

Diskussionsrunde
**„Die Filderstudie – wann
sind die Grenzen des
Wachstums erreicht?“**

mit Ingrid Grischtschenko,
Fraktionsvorsitzende DIE GRÜNEN
im Regionalparlament,
Beate Schiener,
Stadträtin DIE GRÜNEN Stuttgart,
Prof. Dr. Torsten Müller,
Universität Hohenheim,
ein Landwirt von den Fildern

**Donnerstag 16. Mai,
19 Uhr**

Reyerhof Stuttgart-Möhringen,
Unteraicherstraße 8



**Das gemeinsame
Maß für die
Filder finden**

Natur, Erholung, Landwirtschaft

Der Naturraum Filder hat mehrere Funktionen:

- › Er versorgt Stuttgart mit **Frischluff**. Die Kaltluft strömt die Hänge hinab und kühlt den Kessel. Die Böden sind gute Wasserspeicher und puffern auch Starkregen gut ab.
- › Er bietet **Naherholungsmöglichkeiten** vom Siebenmühlental bis zum Kloster Denkendorf und ausgewiesene Wege zum Wandern und Radfahren.
- › Er ermöglicht den noch verbliebenen landwirtschaftlichen Betrieben ein Auskommen. Selbst bei extremer Witterung wie im Sommer 2018 bringen die Lößböden der Filder **zuverlässige Erträge**. Die Krautköpfe waren kleiner, aber dichter.

Weite Teile der Filder werden landwirtschaftlich genutzt, weil die guten bis sehr guten Böden Bodenwertzahlen von 75 erreichen, an manchen Stellen über 90.

Ständig brauchen neue Projekte neue Flächen: Verlängerung der Stadtbahn vom Fasanenhof zu Messe und Flughafen, Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen, Verbreiterung der B27 und der A8 mit Anschlussstellen, Parkierungsflächen am Flughafen und Wohn- und Gewerbeflächen der Städte und Gemeinden.

Schon beim Bau der Messe war ein flächenmäßiger Ausgleich dafür auf den Fildern nicht mehr möglich – es gibt keine verfügbaren Flächen. Es musste ein Ablass in Höhe von 17 Millionen DM in den Naturschutzfonds bezahlt werden.

Filder heißt Felder

Von Stuttgart-Vaihingen im Westen bis Denkendorf im Osten erstreckt sich die Filderebene. Die Gemeinden Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen, Steinenbronn sowie Esslinger und Stuttgarter Stadtteile gehören dazu.

Bis heute ist dieser Raum geprägt von der Landwirtschaft und in Teilen noch intakten Naturräumen, wie Streuobstwiesen. Mit dem Bau der Autobahn von Stuttgart nach München und mit der Verlegung des Flughafens auf die nebelarme Filderebene setzte im letzten Jahrhundert ein Wandel ein.

Die Kommunalreform legte 1976 viele selbständige Gemeinden zusammen. Jeder einzelne Teilort konnte seine Wohn- und Gewerbegebiete aber weiterentwickeln. Die Konkurrenz um die Flächen wurde immer größer: Zwar konnte eine zweite Startbahn verhindert werden, die Verlegung der Messe vom Stuttgarter Killesberg auf die Filder jedoch nicht. Schon vor Gründung der GRÜNEN hat die Schutzgemeinschaft Filder sich seit 1967 gegen diese Entwicklung zur Wehr gesetzt.

Die Konflikte halten an und weiten sich noch aus, seit der Flughafen an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen werden soll. Um diese entstehende „Verkehrsdrehscheibe“ planerisch zu begleiten, beauftragte der Verband Region Stuttgart (VRS) zusammen mit dem Kommunalen Arbeitskreis Filder (KAF) die Studie „Überprüfung der Weiterentwicklung der räumlichen Wachstumspotenziale im Filderraum“, kurz „Filderstudie“. Sie wurde jetzt in verschiedenen kommunalen Gremien vorgestellt und soll Grundlage einer Teilfortschreibung des Regionalplans für den Filderraum werden.





Filderstudie – die „Verkehrsdrehscheibe“ als Ausgangspunkt?

Die Studie des Frankfurter Büros AS+P stellt fest, dass starker Entwicklungsdruck im ganzen Filderraum herrscht. Am Flughafen soll nach der Verknüpfung mit Stuttgart 21 eine „Mobilitätsdrehscheibe“ für ganz Baden-Württemberg entstehen.

Planungsszenarien

Drei Planungsszenarien werden untersucht:

- Konzentration an der Mobilitätsdrehscheibe**
- Dezentrale Transitknoten**
- Unkoordinierte Entwicklung**

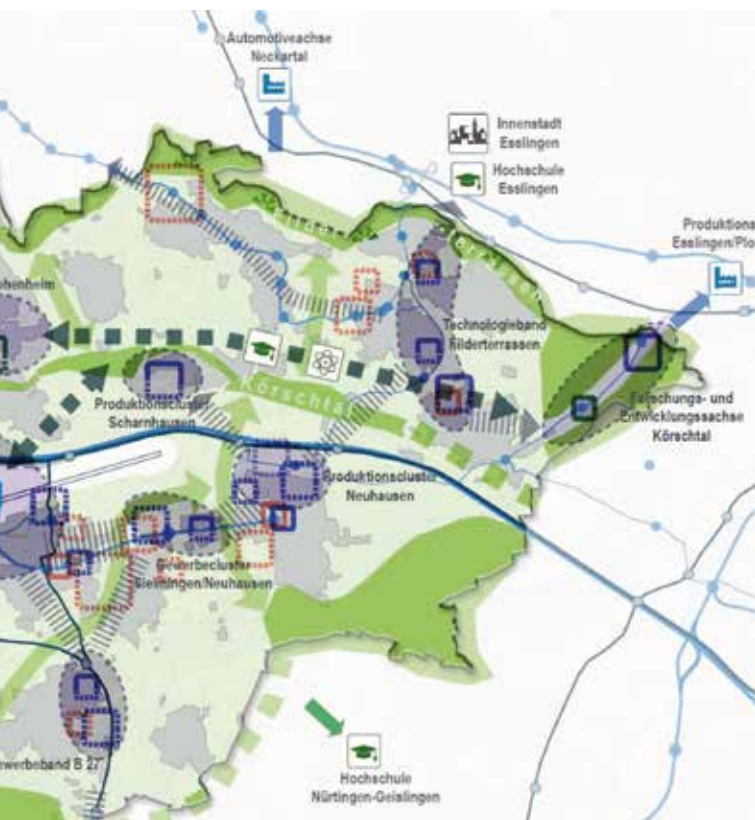
Es wird eine Kombination der ersten beiden Szenarien empfohlen: In direkter Umgebung des Flughafens Gewerbeansiedlung, an den Haltepunkten der Schienenverbindungen neue Wohnflächen plus zwei neue Mitten in Leinfelden-Echterdingen mit 60 ha und in Filderstadt mit 23 ha. Insgesamt geht es um mehrere hundert ha.

Die Studie unternimmt den Versuch, Schützenswertes zu benennen und das erwartete Wachstum zu beschreiben, um es dann planerisch zu lindern und es doch in großen Teilen zur Realisierung vorzuschlagen.



Landkarte des Filderraums von ca. 1900. Interessant neben dem Verhältnis Siedlungsfläche/Freiraum sind die damals schon bestehenden Schienenverbindungen. Bis in die 1970er Jahre gab es Esslingen – Nellingen und Denkendorf, bis in die 1980er Jahre Neuhausen – Echterdingen.





Was ist aus der Studie hervorzuheben?

- › Es wird vorgeschlagen, eine koordinierte Planung für den gesamten Filderraum durchzuführen – „Wildwuchs“ sei die schlechteste Lösung.
- › Die bestehende Hochschul- und Forschungslandschaft könnte zu einer Wissensregion mit überregionaler Strahlkraft werden.
- › Zur Mobilität finden sich Sätze wie: „Die Straßen im Filderraum sind derzeit bereits stark beansprucht und teilweise überlastet. Der Bau weiterer Straßen zur Entlastung wird nicht als Lösung gesehen ...“. Ein Ausbau der Schieneninfrastruktur wird vorgeschlagen, ebenso Radschnellwege, Elektro-Expressbuslinien mit Bevorzugung, autonom fahrende (Shuttle-) Busse, Seilbahnen, CarSharing ...
- › Die Studie hält sich an die planerischen Grundsätze:
 - ... Vorrang der Innenentwicklung,
 - ... Siedlungserweiterungen entlang den Entwicklungsachsen,
 - ... Nachverdichtung und Neubau rund um ÖPNV-Haltepunkte,
 - ... Bewahrung der lokalen Identität in den Ortskernen.
- › Es wird vorgeschlagen, Siedlung zu konzentrieren und Zwischenräume wie Grünzäsuren oder Landschaftspark-elemente weitestgehend freizuhalten.
- › Vorschläge aus anderen Studien, wie die Grünbrücken über die Autobahn als vernetzende Elemente werden wiederholt und aufgegriffen.
- › Großflächige Unternehmen, auch Logistikbetriebe sollen auf bestehende Flächen beschränkt werden können und Flächentausche sollen möglich sein.

Die Frage bleibt, wie gute und vernünftige Vorschläge aus der Studie verbindlich abgesichert und umgesetzt werden können. Einige Punkte der Studie halten wir für unterstützenswert, andere wie z. B. die anvisierte Flächeninanspruchnahme können und werden wir nicht mittragen.

Die Position der GRÜNEN – unser Maß für die Filder



- Die Grünen auf den Fildern wollen sich der Entwicklung stellen und klare Leitplanken für Wohnen, Gewerbe und Freiflächen errichten.
- Wir wollen den Ausverkauf der Filder verhindern. Es müssen alte Probleme gelöst werden und nicht neue geschaffen.
- Wir wollen über Gemeindegrenzen zusammenarbeiten, denn die letztendlichen Entscheidungen werden in der Teilfortschreibung des Regionalplans und in den einzelnen Rathäusern fallen.
- Der Flughafen hat luft- und landseitig seine höchstmögliche Ausbaustufe erreicht.
- Mit dem bestehenden Straßennetz ist auszukommen. Die Verkehrsgunst ist nur dann positiv, wenn die Verkehre fließen, die Umstiege auf Busse und Bahnen gelingen, die S-Bahn wieder pünktlicher wird und das bestehende Straßennetz so entlastet wird, dass nicht alles im Stau versinkt. Die Schienenverbindungen auf den Fildern und hinaus in die Region müssen weitergedacht und weiterentwickelt werden.
- Die bestehende Landwirtschaft muss eine Zukunft haben, die landwirtschaftlichen Flächen müssen erhalten werden. Hohe Bodengüte muss ein Ausschlusskriterium für Bebauung sein. Ein neues Bodenschutzgesetz muss so wirkungsvoll sein wie das Waldgesetz.
- Die Lebensqualität auf den Fildern darf nicht schlechter werden und die Identität muss erhalten bleiben. Naherholung auf den Fildern muss möglich bleiben – nicht nur Fernerholung via Flughafen.

