar mit den Schiffsanlegestellen, und über den ganzen Hang verteilt die wunderbaren alten prächtigen Parkbäume. Dieser Postkartenanblick würde durch Stuttgart 21 für immer zerstört!

Erst kürzlich wurde ich an der Mahnwache gegenüber dem Hauptbahnhof wieder Augen- und Ohrenzeuge, wie eine Gruppe junger Männer vor dem Stuttgart-21-Tunnelstreckenplan stand und bass erstaunt war, als sie sahen, dass mitten durch den Rosensteinpark zwei Tunnelröhren eingezeichnet sind. Sie wussten nicht, und ich behauptete, 75% aller Stuttgarter wissen bis heute nicht, dass für Stuttgart 21 auch im Rosensteinpark 98 Bäume mit mehr als 80 cm Stammumfang gefällt werden müssen.

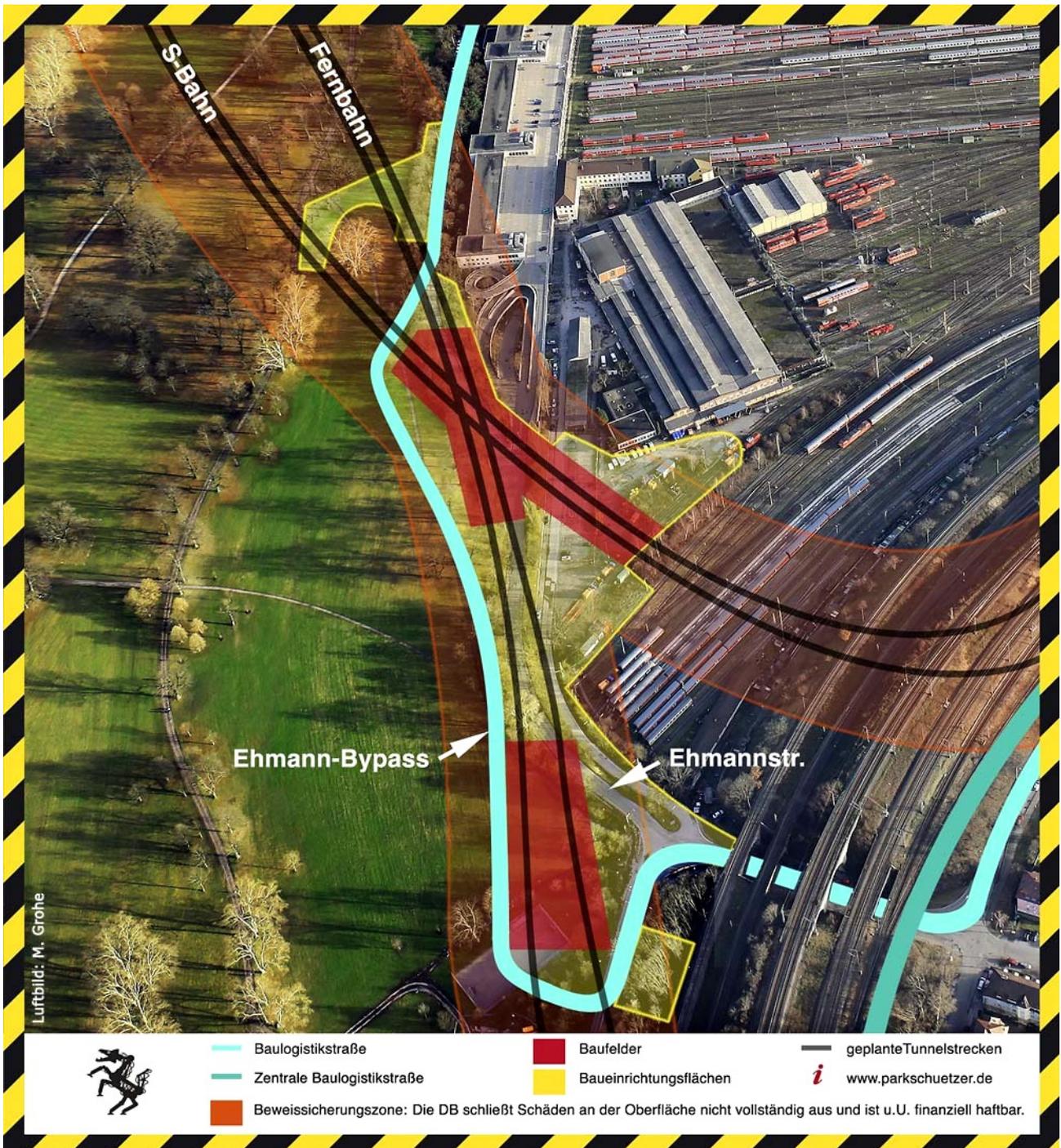
Es ist in meinen Augen regelrechter Betrug an der Bevölkerung, dass derlei unangenehme Folgen von Stuttgart 21 von den Projektbetreibern, namentlich von den Herren Schuster, Schmiedel & Co, nicht stärker kommuniziert wurden und werden. Wir alle wissen freilich warum: Sie scheuen sich davor! Sie wissen ganz genau, was der Bevölkerung weh tut. Eine der schönsten Perlen dieser Stadt kaputt zu machen, das ahnen sie, könnte einen neuen Aufstand oder zumindest neuen großen Unmut in weiten Teilen der Bevölkerung hervorrufen.

Auf dem Papier steht der Rosensteinpark unter „erhöhtem Schutz“, nachzulesen in den Planfeststellungsunterlagen. Das sind ellenlange Texte, vom Umfang her beinahe wie Bibeln, über weite Strecken in Fachchinesisch abgefasst. Ich habe trotzdem einmal einige Absätze aus diesem Konvolut für Sie mitgebracht, damit Sie auch mal den Jargon hören, in dem die abgefasst sind. Anhand dieser Texte und darin enthaltenen Pläne sollten Sie sich schon vor 10 oder mehr Jahren ein Bild gemacht haben, was mit dem Projekt Stuttgart 21 alles auf Sie zukommt. Ich behaupte aber, die sind komplett unlesbar! Es ist eine Zumutung, einer Bevölkerung, die in ihren jeweils eigenen Fachberufen arbeitet, abzuverlangen, sich durch fachchinesische Ordnergebirge durcharbeiten zu sollen, um zu verstehen, was alles für ihre Stadt geplant ist. Das muss sich ändern in Zukunft! In meiner letzten Rede habe ich dazu einen Vorschlag gemacht. Da heisst es z.B. auf Seite 407 – und da sehen Sie schon an der Seitenzahl, dass Sie pro Ordner und Planfeststellungsabschnitt hunderte und aberhunderte Seiten lesen müssen –, also auf Seite 407 zum Planfeststellungsabschnitt 1.5 ist zu lesen:

„Beim Rosensteinpark handelt es sich nicht nur um ein sogenanntes „einfaches“ Kulturdenkmal, sondern um ein solches von besonderer Bedeutung, welches einen gesteigerten Schutz genießt.“

Jetzt wissen wir ja, was der Bahnhof und der Mittlere Schlossgarten für einen „Schutz“ genossen haben. Wie dann der **gesteigerte** Schutz aussieht, wagt man sich da kaum auszumalen. Und doch kennen wir bereits ein paar Punkte, um zu ermessen, was das für unseren Rosensteinpark bedeuten würde:

So müssen für Stuttgart 21 in geringer Tiefe zwei mal zwei Tunnelröhren unter dem Park hindurch gebohrt werden. Dafür müssten nach den 282 gefälltten Großbäumen im Mittleren Schlossgarten nochmals 98 große Bäume mit mehr als 80 cm Stammumfang in Stuttgarts schönstem und wertvollsten Landschaftspark gefällt werden! Der zahlenmäßig größte Teil beim Bahnbetriebswerk Rosenstein entlang der Ehmannstrasse.



Dort schirmt eine lange Baumreihe sowie ein für die Park-Tierwelt äusserst wertvoller Heckensaum das Parkgelände vom Betrieb des Abstellbahnhof Rosenstein ab. Dieser Baumbestand steht den dort in Offen-grubenbauweise genehmigten Baufeldern ebenso im Weg wie die Ehmannstraße selbst, die für die Bauzeit in den Park hineinverlegt werden muss!

Und am anderen Ende, drüben am Neckarhang oberhalb des Neckarknies, an diesem Prachtshang von Stuttgart, wären besonders große landschaftsprägende alte herrliche Parkbäume den zwei Tunnelmündern und einer neuen Brachialbetonbrücke über den Neckar zu opfern! Und als ob das alles noch nicht genug wäre, soll der so verheerte Rosensteinpark auch noch an seiner Nordostflanke durch den neuen B10-Autotunnel in die Zange genommen werden. Die landauf landab sich wiederholende Lektion, dass neue Straßenbauwerke stets noch mehr Verkehr nach sich ziehen, wollen bis heute weder die lernunfähige CDU und FDP noch die selbst ernannte „Infrastrukturpartei“ SPD wahr haben. Für diese Borniertheit sind sie bereit, noch zusätzlichen wertvollen Baumbestand des Rosensteinparks zu opfern.

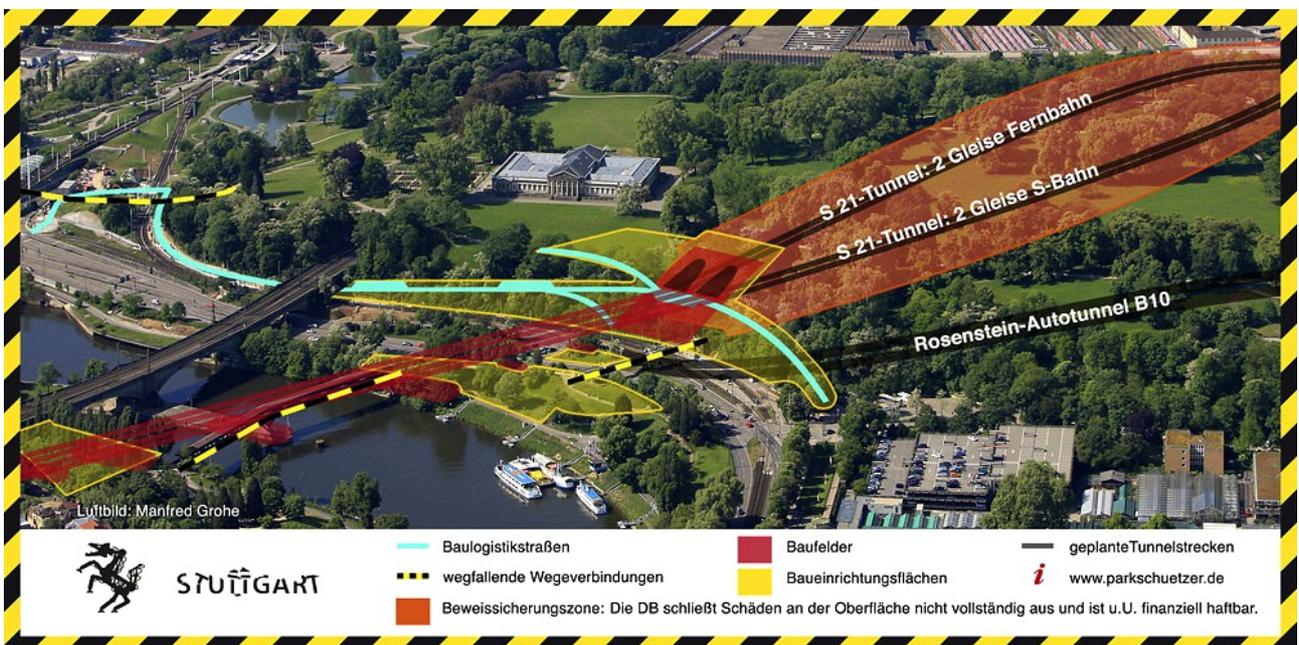


Ausgerechnet auf diesem Prachtshang von Stuttgart sollen für Stuttgart 21 zahlreiche Bäume sowie der Fußgängersteg weichen, um Platz für zwei neue Betontunnelmündungen, eine neue brachiale 4-gleisige Beton-Eisenbahnbrücke sowie für umfangreiche Baulogistikflächen und eine Baustraße zu schaffen. Letztere soll vom Bildrand ganz links unterhalb der im Anschnitt noch erkennbaren heutigen Eisenbahnbrücke aus nach oben zu den neuen Tunnelmündungen quer durch den dicht gewachsenen Baumgürtel geschlagen werden.

Das ist eine Kulturschande ersten Ranges und in Verbindung mit der Nichtinformation der Öffentlichkeit ein Riesenskandal! Ich frage mich, wie können Parteien wie die SPD, die CDU oder deren Anhängsel FDP so was als Fortschritt verkaufen?!? Die haben doch nicht alle Tassen im Schrank! Was ist denn das für eine Sorte von Fortschritt, die schönsten Oasen dieser Stadt kaputt zu machen? **Gesteigerter** Fortschritt etwa?

Und auch in den unterirdisch zu bauenden Abschnitten, in denen vorderhand keine Baumfällungen geplant sind, steht Schlimmes zu befürchten. Denn wie bereits angedeutet, werden die Röhren in sehr geringer Tiefe unter dem Parkboden und damit auch unter den Jahrhunderte alten Baumriesen mit ihren weit reichenden Wurzeln hindurchgetrieben. Lesen wir dazu wieder aus dem Planfeststellungsbeschluss 1.5 auf Seite 154:

Der Tunnel wird bis auf kurze Abschnitte im Bereich Kreuzungsbauwerk Ehmannstraße und am Portal Rosensteintunnel ausschließlich bergmännisch erstellt. Die Überdeckung unter der Ehmannstraße beträgt ca. 3m, die Überdeckung über dem Scheitel des Rosensteintunnels beträgt max. 12m.

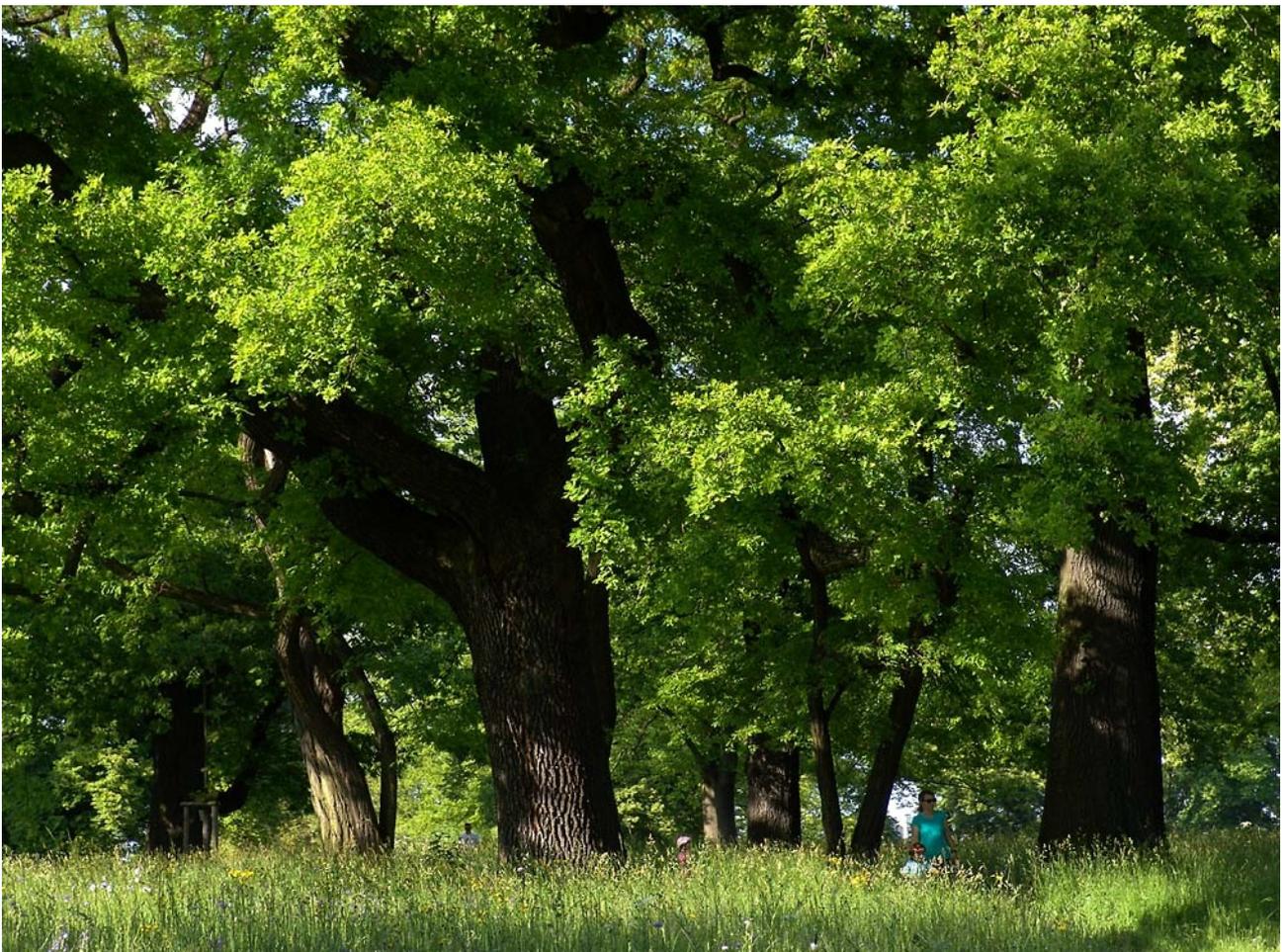


Von unseren Baumexperten aus der Wilhelma wissen wir, dass die Halt gebenden Wurzelballen bei den meisten Baumarten zwar nicht bis in diese Tiefe reichen, Bäume in wasserarmen Gebieten wie dem früher „kahler Stein“ genannten Rosenstein aber oft einzelne tiefreichende Wurzeln von 10 bis 15 Metern speziell zur Wasseraufnahme ausbilden. Anlass zu großer Besorgnis in diesem Zusammenhang gibt die Passage im Planfeststellungsbeschluss, dass offenbar auch für den Bau der Tunnelröhren durch den Rosensteinpark eine *Grundwassermanagementanlage* zur kontrollierten *Grundwasserabsenkung* vorgesehen ist. Auf Seite 332 heisst es:

Mehrfach wurde eingewendet, dass durch eine eventuelle baubedingte Grundwasserabsenkung die Gefahr bestehe, dass die Vegetation im Rosensteinpark Schaden nimmt. Auswirkungen von im Zuge der Tunnelbaumaßnahmen evtl. auftretenden Grundwasserschwankungen auf den Baumbestand lassen sich nicht erwarten, da der Grundwasserspiegel im Rosensteinpark etwa 12 - 22 m unter der Geländeoberkante liegt und davon ausgegangen werden kann, daß der vorhandene Baumbestand überwiegend bis in eine Tiefe von etwa 2 - 3 m wurzelt. Die Vorhabenträgerin [die DB – Anm. d. Verf.] hat in ihrer abschließenden Stellungnahme eine Schädigung des Baumbestands ausgeschlossen. Zur weiteren Sicherheit sorgt die während der Bauzeit vorgesehene ökologische Bauüberwachung dafür, dass eventuelle Auswirkungen durch Grundwasserabsenkungen frühzeitig erkannt werden und rechtzeitig notwendige Gegenmaßnahmen ergriffen werden können.

Und weiter auf Seite 335: *Um Beeinträchtigungen durch eine evtl. bauzeitliche Grundwasserabsenkung auf die Großbäume im Rosensteinpark zu vermeiden, wird das Grundwasser durch ein baubegleitendes Grundwassermanagement überwacht werden.*

Wie zuverlässig die Projektbetreiber die abzupumpenden, zu reinigenden und wieder in den Boden zu infiltrierenden Grundwassermengen zu berechnen vermögen, haben wir ja bereits im Mittleren Schlossgarten staunend miterleben dürfen. Eine kleine Abweichung von über 110% wird da als kaum der Rede werte Korrektur des „best geplanten Projekts aller Zeiten“ hingestellt. Ob das die Baumriesen im Rosensteinpark auch so gelassen wegstecken würden?



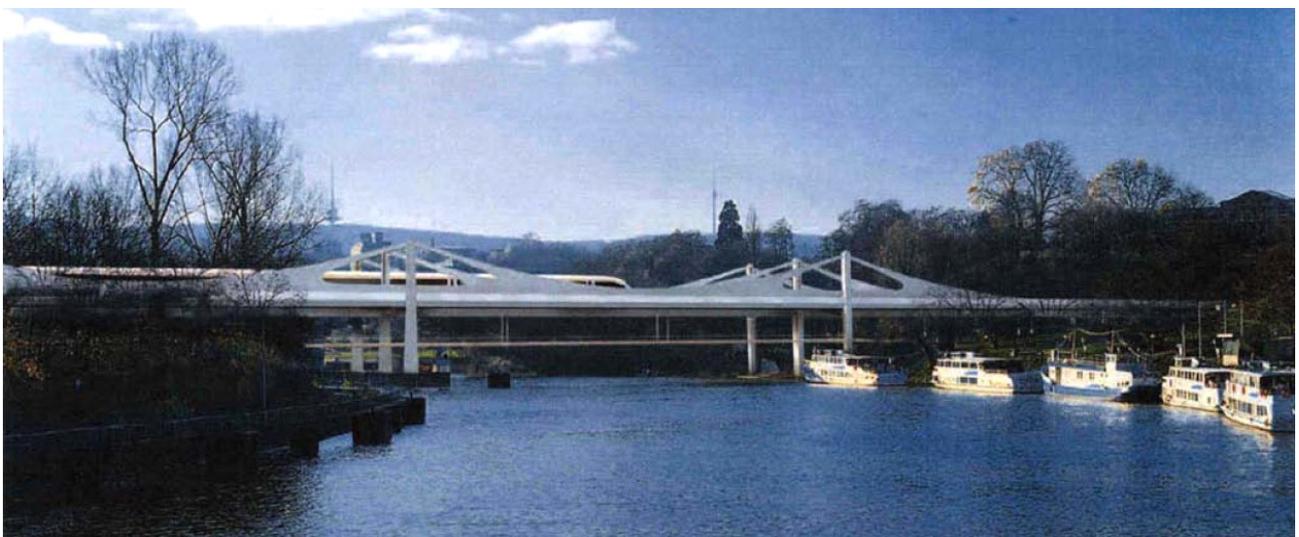
Genau unter diesen Baumriesen soll der neue 2-gleisige S-Bahn-Tunnel vom S21-Tiefbahnhof nach Bad Cannstatt hindurchgebohrt werden. Die für den Bau notwendige Grundwasserabsenkung könnte den majestätischen Parkbäumen schleichend den Garaus machen.

Doch nicht nur für den Rosensteinpark selbst brächen schlimme Zeiten an, wenn sich dieses unsinnige und hochgradig unökologische Bahn-Rückbau-Projekt noch in seine nächste Phase schleppte. Auch für alle Naherholung suchenden Bewohner von jenseits des Neckars brächen höchst beschwerliche Zeiten an. Alle Rosensteinbesucher, die bislang über den Holzsteg und Elefantsteg in den Park joggten, Fahrrad fuhren und spazieren gingen, würden künftig für die gesamte Bauzeit vor abgebrochenen Stegen stehen.



Nicht nur die meisten Bäume an diesem Hang, auch der viel genutzte "Elefantsteg" zur Wilhelma und zum Schloss Rosenstein steht der neuen S21-Bahnbrücke und den 2 Tunnelmündern im Weg und muss deshalb abgebrochen werden.

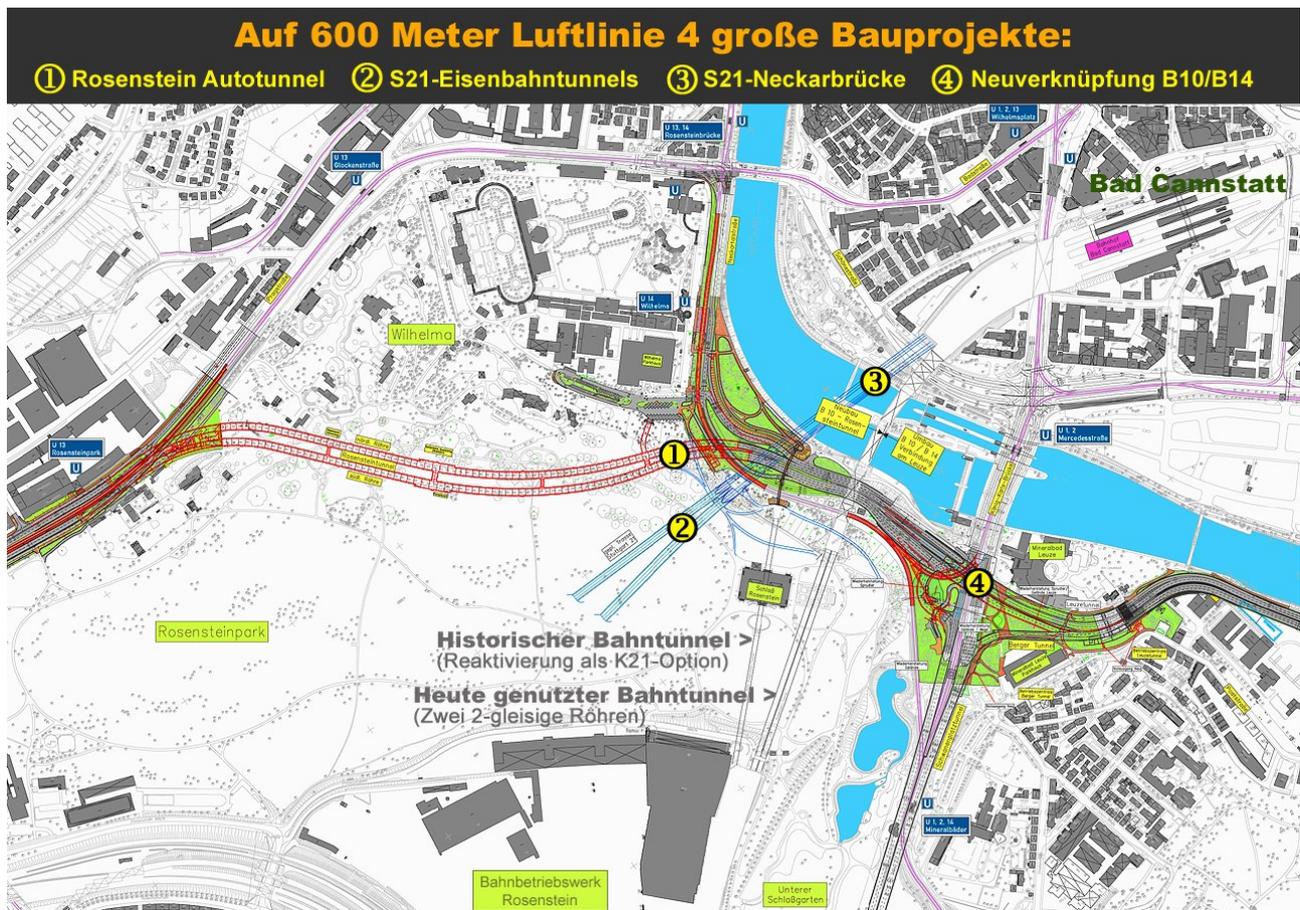
Interimsstege sind für die jahrelange Bauzeit nicht vorgesehen! Erst ganz am Schluss, wenn dann die neue Eisenbahnbrücke des Jörg Schlaich in Beton gegossen wäre, würde ein neuer Fußweg *unter* der Brücke abgehängt. Wie wohl sich da unten wohl die Parkgänger fühlten?



Zitat aus PFB 1.5 S.245: Beim Bau der neuen Neckarbrücke ist ein punktueller Eingriff in die das Mineral- und Heilwasservorkommen schützenden Schichten des Lettenkeupers nicht zu vermeiden. Durch besondere Vorkehrungen muss daher sichergestellt werden, dass es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Heil- und Mineralquellen kommt.

Während der ganzen jahrelangen Bauzeit würden die Cannstatter also lange und hässliche Umwege in Kauf nehmen müssen, wenn sie entlang der B14 von Feinstaubschwaden umnebelt ihren Weg in den Restepark suchten. Wobei noch hinzuzufügen ist, dass die Bevölkerung längst die bittere Lektion aller Großbaustellen in unserer Republik gelernt hat, wonach diese stets ein Vielfaches kosten und weitaus länger dauern als zur Köderung investorengläubiger Lokalpolitiker vorab errechnet.

Und auch die größte Bevölkerungsgruppe der Stadt überhaupt, die Autofahrer, wird sich „rot, gelb und schwarz“ ärgern, wenn Stuttgart 21 erst einmal voll in Angriff genommen würde. Bis heute noch weithin ahnungslos, würden die Autopendler über die gesamte jahrzehntelange Bauzeit von Stuttgart 21 hinweg zu den bereits üblichen Stunden im Stau noch reichlich zusätzliche Stunden Gelegenheit bekommen, über Sinn und Unsinn dieses Projekts nachzudenken.



Ist schon ganz ohne Baustellen die B10 im Bereich Rosenstein/Wilhelma morgens wie abends völlig verstaubt, werden die dort einzurichtenden vier Großbaustellen auf 600 Metern Luftlinie den Autofahrern auf diesem Abschnitt nie dagewesene Geduldproben abverlangen. Was im übrigen *kein* Argument für den Bau des neuen B10-Autotunnels ist, siehe die weiter oben bereits erwähnte ernüchternde Lehre aus anderen Straßenausbauprojekten.

Um den ganzen – potentiell riesigen – Ärger der Autofahrer über die kommenden S21-baustellenbedingten Behinderungen erfolgreich in unseren Kampf gegen Stuttgart 21 einspannen zu können, muss an dieser Stelle ein Appell an die eigenen Reihen eingeschoben werden:



Die meisten von Ihnen wissen, dass ich alles andere als begeistert bin, dass wir hier und heute erneut die Schillerstraße belegen und damit auch Linienbusse blockieren. Ich selber wohne an einer der Buslinien, die hier jetzt nicht vordringen können. Das ist nicht nur ein selbstschädigendes, weil Unterstützung aus der Bevölkerung kostendes Verhalten, es passt auch überhaupt nicht zu einer Bewegung, unter deren Zielen ganz weit vorne der Wunsch steht, dass im Interesse gesteigerter innerstädtischer Lebensqualität viel mehr Menschen auf ihr Auto verzichten und auf öffent-

liche Verkehrsmittel umsteigen möchten! Dazu aber gehört zuallererst die Steigerung der *Attraktivität* des ÖPV, und die setzt an erster Stelle *Zuverlässigkeit* und *Pünktlichkeit* voraus. Ich bin darum unbedingt der Meinung, wir sollten die unseren erklärten Zielen diametral zuwider laufenden wöchentlichen Straßenblockaden durch unsere Demos schleunigst beenden! Zumal das Projekt Stuttgart 21 jetzt mehr und mehr selbst in die Phase kommt, in der es den Autobesitzern in Stuttgart das Autofahren vergällen wird. Diesen aufkommenden Frust sollten wir ausnützen und als frischen Zustrom auf unsere Mühlen leiten. Aber dazu müssen erst mal *wir* aufhören, wichtige Durchgangsstraßen zu blockieren!

Zurück zum Rosenstein. Ich habe Ihnen noch eine weitere Passage aus den Planfeststellungsunterlagen mitgebracht. Darin werden alle zeitweisen wie auch dauerhaften Sünden und „Kollateralschäden“ im Rosensteinpark haarklein aufgelistet. Und zu schlechter Letzt kommt dann die Rechtfertigung, warum man all dies trotzdem in Kauf zu nehmen gedenkt. Und das möchte ich Ihnen noch kurz vorlesen, weil es wirklich bemerkenswert ist. Sie finden das in den Planfeststellungsunterlagen Abschnitt 1.5. auf Seite 346. Wie schon gesagt, es ist eine Zumutung für berufstätige Bürger, ein derart umfänglich ins Stadtleben eingreifendes Projekt in dieser Weise erfassen zu sollen. Man müsste dafür glatt seinen gesamten Jahresurlaub nehmen, um dieses gigantische Papiergebirge durchzuackern:

*Die Errichtung des Tunnelportals in offener Bauweise über eine Länge von 60 m am östlichen Rand des Rosensteinparks, die Herstellung des Rettungsschachtes im Rosensteinpark, die bauzeitliche Verlegung der Ehmannastraße in den Rosensteinpark, die Errichtung von Baustelleneinrichtungen und Baustraßen und die Rodung von Bäumen sind Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet Rosensteinpark und damit Handlungen, die dem Schutzzweck des Gebiets zuwider laufen. Jedoch kann gem. § 7 der Verordnung eine Befreiung nach § 78 NatSchG [= Naturschutzgesetz] erteilt werden, wenn überwiegende öffentliche Belange die Befreiung erfordern. Dies ist hier der Fall. Zum einen wird durch die vorgesehenen Gestaltungs-, Schutz- und Ersatzmaßnahmen zumindest nachträglich der Eingriff in Natur und Landschaft insgesamt wieder ausgeglichen. Insbesondere spricht aber die überragende Verkehrsbedeutung des Vorhabens als überwiegender öffentlicher Belang hier für eine Befreiung. Als Teil der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg dient dieser Streckenabschnitt auch der Schaffung einer leistungsfähigen Bahnverbindung zur Einbindung der Region Stuttgart in das innerdeutsche und internationale Schienennetz. **Gegenüber dieser überragenden Verkehrsbedeutung haben die Schutzinteressen, die mit dem Landschaftsschutzgebiet verfolgt werden, zurückzutreten“.***

An solchen nicht verschwiegenen, aber allein aufgrund des Gesamtumfangs de facto doch *gut versteckten* Stellen können Sie ermessen, was damals geschehen ist, vor vielen Jahren, als die Vorteile und die Nachteile bzw. Kollateralschäden abgewogen wurden. Da wurde abgewogen im Glauben, **das Stuttgart 21 das Doppelte an Verkehrsleistung bringt! Inzwischen wissen wir, das Gegenteil ist der Fall!** Die Kapazität des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels in unserer Stadt wird nahezu halbiert, siehe www.wikireal.org ! Und deshalb ist die Arbeit von Dr. Eisenhart von Loeper mit seinem Prozess demnächst vor dem Bundesverfassungsgericht im Verbund mit der akribischen Detektivarbeit von Dr. Christoph Engelhardt so wertvoll, wofür ich mich bei beiden hier von der Bühne aus ausdrücklich nochmal bedanken möchte.

Und noch eine brisante Passage aus demselben Planfeststellungsbeschluss 1.5 will ich zitieren. Auf Seite 421 geht es um die Lärmbelastung durch die Baustellen im Rosensteinpark. Und da wird in einem Nebensatz erwähnt, dass ja die Gleise durch die neue Brücke nach Norden verlegt werden, wodurch in Bad Cannstatt die südlichen Wohnquartiere vom Bahnlärm entlastet werden. Zu guter letzt wird das folgende Fazit gezogen, und da halten Sie sich jetzt bitte gut fest:



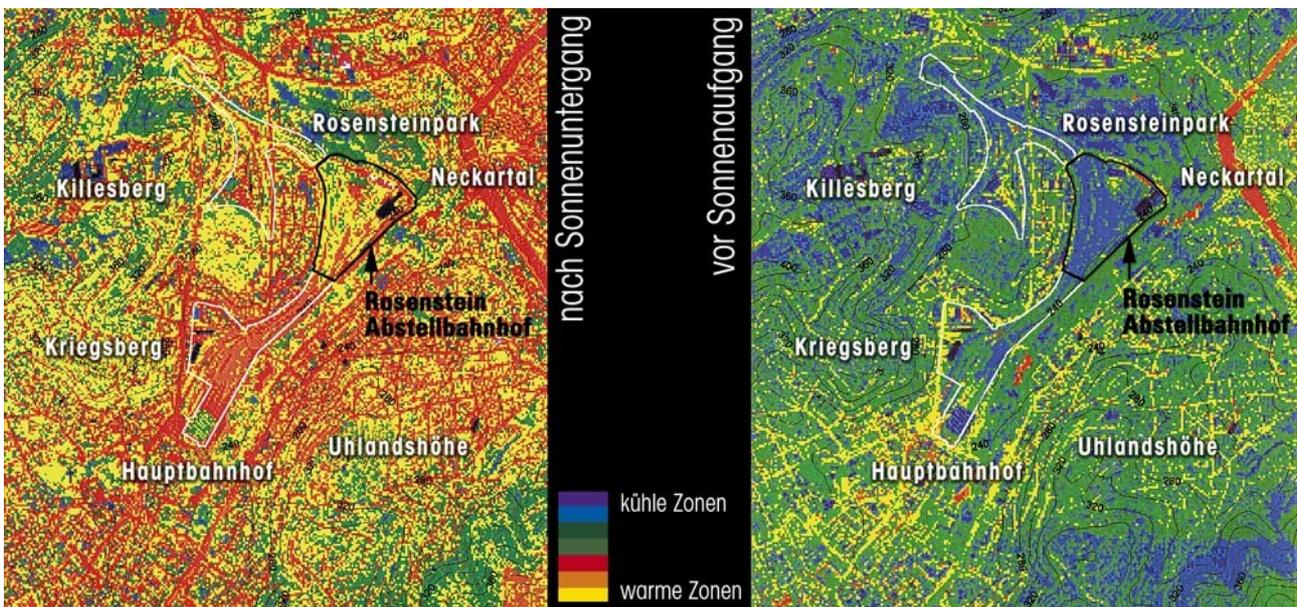
Bis heute (Datum d. Fotobelegs: 17.10.2012 – Hervorhebung von mir) schämt sich die Bahn nicht, mit dem falschen Versprechen einer 100%igen Leistungssteigerung zehntausende Besucher in ihrer S21-Projektausstellung im Bahnhofsturm zu täuschen! Und das, obwohl sie bereits vor 2 Jahren in aller Öffentlichkeit in der „Schlichtung“ wie auch im „Stresstest“ nur noch eine 30%ige (!) Kapazitätssteigerung nachzuweisen versuchte. Und selbst dieser für eine milliardenschwere Investition recht bescheidene Zuwachs entpuppt sich nun als nicht länger haltbar, siehe www.wikireal.org

„Für die Siedlungsflächen südlich der Bahnanlagen (..) wird weiträumig eine Entlastung vom Schienenverkehrslärm prognostiziert. Die Ursachen hierfür liegen nicht ausschließlich in der Verlagerung der Gleisanlagen, sondern auch **in dem geänderten Betriebsprogramm, das künftig sehr viel weniger Züge vorsieht**“.

Ist das nicht aberwitzig? In ein und demselben Druckwerk, in dem *die überragenden öffentlichen Verkehrsbelange* behauptet werden, wird 75 Seiten weiter hinten en passant eingeräumt, dass auf diesem Streckenabschnitt künftig sehr viel weniger Züge verkehren werden als bisher! Freilich muss an dieser Stelle dazu gesagt werden, dass die Reduzierung der Zügezahl auf diesem Streckenast auch daher rührt, dass der stündliche ICE sowie eine Anzahl Regionalexpresszüge bei Verwirklichung von Stuttgart 21 künftighin über den Fildertunnel und die Neubaustrecke nach Ulm bzw. Tübingen gelenkt würden. Doch das ist ja nicht die einzige Stelle in den uferlosen Planunterlagen zu Stuttgart 21, die eine **Reduktion** der heutigen Zugzahlen verraten! Dank der ausdauernden detektivischen Aufdeckungsarbeit durch Dr. Christoph Engelhardt wissen wir inzwischen, dass auch auf allen anderen Streckenästen sehr viel weniger Zugverkehr gefahren werden soll als heute, ablesbar an der geplanten Verkehrsleistung im Schienenverkehrsknoten Stuttgart Hbf, an dem ja heute wie künftig alle Streckenäste zusammenlaufen und ergo die leistbaren Zugzahlen des bestehenden wie des neu geplanten Schienennetzes im Großraum Stuttgart vollzählig bestimmt werden können. Und hierbei kam nun ans Tageslicht – von der Bahn unwidersprochen! –, dass der geplante neue Tunnelbahnhof von glatt einem Drittel weniger Züge pro Stunde angefahren werden soll bzw. angefahren werden kann als dies im heutigen Kopfbahnhof der Fall ist! Die oben zitierte Planfeststellungsaussage von wegen „künftig sehr viel weniger Züge im Abschnitt Cannstatt“ gilt also tatsächlich für das *gesamte* neue Stuttgart-21-Streckennetz! Womit auch die Planrechtfertigungsgrundlage zu den geplanten baulichen Eingriffen in den „besonders schutzwürdigen“ Rosensteinpark hinfällig ist!

Zum Schluss will ich Sie noch bitten, einen viel zu wenig bedachten Gedanken im Kopf zu behalten und die 7 Bürgermeister, die sich Stuttgart nebst OB leistet, sowie die 60 Gemeinderäte damit zu konfrontieren. Sie wissen, das Aushängeschild des Projektes soll im Rosensteingebiet das neue Rosensteinquartier werden. Das ist ein bislang nur in Graphikcomputern herumgeisterndes, jeden Tag neue Gestalt annehmendes Wolkenkuckucksheim, von dem gleichwohl alle Stuttgart-21-Anhänger in den höchsten Tönen schwärmen. Das ist keine große Kunst, denn belegt werden muss ja nichts, schließlich gibt es ausser der erklärten Absicht, das Areal zu bebauen, bisher keinerlei konkrete Pläne dafür. Ich aber frage mich, und reichen Sie diese Frage bitte an die Räte der Stadt Stuttgart weiter: **Wann nimmt diese Stadt endlich ihr eigenes Klimagutachten ernst?!?**

Das Umweltamt der Stadt Stuttgart hat schon vor Jahren einen städtischen Klima-Atlas erarbeitet, und der warnt ausdrücklich davor, die letzten verbliebenen Kaltluftschneisen und Areale, in denen über Nacht Kaltluftseen entstehen, zu bebauen! Und ein solcher nächtlicher Kaltluftsee mit daraus resultierendem Kaltluftstrom, der angrenzende Stadtteile wie Bad Cannstatt und durch Sogeffekte selbst noch die Stuttgarter Innenstadt (mit) belüftet und kühlt, entsteht insbesondere über den offenen Gleis- und Schotterflächen des Abstellbahnhofs Rosenstein!



Es ist ein Phänomen, an das man zunächst gar nicht denkt, aber Infrarotkamerabilder belegen es: Tagsüber heizen sich die Gleisfelder stark auf, und nachts kühlen sie als erste aus und bringen so die lebenswichtige innerstädtische Luftzirkulation in Gang!



(1)+(4) Paketpostamt: Soll bei Stuttgart 21 (S21) aufgegeben und zum Teil mit neuem Rosensteinquartier überbaut werden – Flächenrückgewinnung z.B. zur Renaturierung bei Kopfbahnhof 21 (K21) ebenso möglich; (2) Derzeit noch von diversen Eisenbahnvereinen zur Restaurierung historischer Fahrzeuge genutzt, teilweise bereits ausgelagert nach Horb, soll bei S21 weitgehend durch neues Rosensteinquartier überbaut werden – Flächenrückgewinnung z.B. zur Renaturierung bei K21 ebenso möglich; (3) Wagenreparaturhalle, Verlagerung bei S21 wie bei K21 möglich; (5) Stillgelegter, teilweise als Lager zweckentfremdeter ehemaliger Lokschuppen, wird bei S21 abgerissen und mit neuem Rosensteinquartier überbaut – bei K21 frei verfügbar für ehemaligen/neuen Verwendungszweck; (6) Platanen-Allee; (7) 3-stöckiges Tunnelgebirge, erlaubt kreuzungsfreie Abstell- und Zubringerverkehre vom Abstellbahnhof Rosenstein zum Hauptbahnhof und umgekehrt (5 Verbindungsgleise auf mittlerer Etage), ohne den Reisezugverkehr im geringsten zu behindern; (8) Kopfbahnhof; (9) Gleisrampe Richtung Nordbahnhof/Zuffenhausen/Karlsruhe/Mannheim und Vaihingen/Singen/Zürich; (10) Tunnelportal des 4-gleisigen Rosensteintunnels Richtung Bad Cannstatt/Plochingen/Ulm bzw. Tübingen; (11) Schloss Rosenstein; (12) Ehmmanstraße – erstreckt sich von Nordbahnhofstraße (rechts ausserhalb des Bilds) bis Tunnelportal (10).

Wenn nun, wie bei Stuttgart 21 vorgesehen, dieses große, und ich füge hinzu: für einen *kostensparenden* Bahnbetrieb *ideal gelegene* Gleisareal mit der Photoshop-Fatamorgana der Rosenstein-Wohnanlage für Vermögende überbaut würde, fiel diese nächtliche Luftumwälzpumpe künftig aus. Mit gravierenden Folgen für das Stadtklima im sommers eh schon hitzestressen Stuttgarter Talkessel! Denn in letzterem wohnen gut zwanzig Mal mehr Menschen als in der geplanten Luxus-Enklave je wohnen würden. So dass man sich schon fragen muss, warum sich 200.000 alteingesessene Talkessel-Stuttgarter und Bad Cannstatter die Zumutung gefallen lassen sollten, zugunsten von maximal 12.000 egoistischen Neubesiedlern des letzten großen innerstädtischen Kaltluftentstehungsgebiets künftighin im Sommer noch heisser gegrillt zu werden?!

Nein, Stuttgart braucht kein überbautes Rosensteinareal! Die Mehrheit der Stuttgarter würde sich damit dauerhaft nur selbst schaden! Sehr wohl könnte dagegen eine vernünftige Forderung an die Politik und Stadtplanung lauten, nicht erst in 15 Jahren wie bei Stuttgart 21, sondern *schon ab morgen* die viel bemühte **Parkerweiterung** in Angriff zu nehmen! Denn wie die Auswertung aller Luftbilder der letzten Jahre vom Rosenstein-Bahnbetriebswerk zeigt, könnte das dort gefahrene Bahnbetriebsprogramm *ohne jede Einbuße* auch mit der Hälfte der heute vorhandenen Gleise abgewickelt werden.



Die Ideallösung: Erhalt des Abstellbahnhofs auf halber Fläche ohne Betriebseinbuße durch Nutzungskonzentration, auf der anderen Hälfte Rosensteinparkerweiterung bei gleichzeitig ungeschmälerter lebensqualitätwichtiger Klimawirkung des Gesamtareals auf den Stuttgarter Talkessel und Bad Cannstatt – zum Vorteil der Bevölkerungsmehrheit Stuttgarts!

Würde man also die dortigen Gleisgruppen effektiv bündeln, könnte auf der frei werdenden Hälfte der heute beanspruchten Fläche der benachbarte Rosensteinpark erweitert werden. Ein Parkgelände aber kühlt über Nacht fast ebenso stark ab wie die offenen Gleis- und Schotterflächen, weshalb die Forderung nach einer **sofort zu beginnenden Park-Erweiterung** auch im Einklang mit den angemahnten Zielen des Stuttgarter Klima-Atlas stünde und ergo auch mit den Lebensqualitätsinteressen der Bevölkerungsmehrheit im Stuttgarter Talkessel!

* * *

Bildnachweis:

Seite 1: Peter Gierhardt
 Seite 2: Manfred Grohe/Rita Vogel/Klaus Gebhard
 Seite 3: Oben: Klaus Gebhard / Unten: Manfred Grohe/Rita Vogel/Klaus Gebhard
 Seite 4: Klaus Gebhard
 Seite 5: Oben: Klaus Gebhard / Unten: Jörg Schlaich
 Seite 6: Oben: VCD / Unten: Thomas Iglér
 Seite 7: Klaus Gebhard
 Seite 8: Klima-Atlas der Stadt Stuttgart
 Seite 9: Manfred Grohe/Klaus Gebhard
 Seite 10: Manfred Grohe/W.K./Klaus Gebhard

Video-Erläuterungen zur drohenden Zerstörung des Rosensteinparks durch das Projekt Stuttgart 21:
www.fluegel.tv/beitrag5121 + www.fluegel.tv/beitrag5140

Zum Thema Stuttgarter Klimaproblematik empfehlenswerter Vortrag von Prof. Dr. Jürgen Baumüller:

<http://www.fluegel.tv/beitrag/5129> (für Eilige wenigstens ab Minute 12:35 ff)