

Planungsprozesse bewerten – Stuttgart 21

Mit Anleitungen und Materialien für eine reale
und virtuelle Exkursion

TERRA

StD Thomas Rosenthal
StR Andreas Schmid

Ernst Klett Verlag
Stuttgart · Leipzig

Inhalt

| | | | |
|--|----|-----------------------------------|----|
| Das Projekt „Stuttgart 21“: von der Idee zur Realisierung | 3 | Unterrichtseinheit | 12 |
| Wirkungsgefüge zum Projekt „Stuttgart 21“ | 6 | Vorbemerkungen | 12 |
| Erläuterungen zum Wirkungsgefüge, Bildungsplanbezug | 7 | Didaktische Strukturen | 13 |
| Kompetenzen und Leitfragen | 8 | Verlaufsplanungen und Materialien | 17 |
| Selbsteinschätzungsbogen | 9 | Materialien zur realen Exkursion | 29 |
| Fachdidaktische Vorbemerkungen zu virtuellen Exkursionen mit Google Earth | 10 | Literatur und Linktipps | 48 |
| | | Nachweise | 49 |

Zur Benutzung des Heftes

In der Region Stuttgart wird seit vielen Jahren das Projekt „Stuttgart 21“ diskutiert, das Bahn- und städtebauliches Projekt zugleich ist. Diese raumordnerische Maßnahme führt zu entscheidenden räumlichen Veränderungen und sie bestimmt zugleich die gesellschaftliche und politische Diskussion weit über die Grenzen Baden-Württembergs hinaus. Schon viele Exkursionen führten in die betroffenen und angrenzenden Stadtteile von Stuttgart.

Die Idee des Heftes liegt in der Verknüpfung einer erprobten realen Exkursion mit den Potenzialen des virtuellen Globus Google Earth. Dieser ist für diejenigen gedacht, die im Rahmen des Unterrichts nicht die Möglichkeit eines Besuchs vor Ort haben. Für die im Heft vorgeschlagene Unterrichtseinheit „Stuttgart 21 – ein Beitrag zu einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung?“ kann wahlweise die reale oder die virtuelle Exkursion durchgeführt werden, ohne dass die nachfolgenden Unterrichtsstunden verändert werden müssten. Mit diesem Konzept wird ein Unterricht ermöglicht, der nach den Gesichtspunkten der Kompetenzorientierung im Sinne „durch die Methode zum Inhalt“ gestaltet werden kann.

Das für die Kolleginnen und Kollegen erstellte Heft liefert allgemeine Informationen zum Projekt selbst und stellt „Stuttgart 21“ in den Kontext des Bildungsplanes. Kompetenzen, Leitfragen und didaktische Strukturen sollen die Durchführung der Unterrichtseinheit erleichtern. Diese ist in vier bzw. fünf

Doppelstunden unterteilt und beginnt in der ersten Doppelstunde mit der Erarbeitung der Grundlagen des Bahnprojektes. In der darauffolgenden Doppelstunde wird sie durch die Aspekte des städtebaulichen Projektes ergänzt. Anschließend erfolgt die Durchführung der realen oder virtuellen Exkursion; entsprechend den Vorkenntnissen der Schülerinnen und Schüler variiert der Zeitbedarf für die virtuelle Exkursion in Google Earth zwischen einer und zwei Doppelstunden. Für die reale Exkursion wäre ein ganzer Tag anzusetzen. Zum Abschluss der Unterrichtseinheit erfolgt in der letzten Doppelstunde die Thematisierung der beteiligten Akteure, der Bürgerbeteiligung und des -protestes und der Schlichtung, die in ein Rollenspiel münden. Die Schüler sollen so das Projekt abschließend nach geographischen Aspekten bewerten können.

Sämtliche Materialien für die reale Exkursion sowie weiterführende Literatur- und Link-Tipps runden den Inhalt des Heftes ab. Die technische Voraussetzung für die Durchführung der virtuellen Exkursion ist die am Computerarbeitsplatz installierte Google Earth-Version ab 6.0 (siehe www.google.de/intl/de/earth/index.html). Die Verbindung des Heftes mit der Klett-Website zur Virtuellen Exkursion Stuttgart 21 (Online-Code: 104119-0000) ermöglicht es, die Stationenblätter und weiterführende Materialien auf einem aktuellen Stand zu halten. Sämtliche Materialien und auch die Erwartungshorizonte stehen zum Download bereit.

Das Projekt „Stuttgart 21“: von der Idee zur Realisierung

Seit Mitte der 1980er-Jahre wird in der Region Stuttgart das Projekt „Stuttgart 21“ intensiv diskutiert, welches ein Bahn- und ein städtebauliches Projekt zugleich ist. Im Folgenden werden die wichtigsten Daten der Entwicklung des Projektes chronologisch aufgeführt.

Der Bundesverkehrswegeplan von 1985

1985: Der Bundesverkehrswegeplan sieht für die Bundesrepublik ein Hochgeschwindigkeitsnetz vor, in dem Stuttgart an der geplanten Neubaustrecke Frankfurt am Main–Mannheim–Ulm–München liegen soll.

Umfangreiche Untersuchungen zur Trassenführung und zum Standort des Hauptbahnhofs

Als Reaktion auf den Bundesverkehrswegeplan finden u.a. durch Prof. Heimerl vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart zahlreiche Untersuchungen zur Trassenführung der geplanten Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–München und zum Standort des Hauptbahnhofs statt.

18. April 1994: Ideenskizze zum Projekt „Stuttgart 21“ (Synergiekonzept „Stuttgart 21“)

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, der Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg, Erwin Teufel, der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Hermann Schaufler, und der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Manfred Rommel, stellen die Ideenskizze zum Projekt „Stuttgart 21“ erstmals der Öffentlichkeit vor.

16. Januar 1995: Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Im Anschluss an die Ideenskizze ist es erforderlich, die Machbarkeit dieses Projekts in technischer, betrieblicher und finanzieller Hinsicht näher zu untersuchen. An der Studie beteiligen sich Experten von Bund, Land, Region, Stadt und Deutsche Bahn AG.

7. November 1995: Ergebnisse des Vorprojektes und Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung

Mit der Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung machen die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, die Region Stuttgart und die Stadt Stuttgart sowie die Deutsche Bahn AG den Weg für das Projekt „Stuttgart 21“ frei. Gleichzeitig werden an diesem Tage die Ergebnisse des Vorprojektes erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

30. November 1995: Zustimmung des Gemeinderates zur Rahmenvereinbarung

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart stimmt dieser Rahmenvereinbarung mehrheitlich zu, sodass die Realisierung dieses Projekts wieder ein wesentliches Stück vorankommt.

26. Juli 1996: Abschluss des städtebaulichen Gutachtens

Zur Erlangung alternativer städtebaulicher Konzepte führt die Stadt Stuttgart einen städtebaulichen Wettbewerb durch, an dem sich zehn europäische Planungsbüros beteiligen.

Favorisiert wird als Grundlage für den Städtebaulichen Rahmenplan der Vorschlag von Trojan und Trojan + Neu aus Darmstadt.

6. Dezember 1996: Einleitung des Raumordnungsverfahrens
Im Auftrag der Deutschen Bahn AG beantragt die DBProjekt GmbH „Stuttgart 21“ beim Regierungspräsidium Stuttgart die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für das Projekt „Stuttgart 21“. Gegenstand ist die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart und der Bau einer Schnellbahntrasse von Stuttgart nach Wendlingen als Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung von Mannheim nach München.

31. Januar 1997: Entwurf des Städtebaulichen Rahmenplans
Auf der Grundlage des städtebaulichen Gutachtens erarbeitet die Stadt Stuttgart ein städtebauliches Entwicklungskonzept, welches allgemeine Ziele und die Grundzüge der städtebaulichen Planung darstellt.

4. März bis 3. Juni 1997: Offene Bürgerbeteiligung

Insgesamt 400 Bürgerinnen und Bürger aus Stuttgart und der Umgebung entwickeln in 15 verschiedenen Arbeitskreisen (u.a. „Wohnen“, „Verkehr“, „Stadt- und Gestaltung“, „Energie und Umwelt“, „Frauengerechte Planung“) rund 900 Ideen zum Entwurf des Städtebaulichen Rahmenplans, die dem Gemeinderat am 26. Juni 1997 in einer öffentlichen Anhörung vorgestellt werden.

24. Juli 1997: Gemeinderatsbeschluss zum Städtebaulichen Rahmenplan

Der Gemeinderat beschließt am 24. Juli 1997 den Städtebaulichen Rahmenplan, wobei er diesen Plan durch eigene wie durch Vorschläge der Offenen Bürgerbeteiligung ergänzt bzw. korrigiert.

10. September 1997: Abschluss des Raumordnungsverfahrens
Am 10. September 1997 schließt das Regierungspräsidium Stuttgart das Raumordnungsverfahren mit detaillierten Vorschlägen zu den einzelnen Trassenführungen in der Region Stuttgart ab, die Varianten beinhalten und einen direkten Anschluss des Flughafens vorsehen.



1 Stuttgart 21 – ein Bahnhof kommt unter die Erde

4. November 1997: Entscheidung im Realisierungswettbewerb Hauptbahnhof Stuttgart

Am 4. November 1997 entscheidet sich im Anschluss an den Bahnhofswettbewerb ein Preisgericht einstimmig für den Entwurf der Architekten Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner aus Düsseldorf. Dieser Entwurf sieht eine die Gleise überspannende und begehbare Betonschalenkonstruktion mit 15 Meter Durchmesser fassenden gläsernen Augen vor.

16. Juni 1998: Entwurf des ersten Bebauungsplanes für das Teilgebiet A1

Am 16. Juni 1998 beschließt der Technische Ausschuss des Gemeinderates der Landeshauptstadt Stuttgart auf der Grundlage des Städtebaulichen Rahmenplanes den Entwurf des ersten Bebauungsplanes für das Teilgebiet A1 von „Stuttgart 21“, der vom 3. Juli bis zum 3. August 1998 im Stadtplanungsamt öffentlich ausliegt. Eine positive Entscheidung über diesen Bebauungsplan trifft der Gemeinderat am 8. Oktober 1998.

1999–2009: Finanzierungsverhandlungen

Anschließend geraten die Planungen aufgrund von Nachverhandlungen zu Änderungen der verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen längere Zeit ins Stocken. Am 24. Juli 2001 kommt es zu einer Ergänzungsvereinbarung zu der von 1995, nach der die Stadt Stuttgart sich verpflichtet, noch im Jahre 2001 für rund 460 Mio. Euro die 109 ha große ehemalige Bahnfläche zu kaufen. Auch der Bund und das Land Baden-Württemberg stimmen einer Vorfinanzierung zu. Am 2. April 2009 erfolgt nach weiteren langen Verhandlungen eine Finanzierungsvereinbarung für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm zwischen dem Bund, dem Land, der Region Stuttgart und der Stadt Stuttgart und der Deutschen Bahn AG. Immens gestiegen sind die Baukosten für das Gesamtprojekt („Stuttgart 21“ und Neubaustrecke) seit Planungsbeginn im Jahre 1996, wie die Angaben der Deutschen Bahn AG zeigen: 1996: 4,5 Mrd. €, 2007: 4,8 Mrd. € und 2010: 7,4 Mrd. €. Der Bundesrechnungshof geht im Jahre 2010 von 8,9 Mrd. € und das Umweltbundesamt im gleichen Jahr von bis zu 11 Mrd. € aus.

2010–2011: Baustart, Proteste, Schlichtung und Volksabstimmung

Nach größtenteils erfolgreich abgeschlossenen Planungs- und Genehmigungsabläufen des Projekts sowie zahlreichen Erkundungsmaßnahmen in der Bauvorbereitung kommt es am 2. Februar 2010 zum offiziellen Baustart am Prellbock des Gleises 49 im Stuttgarter Hauptbahnhof. Doch mit den immer weiter steigenden Kosten für das Projekt, dem Abriss des Nordflügels des Bahnhofs im August 2010 und dem Fällen erster Bäume im Park Ende September/Anfang Oktober 2010 wird der Bürgerprotest auch außerhalb der seit Ende 2009 regelmäßig stattfindenden Montagsdemonstrationen immer größer. Die CDU/FDP-Landesregierung erkennt die Entfremdung von Projekt und Bürgerschaft und beruft im Herbst 2010 Dr. Heiner Geißler als Schlichter ein. In neun Schlichtungsrunden

tauschen Projektbefürworter und -gegner ihre Argumente aus, die in einem Schlichterspruch „Stuttgart 21 plus“ münden. U. a. verpflichtet sich die Deutsche Bahn AG, einen Stress-test für den geplanten Bahnknoten „Stuttgart 21“ anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30% Leistungszuwachs in der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr mit guter Betriebsqualität im neuen gegenüber dem alten Hauptbahnhof möglich ist. Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen. Dieser Stress-test wird in einer erneuten Schlichtungsrunde im Sommer 2011 für bestanden erklärt.

Die im März 2011 nach den Ereignissen im japanischen Kernkraftwerk Fukushima neu gewählte grün-rote Landesregierung beschließt im Sommer 2011 das sogenannte Kündigungsgesetz, nach dem das Land Baden-Württemberg aus der Finanzierungsvereinbarung zu „Stuttgart 21“ aussteigen könnte. Dieses Gesetz findet jedoch im Landtag keine Mehrheit und kann so nach der Landesverfassung zu einer Volksabstimmung gebracht werden. Am 27. November 2011 entscheidet sich eine deutliche Mehrheit von 58,8% gegen den Ausstieg des Landes Baden-Württemberg.

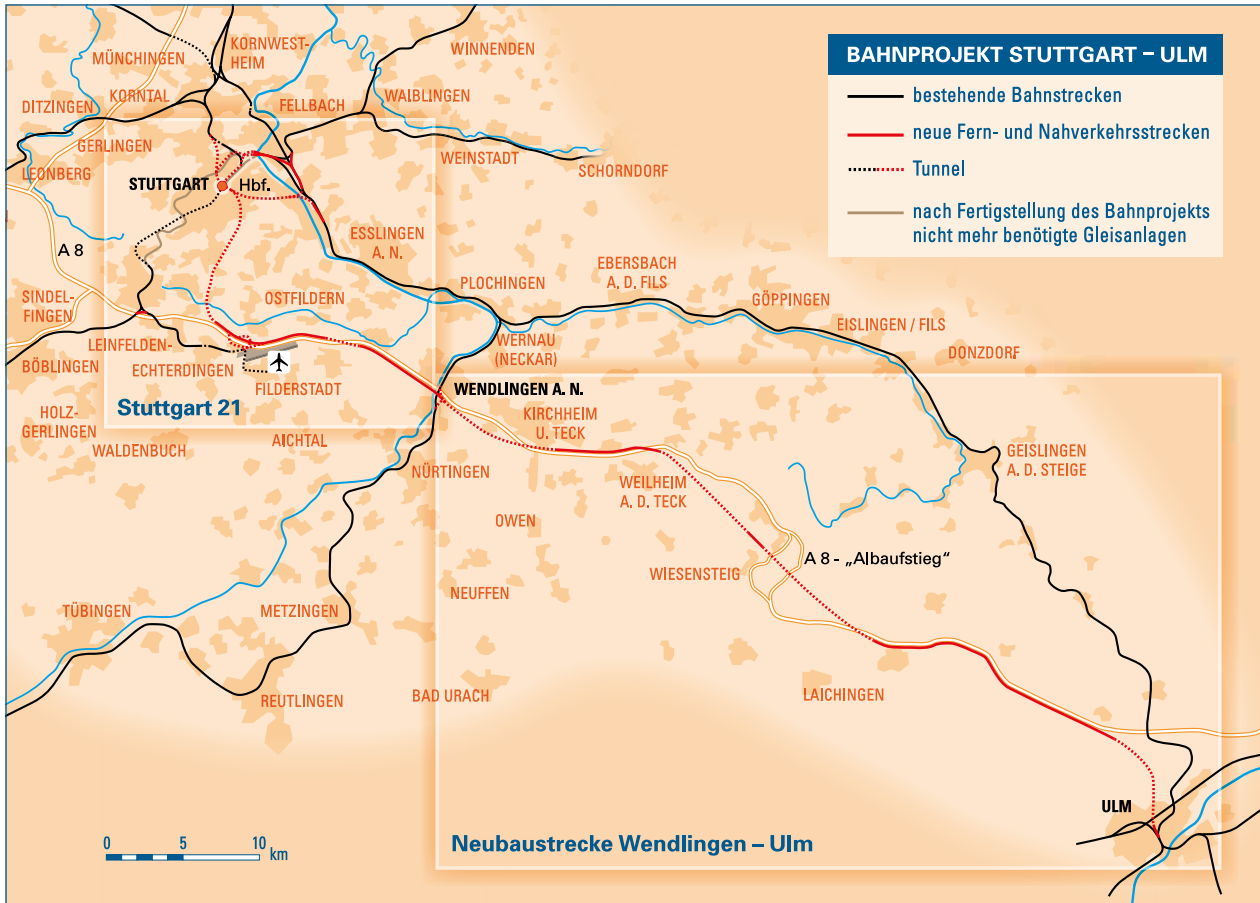
2012: Abriss des Südflügels, Fällen der Bäume im Schlossgarten und Ausblick

Am Montag, dem 30. Januar 2012, beginnt die Deutsche Bahn AG mit dem Abriss des Südflügels des Hauptbahnhofsgebäudes. Knapp drei Wochen später, am Donnerstag, den 15. Februar 2012, setzt die Räumung des Schlossgartens ein, sodass im unmittelbaren Anschluss mit dem Fällen der Bäume im Schlossgarten begonnen werden kann. Sämtliche Arbeiten können zu Beginn des Monats März beendet werden, sodass noch im Jahre 2012 mit dem Bau eines Technikgebäudes für die Überwachung der verkehrlichen Infrastruktur und mit dem Ausheben der Baugrube für den neuen Hauptbahnhof begonnen werden kann.

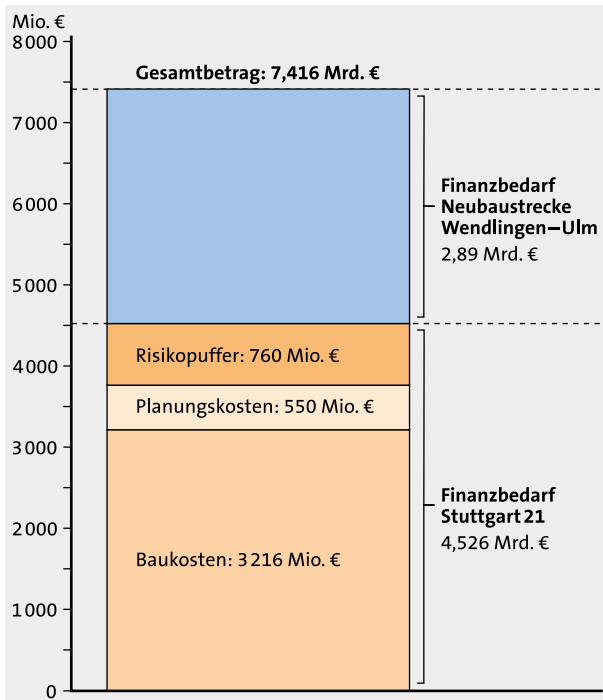
In der Mitte des Jahres 2013 soll nach Abschluss der notwendigen Vorarbeiten mit dem eigentlichen Bau der Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm begonnen werden. Zunächst wird man für den 8800 m langen Boßler- und den 4850 m langen Steinbühlentunnel am Alaufstieg bei Aichelberg bzw. Gruibingen bohren und buddeln. Mit dem Bau der Brücken zur Überquerung des Filstals soll im Jahre 2014 begonnen werden.

2020/2035: Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“

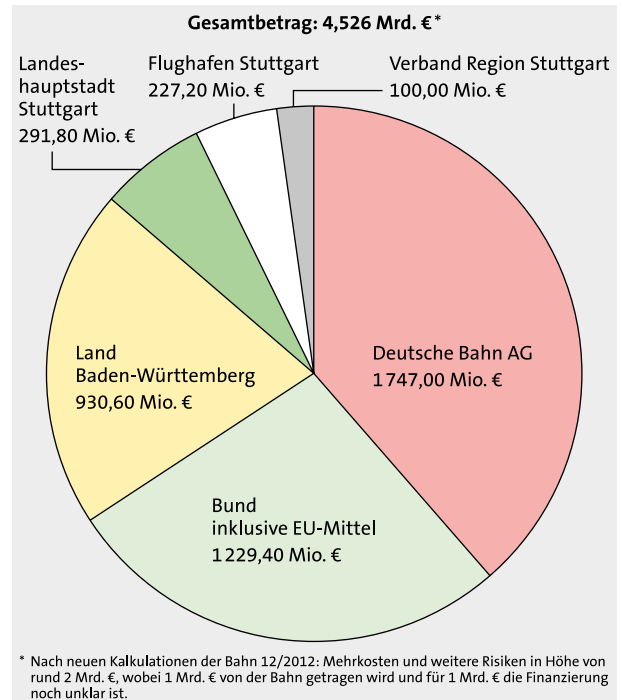
Nach dem derzeitigen Planungsstand ist eine Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs einschließlich eines einjährigen Probetriebes für das Jahr 2021 vorgesehen. Erst dann kann mit der Bebauung der ehemaligen Bahnflächen begonnen werden, die bis dahin als Logistikzentrum für die Baumaßnahmen benötigt werden. Die viel diskutierte Frage wird die nach der Übernahme der Mehrkosten sein. 2035 soll das Projekt nach Bebauung der heutigen Gleisflächen abgeschlossen werden können.



2 Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens (Stuttgart 21) und Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm

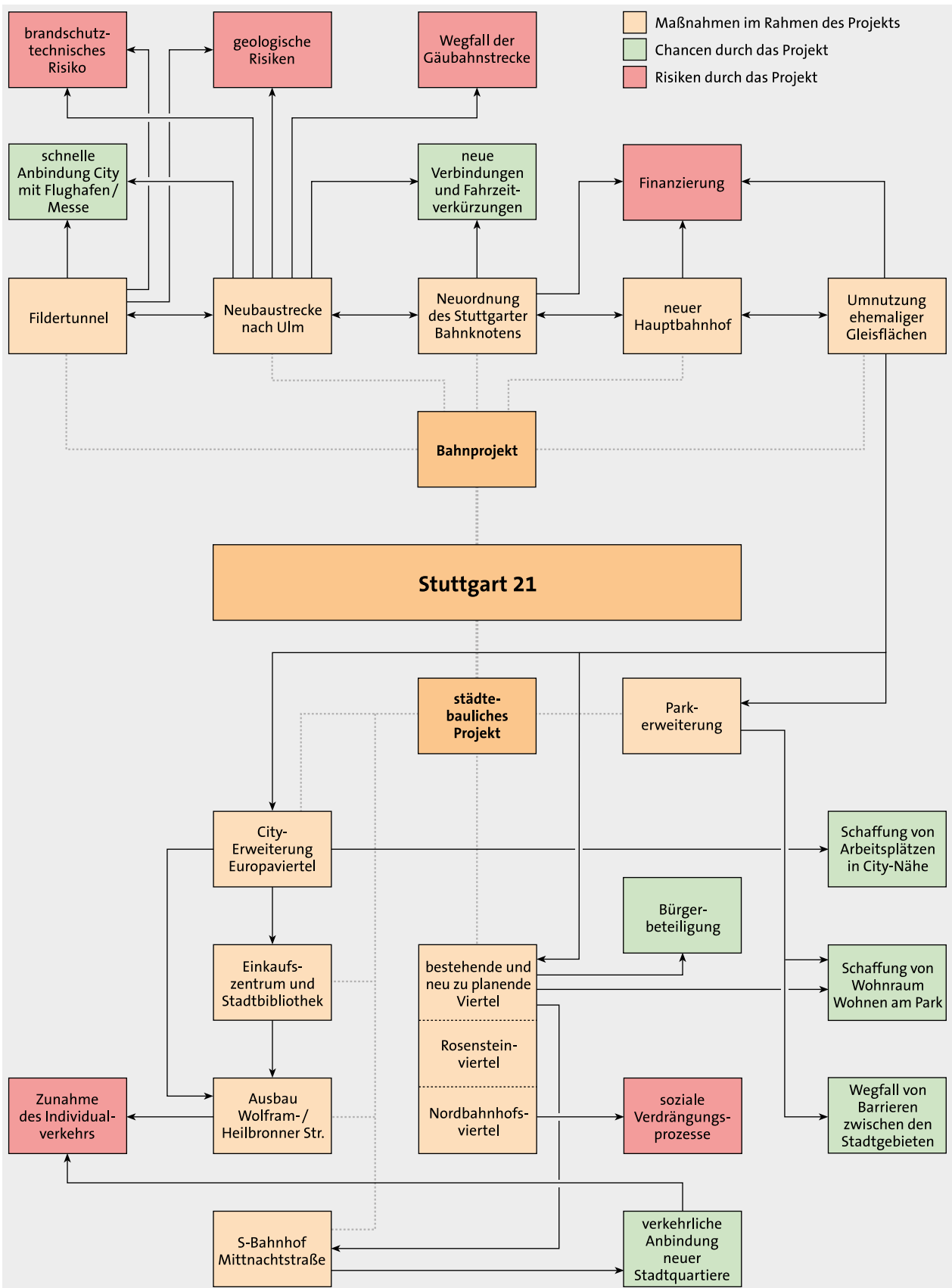


3 Bau- und Planungskosten sowie Risikorahmen Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm



4 Finanzierungsbeiträge der Projektpartner Stuttgart 21

Wirkungsgefüge zum Projekt „Stuttgart 21“



5 Wirkungsgefüge zu den wichtigsten Aspekten des Projektes „Stuttgart 21“