

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

Aktualisierung S. 4

2012 bis 2014: Bau der Alptrasse, Filderdialog, Bauarbeiten am Stuttgarter Hauptbahnhof und im Europaviertel

Am Montag, den 8. Mai erfolgt bei Hohenstadt nahe der A8 der Spatenstich für den Bau der ICE-Strecke zwischen Wendlingen und Ulm und für den Ausbau der A8 zwischen Ulm und Hohenstadt. Eine abgestimmte Bauleistung soll Synergieeffekte für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in diesem Raum schaffen.

Am 16. Juni 2012 ist der „Filder-Dialog S21“ gestartet. Mit diesem Dialogverfahren wollen die Projektpartner von „Stuttgart 21“ in einen konstruktiven Dialog mit den Betroffenen und der Bürgerschaft über den Planfeststellungsabschnitt 1.3 auf den Fildern eintreten. Dabei wurden die Antragstrasse und sechs weitere Varianten für den entsprechenden Abschnitt sowie die dahinter stehenden Planungsprämissen und Bewertungskriterien dargestellt und erörtert. Mit einer mehrheitlichen Empfehlung zum Erhalt der Gäubahn für Züge aus dem Süden zum Hauptbahnhof Stuttgart ist der für eine optimale Anbindung des Bahnprojekts Stuttgart 21 an den Landesflughafen zu Ende gegangen. Weitere Informationen befinden sich auf der zugehörigen Homepage: <http://www.filderdialog-s21.de/>

Ende 2013 werden das Technikgebäude am Nordausgang und auch der neue Querbahnsteig, der rund 120 Meter Richtung Gleisvorfeld die Bahnsteige miteinander verbindet, fertig gestellt. Um mit der Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofes jedoch endgültig beginnen zu können, ist eine volle Funktionsfähigkeit der Grundwassermanagementanlage notwendig. In einem öffentlichen Verfahren beantragt die Bahn, dass 6,8 Mrd. Liter Grundwasser, also doppelt so viel, wie ursprünglich beantragt, umgewälzt werden sollen. Dies erfordert eine neuerliche Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt, was den Zeitplan ins Wanken bringt. Die Bahn ändert daraufhin ihren Zeitplan erneut und geht von einer Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes Ende 2021 aus.

Kennzeichnend für diesen Zeitraum ist auch eine intensive Debatte um die aus den oben dargestellten Entwicklungen resultierenden Mehrkosten. Schätzungen gehen von rund einer Milliarde Euro zusätzlichen Kosten aus. Doch wer soll diese tragen? Damit und mit anderen strittigen Fragen beschäftigt sich der eingerichtete und regelmäßig tagende Lenkungskreis, der aus den Projektpartnern besteht.

An der Ecke Heilbronner Straße/Türlestraße baut der Arbeitgeberverband Südwestmetall auf dem Gelände der alten Mercedes-Niederlassung gegenüber dem Einkaufszentrum Milaneo im künftigen Europaviertel hinter dem Hauptbahnhof seine neue Zentrale. Auf 12 000 m² Fläche sollen Büro- und Wohnflächen entstehen. Das Milaneo selbst wächst mit enormer Geschwindigkeit in die Höhe, während die Sparkassenakademie im März 2014 eröffnet wird.

Erwartungshorizonte zu den Arbeitsaufträgen

Erwartungshorizonte Seite 18:

Einstieg

- 1 Die betroffenen Räume des Projektes in Baden-Württemberg sind zum einen die Landeshauptstadt Stuttgart (Umbau des Bahnknotens), die Fildern (ICE-Anschluss am Flughafen) und die Gemeinden entlang der A8 Stuttgart-Ulm (ICE-Neubaustrecke)
- 2 Bahnprojekt: Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofes von einem Kopfbahnhof mit 16 Gleisen in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen, ICE-Anschluss des Flughafens über den Fildertunnel und ICE-Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm entlang der A8
Städtebauliches Projekt: Architektonische Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes, städtebauliche Erweiterung in der Innenstadt von Stuttgart durch Bebauung der frei werdenden Gleisflächen
- 3 Werbefilm der Bahn mit dem Ziel, einseitig die Vorteile des Projektes deutlich herauszustellen; individuelle Schülerantworten

Gruppenarbeit

- 1 G1: Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens mit folgenden Einzelmaßnahmen:
 - Kopfbahnhof (16 Gleise) wird zum unterirdischen Durchgangsbahnhof (8 Gleise) mit Anbindung an die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm im Zuge der Magistrale Paris-Budapest
 - neue (durchgebundene) Regionalverkehrsverbindungen
 - ICE- und Regionalverkehrs-Anbindung Flughafen/Messe über den 9,5 km langen Fildertunnel
 - neues Technikgebäude für den Betriebsablauf
 - neuer Abstellbahnhof in Untertürkheim → Bahnknoten in Stuttgart wird leistungsfähiger
 - neue S-Bahn-Station Mitnachtsstraße

Name:

Klasse:

Datum:

1 G2: Verlauf der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm:**Steckbrief:**

- Gesamtstreckenlänge von 59,6 km, davon 30,4 km Tunnelstrecke
- Streckenhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h
- 5 Tunnel (>500 m), 17 Eisenbahnüberführungen, 20 Straßenbrücken
- Geplante Inbetriebnahme 2021

8 Planfeststellungsabschnitte (PfA):

- 2.1a/b Albvorland (9 km): Start in Wendlingen, 136 m lange Brücke über den Neckar, Züge nach Tübingen biegen über die Wendlinger Kurve ab, Albvorlandtunnel (8,2 km)
- 2.1c Albvorland (5 km): Weilheim an der Teck–Aichelberg, Anstieg zur Schwäbischen Alb
- 2.2 Alaufstieg (15 km): direkter Weg durch den Berg: Boßlertunnel (längster Tunnel, 8,8 km), Filstalbrücke, Steinbühlentunnel (4,8 km), höchster Punkt der Strecke: 742 m
- 2.3 Albhochfläche (21 km): Widderstall–Dornstadt, weitgehend überirdisch
- 2.4 Albabstieg (6,5 km): Dornstadt–Ulm, Abstiegstunnel (5,9 km)
- 2.5a1 Ulm (1,2 km): Ende der Neubaustrecke am Ulmer Hauptbahnhof
- 2.5a2 Donaubrücke: viergleisige (schon vorhandene) Brücke über die Donau
- 2.5b Neu-Ulm: Einfahrt in Bahnhof Neu-Ulm

1 G3: Argumente für die Notwendigkeit des Projektes:**Leistungsgrenze/Sanierung**

- notwendige Sanierung von Bahnhof, Gleisvorfeld und Brücken
- Leistungsgrenze des Bahnhofs erreicht
- gegenseitiges Blockieren der Züge beim Ein- und Ausfahren über das Gleisvorfeld, da an einer Engstelle nur 5 Gleise vorhanden sind

Geschwindigkeit/Effizienz

- komfortableres und schnelleres Umsteigen in einem Durchgangsbahnhof, da an einem Gleis ggf. zwei Regionalexpresszüge halten können
- schnellere Verbindungen im Regionalverkehr, da Umsteigezeiten aufgrund neuer Verbindungen wegfallen
- optimale Einbindung in West-Ost-Magistrale
- effektive Verbindung von Flug-, Schienen- und Autoverkehr

Umwelt-/Bürgerschutz

- Verbesserung der Lebensqualität in Stuttgart durch Verringerung der Lärm- und Luftverschmutzung somit
- Erweiterung der City und Entstehung neuer Parkflächen durch Entfernung des ehemaligen Gleisvorfeldes
- geringerer CO₂-Ausstoß durch Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene

Wirtschaft

- Stärkung der regionalen Wirtschaft: Schaffung neuer Arbeitsplätze in Citynähe
- Entstehung neuer Stadtfächen (ca. 100 Hektar) zur Bebauung (Stadtentwicklung) und Ansiedlung neuer Bewohner (Steuereinnahmen)
- verbessertes Image für Stuttgart
- Verkürzung der Fahrzeiten teils bis zur Hälfte

1 G4: Komplexität der Finanzierung

1. Kostenverteilung unter den Projektpartnern:

Stuttgart 21 – insgesamt: 4,526 Mrd €

Bahn : 1 747,00 Mio €

Bund : 1 229,4 Mio €

BW : 930,60 Mio €

Stuttgart : 291,80 Mio €

Flughafen : 227,2 Mio €

Region : 100 Mio €

Neubaustrecke Stuttgart-Ulm – insgesamt: 2,89 Mrd €

Bund + EU-Mittel : 1,94 Mrd €

BW : 950 Mio €

2. Vorteile:

10 000 langfristige Arbeitsplätze

7 000 Arbeitsplätze während der Bauphase

3. Investitionen:

insgesamt 7 Mrd. € auf 10 Jahre, also 700 Mio. € pro Jahr

4 Mrd. € zusätzlich für städtebauliche Entwicklung

Baden-Württemberg:

starke Wirtschaftsleistung: 345 Mrd. € pro Jahr

Investitionen: insg. 1,77 Mrd. € in 10 Jahren

Länderfinanzausgleich: pro Jahr 1,4 Mrd. €

Investitionen/Zahlungen S21: pro Jahr 82 Mio. €

2 Individuelle Schülerantworten**3 Individuelle Schülerantworten****Transfer****1 Vgl. Tabelle Pro- und Contra-Argumente zum Projekt „Stuttgart 21“****2 Individuelle Schülerantworten**

Name:

Klasse:

Datum:

Tabelle Pro- und Contra-Argumente zum Projekt „Stuttgart 21“

Anmerkung: Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Pro- und Contra-Argumente.

Themenbereich	Pro-Argumente	Contra-Argumente
Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> – kürzere Umsteigewege und -zeiten, – Barrierefreie Zugänge (Rolltreppen und Aufzüge) – Erhalt des stadtbildprägenden Charakters des Bonatz-Baus 	<ul style="list-style-type: none"> – Enge auf den Bahnsteigen – kein ebenerdiger Zugang – Lichtaugenfläche als mögliche Barriere im Schlossgarten
Verkehr (Regional- und Fernverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> – bessere Anbindung der Region Stuttgart an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz durch die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm – neues, hochleistungsfähigeres und flexibleres Gleissystem am Stuttgarter Bahnhof zur Bewältigung des zukünftig steigenden Schienenverkehrs – Entstehen neuer Verkehrsverbindungen über die Region Stuttgart hinaus – Anbindung von Messe und Flughafen an den Regional- und Fernverkehr – Verkürzung der Reisezeiten auf vielen Strecken – zusätzliche S-Bahnhaltestelle und neue Stadtbahnhaltestellen und -linien 	<ul style="list-style-type: none"> – Einschränkung des Investitionsspielraumes für andere Verkehrsprojekte im Land – schwer kalkulierbare Kostenentwicklung angesichts der geologischen Risiken beim Tunnelbau oder beim Grundwassermanagement – neue Verbindungen nicht für alle in der Region Stuttgart von gleichem Nutzen – nicht absehbare Entwicklung steigender Fahrpreise – Lärmbelastung auf den Fildern – Bewährung der Funktionstüchtigkeit des Durchgangsbahnhofes im Alltag
Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> – Europa- und Rosensteinviertel als einmalige Chance zur Erweiterung der Innenstadt – Vergrößerung des Dienstleistungsangebotes, für die nördlich angrenzenden Viertel von Nutzen – Schaffung eines für Familien attraktiven und bezahlbaren Wohnraumes nahe am Park – Entstehen neuer Wegebeziehungen zwischen den alten Stadtteilen in west-östlicher Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> – drohende Verödung des Europaviertels durch viele Zweitwohnsitzwohnungen – große Baublöcke mit kühler Architektur und wenig Straßengrün – Attraktivitätsverlust der City durch Baustelle über mehrere Jahrzehnte – möglicherweise zunehmender trennender Charakter des Bonatzbaus
Ökonomie	<ul style="list-style-type: none"> – Stärkung der Wirtschaftskraft in der Region im All-gemeinen und des Einzelhandels im Besonderen – Sicherung von Arbeitsplätzen in der Bauwirtschaft und Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> – schwer kalkulierbare Entwicklung der ohnehin schon sehr hohen Kosten – zu geringerer Investitionsspielraum für andere Verkehrsprojekte im Land
Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> – Mögliche Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖPNV durch neue Verbindungen – Schaffung inovativer (energiesparender) Wohnräume im Grünen 	<ul style="list-style-type: none"> – Risiken für das Mineralwasser /Grundwasser beim Erdaushub/Tunnelbau – Rodung eines wertvollen Baumbestandes im Schlossgarten
Bürger	<ul style="list-style-type: none"> – Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und zusätzlichem Wohnraum in der Innenstadt – bessere Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und bessere Anbindung des Parks 	<ul style="list-style-type: none"> – keine echte Bürgerbeteiligung bei den Planungen – Vorteile der neuen Verkehrsinfrastruktur nicht für alle in der Region gleich

Name:

Klasse:

Datum:

Erwartungshorizonte Seite 20

Einstieg

- 1 Zentrale Lage des Hauptbahnhofes (Citynähe), Dominanz der heutigen Gleis-flächen im Innenstadtbereich, sodass einzelne Stadtteile voneinander getrennt werden
- 2 Neue Stadtteile mit sehr großer Nähe zur City und zum Schlossgarten, alte Stadtteile mit neuen Wegebeziehungen/Verkehrsanbindungen
- 3 Individuelle Schülerantworten

Gruppenarbeit

1 G1: Städtebauliche Veränderungen durch Stuttgart 21

- Entfernung der heutigen Gleise, so dass ca. 100 ha neue Bauflächen entstehen
- Wohn-, Büro- und Dienstleistungsflächen für 35 000 Menschen
- moderner, bezahlbarer Wohnraum mitten in der Innenstadt
- nördliche und östliche Stadtteile nicht mehr voneinander getrennt
- 20 ha Park und 10 ha städtische Grünflächen entstehen zusätzlich
- Platanenallee im Schlossgarten bis Nordbahnhof zu begehen, ohne den Park zu verlassen
- Schlossgarten erhält ursprüngliche Größe zurück und es entsteht eine direkte Sichtachse auf das Schloss Rosenstein
- Abholzung von 282 Bäumen für Baumaßnahmen abgeholzt, aber Pflanzung von 5 000 neuen Bäumen, so dass die CO₂-Bilanz nachhaltig besser wird

1 G2: Art der baulichen Nutzung

Teilgebiet A (ca. 26 ha): zentraler Citystandort; gut durch Stadtbahnen erreichbar; bietet sich vor allem für Dienstleistungen, Einzelhandel, Kultur und Sonderleistungen an; Nutzungsmischung in allen Bereichen vorgesehen (Dienstleistungen und Büros, Kultur und Freizeit, Gastronomie und Wohnen); einzelne Nutzungen sollen keine Dominanz erhalten; deshalb genereller Wohnflächenanteil von 20 % in allen Baublöcken vorgesehen

Teilgebiet B (ca. 48 ha): hochwertige Wohnnutzungen (Wohnen am Park, Nähe zu den Mineralbädern), moderne Formen von Wohnen und Arbeiten sowie für Sondernutzungen (z. B. Wissenschaftsstadt, Kurklinik etc.); Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte sollen hier nicht vorgesehen werden.

Teilgebiet C (ca. 32 ha): überwiegend Wohnnutzung; Löwentorviertel: Verwaltungs- und Dienstleistungsgebiet; Nordbahnhofviertel: Wohnnutzung; Nordbahnhofstraße: städtebauliches Zentrum; zwischen Pragtunnel und Heilbronner Straße Wohnbebauung, Kleingärten und Grünflächen

1 G3: Potenziale des Europaviertels

- Stadtquartier mit Einzelhandel, Gastronomie, Büros, Hotel und inner-städtischem Wohnraum
- kurze Wege ins Zentrum aufgrund der zentralen Lage: Hauptbahnhof, Königsstraße und Grünanlagen des Schlossgartens im Radius von 500 m
- neue Stadtbibliothek als kulturelles Zentrum und Publikumsmagnet
- Einkaufszentrum Milaneo mit breitem Angebot: Aufwertung für die nördlichen Stadtviertel

1 G4: Potenziale des Rosensteinviertels

- zentrale Lage am nördlichen Rand der Innenstadt und im Grünen zugleich
- zukünftiger Lebens- und Arbeitsraum für rund 30 000 Menschen
- Bürgerbeteiligung: Wettbewerb, bei dem sie ihre Ideen einbringen können
- Parkerweiterung des Schlossgarten und Rosensteinparks
- 60 Hektar Neubaufäche (Eigentum der Stadt)
- Aufhebung der Isolierung von Wohn-, Arbeits- und Grünflächen mit einer besseren Integration dieser Flächen in die (Innen)stadt
- bessere Verkehrsanbindung durch Stadtbahn und neue S-bahn-Haltestelle
- Nutzung von umweltfreundlichen Energien (CO₂-neutraler Stadtteil)

2 Individuelle Schülerantworten

3 Individuelle Schülerantworten

Name:

Klasse:

Datum:

Erarbeitung

1

- a) Merkmale nachhaltiger Stadtentwicklung: intelligentes Flächenmanagement, sparsamer Umgang mit dem Boden, integrierte Verkehrskonzepte, integriertes Energie-, Wertstoff- und Wassermanagement
- b) Merkmale nachhaltiger Verkehrsentwicklung: Straßen und Plätze in erster Linie Aufenthaltsräume statt Verkehrsträger, Verkehrsberuhigungen, Reduzierung des Autoverkehrs insgesamt, Tempo auch 30 auf Sammelstraßen, Schaffung zentraler Parkmöglichkeiten in allen Stadtteilen

2 Individuelle Schülerantworten

3 Individuelle Schülerantworten

Transfer

1 Vgl. Tabelle Pro- und Contra-Argumente zum Projekt „Stuttgart 21“

2 Individuelle Schülerantworten

Erwartungshorizonte Seite 27:

Einstieg

1 und 2 individuelle Interpretation im Spannungsfeld von Bürgerwille auf der einen Seite und politischem Willen auf der anderen Seite

Erarbeitung

1 Vertreter der Bahn sowie aus Politik und Wirtschaft, Vertreter aus den betroffenen Gemeinden und aus der Stadt Stuttgart, Vertreter von Umweltgruppen und Bürgerinitiativen, Bürger

2 **Ministerpräsident Kretschmann:** Bürgerbeteiligung hat oberste Priorität, Investition in die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und er städtebaulichen Situation in Stuttgart, ökologische Risiken (Grundwasser, Baumfällungen), hohe Kosten

Verkehrsminister Herrmann: neuer Durchgangsbahnhof nicht leistungsfähiger als bestehender Kopfbahnhof; fehlende Baugenehmigungen (Fildertunnel, Grundwassermanagement), immer wiederkehrende Kostensteigerungen im Vorfeld, Störung des sozialen Friedens in der Stadt und Region,

Oberbürgermeister Kuhn: funktionierender Bahnhof wird durch einen weniger leistungsfähigen Bahnhof ersetzt, unkalkulierbare Kostenexplosion möglich, Verschlechterung der Reisebedingungen von Menschen mit Behinderung, keine Bürgerbeteiligung, lange Sperrung eines Großteils des Schlossgartens

Baubürgermeister Hahn: einmalige Chance der Stadterweiterung in City-Nähe, Schaffung neuer Arbeitsplätze und zahlreicher Wohnungen, Aufwertung des Parks mit besseren Anbindungen an bestehende Stadtteile, innovative (energiesparende) Wohnformen im Grünen, Erhöhung der Lebensqualität im Zentrum von Stuttgart

Vertreter der DBAG: Ausbau des Verkehrsknotens Stuttgarts, u.a. durch die Anbindung von Messe und Flughafen, Anbindung Stuttgarts an eine europäische West-Ost-Magistrale, leistungsfähiger Durchgangsbahnhof, kürzere Fahrtzeiten auf vielen Verbindungen, Stärkung der Wirtschaftskraft der Region Stuttgart

Vertreter des VCD: sich verschlechternde Verkehrssituation aufgrund der geringeren Zahl an Gleisen, Fahrtzeitverkürzungen nur auf langen Strecken, hohe Kosten, die besser in neue Fahrzeuge und Verbindungen investiert werden sollte, sinnvollere Alternative Kopfbahnhof 21

Vertreter des BUND: schwer kalkulierbare und zu hohe Kosten, Bauzeitverzögerungen vorprogrammiert, zu geringe Investitionsmöglichkeiten in andere Verkehrsprojekte im Land, Zweifel an der Leistungsfähigkeit des neuen Hauptbahnhofes und gewaltige ökologische Risiken (Grundwasser, Tunnelbau)

Vertreter der IHK: Verbesserung in der Verkehrsinfrastruktur, bessere Anbindung an Messe und Flughafen, Stärkung der Wirtschaftskraft in der Region Stuttgart, Stärkung des Einzelhandels in der City von Stuttgart, Schaffung von Arbeitsplätzen

Vertreter der Kirchheimer Bürgerinitiative: ungerechtfertigt hohe Kosten, enorme Mengen an Erdaushub, Vernachlässigung von Lärmschutz und anderen Sicherheitsmaßnahmen aus Kostengründen, lange Bauzeit, keine Bürgerbeteiligung

Vertreter der Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“: unververtretbare Höhe der Kosten für das Projekt, Eingriffe in das Kulturdenkmal Bonatzbau, zu geringe Beteiligung der Bürger, Gefährdung der Mineralquellen, Zerstörung eines wertvollen Baumbestandes

Name:

Klasse:

Datum:

Vertreter der Initiative „Stuttgart 21 ja bitte“: Ausbau des Verkehrsknotens Stuttgarts, u. a. durch die Anbindung von Messe und Flughafen, Anbindung Stuttgarts an eine europäische West-Ost-Magistrale, einmalige Chance der Stadterweiterung im Talkessel, Erweiterung der Parkflächen sowie verbesserte Anbindung einzelner Stadtteile an diesen

Vertreter der Bürger: Reduzierung von Fahrtzeiten, Schaffung neuer Verbindungen (z. B. zu Messe und Flughafen), Entstehung neuer Stadtteile, ökologische Nachteile (Mineralwasser, Baumbestand), ungerechtfertigte Höhe an Kosten

Zusammenfassung

- 2 Individuelle Schülerantworten
- 3 Individuelle Schülerantworten

Erwartungshorizont Station 1 Seite 30/31:

- 1 Barrierefreier Zugang zur Innenstadt nur von Norden her möglich, West-Ost-verkehrsverbindungen laufen am Talkessel vorbei, begrenzte bis nicht vorhandene Möglichkeiten der Stadterweiterung, ungünstiges Stadtklima

Erwartungshorizont Station 2 Seite 32/33:

- 1 Hoher Sanierungsbedarf im alten Hauptbahnhof, einmalige Chance der Neuordnung des Verkehrsknotens Stuttgarts, umständliche Wegebeziehungen im bestehenden Bahnhof, Ausbau und Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Bahnhofes jedoch auch möglich

Erwartungshorizont Station 3 Seite 34/35:

- 1 Einmalige Chance einer Bebauung der heutigen Gleisflächen in City-Nähe, mehr Zugangsmöglichkeiten und bessere Wegebeziehungen in und um den Bahnhof, trennender Charakter der Fläche mit den Lichtaugen im Schlossgarten, was zudem die Fällung eines wertvollen Baumbestandes notwendig macht

Erwartungshorizont Station 4 Seite 36/37:

- 1 Lage des neuen Bahnhofes zwar in der weniger gefährdeten Innenzone, doch liegen die Baugruben auch für die Zulaufstrecken zu nah an der schützenswerten Kernzone; Notwendigkeit eines kostenintensiven und sehr aufwändigen Grundwassermanagements, das angesichts der Gefahren funktionieren muss

Erwartungshorizont Station 5 Seite 38/39:

- 1 Erhebliche Beeinträchtigungen über mehrere Jahre rund um den Hauptbahnhof mit sich ständig verändernden Wegebeziehungen in und um den Hauptbahnhof, ggf. mögliche Kaufkraftverluste in der Innenstadt, Attraktivitätsverlust des Schlossgartens als Erholungsraum

Erwartungshorizont Station 6 Seite 40/41:

- 1 Ansiedlung von kulturellen Angeboten für alle Generationen, Veranstaltungen auf dem Pariser Platz, etc.

Erwartungshorizont Stationen 7 und 8 Seite 42/43:

- 1 Wegfall der Bahndämme als Barrieren für Wegebeziehungen in west-östlicher Richtung im Allgemeinen und zu den Parkanlagen im Besonderen, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch neue S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße, Konzentration des Autoverkehrs auf der Wolframstraße, wenn auch dort mit zunehmender Lärm- und Schadstoffbelastung

Erwartungshorizont Station 9 Seite 44/45:

- 1 Schwerpunkt Wohnen, kleine Baublöcke mit Innenhöfen, die als Gärten genutzt werden, abwechslungsreiche Architektur, Straßengrün
- 2 Schwerpunkt Dienstleistungen, große Baublöcke mit hohen Gebäuden, kühle Architektur, kaum Straßengrün, wenn auch Nähe zum Schlossgarten
- 3 Nähe zur City wie zum Park, wenn ehemalige Gleisflächen als Barriere wegfallen

Name:

Klasse:

Datum:

Erwartungshorizont Station 10 Seite 46/47:

- 1** (Tippfehler: ... des Rosensteinviertels) Schwerpunkt Wohnen, kleine Baueinheiten mit Gärten und einer großen Nähe zum Park, gewünschte abwechslungsreiche Architektur, ökologisches (energiesparendes) Wohnen
- 2** Schwerpunkt Dienstleistungen, große Baublöcke mit hohen Gebäuden, kühle Architektur, kaum Straßen-grün, wenn auch Nähe zum Schlossgarten

Name:

Klasse:

Datum: