

Das Rosenstein-Quartier: warum es nie gebaut werden darf...



Das Rosenstein-Quartier würde für Stuttgart bedeuten:

- schlechtere Luft
- Verlust wichtiger Biotope
- keine Lösung für bezahlbaren Wohnraum
- noch größere Verkehrsprobleme (u.a. kein Gäubahn-Anschluss)

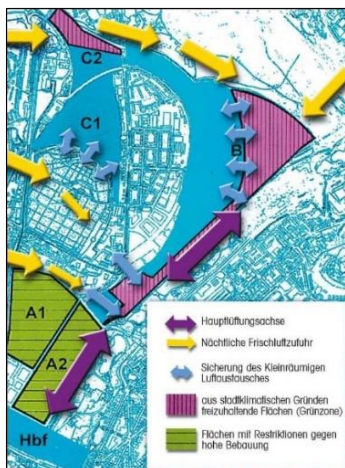
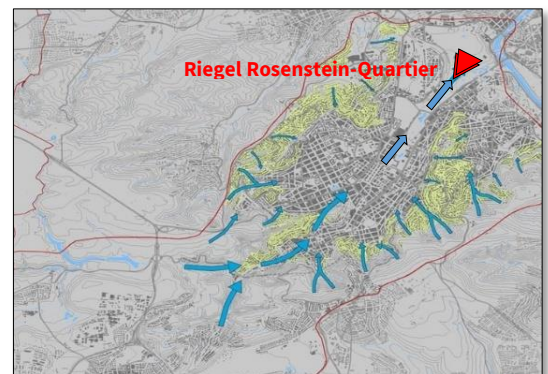
Die Pläne für das beabsichtigte Rosenstein-Quartier zeigen zwar vorbildliche Elemente eines klima-, menschen- und umweltfreundlichen Bauens – aber leider an der falschen Stelle. Das an sich vorbildliche Quartier würde an dieser Stelle so große Schäden verursachen, dass es dort nicht gebaut werden

Warum würde das Rosenstein-Quartier für Stuttgart schlechtere Luft bedeuten?

1. Das Rosenstein-Quartier wäre ein Riegel, der den Luftstrom von den Hängen des Kessels entlang des Nesenbachtals zum Neckar unterbrechen würde.

Die Luftströmung entlang des Nesenbachtals ist der einzige Weg, verschmutzte und im Sommer erhitze Luft aus der City ins Neckartal abzuleiten – und Frischluft (aus „Kalten“tal) über die umliegenden Wälder und Hänge dem Stadtkessel zuzuführen.

Die Luft im Stuttgarter Kessel ist heute schon schlecht, und heute schon leidet Stuttgart unter Windarmut, die zur Überhitzung des Kessels im Sommer führt. Eine weitere Verschlechterung würde die Lebensqualität der Stadt Stuttgart – schon ohne die Folgen der Klimaerhitzung – weiter verschlechtern.



2. Nach den ursprünglichen Plänen sollten große Teile der bisherigen Gleisflächen ganz von Bebauung freigehalten werden, um den Luftaustausch in der Stadt zu erhalten. Auch dieses Versprechen ist inzwischen gebrochen.

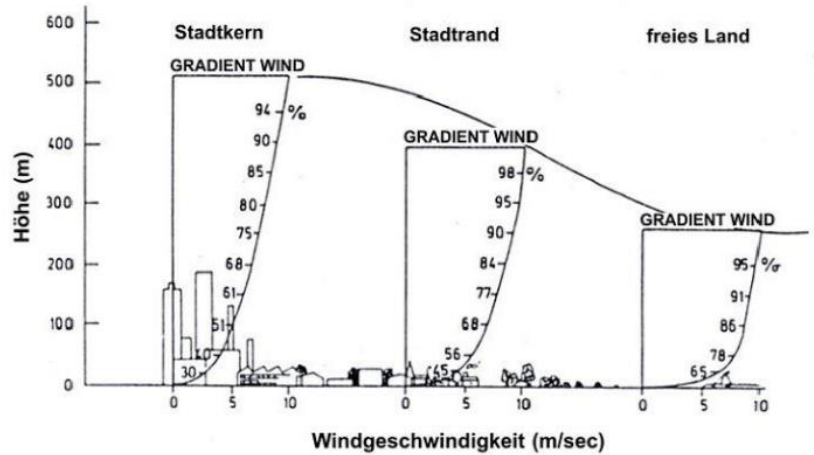
Zu Beginn der Planungen (1996) wurde versprochen, die Hälfte der neuen Flächen zu Grünflächen zu machen. So sollte u.a. die gesamte Fläche des heutigen Abstellbahnhofs und seiner „Gleisharfe“ frei bleiben (links violett markiert). Die Abteilung Stadtklimatologie der Stadt Stuttgart hielt das für notwendig, um den Luftaustausch in der Stadt zu erhalten.

Inzwischen ist man aber in Stuttgart auf den Geschmack gekommen und will so viel und so hoch wie möglich bauen. So soll die „Gleisharfe“ inzwischen komplett bebaut werden – heute noch dichter als in den ersten Plänen. Diese ursprünglichen Versprechungen werden von der Stadt Stuttgart allerdings mittlerweile verschwiegen.

3. Die geplante Bebauung wäre so hoch, dass es am Boden keine Luftbewegung mehr gäbe. Ohne Luftaustausch würde aber die Stadt sich im Sommer weiter aufheizen und die Luftqualität noch schlechter werden.

In Fachgutachten der Stadt Stuttgart wurde berechnet: Bei einer Bebauung bis 21 Meter Höhe und Hochpunkten bis zu 30 Meter Höhe würden die Windgeschwindigkeiten um nahezu **40 %** verringert.

Dieser Verringerung wurde als „Kompromiss“ intern zugestimmt, obwohl nur **10 %** Verringerung für verantwortlich gehalten werden. Mit der Frage, ob eine Bebauung überhaupt verantwortlich ist, hat man sich nie befasst. Im aktuellen Rahmenplan sieht die Stadt aber eine **Bebauung bis 24 Meter** und **Hochpunkte bis 33** (oder sogar **48**) Meter vor.



4. Die ersten S21-Planungen sahen noch 20 Prozent weniger Bebauung im Rosenstein-Quartier vor. So wurde für S21 mit einer „Parkerweiterung“ geworben, die aber in den aktuellen Planungen nicht mehr vorkommt.

Noch heute wirbt die Bahn damit, durch das Rosenstein-Quartier würden „10 ha Grünanlagen im Rosenstein-Quartier“ geschaffen und der „Schlossgarten um 20 ha vergrößert“.



Der Rahmenplan von 1997 (links) zeigt aber, dass das schon damals nicht gestimmt hat. Schon damals waren höchstens 5 ha Parkerweiterung geplant (dunkelblau). Ein Vergleich des Rahmenplans von 1997 mit dem von 2023 (rechts) zeigt nun aber, dass die (im 97-er-Plan gelb markierte, im rechten Plan blau umrandete) zur Bebauung vorgesehene Fläche im neuen Plan sogar noch weitere ca. 75 Meter dichter am Schlossgarten beginnen und ca. 200 Meter weiter



Richtung Hauptbahnhof reichen soll (rot umrandet) – alles zusammen grob geschätzt 20 ha versiegelter Boden.

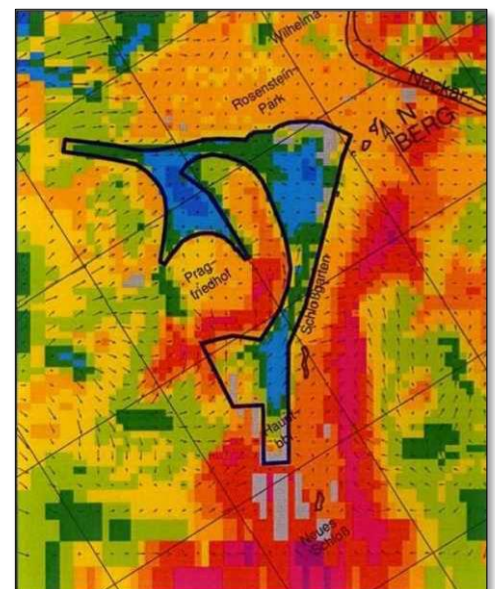
Keiner weiß, was wirklich gebaut werden würde, wenn es wirklich dazu käme. Aber sicher ist, dass seit dem Start von S21 von Plan zu Plan immer größere Flächen zugebaut werden sollten und immer weniger an Grün bleiben und entstehen sollte.

5. Die geplante Bebauung würde Wärme speichern, sodass das Quartier nachts die heiße Luft aus der Stadt nicht „absaugen“ könnte. Die heute noch dort liegenden Gleise geben hingegen ihre Wärme so schnell ab, dass sie nachts als Kühlkörper wirken.

Der Stahl der Gleise hat eine viel höhere Wärmeleitfähigkeit als Stein und Beton; deshalb gibt er nachts seine tagsüber gespeicherte Wärme viel schneller an die Umgebung ab als Mauern, Dachflächen und Wege.

Wärmebildkameras zeigen: Nachts sind die Gleise die kälteste Fläche Stuttgarts. Die blauen Flächen auf der Temperaturkarte zeigen um 3 Uhr nachts 5 Grad niedrigere Temperaturen an als die dunkelroten.

Deshalb kühlt sich auch die Luft über den Gleisen ab, wird schwerer, fließt Richtung Neckar ab und „zieht“ die erhitzte und verbrauchte Luft aus der City hinter sich her. Weil so die Gleise zur Zufuhr frischer und kühler Luft im Stadtzentrum beitragen, müssen sie unbedingt erhalten bleiben.



6. Die geplante Bebauung würde große Mengen an Baumaterial verbrauchen und deshalb große Mengen an klimaschädlichem CO₂ produzieren. Moderne Architekten sagen deshalb: Nicht neu bauen, sondern Bestehendes umbauen und nachverdichten!

Längst wird es an Unis gelehrt und von der Architektenkammer vertreten: Neubau verbraucht zu viel Ressourcen, produziert zu viel CO₂ und vernichtet zu viele klimawichtige Flächen. Neubau also nur, wenn es keine Alternative gibt!

Der Bau von 3.000 Wohnungen im Rosenstein-Quartier würde (durch den Bau selbst, den Betrieb und durch die erforderlichen Straßen und Leitungen) – so wird von Wissenschaftlern grob geschätzt – 0,7 Millionen Tonnen CO₂ produzieren. Das ist ungefähr so viel wie eine viertel Million Autos in einem Jahr (ca. 16.000 km) ausstößt.

Deshalb heißt die Losung: Umnutzen und Nachverdichten von bereits vorhandenen Gebäuden und Siedlungen!

7. Als Folge der Überhitzung wäre in der Wohnbevölkerung – vor allem der City – vermehrt mit Krankheiten zu rechnen.

Weil die verbrauchte und Krankheitskeime enthaltende Luft am Abziehen gehindert und viel zu wenig mit der Umgebungsluft ausgetauscht würde, wäre vermehrt mit dem „Sick Building Syndrom“ zu rechnen: Das reicht von Allergien und häufigeren Infektionen über Kopfschmerzen und Konzentrationsschwierigkeiten bis hin zu Asthma oder vorzeitiger Demenz. Und weil die Innenstadt kaum von kühlender Luft erreicht würde, müsste dort mit einer deutlich höheren Zahl an Überhitzungserscheinungen gerechnet werden: Herz-Kreislauf-Krankheiten, Magen-Darm-Beschwerden – letzten Endes höhere Zahlen an vorzeitig Sterbenden.

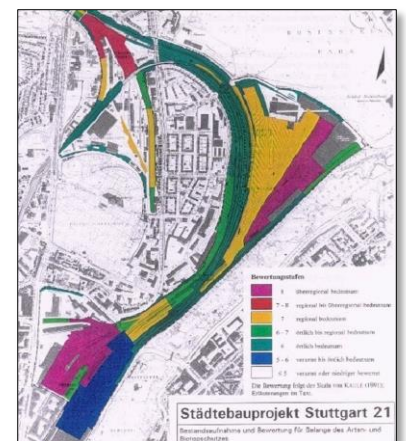
Warum würde eine Rosenstein-Bebauung den Verlust wichtiger Biotope bedeuten?

8. Die geplante Bebauung würde zur Vernichtung der Biotope auf der gesamten Fläche der bisherigen Gleise führen, ca. 30 ha. Damit würden hier 683 teils geschützte Arten verschwinden.

Gutachten der Stadt Stuttgart weisen auf den zur Bebauung vorgesehenen Flächen 400 Farn- und Blütenpflanzenarten, 29 Brutvogelarten, 30 Laufkäferarten, 106 Schmetterlingsarten, 8 Heuschreckenarten, 110 Wildbienen und Wespenarten, sowie Reptilien (Eidechsenarten) und Säugetiere (Fledermausarten, Feldhasen) nach. In der nebenstehenden Karte sind die Flächen danach eingefärbt, wie bedeutsam die dort zu findenden Tier- und Pflanzenarten sind: violett: überregional, gelb: regional, dunkelgrün: örtlich. Die Fläche mit überregional bedeutsamen Arten auf dem ehemaligen Güterbahnhof (links unten) ist bereits verloren und überbaut.

Was viele nicht wissen: Die Vielzahl der Tier- und Pflanzenarten ist zentral für die Stabilität des Klimas. Je mehr Arten im weltweiten Ökosystem fehlen, desto unkalkulierbarer reagiert das Klima auf Veränderungen. Prof. Harald Lesch: „Die Klimaerwärmung wird die Menschheit überleben, das Artensterben nicht.“ Deshalb: Vor allen weiteren Planungen für das Rosensteinquartier muss die Stadt Stuttgart dringend eine aktuelle Untersuchung der Folgen für den Artenschutz veranlassen – die letzte liegt fast 30 Jahre zurück.

Es ist deshalb unverantwortlich, einfach so zu tun, als ob man heute weiterbauen könnte, wie man vor 20 Jahren geplant hat. Noch unverantwortlicher wäre es, noch umfangreicher, dichter und höher zu bauen.



9. Die Pläne, die bedrohten Arten umzuziehen, sind vage und unrealistisch.

Die Stadt Stuttgart hat zwar für einen Teil der Arten mögliche Flächen im Blick. Ob diese aber wirklich zur Verfügung stehen oder für andere Zwecke gebraucht werden und überhaupt geeignet sind, ist noch völlig offen (siehe Dürrbachtal). Das Eisenbahnbundesamt schreibt noch im Februar 2024 z.B. über die Absichten der Bahn zur Umsiedelung von Eidechsen: Sie sollen „auf noch entsprechend zu entwickelnde Flächen im nahen Umfeld endverbracht werden“. Diese Flächen gibt es also noch nicht; sie sollen erst noch hergestellt werden. Aber keiner weiß, wo.

Zudem gibt es keine Pläne, wie überwacht werden soll, ob diese Umsiedlungen überhaupt erfolgreich waren. Man würde gleich nach der Umsiedlung die ursprünglichen Flächen der geschützten Arten zerstören und möglicherweise erst danach feststellen, dass die Umsiedlung – wie so oft bei solchen Versuchen – gar nicht geklappt hat.

Übrigens: Wenn davon die Rede ist, dass z.B. „Eidechsen“ umgesiedelt werden sollen, dann stehen diese Tiere für mehrere hundert andere Tier- und Pflanzenarten, die auf die betreffenden Lebensräume angewiesen sind und hier Lebensgemeinschaften bilden. Es geht keineswegs lediglich um einzelne Tierarten, sondern sie stehen jeweils für ein umfangreiches Netz zu schützender Flora und Fauna. Es reicht deshalb auch nicht, lediglich die Tiere selbst umzusiedeln.

Warum wäre das Rosenstein-Quartier keine Lösung für bezahlbaren Wohnraum?

- 10. Die geplante Bebauung wird immer damit begründet, dass Stuttgart dringend bezahlbaren Wohnraum benötige. Tatsächlich aber gibt es bundesweit keine Beispiele, dass Mietpreise durch Neubau gesenkt worden wären. Zudem gibt es in Stuttgart und Umgebung viel Gebäudeleerstand und Umnutzungsmöglichkeiten.**

Zusätzliche Wohnungen senken die Mietpreise für Normalverdiener*innen nur, wenn es dadurch ein Überangebot an bezahlbaren Wohnungen gibt. Davon wäre man aber in Stuttgart auch mit dem Rosenstein-Quartier noch weit entfernt. Bis dahin würde der Bau neuer Wohnungen nur bewirken, dass es weitere Investitionsmöglichkeiten für Baugesellschaften gäbe und die Kauf- und Mietpreise weiterhin in astronomischer Höhe bleiben.

Viel wirksamer wäre es, die riesigen 400-Quadratmeter-Wohnungen und Parkhäuser zu Wohnungen in sozial verantwortbarer und bezahlbarer Größe umzunutzen.

Und vor allem müsste die Stadt Stuttgart mit massivem Erwerb von Grundstücken und Häusern und einer funktionierenden Mietpreisbremse in den völlig überhitzten Wohnungsmarkt eingreifen.

Und schließlich gibt es in Stuttgart eine große Zahl von unproblematischen Flächen, auf denen Wohnraum verdichtet oder neu gebaut werden könnte, ohne solche Schäden anzurichten (z.B. das EnBW Areal Stöckach oder der Eiermann Campus).

Das Rosenstein-Quartier ist zur Schaffung von zeitnah benötigtem Wohnraum weder nötig noch geeignet.

- 11. Wer weiß heute, wie viele Wohnungen nach 2040 in Stuttgart gebraucht werden?**

Vorher könnte das Rosenstein-Quartier aber gar nicht gebaut werden.

Bevor auf der vorgesehenen Fläche gebaut werden könnte, müsste



1. ein umfassender *Probe-Voll-Betrieb* des Tiefbahnhofs sein Funktionieren und seine Leistungsfähigkeit nachgewiesen haben (bevor jetzt schon absehbar benötigte weitere Gleise abgerissen und für immer überbaut würden) – das ginge aber nur mit fertigem Pfaffensteigtunnel (könnte noch Jahrzehnte dauern),
2. der *Pfaffensteigtunnel* gebaut und in Betrieb sein, auch, weil bis dahin der direkte Gleiszugang zum Kopfbahnhof notwendig ist,
3. die heute noch bestehenden massiven *Beton-Bahnbauwerke* (teils mehrstöckige Brücken etc.) *abgetragen* werden,
4. die gesamte Fläche von den teils hochgiftigen Verunreinigungen aus 100 Jahren Bahnbetrieb *dekontaminiert* werden.

Dann erst könnten...

5. ...tatsächliche Bauflächen zeitaufwändig *modelliert* und *vorbereitet* werden. Und dann bräuchte es noch Jahre, bis...

6. ...diese Wohnungen bezugsfertig würden.

Wie wird die Region Stuttgart, ihre sich wandelnde Industrie und ihre Wohnungssituation bis dahin aussehen? Bestünde dann noch Wohnungsnot? – Wer wollte das heute schon sagen?

Warum würde das Rosenstein-Quartier noch größere Verkehrsprobleme schaffen?

- 12. Die verheerendste Folge der Bebauung von Rosenstein und Gleisvorfeld wäre: Der Bahn-Verkehr könnte nie mehr erweitert werden.**

Würden die Gleisflächen des heutigen Kopfbahnhofs und ihre Verbindung zum Nordbahnhof bebaut, wäre für alle Zeiten eine Erweiterung des Bahnverkehrs von und nach Stuttgart versperrt, die Verkehrswende hin zur Schiene torpediert. Ohne oberirdische Gleise wäre der Bahnverkehr auf Dauer auf die viel zu geringen Möglichkeiten des S21-Bahnhofs begrenzt. Denn der Tiefbahnhof ist auf alle Zeit nicht erweiterbar.

Selbst wenn der Tiefbahnhof bei seinem Betriebsbeginn die aktuell erforderliche Leistung brächte, wäre es völlig unverantwortlich, sich für die Zukunft jede Erweiterungsmöglichkeit buchstäblich zu verbauen.

- 13. Nicht zuletzt würde die Bebauung des Rosenstein-Quartiers zusätzliches Verkehrsaufkommen im Stadtteil „Auf der Prag“ (zwischen Rosenstein-Quartier und Pragfriedhof) mit sich bringen.**

Auch wenn das neue Quartier gut an den ÖPNV angeschlossen wäre und die 10.000 neuen Bewohner*innen der 3.000 neuen Haushalte ihre Autos auf 1.800 Stellplätzen zentralisiert abstellen würden – die Straßen im Umfeld, würden mit Tausenden weiteren Autos und weiterem Lieferverkehr belastet.