

Schlichtungsverfahren

zu

Stuttgart 21

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

- Allgemeine Konzeption**
- Personenverkehr national und international**
- Güterverkehr**

Kopfbahnhof 21

Stuttgart, 4. November 2010

Stenografisches Protokoll

(Beginn: 10:03 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Guten Morgen, meine Damen und Herren. Dieser Gruß „Guten Morgen“ gilt auch denen, die uns hier im Rathaus in dem großen Saal zuschauen, uns denen, die uns draußen an den Fernsehschirmen zusehen. Vielen Dank auch Phoenix und dem SWR, die unsere Sitzung heute wieder direkt übertragen. Ich möchte am Anfang auch einen Dank gegenüber diejenigen aussprechen, die diese Schlichtungsgespräche dadurch ermöglichen, dass sie sich an ihren Arbeitsplätzen vor allem hier im Rathaus sehr deutlich und gut engagieren und die hier auch die technischen Abläufe ermöglichen. Dafür herzlichen Dank.

(Beifall)

Man kann sagen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeshauptstadt Stuttgart und in hervorragender Weise professionell unterstützen und eine sehr gute Arbeit leisten. Das gilt im Übrigen auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landtags, die zum Beispiel für die Arbeit in meinem Büro eine große Hilfe sind. Der Dank gilt auch denjenigen, die in den Medien mitarbeiten und uns helfen, den Prozess der Schlichtung offen und nachvollziehbar für Sie alle, die an den Fernsehschirmen zuschauen, zu gestalten.

Dann will ich noch eine Vorbemerkung machen, weil sich ja immer wieder auch neue Interessierte zuschalten und möglicherweise die Schlichtungsgespräche nicht verfolgt haben, die wir bisher durchgeführt haben. Das, was wir hier machen, richtet sich nicht gegen die parlamentarische Demokratie, die unverzichtbar ist. Aber es ist eine Ergänzung unserer demokratischen Verfassung. Ich möchte mal sagen, es ist ein Projekt der unmittelbaren Bürgerdemokratie in einer Zivilgesellschaft. Das bedeutet, dass bei Konflikten beide Gruppen an einen Tisch kommen, auf Augenhöhe miteinander völlig gleichberechtigt diskutieren; der Ministerpräsident, die Minister, die Vorstände der Bahn, die Stadt, die Bündnisse, die zum Beispiel für dieses Projekt sind, die sich mit den GRÜNEN, mit der Fraktion der GRÜNEN, mit dem Aktionsbündnis, mit dem BUND und zum Beispiel der Organisation, die Herr Stocker gegründet hat, der Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“ gegründet hat, zusammensetzen.

Wir wollen mit diesen Schlichtungsgesprächen auch auf etwas antworten. Denn das Vertrauen in die Politik in unserer Demokratie ist massiv geschwunden, und wir wollen neues Vertrauen schaffen durch Offenheit und Transparenz.

Dass das Fernsehen dabei mitwirkt und mithilft, ist eine außerordentlich große Unterstützung. Dass wir auch die Möglichkeit haben, das, was wir hier machen, ins Internet einzustellen, ist eine weitere große Chance.

Ich habe immer wieder in der Zeitung gelesen, dass bei den bisherigen Gesprächen nichts herausgekommen sei

(Unruhe)

oder dass jedenfalls keine Einigung erkennbar sei. Dazu muss ich Folgendes sagen. Wir sind jetzt im dritten Schlichtungsgespräch, insgesamt werden es vielleicht sieben oder acht Schlichtungsgespräche sein. Vielleicht darf man sich mal daran erinnern, dass es dafür auch gute Sprichwörter gibt. Schon die alten Römer hatten damit Probleme und haben zum Beispiel gesagt: Nondum omnium dierum solem occidisse. - Es ist noch nicht aller Tage Abend. Man soll den Tag auch nicht vor dem Abend loben. Das wissen wir auch; das Volk weiß das, und ich weise alle interessierten Beobachter darauf hin, dass wir uns mitten in der Schlichtung befinden. Das Resümee ziehen wir dann, wenn wir am Ende unserer Schlichtungsgespräche sind.

Nun lässt es sich nicht verhindern: Seit wir das letzte Mal zusammen waren, ist wieder einiges passiert. Das ist auch gar nicht verwunderlich, und es ist überhaupt nicht überraschend. Manches war völlig unnötig, manches durchaus vermeidbar, manches vielleicht unvermeidbar. Wir hatten das letzte Mal ein Problem, das vor allem von Herrn Stocker und von Herrn Rockenbauch vorgetragen worden war, dass der Verdacht bestand, dass die Bahn die Friedenspflicht nicht einhält, und zwar dadurch, dass in dem Südflügel entgegen den Vereinbarungen weitergebaut wird. Es ist dann gebeten worden, dass man einen Besichtigungstermin vereinbart und sich einmal den Südflügel anschaut, sich ansieht, was da gemacht wird oder nicht gemacht wird.

Ich will es kurz zusammenfassen: Wir waren dort; von unserer Seite waren dabei Herr Stocker, Herr Rockenbauch, Herr Conradi, von der Seite der Bahn Herr Hantel mit seinen Mitarbeitern, und auch ich habe als Beobachter daran teilgenommen, um es auch einmal zu sehen. Ich muss sagen, es war eine relativ langweilige Besichtigung;

(Heiterkeit)

sie hat eineinhalb Stunden gedauert, und zum Schluss war ich froh, dass wir die Sache beendet hatten, denn man hat nichts gesehen.

(Zurufe: Ein Baudenkmal!)

- Ein Baudenkmal. Herr Rockenbauch hat mich auch auf die Treppen aufmerksam gemacht, die von künstlerischem Wert sind. Aber wir haben nichts an Bautätigkeit vorgefunden und sind dann zu dem Ergebnis gekommen, dass die Bahn ihre Friedenspflicht eingehalten hat. Ich habe das auch gesagt, und Herr Stocker hat es dann auch bestätigt. Das also zunächst einmal zu diesem Punkt.

Möchte jemand dazu noch etwas sagen? – Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Wir werden uns im Anschluss an dieses Gespräch heute noch einmal mit der Bahn über einige Bauarbeiten unterhalten müssen,

die die Bahn noch vorhat, bei denen sie meint, sie könne sie durchführen, bei denen wir aber anderer Auffassung sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber nicht im Südflügel.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Wir kriegen natürlich auch Hinweise aus der Bevölkerung, die ganz genau guckt, was die Bahn immer so macht. Da haben wir einen Hinweis bekommen. Auch den müssen wir behandeln. Das machen wir aber nicht jetzt, weil ich meine, dass es gescheiter ist, wenn wir jetzt in die Gespräche hineingehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das bedeutet aber auch, man muss nicht auf jede Information so viel Wert legen – das gilt für beide Seiten -, weil immer wieder alles Mögliche behauptet wird. Aber wir werden immer alles genau verfolgen, was in dem Zusammenhang geschieht. Ich meine, die Friedenspflicht gilt eigentlich für diejenigen, die hier am Tisch sitzen. Wir können nicht – damit komme ich zu einem weiteren Thema – die Verantwortung für irgendwelche Splittergruppen übernehmen, die hier nicht an unserem Tisch sitzen. Das lässt sich gar nicht verhindern. Die Baumschützer und ihre Sympathisanten hatten den Bauzaun überwunden – ich will es einmal so sagen – und haben dann auf dem umstrittenen Gelände wieder Bäume gepflanzt. Darüber muss man reden; das ist gar keine Frage.

Die Bahn hat mir zugesagt, Herr Kefer hat mir dankenswerterweise zugesagt, dass diese neuen Bäume, die da stehen, nicht abgesägt werden, sondern dass wir die mit der Hilfe der Wilhelma irgendwohin verpflanzen, damit die Bäume am Leben bleiben. Das hat aber die Konsequenz, dass hier Arbeiten durchgeführt werden müssen, die eigentlich für die betreffenden Tage es verhindern, dass die anderen Arbeiten, die bis zum heutigen Tag oder bis zum morgigen Tag hätten beendet werden sollen – also die Erdarbeiten, die Verfüllungen, über die wir gesprochen haben -, eben erst später fertig werden.

Ich will jetzt noch eine grundsätzliche Bemerkung zu dem machen, was sich da am Rande immer wieder abspielt. Ich möchte diejenigen in unseren Reihen, die Einfluss haben, bitten, bei den Baumschützern und denen, die dazugehören, dafür zu sorgen, dass nicht der Eindruck entsteht, als würde das Aktionsbündnis und die GRÜNEN, und alle, die hier mitmachen, die Friedenspflicht verletzen. Man kann die Leute nicht kommandieren. In der katholischen Kirche gibt es die Piusbrüder;

(Heiterkeit)

mit denen identifiziert sich auch nicht jeder. Man muss allerdings sagen, der Papst identifiziert sich mit denen mehr als Herr Rockenbach mit den Baumschützern,

(Heiterkeit)

was für die katholische Kirche ein gewisses Problem darstellt.

(Heiterkeit)

Daraus kann man vielleicht irgendwie erkennen, dass man nicht die Verantwortung für alles tragen kann, was am Rande geschieht.

Ich will das ausdrücklich missbilligen. Das, was hier geschieht, ist nicht in Ordnung und stört natürlich unsere Arbeit. Die Polizei hat eingreifen müssen. Das ist alles nicht sehr schön. Wir wünschen uns eigentlich, dass das in Zukunft nicht passiert.

Herr Bräuchle hat sich bei mir schon schriftlich gemeldet, dass er dazu etwas sagen will. - Bitte schön.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, ich danke Ihnen zunächst einmal für Ihre Einlassungen. Aber wir, das „Bündnis der Befürworter – Wir sind Stuttgart 21“, betrachten diese jüngsten Aktionen aus den Reihen der Projektkritiker im Schlossgarten am vergangenen Samstag und am letzten Dienstag als eindeutigen Bruch der Friedenspflicht. Widerrechtlich wurde der Zaun um das Grundwassermanagement überstiegen, um dort Bäume zu pflanzen. Widerrechtlich wurde auch die Baustellenzufahrt zum Grundwassermanagement blockiert. Damit wurden vorsätzlich die Arbeiten behindert, deren Abschluss von der Bahn bis zum heutigen Donnerstag zugesichert wurde.

Im Rahmen dieser widerrechtlichen Handlungen wurden Sachbeschädigungen begangen und auch zwei unserer Polizeibeamten verletzt. Allein deswegen sind diese Handlungen nicht akzeptabel.

Deshalb haben wir drei Erwartungen. Wir erwarten erstens, dass sich alle Vertreter des Aktionsbündnisses K 21 unmissverständlich und deutlich von diesen Geschehnissen distanzieren. Wir erwarten zum Zweiten und bitten das Aktionsbündnis der Kritiker, darauf zu achten, dass die Bahn zügig im Rahmen ihrer Zusage die vereinbarten Arbeiten ungehindert abschließen kann. Zum Dritten erwarten wir, dass alle Vertreter des Aktionsbündnisses K 21 auf ihre Partner, also auch auf die Parkschützer, einwirken, in Zukunft die Friedenspflicht nicht zu verletzen. – Danke schön.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich danke, dass Sie das wiederholt haben, was ich schon gesagt habe.

(Heiterkeit)

Ich gebe jetzt Herrn Rockenbauch das Wort.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich will nur darauf hinweisen, dass es natürlich einen Grund hatte, dass die aktive Parkschützer aus den Verhandlungen aus-

gestiegen sind; sie saßen mit am Tisch. Das hatte die Bahn AG in der Hand. Sie war nicht bereit zu einem wirklichen Baustopp; sie hat uns diesen Kompromiss abgerungen, den wir gern eingegangen sind, weil wir sagen, uns ist diese Faktenschlichtung so wichtig. Aber das wäre in ihrer Hand gewesen. Das will ich nur richtigstellen.

Ich glaube auch, dass die Bahn AG kompetent genug ist und genügend Leute hat, um die Arbeiten wie vereinbart bis morgen abschließen zu können, und dann haben wir wirklich den Baustopp, wie wir hier auch vereinbart haben. Ich glaube, dass die Bäume, die da umzusetzen sind – dafür wird jeder Verständnis haben -, nach morgen abtransportiert werden. Aber den Zusammenhang, dass dann irgendwas anderes länger dauern würde, den sehe ich hier absolut nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist ja klar, dass an den Tagen, an denen jetzt die Bäume mit der Hilfe der Wilhelma verpflanzt werden, die Erdarbeiten nicht weitergeführt werden können. Insofern braucht die Bahn halt X Tage. Ich denke, Herr Kefer kann darüber vielleicht Auskunft geben.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Eigentlich, Herr Geißler, ist alles gesagt worden. Ich will das nicht wiederholen. Das Einzige, worauf ich hinweisen möchte, ist Folgendes: Wir werden es bis morgen nicht schaffen, die Arbeiten zu Ende zu führen. Es gibt auch keinen vereinbarten Termin. Aber da, Herr Stocker, greife ich das auf, was Sie vorhin angeregt haben, nämlich dass wir uns heute Abend zu dem Thema einfach noch einmal austauschen. Es muss doch möglich sein in einer Runde vernünftiger Menschen, das Thema zu lösen. Da bin ich mir ganz sicher, und das werden wir auch tun.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Vielen Dank. – Vielleicht jetzt insgesamt auch zum Klima und wie das weitergehen soll. Am letzten Sonntag war Reformationsfest – das ist ein großes Fest der evangelischen Kirche -, und gleich darauf haben wir das Fest Allerheiligen gehabt. Ich bin da mal in meine Dorfkirche gegangen – dazu komme ich nicht immer sonntags -, und da ist mir plötzlich etwas aufgegangen. Da werden ja Teile aus der Heiligen Schrift, aus dem Evangelium verlesen, und siehe da, welches Evangelium kam da? – Das hat haarscharf hier für unsere Schlichtung gepasst, es waren die Seligpreisungen, und die Seligpreisung nach Matthäus 5, 9 lautet: „Selig sind die, die Frieden stiften, denn sie werden Söhne Gottes genannt werden“. Das, was wir hier machen, ist natürlich auch Frieden stiftend, das wollen wir. Wir wollen nicht Unfrieden stiften. Deswegen werde ich, wenn der Frieden in unseren Gesprächen in Gefahr ist, sofort in den Raum rufen: Matthäus 5, 9!

(Heiterkeit)

Dann weiß jeder, was gemeint ist.

Jetzt machen wir mit unserer Schlichtung mal weiter. Gibt es noch weitere Bemerkungen, Vorbemerkungen, Präliminarien? – Das ist nicht der Fall.

Jetzt können wir mit der eigentlichen Schlichtung beginnen. Wir wollen heute zuerst über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sprechen. Hier haben wir drei Themenblöcke – das ist abgestimmt -: Allgemeine Konzeption, Personenverkehr national und international, Auswirkungen auf den Güterverkehr. Den letzten Punkt kann man vielleicht etwas kürzer behandeln, weil wir darüber ja schon im ersten Schlichtungsgespräch geredet haben.

Wir gehen jetzt so vor: Herr Dr. Kefer wird einen Überblick über diese Neubaustrecke geben. – Ich bin immer versucht, Schnellbaustrecke zu sagen. Aber es heißt Neubaustrecke, NBS.

Herr Dr. Kefer, Sie haben das Wort. – Dazu gibt es dankenswerterweise wieder Folien.

(Die Folien zum Thema „Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm“ sind der Niederschrift als Anlage 1 beigefügt)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sehr geehrter Herr Geißler! Meine sehr geehrten Damen und Herren hier im Saal und auch an den Bildschirmen! Ich möchte gern die Diskussion über die Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm beginnen. Herr Geißler, um auch da für Klarheit zu sorgen: Wenn wir von Neubaustrecke oder Schnellfahrstrecke reden, meinen wir dasselbe. Diese Diskussion möchte ich mit einem Überblick beginnen, der Sie darüber informiert, warum wir diese Schnellfahrstrecke vorsehen, was der verkehrliche Vorteil und der verkehrliche Nutzen ist, und darüber hinaus soll natürlich ein Überblick gegeben werden, warum sie genau so geplant und ausgeführt wird, wie sie hier dargestellt ist.

Dazu würde ich zunächst gern noch einmal einen Rückgriff auf das nehmen, was wir in der ersten Schlichtungssitzung schon einmal diskutiert haben, nämlich, dass wir sagen: Gemäß allen Untersuchungen haben wir eine massive Personenverkehrsnachfrage, hier dargestellt zwischen allen Metropolen in Deutschland, zwischen den zehn wesentlichen Metropolen in Deutschland und zwischen den grenzüberschreitenden Metropolen. Ich hatte damals ausgeführt, dass der durchschnittliche Zuwachs im Personenverkehr relativ überschaubar ist, aber insbesondere dieser Verkehr zwischen den Metropolen stark zunimmt. Wir haben daraus geschlossen, dass nicht die Frage ist, ob wir ein Mobilitätswachstum haben, sondern wie viel von diesem Mobilitätswachstum auf der Schiene stattfindet.

Dazu hatten wir damals ausgeführt, dass die Reisezeiten auf der Schiene der wesentliche Einflussparameter ist. Wir haben Untersuchungen, die sagen, immer dann, wenn wir mit der Bahn eine bestimmte Strecke in einem Zeitraum von zwischen drei und 4,5 Stunden überwinden können, gewinnen wir deutlich Marktanteile hinzu. Wir haben heute bereits etliche Strecken in diesem Zeitraum – Frankfurt-Paris ist so ein Beispiel, Hamburg-Frankfurt, Frankfurt-München -, wo wir eine hohe Nachfrage nach

dem Bahnverkehr beobachten, eine hohe Auslastung der Züge.

Wenn Sie sich einmal anschauen, wie es beispielsweise mit Köln-München steht – eines der herausragenden Beispiele - wo die Schnellfahrstrecke Ulm-Wendlingen eine maßgebliche Rolle spielt, dann würde dort die heutige Reisezeit in dieses Band von drei bis 4,5 Stunden hineinrücken, und damit wären wir gegenüber dem Flugzeug, gegenüber dem Auto extrem attraktiv. Also, die Kernbotschaft ist: Wir haben immer dann, wenn wir schnell genug sind, ein hohes Verlagerungspotenzial von Flugverkehr, von der Straße auf die Schiene. So etwas kann man mit Simulationsrechnungen hinterlegen. Wir haben das getan, und hier ist beispielhaft noch einmal aufgeführt, was das für den Fernverkehr insgesamt bedeutet. Wir rechnen damit, dass nach Ausbau des Korridors netto zwei Millionen zusätzliche Reisende in das System Bahn gezogen werden, - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was verstehen Sie unter Korridor?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Entschuldigung, in diese wesentliche Verbindung zwischen großen Städten. Sie sehen hier dargestellt Frankfurt-Mannheim-Stuttgart-Ulm-München. Die können also in diese wesentliche Verbindung, in diese wesentliche Bahnlinie hineingezogen werden. Aber es ist nicht nur so, dass wir zwei Millionen zusätzliche Reisende erwarten, sondern dass insgesamt mehr als zehn Millionen Reisende in ganz Deutschland von dieser Schnellfahrstrecke profitieren werden. Der Grund dafür ist, dass es sehr wohl Reisende gibt, die von viel weiteren Örtlichkeiten kommen, beispielsweise von Köln oder Berlin oder Hamburg, die ebenfalls den Weg über Stuttgart und Ulm nach München nehmen und die davon ebenfalls profitieren.

Der letzte Punkt ist folgender: Wenn die Schnellfahrstrecke gebaut wird, wird die Reisezeit so kurz, da die Hauptverbindung zwischen Frankfurt und München wieder über Stuttgart führen wird. Im Moment läuft sie über Nürnberg, weil die Schnellfahrstrecke von Nürnberg nach München die Reisezeit insgesamt auf der Strecke Frankfurt-München so weit verkürzt, dass diese Verbindung schneller ist. Also auch dort bekommen wir praktisch eine Umkehr des Reisendenstromes.

Ich fasse das mal zusammen: Wir erwarten uns durch die Schnellfahrstrecke eine erheblich ansteigende Anzahl an Reisenden im System Bahn insgesamt im Fernverkehr, und dafür ist es wesentlich, dass man die Gesamtbetrachtung dieses Netzwerkes macht, das wir in Deutschland haben und nicht auf einzelne Bahnstrecken im Detail eingeht.

Was bedeutet das Ganze für den Nahverkehr und für den Regionalverkehr? – Hier haben wir ebenfalls durch die Schnellfahrstrecke enorme Vergünstigungen. Wenn Sie sich das mal anschauen, dann haben wir die Schnellfahrstrecke – ich nehme jetzt mal den Laserpointer und hoffe, dass man das sieht – hier von Stuttgart nach Ulm, und durch die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten, die auf dieser Schnellfahrstre-

cke möglich sind, profitieren natürlich alle Regionalverkehre, die in Zukunft über diese Strecke nach Stuttgart fahren werden. Beispielsweise die Linie von Friedrichshafen über Ulm nach Stuttgart hinein wird deutlich schneller dadurch, dass hier schneller gefahren werden kann, sodass eine zweistündliche Anbindung mit dem IRE in 1:40 h statt 2:22 h von Friedrichshafen erfolgen kann, und zwar über den Flughafen und die Messe nach Stuttgart. Das heißt also, die Reisezeit für die Menschen, die in Friedrichshafen wohnen und die nach Stuttgart hinein wollen oder in der Umgebung dieser Strecke wohnen und nach Stuttgart hinein wollen, für die verkürzt sich die Reisezeit erheblich; sie verkürzt sich noch viel stärker, wenn sie zum Flughafen fahren wollen, weil der Flughafen eine direkte Einbindung in diese Strecke hat.

Das Gleiche gilt zum Beispiel für den Knoten Tübingen. Auch für Tübingen ist es so, dass wir dann halbstündlich mit dem IRE in einer Reisezeit von einer knappen Dreiviertelstunde statt von etwas über einer Stunde nach Stuttgart hineinfahren können und in circa einer halben Stunde am Flughafen sind. Das bedeutet, diese Strecke bis zum Flughafen, mit der direkten Anbindung, beträgt nur noch eine halbe Stunde. Zur Erinnerung: Heute ist die Anbindung des Flughafens so, dass man grundsätzlich nach Stuttgart hinein fährt und dann mit der S-Bahn zum Flughafen fährt.

Für die Pendler wird die Umgebung von Ulm extrem interessant, weil hier nämlich die Fahrzeiten von Ulm nach Stuttgart oder von Ulm zum Flughafen ebenfalls extrem kurz werden. Wir haben stündlich eine Anbindung von Ulm zum Flughafen statt in einer Stunde in 40 Minuten und eine Anbindung von Ulm an die Messe beziehungsweise an den Flughafen in weniger von einer halben Stunde. Das betrifft beispielsweise alle die Menschen, die am Flughafen arbeiten oder die in Stuttgart arbeiten.

Damit nicht genug. Durch diese verbesserten Anbindungen beziehungsweise durch die Verwendung der Schnellfahrstrecke passiert noch etwas anderes. Ich bringe nämlich Regionalverkehr, schnellen Regionalverkehr zusätzlich auf diese Strecke und mache damit andere Strecken in dem Bereich oberhalb der Schnellfahrstrecke ebenfalls leerer, die dann genutzt werden können, um weitere Regionalverkehre dort anzubieten. Das heißt, in dem gesamten Netzwerk des Schienenverkehrs spielt diese Schnellfahrstrecke eine enorme Rolle, weil sie erstens die Reisegeschwindigkeiten erheblich erhöht und zweitens Platz schafft für andere Verkehre, die dann zusätzlich stattfinden können.

Insofern ist also diese Schnellfahrstrecke auch für den Regionalverkehr extrem bedeutsam. Wir rechnen nach Simulationsrechnungen damit, dass in Zukunft täglich mehr als 15.000 Reisende auf der Schnellfahrstrecke unterwegs sein werden. Das ist die gesamte Implikation, die wir dort sehen. Eigentlich müsste all denen, die in diesen Zentren wohnen – in Tübingen beispielsweise, in Friedrichshafen oder hier entlang der Strecke -, bewusst und klar werden, dass sie durch diese Schnellfahrstrecke auch im Regionalverkehr deutlich bessere Verbindungen haben werden.

Zur Verkürzung der Fahrzeiten, was ich vorhin als herausragendes Merkmal darges-

tellt habe, wurden im Grundsatz am Ende zwei Trassen untersucht. Es wurden am Anfang natürlich Studien gemacht, bei denen noch mehr Trassen im Gespräch waren, aber es waren dann am Ende zwei Trassen. Einmal die sogenannte Krittian-Trasse – hier dargestellt; ich beschränke mich jetzt einfach auf den Weg von Stuttgart nach Ulm – und die hier grün dargestellte Heimerl-Trasse. Herr Professor Heimerl, ich empfinde es als eine hohe Ehre, dass Sie sozusagen als Gründungsvater dieser Trasse bei der Diskussion dabei sind und dann unter Umständen auch noch einmal original berichten können, wenn es nötig ist, was damals dazu geführt hat, dass die Heimerl-Trasse am Ende das Rennen gemacht hat.

Das waren die Hauptalternativen. Welches sind dann die Gründe gewesen, warum sich die Heimerl-Trasse am Ende durchgesetzt hat? – Wir haben auf dieser Darstellung – die Sie im Internet finden und im Detail studieren können – einmal herausgestrichen, welches die wesentlichen Gründe waren. Erstens. Wir sagten vorhin, Fahrzeit ist der beeinflussende Parameter. Wir haben auf der Krittian-Trasse eine Fahrzeit von Mannheim nach Ulm von 75 Minuten und auf der Heimerl-Trasse noch eine Fahrzeit von 63 Minuten.

Zur Erinnerung: Heute beträgt die Fahrzeit von Mannheim nach Ulm ungefähr 95 Minuten. Das heißt also, auf der Krittian-Trasse erreiche ich eine Einsparung von 20 Minuten, auf der Heimerl-Trasse von ungefähr 30 Minuten im Vergleich zum heutigen Zustand.

Wesentlich ist aber insbesondere dieser untere Bereich. Da geht es um Ökologie, das heißt um den Eingriff in die Umwelt. Wir haben bei der Krittian-Trasse 28,3 km Durchfahrung von Ortsbebauungen, bei der Heimerl-Trasse nur 5 km, also eine erhebliche Reduzierung. Wir haben eine erhebliche Reduzierung in der Anzahl der Eingriffe in die Wohnbebauung, nämlich von 70 auf 4, wir haben eine erhebliche Reduzierung bei der Anzahl der Eingriffe in Gewerbegrundstücke von 33 auf 7, wir bündeln mit anderen Strukturen, und zwar insbesondere mit der Autobahn, bei der Heimerl-Trasse auf einer Länge von 62,5 km gegenüber nur 30 km bei der Krittian-Trasse, und wir haben eine Neuzerschneidung, die deutlich geringer ist, weniger als die Hälfte, nämlich nur 3 km gegenüber 7,5 km.

Dieser untere Bereich, in ein paar dürren Zahlen ausgedrückt, war der Grund, warum man sich am Ende für die Heimerl-Trasse entschieden hat. Weil das später bei der Diskussion um die Trassierung wahrscheinlich auch noch einmal eine Rolle spielen wird: Die größere Übereinstimmung mit dem Gegenvorschlag von Vieregge – Rößler hat hier die Krittian-Trasse. Aber darauf, Herr Bitzer, werden Sie im Anschluss noch einmal genauer eingehen.

Das war also der wesentliche Grund, warum man so trassiert hat und nicht anders.

Damit kann man zusammenfassend zu dem Punkt sagen, dass die Heimerl-Trasse die beste Lösung im Ergebnis dargestellt hat, weil eine bestmögliche Verbesserung

der Reisezeit erreicht worden ist, die Bündelung mit der Autobahn weitgehend Neubebelastungen vermeidet, durch bauliche Anlagen entlang der Schnellfahrstrecke – zum Beispiel Lärmschutzwände - auch Lärm der Bundesautobahn abgemildert wird - das wird in den Diskussionen normalerweise unterschlagen -, das Landschaftsbild am geringsten beeinflusst wird – Sie erinnern sich an die Zahlen der Neuzerschneidungen, der Einflüsse in Wohngebiete -, kaum Neuzerschneidungen stattfinden und – das sollte man nicht als zu gering erachten – die geringste Beeinflussung des laufenden Betriebs während der Bauzeit stattfindet, weil wir hier eine komplett neue Strecke bauen und damit den laufenden Verkehr praktisch überhaupt nicht beeinflussen.

Deswegen wurde dann als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens – in diesem Raumordnungsverfahren wurde die Heimerl-Trasse bestätigt – in der weiteren Planung von dieser Trasse ausgegangen. Sie sehen hier, wie sie sich an die Autobahn anschmiegt. Das ist ein Tunnel, und hier unten, überall dort, wo wir oberirdisch fahren, haben wir ein ganz enges Anschmiegen an die Autobahn. Die Streckenlänge beträgt insgesamt 60 km, davon sind 30 km Tunnel, die Entwurfsgeschwindigkeit sind 250 km/h, wir haben 17 Eisenbahnüberführungen und 20 Straßenbrücken, und der Fahrtzeitgewinn - wie in der Vergangenheit schon häufig diskutiert – beträgt insgesamt 26 Minuten.

Noch einmal der Hinweis, weil wir das beim letzten Mal schon diskutiert haben: Durch die Verlagerung des Fernverkehrs von der Filstal-Strecke auf diese neue Strecke werden dort natürlich Trassen für zusätzlichen Nahverkehr – ich hatte es vorhin ausgeführt – und für den Güterverkehr frei. Das ist eigentlich der wesentliche Wert dieser Strecke. Es handelt sich hier also nicht um ein originäres Güterverkehrsprojekt, sondern es ist ganz eindeutig ein Personenverkehrsprojekt, das auch durch die Verlagerungsmöglichkeiten zusätzlichen Nutzen für den Güterverkehr bringt.

Wenn wir uns jetzt mal die Schnellfahrstrecke mit dem Geschwindigkeitsprofil anschauen und gucken, woher eigentlich der Fahrtzeitgewinn kommt, dann muss man sagen, dass wir bei der Schnellfahrstrecke hier im Hauptbahnhof Stuttgart heraus beschleunigen, dann eine Geschwindigkeit von 250 km/h erreichen und diese Geschwindigkeit bis auf einen leichten Einbruch in dem Bereich praktisch halten können, bevor wir dann bei Ulm wieder mit der Geschwindigkeit heruntergehen. Das ist, meine Damen und Herren, ein sehr großer Vorteil, dass wir über die gesamte Strecke eine sehr gleichförmig hohe Geschwindigkeit fahren können.

Im Gegensatz dazu ist auf der heutigen Strecke eine Geschwindigkeit hier erreichbar von 160 km/h, und Sie sehen, dass wir überall auf der Strecke laufend und immer wieder Einbrüche haben. Diese Geschwindigkeitseinbrüche sind über die Topologie bestimmt. Das heißt also, immer dort, wo ich enge Kurven habe, Durchfahrten von Ortschaften oder was auch immer, muss ich mit der Geschwindigkeit heruntergehen. Diese permanenten Geschwindigkeitseinbrüche führen dazu, dass wir eine erheblich geringere Geschwindigkeit fahren. Das ist der eine Punkt. Der zweite Punkt

ist – das ist so ein bisschen wie das Fahren mit dem Auto im Stadtverkehr -, wenn man permanent bremst und wieder beschleunigt, ist es auch vom Energieverbrauch her relativ unwirtschaftlich.

Wenn man sich das jetzt einmal in einer kleinen Simulation anschaut, wie das funktioniert, sehen Sie, auf der Schnellfahrstrecke fahren wir sehr viel schneller über diese ganze Strecke, wir sind nach 28 Minuten in Ulm, da ist der andere Zug auf der alten Strecke gerade mal ein bisschen weiter als die Hälfte; er fährt dann über längere Zeit hinweg auch nach Ulm hinein und ist dann in 54 Minuten dort. Die Differenz sind die 26 Minuten, über die wir immer reden.

Ein letzter Hinweis. Diese Schnellfahrstrecke ist nicht nur die Strecke von Wendlingen nach Ulm – wir betrachten das immer so; dies ist die Schnellfahrstrecke -, sondern der eigentliche Wert wird im Übrigen auch erzielt - und damit die Verkürzung um 26 Minuten - in einem Teil von Stuttgart 21. Denn die Anbindung an den Bahnhof ist ebenfalls schon als schneller Verkehr ausgeführt, sodass ich weit früher die Auslegungsgeschwindigkeit von 250 km/h erreiche als in dem anderen Fall, wenn ich bei K 21 – darüber werden wir heute Nachmittag noch diskutieren – eine relativ langsame Anbindung habe.

Wie ist das Höhenprofil? – Das Höhenprofil wird maßgeblich dadurch bestimmt, dass ich mit der Autobahn bündeln möchte. Deswegen ergeben sich in dem Bestreben der Bündelung im Grundsatz zwei wesentliche Zwangspunkte, nämlich einmal der Rastplatz in Aichelberg, der zu unterqueren ist, und die Unterführung der Filstal-Strecke als Ausgleich zum Höhenniveau Bahnhof Ulm. Diese beiden Punkte bedingen es, dass ich eine maximale Streckenneigung von 31 ‰ beziehungsweise von 35 ‰ habe. Das ist in der Vergangenheit häufig diskutiert worden, weil das oberhalb der 25 ‰ liegt, die für eine Schnellfahrstrecke statthaft sind. Aber man muss klipp und klar sagen, die Definition dieser 25 ‰ Steigung, die ich haben darf, bezieht sich auf eine Gesamtlänge von 10 km. Über kürzere Strecken darf die Steigung größer sein.

Ich habe hier dahinter geschrieben, wie lang die Strecken sind. Wir haben die 31 ‰, mit denen wir die erlaubten 25 ‰ übersteigen, nur auf 1,5 km, und wir haben die 35 ‰ auf circa 150 m. Damit sind diese beiden Stellen gemäß EU-Regelwerk natürlich statthaft.

Ein zusätzliches Argument sei mir noch gestattet. Wir haben heute auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein-Main – das ist die Verbindung von Frankfurt nach Köln hinauf – eine maximale Steigung von 40 ‰. Das wird dort also bereits so ausgeführt. Diese 40 ‰ sind unter den gegebenen Randbedingungen natürlich zulassungsfähig gewesen. Das heißt also, die Diskussion über 31 ‰ beziehungsweise 35 ‰ maximale Streckenneigung auf dieser Strecke können wir damit eigentlich abschließen.

Ich möchte meine Ausführungen kurz zusammenfassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will für das Publikum noch einmal fragen: Aber trotzdem ist die Steigung bei der Neubaustrecke größer als bei der Geislinger Steige? Ist das so richtig?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, das ist so richtig. Aber wie ich vorhin ausgeführt habe: Das, was wir hier machen, ist zulässig und im Bahnverkehr beziehungsweise in der Planung in vollem Umfang berücksichtigt.

Jetzt würde ich gern zusammenfassen. Das Fazit für uns ist: Die Schnellfahrstrecke ist unverzichtbar zur Verbesserung des Reiseangebots im Fern-, Regional- und Nahverkehr. Die Schnellfahrstrecke ist die ökologisch optimale Lösung für Mensch und Natur – Ökologie -, insbesondere auch wegen der Trassenführung, und damit wächst durch die Schnellfahrstrecke Baden-Württemberg noch stärker oder noch enger zusammen.

Damit möchte ich für den zweiten Teil, wenn Sie erlauben, Herr Geißler, das Wort an Herrn Bitzer übergeben, der noch ein paar zusätzliche Erläuterungen, Bemerkungen zur Trassierung dieser Strecke machen wird, damit das noch etwas plastischer wird. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. Jetzt wird Herr Dr.-Ing. Florian Bitzer, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Trassierungsvarianten vortragen. – Ist das richtig? – Jawohl. Daran anschließend wird dann Herr Landtagsabgeordneter Kretschmann in das Thema aus der Sicht der Projektgegner einführen. Ihm wird dann Herr Michael Holzhey folgen sowie direkt im Anschluss Herr Karlheinz Rößler. Das zur Abfolge. Dem folgt dann die Diskussion. Denn ich glaube, wir sollten uns zunächst einmal alles anhören und dann mit der Diskussion anfangen.

(Zustimmung)

Bitte schön, Herr Bitzer.

Dr. Florian Bitzer: Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Vielleicht kann ich zu Beginn noch eines ergänzend zu der Frage der Steilheit der Strecken sagen. Wenn man da drüben sitzt, dann hört sich das natürlich noch einmal ganz anders an. Es ist in der Tat so, dass die Neubaustrecke steiler ist als die Geislinger Steige. Aber wir wissen auch, Frankfurt-Köln hat eine Steilheit von bis zu 40 ‰. Dort fahren die Züge mit 300 km/h. Auch die Geislinger Steige könnte mit 250 km/h oder mit 300 km/h befahren werden, wenn bloß die Kurven nicht so eng wären. Das ist der Unterschied. Die Neubaustrecke ist gerade; dort kann man die neuen Züge auch auf großen Steigungen sehr schnell fahren lassen. Das vielleicht noch als Ergänzung.

(Die Folien zum Thema „Verkehrliche Alternativen zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“ sind der Niederschrift als Anlage 2 beigelegt)

Meine Damen und Herren! Das Bündnis der Befürworter von Stuttgart 21, für das ich hier spreche, hat sich eingehender mit den gemachten Varianten, den gemachten Alternativen zu der Neubaustrecke beschäftigt sowie insbesondere mit den Auswirkungen der zu bauenden Infrastruktur, der neu zu bauenden Gleise und Bauwerke, die dort erforderlich wären. Im Auftrag der GRÜNEN im Bund und im Land hat das Büro Vieregg – Rößler ein Papier im September dieses Jahres veröffentlicht, das in den Medien insbesondere am Thema Kosten festgemacht wurde. Da ging es um die 10 Milliarden €, die die Neubaustrecke kosten möge. Aber dazu kommen wir noch zu einem späteren Zeitpunkt.

Heute geht es vor allem um die verkehrlichen Auswirkungen. – Herr Rößler, Sie sitzen ja heute mit am Tisch. Ich freue mich sehr darüber, dass wir diese gemachten Vorschläge nachher gemeinsam diskutieren können.

Noch ein Hinweis zu den Folien, die ich hier zeigen werde: Sie beinhalten relativ viele Animationen, um die Dinge verständlicher zu machen. Wenn Sie bei Phoenix oder beim SWR diese Präsentation nur als pdf-Datei finden, dann schauen Sie doch bitte zuhause nach unter - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was, als pdf?

Dr. Florian Bitzer: Also, eine pdf-Datei ist statisch. Diese Powerpoint-Präsentation hat Animationen drin auf der Unterstützerseite des Bündnisses. Unter wirsindstuttgart21.de können Sie diese Präsentation auch als Powerpoint-Datei herunterladen.

Ich zeige hier zunächst einmal die Neubaustrecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Dr. Bitzer, ich unterbreche Sie ungern. Aber Sie sind da besonders verdächtig, wie wir aus den früheren Diskussionen wissen. Bitte unternehmen Sie den Versuch, das, was Sie sagen, so zu formulieren, gerade komplizierte Substantive in Sätze mit Subjekt und Prädikat aufzulösen. Dann können die Leute das draußen am Bildschirm besser mitverfolgen.

Dr. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, ich bin der Meinung, mir ist das bislang noch nicht passiert. Sie können mich aber gern unterbrechen, sobald mir das das erste Mal unterlaufen wird. Ich bemühe mich um eine einfache Sprache, sodass es verstanden wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut.

Dr. Florian Bitzer: Sie sehen hier auf der Folie noch einmal die Neubaustrecke so, wie sie Herr Dr. Kefer vorhin bereits skizziert hat. Wichtig ist hier noch einmal der

Hinweis, dass rund ein Drittel dieser Strecke zum Bahnknoten Stuttgart 21 gehört und Zweidrittel der Strecke der Neubaustrecke zugeschlagen sind. Interessant ist vielleicht: Diese Auftrennung in Wendlingen ist daher entstanden, dass diese Trassenbündelung mit der Autobahn A 8 bereits zu einem früheren Zeitpunkt entschieden wurde als die Einführung in den Bahnknoten. Dann hat man sich überlegt, was machen wir jetzt, und gesagt, dann machen wir zwei Teile daraus, fixieren zunächst einmal den Teil, der sicher ist, und den Bahnknoten machen wir später.

Das heißt, die Neubaustrecke hier entlang der Autobahn A 8 ist bereits seit 1991 Konsens zwischen allen beteiligten Parteien gewesen. Wir haben jetzt den interessanten Zustand, dass kurz vor dem geplanten Baubeginn dieser Konsens aufgelöst wird und die Neubaustrecke in der bisher geplanten Form von den Kritikern des Bahnprojekts verworfen wird. Stattdessen werden in dem Papier von Vieregk – Rößler die Möglichkeiten der Ertüchtigung der Bestandsstrecke im Filstal angeschaut. Das beginnt zunächst einmal mit den Möglichkeiten, die vorhandene Trasse, die engen Kurven, die es dort gibt, aufzuweiten. Das ist zum einen der Bereich in Plochingen, ein Bereich bei Reichenbach, in Göppingen und im Bahnhofsbereich von Süßen. Dieser Darstellung, die sich so auch in diesem Papier wiederfindet, sind wir auf den Grund gegangen. Wir haben vor Ort nachgeschaut, wie denn eine solche Infrastruktur dort angepasst werden könnte.

Ich beginne mit dem Bahnhofsbereich von Plochingen. Ich möchte dazu – deswegen schaue ich in meine Unterlagen – ein Zitat aus diesem Papier bringen. Dort wird geschrieben:

Der durch eine enge Kurve am Nordkopf des Bahnhofs Plochingen bedingte Geschwindigkeitseinbruch auf 100 km/h lässt sich relativ leicht beseitigen, da auf der Innenseite der genannten Kurve ausreichend große DB-Eigenflächen vorhanden sind, auf denen die verbesserte Trasse verlaufen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie das bitte zeigen?

Dr. Florian Bitzer: Ja, ich möchte das hier zeigen. Hier ist zum einen die Stadt Plochingen zu sehen – das ist auch beschriftet -, gelb unterlegt und hier mit dem Mouse-Zeiger auch gezeigt, sodass es zu Hause an den Bildschirmen auch gesehen werden kann. Gelb unterlegt sind die vorhandenen Bahnanlagen. Diese angesprochene Kurvenaufweitung, diese Vergrößerung der Kurve, damit man dort auch 160 km/h fahren kann, würde ungefähr in diesem Bereich liegen. Wenn ich jetzt noch einmal zurückgehe – ich blende diese Kurve ein, ich blende sie wieder aus -, dann können Sie hier in diesem Bereich – ich zeige es mit dem Mouse-Zeiger – ein größeres Gebäude erkennen. Bei diesem Gebäude handelt es sich um das S-Bahn-Betriebswerk für das S-Bahn-System in Stuttgart, in dem sämtliche Stuttgarter S-Bahnen gewartet und instand gehalten werden.

Eine Aufweitung dieser Kurve auf DB-eigenen Anlagen hätte zur Folge, dass dieses

S-Bahn-Betriebswerk verlegt oder zumindest neu konzipiert werden müsste. Das heißt, diese Darstellung, dass es relativ einfach möglich wäre, ist tatsächlich jedoch so, dass das mit enormen Folgekosten verbunden wäre. Diese Frage ist aus unserer Sicht nicht beantwortet.

Weiter geht es mit den Vorschlägen, den Bahnhof, die Einführung der Gleise in den Bahnhof in Plochingen neu zu konzipieren. Da geht es darum, hier am Nordkopf und am Südkopf des Bahnhofs Plochingen Überwerfungsbauwerke zu bauen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist das?

Dr. Florian Bitzer: Ein Überwerfungsbauwerk dient dazu, verschiedene Gleise kreuzungsfrei queren zu lassen, also ohne eine Weiche, sondern in einem Brückenbauwerk. Ein Gleis geht unten durch, ein anderes Gleis geht oben drüber. Sie können das in den Boden hineinschieben – das ist teurer -, Sie können es als Brücke bauen, was die Regelausführung ist.

Wenn Sie sich hier also vorstellen, dass man hier noch Brücken in der Länge von 300 m bis 400 m Länge mindestens hat, an beiden Enden des Bahnhofs Plochingen, dann entwickeln die eine ziemlich große Höhe. Diese Brücken werden gekrönt sein, weil man es in Plochingen sonst auch sehr gut hören würde, von Lärmschutzwänden zwischen 5 m und 6 m Höhe. Das heißt, die Versuche der Stadt Plochingen, die Stadt näher an den Neckar heranzuführen, würden durch solche Maßnahmen konkterkariert werden, Plochingen würde vom Neckar letztlich nicht mehr sehr viel sehen. Hier unten lag das Gelände der Landesgartenschau, was einen Versuch darstellt, die Stadt hier an das Neckarufer heranzuholen. Genau hier würde dieses Überwerfungsbauwerk zu liegen kommen. Sehen würde man dann von Plochingen aus davon nichts mehr.

Ich gehe weiter zum nächsten Abschnitt, nach Reichenbach. Hier wird in dem Papier von Viereggen – Rößler geschrieben – auch dieses Zitat möchte ich Ihnen gern bringen -:

Eine kurze Neutrassierung mit vergrößerten Kurvenradien westlich des Bahnhofs Reichenbach/Fils lässt eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h zu.

Es geht also um diese beiden Kurven hier, einen Radius, einen Gegenradius, der für eine Geschwindigkeit von 160 km/h zu eng wäre. Eine Neutrassierung müsste ungefähr so aussehen, da Sie hier ja ansonsten in den Bereich der Fils eingreifen müssten. Diese Neutrassierung bedeutet, dass Sie zum einen hier in die Ortslage Reichenbach eingreifen müssen – hier wären einige Häuser näher zu untersuchen, ob sie noch Bestand haben könnten -, Sie müssen dann die alte Bundesstraße 10 entlang dieser Neutrassierung verlegen, Sie müssen diese Einfädelung auf die Bundesstraße 10 verlegen, und Sie haben Eingriffe in die hier sichtbaren Streuobstwiesen.

Gehen wir weiter nach Göppingen. Für Göppingen schlägt das Papier von Vieregk – Rößler vor:

Der starke Geschwindigkeitseinbruch durch eine enge Kurve am Ostkopf des Bahnhofs Göppingen kann durch eine Neutrassierung der Fernverkehrsgleise mithilfe eines Tunnels, der je nach Variante 1,5 km bis 2 km lang ist, beseitigt werden.

Sie sehen also hier noch einmal die vorhandenen Gleise in Göppingen. Hier, in diesem Bereich, ist der Bahnhof in Göppingen. Um diese Kurven geht es; sie sind zu eng. Ein Tunnel, der diesen Radius aufweiten könnte, würde so aussehen. Das wäre ein Tunnel unter der Innenstadt von Göppingen, zwangsläufig mit einer relativ geringen Überdeckung. Der muss dort bergmännisch erstellt werden. Und weil Sie in diesen Tunnel schlecht noch einen Bahnhof einflechten können, würden diese Fernverkehrsgleise im Prinzip unter Göppingen durchrauschen. Die Stadt Göppingen hätte von diesen Fernverkehrsgleisen nichts, außer die Baumaßnahme.

Dann haben wir noch die Ortslage in Süßen. In Süßen ist ebenfalls ein Geschwindigkeitseinbruch. Da müsste man also im Bahnhofsbereich, der hier im zentralen Bereich zu sehen ist, noch einmal eine Aufweitung machen. Das heißt, Sie müssen dort die gesamten Gleise des Bahnhofs neu konzipieren. Auch da gilt dasselbe wie in Reichenbach: Diese neu zu trassierenden Abschnitte wären mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen zu versehen, mit Lärmschutzwänden zwischen 5 m und 6 m Höhe, die hier den kompletten Ort Süßen von einem Ortsrand, von einem Ortsschild bis zum anderen durchschneiden würden.

Das sind jetzt nur die Abschnitte im Filstal, die dazu dienen, das Geschwindigkeitsniveau im Filstal auf durchweg 160 km/h zu erhöhen.

Das hat aber noch eine andere Konsequenz. Wenn Sie auf 160 km/h die Geschwindigkeit erhöhen wollen und dort gleichzeitig auch langsame Züge fahren lassen wollen, also einen Mischverkehr zwischen dem schnellen Fernverkehr und dem Regionalverkehr haben, sinkt dadurch zwangsläufig die Leistungsfähigkeit dieser Strecke. Denn schnelle Züge fahren dann auch schneller auf langsame Züge auf. Das heißt, dieser Versuch, die Geschwindigkeit zu erhöhen, und der damit einhergehende Einbruch der Leistungsfähigkeit steht in krassem Gegensatz zu der Absicht, die S-Bahn des S-Bahn-Systems Stuttgart bis ins Filstal weiter zu verlängern.

Die Gutachter klammern aus gutem Grund die Fragestellung aus, ob dies dann noch möglich werde, verweisen auf eine separate Beauftragung. Es ist einfach zu erkennen, dass der Versuch, dann dort auch noch die S-Bahn weiterzuführen, scheitern müsste ohne den Bau eines dritten oder gar vierten Gleises in diesem Abschnitt auf der kompletten Länge. Was dies bedeuten würde, lässt sich unschwer erahnen, wenn man an das dicht besiedelte Filstal denkt.

Jetzt sind wir aber erst in Süßen beziehungsweise in Kuchen angekommen. Jetzt stellt sich ja noch die Frage: Wie bringen wir denn jetzt – Stichwort Geislinger Steige – diese höher qualifizierte Strecke auf die Schwäbische Alb und weiter nach Ulm? – Dazu gibt es einen Vorschlag in dem Papier der Kritiker, der eine Nordostumfahrung von Geislingen vorschlägt. Diese Nordostumfahrung – ich zeige Ihnen hier einen kleinen Ausschnitt aus dem Bereich von Geislingen – würde also zunächst in einer Variante ebenerdig das Längental kreuzen und dann in einem weiteren Verlauf das Roggental in einer Höhe von etwa 50 m mit einem Viadukt überspannen. Diese Lösung wird in dem Papier selbst als kaum genehmigungsfähig bezeichnet, weil dort vielfache Verletzungen von Schutzgütern, von Naturgütern, von Privateigentum zu verzeichnen wären, abgesehen von der Geologie.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, darf ich kurz mal eine Frage stellen? – Ich verstehe gerade gar nicht, warum wir das Ganze machen. Sie referieren hier einfach irgendwelche Vorschläge, nehmen die auseinander. Ich dachte, es ginge um die Neubaustrecke. Ich würde das auch gern in der Reihenfolge machen. Ich will Sie jetzt nicht unterbrechen. Wir können gern weitermachen. Dass Sie irgendwelche Vorschläge behandeln, ehrt Sie.

Dr. Florian Bitzer: Danke. – Herr Geißler, darf ich dazu Stellung nehmen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, während Sie geredet haben, hatte ich einen ähnlichen Verdacht. Vertritt denn überhaupt jemand diese Strecke?

Dr. Florian Bitzer: Also, dazu gleich - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, einen kleinen Moment! Wenn das überhaupt nicht vertreten wird, brauchen wir das hier auch nicht zu behandeln.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Doch!)

- Ich will nur diese Frage stellen: Wird diese Strecke von den Projektgegnern vertreten?

Dr. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Conradi; der gibt auf meine Frage eine Antwort.

Peter Conradi (Projektgegner): Ja, Herr Dr. Geißler. Es gibt Vorschläge, die hier kritisiert werden. Aber erstmal müssten Sie vorgetragen werden, wenn ich mir das als alter Parlamentarier erlauben darf zu sagen. Erst kommen die Vorschläge, und dann kommt die Kritik. Hier wird die Kritik vorgezogen vor die eigentlichen Vorschläge, und bei denen müssen wir dann sehen, inwieweit sie mit der Neubaustrecke zusammen-

hängen oder nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Jetzt möchte ich aber vorschlagen, wenn Herr Bitzer schon da steht, dass er zunächst seine Ausführungen zu Ende führt. Dann müssen Sie eben bei Ihrer Darstellung – Herr Rößler ist ja hier – darauf noch einmal eingehen. Aber im Prinzip ist das ja eine berechtigte Frage. Wir müssen hier ja nicht Trassierungen besprechen, die möglicherweise von niemandem vertreten werden. – Zur Geschäftsordnung hat jetzt Frau Gönner das Wort.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Weil eben die Bitte war, dass diese Seite vorträgt, haben wir gesagt, wir würden gern vollumfänglich vortragen. Hintergrund ist, dass es ja diese Vorschläge bereits gibt. Das heißt, in einem Gutachten von Vie-regg – Rößler, das bereits vorgelegt wurde, wurden genau diese Vorschläge unterbreitet. Wir gehen davon aus, dass Herr Rößler das nachher vortragen wird.

Sie haben völlig recht, dass es jetzt durchaus hätte wünschenswert sein können, dass erst Herr Rößler - - Aber das war jetzt natürlich so ein Punkt, der, glaube ich, im Vorfeld etwas – so sage ich mal – schwierig war. Hinzu kommt, dass das, was Herr Bitzer vorträgt, sich im Übrigen auch heute schon Inhalt in der Broschüre K 21, in der vierten Auflage, ist, die derzeit von den Kritikern als das gesehen wird, was für sie entscheidend ist. Darauf bezieht sich der Vortrag von Herrn Bitzer.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. – Dann würde ich vorschlagen, dass Herr Bitzer jetzt weitermacht. – Die Frage ist: Sie haben ja offenbar noch eine Trassierung in petto, die Sie jetzt besprechen wollen.

Dr. Florian Bitzer: Das ist nicht der Fall, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist nicht der Fall, okay.

Dr. Florian Bitzer: Mich hat Herr Rockenbauch direkt gefragt, und deshalb möchte ich dazu auch noch einmal etwas sagen, was die Motivation ist, dies vorzustellen. Herr Dr. Geißler, wir haben vereinbart, dass wir uns im Rahmen dieser Schlichtung auf Augenhöhe begegnen wollen – das Bahnprojekt wie auch die Varianten. Zu dieser Augenhöhe gehört, dass man nicht nur die verkehrlichen Konzepte erläutert, sondern dass man auch offen und klar ausspricht und auch der Bevölkerung klar macht, welche Auswirkungen diese verkehrlichen Konzepte auf die zu bauende Infrastruktur haben. Sonst ist eine Vergleichbarkeit nicht möglich. Das ist die Motivation.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ist ja okay.

Dr. Florian Bitzer: Okay. Dann gehen wir weiter. – Wie gesagt: Es wird als schwer genehmigungsfähig angesehen, es wird auch eine Südwestumfahrung von Geislingen vorgeschlagen. Das möchte ich Ihnen auch kurz anhand eines Ausschnitts aus

dem Gutachten erläutern. Hier das Zitat:

*Als Alternative bliebe nur noch übrig, von Süßen bis Amstetten eine Neubau-
strecke zu bauen, die südwestlich an Geislingen vorbeiführt. Diese Trasse
würde auf dem Talgrund des Filstals zwischen Süßen und Gingen schräg
queren, südwestlich an Gingen, Kuchen und Geislingen-Altenstadt vorbeilaufen
und hierbei ständig ansteigend mehrere Seitentäler queren, die dazwi-
schen liegenden Bergvorsprünge in kurzen Tunnels unterfahren und auf ei-
ner circa 80 m hohen und knapp 1 km langen Brücke das Filstal ein zweites
Mal queren.*

Diesen Ausschnitt habe ich hier dabei. Hier könnte diese etwa 1 km lange und 80 m hohe Brücke zu liegen kommen und schließlich in einem langen Tunnel den Bahnhof Amstetten erreichen.

Auch diese Variante – das zur Vollständigkeit -, deren Realisierbarkeit, deren Genehmigungsfähigkeit wird im Rahmen dieses Papiers der Kritiker auch infrage gestellt.

Ein ganz kurzer Blick noch auf die alternativen Güterleitwege, vor allem mit Blick auf die infrastrukturellen Auswirkungen.

[\(Die Folien zum Thema „Alternative Güterleitwege“ sind der Niederschrift als Anlage 3 beigefügt\)](#)

Es gibt den Vorschlag, einen alternativen Güterleitweg über Aalen und Donauwörth zu führen. Hier – blau unterlegt – zunächst sichtbar die vorhandene Strecke über Ulm und ein alternativer Güterleitweg über Aalen, Donauwörth – hier grün dargestellt -. Der könnte also so aussehen. Diese Strecke hat den Vorteil, dass sie relativ flach ist. Ich frage mich nur: Wenn das so einfach wäre, und wenn das so für Güterzüge optimal wäre, wieso das von der Deutschen Bahn oder auch von Wettbewerbern nicht heute schon gefahren wird? Na ja, dazu bedarf es noch einiger kleiner Anpassungen, die relativ groß werden, wenn man ins Detail geht. Ich zeige Ihnen hier nur die Über-Eck-Verbindungen von der Bahnlinie – das ist ein Ausschnitt aus Bad Cannstadt. Diese Bahnlinie – hier mit dem Mouse-Pfeil gezeigt – kommt im Norden aus Kornwestheim und müsste dann, wenn die Güterzüge nicht „Kopf-machen“ müssen, also einen Fahrtrichtungswechsel machen müssen, in die Remstal-Bahn – hier mit der Nürnberger Straße – überführt werden.

Eine solche Lösung könnte zum Beispiel so aussehen: mit einem Radius von 250 m, wofür es einer Ausnahmegenehmigung bedarf, was aber durchaus genehmigungsfähig ist, wo die Güterzüge dann auch mit Tempo 80 km/h fahren könnten. Sie haben dann an beiden Enden auch wieder die vorhin schon genannten Überwerfungsbauwerke, weil sie diese Bahnstrecke kreuzungsfrei ausschleifen müssen, insbesondere im Bereich der Remstal-Bahn. Vor der S-Bahn-Haltestelle Nürnberger Straße haben

Sie dann den Zustand, dass Sie diese heute viergleisige Trasse, die dort in einem engen Einschnitt liegt, auf sechs Gleise aufweiten müssten, was mit erheblichen Eingriffen in die Randbebauung einhergehen würde. Sie haben hier dann noch den Bereich mit einem Gymnasium, dem Elly-Heuss-Knapp-Gymnasium, bei dem davon auszugehen wäre, dass die Überdeckung in diesem Bereich des Tunnels sehr gering wäre, sodass man fragen muss, ob das Gebäude so Bestand haben könnte oder hinterher dann neu erstellt werden müsste.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bitzer, es tut mir furchtbar leid, aber wir wollten jetzt nicht über den Güterverkehr reden.

Dr. Florian Bitzer: Ja. Das ist in Ordnung. Ich bin damit am Ende, Herr Dr. Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie müssen jetzt nicht alles vorlesen, was da jetzt - -

Dr. Florian Bitzer: Ist in Ordnung. – Lassen Sie mich bitte noch zusammenfassend zum Abschluss ein Fazit ziehen, was auch dem folgt, was in dem Papier vorgestellt ist, nur eben aus unserer Sicht dargestellt und kommentiert: Ein Baustopp der Neubaustrecke – Herr Dr. Kefer hat das auch gezeigt mit der langen Projektlaufzeit von Projekten in Deutschland – führt zu jahrelangem, wenn nicht gar jahrzehntelangem Stillstand. Der Ausbau der Bestandsstrecke, der von den Gutachtern untersucht wurde und selbst infrage gestellt wird, ist aber nicht durchsetzbar. Denn bereits punktuelle Anpassungen der Trasse auf wenigen kurzen Abschnitten führen zu erheblichen Auswirkungen für die Anlieger. Der darüber hinaus eventuell erforderliche drei- oder viergleisige Ausbau der Bestandsstrecke wäre mit enormen Eingriffen in die im Filstal vorhandenen Nutzungen verbunden. Die Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus ist aber aus gutem Grund ausgeklammert worden, denn er wäre bei diesem Szenario mit großer Wahrscheinlichkeit erforderlich. Lassen Sie es nur ein drittes Gleis sein; die Eingriffe wären die Gleichen.

Dann: Der Neubauabschnitt von Süßen beziehungsweise Kuchen bis Ulm wäre nicht genehmigungsfähig, weil dort eine vielfache Verletzung von Schutzgütern vorliegt, und die Trennwirkung solcher Neubaumaßnahmen durch die zu bauenden Lärmschutzwände ist erheblich.

Aus der Not heraus kommt dann in dem Papier von Vieregk – Rößler die Empfehlung zum Einsatz von Neigetechnikzügen im Filstal. Auch diese Empfehlung wurde ohne eine vertiefte Untersuchung ausgesprochen. Auch dazu wäre die durchgängige Ertüchtigung der Bestandsstrecke erforderlich wegen der höheren dynamischen Belastungen der Strecke. Ja, und Fernzüge mit und ohne Neigetechnik müssten dann in Stuttgart beginnen und enden. Denn nach Norden würden nach wie vor auf den gebauten Schnellfahrstrecken ICE-3-Züge oder vergleichbare Züge fahren, während man in Stuttgart umsteigen muss, um dann von Stuttgart nach München mit einem Neigetechnikzug zu fahren. Es ist ohnehin interessant, dass man der Bahn, die den Fernverkehr ja eigenwirtschaftlich betreibt, in Eigenverantwortung betreibt, hier Vor-

schriften machen möchte, welches Zugmaterial einzusetzen ist, abgesehen davon, dass der TGV im Filstal nach wie vor mit Tempo 70 km/h die Geislinger Steige hochbummeln würde und die Kapazitätsengpässe im Personenverkehr bleiben.

Damit stelle ich die Frage, ausgehend von diesem Papier: Die Konsequenz aus all diesem ist, dass kein Aus- und Neubau der Bahninfrastruktur zwischen Stuttgart und Ulm in den kommenden Jahrzehnten die Folge wäre. – Vielen Dank. Ich freue mich auf die Diskussion im Anschluss.

(Beifall bei den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. Ich sage nur für das Publikum: „Ertüchtigung einer Bahnstrecke“ heißt „Verbesserung“. Kein Mensch bezeichnet das normalerweise als Ertüchtigung. – Bitte, Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Bevor wir jetzt zu unseren Ausführungen kommen, müsste ich auf zwei Sachen hinweisen. Erstens an Sie Frau Gönner: Es stimmt nicht, dass wir dazu konkrete Aussagen gemacht haben, auch nicht in der vierten aktualisierten Auflage der Broschüre von K 21. Zweitens möchte ich darauf hinweisen, dass die Karten, die jetzt hier zu dem Gutachten Vieregg und Rößler gezeigt wurden, insofern Luftnummern sind, weil dieses kartenmäßig von Vieregg und Rößler so gar nicht geplant wurde und eingezeichnet wurde. Insofern sind es Luftnummern und es nimmt auf etwas Bezug, was so gar nicht dargestellt wurde. Darauf wird Herr Rößler nachher antworten, aber ich möchte einfach, dass wir das klarkriegen, worüber wir hier reden und welche Art von Abbildungen das war, die wir zu sehen bekommen haben. – Vielen Dank.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, wenn ich es richtig verstehe, haben wir jetzt eine Darstellung dieses Projekts bekommen, das von Herrn Rößler so gar nicht konzipiert worden ist.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Richtig!)

- Ja, warum machen wir dann so etwas?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Darf Herr Bitzer auf diese konkrete Frage antworten?)

- Ja, natürlich. Klar. Aber ich möchte für die Zukunft doch darum bitten, dass wir die Zeit nicht für Projekte verwenden, die überhaupt nicht Gegenstand der Debatte sind. Herr Bitzer, wir hören hier, Sie haben hier etwas vorgetragen, was Herr Rößler gar nicht vorgeschlagen hat?

Dr. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, natürlich sind die Darstellungen nicht von Herrn Rößler, sondern von mir und vom Bündnis - -

(Peter Conradi [Projektgegner]: Hört, hört!)

- Es geht darum, die Planungen, die in einer sehr großen Flughöhe von Vieregg – Rößler vorgeschlagen werden, für die Bürgerinnen und Bürger im Filstal in konkrete Betroffenheiten zu übersetzen. Das ist der Vergleich auf Augenhöhe, den wir gefordert haben. Denn Stuttgart 21 und die Neubaustrecke sind planfestgestellt. An der Trassenführung, die auf den Zentimeter genau feststeht, ist nichts zu deuteln. Wenn wir den Vergleich herstellen wollen, dann müssen wir den Bürgerinnen und Bürgern sagen, was die Betroffenheiten bei den Alternativen wären. Das ist die Intention des Vortrags gewesen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, aber das ist mit mir nicht abgesprochen gewesen, dass wir so vorgehen. Das muss ich schon sagen. Ich hätte ganz gern, dass wir uns über Projekte unterhalten, die von der einen oder von der anderen Seite auch ernst genommen werden und geplant sind. Ich meine, es ist interessant, was Sie verbinden, welche Folgen Sie vermuten, möglicherweise sogar errechnen, aber wenn das von der anderen Seite überhaupt keiner will, dann brauchen wir das hier ja auch nicht zu erörtern. – Bitte schön, Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich will noch einmal auf das zurückkommen, was Herr Bitzer gesagt hat, weil ich das schon für wichtig halte. Die Schwierigkeit ist natürlich, dass wir an bestimmten Punkten ganz konkret diskutieren – klar -, weil planfestgestellt die Planungen dort vorliegen. Auf der anderen Seite ist natürlich der Versuch der Kritiker gegeben, sich selber noch nicht so konkret – verständlicherweise – an diesen Punkten nicht festhalten zu lassen. Auf der anderen Seite werbe ich dafür – Herr Kefer hat darauf hingewiesen, dass es früher die Kritian-Trasse und die Heimerl-Trasse gegeben hat -, zur Kenntnis zu nehmen, dass es im Verfahren damals Bürgerinitiativen im Filstal gegeben hat, die genau in Kenntnis solcher Überlegungen versucht haben, dies zu verhindern, es im Übrigen auch verhindert haben und sich als Bürgerinitiativen heute schon aufgelöst haben, weil die Zielsetzung dessen, was sie wollten, erreicht wurde, gerade unter dem Gesichtspunkt Bürgerbeteiligung. Deswegen glaube ich, es ist schon wichtig, jetzt bei dem Thema Neubaustrecke das noch einmal entsprechend darzustellen.

Frau Dr. Dahlbender, zur Notwendigkeit der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm in Ihrer aktuellen Fassung K 21: Viel sinnvoller wäre es, die Strecke über die Geislinger Steige zu entschärfen, zum Beispiel durch einen Tunnel; dort sind heute bei 22,5 % Steigung im schweren Güterzugverkehr usw., usf. – Genau das hat er vorgetragen. Insofern ist es in Ihrem entsprechenden Teil auch drin.

Ich glaube einfach, dass es wichtig ist – dafür werbe ich -, deutlich zu machen, wie sehen Alternativen aus, auch zumindest in den Feinheiten, die aufgrund der Aussagen gemacht werden können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin ganz friedlich, aber wir sollten vielleicht das nächste Mal zuerst die andere Seite reden lassen und die das darstellen lassen, wie sie die Dinge sehen. Dann kann ja Herr Bitzer durchaus begründet fiktiv noch seine Folgerungen daraus ziehen. Also, wenn ich das gewusst hätte, hätten wir das umgekehrt gemacht. – Bitte schön, Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Wehrter Herr Geißler, ich möchte mich jetzt insofern zu Wort melden, als wir mit großer Geduld und Langmut auch in den Nebensätzen immer wieder gefallene Falschaussagen geduldet und mitgetragen. Ich bin einfach nicht mehr bereit dazu.

Herr Bitzer, wenn Sie sagen, S 21 und die Neubaustrecke seien komplett planfestgestellt, wissen Sie, dass das falsch ist. Die gesamte Strecke zwischen Rohrer Kurve und Flughafen ist zum Beispiel nicht planfestgestellt. Es gilt nach wie vor die Aussage – darauf haben Sie in der letzten Woche im letzten Gespräch alle nicht geantwortet -, dass erst mit dem Bau begonnen werden soll – vom Aufsichtsrat der DB AG -, wenn alles gerichtsfest planfestgestellt ist. Ich bin nicht bereit, diese Falschaussagen in Nebensätzen immer wieder so stehen zu lassen. Das bitte ich auch zur Kenntnis zu nehmen und da bei der Wahrheit zu bleiben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bitzer, Sie haben vorhin gesagt, es sei planfestgestellt.

Dr. Florian Bitzer: Also, damit habe ich überhaupt kein Problem, darauf hinzuweisen und zuzustimmen, dass einzelne Abschnitte noch nicht planfestgestellt sind.

(Lachen bei den Projektgegnern)

- Meine Damen und Herren, das spielt überhaupt keine Rolle, denn alle Abschnitte befinden sich in der Planfeststellung, und allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich dafür interessieren, ist sonnenklar, wo auf den Zentimeter genau diese Strecke zu liegen kommen soll. Bei den Alternativvorschlägen ist das den Bürgerinnen und Bürgern nicht klar, und Sie sagen es den Bürgerinnen und Bürgern auch nicht. Deswegen haben wir das übernommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber, lieber Herr Bitzer, das geht nicht, dass Sie sagen, es ist etwas planfestgestellt, was noch gar nicht planfestgestellt ist. Das möchte ich jetzt generell einfach sagen. Sonst kriegen wir – ich sage es noch einmal – Unfrieden. Ich muss die Textstelle nicht noch einmal zitieren. Das geht nicht. Wir wollen doch fair und ehrlich miteinander umgehen und nicht Behauptungen aufstellen, die die eigene Position untermauern, die aber möglicherweise gar nicht richtig sind. Damit tun Sie sich selber keinen Gefallen.

Jetzt gehen wir aber mal weiter in den Wortmeldungen. – Herr Kretschmann hat das Wort.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Herr Dr. Geißler! Meine Damen und Herren! Ich möchte mal was zu diesem Planfeststellungsverfahren sagen. Wenn es stimmt, dass es wichtig ist, weil dort die Bürgerinnen und Bürger Einspruch erheben können, sich beteiligen können, und es keine Farce sein soll, dann ist es sehr entscheidend, ob ein Planfeststellungsverfahren beendet ist oder nicht. Das darf ich ja wohl mal bemerken. Deshalb sind es nicht erlaubte Nebensätze von Ihnen, die das alles infrage stellen, was immer gesagt wird, dieses Projekt sei ja alles planfestgestellt, und die Bürgerinnen und Bürger hätten die Gelegenheit gehabt, da Einwendungen zu machen. Insofern ist das also keine Nebenfrage.

Jetzt zum eigentlichen Thema: Es besteht Konsens darüber, dass im Schienenkorridor zwischen Stuttgart-Ulm und München Handlungsbedarf und Beschleunigungsbedarf bestehen. Wir haben die Neubaustrecke all die Jahre befürwortet. Wir stellen sie heute aus drei Gründen infrage. Erstens Kostensteigerungen, zweitens Nichttauglichkeit für den Güterverkehr, drittens fehlende Wirtschaftlichkeit, die sich daraus ergibt.

Ich meine, das muss man einfach mal festhalten, damit wir nicht aneinander vorbeireden. Das sind die Hauptgründe, neben Einzelkritiken, die noch vorgetragen werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie diese drei Hauptgründe wiederholen?

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Kostensteigerungen, nichttauglich für den Güterzugverkehr, mangelnde Wirtschaftlichkeit, die sich aus beidem ergibt.

Die Neubaustreckenkonzeption in der jetzigen Planung ist also allein auf den Personenverkehr ausgerichtet. Das wurde ja auch dargestellt. Sie ist für den Güterverkehr in der Praxis nicht nutzbar und löst also die Güterverkehrsprobleme nicht, weil es diese leichten Güterzüge in der Praxis nicht gibt.

Man muss also sagen, dass der wichtige Gesichtspunkt, dass der Güterverkehr auf die Schiene kommt, was ökonomisch und ökologisch von überragender Bedeutung ist, durch diese Neubaustrecke nicht erfüllt wird.

Dann ist es so, dass die vorgesehene Trasse entlang der Autobahn mit einem Tunnelanteil von über 50 % extrem aufwendig ist und daher im Bau sehr teuer ist.

Die geologischen Risiken sind enorm und können dazu führen, dass die Kosten aus dem Ruder laufen.

Es bestehen also erhebliche Zweifel angesichts der inzwischen auf 2,9 Milliarden € nach oben korrigierten Kosten. Dabei gehen unsere Gutachter ja davon aus, dass nach menschlichem Ermessen die Neubaustrecke unter 4 Milliarden € überhaupt

nicht zu bauen ist und wahrscheinlich 5,3 Milliarden € kosten wird, wenn man die Kostensteigerungen einbezieht, 4,55 Milliarden €, wenn man vom heutigen Kostenstand ausgeht. Das heißt, es ist absehbar, dass die weiter steigenden Kosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Strecke grundlegend infrage stellen.

Das heißt, allein für den Personenverkehr ist solch eine enorme Investition im Sinne einer kosteneffizienten Nutzenstrategie nicht die sinnvollste Lösung.

Wenn wir sehen, was der Bund in Neubaustrecken investiert, nämlich 1,1 Milliarden € für das gesamte Netz in Deutschland, dann hat eine Kostensteigerung zwangsläufig zur Folge, dass es zu einer Streckung des Bauvorhabens kommen wird. Anders ist es ja gar nicht zu machen. Die Bürgerschaft von Stuttgart hat ein Anrecht darauf, zu wissen, weil Stuttgart 21 ja ohne die Neubaustrecke nicht geht und sie den Anschluss braucht, ob die Bauzeit auf der größten Baustelle Europas 10 Jahre oder wesentlich länger, nämlich 15 oder 20 Jahre dauert bis zur Fertigstellung. Davon muss man bei den knappen Mitteln ja ausgehen.

Ich erinnere noch einmal daran: Wir haben in der Verfassung die Schuldenbremse. Der Bund kann in Zukunft höchstens noch größenordnungsmäßig in einem Zehntel Schulden machen wie heute ab 2016, die Länder ab 2010 gar nicht mehr. Man kann also nicht erwarten, dass der Bund die dann fehlenden Mittel zusätzlich einfach zur Verfügung stellen kann. Solche Aussagen sind ja auch nicht gemacht worden.

Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen: Darum geht es letztlich, wenn wir diese Kernfragen bei einer anderen Sitzung besprechen. Es geht jetzt um die Kosten-Nutzen-Relation dieser ganzen Projektierung, und Fragen, ob Fahrtzeitgewinne, die auf der Strecke notwendig sind, nicht auf andere Weisen kostengünstiger zu erreichen sind, stehen deswegen auch auf der Tagesordnung. Es ist natürlich klar, wenn man von dem Grundsatz ausgeht, Geld spielt keine Rolle, dann hat man zum Schluss keine Argumente mehr. Also sind das Fragen, die von überragender Bedeutung sind. Die Experten werden das jetzt im Einzelnen darlegen, was ich ausgeführt habe. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Projektgegnern)

- Entschuldigung, ich habe noch einen wichtigen Punkt vergessen, Herr Geißler. – Ich will noch einmal darauf hinweisen, dass die Fraktion der GRÜNEN zwar lange Zeit für die Neubaustrecke war, aber niemals dafür war, dass das Land sie mitfinanziert, weil wir das nach Artikel 104 a GG für verfassungsrechtlich bedenklich erachten, eigentlich für verfassungswidrig halten, da dort steht, dass Bund und Länder ihre Ausgaben gesondert tragen. Dass wir das also verfassungsrechtlich für nicht möglich halten, wollte ich nur noch einmal bemerken.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es kann von Ihnen nachher sicherlich die verfassungsrechtliche Seite beantwortet werden. Das müssen wir nicht jetzt machen. Ich

werde nachher darauf zurückkommen. – Jetzt hat Herr Holzhey das Wort.

Michael Holzhey: Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Sehr geehrte Damen und Herren! Es freut mich, jetzt auch einmal in die Debatte eingreifen zu können, insbesondere nach den Worten von Herrn Bitzer, weil wir das ja auch vor großem Publikum tun. Herr Bitzer war wirklich der Inbegriff der deutschen Bahnpolitik, wie ich sie seit 10, 20 Jahren erlebe. Das sind die Vertreter der Alternativlosigkeit. Man fängt also immer erst mal an: Das ist das, was Gott gegeben nach soundso viel Jahren angeblich detaillierter Planung da ist, und alles andere, was vorgeschlagen wird, geht nicht, ist schlecht, ohne dass man selber mit der Offenlegung der eigenen detaillierten Hinterfragung der Alternativen erklärt, offenzulegen, wie man mal auf diese Idee gekommen ist; das bringt man dann auf abrissartigen Folien, um zu zeigen, alles andere nicht gehe.

Das führt dann so weit, dass man eine Trasse plant, die nach unseren Ausführungen 4 Milliarden €, vielleicht auch mehr, kosten wird, die auf ingenieursgeologischen Fachtagungen sogar Grund ist, eigene Themenforen abzuhalten. Das geht alles. Aber Verbindungskurven, mickrige Verbindungskurven sind in Deutschland quasi ausgeschlossen. Dabei wird ein Popanz aufgebaut, das gehe alles nicht. – Ja doch, das war das Niveau, auf dem Sie eben diskutiert hatten.

Dann darf ich noch hinzufügen: Wenn ich Ihr Planungsbudget von 170 Millionen € hätte oder das für Stuttgart 21, was ja auch immer der Grund für Ausstiegskosten ist, und dann sehe, was dabei bisher herausgekommen ist – ich nenne nur das Stichwort Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs -, dann Donnerwetter. Ich denke, wir sollten einfach mal fair abwägen, in welchem Stadium man sein kann. Setzen Sie sich mal ernsthaft mit den Themen auseinander, machen nicht Trassenvorschläge, die in der Tat derjenige noch nicht einmal selber vortragen konnte. Das ist irgendwie auch eine Stilfrage, die ich ein bisschen merkwürdig finde.

Zu Herrn Kefer muss ich Folgendes sagen. Herr Kefer macht das immer sehr elegant, die Folien sind auch wirklich gut und auf der Oberfläche sehr überzeugend. Aber sobald man ins Detail geht, wird es knifflig. Darüber würden wir im Nachgang gern sprechen. Das ist ja der Sinn der Schlichtung.

Ich denke, viele Leute sind hellhörig geworden, als sie hörten, das ist das Ergebnis von Simulationen. Das haben wir ja schon öfter gehört, und bisher haben uns die Simulationen gerade auch im Bereich der Leistungsfähigkeit nicht überzeugt. Wenn man einmal ins Detail gehen würde, was Sie dort für den Fernverkehr an Wachstum erkennen, dann würde – ich will nicht sagen, einem schwummrig – man das Ganze bedeckter sehen. Auch im Detail muss man einfach Vieles hinterfragen. Sie tragen einen IRE ein von Tübingen nach Stuttgart, der eine Stunde fahren soll, der fährt aber heute schon 45 Minuten. Warum zeigt man das nicht?

Sie sagen, Stuttgart-Wien erhöht sich laut ITP um 100 %. Das sieht dann gewaltig

aus. Da muss man dann aber mal sagen, welche Ausgangsbasis da ist, worüber man denn redet, welche Wertigkeit dieser Verkehr überhaupt hat, und, und, und, wenn man ins Detail geht.

Ich möchte mit meinem Vortrag und dann hoffentlich im Nachgang die Details auseinandernehmen. Mir ist noch einmal wichtig, für die Öffentlichkeit klarzustellen, wieso die Neubaustrecke oft ein stiefmütterliches Dasein fristet.

[\(Die Folien zum Thema „Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“ sind der Niederschrift als Anlage 4 beigefügt\)](#)

Stuttgart 21 ist ohne Neubaustrecke verkehrlich quasi wertlos. Da könnte man allenfalls noch über städtebauliche Dinge reden. Umgekehrt gilt das eben nicht. Das ist ja schon einmal eine wichtige Erkenntnis. Die Neubaustrecke kann eine gewisse Eigenwertigkeit haben. Wir behaupten, nicht die in der heutigen Konzeption, aber sie braucht definitiv Stuttgart 21 nicht. So herum ist das Verhältnis. Der Ökonom würde sagen, es ist ein Koppelprodukt, aber nur in eine Richtung.

Was mir in der Argumentation der Gegenseite fehlt, allerdings – so sage ich in dem Fall – wohltuend, aber was in starkem Kontrast zu dem steht, was wir selbst von der Kanzlerin hören, das sind ja immer diese Überbietungswettbewerbe der Superlative: Wir sind nur noch dann zukunftsfähig, wenn wir dieses Projekt durchführen, und umgekehrt, wenn es nicht kommt, fallen wir kurz vor die Apokalypse, und, und, und. Das hat neulich sogar eine Verbindung zum europäischen Stabilitätspakt gehabt. Und dann kommt ein verkehrliches Argument. Das ist immer die Europäische Magistrale zwischen Paris, Stuttgart und Bratislava; manchmal reicht sie sogar weiter bis nach Budapest. Darauf möchte ich gern kurz eingehen, weil diese Internationalität immer etwas suggeriert, was mal dringend eines Faktenchecks bedarf.

Magistrale, Transversale, Achse, Korridor – das sind alles so Begriffe, die sehr großartig, gewaltig klingen, glamourös. Ich habe einmal aufgelistet, wie die heutigen Reisezeiten auf dieser Achse sind, und zwar nur die internationalen Verbindungen – füge ich hinzu -, denn sonst würde man das nicht „Magistrale“ nennen, dann redeten wir über den nationalen Fernverkehr. Das ist in Ordnung. Aber hier geht es ja um die Internationalität. Da sehen Sie auf der Folie so konkurrenzfähige Reisezeiten wie 12:44 Stunden zwischen Paris und Bratislava. Gut, nimmt man einmal eine kürzere Distanz, wie meinetwegen Stuttgart-Wien, dann haben Sie heute 7:15 Stunden.

Jetzt könnte man – das ist die mittlere Spalte – mal aufführen, was wir an Reisezeitverkürzungen haben, weil andere Länder etwas tun – aber nicht im topografischen Gebiet -, zum Beispiel Frankreich oder Österreich, dann kommen Sie auf verbesserte Reisezeiten, die in der mittleren Spalte stehen. Dann käme noch die Neubaustrecke, so es sie denn eines Tages gäbe, hinzu. Dann sehen Sie sozusagen nach der Kefer-schen Grafik, die ich übrigens teile – ich werde nachher über den Kurvenverlauf noch reden, über dieses Verhältnis zwischen Bahn und Flugzeug, wer da der Überlegene

ist -, Sie haben eine einzige Relation, die jemals in Ihren Bereich hineinfallen kann – nach menschlichem Ermessen -, und das ist Paris-Stuttgart. Das ist dummerweise genau die, die für dieses Projekt nicht relevant ist, denn Sie bauen in die Tiefe, und Sie bauen sozusagen gen Osten, aber nicht gen Westen. Das heißt, da kann man erst mal keinen verkehrlichen Nutzen für das internationale Geschehen ableiten. Ich denke, das ist auch unstrittig.

Ich möchte noch hinzufügen: Insgesamt wird viel zu viel Wert auf diesen internationalen Verkehr gelegt. Das ist eine vergleichsweise vernachlässigbare Größe, wenn Sie einfach mal die Gesamtbeziehungen sehen. Aber Sie haben ja insofern auch wahrheitsdienend eher mehr auf den nationalen Verkehr Wert gelegt.

Hier auf der Folie kann man es noch einmal sehen: Nach 12 Stunden Reisezeit haben Sie dann 6 Minuten Umsteigezeit in Bruck. Das ist ehrgeizig, aber das wollen wir jetzt mal nicht krummnehmen.

Was wirkliche Achsen sind – das halte ich für wichtig, weil das hier ja viel zu kurz kommt -: Sie unterstellen ja immer, als gäbe es Wendlingen-Ulm schon, als sei das durch Rationalität dieser Strecke gesichert. Genau darüber müssen wir aber reden. Wirkliche Achsen finden ganz woanders statt, nämlich im Güterverkehr. Die sehen Sie auf dieser Folie eingezeichnet. Sie sehen zugleich, das hat nichts mit den Magistralen zu tun, die man in Europa reißbrettartig zusammenfügt, indem man mal sagt, wir verbinden Hauptstädte, wir verbinden die Projekte, die es national eh gerade aus irgendwelchen Gründen gibt. Da spielt die Musik und nicht auf den Magistralen, die sonst gezeigt werden, und eben leider auch nicht Paris-Stuttgart-Bratislava.

Ein weiteres Argument ist ja immer, dass wir international gebunden seien. Die Deutsche Bahn hat neulich im Verkehrsausschuss eine Folie verteilt, die die internationalen Verflechtungen aufzeigt. Es sind 16 Stück, 13 davon schon verabschiedet, drei sind noch in der Mache, eine fehlt; das ist die zu Stuttgart 21 beziehungsweise Neubaustrecke. Es gibt in der Tat drei für Baden-Württemberg, aber genau diese nicht. Das sollte man dann im Rahmen eines Faktenchecks auch mal zur Kenntnis nehmen. Es gibt also in dem Sinne keine großartige Verbindung, Verpflichtung, da irgendetwas zu tun. Das heißt natürlich nicht, per se Transeuropäische Netze nicht ernst zu nehmen, aber das steht nicht auf der Kategorie, auf derselben Ebene wie der Ausbau, der bilateral vereinbart ist nach dem Vertrag mit der Schweiz, und der im Übrigen auch von der verkehrlichen Dringlichkeit ein ganz anderes Gewicht hat.

Fazit: Die Magistrale ist eine Kopfgeburt. Es wäre schön, jetzt auch einmal in den Broschüren abzurüsten und zu sagen, na ja, das ist bestenfalls ein Bundesprojekt unter hoher Landesbeteiligung – wie man es in Berlin ja so munkeln hört; jetzt ist Frau Gönner im Moment leider nicht hier anwesend -, demnächst unter höherer Landesbeteiligung, weil das Land Baden-Württemberg offenbar seinen Anteil erhöht. Da sind wir sicherlich gespannt. Andere Zeitungen schreiben ja sogar, es habe eine hohe regionale Bedeutung. Also kann man auch nicht sagen, dass Stuttgart durch

Stuttgart 21 an etwas angebunden wird oder abgekoppelt wird. Das sind einfach Drohszenarien beim Abkoppeln, die jeder Realität entbehren. Ich glaube nicht, dass Herr Kefer heute zusagt, dass er zum Beispiel demnächst damit einen Ein-Stunden-Takt fahren wird. Und das wäre ja immer noch keine Achsenfunktion. Man muss sich ja mal überlegen, was dagegen auf Achsen im Güterverkehr steht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt müssen wir aber wiederholen und erläutern, was Sie da gerade an komplizierten Begriffsfolgen - -

Michael Holzhey: Was war kompliziert?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vor allem der letzte Satz.

Michael Holzhey: Okay. – Ein Ein-Stunden-Takt ist ein regelmäßiger Personenverkehr, der jede Stunde fährt. Zurzeit haben wir, glaube ich, drei Zugpaare, wenn ich mich jetzt nicht ganz täusche, zwischen Paris und Stuttgart.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Vier!)

- Oder vier. Zwischen Frankfurt und Paris haben wir sechs, meistens vom TGV gefahren.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Am Tag!)

- Ja, am Tag. Wir reden über den Tag. Von einem Stunden-Takt – wohlgermerkt, das ist ja noch nicht eine Achsenfunktion – sind wir noch weit entfernt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gerade zur „Achsenfunktion“: Was ist denn das?

Michael Holzhey: Das, was ich eingangs sagte: Magistrale verbindet man damit, dass man zum Beispiel im Güterverkehr Zugzahlen von 200, 300 Zügen am Tag hat. Hier reden wir bestenfalls mal über einen Zug pro Stunde. Dann kommen Sie in beide Richtungen auf 38.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich darf auch Sie dringend darum bitten, weil Sie das bisher nicht so gut gemacht haben – das, was Sie inhaltlich gesagt haben, ist sicherlich ohne Kritik -, dass Sie sich bemühen, so zu reden, dass die Leute draußen am Bildschirm das verstehen.

Michael Holzhey: Ja, gern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte, tun Sie das.

Michael Holzhey: Ja. – Ich fasse mit einem Satz zusammen: Ich glaube, dass sich die Magistrale in ihrer Bedeutung bei einem verkehrlichen Faktencheck erledigt. Das

kann jeder sehen. Wir sollten uns auf die nationale Bedeutung beschränken.

Damit würde ich gern zum zweiten Teil übergehen, weil das – wie wir in wenigen Tagen sehen werden – besonders relevant ist. Das ist die Güterzugtauglichkeit dieser Strecke. Das sollte in der ersten Sitzung recht schnell ad acta gelegt werden. Wir werden aber sehen, dass genau diese Eigenschaft ganz zentral ist. Denn meine These ist: Ohne den Nachweis der Güterzüge entweder auf der Neubaustrecke oder als Entlastungseffekt auf der Altstrecke wird die Neubaustrecke nicht durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung des Bundes kommen. Die soll in wenigen Tagen veröffentlicht werden. Das ist ja ein wichtiges Instrument gerade in einer parlamentarischen Demokratie, um zu entscheiden, ob wir da unser Volksvermögen sozusagen auch wahren und der Nutzen wenigstens die Kosten des Ganzen übersteigt.

Diese Nutzen-Kosten-Rechnung ist seit einem Jahr in der Neubewertung. In der „Stuttgarter Zeitung“ gab es Anfang September eine Meldung, dass sie bei 1,0X läge. Wenn dem so wäre – wir warten mal ab, was da in wenigen Tagen herauskommt; ich vermute, sie ist jetzt wieder ein bisschen höher -, dann würde das bedeuten, dass das ein wirtschaftlicher Offenbarungseid ist. Denn es heißt ja, wenn das X maximal eine 9 wäre, dass sie 9 % Fehlertoleranz haben. Bei 10 % ist es schon vorbei. Wenn Sie wissen, wie sich die Kostenentwicklung historisch bisher im Schienenwegebau als wahrhaftig erwiesen hat, dann sind 10 % quasi nichts.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also, das, was Sie hier vortragen, ist eine Pressemeldung von der „Stuttgarter Zeitung“?

Michael Holzhey: Ja, das ist schon richtig, weil das ein Zwischenstand ist, der die Sensibilität darauf lenkt. Ja, es kann auch 1,15 oder 1,25 sein. Wir werden aber sehen - - Es ist ein Anhaltspunkt, um zu zeigen, wie wichtig die Bedeutung des Güterverkehrs ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frage ist nur: Ist die Meldung richtig?

Michael Holzhey: Ich gehe einmal davon aus, dass ein Journalist nichts schreibt, wofür er nicht eine wichtige Fürsprache hat.

(Unruhe)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ihr Wort in Gottes Ohr. Aber ich finde, es ist nun auch keine gute Diskussionsgrundlage, dass Sie eine Pressemeldung vom 3. September zur Diskussion stellen.

(Beifall bei den Projektbefürwortern)

Michael Holzhey: Ich muss doch einen knappen Wert zum Anlass nehmen. Wir haben nicht mehr. Wenn alles offen wäre, könnten wir gern sofort - - Ich bin sehr zuver-

sichtlich. Warten Sie es doch einmal ab. Es ist ein Anhaltspunkt, um Ihnen zu sagen, wie sensibel das Projekt für den Güterverkehr ist, das heißt, der Güterverkehr für das Projekt. Das ist entscheidend. Das haben Sie in der ersten Sitzung schnell ad acta legen wollen, haben gesagt, na ja, das ist ja auch gut für den Güterverkehr, weil wir dann Entlastung auf der Altstrecke haben.

Ich möchte ausdrücklich dafür werben, dass die Öffentlichkeit darauf schaut, was mit diesem Wert passiert und wie der sich zusammensetzt. Denn wenn meine These der Güterverkehrseffekte nicht eintritt – da sagen alle Experten, den können wir nicht erkennen -, dann landet dieser Wert unter 1. Das ist im Moment noch eine Arbeitsthese, aber das muss ja möglich sein. Eine Arbeitsthese, die immerhin schon durch eine Zeitungsmeldung genährt wird, ist besser als eine Arbeitsthese, die ich allein aufstelle.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, aber dann müssen Sie sagen, es ist eine Arbeitsthese. Sie haben vorhin gesagt, morgen oder übermorgen käme eine Wirtschaftlichkeitsrechnung des Bundes.

Michael Holzhey: Die wird nächste Woche im Verkehrsausschuss vorgestellt.

(Zuruf: Wir möchten die auch gern haben! – Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist Sache der Bahn!)

Das hat der Minister angekündigt. Der Minister hat angekündigt, intern eine - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wann passiert das? – In der nächsten Woche?

Michael Holzhey: Mittwoch oder Freitag, ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann können wir es ja dann diskutieren.

Michael Holzhey: Sehr gern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt stochern wir nur mit der Stange im Nebel. – Herr Kefer, bitte.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Holzhey, ich würde da gern ein bisschen zur Aufklärung beitragen. Die Nutzen-Kosten-Analyse, die Sie hier zitieren, wird vom Bund gemacht. Das wird also nicht von der Bahn, sondern vom Bund gemacht. Der Bund berücksichtigt dabei selbstverständlich nicht nur betriebswirtschaftliche Rahmendaten, sondern auch ökologische und darüber hinausgehend weitere Rahmendaten. Das ist völlig in Ordnung. Das ist eine Vorgehensweise, die beschrieben und etabliert ist.

Das Zweite, was ich sagen möchte, ist: Es ist relativ schnell einsichtig, Herr Holzhey,

wenn Sie bei einer Nutzen-Kosten-Analyse einen Faktor von 1 ansetzen, dass dann, wenn irgendetwas ausfällt oder sich irgendetwas ändert, man sofort unter 1 ist. Das ist in der Natur der Sache. Nur, die Frage ist, wo es tatsächlich liegt. Sie haben gerade gesagt, dass der Bund das untersucht und dann irgendwann mitteilt, und das, was Sie hier an Wert bringen, ist eine blanke Spekulation. Also, ich weiß den Wert nicht.

Wir werden natürlich mit dem Bund darüber reden, wenn diese Untersuchungen abgeschlossen sind und diese Zahlen veröffentlicht sind. Aber ich sage mal, jetzt in eine Argumentation hineinzugehen, wo man eine Annahme trifft, die bislang durch überhaupt nichts unterstützt wird, halte ich für nicht seriös. Wir können das gern machen, aber es wird sich natürlich dann zeigen, wenn sich irgendetwas verändert oder wegbricht, dass wir unter 1 rutschen. Da sage ich: Ja. Daran mache ich einen dicken Haken. Wenn diese Eingangsvoraussetzung hier nicht hält, dann ist alles, was anschließend daraus folgt, schlichtweg nicht brauchbar.

Michael Holzhey: Nein.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist die Problematik.

Mein Vorschlag ist: Wir lassen das jetzt einfach – nachdem, was ich gerade ausgeführt habe – mal so stehen. Eine weitere Diskussion können wir nicht führen. Wir brauchen den richtigen Wert.

Michael Holzhey: Nein, nein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte mal folgenden Vorschlag machen. Das, was die Leute ohne Weiteres verstehen, sind die beiden letzten Punkte, dass, wenn etwa 20 Güterzüge auf der Neubaustrecke fahren – das sind dann solche Güterzüge, die offenbar die steilere Neigung beherrschen können; die haben eine stärkere Lokomotive oder was weiß ich -, Güterzugtrassen auf der Bestandsstrecke frei werden. Das wäre ja dann die Geislinger Steige, auf der auch andere Güterzüge fahren können. Jetzt sagen Sie, das sei unrealistisch. Das müsste man natürlich diskutieren. Die oberen Rechnungen, die Bruchrechnungen, Gleichungen können Sie weglassen. Wir sollten einfach mal diese Frage beantworten: Entsteht für den Güterverkehr tatsächlich ein Vorteil? – Davon sind wir bisher eigentlich ausgegangen.

Michael Holzhey: Das werde ich ja gern tun. – Ich möchte nur zwei Dinge richtigstellen. Die Nutzen-Kosten-Analyse wird vom Bund geführt, von deren Gutachtern. Die Kostenseite bestimmen allein Sie. Sie liefern die Kostenseite, also die Hälfte des Ganzen. Darüber werden wir ja dann noch gesondert bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung sprechen.

Bei der Nutzenseite sitzen Ihre Leute bei jeder Sitzung dabei, sie sind Teil dessen, wie man solch eine Methodik strickt. In der Tat, die Letztentscheidung fällt der Bund. Aber das muss man sauber auseinanderhalten. Denn das wird noch eine wesentli-

che Rolle spielen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie reden jetzt über die Kosten. Das wollten wir später machen.

Michael Holzhey: Nein, nein. Ich sage nur, Herr Kefer hat gesagt, dass sei eine ausschließliche Sache des Bundes. Das stimmt so nicht. Herr Kefer bestimmt sozusagen die Hälfte des Quotienten, also sein Unternehmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender noch kurz dazu.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Nein, ich wollte nur sagen, dass das lediglich eine Richtigstellung von Herrn Holzhey zu den Äußerungen war. Jetzt kommen wir zum Thema Güterverkehr auf der Neubaustrecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön.

Michael Holzhey: Noch einmal: Der Wert ist nur ein Anhaltspunkt, um sensibel für die Bedeutung des Güterverkehrs zu werden. Was daraus der Einzelne an Schlussfolgerungen zieht, ist gar nicht wichtig. Entscheidend ist zu gucken, ob der Güterverkehr wirklich wichtig ist. Das soll die Aussage sein. Denn in der ersten Sitzung wurde das verneint.

Unsere These ist: Auf dieser Neubaustrecke wird nie ein Güterzug fahren. Das ist mal ein wirkliches Phantom im Vergleich – so würde ich mal sagen – zu K 21. Warum? – Das Maximalgewicht der Güterzüge – so liest man das in Antworten auf Kleine Anfragen; das haben Sie, glaube ich, auch bei der letzten Sitzung gesagt – betrage ungefähr 1.000 t. Der Standard – jetzt mal ganz grob gesagt – liegt etwa zwischen 1.800 und 2.000, 2.400, 2.500 t, kann auch mehr sein. Das heißt, es ist schon ein besonders Marktsegment, das man auch gesondert betrachten muss. Wie markt-gängig ist das?

Wenn man Betriebssimulationen fährt und überlegt, wie kommt man da überhaupt mit 1.000 t hoch, denn wir bauen ja etwas, was steiler ist als heute; das ist nach meinem Wissen europäisch auch einmalig -, dann stellt man fest, nach unserer Rechnung kommt man maximal mit allen Komponenten durch Feuchtigkeitsfaktor, ein Zug muss ja auch mal wieder anfahren können, falls es doch unerwartet zum Stopp kommt, auf 770 t.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Langsam reden! Das versteht draußen niemand. Langsam reden! – Bitte schön.

Michael Holzhey: Nach den Gesetzen der Physik reduziert sich die maximal fahr-bare Last auf ungefähr 750 t/770 t. Das reduziert die Markt-gängigkeit erneut.

Wir fragen uns jetzt: Welche Güterzüge sind bei diesem Gewicht marktgängig? – Da wird immer gesagt, es gibt diese Parcel-InterCitys, die man zum Beispiel bei Hannover-Würzburg eingesetzt hat. Wir stellen da fest - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was sind Parcel-InterCitys? – Das müssen Sie sagen.

Michael Holzhey: Das sind diese sogenannten schnellen, nicht unbedingt leichteren, Güterzüge, die einstmals zum Beispiel für den Postverkehr gedacht worden sind, für DHL, die über Nacht große Zentren miteinander verbinden. Denn der normale Gedanke beim Güterverkehr ist ja, dass Sie entweder Kaufmannsgüter haben, zum Beispiel Container, dort möglichst Bündelungseffekte erzielen wollen, also möglichst viele hintereinander schalten, lange Züge fahren, oder Massengüter haben; dann haben Sie automatisch ein sehr hohes Gewicht dieser Güterzüge. Die alle kämen über diese Strecke gar nicht drüber.

Wenn man sich jetzt überlegt, es könnte ja noch andere Züge geben, im Werksverkehr oder im unbegleiteten kombinierten Verkehr, dann muss man feststellen: Diese Züge sind alle nicht wirtschaftlich. Denn in jedem Fall haben Sie eine bessere Alternative. Das ist die Altstrecke. Sie können über die Altstrecke immer ein bisschen mehr transportieren – wegen der geringeren Steigung -, Sie haben einen geringeren Trassenpreis – also das Recht, dort die Strecke zu nutzen -, es ist immer wirtschaftlicher, über die Altstrecke zu fahren. Es bliebe allenfalls noch das Kapazitätsargument. Das kann man aber nach den heutigen Daten nun wirklich nicht sagen, dass wir auf der Strecke ein Kapazitätsproblem hätten. Ich glaube, dass DB Schenker Rail – das ist die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn – selber nicht an diesen Zug glaubt. Meines Erachtens hätte man dann zum Beispiel in der Krise, als 35.000 Wagen, ein Drittel der Flotte, abgestellt waren, mal Tests fahren können; Personal war auch frei. Und weltweit geht der Trend eindeutig zu genau dem Gegenteil, zu schwereren und längeren Güterzügen. Man testet international 1.000-m-Güterzüge, wenn man neu baut, baut man nicht mehr 22,5-t-Achslast zum Beispiel bei Brücken, sondern 25-t-Achslast. Also, es gibt keinen marktlichen Anhaltspunkt, warum es diesen Güterverkehr geben sollte.

Wenn ich dann auf die Historie gucke, wie Güterzugzahlen in Deutschland prognostiziert werden, gerade bei den Neubaustrecken, dann stellt man fest, dass dieser ominöse Güterzugschwund offenbar eine gewisse Stetigkeit hat. Nach Hannover-Würzburg fährt heute ungefähr 50 % dessen, was man mal vorhersagte, bei Mannheim-Stuttgart schwanken die Zahlen so ein bisschen, liegen bestenfalls bei 50 %; ein besonderer Fall ist Nürnberg-Ingolstadt, wo null Prozent fahren. Ich füge gleich hinzu: Ohne diese 90 Güterzüge wäre diese Strecke nie durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung gekommen.

(Zustimmung bei den Projektgegnern)

Jetzt, bei Wendlingen-Ulm, stehen wir wieder am Vorabend einer solchen Entscheidung. Deswegen ist es wichtig zu fragen, zumal wir ja von 90 Zügen aus Antworten auf Kleine Anfragen kommen, dann wurden es 60, dann 40, jetzt habe ich gehört, es sollen sogar unter 20 sein: Wie viele Güterzüge sind es denn nun noch? Selbst diese wenigen Güterzüge sind aber immer noch entscheidend, um nach menschlichem Ermessen durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu kommen.

Jetzt kommen wir noch zur Altstrecke. Sie könnten in der Tat noch einwenden – das hatte, glaube ich, Herr Weigand getan -, na ja, dann haben wir wenigstens einen Verlagerungseffekt, also einen Freisetzungseffekt auf der Altstrecke dadurch, dass Fernverkehrszüge von dort abgezogen werden. Dann wird dort was frei. Das steht ja, glaube ich, auch in den Unterlagen. Gut. Da stellen wir fest, dass auf der Strecke Stuttgart-Ulm, auf dem Korridor, ein dramatischer Schwund an Güterzügen eingesetzt hat, und zwar auch in den Jahren – das ist die graue Ellipse -, in denen deutschlandweit fast jede Strecke einen Aufschwung erlebt hat; da sind ja fast überall die Güterzugzahlen im Zuge dieser kleinen Renaissance des Güterverkehrs gestiegen. Aber dort nicht. Das hat eben Gründe. Man versucht – das kann Herr Kirfel als Vertreter der Privatbahnen besser berichten -, diese Strecke einfach zu meiden. Das kann man ein bisschen daran erkennen, dass die klassische Alternativstrecke, wenn man in Korridoren denkt, zum Beispiel zwischen Rotterdam und Südosten, Gemünden-Würzburg, einen deutlichen Aufschwung erlebt hat.

Gemünden-Würzburg enthält auch die Verkehre, die aus dem Nordsüden kommen. - Man kann es nicht 1:1 ablesen, aber es ist ein klares Indiz. Jetzt fragt man sich, wenn man beide Faktoren zusammen nimmt: Wo sind die Güterzüge, die Sie da zumindest verbal unterstellen? – Ich sage noch einmal: Das wird spielentscheidend sein bei einer korrekten Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Zum Fazit: Ich behaupte, die Güterzüge auf der Neubaustrecke sind konstruiert. Es wird sie nie geben. Der Anstieg der Güterzugzahlen auf der Altstrecke ist extrem unwahrscheinlich. Es gibt im Übrigen auch Vertreter von der Gegenseite, die die gleiche Trasse dann dem Nahverkehr versprechen und sagen, der würde die Trasse nutzen. Aber man kann sie nur einmal vergeben. Das müsste auch noch einmal geklärt werden.

Meine These ist also, bei realistischer Wirtschaftlichkeitsrechnung ist die Strecke unwirtschaftlich. Ich denke, das ist schon wichtig für alle die, die zusehen und denen immer entgegengehalten wird, dass die parlamentarische Demokratie, die repräsentative Demokratie zu achten sei. Ja, das geht aber in alle Richtungen. Das würde dann auch dafür gelten, dass man Voten des Bundesrechnungshofs ernst nimmt und nicht zeigt, dass man sie gar nicht kennt, wenn mal ein Fernseheteam nachfragt, und dass man eine Methodik im BVWP so anwendet, wie sie nach menschlichem Ermessen jeder anwenden würde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was heißt „BVWP“?

Michael Holzhey: Das ist der Bundesverkehrswegeplan. Das ist die Methodik im Bundesverkehrswegeplan, also genau das, was jetzt zurzeit neu bewertet wird, was jetzt stattfindet.

Dann müssen diese Institutionen, die ja dem Parlament vorgeschaltet sind, auch ideal funktionieren, also exakt ihre Aufgaben wahrnehmen dürfen. Darauf muss man schon mal hinweisen. Wie gesagt: Wir werden in einer Woche mehr wissen, und dann wird sich vielleicht manches auflösen.

Schlimm an dieser Entscheidung für die Neubaustrecke ist: Es geht nicht darum, Fahrzeitverbesserungen auf der Strecke Wendlingen-Ulm oder zwischen Stuttgart und Ulm in Abrede zu stellen. Die sind sinnvoll. Die Frage ist, wie man das macht. Ob das jetzt die richtige Entscheidung ist, wenn man zeitgleich vor dieser Entscheidung steht mit baden-württembergischen Bezug. Bauen Sie die Rheintal-Bahn aus – Herr Kretschmann hat das zu Recht angeführt, Sie können jeden Euro nur einmal ausgeben – oder eben Wendlingen-Ulm, und wenn ja, wie, in welcher Trassenvariante. Dann stellen Sie fest: Wenn Sie das eine tun, mit einem, wie ich behaupte, Nutzen- Kosten-Wert um 1 – wir werden es sehen -, dann können Sie das andere nicht tun mit einem Nutzen- Kosten-Verhältnis von schätzungsweise 3. Und wenn Sie sich die Zugzahlen anschauen, die man erschließen könnte, dann steht das in einem eklatanten Missverhältnis. Das finde ich auch verkehrlich wirklich ziemlich dramatisch. Ich frage mich, da Sie ja ein Wirtschaftsunternehmen sind, wie Sie das gutheißen können.

Also, wir würden als Aktionsbündnis gern wissen, wo Sie die Güterzugzuwächse sehen, wie genau die aus Ihren Businessplänen ablesbar sind. Denn das wird für diese Frage spielentscheidend sein. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Ich habe die Abkürzungen, die hier verwendet wurden, nicht verstanden!)

- Ja, das kann ich gut verstehen. Ich habe mich ja dringend bemüht, Abhilfe zu schaffen, aber da kommt man nicht mehr nach.

Ich möchte alle Beteiligten hier am Tisch darum bitten, wenn Sie Ihre Sachverständigen vortragen lassen, dass die sich vorher anstrengen. Herr Holzhey, das ist ganz großartig gewesen, was Sie vorgetragen haben, aber das können Sie so im Fachgremium vortragen; hier reden Sie jedoch vor einem Publikum, das am Fernsehschirm dabei ist, dort zuschaut.

Ich habe das am Anfang gesagt: Ich muss unbedingt darauf bestehen, dass Sie das, was Sie fachlich, wissenschaftlich präsent haben, wirklich so formulieren, dass es der normale Mensch einigermaßen verstehen kann. In Deutschland wird das mit Fragezeichen versehen; das heißt dann populärwissenschaftlich. Und wenn etwas populärwissenschaftlich formuliert ist, dann ist es von vornherein schlecht und negativ. Das steht ganz im Gegensatz zu den angelsächsischen Ländern, wo auch die Wissenschaftler ihren Ehrgeiz darin sehen, dass sie das, was sie wissenschaftlich erkannt haben, auch so in ihren Büchern niederlegen, dass die Bücher gekauft werden können. Das ist ja auch der Fall. Es gehört nämlich Verstand und Intelligenz dazu, dass man das, was man theoretisch und auch wissenschaftlich im Kopf hat und formulieren kann, so in die deutsche Sprache übersetzt – das ist nämlich nicht ganz einfach -, dass es die Bürgerin, der Bürger auch verstehen kann.

Weil wir hier nämlich etwas anderes machen als diese Expertendiskussion, die ich auch kenne – wir machen hier nämlich eine bürgerdemokratische, transparente Öffnung der Fakten, der Argumente -, bitte ich noch einmal dringend, dass alle, die hier eine Aussage machen, sich vorher, nicht von mir unterbrochen, überlegen, wie sie formulieren.

Ich muss darauf bestehen, weil sonst die ganzen Übertragungen über Phoenix und Südwestrundfunk für die Katz sind, weil die Leute dann abschalten und sagen, wir verstehen das nicht; das ist das typische Expertengerede. – Nicht Gerede, sondern Expertenargumentation, die ich hoch schätze, damit Sie meinen Standpunkt verstehen. Aber wir sind hier in einer anderen Situation. Deshalb darf ich alle, die in Zukunft hier noch reden werden – wir kriegen ja noch die Themen Geologie, Ökologie und was weiß ich, was wir miteinander bereden werden -, dringend bitten, hier so zu reden, dass es auch verständlich ist. Es tut mir leid. Ich mache mich hier bei dem einen oder anderen unbeliebt, aber ich muss hier auch die Interessen der Bevölkerung wahrnehmen, die zuschaut und die auch etwas verstehen will von dem, was wir hier tun.

Sie entschuldigen. Ich ärgere mich normalerweise nicht. Konrad Adenauer hat einmal gesagt, wer sich ärgert, büßt die Sünden anderer Leute. Ich habe die letzte Stunde vor allem die Sünden von Herrn Holzhey und Herrn Bitzer gebüßt, und ich bitte darum, dass wir in Zukunft alle davon ein bisschen verschont bleiben.

Jetzt hat Herr Rößler das Wort. - Bitte schön.

Karlheinz Rößler: Sehr verehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Dr. Kefer hat ja in seinem Eingangsstatement eine Begründung, eine sehr ausführliche Begründung für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm abgegeben. Zu meiner großen Überraschung hat er die Magistrale für Europa mit keinem Wort erwähnt. Die Europamagistrale spielt aber in der Argumentation der DB durchaus eine Rolle. Ich habe mir am letzten Samstag mal die Mühe gemacht, den Informationspavillon der Deutschen Bahn im Flughafen Stuttgart anzuschauen. Da wurde

für das Projekt Wendlingen-Ulm der zentrale Satz auf einer Schautafel gezeigt – ich zitiere -:

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist Teil einer der längsten Hochgeschwindigkeitsstrecken Europas. Die Magistrale für Europa verbindet auf 1.500 km Schiene Paris mit Bratislava und Budapest.

Dazu jetzt ein paar Zahlen meinerseits. Herr Dr. Geißler, ich versuche verständlich zu sprechen, keine Abkürzungen zu verwenden. Wenn ich diesen Fehler trotzdem machen sollte, bitte, rügen Sie mich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann machen Sie es gleich richtig.

(Heiterkeit)

Karlheinz Rößler: Zum einen ist zu sagen, diese Strecke Paris-Budapest beträgt nicht 1.500, sondern 1.600 km. Es kommen dann noch 60 km nach Bratislava dazu. Das kann man aber unter den Tisch fallen lassen.

Zum Zweiten: Die Luftlinie Paris-Budapest ist 1.200 km lang. Das bedeutet, diese Streckenführung, die Sie hier alle sehen, ist eine deutliche Zickzacklinie; sie beinhaltet gegenüber der Luftlinie bereits einen Umweg von 33 % oder – in absoluten Zahlen – von 400 km. 400 km heißt, ein Zug, der im Schnitt mit Tempo 200 km/h fährt – sei es ein ICE oder ein TGV -, braucht allein für den Umweg schon zwei Stunden. In diesen zwei Stunden ist das Flugzeug von Paris bereits nach Budapest geflogen.

(Die Folien zum Thema „Neubaustrecke Wendlingen-Ulm – Argumente und Fakten“ sind der Niederschrift als Anlage 5 beigelegt)

Ich möchte jetzt allerdings nicht die gesamte Strecke durchgehen. Sie sehen, hier sind einige Abschnitte nur gepunktet. Ganz in der Mitte sehen Sie ein ganz kleines Stückchen, das ist die Neubaustrecke, über die wir reden. Die gepunkteten Abschnitte sind die, bei denen aktuell gar nichts geplant ist oder bei denen die Planung nur einen Ausbau bis maximal 160 km/h vorsieht. Das ist zwischen Wien und Budapest der Fall. Das bedeutet 160 km/h auf einer Länge von 260 km. Die Franzosen allerdings begnügen sich nicht mit der Geschwindigkeit. Die Altstrecke zwischen Paris und Straßburg hatte früher schon diese Geschwindigkeit; das war Frankreich nicht genug. Da hat man von Paris bis Baudrecourt neu gebaut. Die Bauarbeiten – der Vollständigkeit halber – laufen bis Straßburg für 320 km/h.

Aber lassen Sie mich jetzt auf ein Detail kommen, auf den Zwischenabschnitt auf deutscher Seite zwischen dem Rhein und der Salzach bei Salzburg, dem Rhein bei Straßburg. Hier haben wir die Symbole verwendet, die Sie aus anderen Grafiken, aus der berühmten Schneckengrafik der Viereggs – Rößler GmbH bereits kennen: Blitze für Engpässe, Fahrstraßenkreuzungen. Hier haben wir die Schnecken wegge-

lassen. Der Blitz bedeutet auch Langsamfahrstellen. Mal ganz im Zeitraffer: Der Zug auf der Europamagistrale Paris-Budapest fährt über die Rheinbrücke bei Kehl. Im Übrigen: Die war bis vor wenigen Wochen noch eingleisig. Jetzt ist sie immerhin zweigleisig ausgebaut worden. Das spricht für die Bedeutung dieser Magistrale, dass man seit den 50er-Jahren mit einem Gleis über den Rhein auskam. Gut, lassen wir das. Das ist Geschichte. Jetzt sind es wenigstens zwei Gleise.

Nach 20 km kommt dann aber die Kurve von Appenweier, für circa 100 km/h zugelassen, eingleisig. Dann kann der Zug mit Tempo 250 km/h von Appenweier bis in den Raum Rastatt rasen. Dann allerdings ist es mit der Herrlichkeit vorbei. Man fährt auf einer Altstrecke weiter bis Karlsruhe, fährt nach dem Halt in Karlsruhe weiter bis Bruchsal. Hier sind mir überhaupt keine Ausbauplanungen bekannt. Dann kommt die Bruchsaler Kurve auf der Magistrale für Europa, eine eingleisige Kurve für Tempo 100 km/h. Da müssen die Züge sogar auf einer Weiche das Straßenbahngleis der Karlsruher Stadtbahn kreuzen. Der Gegenzug, der TGV von Stuttgart nach Paris, muss zweimal ein Gegengleis kreuzen, auf dem ICEs fahren, und dann noch das Straßenbahngleis. Ab Bruchsal kann man dann wieder rasen bis kurz vor Stuttgart. Im Norden von Zuffenhausen muss der Lokführer ganz stark auf die Bremse treten, denn dann fädelt sich die Strecke ein in die beiden Gleise, die von Billigheim kommen. Dann geht die Geschwindigkeit Stück für Stück herunter auf 120 km/h, auf 110 km/h, auf 100 km/h. Das ändert sich im Prinzip bei Stuttgart 21 auch nicht.

Wenn man dann durch Stuttgart durch ist, kommt man endlich in den Genuss, bis Ulm rasen zu können, dem nächsten Halt. Aber zwischen Ulm und Augsburg ist keine ernst zu nehmende Planung zurzeit mehr in Sicht. Professor Heimerl, der ja hier bei uns sitzt, hat seinerzeit eine Neubaustrecke vorgeschlagen; die ist aber schon längst zerredet worden. Herr Professor, ich glaube, ich sage da nichts Falsches. Ihr Trassenvorschlag wird überhaupt nicht mehr diskutiert. Das Einzige, was noch da ist, ist ein kurzes Stück bei Dinkelscherben im Westen von Augsburg, wo der Zug mit Tempo 200 km/h fahren kann.

Dann: Zwischen Augsburg und München wird zurzeit ein drittes, viertes Gleis gebaut, allerdings primär für den Güterverkehr. Man nutzt diese Maßnahme, um dann den ICE, der hier schon seit Langem mit Tempo 200 km/h fahren kann, auf 230 km/h zu beschleunigen. Im Übrigen ist dieser Abschnitt Augsburg-München die älteste Schnellfahrstrecke Deutschlands. Schon Mitte der 60er-Jahre ist man hier mit Tempo 200 km/h gefahren. Nächstes Jahr soll der dann fertiggestellte Ausbauabschnitt Augsburg-Olchingen in Betrieb gehen. Tempo 230 km/h ist dann angesagt.

Nun kommt der größte Schwachpunkt der Magistrale für Europa: Wie kommen die Züge durch München? – Ich sitze selbst mit meinem Büro in München. Wir kennen das Problem. Es gibt mehrere Trassenvarianten der Europamagistrale durch München hindurch, anders als heute mit „Kopf-machen“ im Hauptbahnhof, mit Fahrstraßenkreuzungen ohne Zahl, mit Langsamfahrstellen. Sämtliche Vorschläge wurden von der Bayerischen Staatsregierung, der Stadtpitze von München und der Deut-

schen Bahn abgelehnt. Man lässt in München alles beim Alten. In Stuttgart allerdings muss es unbedingt ein neuer Bahnhof mit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke bis Ulm sein.

Dann geht es weiter, eigentlich nur noch ein Trauerspiel, als Projekt Nr. 38. Das ist die Strecke München-Mühldorf-Freilassing - Freilassing ist kurz vor Salzburg -, im Bundesverkehrswegeplan dargestellt. Aber weil die Kosten inzwischen mit über 3 Milliarden € angesetzt wurden, hat man das jetzt gelassen. Bis zum Jahr 2020 sind Ausgaben von 50 Millionen € gerade noch vorgesehen für ein neues Stellwerk in Mühldorf, für eine neue Brücke über den Inn und an zwei Stellen für ein zweites Gleis, denn die Strecke ist heute noch eingleisig.

Dann Österreich: Hier war ab Salzburg bis Attnang-Buchheim auch mal eine Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant. Aber weil das schon die Alpen streift und es erhebliche Kosten verursacht hätte, die man hier hätte aufwenden müssen für Tunnels, für Talbrücken, lässt man es zumindest von Salzburg bis Straßwalchen; ein kleines Städtchen, Dörfchen in Österreich. Zwischen Straßwalchen und Attnang-Buchheim wird man die eine oder andere Kurve begradigen, aber zu einem großen Ausbau zu einer 300-km/h-, einer 250-km/h-Rasestrecke wird es nicht kommen. Erst ab Attnang-Buchheim wird es dann eine schnelle Strecke werden.

Sie sehen also, auf deutscher, auf bayerischer Seite zwischen Ulm als Grenzstadt zu Baden-Württemberg und Salzburg wird sich da nicht mehr viel tun. Deswegen kann nicht davon geredet werden, es handele sich hier um eine Lücke im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz, ohne Stuttgart 21, ohne die Neubaustrecke würde Stuttgart gar vom Ostwest-Hochgeschwindigkeitsverkehr abgehängt.

Ich möchte jetzt kurz die Baukosten erwähnen, auch wenn die Kosten – wie uns ursprünglich gesagt wurde – am 12. November hier Thema sind. Ich glaube aber, inzwischen ist das auf den 19. November verschoben worden. Sie haben wahrscheinlich davon gehört oder wissen, dass die Viereggs – Rößler GmbH für die Bundestagsfraktion der GRÜNEN, für die Landtagsfraktion der GRÜNEN in Baden-Württemberg im September eine Abschätzung der Baukosten der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vorgelegt hat. Wir haben eine Kostenuntergrenze von 4 Milliarden € ermittelt, mit Preisstand dieses Jahr. Das gilt aber nur dann, wenn man mehr Glück als Verstand hat. Die wahrscheinlichen Kosten dürften bei 4,5 Milliarden € liegen, sie können aber auch auf 8,6 Milliarden € steigen. Und das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange, denn 2010 – Sie wissen das alle – ist die Strecke nicht gebaut. Wenn man die tatsächlichen Preissteigerungen, auch die Inflation mitberechnet, wird das gegen 10 Milliarden € im Worst-case gehen. Das ist ein abstrakter Betrag.

Wir brechen das jetzt herunter auf den Kilometer Strecke. Dann kann man mit anderen Strecken vergleichen. Laut Kalkulation der Deutschen Bahn liegen die Kosten pro laufenden Kilometer bei knapp 50 Millionen €. Nach unserer optimistischen Kostenprognose liegt der Streckenkilometer bei knapp 80 Millionen €. Wohlgedenkt, die

Strecke zeichnet sich durch einen Tunnelanteil von gut 50 % aus.

Vergleichen wir das mit anderen Hochgeschwindigkeitsstrecken, der zweitneuesten in Deutschland, der ICE-Strecke von Köln nach Frankfurt/Main mit einem Tunnelanteil von 25 %, dann kommt der Kilometer Strecke auf 30 Millionen €. In Frankreich kommt die Lyon-Marseille-Strecke mit einem Tunnelanteil von 6 % auf Streckenkilometerkosten von 15 Millionen €. Und bei der neuesten Strecke TGV-Ost von Paris bis Baudrecourt mit einem Tunnelanteil von knapp 1 % kommt man pro Streckenkilometer auf Kosten von rund 10 Millionen €. Also der Tunnelanteil gibt den Ausschlag für die Kosten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Für die Zuschauer möchte ich nur sagen, es handelt sich bei den Zahlen um die Kosten pro Kilometer. Das steht zwar in der Überschrift, aber das wird ja meistens überlesen.

Karlheinz Rößler: Danke, Herr Dr. Geißler, dass Sie das sagen. – Jetzt zum Schluss kommt ein grüner Pfeil. Das sind auch wieder die Kosten pro Streckenkilometer. In Karlsruhe wird bekanntlich ein Stadtbahntunnel gebaut, durch den bis zu 33 Züge pro Stunde und Richtung fahren werden, ungefähr das Zehnfache dessen, was an Personenfernzügen auf der Wendlingen-Ulm-Strecke prognostiziert wird. Dort kommt der Kilometer Strecke auf 90 Millionen €, weil es dort einen Tunnelanteil von 100 % gibt. Man kann auch durch viele andere Analysen, die wir gemacht haben, feststellen: Strecken im Tunnel können bis zu zehnmal so teuer sein wie oberirdische Strecken.

Herr Dr. Kefer hat schon die Übersicht über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gebracht. Hier auf dieser Folie haben wir sie mal im Grundriss. Unten das Linienband, vielleicht etwa detaillierter, und noch einmal ein Höhenband, auf dem auch die Tunnels mit Namen eingezeichnet sind: Albvorlandtunnel, Boßlertunnel, Steinbühlentunnel. Hier kann man sehen, diese Strecke hat einen Anstieg über fast 400 Höhenmeter, während die Geislinger Steige nur 230 Höhenmeter steigen wird. Also der Scheitelpunkt der Geislinger Steige liegt ungefähr hier bei der 600-Höhenmeterlinie, die Neubaustrecke soll also noch wesentlich steiler aufsteigen. Es fragt sich natürlich, ob das so sinnvoll ist.

Auf weitere Zahlen will ich jetzt nicht eingehen.

Gehen wir noch einen Schritt weiter - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum soll das nicht sinnvoll sein? – Wenn es funktioniert.

Karlheinz Rößler: Herr Holzhey hat ja schon Ausführungen gemacht. Ich komme nachher darauf auch noch einmal. – Oder, Herr Dr. Geißler, ich greife das jetzt doch auf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das andere wäre ja auch nicht so sinnvoll.

Karlheinz Rößler: Okay. Sie geben mir das Stichwort. – Dieser große Höhenunterschied in Kombination mit der Steilheit - - Das geht auch aus dieser Grafik hervor. Das ist eine einzige Steigung über, glaube ich, 14 km. Güterzüge, die sonst kleine Steigungen mit Schwung bewältigen, werden auf einer solchen langen Steigungsrampe, zumal noch ein erhöhter Luftwiderstand durch die Tunnels hinzukommt, langsam; am Ende bleiben sie stehen. Herr Holzhey hat eine Grenze der Last, die man an eine Lok anhängen kann, von 700 t, 770 t genannt. Wir haben per Computersimulation ausgerechnet, die Grenzlasterlast, die eine Lok, eine moderne vierachsige E-Lok ziehen kann, bevor die Geschwindigkeit gegen null geht, liegt bei 700 t. Um das zu veranschaulichen: 700 t mag als sehr viel erscheinen. Wenn man die Norm zugrunde legt, die vorhin mehrmals genannt wurde – Neubaustrecken werden für eine Achslast von 25 t gebaut; also die beiden Räder einer Achse tragen 25 t -, macht das gerade mal sieben Güterwaggons aus – ein Güterzug mit 700 t.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, aber Ihre Sinnfrage beziehungsweise Ihre Sinnlosigkeitsfrage bezieht sich auf die Güterzüge.

Karlheinz Rößler: Auf die Güterzüge, ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, das muss man sagen.

Karlheinz Rößler: Für den Personenverkehr ist die zu überwindende Höhe nicht so relevant. Der Zug hat ja dann hinterher eine um so höhere Lageenergie, mit der er mit ausgeschaltetem Fahrmotor wieder nach Ulm fahren kann. Aber im Güterverkehr ist das ein Problem.

Wir haben uns in dieser besagten Studie, auf die merkwürdigerweise Herr Bitzer auch Bezug genommen hat – dazu gleich noch mehr -, Gedanken gemacht: Was könnten die Alternativen sein, wenn die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm so nicht kommen sollte, weil sie zu teuer ist, weil sie nicht güterzugtauglich ist usw. Wir sehen vier prinzipielle Möglichkeiten. – Herr Bitzer, das sind keine Vorschläge, das sind Lösungsmöglichkeiten, das sind strategische Überlegungen. Man kann eine von den vier realisieren, man kann sie auch miteinander kombinieren. Ich liste sie auf: Man kann die Strecke Plochingen-Göppingen-Ulm optimieren, was ihre Trassenführung betrifft, also Kurven ausweiten, die Zahl der Gleise erhöhen. Ziel sollte sein, dass die Fahrtzeit Stuttgart-Ulm unter 45 Minuten sinkt. Zwischen Stuttgart und Mannheim sind es auch ungefähr 45 Minuten. Man hätte dann von Mannheim bis Ulm 1,5 Stunden. Das ist ideal für den Integralen Taktfahrplan, von dem hier immer wieder die Rede ist und noch mehr sein wird. Deswegen erspare ich mir die Erklärung des Integralen Taktfahrplans; ich glaube, die ist hier auch schon mehrfach vorgenommen worden.

Eine zweite Alternative zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist der Einsatz von Neigezügen. Herr Dr. Bitzer hat das vorhin erwähnt, aber ziemlich abfällig. Der Neigezügeinsatz ist immerhin der Standard-ICE von München über Halle-Leipzig-Berlin nach Hamburg. Der fährt immerhin auch mit 230 km/h. Ein ähnlicher Neigezug fährt vom Ruhrgebiet über Erfurt-Leipzig nach Dresden. Also so mickrig ist der ICE-T – das ist die Typenbezeichnung – nun auch nicht.

Das Dritte, was man machen kann, ohne das andere zu lassen - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rößler, eine Verständnisfrage: Wenn Sie dann auf der Strecke den Neigezug einsetzen, müssen die Leute doch hoffentlich nicht in Stuttgart umsteigen, sondern - -

Karlheinz Rößler: Müssen nicht. Das hängt dann vom Fahrplan ab.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Der Neigezug ist dann vom Anfang bis zum Ende der ICE-Zug?

Karlheinz Rößler: Über ein Fahrplankonzept für diesen Neigezug lässt sich dann noch trefflich diskutieren. Aber das ist im Moment auch nicht angesagt.

(Lachen bei den Projektbefürwortern)

Wir sind bei der Strecke Stuttgart-Ulm und nicht dabei, wohin der Zug dann irgendwann mal fährt. Aber es sind Denkmodelle, bitte schön, keine Vorschläge und keine Empfehlungen, Herr Bitzer. Bitte, grinsen Sie nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das können wir nicht verbieten.

(Heiterkeit)

Karlheinz Rößler: Ja, er drückt da eine Geringschätzung aus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie dürfen sich nicht irritieren lassen. Es gibt Leute, die schütteln mit dem Kopf oder die bohren in der Nase oder die grinsen.

Karlheinz Rößler: Okay, dann werde ich sein Grinsen ähnlich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das darf Sie im Vortrag nicht irritieren.

Karlheinz Rößler: Danke. - Man kann statt der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm die Neubaustrecke nicht durch das Mittelgebirge Schwäbische Alb bauen, sondern im Flachland zwischen Neu-Ulm und Augsburg, wo sie nur einen Bruchteil der Kosten erfordern würde, aber ähnlich hohe Fahrzeitverkürzungen. Und man kann die Neubaustrecke noch einmal neu planen, nämlich in stark veränderter Form, unter Mini-

mierung der Tunnellängen mit ihrer schwierigen Geologie.

Jetzt zum Güterverkehr. Herr Bitzer hatte mir das schon ein Stück vorweggenommen. Aber er hat es ins Negative gekehrt. Für mich ist die Aussage, die dahintersteckt, etwas Positives. Es gibt heute im Güterzugleitweg - ein Wort aus der Eisenbahnersprache -, blau hinterlegt - das war in der Folie von Herrn Bitzer von vorhin richtig - den Weg durch das Fistal über die Geislinger Steige, über Ulm. Diese Güterzugroute ist für alle Züge nötig, die beladen, entladen werden oder die Wagen abgeben oder aufnehmen an irgendeinem Zwischenort an der Strecke, vor allem am Bahnhof Ulm/Dornstadt, der vor ein paar Jahren nördlich von Ulm gebaut wurde. Für den großräumigen Verkehr von Stuttgart nach Augsburg-Ulm, nach Ungarn, an die Adria-Häfen Triest und so weiter ist dieser Weg allerdings nicht zwingend notwendig. Denn hier steht eine sehr viel flachere Alternative zur Verfügung, die Remstal-Strecke über Aalen, Nördlingen, Donauwörth, deren maximale Steigung nur ein Drittel so hoch ist wie die Geislinger Steige.

Jetzt, Herr Professor Heimerl, möchte ich auf Sie Bezug nehmen. Sie sind ja letztlich der Vater der Wendlingen-Ulm-Strecke, auch wenn sie mehrfach abgewandelt wurde, und ich kenne Ihre Publikationen. Sie haben im Jahr 1988 Hand in Hand mit diesem Trassenvorschlag für die Personenfernzüge vorgeschlagen, die Güterzüge über das Remstal, über Nördlingen zu schicken wegen dieser geringen Steigungen. Wir machen nichts anderes, als das zu wiederholen, was Sie vor jetzt - wie viele Jahre ist es her -

(Zuruf: 22!)

- 22 Jahren vorgeschlagen haben. Das ist nicht unsere Idee. Und man kann noch etwas anderes machen: Nicht jeder Güterzug, der durch diesen Korridor von Nordwest nach Südost durch Baden-Württemberg fährt, hat Quelle oder Ziel in Stuttgart, im Raum Stuttgart, sondern es gibt durchlaufende Güterzüge. Herr Holzhey hat darauf hingewiesen. Viele werden heute umgeleitet. Diese Züge, die keinen Bezug zu Stuttgart haben, keinen verkehrlichen Bezug, allerdings zu Lärm in diesem dichten Ballungsraum führen, sollte man langfristig von Mannheim, Heidelberg kommend über das Neckartal und dann über die flache Hohenloher Ebene nach Crailsheim leiten. Dann kann man entweder über Ansbach, Treuchtlingen oder über Goldshöfe, Nördlingen fahren. Da müsste eine kurze Lücke in der Elektrifizierung zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall geschlossen werden, es müssten sinnvollerweise einige Verbindungskurven gebaut werden, damit die Züge ihre Fahrtrichtung nicht wechseln müssen, also nicht „Kopf-machen“ müssen, und man müsste einige Abschnitte, wo die Strecke heute eingleisig ist, zwischen Crailsheim und Goldshöfe und zwischen Goldshöfe und Donauwörth, wenn es der Fahrplan erfordert, und nur dort, zweigleisig ausbauen. Dann hätte man wirklich Alternativen, und das Lärmproblem, das Sie im Filstal haben, Herr Bitzer, was Sie zu Recht kritisieren, wird eher gleich verteilt. Nicht die Filstal-Bewohner sind die Dummen. Die werden entlastet, indem Güterzüge auf andere Strecken geschickt werden. Die Remstaler werden ein bisschen mehr

belastet. Die Hohenloher Ebene - ich bin dort als Kind aufgewachsen - ist wenig besiedelt. Da hat man auch keine Tallandschaften. Da werden noch weniger Leute betroffen, also eine Gleichverteilung des Lärms, statt ihn an einer Stelle zu konzentrieren.

Nun gestatten Sie mir, Herr Dr. Geißler, nachdem Herr Bitzer einen so langen Vortrag unabgesprochen am Ende gegen einen angeblichen Vorschlag der Vieregg - Rößler GmbH gehalten hat, dazu noch ein paar Worte. Ich habe hier aufgezeigt, was wir als Alternativen zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sehen. Es sind keine Empfehlungen. Es sind noch nicht einmal Vorschläge. Es sind strategische Überlegungen, die wir auch in keiner Weise bewertet haben. Eine von vier strategischen Überlegungen, von Lösungswegen im Personenverkehr wäre die Optimierung der Strecke Plochingen-Göppingen-Ulm. Keine Empfehlung, kein Vorschlag. Sie haben uns - aus welchem Grund auch immer; ich unterstelle Ihnen keine bösen Absichten - unterstellt, das seien Vorschläge von uns. Wir hatten einen Untersuchungsauftrag. Die Auftraggeber habe ich Ihnen eingangs genannt.

Wir hatten zu untersuchen, inwieweit lässt sich diese Strecke Plochingen-Göppingen-Ulm optimieren, damit man im Personenverkehr vor allem schneller als heute fahren kann. Wir haben in einer Übersichtsgrafik einige Punkte dargestellt. Sie haben nun eigenwillig oder gar mutwillig diese von uns nur punktuell genannten Stellen mit eigener Zeichenkunst unterlegt, ohne auch nur jemals einen Einblick in unsere konkreten Planungen gehabt zu haben. Diese Vielzahl von Charts des Herrn Dr. Bitzer, die er gezeigt hat, farblich sehr ansprechend, sind seine freien Erfindungen; die sind nie und nimmer der Vorschlag oder eine Idee der Vieregg - Rößler GmbH. Deshalb habe ich auch keinen Grund, da irgendwie noch eine große Gegenrede zu halten - mit einer Ausnahme, was Sie zu Plochingen/Nordkopf gesagt haben. Ich bitte darum, dieses Chart noch einmal aufzurufen. Ist das technisch möglich?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: An sich schon, ja. Wer macht das? - Oder wollen Sie das Phantombild von Herrn Bitzer?

Karlheinz Rößler: Ja, das Phantombild von Herrn Bitzer.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. - Das war Plochingen, nicht?

Karlheinz Rößler: Ja, das ist das Phantombild. Herr Bitzer, das ist ein Vorschlag, eine Grafik.

(Zuruf)

- Ich habe jetzt das Rederecht. - Sie haben uns unterstellt, wir würden hier, weil wir eine Möglichkeit geäußert haben, zur Kurveninnenseite hin die Gleise zu verschieben, um einen größeren Kurvenradius zu bekommen, dieses Gebäude, das Bahnbetriebswerk für die Stuttgarter S-Bahn, beschädigen, abreißen. Das ist natürlich dum-

mes Zeug. Ich dachte, jemand, der bei der Stuttgarter Straßenbahn arbeitet, wie Sie, hat eine Ahnung von Eisenbahn-Trassierungen. Aber das scheint bei Ihnen nicht der Fall zu sein. Also, das ist nicht das Niveau, wie wir Eisenbahntrassen machen. Wir achten natürlich selbstverständlich darauf, ob Gebäude im Weg stehen oder nicht. Wir kennen die Situation sehr genau durch häufige Trassenbereisungen. Da ist genügend Platz, um einen Radius für Tempo 160 km/h zur Kurveninnenseite hinzubekommen, ohne dem Gebäude auf die Pelle zu rücken. So viel hierzu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, wie wollen Sie denn die Kurve kriegen? Das ist ja ganz nah dran.

(Heiterkeit)

Karlheinz Rößler: Wie bitte?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich frage, wie Sie diese Kurve kriegen wollen? Wenn Sie das Gebäude stehen lassen - -

Karlheinz Rößler: Die Kurve ist heute sehr eng; die lässt sich begradigen, indem man hier ausholt, schon früher mit der Kurve beginnt, sich dem Gebäude annähert, aber man muss es längst nicht tangieren. Glauben Sie uns, das ist planerisch überhaupt kein Problem. Man kann natürlich mutwillig die Trasse so legen, dass das Gebäude zerstört wird. Aber das ist Herrn Bitzers Erfindung, nicht die unsere.

Dann noch ein Wort zu diesen Überwerfungsbauwerken.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das sind Brücken, müssen wir einmal sagen.

Karlheinz Rößler: Ja, Überwerfungsbauwerke sind Brücken, von denen Gleise über andere Gleise hinweggeführt werden, damit Züge die Fahrstraßen anderer Züge nicht auf Weichen kreuzen müssen, sich somit behindern. Das ist nämlich heute die Situation im Plochinger Bahnhof. Da gibt es jede Menge Weichen, wo sich die Züge dann praktisch gegenseitig in die Quere kommen würden, wenn es nicht Signale gäbe, die dann halt auf rot geschaltet werden. Durch Überwerfungsbauwerke, also durch Brücken von Gleisen über Gleise, wird das dann verhindert. Solche Überwerfungen – Herr Bitzer, Sie wissen es eigentlich; ich unterstelle, dass Sie es wissen – müssen keine bautechnischen Monstren sein. Der Raum Stuttgart hat genügend Überwerfungsbauwerke, wo das eine Gleis nach unten abtaucht, unter die Ebene der anderen Gleise. Da tritt nach oben hin gar nichts in Erscheinung, da wird kein Stadtbild verschandelt, da kommt man einer Straßenbrücke, die vorhanden ist, nicht in den Weg. Also, Sie haben hier einen Worst-case, ein Horrorszenario vorgelegt, das überhaupt nichts mit unseren Vorschlägen gemein hat. Deswegen erübrigt es sich, auf Ihre Folien weiter einzugehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Haben Sie denn ein Bild von Ihren Vorschlägen?

Karlheinz Rößler: Das ist Geschäftsgeheimnis.

(Lachen bei den Projektbefürwortern – Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein, es ist ganz einfach! Herr Rößler hat das nicht dabei, weil wir natürlich nicht wussten, welchen Vortrag Herr Bitzer hält und welche Antworten er gibt!)

- Das ist insofern auch Geschäftsgeheimnis: In der Branche ist der Ideenklau Gang und Gäbe. Eine planerische Skizze, die Sie einmal nach außen gegeben haben, wird abgekupfert, wird geklaut. Das Spielchen machen wir nicht mit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. – Jedenfalls Sie behaupten, Sie kriegen die Kurve auch so hin,

Karlheinz Rößler: Ja, sonst hätten wir diesen Vorschlag nicht gemacht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: - indem Sie auf der linken Seite ein bisschen zugeben, nicht?

Karlheinz Rößler: Herr Dr. Geißler, wenn es Sie interessiert, bringen wir zur nächsten Sitzung – aber wirklich zur Einsichtnahme unter Verschwiegenheit – das mit und zeigen es Ihnen. Einverstanden?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, ja.

Karlheinz Rößler: Ich bin dann mit meinem Vortrag auch am Ende.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie sind am Ende. Vielen Dank.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Jetzt hat sich Herr Bräuchle zur Tagesordnung gemeldet.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Nein zum Thema.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein das machen wir jetzt nicht. Wir ordnen jetzt mal die Reihenfolge der Wortmeldungen, denn wir müssen jetzt diese Neubaustrecke der Reihe nach diskutieren. Frau Gönner, haben Sie da einen Vorschlag?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Dazu wollte ich jetzt nichts sagen. Ich wollte nur anmerken, dass ich gern zu den Vorträgen, die gerade gehalten wurden, etwas sagen würde. Ansonsten bin ich für Ihre Vorschläge offen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, wir bitten darum, dass Sie dazu etwas sagen.

Aber wir müssen erst einmal eine strukturierte Diskussion miteinander vereinbaren. – Herr Kefer, Herr Leuschel usw. Oder ich mache vielleicht einen Vorschlag.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Genau!)

- Dann erübrigen sich - - Herr Lieb, bitte.

Matthias Lieb: Ich möchte vorschlagen, dass man einmal Personenverkehr und einmal Güterverkehr trennt in der folgenden Diskussion.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Den Vorschlag wollte ich gerade machen. Insofern würde ich gern generell so vorgehen wie geplant. – Herr Kefer, Sie hatten sich auch noch gemeldet.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Für mich haben sich im Grunde durch die Erwiderungen beziehungsweise durch die Vorträge drei oder vier wesentliche Themenbereiche ergeben. Der eine Themenbereich, der häufiger angesprochen wurde, war die Magistrale. Der zweite Themenbereich war der Güterverkehr. Der dritte Themenbereich waren Trassierungsfragen, und dann gab es noch so ein bisschen Sonstiges, würde ich mal sagen, wo Zusatzinformationen gegeben wurden. Das waren nach meiner Wahrnehmung die wesentlichen Bereiche.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender hat sich auch noch gemeldet. – Ich habe jetzt bei der Darstellung von Ihrer Seite folgendes Problem. Sie haben zwar das vorgetragen, was nicht geht, was auch bei der Neubaustrecke nicht geht, aber mir ist immer noch nicht ganz klar, was Sie eigentlich wollen. Es sei denn, Sie machen sich die allerdings vom Betriebsgeheimnis umgebenen Vorschläge von Herrn Rößler zu eigen, dass Sie halt – wie Sie so schön sagen – die Bestandsstrecke – „Bestandsstrecke“ ist auch so ein Wort -, die Strecke, die jetzt schon da ist im Filstal und Geislinger Steige, optimieren. Oder haben Sie einen anderen Teil einer Alternative? Das müssen wir ja wissen. Ich habe von Herrn Kretschmann gehört, wir alle miteinander, dass die Neubaustrecke, obwohl ursprünglich durchaus als positiv bewertet, nicht infrage kommt, weil sie zu teuer ist. Das ist also eine Kostenfrage. Wenn das jetzt Ihr endgültiges Urteil oder jedenfalls das Urteil heute ist zu der Neubaustrecke, dann wäre es aber nicht schlecht, wenn wir erfahren würden, wie Sie gern von Stuttgart nach Ulm kommen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das kann man ja heute schon!)

- Ja, das schon, aber dann halt ein bisschen schneller und besser, nicht? Darüber sollte man schon reden.

(Matthias Lieb: Dürfte ich dazu vielleicht etwas sagen?)

- Mit Genehmigung der Frau Dahlbender, ja, bitte schön.

Matthias Lieb: Vielen Dank. – Herr Dr. Geißler! Meine Damen und Herren! Es geht ja darum, wir haben jetzt diese Planung der DB vorgestellt bekommen, die vor allem auf den Personenverkehr ausgerichtet ist. Diese Maßnahme Wendlingen-Ulm ist jedoch ein Projekt des Bundesverkehrswegeplans. Wir haben das Wort vorher schon gehört. Das ist ein Plan, den der Deutsche Bundestag aufgestellt hat und der klärt, welche Maßnahmen in den nächsten Jahren im Schienenbereich an Ausbaumaßnahmen kommen sollen. Dazu gehört zum einen das Projekt Stuttgart-Ulm-Augsburg dazu, und hier behandeln wir einen Teil dieses Projekts im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Da ist vorgesehen – ich zitiere hier aus dem Bericht der DB Netz AG vom 7. Dezember 2009 zum Bahnknoten Stuttgart.

(Zuruf)

- Das ist ein Text, Bericht der DB Netz AG an den Deutschen Bundestag vom 7. Dezember 2009.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sagen Sie doch den Leuten, was das ist: DB Netz AG. – Ich weiß es, aber die Leute draußen wissen es nicht.

Matthias Lieb: Das ist von der Deutschen Bahn AG die Unternehmenstochter, die Infrastruktur vornimmt, die sich um die Schienen - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist ein Subunternehmen der Deutschen Bahn.

Matthias Lieb: Exakt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So sagt man das. Das versteht ja jeder.

Matthias Lieb: Genau. – Bei dieser Vorlage wird davon ausgegangen, dass zukünftig – das sind die Planungen des Bundesverkehrswegeplans – der Schienenpersonennahverkehr in der Anzahl um 61 Züge gegenüber Stand 2001 ansteigen soll, dass aber 90 zusätzliche Güterzüge auf dieser Strecke fahren sollen. Das heißt, - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Lieb, jetzt sind Sie schon mitten in der Diskussion. So weit sind wir noch gar nicht, sondern wir wollten ja jetzt einmal die Diskussion strukturieren. Dann können Sie im Laufe dieser strukturierten Diskussion diese Sachen vortragen, die Sie gerade genannt haben.

Matthias Lieb: Genau.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt unterhalten wir uns darüber, wie wir die Diskussionen abwickeln wollen. Dazu will ich einmal folgenden Vorschlag machen. Am doch diskussionswürdigsten, aber vielleicht auch am leichtesten – das hat Herr Kefer

schon vorgeschlagen – wäre die Darstellung von Herrn Rößler, was die sogenannte Magistrale betrifft von Paris nach Preßburg, meine ich, heißt Bratislava, und nach Budapest. Ich weiß auch ein bisschen, wo das liegt. Das sind ja immerhin beachtliche Argumente gewesen. Wir sind ja immer noch bei der Frage - - Wir unterhalten uns über das Projekt Stuttgart 21 und Neubaustrecke. Jetzt lassen wir Stuttgart 21 ein bisschen weg, aber irgendwie muss man das ja schon im Hinterkopf haben. Wenn ich für die Neubaustrecke bin, dann muss ich auch eine Antwort auf den Bahnhof geben. Insofern müssten Sie, wenn Sie Ihre andere Strecke darstellen, etwas dazu sagen, wie Sie mit K 21 zu Rande kommen. So ganz kann man den Bahnhof vielleicht nicht aussparen. Aber vielleicht muss man doch einmal abklären, ob jetzt für diese lange Strecke Paris bis Budapest die Neubaustrecke unter dem Gesichtspunkt der Zeitersparnis, auch im Vergleich mit dem Flugzeug, die Bedeutung hat, die damit verbunden wird, oder ob eben die Neubaustrecke nicht auch aus anderen Gründen sinnvoll ist, ohne dass man unbedingt darauf bestehen muss, man könne damit schneller von Paris nach Ungarn fahren. Das ist ein bisschen Ihr Problem in der Darstellung dieser Neubaustrecke und auch des Bahnhofs, dass alle Welt, von der Kanzlerin angefangen bis sonst wohin, erklärt, dass Stuttgart 21 unbedingt aus internationalen Gründen, Investitionsgründen gebaut werden muss, dass Deutschland sonst abgehängt wird, und was da alles sonst geredet wird.

Ich finde, man sollte das offen und ehrlich diskutieren, damit man auf die wirklichen Gründe kommt, die auch überzeugend sind. Denn mit dem Argument Magistrale Paris-Budapest reißen Sie niemanden vom Stuhl – auch nicht in Baden-Württemberg. Deswegen sollte man erst einmal darüber reden, ob Herr Rößler da recht hat und ob wir vielleicht in der Argumentation diese Magistrale-Diskussion nicht mehr so in den Vordergrund stellen – nicht wir, sondern Sie – im Interesse Ihrer Sache, die nicht unbedingt meine ist. Ich gebe Ihnen ja nur den Tipp, dass Sie sich vielleicht auch von der Überschrift her etwas anderes einfallen lassen. – Sollen wir mit dieser Geschichte der Magistrale anfangen, oder was gibt es noch – Transnationale, Internationale, Korridore? – Bitte schön, Frau Dahlbender.

Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Vielen Dank, Herr Geißler. Mir ist nur noch ganz wichtig, Herr Kefer hatte ja die Themen benannt: Magistrale, Güterverkehr. Aber was uns auch ganz wichtig ist, ist der Personenverkehr auf dieser Strecke, weil wir diskutieren müssen: Wie sind die Prognosen der Bahn zu beleuchten und tatsächlich die Aussagen zum Umswitchen von Auto- oder Flugverkehr auf den Personenverkehr? Das müssen wir unbedingt diskutieren.

Ich möchte mal darauf hinweisen, auch allgemein verständlich für die Menschen draußen, warum es uns so wichtig ist, das zu diskutieren. – Weil eben Stuttgart 21, diese Planung, ohne Neubaustrecke so nicht funktioniert. Diese beiden Teile sind auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen. Deshalb müssen wir das diskutieren, und zwar nicht nur Sinnhaftigkeit der Magistrale, sondern wichtig ist – darum möchte ich auch bitten, dass wir das diskutieren -, wie geht man bei begrenztem Budget damit um, welche Maßnahmen sind die besten, Güterverkehr und Personenverkehr.

Die drei Punkte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, das war ja das, was Sie vorgeschlagen haben. Jetzt reden wir über die Magistrale oder den internationalen Korridor, oder wie immer wir das benennen, und dann reden wir über den Personenverkehr. Denn das habe ich ja noch in Erinnerung, dass wir durch die Neubaustrecke relativ große Mengen von Menschen, die sonst mit dem Auto fahren, auf die Schiene bringen, was ja prinzipiell von allen als wünschenswert angesehen wird. Dass man also diese Frage erörtert und wir dann zum Güterverkehr kommen. Sollen wir so verfahren?

(Zustimmung)

Herr Bräuchle, was Neues?

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Zu dem, was Sie vorgeschlagen haben. - Wir wollen dabei auf jeden Fall die Infrastruktur, die damit unlösbar zusammenhängt, thematisieren. Dazu möchte ich Herrn Bitzer bitten, dass er eine konkrete Antwort auf die Vieregg – Rößler-Äußerungen gibt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Auf welche Äußerungen?

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Auf die Vieregg – Rößlerschen Äußerungen. Herr Bitzer war ja konkret oder direkt angesprochen. Es geht dabei um die Neubaustrecke, also die Magistrale-Diskussion.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wird ganz sicher möglich sein. Das ist klar. In gutem Hochdeutsch. – Wie ist jetzt die Uhrzeit? – Es ist jetzt 12:30 Uhr. Sollen wir vielleicht mit Herrn Kefer beginnen? – Bitte.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gern ein bisschen zur Aufklärung einiger Missverständnisse beitragen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie sind jetzt schon bei der Magistrale?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Bei der Magistrale, ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich dachte, wir wollen jetzt Mittag essen.

(Heiterkeit)

Wir können mit der Magistrale anfangen, und dann bestellen wir das Mittagessen für 13 Uhr. – Frau Gönner, einverstanden?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wir können auch jetzt zum Essen gehen und anschließend die Punkte abhandeln. Wir überlassen Ihnen das ganz. Wenn Sie jetzt

lieber mittagessen wollen, - - Nicht, dass wir für die Magistrale nachher eine Stunde brauchen und dann das Mittagessen noch weiter nach hinten schieben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir können den Themenkomplex Magistrale auch unterbrechen. - Also, ich habe noch nicht so argen Hunger. Deswegen machen wir jetzt weiter.

(Heiterkeit)

Jetzt also zur Magistrale, und zwar, Herr Kefer, jetzt schon als Antwort auf das, was Herr Rößler da gesagt hat. – Herr Rößler, können Sie dazu noch einmal Ihre Folie an die Leinwand werfen? – Paris bis Budapest. Normalerweise geht das ja mit einem Mouseclick. – Ja, das ist die richtige Folie. - Herr Kefer, bitte schön.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gern versuchen, hier durch ein paar Ausführungen Missverständnisse dort auszuräumen. Zunächst einmal: Wo kommen eigentlich Magistralen her? – Magistralen sind definiert worden von der Europäischen Union, von der EU, und bezeichnen Strecken, die international quer durch Europa laufen. Dahinter steht eine Philosophie, die abgekürzt TEN heißt. Diese Abkürzung steht für Transeuropäisches Netzwerk. Dieses Transeuropäische Netzwerk besteht aus einer Ansammlung solcher Hauptstrecken, die man mal definiert hat. Das ist nichts anderes als eine willkürliche Definition.

Nun stellt sich die Frage, wofür ist diese Definition gemacht worden. – Die Antwort ist auch relativ simpel. Man macht das, um im Laufe der Jahre und Jahrzehnte erstens diese Magistralen – ich führe jetzt einfach einmal dieses Wort ein – zielgerichtet und gemeinsam in Europa auszubauen. Kurzes Beispiel dazu: Es macht wenig Sinn, wenn man auch auf einer solchen Magistrale insgesamt viel Verkehr abwickeln möchte, dass ein Land sehr stark ausbaut und ein anderes Land gar nichts tut, sondern man muss die Investitionsmittel dort irgendwie harmonisieren.

(Zuruf: Wohl wahr!)

Das wird über die EU dadurch gemacht, dass man ein solches Transeuropäisches Netzwerk definiert hat. Das gibt es für den Personenverkehr, und das gibt es für den Güterverkehr.

Ein zweiter wesentlicher Punkt, warum man es tut, ist, man möchte im Laufe der Jahrzehnte diese Netzwerke auch mit einem gemeinsamen Zugsleitsystem ausstatten, nämlich mit dem berühmten ETCS, in dem Bestreben, solche Magistralen durchgängig befahrbar zu machen. Da nenne ich jetzt einfach einmal als Beispiel für einen Güterkorridor die Verbindung von Rotterdam nach Genua, also von Holland, sozusagen von der Nordsee bis zum Mittelmeer. Dieser Korridor ist als solcher definiert, und der muss nach Übereinstimmung in der EU, von allen Ländern bestätigt, bis zum Jahre 2015 – so ist jedenfalls die Vereinbarung – ausgerüstet werden,

durchgängig ausgerüstet werden mit ein und demselben Zugleitsystem, sodass er durchgängig befahrbar wird. Das ist der Hintergrund und das Ziel, das man bei der Definition solcher Magistralen hat.

Es ist nicht Hintergrund, was hier immer fehlinterpretiert wird, dass man davon ausgeht, dass eine Person von Paris nach Bratislava - Preßburg – fährt.

(Zuruf)

- Das wird hier aber dargestellt. – Davon gehen wir nicht aus. – Entschuldigung, dann muss ich schon mal auf die Vorträge zurückkommen. Hier werden zum Beispiel Fahrzeitenvergleiche angezogen über die gesamte Länge der Magistrale, und diese Fahrzeiten sind irrelevant, weil sie nicht gefahren werden. Es wird keiner so fahren. Also muss man sich die Frage stellen, weshalb das so dargestellt wird.

(Winfried Kretschmann [Projektgegner]: Ich bin Ihnen für diese Klärstellung dankbar!)

- Herr Kretschmann, ich würde Ihnen nachher gern auch noch eine Frage stellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann man jetzt ja mal festhalten: Für die Fahrzeiten spielen die Magistralen keine große Rolle.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Keine Rolle. Das, was aber eine erhebliche Rolle spielt, ist das, was ich in meinem Eingangsvortrag sagte – in der ersten Schlichtung und heute wieder -, nämlich, dass wir durch das Verkürzen von Reisezeiten auf bestimmten Streckenabschnitten mehr Personenverkehr beziehungsweise mehr Leute in das System Bahn hineinbekommen. Dafür sind natürlich ganz andere Verbindungen maßgeblich. Beispiel: Ich bin gestern mit dem Zug von Frankfurt hierhergekommen, und es gibt erhebliche Mengen an Reservierungen Mannheim-Ulm, wenn Sie da einmal hineinschauen. Es gibt also eine Menge Leute, die fahren von Mannheim nach Ulm. Alle die fahren in Zukunft erheblich kürzer, wie wir ausgeführt haben. Das ist das, warum Leute das System Bahn verwenden. Das heißt – das möchte ich hier ganz klar festhalten -, die Diskussion über die Magistrale ist eine Diskussion, die wir sofort abschließen können. Sie ist nämlich für die Wirtschaftlichkeit der Strecke komplett irrelevant.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Herr Kretschmann, ich möchte aber an Sie gern eine Frage richten. Wenn es die Magistrale nicht ist - zum Güterverkehr kommen wir nachher noch einmal -, ganz konkret: Wenn Sie sagen – die Frau Dahlbender hat das vorhin auch gesagt -, dass Sie dafür sind, die Verbindung von Stuttgart nach Ulm zu beschleunigen, dann würde ich gern einmal ganz konkret die Frage stellen: Wie wollen Sie es denn machen? Denn die ganzen Ausführungen, die wir von Ihnen bekommen haben, sagen immer,

das ist schlecht, das ist schlecht oder das ist schlecht. Es wird aber keine Aussage darüber getroffen, wie es denn gehen soll.

Herr Rößler, das, was Sie ausgeführt haben, war, Sie haben sich lediglich strategische Überlegungen gemacht. Wir sind aber in dem Projekt mittlerweile erheblich weiter, nämlich in konkreten Planungen. Jetzt ist meine simple Frage: Was wollen wir denn? – Wir sind übereinstimmend der Meinung, wir wollen eine kürzere Fahrtzeit. Und meine Frage ist, was wir wollen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Bleiben Sie mal bei der Magistrale!)

- Die Magistrale, Herr Rockenbauch, können wir auf die Seite legen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ich habe ganz konkret zur Magistrale eine Frage! Deswegen würde ich gern dabei bleiben!)

- Von mir aus. Wir können noch stundenlang über die Magistrale diskutieren. Herr Leuschel hat eine ganze Reihe von Anmerkungen zu bestimmten Behauptungen zur Magistrale, die nicht stimmen. Wissen Sie, ich halte es für diese Diskussion hier für irrelevant, ob ein Stellwerk in der Gegend von München funktioniert oder nicht. Das trägt nichts dazu bei. Wir können diese Punkte natürlich diskutieren; wir sind auch bereit, dort jede Auskunft zu geben. Aber es ist für die Wirtschaftlichkeit, für den Personenverkehr, für den Güterverkehr nicht von Belang. Es ist irrelevant.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist ja wichtig. Ich meine, dann lassen wir es mal weg.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

- Lassen wir es nicht weg? – Bitte, Frau Dahlbender.

Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Geißler, wir müssen auf das Thema Magistrale insofern antworten, weil ich dann erstens die Bahn, den Bund und das Land bitten würde, diese Aussage „S 21 und Neubaustrecke - das Herz Europas“ wegzulassen und damit nie wieder zu werben, denn das stimmt nicht.

Zweitens müssen wir uns über zwei Punkte unterhalten: Das erste sind die Finanzmittel der EU für die Neubaustrecke. Dazu wird gleich Herr Rockenbauch etwas sagen. Und jetzt würde ich gern Herrn Hickmann darauf noch einmal etwas antworten lassen wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, wir kommen dann noch einmal darauf zurück, auf die Magistrale. Ich habe auch nicht gesagt: Lassen wir es weg. Ich dachte mir, wir haben jetzt gehört – das ist ja wichtig; ich zitiere das noch einmal -, dass die Ma-

gistrale und die Fahrzeiten jetzt für den Bau der Neubaustrecke – darum geht es ja; wir unterhalten uns über die Neubaustrecke – total irrelevant sind. Das ist ja mal eine wichtige Aussage. Natürlich hängen damit noch ein paar andere Fragen zusammen; die wollen wir ja gern diskutieren. – Jetzt direkt dazu, Herr Hickmann.

Gerd Hickmann: Vielen Dank. – Ich glaube, wir sind uns in dem Ziel einig: Wir wollen mehr Verkehr auf der Schiene haben. Wir haben heute schon festgestellt, dass wir sehr begrenzte Budgets von Bundesseite her haben, um das Schienennetz auszubauen. Von daher will ich noch einmal den Rahmen dazu schlagen, welche Frage uns als Aktionsbündnis bei der Neubaustrecke eigentlich umtreibt. Kriegen wir hier – verkürzt gesagt – für den eingesetzten Euro, den wir im nächsten Jahr, in dem nächsten Jahrzehnt, in den nächsten 20 Jahren zur Verfügung haben, wirklich das optimale Ergebnis, um möglichst viel Verkehr auf die Schiene zu bringen? Das ist die Frage, die uns umtreibt.

Wir sagen nicht, wir lehnen diese Strecke ab, sondern wir sagen, wir stellen sie infrage, ob sie die richtigen Prioritäten setzt und die effizienteste Lösung für unser Problem ist. Wir brauchen eine Beschleunigung in der Achse – ich sage einmal – Mannheim-München – größer gedacht -, und da stellen wir einfach die Frage: Ist es sinnvoll, 2,9 Milliarden €, 4 Milliarden € oder wie viele Milliarden € auch immer auf diesen Abschnitt Stuttgart-Ulm zu konzentrieren, der von der Trassierung her der allerschwierigste mit 50 % Tunnelanteil auf der Neubaustrecke ist? Könnte man die gleiche Fahrzeitreduzierung zwischen Mannheim und München nicht vielleicht viel effizienter erreichen, wenn man die Ausbaumaßnahmen zumindest teilweise dort macht, wo es baulich viel einfacher ist, im flacheren Land? Bekommen wir also die Beschleunigung nicht anderswo billiger? Die zweite Frage, die uns umtreibt, ist die des Güterverkehrs. – Ein wichtiges Zukunftsthema - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, das behandeln wir später noch. Wir sind jetzt immer noch bei der Magistrale.

Gerd Hickmann: Darauf kommen wir später noch, ja. – Das heißt, wir haben – um auf Ihre Frage einzugehen -, keine fertigen Antworten darauf, wie denn nun genau unsere Alternative aussieht. Wir haben nur die Kriterien formuliert, wie wir meinen, dass wir zu kosteneffizienteren Lösungen kommen können, um schneller mehr Maßnahmen für mehr Verkehr auf der Schiene erreichen zu können.

Wir sind uns sicher, dass wir nach 15 Jahren, in denen wir viel lernen mussten, dass die Neubaustrecken immer teurer werden und dass die Bundesmittel immer knapper werden, dass wir da noch einmal eine Denkpause brauchen, um neu nachzudenken, gibt es nicht effizientere Lösungen für die Lösung des Problems.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön. – Herr Rockenbauch, bitte.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich möchte ganz kurz nur noch eine Frage stellen, und zwar zur Magistrale, um jetzt wirklich bei dem Thema zu bleiben. Sie haben es so schön erklärt, wie man diesen Begriff erfunden hat und woher er kommt. Den Gedanken der Transeuropäischen Netze gab es vorher, dann wurde dieser Begriff erfunden, und praktisch – das ist jetzt die clevere Frage; sie geben es ja zu -, europäisch sehen Sie da überhaupt keine Relevanz.

(Widerspruch bei den Projektbefürwortern)

Aber Sie sagen - - Sie haben klar gesagt, es geht Ihnen um Mannheim-Ulm, und dann ist es sehr clever, diesen Begriff zu erfinden, weil man darüber dann plötzlich an EU-Mittel herangekommen ist. Wie sich das mit Ihrer Aussage deckt, würde ich gern wissen, dass man da plötzlich an EU-Mittel kommt. Man kann nicht auf der einen Seite die europäische Rolle herunterspielen und dann trotzdem Geld dafür kasieren, dass man es der EU geschickt als europäisches Projekt verkauft hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht kann das ja mitbeantwortet werden. Es bleibt ja ein europäisches Projekt, und das kann natürlich schon etwas Sinnvolles sein, dass ein Interesse daran besteht, dass man auch mit der Eisenbahn zum Beispiel von Paris nach Stuttgart kommen kann oder nach Straßburg oder was weiß ich. Das ist ja ein europäisches Projekt. Insofern kann man da auch von der Magistrale reden. – Herr Kefer, bitte.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte dazu kurz noch etwas sagen und dann das Wort an Frau Gönner weitergeben.

Herr Rockenbauch, die Schlussfolgerung, die Sie ziehen, ist nicht zulässig.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Die haben Sie gezogen!)

- Nein. Das, was ich gesagt habe, ist, die Magistrale ist irrelevant bei der Bestimmung der Passagierzahlen. Das, was ich gesagt habe, ist, die Magistrale ist sehr wohl relevant bei der Lenkung von Investitionsmitteln der EU.

Ich möchte einem ganz entschieden widersprechen: Es kann hier keine Rede davon sein, dass wir uns Fördermittel der EU erschlichen hätten, weil die EU grundsätzlich prüft, welche Projekte förderfähig sind, und eine Voraussetzung dafür, dass Projekte von der EU förderfähig sind, ist beispielsweise, dass sie zu solchen Magistralen gehören. Also ist die Aussage oder die Schlussfolgerung nicht richtig, die Sie vorhin gezogen haben. Soweit dazu.

Mein Vorschlag ist wirklich, wir brechen es damit ab, denn es kommt nichts anderes mehr.

Der zweite Punkt – hier möchte ich jetzt an Frau Gönner weitergeben – ist folgender. Die Wirtschaftlichkeit, die Sie ansprechen, Herr Hickmann, wird natürlich noch einmal Thema sein, weil wir in der übernächsten Sitzung das Thema Wirtschaftlichkeit generell als Thema haben werden. Auch hier ist mit vielen Vorstellungen, die anscheinend so kursieren, deutlich aufzuräumen. Die Verhältnisse sind etwas anders, als sie hier so allgemein diskutiert und verkündet werden. Aber da möchte ich das Wort gern an Frau Gönner weitergeben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gleich. – Sie haben auch noch gesagt, die Magistrale sei vom Begriff her aus Sicht der Europäischen Kommission wegen der Zugleitsysteme wichtig, die einheitlich sein müssen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Richtig. Das ist ebenfalls ein Punkt, der bleibt. Ich sage Ihnen auch dazu noch einmal ein ganz konkretes Beispiel. Die EU hat vor einigen Jahren den Erlass herausgegeben, dass neue Strecken – dieser Erlass ist in Deutschland umzusetzen – grundsätzlich mit diesem neuen Zugleitsystem auszurüsten sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie das noch einmal erläutern, was das ist? Ich denke hier an das Publikum, denn wir wissen inzwischen natürlich, was das ist.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Bei dem Zugleitsystem stellt sich folgendes Problem. Wir haben leider Gottes im Eisenbahnverkehr nicht die Situation wie beim Auto, dass man heute innerhalb Europas über Grenzen fahren kann und das praktisch nicht merkt, sondern in Europa haben wir in jedem Land ein eigenes Zugleitsystem. Diese Systeme vertragen sich nicht miteinander. Der europäische Gedanke ist, dass man sich in Europa nach einer Übergangszeit von einigen Jahrzehnten auf ein gemeinsames Zugleitsystem einigt, das dann von sämtlichen Zügen gleichermaßen verwendet werden kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, aber was ist das? Sind das Signale, oder was ist das?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist praktisch die Nachfolgeneration für diese Signale und für die Stellwerke. Heute wird der Zugverkehr über Stellwerke und über Signale gesteuert, und noch ein paar andere Einrichtungen gehören dazu. Das ist dann ein System, das diese alten Systeme ersetzt und das in ganz Europa gleich ist. Das ist die Vorstellung.

Um dies umzusetzen, werden jetzt alle Neubaustrecken mit diesem System ausgerüstet. Das hat bloß den Nachteil – deswegen werden diese Netze beziehungsweise Magistralen definiert -, wenn man es so macht, dass es Jahrzehnte dauert, bis man eine zusammenhängende längere Strecke bekommt. Deshalb hat man Magistralen definiert und beschließt dann, dort die gesamte Magistrale auszurüsten. Das ist ein Verfahren, um die Ausstattung mit ETCS ein Stück weit zu beschleunigen. Weil man

weiß, dass man nicht alles gleichzeitig ausstatten kann, stattdessen man eben diese Magistralen aus, um einen durchgängigen Verkehr zu ermöglichen, dass also beispielsweise ein TGV nicht nur in Frankreich fahren kann, sondern auch in Deutschland fahren kann, in Österreich fahren kann und sonst irgendwo fahren kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber das kann er doch jetzt schon. Es fährt doch ein TGV von Straßburg nach Stuttgart.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Eben. Der fährt deswegen von Straßburg nach Stuttgart, weil der entsprechende leittechnische Ausrüstungen an Bord hat.

(Matthias Lieb: Aber nicht ETCS!)

- Was wir heute finden, sind alle Formen von Übergängen. Das widerspricht aber der grundsätzlichen Herangehensweise beziehungsweise Strategie nicht. Wenn Sie heute in zwei Ländern fahren wollen, dann müssen Sie in dem fahrenden Material das Zugsicherungssystem oder das Leitsystem beider Länder mitnehmen. Wenn Sie heute von Deutschland nach Frankreich fahren, müssen Sie das deutsche Leitsystem mitnehmen und das französische Leitsystem. In Zukunft sollen solche Züge nur noch ein Leitsystem aufweisen. Wenn Sie heute in drei Ländern fahren wollten mit rollendem Material, müssten Sie drei Systeme mitnehmen, in vier Ländern müssten Sie vier Systeme mitnehmen. Nachdem Züge und auch Güterzüge in unterschiedlichen Ländern verkehren sollen, haben Sie auf die Art und Weise ein nicht zu lösendes Problem. Deswegen hat man sich auf ETCS geeinigt, auf dieses europäische Zugsicherungssystem.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das leuchtet ja ein. Also hat diese Geschichte damit zu tun, dass Sie in der Zukunft, wenn Sie Ihren Bahnhof bauen, der Verkehr in Stuttgart von der Zentrale in Karlsruhe geleitet wird.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, damit hat das jetzt nichts zu tun.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn das so käme, würde das aber die Stuttgarter freuen.

(Heiterkeit)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die konkrete Folge für Stuttgart ist, dass das, was neu gebaut werden muss – die Schnellfahrstrecke und auch dieser innere Ring -, mit ETCS, also mit diesem neuen Leitsystem, ausgestattet werden muss – muss, zwangsweise. Jetzt war in einer der vergangenen Sitzung ja die Frage: Was passiert denn dann mit den Zügen, die heute dieses System nicht an Bord haben? – Da haben wir ausgeführt, das, was man in solchen Fällen normalerweise macht, ist, dass man eine Doppelausstattung auf der Strecke macht, was wir hier für

bestimmte Streckenabschnitte auch vorsehen. Ich habe gesagt, der Ring wird doppelt ausgestattet.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

- Herr Rockenbauch, ich habe damals auch gesagt, dass wir bei dem Fildertunnel im Moment prüfen und diskutieren. Das ist also eine konkrete Auswirkung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Der Punkt bleibt ja auf der Tagesordnung.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, ja. – Das sind die ganzen Hintergründe, weshalb es Magistralen gibt.

Ich wiederhole es, damit es ganz deutlich wird – Sie haben das vorhin auch gebracht, Herr Holzhey -: Die Magistrale ist nicht bestimmend und nicht relevant für die Passagierzahlen, die wir erwarten, und für die Wirtschaftlichkeitsrechnung; sie ist relevant für die gerade gemachten Ausführungen. Und das muss man voneinander trennen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist eine ganz wichtige Erkenntnis, die wir jetzt jeweils gewonnen haben. – Frau Gönner, bitte.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, herzlichen Dank. Auch ich will gerade zu dem Thema Magistrale noch einige Bemerkungen machen. Zum einen, Frau Dr. Dahlbender: Die Landesregierung wird auch in Zukunft in diesem Zusammenhang von der Magistrale für Europa und vom „Herz Europas“ sprechen. Dies aus mehreren Gründen.

Nun will ich einmal versuchen, es auch für die Zuschauer einfach zu machen. Wenn wir heute eine S-Bahn-Linie haben, dann geht sie vom Punkt A, Einstiegspunkt, bis zum Endpunkt. Trotzdem werden viele nur Bereiche dazwischen nutzen. Das ist heute schon im Regionalverkehr, im S-Bahn-Verkehr völlig normal. Genau das ist auch der Hintergrund dieser Magistrale. Es ist eine Grundüberlegung, in Europa die Städte zu verbinden entlang einer Strecke. Das heißt aber nicht, dass ich vom Ausgangspunkt bis zum Endpunkt fahre. Nichtsdestotrotz sagt Europa, diese Ost-West-Verbindung ist ganz entscheidend für Europa.

Herr Rockenbauch, an dem Punkt kann ich Ihnen nur sagen: Es ist nicht so, dass wir dort Gelder erschlichen haben, sondern es gab einen eigenen Beauftragten für die Frage, welche Magistralen sind für Europa wichtig, und genau dieser hat gesagt, es ist für das Zusammenwachsen zwischen Westeuropa und Osteuropa eine ganz wesentliche Verbindung.

In diesem Zusammenhang hat dann die Europäische Union gerade den Teil Stuttgart-Ulm als das Nadelöhr schlechthin auf dieser Strecke gesehen. Genau deswegen

gibt die Europäische Union auch dafür - ich sage es ganz bewusst -, auch dafür Geld. Ich glaube, dass man das auch immer wieder sagen muss.

Ich will ein Drittes sagen, weil Herr Holzhey vorhin sagte, es gäbe keine internationalen Verträge für diese Neubaustrecke. Auch da lohnt es sich, ab und an etwas in die Geschichte zu gehen. Es gibt aus dem Jahr 1992 den Vertrag von La Rochelle zwischen Deutschland und Frankreich, in dem ausdrücklich - ich meine, Sie beziehen sich für die Rheintalbahn auf einen Vertrag mit der Schweiz - beinhaltet ist, dass als Maßnahmen auf deutscher Seite die Achse Mannheim-Freilassing zu sehen ist, Ausbeziehungsweise Neubau der Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg als Schnellbahnstrecke auf abschnittsweise 200 km/h, 250 km/h Höchstgeschwindigkeit. Insofern glaube ich, auch das ist wichtig für die Frage, warum wir es machen.

Jetzt will ich zu dem kommen, Herr Hickmann, was Sie gesagt haben. Ich bin völlig bei Ihnen, dass es unser gemeinsames Ziel ist, so viel wie möglich auf die Schiene zu bringen. Jetzt ist natürlich die Frage, machen wir es früher oder machen wir es später. Genau diese Frage stellt sich natürlich vor dem Hintergrund, den Sie bringen. Sie müssten mir erklären, wie wir damit umgehen, dass aufseiten des Bundes eine bestimmte Strecke einmal in einen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde gerade unter der Fragestellung, dass man zügig vorankommt, und wie Sie das in Zukunft schaffen wollen, dort auch wieder hineinzukommen, wenn Sie sagen, wir brauchen dann eine bestimmte Zeit, weil wir im Moment nur strategische Überlegungen haben, wie das Ganze gestaltet werden soll, und das sogleich damit verbinden, dass in Zukunft angeblich weniger Geld vorhanden ist.

Also, ich finde, dass Sie auch da aufpassen müssen, dass Sie nicht bestimmte Widersprüche in Ihren eigenen Aussagen haben hinsichtlich der Ziele und der Frage, wie wir damit umgehen.

Deswegen noch einmal: Magistrale und „Herz Europas“ werden wir nicht aufgeben, weil wir in diesem Bereich der Magistrale von Paris bis Bratislava, die wahrscheinlich kaum einer von Anfang bis Ende fahren wird - dabei wird es jedoch manchen geben, der durchaus auch Freude an so etwas hat -, es entscheidend ist, dass innerhalb dieses Bereichs Städte miteinander verbunden werden, um hier auch tatsächlich wiederum Flugverkehr deutlich zu reduzieren. Wir werden auch in Zukunft diese Strecke als „Herz Europas“ bezeichnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Für die Leute, die sich jetzt erst an den Fernsehapparaten zugeschaltet haben, sage ich, Magistrale - ich überlege dauernd, wie man das aus dem Lateinischen ableiten kann, wie es überhaupt zu dieser Definition kommt; ich kann Latein - ist eine internationale Zugverbindung von Hauptstädten, von Großstädten innerhalb von Europa, und zwar möglichst direkt, also nicht mit riesigen Kurven, dass man also zum Beispiel, wenn man von Paris nach Wien fahren will, die Zugstrecke nicht über Berlin legt, sondern nach Möglichkeit über Stuttgart. Das ist eine Magistrale, wobei der Ausdruck „Magistrale“ blödsinnig ist. Aber dieser

Begriff hat sich da nun einmal so eingebürgert. Es tut mir leid.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich habe vergessen, dass Herr Professor Heimerl als jemand, der ja auch einmal geplant hat, zum Thema Magistrale noch etwas sagen möchte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Professor Heimerl wird gleich das Wort bekommen, ich muss aber erst Herrn Holzhey drannehmen, falls er das Wort von Frau Dahlbender übertragen bekommt.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Aufgrund der Äußerungen von Herrn Kefer und Frau Ministerin Gönner möchte ich jetzt unsererseits folgende Wortmeldungen anmelden: Herr Kretschmann, Herr Lieb, Herr Behnsen, Herr Stocker, Herr Holzhey, und dann werde ich selbst noch eine Frage stellen.

(Unruhe bei den Projektbefürwortern)

Ich möchte bitten, erst einmal Herrn Kretschmann das Wort zu geben, damit wir mit dieser Liste der Wortmeldungen beginnen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also praktisch alle miteinander. Wollen wir das so machen, dass wir erst einmal hören, was - -

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Nein, das können wir nicht!)

- Aber, bitte, äußern Sie sich jetzt nicht zum Güterverkehr, sondern nur zur Magistrale.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ja, nur zur Magistrale. Nur dazu wollen wir uns äußern und dazu auch noch Fragen stellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Bitte schön, dann machen Sie das.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich möchte dann einfach für die Zukunft festgestellt haben, - - Ich meine, ich kann für meine Seite dann auch die ganzen Wortmeldungen sammeln. Es gab bei uns nämlich schon länger zum Thema Magistrale die Wortmeldungen von Herrn Leuschel, der sich gemeldet hat, von dem Kollegen Pfister, dann von Herrn Bitzer; Herr Heimerl hatte ich schon genannt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Alle zur Magistrale?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ja, alle zur Magistrale. Deswegen ist die Frage, wie wir in Zukunft damit verfahren wollen. Wenn wir es so machen, dann wissen wir das, dann werden wir das in Zukunft auch so machen. Ich wäre einfach dankbar, wenn Sie uns da Hinweise gäben, ob wir es in Zukunft so machen wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, natürlich, klar. Aber wenn Sie alle das bestätigen, was Herr Kefer schon gesagt hat,

(Heiterkeit)

dann kann man es vielleicht ein bisschen reduzieren. - Bitte schön, jetzt kommen erst Sie kollektiv dran und dann kommen Herr Pfister, Herr Leuschel, Herr Professor Heimerl natürlich. Das ist klar. - Bitte schön, Herr Kretschmann.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Herr Kefer, das, was Sie gesagt haben, war erst einmal sehr hilfreich, dass nämlich diese Magistrale kein Begriff ist, der etwas mit Passagierzahlen und der Wirtschaftlichkeit zu tun hat, sondern ganz andere Gründe hat. Bisher ist aber der Eindruck erweckt worden, und das „Herz Europas“ spricht schon dafür, und wenn Sie das lesen, ebenfalls. Wenn die Kanzlerin dann davon redet, dass hier ein europäisches Projekt verhindert werden soll, geht es genau darum. Insofern ist das, was Sie gesagt haben, außerordentlich hilfreich gewesen. Dann kommen wir auch noch einmal zum Kern der Auseinandersetzung.

Das Abrücken von uns von der Neubaustrecke begann mit der Kostensteigerung und der Erkenntnis, dass Güterzüge da nicht fahren, weil das etwas mit der Wirtschaftlichkeit zu tun hat. Jetzt stehen wir unter dem Regime knapper Ressourcen. Das habe ich vorher erläutert. Die sind knapp beim Bund, er setzt wenig ein, nämlich nur eine Milliarde €. Das Projekt, wenn wir das realistisch nehmen, wird wesentlich teurer. Darauf werden wir aber noch zu sprechen kommen.

Jetzt ist die Frage, die sich uns und der Öffentlichkeit stellt, ob wir für den Güterverkehr und für den Personenverkehr diese Ressourcen optimal allozieren und die größten Mobilitätseffekte mit dem eingesetzten Kapital erzielen. Haargenau darum geht es. Ich sage das, Herr Geißler, weil Sie immer wollen, dass man so spricht, dass es die Leute verstehen, sage ich es noch einmal ganz einfach - das hat mein Vater immer gesagt -: Erst das Notwendige, dann das Nützliche, dann das Angenehme. Darum geht es.

Die Ressourcen, die hier eingesetzt werden, der Kosten-Nutzen-Effekt stimmt hier bei dem Projekt nicht. Deswegen stellen wir jetzt Alternativen auf und sagen, es muss in eine andere Richtung gedacht werden. Denn solch enorme Kostensteigerungen sind ein klassischer Grund für den Ausstieg aus einem Projekt. Man schaut dann, ob man die optimaleren Effekte nicht anders und kostengünstiger erreichen kann. Das muss man an solch einem Punkt machen.

Ich wiederhole es: Die Bürgerschaft von Stuttgart hat ein Anrecht darauf, denn eine andere Möglichkeit gibt es nicht, als dieses Projekt zu strecken, wenn die Mittel nachher nicht da sind; sie hat ein Anrecht darauf zu wissen und einigermaßen glaubwürdig gesagt zu bekommen, ob Sie eine Bauzeit von 10 oder gar 15 oder

20 Jahren kalkulieren. Darauf hat sie ein Recht. Der Bund macht solch eine Zusage aber nicht. Das kann er auch gar nicht machen, denn der Verkehrshaushalt ist gerade um 5 % gekürzt worden. Ich habe dann auch noch einmal darauf hingewiesen, dass die Schuldenbremse jetzt in der Verfassung steht. Also kann man damit nicht rechnen, dass Mittel zusätzlich dazukommen.

Das wollen wir von Ihnen einfach wissen, da sind Sie begründungspflichtig. Wir stellen ja das Projekt infrage. Da spielen diese Fragen der Wirtschaftlichkeit und des Mobilitätseffektes eben eine tragende und entscheidende Rolle, und das Geld. Es gibt andere Projekte, tatsächliche europäische Trassen - das ist von Herrn Holzhey schon dargelegt worden -, das sind Güterverkehrsstrassen. Ihr Chef, Ihr Kollege, Herr Kefer, ist gerade unterwegs - -

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Sprechen Sie von der Magistrale?)

- Ich bin gleich fertig, Frau Ministerin.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ich hätte auf Ihre Ausführungen auch noch ein paar Antworten!)

- Ich habe heute noch nicht so lange geredet.

Ihr Kollege Grube ist gerade unterwegs, und es zeigt sich, wenn man eine vernünftige Trassenplanung macht, die für die Leute erträglich ist, - - Im Rheintal wird auch das mehr kosten. Das heißt, da geht es um Prioritäten - auch zeitlich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. - Jetzt wäre Herr Conradi an der Reihe, oder wer?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Behnsen!)

- Bitte schön.

Sascha Behnsen: Guten Tag. Noch einmal ganz kurz ein Dankeschön an die Regierung, dass es hier möglich geworden ist, mit neutralen Geldern auch Fachleute zu bezahlen. Das wollte ich noch kurz erwähnt haben.

Ansonsten möchte ich jetzt in der Diskussion noch einmal ein bisschen die Begrifflichkeiten aufklären. Magistrale ist ein Begriff, der in den letzten Jahren sehr inflationär benutzt wurde. Aber de facto handelt es sich um eine Art Werbebegriff. Es gab vor vielen Jahren bei der EU eine sogenannte Essener Liste, in der verschiedene transeuropäische Korridore ausgewiesen wurden. Da war dieser Bereich Paris-Straßburg-Budapest nicht enthalten. Es hatte sich daraufhin eine Initiative von Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern, bei der auch Herr Bopp mit dem

Verband Region Stuttgart als - so sage ich einmal - Beteiligter dabei ist - er ist da mit involviert – gebildet, dies versucht hat, ihre lokalen Einzelprojekte zusammenzufügen zu einer Gesamtmagistrale, um damit die Möglichkeit zu haben, auch mit EU-Geldern gefördert zu werden. Dieser Vorschlag wurde unterbreitet und ist dann im Laufe der Zeit bei der EU tatsächlich hineingekommen.

Das nur einmal so viel zu dem Begriff „Magistrale“. Das hat nichts zu tun, was jetzt Herr Dr. Kefer gesagt hatte, mit irgendwelchen ERTMS-Korridoren für den Güterverkehr oder ETCS-Korridoren. Das sind zwei Paar Stiefel. Da ist nämlich üblicherweise zum Beispiel immer nur das Rheintal dabei. Ich habe hier auch vom August 2009 ein Dokument von der DB Netz über den Ausbau mit ETCS, wo primär auch das Rheintal dabei ist oder die Strecke Berlin-München und jetzt natürlich auch Wendlingen-Ulm.

Insofern wollte ich das einfach noch einmal kurz darstellen, dass der Begriff Magistrale ein Begriff ist, der nur für diese Strecke im Zusammenhang damit, das bei der EU in eine Förderung hineinzubekommen, benutzt wurde. Er ist nicht in anderen Bereichen verwendet worden. - Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber es ist ja nun völlig egal, was in irgendwelchen Dokumenten steht. Die Aussage war ja, die Magistrale ist langfristig offenbar notwendig, damit alle Züge, die in Europa fahren, dasselbe Zugleitsystem haben. Das war doch seine Aussage. Ob die EU-Kommission das in irgendeinem Dokument festgehalten hat oder nicht, ist ja für uns irrelevant. Insofern, als es darum geht, ob es sinnvoll oder nicht sinnvoll ist, kann die Magistrale durchaus auch als Begriff verwendet werden.

Ich muss es noch einmal sagen: Wir haben ein anderes Thema. Wir haben nicht dieses Zugleitsystem in Europa im Jahr 2030 zu erörtern, sondern wir haben die Neubaustrecke Ulm-Stuttgart zu erörtern.

(Zustimmung bei den Projektbefürwortern)

In dem Zusammenhang ist diese Begriffsbildung „Magistrale Paris-Bratislava“ einfach, wie Sie sagen, irrelevant, um nicht etwas Schlimmeres zu sagen. Insofern ist klar, worum es geht. Deswegen bitte ich Sie, sich doch darauf zu konzentrieren. Jeder kann aus seinem unendlichen Wissen irgendwelche Dokumente abrufen, wann wer was gesagt hat. Das führt uns aber nicht weiter. – Wer kommt jetzt dran, Frau Dahlbender?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Stocker hat eine Frage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker, bitte schön.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich lasse meine erste Frage gleich mal weg und

komme auf diese Definition, die Sie, Herr Kefer, für den Begriff Magistrale gegeben haben, dass diese Magistralen deswegen notwendig sind, weil wir – und dann europaweit – dieses gleiche Sicherungssystem ETCS brauchen. Das heißt aber jetzt doch bitte nicht im Umkehrschluss, dass Sie die Neubaustrecke deswegen bauen wollen, weil Sie da ETCS einbauen wollen. Auf die Idee könnte man ja kommen. Einerseits werben Sie mit der „Herz Europa“-Magistrale, andererseits sagen Sie, wir bauen die Magistrale eigentlich nur wegen ETCS.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist das Ergebnis der Diskussion, dass die Befürworter jetzt nicht mehr die Magistrale Paris-Bratislava zur Begründung der Neubaustrecke anwenden.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Dann meine zweite und auch gleichzeitig letzte Frage: Würden Sie mir recht geben, wenn ich sage, der Netzbeirat hat erst vor Kurzem bedauert, dass es eben nicht zu einem europaweiten ETCS kommt, weil es eben schon wieder zu viele nationale Entwicklungen bei diesem Sicherungssystem gibt?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. – Frau Dahlbender, wer ist jetzt an der Reihe?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Holzhey möchte konkret zu den Ausführungen von Frau Gönner nachfragen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte, Herr Holzhey.

Michael Holzhey: Sie erwähnten vorhin den Vertrag von La Rochelle. Würden Sie bestätigen, dass darin zum Beispiel auch Frankfurt-Mannheim steht? Das ist ja nicht unwichtig. Würden Sie bestätigen, dass wir mit der Schweiz die Verpflichtung nach dem Vertrag von Lugano haben, in dem sogar konkret steht: In Ausrichtung auf die steigende Nachfrage? – Also, ein ganz anderer Konkretisierungsgrad als das?

Würden Sie bestätigen, oder haben Sie eine Erklärung dafür, warum die DB das dann in ihrer Liste nicht aufführt? – Ich denke, das ist kein Zufall.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, was führt er nicht auf?

Michael Holzhey: Die DB hat im Ausschuss nicht berichtet, dass das ein wichtiger Vertrag sei.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Sind Sie fertig? – Nein.

Michael Holzhey: Es wird nach außen suggeriert - - Die Werbeprospekte werden doch nicht gemacht, um nach außen zu sagen: Übrigens, liebe Leute, wir wollen demnächst ETCS einführen, deswegen nennen wir das „Das Herz von Europa“, sondern das ist doch eine Werbebroschüre, die vielen Wahlbürgern auch suggeriert, sie

hätten verkehrlich einen Nutzen davon. Das war die entscheidende Aussage, die wir von Herrn Kefer hören wollten, dass dieser gar nicht gegeben ist. Das ist uns wichtig.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Herr Geißler, da möchte ich - -)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, Sie sind noch nicht dran. Es tut mir schrecklich leid. Schreiben Sie sich Ihre Frage oder Ihre Bemerkung auf.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das werde ich machen!)

- Wer kommt jetzt? – Ich möchte nämlich vorschlagen, dass wir dann, wenn jetzt die Bündnisleute mit ihren Diskussionsbeiträgen fertig sind, einen Schnitt machen; dann gehen wir zum Mittagessen, und dann wird von der anderen Seite geantwortet. Sonst sitzen wir um 14 Uhr noch hier. – Bitte.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das können wir gern tun. Ich bin mir nur nicht sicher, wie viele Zuschauer wir in der Mittagspause „verlieren“. Ich hoffe, keine, offengestanden. Es wäre aber ärgerlich, jetzt an diesem Punkt quasi die eine Seite vortragen zu lassen, aber - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Mir ist das völlig egal. Wenn die Küche auch um 14 Uhr noch etwas liefert, dann machen wir jetzt einfach weiter. Dann behandeln wir das doch als zusammenhängenden Komplex. Sie bringen Ihre Diskussionsbeiträge, und dann kommen Sie an die Reihe. Einverstanden?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Aber ich hatte gerade zu verstehen gegeben, dass wir von unserer Seite aus jetzt in erster Lesung fertig sind und gern die Antworten hören würden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Conradi hatte sich noch gemeldet.

Peter Conradi (Projektgegner): Es hier ja deutlich geworden, dass für die Neubaustrecke eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung, die die Bahn und die Bundesregierung gemeinsam zu erarbeiten haben, vorliegen muss. – Korrekt? – Nicht im Streit. – Die ist bis jetzt nicht da, und an der wird sich auch das Schicksal der Neubaustrecke entscheiden, ebenso die Finanzierung, die bis jetzt nicht klar ist.

Meine Frage an Sie ist: Was machen Sie eigentlich, wenn die Neubaustrecke nicht oder wenn sie 10 Jahre später kommt?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. – Jetzt haben wir zunächst einmal die Argumentationen der Projektgegner gehört. Jetzt kommen Sie dran. Wer fängt an? – Die Frau Ministerin.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, ich möchte nur sagen, wie unsere Liste

ist. Herr Kefer wird beginnen, dann kommen Herr Leuschel, Herr Professor Heimerl, der Kollege Pfister und Herr Bitzer, der, glaube ich, auch noch etwas sagen wollte. – Damit Sie wissen, wer alles noch kommt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann gehen wir jetzt mal der Reihe nach. Wer kommt zuerst dran?

Tanja Gönner (Projektbefürwörterin): Herr Kefer würde beginnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie kommen zuerst dran?

Tanja Gönner (Projektbefürwörterin): Nein, Herr Kefer. Ich könnte auch etwas dazu sagen, aber ich möchte Herrn Kefer den Vortritt lassen. Ich komme dann zum Schluss.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, danke schön. – Herr Kefer, bitte schön.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürwörter): Zu Ihrer Frage, Herr Conradi, ganz konkret: Eine NKU existiert, weil sie nämlich existieren muss, bevor ein Finanzierungsvertrag überhaupt geschlossen werden kann. Insofern gibt es eine NKU, insofern gibt es eine Kostenplanung, insofern gibt es das alles.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Erklären Sie, was eine NKU ist!
Sonst kriegen Sie Ärger mit Herrn Geißler!)

- Entschuldigung, das ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Die volkswirtschaftliche!)

- Die volkswirtschaftliche.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: NKU ist was?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürwörter): Das ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann müssen Sie das auch sagen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürwörter): Für den Bund und für das Land ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung relevant in der Entscheidung, ob und wie ein Projekt gefördert wird.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Richtig!)

Für die Bahn ist die betriebswirtschaftliche Bewertung des Projekts relevant. Das

sind zwei unterschiedliche Paar Stiefel. Die Beträge, die dort jeweils eingehen, sind ebenfalls unterschiedlich. Das sind zwei völlig unterschiedliche Verfahren. Beide Verfahren existieren, beide Verfahren sind durchlaufen worden, und beide Verfahren sind final positiv beschieden worden. Das steht völlig außer Frage.

Herr Geißler, ich möchte aber trotzdem gern einen Vorschlag machen. Wir diskutieren jetzt permanent nicht über „Magistrale“, sondern auch über Wirtschaftlichkeit - der Herr Kretschmann hat damit angefangen - und die anderen Themen, die wir im Nachgang diskutieren wollten. Mein Vorschlag ist wirklich, dass wir zu dem zurückkehren, was wir wollten. Wir wollten die Magistrale diskutieren. Da haben wir jetzt jede Menge Wortmeldungen gehabt und Erläuterungen gegeben. Ich würde dieses Thema jetzt auch gern abschließen, weil ich nicht nachvollziehen kann, was Begriffsdefinitionen damit zu tun haben, was am Ende wirklich wichtig ist, nämlich, ob diese Neubaustrecke für die Menschen außen herum einen Nutzen bringt. Überlegen Sie doch einmal: Die, die uns hier zuschauen, die interessiert das im Prinzip überhaupt nicht. Aber das, was für die extrem relevant ist, ist das, was wir eingangs gesagt haben, nämlich: Existieren entsprechende Verbindungen aus Tübingen, aus dem Süden, aus Ulm usw.? Können wir dort mehr Pendler fahren? Können wir kürzere Verbindungen bereitstellen?

Das, was ich nicht verstehen kann, ist, dass wir uns hier über diese Begriffe unterhalten und das eigentliche Thema komplett aus den Augen verlieren. Lassen Sie uns dahin zurückkehren, lassen Sie uns das Thema Magistrale zum Abschluss bringen, weil es dazu nichts beiträgt. Dann greifen wir die anderen Themen auf, aber wir springen jetzt nicht permanent hin und her.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss hier jetzt leider doch noch etwas ergänzend sagen. Herr Kefer, ganz so ist es ja nicht. Denn diese Magistrale Paris-Stuttgart-Bratislava ist natürlich immer schon eine Begründung gewesen, um auch den Bahnhof hier und die Neubaustrecke zu realisieren. In offiziellen Erklärungen, auch von der Bundesregierung, ist das immer wieder genannt worden, sodass auf der anderen Seite - ich schildere nur die Reaktionen - diejenigen, die gegen den Bahnhof und gegen die Neubaustrecke sind, sozusagen als die technologischen Hinterwäldler und Bremser dargestellt worden sind, die die fast galaktische Bedeutung dieser Strecke nicht richtig begriffen haben. Insofern spielt es schon eine Rolle, dass wir jetzt so ein bisschen Klarheit bekommen haben, dass dieses Argument von der transnationalen, galaktisch-eschatologischen Bedeutung dieser Strecke wieder auf das reduziert worden ist, was uns interessiert.

Da stimme ich Ihnen nun völlig zu, dass wir uns darüber unterhalten: Wie ist die Neubaustrecke zu bewerten, z. B. was den Personenverkehr angeht? Die Magistrale lassen wir jetzt wirklich mal beiseite, es sei denn - die Frage ist ja gestellt worden -, dass die europäische Bedeutung der Magistrale etwas mit der Finanzierung zu tun hat.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Genau, das hat sie!)

Das hat ja Herr Kretschmann deutlich gesagt. Darauf kann man sicherlich auch antworten.

Aber vielleicht sollten wir die Finanzierungsfrage jetzt wirklich auf die übernächste Sitzung verschieben.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Genau! Das haben wir so ausgemacht!)

Denn es sind ja - ich glaube, auch von Herrn Rößler, oder Sie waren das - Kostenrechnungen an die Leinwand geworfen worden. Die würde ich auch gern aussparen, weil wir sonst aus dem Rahmen herauskommen, den wir heute diskutieren.

Also, wir reden jetzt über die Neubaustrecke und über den Personenverkehr. Das wäre das nächste Thema. Oder will jetzt zur Magistrale noch jemand unbedingt etwas sagen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ja. - Herr Geißler, wir hatten noch eine Rednerliste zum Thema Magistrale, und zwar auch aufgrund der Fragen, die gestellt worden sind. Ich wäre dankbar, wenn wir die noch abarbeiten würden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Der Herr Kefer hat gesagt, wir sollen damit Schluss machen, aber wenn Sie der Auffassung sind, nicht, dann ist das gut.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Okay. Wir hatten das vorher aber noch einmal dargestellt; deswegen ist mir das wichtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe nichts dagegen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich will noch einmal die Reihenfolge nennen: Herr Leuschel, Herr Professor Heimerl, der Kollege Pfister und Herr Bitzer. - Ich teile grundsätzlich Ihre Auffassung hinsichtlich der Frage, was bedeutet das jetzt mit dem „Galaktischen“. Auf der anderen Seite ist eben die Neubaustrecke Teil dieser Magistrale, ein wesentlicher Teil dieser Magistrale. Und weil es dieser wesentliche Teil ist, weil dies von der Europäischen Union als das Nadelöhr auf dieser Strecke schlechthin gesehen wird, ist es eben auch mit Geld unterlegt. Insofern bitte ich schon um Verständnis, dass wir auch in Zukunft zumindest darauf hinweisen, dass es Teil dieser Magistrale ist, also der Verbindung von Städten untereinander. - Jetzt bitte ich, Herrn Leuschel das Wort zu geben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Eine Zugverbindung von europäischer Bedeutung! - Herr Leuschel, bitte schön.

Ingulf Leuschel: Mit sich immer wieder überlagernden Verkehrsströmen. - Danke schön, Herr Dr. Geißler. - Niemand geht davon aus, dass jemand von Paris nach Bratislava ständig mit der Bahn fahren wird. Es sind die sich überlagernden Verkehrsströme von Paris nach Stuttgart, von Stuttgart nach Wien und, und, und, um die es hier geht.

Die Franzosen sind fast fertig. 2012 ist der Vogesen-Tunnel fertig, dann wird die Fahrtzeit von Paris noch einmal verkürzt, und dann wird sich auch der Verkehr steigern, und es werden dann - Herr Holzhey - übrigens auch mehr TGV von Paris nach Stuttgart fahren. Das ist die Absprache, die wir bereits mit dem SNCF haben.

Sie haben vorhin in Zweifel gestellt, wie viele TGV überhaupt fahren. - Heute sind es vier, davon einer bis München, und nach der Fertigstellung des Vogesen-Tunnels werden es mehr sein. Ich sage das nur, um darauf noch einmal zurückzukommen.

Dann, Herr Holzhey, würde ich gern etwas anderes aufgreifen. Sie versuchen, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm irgendwie immer - ich sage es einmal so – in einen Wettbewerb zum Ausbau der Rheintalstrecke zu bringen. Die Rheintalstrecke ziehen wir in ihrer Bedeutung in keiner Weise infrage. Wir stehen zum Vertrag von Lugano; den kennen wir von vorn bis hinten auswendig.

(Zuruf von den Projektgegnern)

Wir haben bereits von Rastadt-Süd bis Offenburg gebaut, und der Katzenbergtunnel, und Weil am Rhein sind im Bau. Das ist schwierig genug. Dort, wo wir Baurecht haben, gehen wir ran. Wir haben leider noch nicht überall Baurecht. Das ist unser Thema. Da gibt es noch Dinge, über die wir uns noch mit den Bürgerinnen und Bürgern und den Gemeinden zu verständigen haben.

(Unruhe bei den Projektgegnern)

Das Rheintal ist mit hoher Priorität auszubauen. Das erstens.

Zweitens. Sie haben den Vertrag von La Rochelle erwähnt. Im Vertrag von La Rochelle steht auch der Ausbau von Kehl nach Appenweier.

Herr Rößler, ich muss schon einige Dinge, die Sie gesagt haben, sehr kritisieren, weil da gewisse Dinge nicht ganz in Ordnung waren. In Appenweier haben wir sehr wohl eine Planung - nicht für 100 km/h, sondern für 160 km/h in der Überleitung. Ich will nicht in die Details gehen.

Aber auch München-Freilassung über Mühldorf ist für 200 km/h und nicht für 160 km/h vorgesehen. Sie haben in Ihren Ausführungen - damit schließe ich jetzt, was Ihren Teil anbelangt - ganz eklatant verkehrte Dinge gesagt. Darauf möchte ich hinweisen, ehe ich jetzt zu Österreich oder anderen Dingen komme.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was machen Sie von München nach Freilassing?

Ingulf Leuschel: 200 km/h sind die Planung, wenn es ausgebaut ist.

(Unruhe bei den Projektgegnern)

Aber wir wollen hier in Baden-Württemberg bleiben. Ich darf noch einmal sagen, dass die Rheintalstrecke ja auch Bestandteil der Verbindung Paris-Stuttgart ist, nämlich genau zwischen Appenweier und der Kurve bei Bruchsal, die übrigens genauso ein- und ausgeschleift wird - das könnte schöner sein; da gebe ich Ihnen recht - wie die ICE-Strecke von Frankfurt nach Berlin bei Hannover. Leider ist so etwas an vielen Stellen Standard in Deutschland und auch in anderen Ländern.

Sie haben den Vergleich mit dem Tunnel der Stadtbahn in Karlsruhe gemacht. Das finde ich schon heftig. Dort wird in der Poststraße in offener Bauweise ein Tunnel für die Straßenbahn gebaut. Das kann man nicht mit einem Eisenbahntunnel vergleichen, der nach dem Standard der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit einem ganz anderen Querschnitt und ganz anderen technischen Ausrüstungen gebaut werden muss. Das mit dem Stadtbahntunnel in Karlsruhe zu vergleichen, halte ich für etwas fahrlässig.

Auch zu der Rheinbrücke, die Sie so nebenbei erwähnt haben, möchte ich darauf hinweisen, dass es sehr wohl seit den 50er-Jahren einen Vertrag mit der Republik Frankreich über Brücken und Fähren über den Rhein gibt, dass wir hier aber schwierige gemeinsame Hürden mit der Schifffahrt in der Frage zu überwinden hatten, wie die Pfeiler zu setzen sind. Deshalb hat es sehr lange gedauert. Die Brücke wird ja nun gebaut.

Abschließend würde ich gern noch einmal sagen, Herr Rößler - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Magistrale! Magistrale! Magistrale!

Ingulf Leuschel: Auf der Magistrale möchten Sie Neigetechnikzüge von München nach Stuttgart einsetzen. Das heißt zwingend, dass man dann umsteigen muss, denn die Züge, die es dort heute schon gibt, die fahren nur 230 km/h; die könnten gar nicht auf den anderen Strecken fahren, schon gar nicht von Frankfurt weiter in Richtung Köln. Auch fahren diese Züge nicht - wie Sie fälschlicherweise gesagt haben - zwischen Berlin und Hamburg. Dort fährt nur noch der ICE 1 - wenn ich darauf hinweisen darf - und nicht der Neigetechnikzug.

Andere Länder wie Schweden, Italien, die mal sehr Neigetechnik hatten, steigen durch ihre Schnellbahnnetze aus der Neigetechnik aus. Schweden baut gerade eine neue Schnellstrecke von Stockholm nach Malmö. Also, da sollten wir ein bisschen seriöser herangehen.

Ich stelle für mich fest, Herr Rößler, dass wir zu der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, zu der wir stehen, bis heute noch nicht gehört haben, welche Möglichkeiten es denn gibt, dort weiterzukommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen wir doch gleich. Sie wollten jetzt zur Magistrale etwas sagen. Vielleicht wäre da zur Information der Leute ganz wichtig: Sie sagen also, dass ein Zug mit Neigetechnik, ein ICE, nicht so schnell fahren kann wie was? - Wie der normale ICE?

Ingulf Leuschel: Der ICE 3, der hier auch von Stuttgart Richtung Rhein-Ruhr-Gebiet fährt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist ein ICE 3?

Ingulf Leuschel: Das ist der moderne ICE, der modernste, der eingesetzt wird; der fährt 320 km/h in Frankreich. In Deutschland fahren wir 300 km/h zwischen Frankfurt und Siegburg bei Köln. Die Züge mit Neigetechnik haben eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Das sind leichtere ICEs.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. - Frau Gönner, Sie verteilen jetzt bitte weiter die Wortmeldungen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Danke schön. Jetzt kommt erst Herr Professor Heimerl, dann der Kollege Pfister.

Dr. Gerhard Heimerl: Herr Geißler! Meine Damen und Herren! Nach den Ausführungen, die vorher gemacht worden sind von Herrn Kefer, von Frau Ministerin Gönner und von Herrn Leuschel, möchte ich mich noch auf einen einzigen Punkt beschränken. Mir kam bisher die langfristige Zukunftsüberlegung ein bisschen zu kurz. Ich glaube, dass die Bedeutung der hochwertigen Verkehrsverbindungen als Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Wettbewerb der Regionen von ganz gravierender Bedeutung ist. Darin besteht, glaube ich, Konsens unter den Raum- und Verkehrsplanern wie unter den Politikern.

Wenn wir unter diesem Aspekt auch die Definition der Magistrale betrachten und hier von Herrn Holzhey in Zweifel gezogen wird, ob diese Magistrale so bedeutsam ist, dann möchte ich einmal fragen, ob denn Friedrich List, als er 1833 ein deutsches Eisenbahnnetz entworfen hat, nicht auch eine Menge von Strecken darin hatte, die damals unbedeutend waren, als er München mit Dresden, mit Leipzig, mit Frankfurt, mit Berlin verbinden wollte. Dies sind doch konzeptionelle Überlegungen, die langfristig von Bedeutung sind. Wir haben in der Raumordnung Achsen für die Entwicklung ausgewiesen, wir haben den Landesentwicklungsplan, der alle paar Jahre neu aufgelegt wird, der politisch verabschiedet wird. So müssen wir auch die europäischen Achsen und damit auch diese Magistrale in erster Linie sehen.

Dass solche Magistralen, dann ausgewiesen, natürlich schrittweise ausgebaut werden können und nicht alle auf einmal zugleich, sehen wir auf der Karte, die Herr Rößler hier aufgelegt hat. Das heißt aber doch nicht, dass die heute noch vorhandenen Lücken auf Dauer im heutigen Zustand bleiben. Herr Rößler hat auch mich apostrophiert, weil ich seinerzeit, 1988, bereits gesagt habe, als Option - längerfristig - kann man die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm, auch noch nach Dinkelscherben verlängern und spart damit noch einmal, ich glaube, eine Viertelstunde oder 17 Minuten. Natürlich ist das jetzt nicht relevant, aber ob das in 20 oder in 30 Jahren relevant ist, muss man sich doch offenhalten. In diesem Sinne bitte ich die Magistrale zu verstehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. - Wer kommt jetzt dran?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Herr Kollege Pfister!)

- Herr Pfister.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Ich bin dem Kollegen Professor Heimerl sehr dankbar, dass er auch diese Frage des Standorts Baden-Württemberg noch einmal betont hat. Ich will diese Baden-Württemberg-Karte jetzt auch noch einmal im Zusammenhang mit der Frage der Magistrale ziehen. Ich will aber nicht über diese Gesamtmagistrale sprechen, weil darüber schon genug gesprochen worden ist, sondern ich will einfach noch einmal darauf hinweisen, dass es ja auch in Baden-Württemberg einen wichtigen Teil dieser Magistrale gibt. Das heißt, mir geht es um die Frage, welche Rolle der Knoten Stuttgart spielt. Welche Rolle spielt in dieser gesamten Diskussion eigentlich der Knoten Stuttgart für diejenigen, die - so sage ich einmal - von Mannheim oder auch von Frankfurt oder auch von Köln auf die Idee kommen, mit dem Zug nach Ulm oder nach München zu fahren? - Klar ist doch, wenn man von Frankfurt oder von Köln nach München fahren will, dann muss man nicht unbedingt über Stuttgart fahren. Aber wir müssen doch ein Interesse daran haben - ich jedenfalls habe ein Interesse daran -, dass derjenige, der nach Ulm oder nach München fährt, tatsächlich über den Knoten Stuttgart fährt und eben nicht über Würzburg und eben nicht über Nürnberg, was ja heute schon zunehmend der Fall ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit sind Sie aber schon beim nächsten Punkt.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Nein, da bin ich noch nicht beim nächsten Punkt, denn ich will jetzt sagen, was ich will. Wir sollten bei dieser Diskussion, die wir im Augenblick führen - der Diskussion über die Magistrale und über die Neubaustrecke -, sollten wir uns doch über eines im Klaren sein: Wenn die Neubaustrecke nicht kommen sollte - ich bin dafür; das ist bekannt -, dann bliebe als Alternative - das hat sich heute gezeigt - die Möglichkeit der Sanierung, so sage ich jetzt mal, der alten Strecke. Ich halte es nach allem, was ich gehört habe, für völlig ausgeschlossen, dass die vom Kollegen Kretschmann erwähnte notwendige Beschleunigung, was die

Zeiten angeht, über eine sanierte Altbaustrecke erreicht werden kann.

Dann bliebe also nur noch übrig, wenn beide Alternativen keine Rolle spielen, wirklich nur noch die schnellere Strecke über Würzburg und Nürnberg, was ich aber nicht will. Also, ich komme zu dem Ergebnis, Herr Dr. Geißler, dass wir vielleicht den Versuch machen sollten, bei der ganzen Diskussion, die wir jetzt zu diesem Punkt führen, ein Einvernehmen darüber herbeizuführen, dass bei der Fahrt von Mannheim oder von Köln hinunter nach München der Knoten Stuttgart in der Zukunft wirklich eine bedeutende Rolle spielen soll, bedeutender als in der Vergangenheit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also haben Sie jetzt über die nationale und badisch-schwäbische Magistrale geredet.

(Heiterkeit)

Gut, so kann man das natürlich auch machen. - Wer ist jetzt dran?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Herr Bitzer!)

- Herr Bitzer, bitte.

Dr. Florian Bitzer: Meine Damen und Herren, Herr Leuschel und Herr Professor Heimerl haben ja zur Magistrale, zu der berühmten Blitze- und Fragezeichengrafik der Firma Vieregk - Rößler GmbH schon einiges gesagt. Ich möchte nur noch ergänzen, gerade bezogen auf die Fahrtzeit Karlsruhe-Stuttgart, dass diese heute vom TGV in 37 Minuten konkurrenzlos schnell zurückgelegt wird. Da frage ich mich dann schon, warum auf dieser Grafik in dem Bereich irgendwelche „Blitze“ auftauchen. Wir sehen an diesem Beispiel, dass es keineswegs erforderlich ist, diese ganze Magistrale - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Leute draußen an den Bildschirmen wissen nicht, wovon Sie reden! Was sind „Blitze“?

Dr. Florian Bitzer: Die Leute wissen dann, wenn sie unsere Runde heute Vormittag schon verfolgt haben schon, dass es sich um das Chart 3 der Vieregk – Rößler GmbH handelt, das Herr Rößler heute Vormittag schon vorgestellt hat. Herr Leuschel hat auch schon darauf hingewiesen: Diese „Blitze“ sind wirklich an vielen Stellen willkürlich. Es besteht überhaupt keine Notwendigkeit, diese Magistrale durchgängig für Tempo 250 km/h auszubauen. An vielen Stellen tun es auch 160 km/h oder 200 km/h, wie eben das Beispiel Karlsruhe-Stuttgart auch zeigt, wo der TGV heute 37 Minuten fährt. Es kommt doch darauf an, dass man diese einzelnen Abschnitte so optimiert, dass sie - wie es Herr Dr. Kefer ausgeführt hat - für die Bahn konkurrenzlos schnell und attraktiv werden. Genau dieses Konzept wird verfolgt.

Ansonsten nur noch zu der Magistrale-Diskussion: Wir haben heute Morgen viele Fragen gehört, ausschließlich Fragen, wir haben keine Antworten vernommen, wie die Alternativen aussehen würden. Ich freue mich auf die Diskussion heute Nachmittag.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. An der Freude werden wir alle gern teilnehmen. - Kommt jetzt noch jemand von Ihnen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Abschließend noch Herr Kefer.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender noch. Entschuldigung.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, Herr Kefer. Wir waren noch nicht fertig mit unserer Rednerliste. Aber dann sind wir auch durch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber dann muss man wirklich - - Es geht dauernd durcheinander. Inzwischen sind wir bei baden-württembergischen Magistralen angekommen. Da ist natürlich das Thema für den nächsten Punkt. Da geht es um die Themen von der Straße auf die Schiene, um den Personenverkehr. Das andere war ja die Überschrift, mit der das Ganze versehen worden ist, was natürlich zu Irritationen geführt hat. - Jetzt, Herr Kefer, bitte.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gern noch einmal auf meine vorhin gestellte Frage zurückkommen. „Magistrale“ heißt auch „Trassierung der Strecke“. Was schlagen Sie vor? Das ist meine Frage. Dazu habe ich vorhin von Ihnen, Herr Rößler, strategische Überlegungen gehört, Herr Holzhey, von Ihnen habe ich gar nichts dazu gehört, Herr Kretschmann, von Ihnen auch nicht. Ich möchte gern wissen: Was schlagen Sie vor?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist eine klare Frage; die habe ich auch schon gestellt. Jetzt kommt Herr Conradi.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Nur ganz kurz dazwischen: Das ist doch der Job der Bahn AG. Wenn herauskommt, dass die Neubaustrecke nichts bringt, ist es ihr Job, so etwas gescheit zu machen! – Zurufe von den Projektbefürwortern)

- Das war Herr Rockenbauch. Jetzt kommt Herr Conradi.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Die Frage ist, Herr Rockenbauch, ob Sie dann auch wieder alles anzweifeln, wenn die nächste Trassierung kommt, so wie jetzt.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde das anders interpretieren. Sie schlagen gar nichts vor, oder?

Peter Conradi (Projektgegner): Die Vorschläge zu machen, liegt bei Ihnen. Sie haben selber dargestellt - -

(Zurufe von den Projektbefürwortern)

- Wenn Sie mich ausreden ließen, wäre ich dankbar. - Herr Kefer, Sie haben selber gesagt, die Neubaustrecke kann auch scheitern. Sie haben gesagt: Dann müssen wir neu nachdenken. Das haben Sie vorher gesagt.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Nein!)

- Klar.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Nein! - Zuruf: Herr Pfister war das!)

- Gut.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist ja immer alles konditioniert, wenn, wenn, wenn.

Peter Conradi (Projektgegner): Es war Herr Pfister, Entschuldigung. - Es ist also nicht auszuschließen, dass die Neubaustrecke scheitert.

(Zuruf)

- Sie schließen das aus, aber mit welcher Sicherheit? Sind Sie der Bundestag? Sind Sie die Bundesregierung? Das ist überhaupt nicht auszuschließen. Sie haben noch nicht einmal alle Planfeststellungsverfahren durch, geschweige denn die Machbarkeit und die Realisierung. Die Frage war: Was machen Sie zur Beschleunigung zwischen Stuttgart und Ulm, wenn die Neubaustrecke nicht kommt? Da können Sie nicht sagen: Die kommt auf jeden Fall.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zum Thema Planfeststellung würde ich gern nach dem Mittagessen etwas sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Weil wir jetzt da angekommen sind, wo wir eigentlich landen wollten, nachdem die europäische Magistrale abgehakt ist, dass wir über den Personenverkehr reden und über die Bedeutung unserer Neubaustrecke. Deswegen schlage ich vor, dass wir jetzt unterbrechen und zum Mittagessen gehen. Für wie lange wollen wir unterbrechen?

(Zuruf)

- Okay. Wir müssen noch ein paar interne Gespräche führen. Es ist aber nicht so, dass wir irgendetwas im Verborgenen machen wollen, sondern wir müssen einfach eine Fachfrage abklären. - Jetzt ist es kurz nach halb zwei. - Dann unterbreche ich bis 14:15 Uhr/14:20 Uhr. Dann haben wir eine Dreiviertelstunde.

(Unterbrechung der Sitzung: 13:37 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 14:40 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sehr verehrte Damen und Herren, darf ich um Entschuldigung bitten? Es ging nicht schneller. Wir setzen unsere Beratung fort und können nach hinten zeitlich etwas offen sein, weil „Phönix“ bis 18:00 Uhr überträgt.

(Zuruf: Das ist eine Drohung! – Teilweise Heiterkeit)

Falls wir bis 17:00 Uhr nicht zurande kommen, können wir noch ein bisschen verlängern – es sei denn, gerade muss jemand zur Hochzeit, zur Taufe, oder der Zug fährt pünktlich ab, den man vorgesehen hat, usw.

(Teilweise Heiterkeit)

Wir könnten jetzt so vorgehen – denn wir reden über den Personenverkehr –, dass wir uns die Folien der Reihe nach anschauen und dann von Behauptung zu Behauptung voranschreiten. Sollen wir so verfahren und das jeweils zur Debatte stellen?

Die Frage ist: Womit fängt man an? Die vollständigste Darstellung hat Herr Kefer gegeben, sodass man mit ihr anfangen könnte. Das umgekehrte Verfahren fällt mir ein bisschen schwer, weil die Ausführungen Ihrer Seite jedenfalls nicht so sind, dass man sagen könnte: Wir wissen genau, welche Trasse nun von Ihrer Seite vorgeschlagen wird.

(Zuruf von Gerd Hickmann)

– Bitte?

(Zuruf)

– Aber ich meine, zu dem Punkt kommen wir immer wieder. Sie müssen mit der Gegenfrage rechnen: Was wollen Sie? – Vielleicht kann man das in dem Zusammenhang auch so abhandeln, dass sich durch Frage und Gegenfrage herausstellt,

(Zuruf: Genau!)

was letztlich Ihre präferierte Lösung sein könnte.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Wir wollen jetzt – –)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, bei uns gibt es einige, die große Zweifel haben, was die Neubaustrecke angeht, und andere, die die Neubaustrecke durchaus für erwägenswert halten. Aber die Frage an uns ist falsch gestellt. Die Frage geht an Sie, an die Planer.

Ich habe gelernt: Bei jeder Planung muss man einen Fallschirm haben. Das heißt, wenn etwas nicht so klappt, muss eine Alternative da sein. Wir müssen doch nicht Ihre Alternativen vorschlagen. Sie sagen uns hier einhundertprozentig sicher: Die Neubaustrecke kommt. – Darüber haben Herr Bauer und ich gerade eine Wette über sechs Flaschen Rotwein abgeschlossen. Ich behaupte: Sie kommt nicht.

Aber das genügt nicht. Sie können nicht einfach behaupten: Sie kommt so sicher wie Pfingsten nach Ostern. – Sie müssen sagen: Für den Fall, dass sie nicht kommt, haben wir folgende Verbesserungen vor. – Aber wir müssen doch nicht für Sie die Alternativen vorschlagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann müssten sie ja zwei Lösungen vorschlagen.

(Zustimmung von den Projektgegnern)

– Ich bin froh, dass eine da ist.

(Zuruf von den Projektgegnern: Die sind schon mit einer überfordert!)

Man kann auch schlecht – sagen wir einmal – eventualiter irgendetwas darstellen.

(Zuruf)

– Wenn Sie damit ein Problem haben: Ich sehe ein, dass Sie halt – – Herr Kretschmann hat völlig offen gesagt, dass er die Sache möglicherweise für sich genommen für gar nicht schlecht hält. Aber er hält die Lösung, die jetzt von den Projektbefürwortern vorgeschlagen wird, aus Kostengründen für nicht realisierbar und auch im Kosten-Nutzen-Verhältnis für nicht verantwortbar. Ihre Seite wird dann irgendwo bei einer Optimierung der Bestandsstrecken landen,

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Ja!)

also der Strecken, die wir jetzt schon haben, oder bei Alternativen, die ich auch schon gesehen habe. Dieser Streit ist relativ – – Wissen Sie, zur Was-wäre-wenn-Frage möchte ich Folgendes sagen: Wenn die Katze ein Pferd wäre, könnte man die

Bäume hochreiten.

(Allgemeine Heiterkeit)

Insofern führt das nicht sehr viel weiter, sondern wir fangen jetzt einfach mit dem Vorschlag der Projektbefürworter für die Schnellfahrstrecke Ulm—Wendlingen an und gehen Argument für Argument durch.

Dann müssen Sie eben erklären, warum Sie das für falsch halten. Sie müssen mit Gegenfragen rechnen: Was halten Sie für richtig? – In dem Fall ergibt sich aus der Addition der Antworten auf die Gegenfragen fast automatisch das Konzept, das Sie vertreten. Das könnte theoretisch der Fall sein – von der Finanzfrage einmal abgesehen. – Bitte schön, Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Noch einmal zum Verfahren. Was ich heute Vormittag verstanden habe, ist: Wir haben keinen Dissens darüber, dass eine Schnellfahrstrecke kommen soll. Sie sagen zwar Nein, sagen aber jetzt gerade – –

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Wir haben keinen Dissens, dass es zu einer Beschleunigung in dem Korridor von Stuttgart nach Ulm und München kommen soll.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Was heißt „zu einer Beschleunigung“? Wie schnell soll – –

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Die Strecke soll schneller werden.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wie viel schneller?

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Darüber müssen wir uns unterhalten, wenn wir wissen, was es kostet.

(Widerspruch von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Sie war schon einmal 20 Minuten schneller. Klar ist: Wenn man Geld in Hülle und Fülle und einen Geldscheißer hat, braucht man sich um solche Fragen nicht zu kümmern. Das ist aber nicht der Fall. Also müssen wir fragen, wie wir mit absehbaren Mitteln ein Optimum erreichen. Dabei kann man sich bei knappen Ressourcen nicht an irgendwelchen Maxima festhalten.

Das interessiert Sie von der Bahn vielleicht nicht, aber wir finanzieren das Projekt mit 59 Millionen € mit, was ich für verfassungswidrig halte. Das Parlament muss seiner Kontrollaufgabe nachkommen und fragen: Ist das darstellbar, oder gehen wir in ein finanzielles Desaster? Das sind ganz reelle Fragen. Das ist nicht irgendein Larifari, das ist unser tägliches Brot. Darum geht es in Zukunft.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Kretschmann, da würde ich – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kretschmann, das ist aber nicht Gegenstand der heutigen Diskussion.

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter]: So ist das!)

Da hat er völlig recht. Die Finanzierungsfrage müssen wir erörtern. Nur behauptete die andere Seite, sie hätte zwar nicht Geld wie Dreck, aber auf jeden Fall genügend, um die Schnellfahrstrecke, die Neubaustrecke, zu bauen. Sie sagen, sie hätten genügend Geld.

(Winfried Kretschmann [Projektgegner]: Sie haben noch nicht einmal die 860 Millionen € mehr und wollen schon herumfeilschen!)

– Das steht das übernächste Mal zur Debatte. – Jetzt geht es um die Frage: Welches Projekt – das, was hier vorgetragen wird, oder jenes, das noch nicht vorgetragen wurde, aber möglicherweise noch vorgetragen werden kann – dient der Verbesserung des Personenverkehrs wie auch aus ökologischen Gründen einer besseren Verlagerung des Verkehrs vom Auto und vom Flugzeug auf die Schiene? Mit welchem Projekt kann man schneller zum Beispiel von Mannheim nach Ulm oder München kommen?

Das wollen wir vielleicht unter Einbeziehung möglicher Alternativvorschläge miteinander diskutieren, die Herr Rößler zumindest in Grundzügen unterbreitet hat. Das kann man doch einmal miteinander erörtern.

Wenn nachher die Zeitdifferenzen, also die zeitlichen Gewinne, die dabei erkennbar sind, bei plus/minus fünf oder zehn Minuten liegen, kann man sagen: Also gut, es lohnt sich nicht.

Wenn bei der Alternative, die diese Seite vertritt, plausibel ist, dass auf Dauer plötzlich über 1 Million Autofahrer mit der Bahn fahren, aber nur, sagen wir einmal, 10.000 Leute mehr mit der Bahn fahren, wenn man über die Geislinger Steige fährt, liegen die Argumente eher auf dieser Seite. Man kann doch einmal miteinander erörtern, was sinnvoller ist – unabhängig von der Finanzierung.

Die Finanzierung ist natürlich letztlich das Entscheidende; das ist keine Frage. Wir wollen die Finanzierungsfrage prüfen. Deswegen haben wir gerade ein bisschen länger gebraucht, weil wir ein Verfahren benötigten, damit wir Ihnen etwas bieten können, was man überprüfen kann.

Wenn man dann zu der Auffassung kommt, dass es realistischerweise – jetzt liegt es insgesamt, glaube ich, bei 2,9 Milliarden € – etwa 8 Milliarden € kostet, kann man

vielleicht auch hier zu der Empfehlung kommen, lieber die Sache nicht zu bauen. – Das kann ja sein.

Aber jetzt müssen wir erst einmal wissen, was richtig ist. Dient die eine Strecke dem Ziel mehr, von der Straße weg auf die Schiene zu verlagern? Muss es schneller gehen? Bekommt man mehr Leute von der Straße und vom Flughafen usw. auf die Schiene, je schneller es geht? Das kann man jetzt noch einmal miteinander erörtern. Das ist auch für die Leute interessant. Ich glaube, gerade die Strecke und diese Debatte, dass die Eisenbahn schneller fährt und wie sie die Alb hochfährt, ist hochinteressant und auch überschaubar. Die Leute wollen auch ganz gerne hören und wissen, welche Vorstellungen es gibt.

Wenn Sie damit einverstanden sind, fangen wir deswegen jetzt einfach an. – Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte gerne Herrn Hickmann und dann Herrn Bodack genau zu dieser Fragestellung das Wort geben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zu der Fragestellung, womit wir anfangen?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ja.

Gerd Hickmann: Zu Ihrer Prämisse: Wir können so anfangen. Aber wir sagen gleich: Das ist natürlich aus unserer Sicht etwas verkürzt. Denn wenn ich sehr viel Geld in die Hand nehme, bekomme ich am Schluss immer die Lösung, bei der die Reisezeitgewinne für diese Strecke am größten sind.

(Zuruf: Der Porsche!)

Aber das ist aus unserer Sicht der Porsche. Das ist die falsche Fragestellung. Kaufen wir nicht vielleicht statt eines Porsches drei oder vier Golf und erzielen dadurch mit dem gegebenen Budget einen größeren Verkehrsnutzen? Herr Kretschmann hat es angesprochen: Wir haben knappe Ressourcen. Wie viel Bahn können wir uns dafür leisten? Muss es denn der Porsche sein, oder kaufen wir uns lieber vier Golf? Das ist unsere Fragestellung. Allein die isolierte Betrachtung, ob der Golf oder der Porsche besser ist, führt immer zu einem eindeutigen Ergebnis.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber um diese Frage entscheiden zu können, muss es sowohl einen Porsche als auch einen VW Golf geben. Sonst kann ich das nicht entscheiden. Genau das wollen wir jetzt hören. Die einen begründen ihren Porsche, und Sie sind noch bei der Konstruktion des VW.

(Teilweise Heiterkeit)

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Wir waren jahrelang für die Neubaustre-

cke. Daraus ergibt sich schon, dass wir das einsehen, sonst wären wir nicht für die Neubaustrecke gewesen. Ich habe die Gründe erläutert, warum wir sie infrage stellen, Herr Geißler – nicht an sich, sonst wären wir nie dafür gewesen, sondern unter anderen Randbedingungen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Dann haben Sie im Prinzip gegen die Neubaustrecke nichts einzuwenden – das sagen Sie selbst –, sondern Ihr Kritikpunkt sind die Kosten.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis; das ist klar.

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Zur Anregung in dieser Diskussion möchte ich zwei Dinge sagen. 1995 ist man, sozusagen in der Golf-Ära, mit dem Fahrplan der damaligen Bundesbahn 23 Minuten schneller von München nach Stuttgart gefahren als heute. Nun werden Sie sagen: Die Baustelle Olching und Augsburg kostet drei oder vier Minuten, und der Halt in Pasing kostet vier Minuten. – Das ist richtig. Es bleiben aber immer noch etwa 14 bis 15 Minuten übrig, die die Bundesbahn mit den gleichen Zügen schneller als heute gefahren ist. Das ist der erste Punkt.

Es gibt eine Reihe anderer Strecken. Von Hamburg nach Basel brauchen Sie heute mehr als 30 Minuten länger als vor 15 Jahren, als die, so sage ich einmal, Fahrpläne der altmodischen Bundesbahn noch galten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie kommt denn so etwas?

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner] – Teilweise Heiterkeit)

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Da liegen nämlich die Kreativitätspotenziale: mit geringem Aufwand und einer zuverlässigen Betriebsführung. Niemand soll behaupten, dass die Bahn damals unpünktlicher war als heute. Die Bundesbahn war auch nicht immer pünktlich, aber jedenfalls nicht unpünktlicher als heute.

Ein zweiter Punkt, Herr Kefer: Wir saßen vor etwas mehr als einem Jahr bei Ihnen im Büro. Ich möchte das deswegen sagen, weil es das Thema „Kreativität und Kosten“ angeht. Eine Bürgerinitiative hat unter Zustimmung aller Gemeinden an der Strecke von Ebensfeld nach Erfurt – das ist die Neubaustrecke, also die Magistrale Nürnberg—Berlin – 25 km alternativ planen lassen. In dieser Alternativplanung wurden so viele Tunnel und Kunstbauten eingespart, dass man nachweislich wirklich plausibel 500 Millionen € einsparen kann. Das haben wir Ihnen versucht vorzutragen.

Sie haben gesagt: Ich weigere mich, dies überhaupt entgegenzunehmen. Ich werde diesen Vorschlag nicht ansehen und nicht entgegennehmen. – Das hat mich als Bürger außerordentlich empört. 500 Millionen € nicht anzuschauen – das ist reines Bun-

desgeld –, hat mich wirklich empört und auch dazu geführt, dass ich jetzt hier mit am Tisch sitze.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Jetzt haben Sie Ihrer Empörung Ausdruck verliehen. – Ich zögere etwas, Herrn Kefer darauf das Wort zu erteilen, damit er diese Empörung widerlegt. Aber es war eine Frage. Herr Kefer, bitte schön, von mir aus.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Eine kurze Replik darauf. Ich kann mich an den damaligen Besuch ganz gut erinnern, Herr Bodack. Sie stellen hier in den Raum, dass Ihre Planung 500 Millionen € Einsparungen bringt.

Jetzt will ich sagen, was die Faktenlage ist. Es gab zum damaligen Zeitpunkt dort eine beschlossene Planung, ein planfestgestelltes Verfahren. Die ganze Geschichte war im Bau. Das heißt auf gut Deutsch: Die Sache war von vornherein am Laufen und in der Umsetzung.

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner])

– Entschuldigung, Sie setzen voraus, dass die 500 Millionen € Einsparungen tatsächlich realisierbar waren, was ich absolut in Abrede stelle. Das ist eine Behauptung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, Sie reden jetzt aber von Thüringen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, ich rede von diesem Fall.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das war in Thüringen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wissen Sie, wir haben gerade im Planfeststellungsverfahren und bei der Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt selbstverständlich das Thema Wirtschaftlichkeit immer auf der Tagesordnung. Es werden grundsätzlich Varianten und Alternativen geprüft. Wir werden häufiger angesprochen, dass man es anders oder besser machen könnte.

Folgendes mache ich aber nicht mit: Wenn die ganzen Diskussionen über Jahre hinweg geführt worden sind und ich dann im Bau bin, bekommt jemand beim Bau eine ganz tolle Idee, und wir stellen dann die Bauwerke, die Planfeststellungsverfahren usw. ein. Das ist ein Abschnitt – Sie sagten es – von 25 km. Wenn dieser Abschnitt von 25 km um Jahre verzögert wird, können wir die Neubaustrecke dort nicht in Betrieb nehmen und nicht fahren. Das geht schlichtweg nicht. Wir haben bestimmte Verfahren in Deutschland. An diese Verfahren müssen wir uns irgendwo auch halten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir schließen jetzt das Thema Thüringen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Genau, dieses Thema sollten wir abschließen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir wenden uns wieder Ulm—Wendlingen zu.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, gestatten Sie noch einen Punkt. Zur kürzeren Reisezeit zum damaligen Zeitpunkt: bitte Herr Leuschel.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Prof. Bodack, Sie haben gesagt – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben nicht das Wort.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ach so, entschuldigen Sie bitte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner hat das Wort. Dann kommen Sie dran. Aber äußern Sie sich bitte nur noch zum Verfahren, damit wir jetzt wissen, wie wir anfangen können.

Mein Vorschlag ist klar: Wir fangen jetzt mit der Darstellung von Herrn Kefer von der Bahn an, und Sie antworten darauf und zerpfücken diese Vorstellung nach Strich und Faden. Dann wird wieder dagegen gefragt, falls es gelingt. Bitte schön.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich würde gerne zum Verfahren einige Bemerkungen machen, dann aber schon darum bitten, dass Herr Leuschel auf die konkreten Fragen antworten darf, was die Fahrzeiten angeht. Denn das hatten wir gerade.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wollen Sie sich jetzt zu den Fahrzeiten äußern?

(Zuruf von den Projektgegnern: Ja!)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zunächst zum Verfahren, genau.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber doch nicht jetzt.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Doch schon, weil das gerade eben als Behauptung aufgekommen ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Mit Thüringen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, nicht Thüringen, sondern die Strecke

(Zuruf von den Projektgegnern: Wendlingen—Ulm!)

Wendlingen—Ulm. Es geht um die Strecke von München bis Stuttgart und um die verlängerte Zeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen wir gleich. Wir kommen zu dem Thema.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Jetzt würde ich gerne etwas zum Verfahren sagen. Es wurde immer wieder gesagt: Das ist nicht unsere Aufgabe. Es müssen im Übrigen Ersatzplanungen vorliegen. – Deshalb lege ich zunächst Wert darauf, dass wir uns gerade nicht auf theoretischer Basis unterhalten, sondern wir haben in Teilen fertige Planfeststellungsbeschlüsse, in anderen Bereichen sind die Erörterungstermine vollständig abgeschlossen. Das heißt, in diesem Verfahren sind etwaige Alternativtrassen jeweils geprüft worden. Ich halte es für wichtig und notwendig, deutlich zu machen, wo wir das Ganze machen, wenn vonseiten der Kritiker gesagt wird: Es ist nicht unsere Aufgabe.

Zweitens. Als wir uns heute Morgen mit den strategischen Überlegungen konkret beschäftigt haben, wurde uns vorgehalten, dass wir etwas annehmen, was gar nicht Ihre Planung ist. Trotzdem gehört es zu den strategischen Überlegungen. Wir haben uns ganz bewusst schon damit befasst, weil es, glaube ich, wichtig ist, den Bürgerinnen und Bürgern deutlich zu machen, was entsprechende Alternativen bedeuten: also Porsche versus VW, wenn ich das einfach so aufnehmen darf, weil es ein gutes Beispiel ist.

Drittens. Ich erinnere mich zwar, Herr Geißler, dass Sie bei der ersten Sitzung gesagt haben: Wir wollen keine Historie aufarbeiten. – Nichtsdestotrotz wäre es an dem Punkt hilfreich, wenn man Prof. Heimerl das Wort geben würde, weil er sich, glaube ich, mit am besten erinnert, welche entsprechenden Alternativen überprüft worden sind. Ich habe das Gefühl, das könnte für die weitere Diskussion durchaus hilfreich sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann müssen wir alle Alternativen diskutieren. Herr Heimerl, in aller Verehrung, aber vielleicht sollten wir uns jetzt doch dem konkreten Projekt zuwenden.

(Zustimmung von den Projektgegnern)

Dann kann man immer noch im Zusammenhang mit dem einen oder anderen Punkt eine Alternative diskutieren. Wie heißt die eine Trasse?

(Zurufe: Krittian!)

– Krittian. Das war auch ein Ingenieur?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ein Planer!)

– Ein Planer.

Also Krittian haben wir und Heimerl; das ist klar. Das ist die H-Version, die H-Trasse.

Jetzt reden wir über die H-Trasse; über Ihre Trasse reden wir jetzt. Ich lasse keine weiteren Wortmeldungen zu, denn sonst kommen wir nicht weiter.

Wir kommen jetzt zu den Folien von Herrn Kefer „Dritte Fachschlichtung – Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm“.

(Folie 2 der Präsentation von Dr.-Ing. Volker Kefer^{*}: Der Verkehr zwischen den Metropolen wird stark zunehmen)

Hier kommt die erste Folie. Dabei geht es um das Wachstum der Personenverkehrsnachfrage. Sollen wir das erörtern? Haben Sie Interesse daran?

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Ja, bitte!)

– Okay. Das ist also die Personenverkehrsnachfrage zwischen den Metropolen. Das sind Beispiele. Wer möchte sich dazu melden? – Bitte schön, Herr Lieb.

Mathias Lieb (Projektgegner): Wir sehen also, Herr Dr. Geißler, dass in den nächsten Jahren insgesamt ein Zuwachs im Personenverkehr um bundesweit 6 % erwartet wird. Im Güterverkehr sind es übrigens rund 50 %; das sollte man immer im Hinterkopf behalten. Der Personenverkehrszuwachs ist also im Vergleich zum prognostizierten Güterverkehrszuwachs relativ gering. Hier sind dargestellt: „zw. Metropolen Deutschland – alle“, „zw. Metropolen – Top 10 Deutschland“ und „zw. Metropolen grenzüberschreitend“.

Wir haben vorher schon bei der Diskussion um die Magistrale gehört, dass das Grenzüberschreitende prozentual zwar sehr stark steigt, aber in absoluten Zahlen, also in Personen, sehr gering ist. Ähnlich ist es beim Verkehr „zw. Metropolen TOP 10 Deutschland“. Auch hier sieht man zwar einen großer Zuwachs, aber der Verkehr zwischen den Top-10-Metropolen macht nur ungefähr 10 % des DB-Fernverkehrs aus.

Das wurde vor Kurzem auch vom Statistischen Bundesamt im Vergleich zum Flugverkehr dargestellt. Man hat nur bei 10 % diesen Zuwachs. Der Gesamtwuchs ist also nur auf einzelnen Relationen groß, macht aber für die Gesamtverkehrsnachfrage gar nicht so viel aus. Insofern ist das überhöht dargestellt. Die Anzahl der Personen ist relativ gering.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie meinen, dass der Zuwachs im Personenverkehr in ganz Deutschland auf allen Bahnstrecken nur 10 % beträgt?

(Zuruf von den Projektgegnern: 6 %!)

^{*} Diese und die folgenden Folien der Präsentation von Dr.-Ing. Volker Kefer sind als Anlage 1 diesem Protokoll beigefügt.

Mathias Lieb (Projektgegner): Genau. Die 6 % stehen für den Zuwachs im Personenverkehr insgesamt in ganz Deutschland. Natürlich wird das Zehnfache beim Wachstum zwischen den großen zehn Städten, den zehn Metropolen, angenommen. Aber die Verkehre zwischen genau zehn Metropolen in Deutschland machen nur 10 % des gesamten DB-Fernverkehrs aus. 90 % finden nicht zwischen diesen zehn Metropolen statt, sondern in der Fläche irgendwo anders.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist richtig, aber darüber reden wir nicht. Wir reden jetzt nicht über die Strecke Landau—Godramstein—Hauenstein oder Hinterweidenthal,

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Nein, das ist ja kein Fernverkehr!)

sondern wir reden doch jetzt über unsere Strecke,

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Genau!)

die Neubaustrecke Ulm—Wendlingen.

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Ganz genau!)

Da sind solche Aussagen relevant, auch wenn Ulm nur mit Mühe und Not als Metropole bezeichnet werden kann.

(Allgemeine Heiterkeit)

Mathias Lieb (Projektgegner): Das ist richtig. Ich wollte damit nur zum Ausdruck bringen, dass bei zig Millionen Fahrgästen aus diesen Metropolenregionen trotzdem nur sehr wenige unterwegs sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, aber jetzt sind wir bei Metropolen. Die nationale oder baden-württembergische Magistrale zwischen Stuttgart und München ist etwas ganz Neues. Stimmt das, oder stimmt das nicht? Bestreiten Sie das? – Dann gehen wir zu der nächsten Folie über.

(Folie 3: Reisezeiten sind der Erfolgsfaktor für die Bahn im Wettbewerb mit Flugzeug – im Bereich von < 4,5 h findet eine starke Verlagerung vom Flieger auf die Bahn statt)

Wir reden jetzt über die Strecke Ulm—Stuttgart—Karlsruhe—München—Mannheim. Das sind aber auch Mutmaßungen. Sie extrapolieren irgendetwas.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein. Meinen Sie jetzt diese Folie?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, die erste Folie.

(Folie 2: Der Verkehr zwischen den Metropolen wird stark zunehmen)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Zahlen, die dort angegeben sind, sind einer Studie entnommen, die das BMVBS in Auftrag gegeben hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das Bundesverkehrsministerium. Das heißt, diese Zahlen stammen nicht von uns, sondern sind vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben worden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Deswegen müssen sie noch lange nicht richtig sein.

(Teilweise Heiterkeit)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist richtig, Herr Geißler. Das muss deswegen nicht richtig sein. Ich wollte damit nur zum Ausdruck bringen, dass sie nicht von uns gefärbt sind.

Zweitens. Ich halte es für richtig, das etwas schärfer zu fassen. Denn die Frage ist: Wird das geglaubt oder nicht?

Die Frage ist nicht: Was ist die Interpretation dessen? – Was Sie vorgestellt haben, Herr Lieb, ist die Interpretation, die ich so nicht teile.

Aber die Frage war: Ist die Folie richtig? – Dazu sage ich: Jawohl, die Folie ist richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Man kann diese Folie durchaus akzeptieren, insofern alles gemeint ist: Bahn, Flugzeug, Auto usw. sind mit darin.

Gerd Hickmann: Die Folie ist sicherlich faktisch richtig. Wir meinen nur, dass sie irreführend ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ach so.

Gerd Hickmann: Denn wenn von 100 Reisenden im Fernverkehr nur zehn zwischen den Top-10-Metropolen fahren, wie Herr Lieb sagt, und dieser Wert um 60 % wächst, hört sich das wahnsinnig viel an. Das sind hinterher 6. Ich habe insgesamt 106 Personen statt vorher 100, wenn ich mich mit meinen Investitionen auf diese Relationen konzentriere.

Wir stellen infrage, ob es sinnvoll ist, sich bei der Ausbaustrategie auf dieses in abso-

luten Zahlen relativ kleine Marktsegment zu konzentrieren, während die übrigen 90 % vielleicht bei der Ausbaustrategie zu kurz kommen. Wir meinen, man könnte vielleicht unter dem Strich mehr Fahrgäste gewinnen. Mit diesen hohen Säulen auf der Folie suggerieren Sie: Das ist der Markt, um den man sich kümmern muss, weil er am stärksten wächst. – Wir sagen: Er wächst zwar stark, aber er ist in absoluten Zahlen relativ gering.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Hickmann, ich stimme Ihrer Interpretation zu. In einer Sache habe ich jedoch eine andere Schlussfolgerung. Sie haben recht mit Ihrer Aussage, dass die Zuwächse im Regionalverkehr erheblich höher sind. Das ist der Fernverkehr. Was Sie gerade sagten, stimmt zwar; aber der Fernverkehr hat selbstverständlich gar keine andere Chance, als sich genau auf diesen Verkehr zu konzentrieren. Denn das sind sein Markt und sein Geschäftsmodell. Das heißt, diese Darstellung ist, wie Sie eben sagten, genau die relevante Darstellung für den Fernverkehr. Es gibt für den Fernverkehr nichts anderes.

Sie fragen nun: Wäre es nicht besser, sich auf etwas anderes zu fokussieren? – Dazu sage ich: Nein. Wir machen in Deutschland beides, Fernverkehr und Regionalverkehr. – Aber noch einmal: Für den Fernverkehr ist das genau die relevante Darstellung, weil sich der Fernverkehr um den Verkehr zwischen den großen Städten kümmert. Das ist seine Aufgabe. Das ist die Statistik für den Verkehr zwischen den großen Städten.

Gerd Hickmann: Wenn Sie als Sprecher von DB-Fernverkehr argumentierten, würde ich Ihnen zustimmen. Wir müssen aber, da in erster Linie Steuergelder für diese Neubaustrecke ausgegeben werden, fragen: Mit welcher Investitionsstrategie erreiche ich die meisten Schienenfahrgäste im Gesamtnetz – diese Frage muss sich die Politik stellen –: durch wenige Prestigeprojekte, also durch Porsche, oder durch die flächendeckende Versorgung mit Golf-Fahrzeugen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Hickmann, die Frage ist gestellt. Das hat aber nichts mit der Folie zu tun.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einverstanden. Die Frage ist durchaus berechtigt, weil ich es in meinem alten Wahlkreis auch lieber habe, wenn endlich die Strecke Germersheim—Wörth—Landau—Pirmasens ordentlich ausgebaut und befahren werden kann, obwohl die Brücken schon wackeln. Daran haben wir alle ein Interesse.

Aber völlig unabhängig davon bleibt die Aufgabe, dass wir auch zwischen den Hauptstädten und großen Städten schnellere Verkehre haben, weil in dem Bereich auch die meisten Autos auf den Autobahnen unterwegs sind. Wir wollen die Autos ganz in Ihrem Sinne von der Straße herunter- und auf die Schiene bekommen.

Insofern streiten wir uns nicht um die Prozentsätze, sondern gehen davon aus, dass

in diesen Bereichen der Personenverkehr insgesamt zunehmen wird. Legen wir uns doch jetzt nicht auf Prozentsätze fest. – Können wir jetzt zu der anderen Folie übergehen?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Kommen wir zur anderen Folie!)

Denn es kommt noch hinzu, dass die Behauptung aufgestellt wird, eine solche Neubaustrecke, auf der schnell gefahren wird, wirke sich gleichzeitig auch auf den Regionalverkehr aus. Dann wird auch dort mehr mit der Bahn als mit dem Auto gefahren. So ist jedenfalls die Behauptung.

Das heißt also schon: Ein Konzept, das integral den Regionalverkehr berücksichtigt, muss man nicht akzeptieren. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, spielt das eine Rolle.

(Folie 3: Reisezeiten sind der Erfolgsfaktor für die Bahn im Wettbewerb mit Flugzeug – im Bereich von < 4,5 h findet eine starke Verlagerung vom Flieger auf die Bahn statt)

Jetzt gehen wir zum nächsten Thema weiter. Für unsere Diskussion spielen der Flughafen Stuttgart, der Flughafen München, möglicherweise sogar der Flughafen Frankfurt, aber auf jeden Fall auch Mannheim – da gibt es auch etwas –, Baden-Baden – da gibt es auch etwas – und Zürich eine Rolle.

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Paris!)

Dann beschäftigen wir uns mit dieser Folie. Dort wird im Moment nur der Ist-Zustand gezeigt. Wird der Ist-Zustand bestritten, oder ist das so?

Mathias Lieb (Projektgegner): Das ist der Ist-Zustand. Die Folie ist durchaus richtig. Aber auch hier sehen wir: Mit den zwei Pfeilen Berlin—München wird aufgezeigt, was zukünftig mit der Neubaustrecke von Halle nach Nürnberg sein wird. Köln—München ist schon mit rund vier Stunden erreicht.

Die Frage lautet an der Stelle: Wo ist denn hier überhaupt die Aussage bezogen auf Stuttgart—Ulm? Welche Strecke wird tatsächlich durch Stuttgart—Ulm auf eine Reisezeit von drei Stunden verkürzt, damit wirklich eine Verlagerung vom Flugverkehr auf die Schiene stattfindet? Bitte nennen Sie mir Strecken, auf denen Sie durch die Neubaustrecke Stuttgart—Ulm tatsächlich die Fahrzeit von bisher mehr als vier auf dann rund drei Stunden bringen, um tatsächlich Flugverkehr zu verlagern. Welche Strecken zwischen welchen Flughäfen sind hier gemeint?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Dem ist die Neubaustrecke Rhein/Main—Rhein/Neckar zugrunde gelegt.

(Heiterkeit von den Projektgegnern)

– Ich glaube, der Sinn dieser Strecke und ihre Notwendigkeit werden nicht bestritten.

Wir haben derzeit drei zweigleisige Strecken zwischen Mainz, Wiesbaden und Frankfurt im Norden sowie Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg im Süden. Diese Strecken kommen an den Rand ihrer Kapazität. Wir brauchen dort zusätzliche Kapazität. Das ist, glaube ich, unstrittig.

Wir haben die Schnellstrecke Rhein/Main—Rhein/Neckar unterstellt. Wir haben ebenfalls Stuttgart 21 mit Wendlingen—Ulm unterstellt. Dann kommen wir zu dieser Verkürzung, die deutlich unter dem liegt, was wir heute haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also unter Einbeziehung des Rhein/Main-Gebietes?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, das haben wir noch nicht. Aber Sie unterstellen jetzt, dass es so weit kommt.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nur das wollen wir mit der Folie sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich habe noch eine Frage zum Flugverkehr. Woher nehmen Sie die Annahme, dass Sie tatsächlich durch die Neubaustrecke Wendlingen—Ulm einen Beitrag dazu leisten, Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern? Wie haben Sie die Überlegungen berechnet? Haben Sie Aussagen dazu, dass Sie im Gegenteil die Annahme des Flugverkehrs nicht noch steigern, wenn Sie viel schneller zum Flughafen Stuttgart führen können? Haben Sie vergleichende Verkehrsprognosen dazu gemacht? Wie sehen die aus?

Die Bedeutung des Landesflughafens Stuttgart liegt vor allen Dingen im Mittelstreckenverkehr und nicht im internationalen Flugverkehr. Auf welchen Relationen erfolgt der Flugverkehr vorrangig? Wo konkurriert dieser mit den zukünftigen Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Sie dann wieder veranlassen, zu sagen: Diese beschleunigte Strecke dient dazu, Menschen vom Flugverkehr abzuziehen und auf die Schiene zu verlagern? Sie müssen damit rechnen, dass Sie durch die Beschleunigung der Zuführung, die Sie bauen, eher einen gegenteiligen Effekt haben, dass Sie nämlich mehr Leute an den Flughafen führen, zumal – das hängt damit zusammen – gleichzeitig der Ausbau der A 8 und der B 10 geplant wird.

Eine Folgefrage an Frau Gönner. Verzichten Sie denn bei all den Zielen der Verlagerung des Personenverkehrs vom Flugzeug auf die Schiene parallel auf den

sechsspurigen Ausbau der A 8 und der B 10, damit das Ganze in sich wieder stimmig ist? Denn ich kann Verkehrswege nicht beliebig ausbauen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Wir haben die klare Aussage und auch schon einmal die Diskussion gehabt; Fundel sagt klar: Es gibt 1,2 Millionen mehr Fluggäste. Aber trotzdem suggeriert die Folie wieder etwas, das ich gerne klarstellen möchte: Sie machen jetzt wieder auf, dass die Reisezeit für die Verlagerung auf das Flugzeug entscheidend sei. Das mag sein.

Wir sagen aber wieder: Es ist nicht die zentrale Aufgabe einer sinnvollen, nachhaltigen Bahnpolitik, nur die Hochgeschwindigkeitsgeschichten zwischen den großen Städten zu betrachten. Deswegen machen wir K 21. Das ist auch eine wesentliche Kritik an dem, was wir unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten betrachten. Wir wollen eine Bahnpolitik dort, wo die Hauptreisenden sind. Da geht es eben nicht um die Verlagerung vom und die Konkurrenz zum Flugverkehr, sondern vor allem um den Verkehr in der Fläche.

Wir kommen zum Glück irgendwann noch zur Leistungsfähigkeit eines vernünftigen Kopfbahnhofes. Das ist unser Ziel. Das hier ist ein Nebenkriegsschauplatz, der eigentlich entschieden ist. Mit 1,2 Millionen mehr Fluggästen gewinnen Sie keinen nennenswerten ökologischen Vorteil.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich würde gerne zuerst Herrn Leuschel das Wort zur Beantwortung geben und dann auf die Frage von Frau Dahlbender, die sich an mich richtete, antworten.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, Sie sagen, das sei ein Nebenkriegsschauplatz. Wir müssen feststellen, dass sich andere europäische Länder wie Frankreich, Belgien, Spanien und jetzt insbesondere Italien nur auf Nebenkriegsschauplätzen bewegen. Sie haben ein Hochgeschwindigkeitsnetz ausgebaut, das wesentlich größer als das in Deutschland ist. Frankreich beispielsweise hat damit große Erfolge.

Wenn Sie heute in 1:58 Stunden von Brüssel nach London fahren und auf diese Art und Weise den Luftverkehr nachhaltig eliminieren, wenn Sie heute in zweieinhalb Stunden

(Zuruf von den Projektgegnern: Es geht um Stuttgart!)

– ich komme zu Stuttgart – von Paris nach London fahren und der Luftverkehr um mehr als die Hälfte reduziert ist, ist wohl etwas daran.

In Deutschland, Herr Rockenbauch – ich komme zu Stuttgart –, haben wir Beispiele, bei denen wir Schnellstrecken in Betrieb genommen haben. Ich nenne zum Beispiel Köln—Frankfurt mit einer Stunde. Seitdem wir dort mit 300 km/h über die Wester-

wald-Taunus-Höhen fahren, hat sich enorm vieles auf dem Arbeitsmarkt getan. Es gibt Pendler, die im Rhein/Main-Gebiet leben und heute in Köln und Düsseldorf arbeiten und umgekehrt. Dasselbe haben wir zwischen München und Nürnberg erfahren, seitdem wir dort in einer Stunde von München nach Nürnberg fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt reden Sie wieder über etwas anderes. Sie reden über die Pendler, aber wir wollen eine Aussage hören, wie die Konkurrenz zum Flugzeug ist. Sie müssen etwas dazu sagen, wie sich die Strecke Frankfurt—Köln auf die Flugverbindung Köln—Frankfurt ausgewirkt hat.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Es gibt keinen Luftverkehr mehr zwischen Köln und Frankfurt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gar nicht mehr?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das ist wie auch zwischen Hamburg und Berlin durch diese Verbindung gekommen. Ich kann das in Deutschland beliebig fortsetzen. Durch Stuttgart 21 mit der Schnellstrecke Wendlingen—Ulm wollen wir über den Daumen eine halbe Stunde gewinnen. Das heißt, wir kommen in die Dreieinhalb-Stunden-Range, wobei wir heute von München aus gesehen noch vier Stunden fahren.

München ist der drittgrößte Flughafen in Deutschland.

(Dr. Felix Berschin: Der zweitgrößte!)

– Der zweitgrößte Flughafen. Ich glaube in Berlin habe ich zwei zusammengezählt.

München ist einer der bedeutendsten Flughäfen in Deutschland. Wenn wir bei Gebieten, in die Menschen aus dem Raum München müssen, nämlich Rhein/Main und Rhein/Neckar, eine halbe Stunde schneller wären, kippt etwas vom Flugzeug auf die Schiene. Das haben wir überall erlebt. Das kann doch – –

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Dann stimmt doch etwas auf der Folie nicht! Entschuldigung!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön. – Also kann man jetzt einmal – –

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Gerade eben sagten Sie – –)

Nun ist Frau Gönner dran.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zunächst einmal hatten wir, wenn ich mich recht erinnere, genau diese Folie bereits beim letzten Mal. Wir hatten uns im Übrigen darauf geeinigt, dass es tatsächlich so ist: Je kürzer die Fahrzeit, desto eher erfolgt

der Umstieg auf die entsprechende Destination des Zuges.

Im Übrigen – jeder prüfe sich selbst – kann ich Ihnen sagen: Ich fahre von Stuttgart nach Köln nur noch mit dem Zug, weil alles andere, gerade von Stuttgart zum Flughafen, wenig sinnvoll wäre. Insofern glaube ich, dass man das genau an solchen Beispielen deutlich machen kann.

Zum Zweiten. Frau Dr. Dahlbender, die Frage, die Sie hinsichtlich des Ausbaus der A 8 gestellt haben, war direkt an mich gerichtet.. Ich tue mich insofern ein bisschen schwer, als Sie mir viele hypothetische Fragen stellen. Zunächst einmal stellen wir fest: Sie sagen nicht, wie Sie eine Neubaustrecke haben wollen, sondern nur, dass Sie die geplante nicht wollen . Ihr seid zuständig, eine neue zu machen. – Wie lange das dauert, interessiert Sie auch nicht. Deswegen finde ich auch diese Frage sehr hypothetisch.

Ich möchte eine zweite Bemerkung machen. Sie zweifeln alle Daten an, die wir zur Verlagerung geben. Im Übrigen ist es mir wichtig zu sagen, dass es für jemanden, der aus Ulm jeden Tag nach Stuttgart fährt, ein deutlicher Gewinn an Lebensqualität ist, wenn er eine halbe Stunde weniger braucht.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Sie wissen, dass ich in Ulm wohne?)

– Das weiß ich. Ich habe gerade überlegt, ob ich es sagen soll. Deswegen bin ich Ihnen dankbar für diesen Zwischenruf. Ich bin überzeugt, dass Sie sich auch freuen, wenn Sie in Zukunft insgesamt eine Stunde weniger hin und zurück brauchen, weil Sie die Stunden sicherlich auch sinnvoll einsetzen können.

Zum Dritten geht es um die folgende Frage: Wie gelingt es uns dann? Sie zweifeln im Übrigen auch die Zahlen zum Güterverkehr an. Das Problem ist, dass Sie alles anzweifeln, um anschließend die Frage zu stellen: Verzichtet ihr dann auf den Ausbau der Autobahn? – Ich bitte um Verständnis, dass ich Ihnen auch nicht sagen kann, dass ich auf diesen Ausbau verzichte, solange Sie nicht bereit sind, diese Zweifel zurückzunehmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bevor ich jetzt das Wort weitergebe, möchte ich sagen, dass ich bei dem Thema bleibe, auch wenn dauernd abgewichen wird. Wenn wir die Neubaustrecke Ulm—Wendlingen betrachten, stellt sich die Frage: Um wie viele Minuten schneller bin ich von Stuttgart in München im Vergleich zum Flug vom Flughafen Stuttgart zum Flughafen München? Das ist doch zunächst einmal unser Thema. Kann das jemand sagen? Was spart man?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Knapp eine halbe Stunde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Eine halbe Stunde? Sie müssen aber noch mit der

S-Bahn zum Flughafen München fahren. Ist das einberechnet?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich bin mir nicht sicher, ob man von Stuttgart nach München fährt, um von dort aus zu fliegen, oder ob man von Stuttgart nicht eher mit dem Zug nach Frankfurt fährt, um von dort aus zu fliegen, weil man die besseren Flugverbindungen von Frankfurt aus hat.

(Beifall von den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber wir sind im Moment bei der Neubaustrecke Ulm—Wendlingen. Jetzt steht hier zur Debatte – –

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Aber ich will nicht nach München zum Flughafen. Darum geht es. Wenn ich nach München in die Innenstadt will, bin ich tatsächlich deutlich schneller in der Innenstadt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann sein, aber es wird gesagt: Wenn wir die Neubaustrecke bauen, entsteht eine echte Konkurrenz zur Flugverbindung Stuttgart—München.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Köln—München.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Köln—München—Frankfurt.

(Zuruf von den Projektgegnern: Da gibt es doch schon eine schnelle Verbindung!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was hat das mit unserer Neubaustrecke zu tun?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Sie verkürzt die Reisezeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: „Sie verkürzt die Reisezeit“ unterstellt, dass in Zukunft die Leute von Frankfurt über Mannheim, Stuttgart und Ulm nach München fahren und Sie die Strecke über Nürnberg so lassen, wie sie ist.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ist das so?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja.

Mathias Lieb (Projektgegner): Wir haben vor Kurzem schon einen ICE-Sprinter von Köln nach München mit vier Stunden Fahrzeit gehabt. Insofern ist Ihre Darstellung,

dass man knapp fünf Stunden von Köln nach München braucht, nicht korrekt. Den hat man aber wieder eingestellt, weil die Nachfrage zu gering war.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Weil er fahrplantechnisch nicht durchzubringen ist.

Mathias Lieb (Projektgegner): Aha. – Jetzt haben wir Ihre Darstellung, man würde auf knapp vier Stunden von Köln nach München über Stuttgart kommen, aber nur – das haben Sie gerade erklärt –, wenn man Mannheim—Frankfurt auch ausbaut. Ich sage jetzt dazu: und wenn man an Mannheim vorbeifährt. Ist das richtig?

(Beifall von den Projektgegnern)

Die Landesregierung ist strikt gegen das Vorbeifahren an Mannheim.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Wir sollten die Themen nicht miteinander vermischen.

(Lachen von den Projektgegnern)

Die Umfahrung von Mannheim stand bisher nicht auf der Tagesordnung. Aber wir haben immer gesagt: Bei unserem Konzept kann man sowohl als auch fahren. Wir wollen mehr als nur drei oder vier Züge zwischen Köln, Frankfurt und Mannheim fahren.

Gerd Hickmann: Aber für Ihre Fahrzeitenberechnung ist es Voraussetzung. Ist das richtig?

(Zurufe: Mit oder ohne Mannheim?)

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Man kann sowohl als auch, also mit und ohne fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Noch einmal, damit es den Leuten klar wird: Wie lange fliegt man von Köln nach München?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Eine Stunde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Eine Stunde. – Wie lang fährt man mit der Bahn, porschemäßig von Köln nach München und zwar über Mannheim—Stuttgart?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Vier Stunden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vier Stunden porschemäßig?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Knapp vier Stunden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Drei Stunden länger. Also ist die Strecke eigentlich konkurrenzmäßig – –

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Rechnung funktioniert anders, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie funktioniert sie denn?

(Heiterkeit von den Projektgegnern)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wenn Sie fliegen, müssen Sie mindestens eine Stunde vor Abflug dort sein. Sie haben in aller Regel einen relativ weiten Anfahrtsweg. Wir rechnen, merken und wissen auch aus den entsprechenden Untersuchungen, dass Sie im Vorfeld im Vergleich zum Zug ungefähr anderthalb Stunden ungünstiger rechnen müssen. Dann kommt eine gute Stunde Flug hinzu. Damit sind wir schon bei zweieinhalb Stunden. Anschließend müssen Sie Ihr Gepäck herausnehmen und warten, bis Sie das Gepäck aus dem Flieger bekommen. Bis Sie dann aus dem Flughafen sind, vergeht eine weitere halbe Stunde. Dann sind wir bei drei Stunden. Weil der Flughafen außerhalb der Stadt liegt, haben Sie in aller Regel noch einmal eine halbe Stunde bis zum Zentrum.

Das bedeutet, von Zentrum bis Zentrum beträgt die vergleichbare Zeit mit dem Flieger etwa dreieinhalb Stunden. Das ist genau der Grund, warum wir den Bereich von drei bis viereinhalb Stunden angeben, in dem die meisten Marktanteile hinzugewonnen werden. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen – vorhin wurde der Sprinter angesprochen –: Ich fahre zwischen Frankfurt und Berlin hauptsächlich mit dem Sprinter und fliege nicht. Der Sprinter fährt dort ungefähr 3:45 Stunden. Ich bin von Stadtmitte zu Stadtmitte unterwegs. Das ist gegenüber dem Flieger praktisch die gleiche Zeit.

Ich habe aber in der Bahn den großen Vorteil, dass ich arbeiten kann und nicht permanent beschäftigt bin. Das heißt, ich muss nicht durch Gates, ich muss nicht durch Abfertigungen, ich muss nicht warten, bis ich hochgeflogen bin, bevor ich das Notebook verwenden kann usw. Das ist normalerweise der Vorteil, den die Reisenden uns zugutekommen lassen. Selbst bei einer Reisezeitparität, also bei der gleichen gesamten Reisezeit in der Kette zwischen Flugzeug und Bahn, bekommen wir bei der Bahn immer noch einen Bonus, weil wir ungestörte Zeit bieten. Dies ist der Hintergrund, warum wir zwischen drei und viereinhalb Stunden diese Marktanteile gewinnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da ich das ständig praktiziere und genauso berechne wie Sie, dürfen Sie aber nicht sagen, dass die Flugzeit zwischen Frankfurt und München eine Stunde beträgt, sondern Sie müssen von vorneherein sagen, dass es

dreieinhalb Stunden sind. Da gebe ich Ihnen völlig recht.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich möchte gerne folgenden Vorschlag machen: Dargestellt ist auf dem Bild lediglich die Abhängigkeit, wie schnell wir sein müssen, damit wir im Vergleich zum Flugverkehr die Marktanteile entsprechend gewinnen. Die Aussage ist richtig. Alles andere, was diskutiert wird, ist selbstverständlich wieder Interpretation.

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Nein!)

– Selbstverständlich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt zur Gegenrede. Wer macht es? – Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Hickmann möchte darauf antworten.

Gerd Hickmann: Alles, was Sie sagen, ist richtig – objektiv wie auch subjektiv aus Ihren eigenen Erlebnissen heraus. Auch ich bin viel über längere Distanzen unterwegs. Dabei gibt es diese Vorteile.

Aber kann mir von Ihnen jemand sagen, wie groß der Anteil des Flugverkehrs am innerdeutschen Verkehr insgesamt ist? Können Sie eine Zahl nennen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was wollen Sie genau wissen?

Gerd Hickmann: Es sind 4 oder 5 % des Verkehrsaufkommens in Deutschland, über die wir uns hier unterhalten. Wir sagen: Im Interesse einer effizienten Strategie zum Bahnausbau müssen wir es wie die Schweizer machen und flächendeckend ausbauen, weil wir uns um die 80 % des Pkw-Verkehrs als Konkurrenz kümmern müssen, der flächendeckend ist, und um den Güterverkehr.

Wir meinen: Alles, was Sie sagen, ist richtig, aber es ist die völlig falsche Diskussion, um für die Bahn relevante Marktanteile zu gewinnen. Die Strategie, die Sie beschreiben, betreiben wir in Deutschland zum Schienenpersonenfernverkehrsausbau seit 30 Jahren. Um wie viel Prozent ist in diesem Zeitraum der Schienenpersonenfernverkehr gewachsen? Können Sie diese Zahl auch nennen? Ich hätte darauf gerne eine Antwort.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Hickmann, wenn ich Ihrer Argumentation folge, ist die Neubaustrecke Stuttgart—Ulm gerade ganz wichtig, weil Sie mit dem Auto von Ulm nach Stuttgart heute über eine Stunde brauchen und ständig im Stau

stehen. Deswegen freue ich mich, wenn Sie damit zugestanden haben, dass die Neubaustrecke Stuttgart—Ulm genau in dieser Form dringend erforderlich ist.

Im Übrigen würde ich um Folgendes bitten, Herr Geißler: Wir unterhalten uns gerade über eine Folie, die wir beim letzten Mal schon aufgerufen und in dieser Form diskutiert hatten. Wir entfernen uns von der Diskussion über die Neubaustrecke und die Alternativen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir haben offenbar nicht ausreichend diskutiert. Aber wir hören gleich damit auf. – Bitte schön, Herr Holzhey.

Michael Holzey: Frau Gönner, das ist ein netter Versuch, eine unliebsame Diskussion abzubiegen. Aber ich finde, das sollten wir nicht durchgehen lassen, weil wir immer wieder auf Widersprüche stoßen, die für jedermann offensichtlich sind. Einmal argumentieren Sie mit dem Korridor Rhein/Ruhr, Rhein/Main bis München. Dann fällt es wieder auf Stuttgart—Ulm. Dann wird gerne noch etwas doppelt gezählt. So geht das einfach nicht.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Sie sind diejenigen, die diese Beispiele immer bringen, Herr Holzhey!)

– Ganz ruhig.

Wir haben heute schon eine Fahrzeit von 3:02 Stunden von Frankfurt nach München über Nürnberg. Im Moment ist Stuttgart nicht konkurrenzfähig. Herr Pfister hat sogar Angst – das haben wir vorhin gehört –, dass man an Stuttgart vorbeifährt. Wir haben uns alle spontan gefragt, ob man, auch wenn man konkurrenzfähig ist, trotzdem vorbeifährt. Man fährt zwar drunter durch, aber man fährt nach wie vor vorbei. Was soll der Nutzen sein, wenn man jetzt wieder gleich schnell ist? Mit Stuttgart—Ulm kommen Sie – –

(Zuruf von Ernst Pfister [Projektbefürworter])

– Sie haben vorhin gesagt: Ich möchte nicht, dass man über Würzburg an uns vorbeifährt.

(Ernst Pfister [Projektbefürworter]: Das will ich auch nicht! Aber Sie wollen das! – Gegenruf der Projektgegner: Warum?)

Aber wenn Sie über Frankfurt—München diskutieren, fährt man trotzdem an Ihnen vorbei. Man fährt halt nur anders vorbei.

Hier geht es doch um die Frage: Soll man ein zweites Mal in Deutschland eine Strecke für den Personenverkehr ausbauen, die am Ende fast minutengleich auf die gleiche Zeit kommt – bezogen auf den Korridor Frankfurt—München?

Ursprünglich hatte die Bahn das zu anderen Zeiten noch genau anders vorgesehen: Eine Strecke sollte der Güterkorridor sein, die andere der Personenkorridor. Jetzt macht man wieder beides, wieder in diesem Vollsortimentmodus. Das ist genau die Frage, die man sich stellen muss.

Wenn es um Stuttgart—Ulm geht, haben wir wieder eine andere Diskussion. Aber für Frankfurt—München liegt die Zeit heute bei 3:02 Stunden. Unter diese Zeit werden Sie mit allen anderen Maßnahmen nicht kommen. Gleichzeitig geben Sie aber eine irre Menge an Mitteln aus, die für andere Dinge nicht zur Verfügung stehen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Holzhey, ich möchte das gerne mit einer Frage beantworten. Was wollen Sie? Wollen wir eine solche Strecke oder nicht? Vorhin waren wir uns einig, dass wir die Strecke wollen. Sie sagen, sie sei zu teuer.

(Zuruf: Falsch!)

Was Sie hier in Zweifel ziehen, sind unsere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, was die Personenzahlen anbelangt.

Michael Holzey: Herr Kefer, die haben nie gestimmt. Ich kann Ihnen eine nach der anderen vorstellen.

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Herr Holzhey – –)

– Darf ich?

Im Zeitraum der Planfeststellung hieß es für Köln—Rhein/Main, man würde sechs Züge pro Stunde fahren. Heute sind es 2,4. So könnte ich mit Ihnen jede Strecke durchgehen. Es sind übrigens dieselben Gutachter. Es gibt in den Prognosen eine systematische Überplanung. Man muss schon nachfragen dürfen, um welche Fahrzeitverkürzung es geht. Wenn Sie die überregionale meinen, sage ich Ihnen: Da haben wir heute schon etwas.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Holzhey, wenn diese Argumentation stimmen würde, frage ich mich, warum Sie bei der Schnellfahrstrecke zustimmen?

(Lachen von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

Michael Holzey: Wem stimme ich zu?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das Bündnis stimmt der Schnellfahrstrecke zu. Wir sind uns nicht uneinig. Das ist das, was ich heute Morgen verstanden

habe.

Michael Holzey: Herr Kretschmann hatte ausdrücklich gesagt, dass wir sie infrage stellen. Ich glaube, dass er das zweimal gesagt hat.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Entschuldigung, wir waren uns komplett darüber einig, dass – ich präzisiere – es eine höhere Geschwindigkeit geben soll. Sie sagen: Die Strecke ist zu teuer.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Die H-Trasse ist zu teuer!)

– Sie sagen: Die Strecke ist zu teuer.

Ich will eine ganz einfache Antwort geben: Das ist in der Vergangenheit massiv untersucht worden. Das ist ökologisch und wirtschaftlich die günstigste Strecke, die geplant werden kann. Das haben wir heute Morgen ausgeführt.

Entschuldigung, darauf wollen wir immer wieder zurückkommen. Sie sagten: Nein, Sie wüssten etwas Günstigeres. – Ich habe ich die Frage gestellt: Was wäre das denn? – Dann sagten Sie: Es ist doch nicht meine Aufgabe. Das müsst ihr untersuchen. – Ich sage ganz eindeutig: Wir haben es untersucht. Das ist ökologisch und wirtschaftlich die Günstigste.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

Jetzt können wir bei jeder einzelnen Folie versuchen zu interpretieren, abzuleiten usw. Ich halte das aber nicht für zielführend. Wir haben eigentlich nur zwei zentrale Fragen.

Erstens. Wollen wir eine Schnellfahrstrecke? Sie sagen: Wir wollen eine Reisezeitverkürzung. – Ich sage: Wir haben hier eine Schnellfahrstrecke geplant, die kostengünstig und ökologisch am besten ist.

Sie sagen – das ist die zweite zentrale Frage –: Das Ding ist zu teuer. – Ich wiederhole noch einmal: Sie sagen aber nicht, wie es günstiger gehen könnte, sondern: Das ist doch eure Aufgabe. – Unsere Antwort haben Sie. Das ist die günstigste Version. Punkt.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gibt es zur Folie zur Konkurrenz zwischen Flugzeug und Bahn noch eine Wortmeldung? – Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Zunächst einmal möchte ich darauf hinweisen, dass die sehr konkrete Frage von Herrn Hickmann nicht beantwortet wur-

de.

Zweitens möchte ich darauf hinweisen, dass wir diese Faktenschlichtungen deshalb machen – das richtet sich an Sie, werte Frau Gönner –, weil wir uns über die einzelnen Zahlen und Daten unterhalten wollen. Deshalb ist es unser gutes Recht –das ist der Sinn, warum wir hier sitzen –, sie auch nach unserer Meinung wohlbegründet infrage zu stellen.

Meine Frage ist auch noch nicht beantwortet. All Ihre Zahlen und Prognosen zur Verlagerung des Personenverkehrs sind eingeflossen: die Überlegungen der Auswirkung des parallel geplanten Ausbaus der A 8 und der B 10. Welche Auswirkungen hat das, wenn ich mir wieder durch Beschleunigung und Erleichterung des Pkw-Verkehrs Konkurrenz schaffe? Das ist eine ganz konkrete und, wie ich meine, legitime Frage. Die hätten sowohl Herr Hickmann als auch ich gerne beantwortet. – Zur gerade angesprochenen Problematik möchte Herr Kirfel sich noch zu Wort melden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also bitte schön: Welche Frage ist noch nicht beantwortet?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Die Frage von Herrn Hickmann zum Flugverkehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frage von Herrn Hickmann ist noch nicht beantwortet worden.

Wir beantworten jetzt erst einmal die Frage, warum hier in Baden-Württemberg eine Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen gebaut, gleichzeitig aber die A 8 ausgebaut wird. Das war die Frage. Die Antwort kann ich Ihnen auch geben.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das war nicht die Frage von Herrn Hickmann, sondern die Frage von Frau Dahlbender.

Ich bin auch gerne bereit, zunächst noch einmal zur Frage von Herrn Hickmann zu kommen: Ist es richtig, dass es lediglich 4 % innerdeutschen Flugverkehr gibt? Es sind zwischen 4 % und 5 %, aber, Herr Hickmann, das ist der Bereich, der mit am massivsten und am stärksten steigt. Auch das dürfte Ihnen nicht unbekannt sein. Dass ich natürlich, wenn ich von 4 % eine Verdoppelung habe, etwas länger brauche, bis ich entsprechend hoch komme, dürfte auch nachvollziehbar sein.

Zur Frage, was das Thema „in die Fläche“ angeht. Wir haben, seit das Land für den Regionalverkehr zuständig ist, über 50 % mehr Verkehr. Wir haben in der ersten Sitzung auch versucht, deutlich zu machen, dass wir beabsichtigen, dies weiterhin genau in dem Sinne auszubauen, dass wir auch Regionalverkehre deutlich stärken wollen.

Zum Dritten. Frau Dahlbender und auch Herr Geißler, weil Sie die Frage gestellt haben, antworte ich folgendermaßen: Die Planungen für den Ausbau der A 8 sind 20 oder 30 Jahre alt – ich bin mir nicht sicher –, weil das eine der engsten Strecken ist, was den Eichelberg und den dortigen Aufstieg angeht. Diese Planungen laufen seit vielen Jahren. Dort geht es um die Frage: Sind wir in der Lage, eine entsprechende Privatfinanzierung zu erreichen?

Es gibt nach meinem Kenntnisstand, Frau Dr. Dahlbender, entsprechende Untersuchungen zur Wechselwirkung. Es ist so, dass die Verlagerung des Personenverkehrs in dem Umfang, wie sie hier vorgenommen wird, nicht dazu führt, dass wir komplett auf den Ausbau der A 8 verzichten können, weil es daneben auch um andere Bereiche geht; Sie bestreiten das. Es gilt aus meiner Sicht der Satz: Das eine tun, ohne das andere zu lassen. Noch einmal: Je attraktiver die Schienenstrecke ist, desto weniger Verkehr wird auf der Straße sein.

Allerdings sagten Sie – das will ich jetzt auch sagen –: Wir sind in der Faktenschlichtung. Das ist richtig. Aber die Faktenschlichtung funktioniert nicht nur so, dass Sie uns fragen, sondern wir fragen auch Sie. Sie haben bisher unsere konkreten Fragen nicht beantwortet. Wie sieht Ihre Streckenführung für die schnellere Trasse entlang der bisherigen Überlegungen aus, die alle im Planfeststellungsverfahren abgewogen worden sind? Ich wäre sehr dankbar, wenn Sie uns auch einmal Antworten und bitte nicht die Antwort geben würden, dass dafür auch die Deutsche Bahn zuständig sei.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner, darf ich darauf aufmerksam machen, dass wir zur Beantwortung Ihrer Frage kommen, wenn wir bei den Folien so weit sind? Aber jetzt sind wir noch nicht so weit; jetzt reden wir über diese Folie. Die haben wir jetzt aber inzwischen ausführlich – –

(Zuruf: Welche Frage?)

– Welche Frage? Ich meinte die Autobahn, warum die Autobahn plötzlich – – Jeder, der in einem Ministerium war, weiß, dass die Gelder nicht unbedingt nach den objektivsten Gesichtspunkten, sondern nach allen möglichen anderen Gesichtspunkten verteilt werden. Aber das ist in Baden-Württemberg mit Sicherheit völlig anderes.

(Heiterkeit von den Projektgegnern)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Dabei bin weniger ich der Ansprechpartner als der Bund, weil Bundesautobahnen bekanntermaßen Bundessache sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: In Baden-Württemberg ist das mit Sicherheit völlig anders.

(Lachen von den Projektgegnern)

Gerd Hickmann: Meine Frage lautete: War Ihre Strategie beim Fernverkehrsausbau in den letzten Jahrzehnten erfolgreich, bei begrenzten Ressourcen wenige Porsches wie unsere Neubaustrecke Wendlingen—Ulm statt vieler Golf zu kaufen? Das heißt, um wie viel Prozent ist der Fernverkehr der Deutschen Bahn in den letzten zehn oder 20 Jahren gewachsen?

Das Ergebnis ist erbärmlich. Wir behaupten: Im Vergleich zur schweizerischen Strategie, die wir schon zu Beginn angeführt haben, ist es sehr ernüchternd. Deshalb stellen wir diese Strategie, auf einzelnen Strecken das Maximum herauszuholen, aber gleichzeitig Großstädte wie Pforzheim oder Heilbronn völlig vom Fernverkehr abzukoppeln, infrage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also gut. Kann man die Frage beantworten?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, die Frage kann man beantworten.

Hier wird eine Verallgemeinerung der Verknüpfung großer Städte damit gemacht, wie sich der Fernverkehr insgesamt in der Fläche entwickelt. Sie vermischen miteinander, dass wir zwischen den großen Städten sehr wohl einen Zuwachs gehabt haben. Sie sagen: Wir haben kleinere Bereiche fernverkehrstechnisch zurückgefahren. Das haben wir dann durch entsprechend andere Verkehre ersetzt. Insofern handelt es sich hier um eine Verschiebung zwischen Fernverkehr und Regionalverkehr.

Das Zweite, Herr Hickmann, was Sie bei dieser ganzen Geschichte ausblenden – –

(Gerd Hickmann: Gibt es Zahlen?)

– Die Separierung kann ich Ihnen im Moment nicht nennen. Ich weiß nur, dass es qualitativ genau so stattgefunden hat.

Das Zweite, was ich in den Vortrag nicht aufgenommen habe, um die Gesamtstrategie nicht noch einmal zu wiederholen, ist, dass wir nicht nur Betrachtungen bezüglich des Flugverkehrs, sondern auch selbstverständlich gegenüber dem Auto gemacht haben. Das habe ich in der ersten Sitzung dargestellt. Auch beim Auto spielt die Reisezeit selbstverständlich eine massive Rolle. Darin sind wir uns auch einig. Die Strategie, die ich vorgeführt habe, hat ein paar ganz klare Eckpunkte.

Erstens. Wir glauben – das war die Eingangsfolie –, dass der Verkehr zwischen den großen Städten sehr viel deutlicher zunehmen wird als der Verkehr in der Fläche zwischen den kleineren Städten. Darauf reagieren wir, indem wir die größeren Städte deutlich günstiger mit einem Netz anbinden – auch das habe ich beim ersten Schlichtungstermin gezeigt –, das vernünftige Reisezeiten bietet. Wir bewegen uns damit in einem Segment, das für den Fernverkehr essenziell ist, nämlich in Konkurrenz zum Auto und zum Flughafen.

Zweitens. Wir sagen, dass diese Schnellfahrstrecken aus den anderen geschilderten Gründen darüber hinaus maßgebliche Wirkung auf den Regionalverkehr haben. Viel mehr gibt es dazu jetzt auch nicht zu sagen.

Wir können jetzt weiter darüber diskutieren, welche Interpretationen aus dieser Kurve herauskommen. Aber ich weiß: Diese Kurve haben wir an einer ganzen Reihe von Destinationen verifiziert. Damit ist diese Kurve das Beste, was wir heute wissen. Danach handeln bzw. agieren wir. Alles andere sind wieder Interpretationen.

Herr Geißler, wir sind an einem Punkt, an dem ich sage: Diese Kurve hat einen bestimmten Informationsinhalt. Mehr können wir dazu nicht sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich schlage vor, wir können das so zusammenfassen: Unter bestimmten Bedingungen wird es so sein, dass die Neubaustrecke Ulm—Wendlingen dazu beiträgt, dass die Bahn größere Chancen hat, dass Personen, die sonst mit dem Flugzeug fliegen

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Oder mit dem Auto führen!)

– oder mit dem Auto führen –, auf die Bahn umsteigen. Ich glaube, das können wir doch mit Sicherheit – –

(Widerspruch von den Projektgegnern)

– Unter bestimmten Bedingungen. Das habe ich doch gesagt. Verstehen Sie, darum geht es. Das kann man nicht bestreiten: Die Neubaustrecke als solche dient dazu, dass man tatsächlich besser von Mannheim nach München kommen kann. Wenn sich jemand hinsetzt und das ein bisschen ausrechnet, fährt er möglicherweise lieber mit der Eisenbahn als mit dem Auto nach München. Meinen Sie nicht auch? Das geht mir heute schon so.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Sehr verehrter Herr Geißler, wir haben Fragen zu den Randbedingungen und bestimmten Rahmenbedingungen konkret für die Strecke Wendlingen—Ulm gestellt, um hinterfragen zu können, ob denn so allgemeine Aussagen, wie Sie sie gerade treffen, tatsächlich für diese Strecke gemacht werden können und ob sie zutreffen.

Bisher haben wir keine klaren Aussagen, Zahlen und Daten erhalten, sodass ich feststellen muss: Für die Strecke Ulm—Wendlingen, für dieses Konzept, ist es nicht geklärt. Das wollten wir gerade wissen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich noch einmal fragen: Nach welchen Bedingungen fragen Sie? Das kann man doch abklären.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Kirfel dazu und anschließend Herr Stocker.

Alexander Kirfel: Vielen Dank, Herr Dr. Geißler. – Wir haben vorhin die Vorwürfe der Gegenseite gehört, wir würden keine Alternativplanungen vorlegen. Gefragt wurde, wo die denn wären. Ich wollte eigentlich nur anführen, dass an die Deutsche Bahn AG im Zuge dieser Baumaßnahme 1,2 bis 1,6 Milliarden € Planungskosten fließen. Ich finde, da kann man durchaus – –

(Zuruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich bitten, zum Thema zu kommen? Welche Fragen zu Bedingungen wollen Sie noch beantwortet haben hinsichtlich der generell richtigen Aussage, dass mehr Leute mit der Bahn fahren als mit dem Auto, wenn wir diese Neubaustrecke bauen? Das ist generell richtig. Aber Frau Dahlbender hat gesagt: nur unter bestimmten Bedingungen. Auf die Fragen nach den Bedingungen hätte die Bahn bisher keine Antwort gegeben. Jetzt habe ich gefragt: Welche Bedingungen sind das? Sonst lassen wir das generell so stehen.

Mathias Lieb (Projektgegner): Die Frage war auf den Flugverkehr bezogen. Auf den Autoverkehr bezogen bin ich einverstanden. Aber konkret zwischen Wendlingen und Ulm findet sich keine Relation, mit der Sie Flugverkehr auf die Schiene verlagern können. Das ist die Aussage.

(Beifall von den Projektgegnern)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Aber, Herr Geißler, ich lege Wert darauf, dass ich darauf hingewiesen habe, dass für diese Relation das Auto – – Herr Hickmann hat in seinen Ausführungen selbst deutlich gemacht, dass es darum gehen muss, von der Straße auf die Schiene – – Gerade die Neubaustrecke Stuttgart—Ulm ist dafür ein gutes Beispiel, glaube ich.

Ich finde, Herr Lieb, Herr Kefer hat mehrfach deutlich gemacht, in welcher Relation die Frage des Flugverkehrs zu betrachten ist. Insofern sind diese Fragen auch entsprechend beantwortet worden.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Okay, dann bleiben wir eben bei der Straße. Deswegen bauen Sie die A 8 aus?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Die Frage ist auch beantwortet worden! – Gegenruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein, sie ist nicht beantwortet worden!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt ist es vielleicht doch nicht so radikal negativ zu beantworten. Man kann nicht bestreiten: Wenn wir die Neubaustrecke haben, wird es

für den Reisenden zumindest um 15, 20 oder mehr Minuten – das weiß ich nicht – günstiger, mit der Bahn zu fahren, anstatt mit dem Flugzeug mit allem Drum und Dran inklusive Nacktscanner usw. von Frankfurt nach München zu fliegen.

Mathias Lieb (Projektgegner): Nein, das ist die gleiche Fahrzeit zwischen Frankfurt und München. Heute ist die Strecke über Stuttgart langsamer als über Nürnberg. Durch den Ausbau Wendlingen—Ulm wird die Strecke wieder gleich schnell wie die Strecke über Nürnberg. Das heißt, ich habe keine Fahrzeitverkürzung in der Relation Frankfurt—München.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Kann man das noch einmal – –

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Von Frankfurt aus trifft das zu, aber von Rhein/Ruhr aus geht es deutlich schneller über Frankfurt-Flughafen!)

– Moment bitte. Hat er recht, dass es von Frankfurt nach München über Stuttgart ungefähr genauso langsam oder schnell geht wie über Nürnberg? Ist das richtig?

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter] Ja, aber Rhein/Ruhr!)

– Ja, Rhein/Ruhr, kommt auch noch dazu.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Aber die Frage ist: Es könnte sein, dass der eine oder andere auf der Strecke zwischen Frankfurt und München gerne die Reise in Stuttgart unterbrechen würde und sich freut, wenn er relativ zügig hierherkommt und auch relativ zügig weiter nach München kommt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner, – –

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Gerade wird der Versuch gestartet, immer eine bestimmte Linie herauszusuchen, um selbst richtig zu liegen, aber nicht bereit zu sein, an dem Punkt, wo man es zugesteht, zu sagen: Genau dafür ist die Neubaustrecke richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber Frau Gönner, da müssen Sie vorsichtig sein: Das kann man auch beim Kopfbahnhof.

(Heiterkeit von den Projektgegnern)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich rede gerade über die Neubaustrecke, weil sie heute, glaube ich, das Thema ist. Deswegen habe ich keinerlei sonstige Aussagen gemacht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Richtig. – Jetzt aber wirklich zum Schluss, Frau

Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich will es ganz klar nennen: Es wird damit gerechnet, dass durch die Neubaustrecke – da sind wir heute – 0,8 % der Pkw-Kilometer auf die Schiene verlagert werden. Meine Frage ist bei den Prognosen und bei den Berechnungen dieser Zahlen: Ist zum Beispiel berücksichtigt worden, dass parallel geplant ist, die A 8 sechsspurig auszubauen und die B 10 auszubauen? Denn das würde meiner Meinung nach diese Prognosen erheblich relativieren. Das ist eine ganz konkrete Frage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frage ist völlig klar: Hat man bei den Berechnungen schon den Ausbau der A 8 und der B 10 berücksichtigt?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich habe diese Frage vorhin beantwortet.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Hat man das?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich hatte geantwortet, dass ich davon ausgehe, dass man es hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Haben Sie das bei der Rechnerei berücksichtigt?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nach meinem Kenntnisstand: ja.

Im Übrigen will ich nur sagen: Bei den 0,8 % würde mich wiederum die Bezugsgröße interessieren, weil wir deutlich gemacht haben, glaube ich, dass allein auf dieser Strecke über die Neubaustrecke zwischen 10 % und 15 % mehr Fahrgäste hinzukommen. Hier sollte man nicht immer die falschen Bezugsgrößen nehmen.

Aber wir kommen zu der gleichen Diskussion, die wir in der vergangenen Woche geführt haben. Ich vermute, wir werden sie auch nächste und übernächste Woche führen, weil wir an dem Punkt immer wieder nicht bereit sind zu sagen: Es gibt Unterschiede. Die werden wir auch durch ständiges Wiederholen nicht besser machen, sondern hier ist schlicht die Problematik gegeben.

Im Übrigen würde mich eine Frage auch noch interessieren, Herr Kretschmann. Sie haben vorher gesagt, warum Sie nicht mehr für die Neubaustrecke sind. Aber Sie waren einmal für die Neubaustrecke, weil Sie sie für sinnvoll gehalten haben. Der einzige Punkt, warum Sie jetzt dagegen sind, sind die Kosten. Das heißt aber, die Sinnhaftigkeit und die Notwendigkeit dieser Strecke und auch die Frage, welche Wirkungen sie entfalten kann, haben Sie nie in Zweifel gezogen, sondern Sie sagen nur: Die Kosten sind das, was Sie stört.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, das ist auch klar genug gesagt.

Frau Dahlbender wird möglicherweise auch konzedieren, dass die Frage, ob die B 10 und die A 8 ausgebaut in die Rechnungen eingeflossen sind, letztlich doch nicht von so großer Bedeutung ist, was die Personalstärke anbelangt, dass wir deswegen noch weiter darüber debattieren müssen.

Wir müssen zum Wesentlichen kommen. Wir streiten jetzt um Prozentsätze, die sich wahrscheinlich im Promillebereich bewegen, wenn man die Relation herstellt.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Aber Herr Geißler, dann machen wir es in absoluten – –)

– Moment, Herr Rockenbauch, warten Sie doch einmal.

Ich möchte jetzt von diesem Thema wegkommen. Das haben wir jetzt ausführlich genug erörtert. Im Prinzip sind wir uns auch einig. Es ist doch ganz klar: Wenn wir die Neubaustrecke haben, hat das eine positive Auswirkung auf die Schiene und weniger gute Auswirkungen auf das Fliegen und das Autofahren.

(Sascha Behnsen: Dazu möchte ich einen kurzen Einwurf machen!

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich wollte das jetzt kurz noch einmal in absoluten Zahlen klarmachen, Herr Geißler, weil Sie sagten, dass wir uns über Promille streiten.

Sie sagten vorher, es soll durch die Neubaustrecke 2 Millionen mehr Fahrgäste im Fernverkehr geben. Das sind 5.500 Fahrbewegungen pro Tag. Wenn man es auf Fahrzeuge umrechnet, sind es vielleicht 4.600 Fahrzeuge oder so etwas pro Tag. Dann ist es natürlich erheblich, wenn man nebenher gerade diese Autobahnen ausbaut. Dann geht es wirklich schon um große – –

Jubeln Sie uns bitte nicht immer wieder im Konsensversuch unter, dass das etwas für den Flugverkehr bringen würde. Das haben wir jetzt nachgewiesen. Es steht immer noch die Zahl von Herrn Fundel hier, dass es durch das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke 1,2 Millionen Fluggäste mehr sind.

(Zuruf)

Dann kann das beim Verlagerungseffekt keinen Nutzen haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Liebe Leute, dazu kommen wir noch. – Jetzt sind wir bei den Vorteilen Flugverkehr und Schiene. Das steht zur Debatte. Ich schließe jetzt die Debatte über diesen Punkt und über diese Folie – das bringt uns keinen Millimeter weiter – und komme zur nächsten Folie.

(Folie 4: Durch Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm werden alleine im Fernverkehr netto ca. 2 Mio. zusätzliche Fahrgäste erwartet)

Jetzt kommen Ihre 2 Millionen. „Durch Stuttgart 21 und die Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm werden alleine im Fernverkehr netto ca. 2 Millionen zusätzliche Fahrgäste erwartet“. Ist das falsch oder richtig? Es ist wie beim Frühstücksfernsehen: falsch oder richtig?

Mathias Lieb (Projektgegner): Ich bestreite die Zahl von 2 Millionen nicht, aber das sind natürlich umgerechnet auf den Tag 5.500 Fahrgäste. Wenn Sie sehen, was auf der Autobahn A 8 täglich im Personenverkehr unterwegs ist, ist das vergleichsweise gering – auf den Bund bezogen.

Zu dieser schönen Grafik habe ich eine Verständnisfrage. Sind wieder die Auswirkungen von Mannheim—Frankfurt einbezogen? Denn sonst hat es keinen Sinn. Frankfurt—Mannheim ist nämlich ein dickerer Strich als Mannheim—Stuttgart. Deshalb kann diese Grafik nur Sinn haben, wenn Sie den Ausbau Mannheim—Frankfurt unterstellt haben.

Damit vermischen Sie wiederum zwei Neubaustrecken miteinander. Die Auswirkungen von Wendlingen—Ulm alleine sind nämlich weit geringer, wenn Sie Mannheim—Frankfurt weglassen. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Nur wenn Sie Mannheim—Frankfurt bauen, haben Sie überhaupt Effekte für Stuttgart—Ulm. Mannheim—Frankfurt hat viel größere Effekte für das Gesamtnetz der Bahn in Deutschland als Stuttgart—Ulm, weil Sie nämlich dann auch die Relation in Richtung Süden in die Schweiz stärken können, was der stärkste Auslandsverkehr ist, und auch die Achse Mannheim—Paris.

Das heißt, die Darstellung ist falsch, weil Sie zwei Dinge miteinander vermischen. Gleichzeitig zeigen Sie selbst auf, dass die Effekte von Mannheim—Frankfurt für die DB viel wichtiger sind als Stuttgart—Ulm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber was wollen Sie denn damit um Himmels willen sagen?

Mathias Lieb (Projektgegner): Dass die Prioritätensetzung falsch ist, was wir vorher schon hatten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also wirklich. Das mit dieser Relationierung mit 5 % und 3 % Gesamtverkehr machen wir so nicht weiter. Denn wenn richtig ist, was Sie sagen, müssen Sie auch die Antwort geben. Wenn es die Neubaustrecke nicht gibt und die Leute die Geislinger Steige hochfahren müssen, ist es für die Schiene schlechter. Dann fahren mehr Leute wieder mit dem Pkw in der Gegend herum. Die Aussage muss doch einen Sinn haben. Wenn Sie gegen die Neubaustrecke Ulm—

Wendlingen sind, müssen Sie doch sagen, wie es sich auswirkt, wenn wir die Strecke nicht haben.

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Nein, es geht darum – –)

– Doch, jetzt sagen Sie einmal etwas dazu.

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Ich sage gerne etwas dazu. Es geht um die – –)

Wie wirkt sich das aus, wenn Sie die Neubaustrecke nicht haben, wenn Sie jetzt diese Linie nehmen? Wir können noch unterstellen, dass die Bahn endlich auch die Strecke Frankfurt—Mannheim so macht, wie es richtig sein soll. Das war alles unterstellt. Aber die Neubaustrecke Ulm—Wendlingen soll nach Ihrer Meinung nicht kommen. Wie wirkt sich das denn auf das Verhältnis von Straße und Schiene aus, wenn die Leute zum Beispiel die Geislinger Steige hochfahren müssen?

Mathias Lieb (Projektgegner): Die Züge fahren heute auch schon. Das ist ja nicht das Thema. Es geht darum – –

(Lachen von den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Doch, das ist das Thema. Verstehen Sie, Sie haben durch die Relation – – Ich will doch nur, dass wir jetzt nicht ewig mit diesen Prozentzahlen zum Gesamtverkehr usw. operieren. Wir reden jetzt über die Sinnhaftigkeit dieser Neubaustrecke.

Ich positioniere mich gar nicht, aber Sie müssen doch Folgendes sagen: Wenn es nach Ihren Darstellungen diese Neubaustrecke nicht gibt und in der Zukunft die Leute auf einer optimierten Geislinger Steige fahren müssen, ist das doch auf jeden Fall für die Schiene, für den Schienenverkehr und für die Frequenz auf der Schiene schlechter, als wenn wir die Neubaustrecke hätten. Mehr will ich doch gar nicht fragen. Die Argumentation muss einen Sinn haben. – Wer will sich jetzt dazu noch äußern?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Hickmann.

Gerd Hickmann: Es ist aus unserer Sicht die falsche Fragestellung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber nicht von mir.

Gerd Hickmann: Wir sagen nicht: Wir wollen entweder die Neubaustrecke oder gar nichts, sondern wir haben begrenzte finanzielle Ressourcen und wollen damit das Beste für den Bahnverkehr herausholen.

Dabei haben wir unterschiedliche Auffassungen. Wir sagen: Wenn wir versuchen, die halbe Stunde Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und München günstiger hinzubekommen, indem wir zum Beispiel eine Viertelstunde nach Ulm beschleunigen – –

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Wie?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt lasst ihn doch mal reden. Er ist doch gerade dabei.

Gerd Hickmann: Wenn wir eine Viertelstunde zwischen Ulm und Augsburg zusätzlich dort herausholen, wo es nicht so teuer ist, haben wir auch eine halbe Stunde.

Wir haben gehört, dass wir vor 15 Jahren schon einmal relativ schnell waren. Wir wollen diese Beschleunigung einfach durch kleinere, kostengünstigere Maßnahmen im Gesamtkorridor erreichen. Dann haben wir von den Mitteln noch etwas übrig, um flächendeckend Ausbaumaßnahmen zu machen: die Gäubahn, die Südbahn, deren Finanzierung infrage steht, und auch weitere Maßnahmen. Mit dem investierten Geld erreichen wir insgesamt mehr für die Schiene, als wenn wir uns nur den einen Porsche kaufen.

Bei der Strategie liegen wir einfach auseinander. Wir sagen: Wir erreichen mehr Mobilität, wenn wir uns zehn VW Golf kaufen als zwei Porsches. – Sie sagen: Nein, wir müssen uns aber auf die Porsche-Kunden konzentrieren. – Dabei kommen wir im Moment wahrscheinlich nicht weiter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, damit ist also die Positionierung klar. Sie wollen das Geld nicht für die Neubaustrecke verwenden, sondern für eine Verbesserung des Regionalverkehrs. Habe ich das richtig begriffen oder jeder nicht?

Gerd Hickmann: Wir sagen schon den ganzen Tag: Wir sehen ein, dass wir eine Beschleunigung zwischen Stuttgart und München brauchen. Wir sind der festen Überzeugung, dass wir diese halbe Stunde Beschleunigung, die diese eine Neubaustrecke Stuttgart—Ulm bringen kann, in dem Korridor wesentlich kostengünstiger durch kleinere Maßnahmen auf der Gesamtstrecke erreichen können. Das ist der Unterschied.

Das Konzept ist plausibel, aber Sie können von uns nicht erwarten, dass wir eine komplett ausgearbeitete und detaillierte Trassenplanung vorlegen. Das wäre vermessen. Aber man kann plausibel machen, dass man zwischen Ulm und Augsburg zum Beispiel, in einem relativ flachen Gelände, die Beschleunigung natürlich wesentlicher kostengünstiger hinzubekommen kann als zwischen Wendlingen und Ulm, wo die Hälfte der Trasse im Tunnel liegt. Vielleicht gibt es zwischen Stuttgart und Ulm noch andere Alternativen, die wesentlich kostengünstiger sind, wenn die Prämisse ist, genau zwischen diesen beiden Punkten 30 Minuten herausfahren zu müssen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, aber wenn Sie die Strecke Augsburg—Ulm verbessern, haben diejenigen, die die Neubaustrecke wollen, davon auch einen Vorteil: Dann wird es für sie ja noch schneller.

Gerd Hickmann: Man kann das Geld nur einmal ausgeben. Wenn Geld keine Rolle spielt, haben Sie Recht.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wissen Sie, wenn Sie – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das lasse ich mir nicht gefallen. Das geht nicht. Ich habe Sie gefragt: Welche Bedingungen wollen Sie verbessern? Sie antworten mit der Verbesserung der Strecke Augsburg—München. Ich frage nicht, ob wir das Geld dafür haben. Aber wenn Sie diese Strecke verbessern, verbessert sich auch die Fahrzeit. Das heißt, sie wird bei denen geringer, die für die Neubaustrecke sind. Das ist doch richtig.

(Zustimmung)

Ich habe Sie aber nach den Bedingungen gefragt, durch die Sie die halbe Stunde Fahrzeit irgendwie anders hereinbekommen wollen: Wo und mit welchen Mitteln? Das ist doch eine berechtigte Frage. Sie sagen: Dieses Plus, diese halbe Stunde Fahrzeitverkürzung, können wir unter Verzicht auf die Neubaustrecke durch eine Beschleunigung und durch die Erfüllung bestimmter Bedingungen auch durch andere Maßnahmen erreichen.

Nun können Sie natürlich sagen: Das können wir nicht machen, weil wir so weit noch nicht sind. – Gut, dann muss man das zur Kenntnis nehmen. Dafür können Sie nichts. Sie haben möglicherweise die schlechteren Bedingungen, um so etwas auszuarbeiten. Aber dann kommen wir darauf vielleicht in 14 Tagen wieder zurück, weil es doch auch für Ihre Position wirklich wichtig wäre, wenn Sie zu einer Alternative – unabhängig von dem, was Herr Kretschmann gesagt hat, dass die Neubaustrecke an sich richtig, aber zu teuer ist – auch in der Sache mit der Konstruktion des VW irgendwann im Rahmen dieser Schlichtung noch etwas sagen würden.

Sie müssen den Leuten draußen auch erklären, wie sie in Zukunft nach Ihrer Auffassung genauso schnell von Mannheim nach München kommen können, wie auf der Strecke, die die Stuttgart-21-Befürworter vorschlagen, wenn Sie die Neubaustrecke nicht haben wollen.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

– Herr Rockenbauch, das ist aber doch leicht zu begreifen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Das ist leicht zu begreifen, Herr Geißler. Aber warum müssen wir das denn nachweisen? Ich verstehe das gar nicht. Wir sa-

gen, die Zukunft des Schienenverkehrs hängt nicht davon ab, ob man auf dieser einzigen Relation exakt diese Beschleunigung hinbekommt. Wir sagen: Wir bekommen andere Beschleunigungen, aber wir müssen nicht eine halbe Stunde nachweisen.

Herr Hickmann hat deutlich gemacht, dass wir durch andere Maßnahmen verkehrstechnisch eine insgesamt viel größere Verlagerung hinbekommen können. Wenn wir sie noch sinnvoll in einen Kopfbahnhof mit ITF-Knoten einbinden, ist das besser, als jetzt all das Geld, das wir haben – dabei fließt sogar Geld von der Landesregierung hinein – für diese eine halbe Stunde zu verpulvern, die man jetzt auf Teufel komm raus haben will und bei der Kosten und Nutzen infrage stehen. Deswegen müssen wir doch jetzt nicht unbedingt auf die halbe Stunde kommen. Die Diskussion verstehe ich nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wissen Sie warum? Nehmen Sie einmal von mir einen Rat an: Die Leute, die uns draußen zuschauen, würden sicher gerne hören, welche Alternative Sie haben. Das ist der Punkt.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

Die würden das gerne hören. Mit der Gegenfrage erreichen Sie die Leute nicht. Ich spreche doch in Ihrem Sinne, verstehen Sie?

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ich habe die Alternative doch gerade gesagt!)

– Okay. Sie haben immer noch die Möglichkeit, das zumindest annäherungsweise zu sagen. Sie haben das Material. Es liegt ja da. Sie müssen das nur ein bisschen konkretisieren und ausfüllen. – Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Es ist doch wohl unstrittig, dass die Neubaustrecke kürzere Fahrzeiten nach Ulm bringt und dass sie wahrscheinlich auch ein Umsteigen vom Auto auf den Zug erleichtert. Das ist wahrscheinlich nicht strittig. Das ist so wenig strittig, wie wenn ich sage: Mit dem Porsche komme ich natürlich deutlich schneller von Stuttgart nach Ulm als mit einem Golf.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das kommt darauf an, Herr Conradi, wie viel Verkehr ist!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Im Prinzip hat er recht.

Peter Conradi (Projektgegner): Sie haben in Ihrer Regierung einen Minister, der besonders gerne schnelle Autos fährt; der wird Ihnen das bestätigen.

(Teilweise Heiterkeit)

Unsere Antwort lautet: Wenn wir uns, um diesen Vorteil zu bekommen, entscheiden sollen, einen sehr teuren Porsche zu kaufen oder einen geringeren Geschwindigkeitsvorteil mit einem Golf zu erzielen, würden wir eher für den Golf votieren. Das ist eigentlich die, glaube ich, doch leicht verständliche Alternative. Das heißt, dass man dann nicht soundso viele Minuten schneller in Ulm ist, sondern etwas langsamer als derzeit von der Bahn geplant. – Die Herren nicken. Dann kann ich nichts ganz Falsches sagen.

Das heißt, wir sind auf eine so große Beschleunigung oder Verkürzung der Reisezeit nach Ulm nicht angewiesen, zumal wenn man einen Knotenfahrplan macht, mit dem wir, wenn wir in 45 Minuten in Ulm sind, immer noch sehr gute Ergebnisse erzielen. Das ist die Antwort. Das kann man erzielen, indem man im Bestandsnetz über die Jahre schrittweise behutsame Verbesserungen vornimmt. Dann sind sicher noch einige Minuten drin. Ich sehe nicht, worum der Streit geht.

Natürlich fahren Sie mit der Neubaustrecke schneller. Das ist ja alles wunderbar. Aber Sie müssen uns zeigen, dass Sie die Neubaustrecke auch hinbekommen. Daran habe ich große Zweifel.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Schön. – Es dauert auf jeden Fall etwas länger ohne Neubaustrecke. Die halbe Stunde können Sie nicht hereinholen. Wenn Sie das sagen, ist das auch okay. Große Teile der Bevölkerung sind mit Ihnen einverstanden, weil nicht jeder so verrückt ist zu sagen: Ich muss ums Verrecken zehn Minuten schneller in Ulm sein.

(Zustimmung von Peter Conradi [Projektgegner])

Das ist doch klar. Aber dann müssen Sie es sagen.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das habe ich doch gerade getan!)

Verstehen Sie, Sie können nicht sagen: Wir dürfen keine Fragen stellen. – Ihr müsst selbst auch etwas sagen.

(Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack meldet sich zu Wort.)

– Jetzt kommt Diplom-Ingenieur Bodack dran.

(Zurufe: Keine Selbstmeldung von Experten!)

Ich muss die Regie hier führen, sonst kommen wir nicht weiter. – Bitte schön.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich wollte nur daran erinnern, dass wir gesagt haben, dass es keine Selbstmeldung von Experten geben soll. Das war eine Spielregel, die wir uns selbst gegeben haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was haben wir?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Die Spielregel, die wir uns gegeben hatten, war, dass es keine Selbstmeldung von Experten geben sollte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist wahr.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Entschuldigung. Darauf wollte ich nur hinweisen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einverstanden.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Deswegen geben wir uns Spielregeln.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer darf hier reden?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Bodack darf reden. Er war jetzt dran, dann Herr Hickmann und dann Herr Lieb.

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Da ich aus Bayern komme – ich bin des Landes vertriebener Schwabe –, möchte ich doch auf folgenden erstaunlichen Sachverhalt hinweisen: Zwischen München und Nürnberg haben wir diese wunderbare Neubaustrecke, auf der man sogar 300 km/h fährt. Die Fahrzeit ist um eine halbe Stunde verkürzt.

In München und Nürnberg wohnen wohl doppelt so viele Leute wie in Stuttgart und Ulm zusammen. Ich glaube, das ist die Größenordnung. Trotzdem fährt zwischen diesen beiden Metropolen über diese supertolle Neubaustrecke nur alle zwei Stunden ein Regionalexpress. Die Zustände in diesem Zug sind ganz furchtbar. Es fährt nur alle zwei Stunden ein Regionalexpress von München nach Nürnberg und zurück.

Jetzt muss man fragen: Warum ist das denn so? Ich denke wirklich an die Menschen in diesem Lande, denen nämlich vorgegaukelt wird, sie kommen alle halbe Stunde von Ulm nach Stuttgart. Man spricht von vier Zügen pro Stunde. Da muss ich die Frage stellen: Warum bestellt das Land Bayern nur alle zwei Stunden einen Zug? Die Zustände in diesem Zug sind ganz furchtbar. Kürzlich war eine halbe Seite in der „Süddeutschen Zeitung“ an Diskussion darüber, dass die Züge überlaufen sind. Es musste schon die Bahnpolizei geholt werden, um den Zug aus Sicherheitsgründen wieder zu räumen.

Die Antwort, die die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die der Freistaat gibt, lautet: Wir können das nicht bezahlen.

(Zuruf: Das ist nicht unser Thema!)

– Das steht in der Zeitung. Wir können keinen Stundentakt bezahlen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Bodack, würden Sie mir zugestehen, dass ich Mitglied der Landesregierung von Baden-Württemberg bin und mich schwertue, eine Äußerung zur Landesregierung von Bayern abzugeben? Deswegen wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie das an die Landesregierung Bayern richten würden.

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Frau Gönner, ich weiß ein bisschen darüber, wie gut der Freistaat Bayern im Bundesmittel gestellt ist im Vergleich zu Baden-Württemberg. Darüber können wir uns nachher austauschen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Bei uns ist es nicht so!)

Der Freistaat Bayern gibt die Auskunft, dass der Zugkilometer hier 14 € kostet – im Verhältnis zu den 4,50 €, die sonst im Durchschnitt bezahlt werden.

Meine Frage an Sie lautet: Sie bauen eine Infrastruktur, die exorbitant teuer ist. Haben Sie einmal berechnet, wie viel Zugleistung Sie mit Ihrem gegebenen Budget von rund 700 Millionen € wirklich bestellen können? Oder müssen wir damit rechnen, dass die Trassenstationspreise – ich sage nur eine Größenordnung; ich weiß die exakten Werte nicht – auf die doppelten Werte steigen werden? Woher kommt das Geld für diese Zugbestellung?

Oder ist es so, dass Sie jeden Zug, der nach Stuttgart auf dieser teuren Infrastruktur fährt, so teuer bezahlen müssen, dass Sie irgendwo im Land Zugleistung abbestellen müssen, um mit dem Budget auszukommen? Oder haben Sie ein Extrabudget? Ich rede nämlich von einer Größenordnung von 100 Millionen €, die Sie brauchen werden, um die hohen Trassenpreise zu bezahlen. Wo ist das Budget, nachdem Sie uns diese Fahrpläne optimistisch vorlegen, um im Halbstundentakt auf verschiedenen Relationen nach Stuttgart zu fahren?

Vielleicht noch als Erläuterung für die Menschen, die diese Bestellgeschichten nicht im Detail kennen müssen: Die Bahn verlangt natürlich pro Streckenkilometer, pro Halt, eine Stationsgebühr, ein Entgelt zur Nutzung dieser Trassen. Die muss jeder bezahlen, egal welche Firma. Wenn sich diese Kosten, die in der Größenordnung von 3 bis 4 € pro gefahrenem Zugkilometer sozusagen als Benutzungsgebühr für die Strecken liegen, verdoppeln würden – und sie werden sich drastisch erhöhen –, entsteht das Problem: Wie bestellt man mit einem festen Budget mehr Zugkilometer, wenn der Zugkilometer wegen der teuren Trassen- und Stationsgebühren erheblich teurer wird? Das würde mich interessieren. Haben Sie kalkuliert, welches Geld Sie jährlich brauchen, um diese Leistungen zu bestellen, die im Fahrplan stehen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist eine berechtigte Frage. – Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, wir wollten eigentlich bei dieser Folie feststellen, ob die Zahl von 2 Millionen stimmen oder nicht. Ich glaube, es war Herr Lieb, der ganz am Anfang sagte: Ja, die 2 Millionen können stimmen, aber – –

(Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Wie viele Züge fahren Sie?)

Jetzt sind wir in der Diskussion immer weiter abgedriftet und unterhalten uns darüber, wie hoch die Trassenpreise sind und wie die Bestellung abgewickelt wird.

Es tut mir furchtbar leid, Herr Bodack: Ich sehe den Zusammenhang zu unserem eigentlichen Thema nicht mehr. Ich weiß auch nicht, wohin das führen soll.

Ich möchte noch einmal darauf zurückkommen: Hier geht es doch darum, ob es eine Schnellfahrstrecke geben soll oder nicht. Die Vorteile haben wir aufgezeigt. Sie sagen im Grundsatz: Ja, nur uns ist sie zu teuer.

(Zuruf: Es sind die Kosten!)

Das ist der Porsche. Wir sollten uns über einen Golf unterhalten. – Wir sind der Ansicht: Wir haben es hier mit einem Golf zu tun. Die heutige Strecke ist eher ein Traktor.

(Teilweise Heiterkeit von den Projektbefürwortern)

Ich glaube, das bringt uns alles nicht weiter. Wir diskutieren hier etwas, das eigentlich unstrittig ist: Wenn die Bahn schneller fährt, kommen mehr Menschen in das System. Jetzt lassen Sie uns doch dabei bleiben. Von mir aus können Sie anmerken, dass diese Rechnung vielleicht zu 5 oder 10 % ungenau ist. Ich weiß es nicht. Darum geht es doch nicht. Es geht darum, dass mehr Menschen ins System kommen.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Welche Züge fahren?)

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Herr Kefer, Entschuldigung, dem kann ich nicht folgen. Wenn das Land weniger Züge fährt – –

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Bodack!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, einen kleinen Moment. Halt.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Sie haben doch noch gar keine Antwort von mir!)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Bodack, wenn weniger gefahren

wird, werden die Züge natürlich voller. Wenn noch weniger gefahren wird, werden nicht mehr alle mitkommen. Wenn wir gar nicht mehr fahren, wird überhaupt keiner mehr Zug fahren. Wenn, wenn, wenn – wozu führt das?

Lassen Sie uns doch lieber darüber reden, wie es denn mit den Kosten aussieht. Lassen Sie uns doch darüber reden, welche Einsparpotenziale Sie im Sinn haben. Die Frage stellen wir jetzt zum zehnten Mal. Wir haben eine Planung vorgelegt. Diese Planung ist geprüft worden. Diese Planung ist von anderer Seite als die beste akzeptiert worden, die man sich unter den Randbedingungen vorstellen kann. Wir sind uns dieser Sache sicher.

Wir fragen hier seit zwei Stunden danach: Was sind denn die Vorschläge, mit denen Sie meinen, Kosten einsparen zu können? – Was wir bekommen, sind relativ nebulöse Andeutungen: Man könnte aber doch auf der alten Strecke – – Vielleicht eine Kurve hier – – Strategische Überlegungen. – Wir reden nicht über strategische Überlegungen. Wir reden darüber, dass wir eine Strecke bauen wollen, die finanziert und geplant ist.

(Lachen von den Projektgegnern)

– Entschuldigung, das wird von Herrn Conradi in Abrede gestellt. Sie ist finanziert. Es gibt Finanzierungsverträge für die Strecke. Sie ist finanziert und geplant. Sie kann umgesetzt werden. Selbstverständlich geht das.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich einmal Folgendes sagen? – Frau Gönner, Sie kommen gleich dran.

Ich finde, wir müssen eine solche Sache ausdiskutieren. Wenn ich Herrn Bodack richtig verstanden habe – ich glaube, ich habe ihn richtig verstanden –, sagt er doch, dass diese Neubaustrecke insgesamt – – Ulm—Stuttgart ist dann eine Art Vorortverkehr. Dann geht es ruck, zuck nach Stuttgart.

Aber wenn die Strecke natürlich so teuer ist, wie sie nun tatsächlich wird, verteuert sich auch der Kilometerpreis, weil der Preis viel höher ist, also ein Porsche-Preis für den VW. Sie fahren mit dem VW, müssen aber genauso viel Benzin bezahlen, als würden Sie einen Porsche fahren. Die Argumentation ist: Sie bekommen weniger Fahrgäste. 2 Millionen sind dann nicht mehr realistisch. Das ist doch die Argumentation. Ich finde, das ist eine berechtigte Argumentation. Jetzt müssen Sie etwas darauf sagen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Vielen herzlichen Dank, Herr Geißler. Ich werde darauf etwas sagen und würde dann allerdings darum bitten, dass auch Herr Prof. Heimerl, der seit Längerem gerne etwas Grundsätzliches sagen würde, etwas dazu sagen darf, weil wir doch in der letzten Zeit – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Grundsätzlich jetzt die konkrete Frage.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich sagte gerade: Diese konkrete Frage werde ich beantworten.

Erste Bemerkung. In die Kalkulation für das Netz 2020, wie wir es in der ersten Sitzung vorgestellt haben – nach meinem Kenntnisstand werden wir in einer der nächsten Sitzungen noch einmal darüber sprechen –, sind die höheren Trassen- und Stationspreise durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke eingeschlossen.

Zweitens. Herr Bodack, es ist darauf aufgebaut, dass wir uns gerade im wettbewerblichen Verfahren befinden, in dem wir die Strecken ausschreiben. Die Erfahrungen aus dem Rest der Bundesrepublik zeigen uns, dass wir in diesem wettbewerblichen Verfahren deutlich günstigere Preise bekommen, weil mehrere Wettbewerber unterwegs sind. Damit können wir genau das auffangen.

Dritte Bemerkung. Es gibt heute eine Überprüfung durch die Bundesnetzagentur, damit auch Trassenpreise nicht zu hoch werden – das sage ich in dieser Deutlichkeit – und damit genau dies berücksichtigt wird. Deswegen entlang dem, was heute auch über die Diskussion für neue Stationspreise – – Dort gibt es gerade eine Debatte über eine Neugestaltung des Stationspreissystems. Auch das ist in der Frage berücksichtigt, welche Verkehre wir anbieten. Insofern passt Ihr Beispiel aus Bayern nicht auf Baden-Württemberg. Ich lege Wert darauf, dass die Kosten bereits in die Frage eingerechnet sind, welche Angebotskonzeption wir für das Jahr 2020 haben.

Ein weiterer Punkt ist mir ganz wichtig, weil immer wieder gesagt wird, wir hätten ganz viele Beispiele, bei denen wir mit demselben Geld eigentlich mehr erreichen oder aber mit weniger Geld Besseres machen könnten. Ich stelle dazu die konkrete Frage: Woher nehmen Sie die Annahme, dass das Geld, das heute in Finanzierungsverträgen gebunden ist, das heute auf einer Strecke, die im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen ist, Geld, das ihr zugewiesen ist, für Ihre heute noch nicht fertigen Planungen tatsächlich zur Verfügung gestellt wird? Wieso gehen Sie nicht davon aus, dass es dorthin fließt, wo heute schon planfestgestellte Maßnahmen sind, nämlich nach Rhein/Ruhr oder in andere Bereiche?

Ist nicht also eine der zentralen Schwächen in der Debatte neben der Frage, wie Sie es machen wollen, auf die Sie uns keine Antwort geben, dass Sie sagen: Wir haben zwar Ideen, wie man Geld spart, aber leider wird anschließend das Geld nicht mehr vorhanden sein? Denn bis wir dann mit dem Planungen so weit sind, ist das Geld in anderen Bereichen ausgegeben. – Das ist doch die zentrale Frage. Ich finde, dass Sie darauf auch noch keine Antwort gegeben haben.

Jetzt würde ich mich freuen, wenn Herr Prof. Heimerl auch noch etwas sagen dürfte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Heimerl bekommt gleich das Wort. – Kann ich

das, was Sie gesagt haben, so zusammenfassen, dass es bei den Überlegungen und Verhandlungen, die Sie geführt haben, beim Regionalverkehr, der sich auf der Neubaustrecke abspielt, keine Preiserhöhung gibt?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich habe gesagt: Bei dem, was wir aus-schreiben, gehen wir davon aus, dass wir als Land das Angebot zu einem geringeren Preis bekommen als heute, weil wir wettbewerbliche Verfahren haben. Das heißt aber: Ich kann jetzt nicht sagen, wie die Preisgestaltung sein wird, weil ich sie nicht festlege.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also kommt der niedrige Preis durch den Wettbe-werb zustande. Woran sparen die dann?

(Teilweise Heiterkeit)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, Sie wissen aus Erfahrung, dass es etwas anderes ist, wenn mehrere Anbieter unterwegs sind, als wenn ein Monopol besteht. Ich kann nur von den Erfahrungen aus anderen Bundesländern berichten: Die Tatsache, dass sich mehrere beworben haben, eine Strecke zu bedie-nen, hat dazu geführt, dass die Kosten niedriger werden. Das hat etwas mit wettbe-werblichen Verfahren zu tun.

Jetzt kann man die hinterfragen. Ich bin mir noch nicht sicher, ob uns das am heuti-gen Tag weiterhilft. Ich habe versucht, ganz konkret auf Herrn Bodack zu antworten, und finde, dass man das auch so akzeptieren sollte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es wird also mit der Neubaustrecke im Regionalver-kehr nicht wesentlich teurer?

(Zustimmung von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

– Okay, gut. Das ist ja eine Aussage. Die müssen wir aufschreiben. – Herr Stocker.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist reine Spekulation!)

Gangolf Stocker (Projektgegner): Frau Gönner, Sie werden zugeben müssen, dass auch die Wettbewerber den gleichen Trassenpreis zahlen müssen wie die DB Regio. Sie werden auch zugeben müssen, dass die Gewerkschaften gerade dabei sind, ei-nen einheitlichen Tarifvertrag für die Lokführer auch bei den Wettbewerbern abzu-schließen. Das wird kommen.

Jetzt möchte ich Sie fragen, wo Sie eigentlich noch den Wettbewerbsspielraum se-hen, der Sie einer Aussage machen lässt, dass Sie mehr oder weniger die gleiche Anzahl von Regionalzügen bestellen können wie heute? Wo könnte der Spielraum noch sein? Bei der Sicherheit? Bestimmt nicht. Bei der Art der Halte? Sie schreiben

vor, wo die Regionalzüge halten sollen. Wo soll der Wettbewerbsspielraum sein, der dazu führt, dass trotz erhöhter Trassenpreise und trotz erhöhter Stationspreise in Stuttgart 21 die gleiche Zahl von Regionalzügen fährt?

Herr Kefer, Sie haben – Gott sei Dank – auch deutlich gemacht: Wenn Sie nur mit der halben Zahl der Züge fahren, bekommen Sie halt keine 2 Millionen zusätzliche Kunden. Die bekommen Sie nur, wenn Sie mehr Züge fahren. Wenn Sie mit den gleichen Zugzahlen fahren, bekommen Sie sie nicht. Wenn Sie mit der halben Zugzahl fahren, bekommen Sie sie erst recht nicht, und wenn Sie gar nicht mehr fahren, sowieso nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir lassen die Frage jetzt völlig offen, weil wir sie nicht beantworten können.

(Zuruf Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack – Gegenruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Bodack, nein!)

– Im Moment habe ich das Wort.

Wir lassen die Frage völlig offen, wie das Land oder wer auch immer es unter den Wettbewerbsbedingungen hinbekommt, dass es nicht wesentlich teurer wird. Jetzt können wir nicht in die Kostenkalkulation eintreten. Das ist nicht unser Job.

Wir können also davon ausgehen: Wenn wir die Strecke ausbauen, gibt es auf jeden Fall mehr Reisende auf der Schiene. Ob das nun 2 Millionen oder ein bisschen weniger oder sogar mehr sind: In der Größenordnung können wir das erwarten, wenn der Regionalverkehr – das kann man auch gleich hinzufügen – für den Einzelnen pro Kilometer nicht wesentlich teurer wird als heute. Das haben Sie doch gesagt.

(Zuruf: Ja!)

– Dann gehen wir also zum nächsten Punkt über. Oder haben Sie dazu noch irgendetwas zu bemerken?

(Zuruf: Nein!)

– Okay. Das sind doch schöne Ergebnisse. – Herr Kefer wollte noch etwas sagen.

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter] winkt ab.)

– Schon erledigt. – Herr Heimerl, natürlich, Entschuldigung.

Dr. Gerhard Heimerl: Meine Damen und Herren, vielleicht kann ich mit dieser Überlegung ein bisschen zur Abrundung der ganzen Diskussion beitragen. Wir sind uns, glaube ich, darüber einig, auch Herr Conradi: Ein Planungsprozess ist ein iterativer

Prozess, will sagen: Ein Planungsprozess muss schrittweise vorangehen, um schließlich von der Vorgabe zu einem Ziel zu kommen, das die günstigste Lösung darstellt.

Dazu gehört natürlich, dass man Alternativen prüft. Diese alternativen Prüfungen wurden verschiedentlich infrage gestellt. Das ist falsch. Die Entwicklung hin zu der heutigen Trasse parallel zur Autobahn hat mehrere Trassenalternativen vorher gehabt. Das war der Ausbau des Filstals, zunächst beginnend in Plochingen, dann auf Stuttgart ausgedehnt. Schließlich die K-Variante, die genannt worden ist. Dabei war neben dem Ausbau im Filstal auch eine Neubaustrecke am Hang des Filstals im Gespräch.

Iterativ, schrittweise also, wurden diese Lösungen gegeneinander abgewogen, jeweils die schlechtere aus dem Verkehr gezogen und an der anderen weiter geplant. Dies führte 1991/92 dazu, dass die Entscheidung zugunsten der H-Trasse und nicht zugunsten der K-Trasse gefallen ist. Das ist, glaube ich, Fakt. Heute zu sagen, es gäbe keine alternativen Überlegungen, ist falsch.

Zum Zweiten. Ein Entscheidungsprozess für einen neutralen Planer oder einen Planer, der sich darum bemüht, eine neutrale Entscheidung vorzuschlagen, kann sich doch nicht allein daran orientieren, woher man die meisten Fahrgäste bekommt oder wie man am billigsten baut. Er hat alle Vor- und Nachteile, alle Nutzen und alle Kosten gegeneinander abzuwägen. Dazu gehören die Nutzen für die Reisenden und die Allgemeinheit, für die Umwelt und für das Verkehrsunternehmen und natürlich auch für den Infrastrukturträger.

Nur wenn ich den Nutzen und die Kosten einander gegenüberstelle, kann ich feststellen, welche Variante einer anderen überlegen ist. Wenn Herr Kretschmann sagt, der Kosten-Nutzen-Effekt spricht gegen die Neubaustrecke, muss ich mich schon fragen, woher er das weiß. Wir wissen das nicht. Wir wissen nur, dass die bisherigen Planungsschritte dazu geführt haben, dass diese hier vorgeschlagene Neubaustrecke die beste der bis dahin untersuchten Lösungen darstellt. Ich kann nicht sehen, dass irgendeine noch bessere Lösung dabei übersehen worden wäre. Wenn jetzt gesagt wird, Sie könnten etwas Besseres billiger mit gleichem Nutzen oder in einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis machen, müssten Sie schon sagen, wie das gehen soll.

Deswegen bitte ich auf jeden Fall darum, in Zukunft nicht nur einzelne Aspekte wie die Fahrzeit oder nur die Kosten, über die wir ein anderes Mal noch reden wollen, oder nur die betrieblichen Vorteile für die Eisenbahn zu reden, sondern dies alles als Paket zu sehen.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist aber leider nur möglich, wenn wir den Inhalt

des Pakets erörtern. Sonst kaufen wir die Katze im Sack.

Dr. Gerhard Heimerl: Es hat aber keinen Zweck, über die Fahrzeiten alleine zu reden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte?

Dr. Gerhard Heimerl: Es hat aber keinen Sinn, über die Fahrzeiten alleine zu reden und daraus Schlüsse zu ziehen, die man so nicht ziehen kann.

(Zuruf: Ja!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist absolut richtig. Aber wenn die Fahrzeiten als Begründung dafür herangezogen werden, dass die eine Strecke besser ist als die andere, müssen wir auch über die Fahrzeiten reden. Über die reden wir ja alle miteinander.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Jetzt reden wir gerade über den Preis pro Kilometer. Es kommen sicher noch ein paar andere Aspekte dazu. Die sehen wir ja; das ist völlig okay. Am Ende fassen wir die Sache zusammen. Dann haben wir das Paket. – Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich würde das gerne aufgreifen. Es geht darum – deshalb halten wir uns an den diversesten Zahlen fest –, dass wir uns jetzt auf der Ebene des prognostizierten Nutzen halten. Sehen wir das gleich? Kommen wir zu gleichen Zahlen und zum gleichen Nutzen? Dazu würde ich gerne Herr Behnsen kurz das Wort geben, der einige Argumente zusammenfassen möchte.

Sascha Behnsen: Meine Damen und Herren, es geht im Endeffekt genau um das Richtige. Es geht um den Nutzen und um die Kosten, die wir bei einer solchen Strecke haben. Wir haben jetzt sehr viele Nebenschauplätze aufgemacht, aber konkret geht es doch darum, was unstrittig ist:

Wenn ich eine Neubaustrecke baue, die ich mit einer bestimmten Geschwindigkeit befahren kann, habe ich eine bestimmte Fahrzeitverkürzung. Köln—Rhein/Main ist zum Beispiel so ein Beispiel. Damals hatte man festgestellt: Der Nutzen-Kosten-Wert liegt bei 4,0, das heißt, vierfacher Nutzen für die Investitionen. Zuletzt sind wir irgendwo bei 1,3 gelandet. Man hat acht Züge – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte reden Sie doch so, dass es draußen verstanden wird. Ein Nutzen-Kosten-Wert von 4,0 versteht der normale Mensch nicht.

Sascha Behnsen: Herr Geißler, das habe ich gerade eben versucht zu erklären: Das ist der vierfache Nutzen für die Kosten. Das heißt also, Sie haben viermal so viel

Nutzen, wie Sie investieren.

Das Ergebnis war, als diese Neubaustrecke in Betrieb gegangen ist, dass wir acht Flüge bei der Lufthansa auf dieser Relation zwischen Köln und Frankfurt eingestellt haben, die insgesamt so viele Sitzplätze hatten, wie in einen ICE 3 hineinpassen.

Der nächste Punkt ist, dass es jetzt um Folgendes geht: Eine generelle Beschleunigung – darauf hat Prof. Heimerl richtig hingewiesen – ist nicht der Maßstab. Es kommt nicht darauf an, dass ich maximal viel Zeit mache – es sei denn, es sind Punkt-Punkt-Verbindungen wie in Frankreich.

Herr Dr. Weigand hat schon damals einen Artikel geschrieben, den ich selbst in meinem Studium genutzt habe, in dem klar wird, dass wir in Deutschland eine Vernetzung haben und sich Neubaustrecken innerhalb eines Netzes bewegen müssen. Das heißt, wenn ich eine Beschleunigung in einem Korridor mache, muss es so sein, dass die Beschleunigung nicht einfach dazu dient, 20 Minuten mit dem Koffer am Bahnsteig zu stehen und keinen Anschlusszug zu bekommen. Das muss optimiert sein.

Es ist unstrittig, dass wir momentan in Ulm zur vollen Stunde unsere Umstiege in Richtung Bayern und andere Länder haben. In Stuttgart geht das aus technischen Gründen, die schon einmal genannt wurden, nicht. Also stellt sich zum einen die Frage: Kommt diese Fahrzeitbeschleunigung wirklich beim Kunden an?

Zum anderen stellt sich die Frage: Kommen so viele Reisende? Damals bei der Strecke Köln—Rhein/Main hatte man riesige Prognosen, die jetzt vom Nutzen her wenigstens noch im positiven Bereich liegen. Das ist eine der wenigen Neubaustrecken – ich glaube, das ist sogar die einzige in Deutschland –, die es überhaupt erreicht hat. Dann stellt sich die Frage, ob das hier auch kommt.

Denn es stehen konkrete Versprechungen im Raum. Es gibt Versprechungen, mit denen dieses Projekt forciert wurde – unter anderem auch, dass man sagte: Nun gut, wir möchten diesen schweren Güterverkehr nicht mit einer Neubaustrecke über die Geislinger Steige bringen, sondern das soll anders funktionieren. – Dann muss jetzt klar werden, ob dieses Versprechen einzuhalten ist.

Dazu zählt zum einen die Frage: Kommen so viele Fernverkehre? Zum anderen geht es um die Frage: Wird die Entlastung im Güterverkehr so gemacht? Drittens stellt sich die Frage: Bleibt im Filstal noch Fernverkehr? Das ist nämlich auch ein Grund gewesen, warum die Leute dort – im Filstal, in Göppingen usw. – damals einer autobahnnahe Trasse gegenüber sehr skeptisch waren, auch wenn sie im Lärmbereich oder bei der Zerschneidung von Siedlungsräumen Vorteile hat. Der Landrat von Göppingen war damals durchaus ein bisschen skeptisch, ob nicht plötzlich der Fernverkehr verschwindet. Wir haben bisher nur Behauptungen aus Prognosen. Das heißt, eine Prognose des Bundes sagt: Es kommen Fernverkehre. – Aber real müs-

sen wir jetzt sehen, ob das wirklich kommt.

Das Zweite ist der Nahverkehr auf der Neubaustrecke. Kommt das so? Können wir es bezahlen? Herr Prof. Bodack hat gerade darauf hingewiesen. Ich möchte ergänzen: Trassenpreise spielen keine Rolle. Wenn Sie Ausschreibungen machen, ist es erst einmal ausschlaggebend, dass diese Zusatzkosten oder die Nutzungsgebühren an Sie, an das Land Baden-Württemberg, fließen. Diese Kosten werden als nichtaufbürdbares Wagnis an Sie geleitet.

Das Zweite ist: Sie müssten auch erst einmal in einen Wettbewerb kommen, wenn Sie deutschlandweit Preise generieren oder diese Preise so niedrig haben möchten, wenn Sie versprechen, Frau Gönner, dass dann später im Wettbewerb sicher ein günstiges Angebot kommt. Dann müssen auch entsprechende Wettbewerber da sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich kurz unterbrechen? – Frau Dahlbender, können Sie uns einmal erklären, zu welchem Zweck Ihr Sachverständiger gerade geredet hat?

Sascha Behnsen: Ich möchte gerne diese Fragen beantwortet sehen, denn es muss klar werden, ob der Nutzen da ist oder nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber das müssen Sie einmal richtig formulieren. Entschuldigung.

Sascha Behnsen: Ich habe doch konkrete Fragen formuliert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So, wie Sie das vortragen, ist das nicht diskutabel. Erst einmal müssen Sie langsamer reden.

Sascha Behnsen: Darf ich es als Frage formulieren?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Reden Sie bitte langsamer. Wenn Sie als Sachverständiger reden, machen Sie das auch. Sie haben innerhalb von drei Minuten zweimal „das Zweite“ gesagt. Normalerweise erwartet man, dass nach „das Zweite“ „das Dritte“ kommt. Was Sie sagen, muss ein bisschen systematisch sein. – Sie müssen uns einmal erklären, wozu Herr Behnsen gerade geredet hat.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Behnsen wollte zum prognostizierten Nutzen Ausführungen machen bzw. Fragen stellen. – Herr Behnsen, ich bitte Sie, jetzt wirklich zwei konkrete Fragen zu stellen.

Sascha Behnsen: Erste Frage: Kommen so viele Fahrgäste, oder sind das immer nur die Prognosen des Bundes? Und vor allem: Bekommen wir vor allem die Anschlüsse auch – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Noch einmal: Was fragen Sie denn?

Sascha Behnsen: Ich habe doch erstens gesagt: Kommen die prognostizierten Verkehre wirklich, oder sind das nur Zahlen vom Bund, die aufgrund irgendwelcher Modelle behauptet werden? Denn ich habe gerade ausgeführt, dass wir in der Realität auf Neubaustrecken in Deutschland diesen Nutzen nicht immer sehen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also lautet die Frage: Kommen die Prognosen vom Bund?

Sascha Behnsen: Richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vom Bundesverkehrsministerium?

Sascha Behnsen: Ob das auch in der Realität so erreicht werden kann.

Das Zweite ist: Wie sieht es mit Fernverkehr im Filstal aus? Bleibt der? Denn das ist schließlich auch ein Punkt, der bei einer Linienführung entlang der Autobahn eine Rolle spielt. Wenn ich über eine solche Strecke Fernverkehre oder Nahverkehr führe, bin ich auf jeden Fall nicht dort, wo Kunden sitzen. Die sitzen nämlich im Filstal.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Göppingen—Geislingen.

Sascha Behnsen: Göppingen—Geislingen, ganz genau.

Drittens. Gibt es überhaupt diesen Wettbewerb über die Korridore Frankfurt—München und Frankfurt—Stuttgart—München? Ich behaupte: Nein, denn es hat sich in den letzten 20 bis 30 Jahren gezeigt, dass wir auf beiden Korridoren immer gleich viele Züge haben. In den letzten paar Jahren hat sich sogar gezeigt, dass die Anzahl der Fernverkehrszüge gesunken ist, aber nicht so, dass zum Beispiel plötzlich mehr über Würzburg gefahren sind – –

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Behnsen!)

Sie sind auf beiden immer gleich viel gesunken.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Behnsen, wir hatten kurze Fragen vereinbart.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt haben wir drei Fragen. Wer antwortet darauf? – Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zur ersten Frage, Herr Behnsen. Die Schwierigkeit, wenn man versucht, in die Zukunft zu schauen, ist immer, dass man

zwangsläufig mit Prognosen arbeiten muss. Insofern bitte ich um Verständnis dafür, dass man mit Prognosen arbeitet. Dass Prognosen für Bundesschienennetze der Bundesverkehrsminister bzw. das Bundesverkehrsministerium macht, ist, glaube ich, nicht überraschend.

Zweitens. Es ist vorgesehen – das hatten wir auch schon dargestellt –, mit der Neubaustrecke eine Entflechtung der Verkehre vorzunehmen, das heißt, der Fernverkehr und im Übrigen auch Teile der Regionalverkehre auf die Neubaustrecke zu bringen und dafür die Möglichkeit zu bekommen, insbesondere die S-Bahn nach Göppingen ins Filstal zu verlängern, was wir heute in diesem Zustand nicht können. Das heißt, es ist durchaus vorgesehen – aber keine Fernverkehre durch das Filstal. Allerdings hatten wir in der ersten Sitzung auch schon das Thema Güterverkehr besprochen.

Das Dritte, die Wettbewerbsfrage von Herrn Bodack, richtete sich auf den Regionalverkehr und nicht auf den Fernverkehr. Für den Regionalverkehr sind die Länder zuständig. Ich kann Ihnen aus den bisherigen wettbewerblichen Ausschreibungen in anderen Bundesländern sagen, dass dort Ersparnisse zwischen 20 und 45 % erreicht worden sind, was, glaube ich, eigentlich normal ist, wenn ich aus einem monopolistischen System komme und in den Wettbewerb hineingehe. Das tut der Bahn immer ein bisschen weh, wenn ich das so sage, aber das gehört mit dazu.

In einer ersten Phase ist es zunächst schwierig. Jetzt kommen wir in die zweite Ausschreibungsphase. Dort können wir einfach aus der Erfahrung der anderen Länder etwas sagen, ohne sagen zu können, wie die das jeweils berechnen. Ich bitte auch um Verständnis, dass wir als diejenigen, die einen Wettbewerb durchführen, genau –

–
Wir können bestimmte Voraussetzungen zu den Strecken, zur Häufigkeit und zur Begleitung vorgeben. Aber klar ist, dass wir einfach aus den Erfahrungen der anderen Länder wissen, dass es im Regionalverkehr deutlich günstigere Angebote gibt. Das war die Aussage, die ich vorher getroffen habe. Damit habe ich, glaube ich, die drei Fragen sehr konkret beantwortet.

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Ich habe eine Zusatzfrage.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein, Herr Bodack!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Eine Zusatzfrage, Herr Bodack.

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Frau Gönner, wenn das richtig ist, warum schließen Sie dann einen Vertrag mit der Deutschen Bahn, in dem Sie sich verpflichten, zu einem aus meiner Sicht wesentlich höheren Marktpreis Millionen Zugkilometer zu bestellen? Warum schreiben Sie denn die Leistung nicht jetzt schon aus? In Zukunft können Sie immer ausschreiben, wenn Sie hoffentlich einmal aus diesem Vertrag herauskommen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Bodack, konkret geantwortet: Zum einen stammt der Vertrag, den Sie ansprechen, vom Anfang des Jahrtausends. In dieser Zeit – –

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner])

– Ja, aber nicht nur. Es gibt im Übrigen im wettbewerblichen Verfahren – das ist ein wettbewerbliches Verfahren – auch die Direktvergabe. Wir haben aus diesem Vertrag bereits einige Punkte herausgenommen, die wir derzeit schon vorab ausschreiben. Bei den anderen, die im Übrigen schon ausgeschrieben waren, laufen die Ausschreibungen auch an. Insofern können wir jetzt gerne über die Vergangenheit diskutieren.

Ich will allerdings, weil wir uns über die Neubaustrecke und über das Projekt Stuttgart 21 unterhalten, über die Zukunft sprechen. Dazu habe ich Ihnen gesagt, dass wir ausschreiben werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die haben auf Ihrer Folie noch drei andere Behauptungen gemacht. Über die letzte haben wir geredet: Die „Hauptverbindung zwischen Frankfurt und München wird wieder über Stuttgart führen“;

(Zuruf: Das ist Blödsinn!)

das kann sein. Aber dadurch haben wir eine erhebliche Entlastung der Umwelt mit einer Einsparung von ca. 100.000 t CO₂ pro Jahr gegenüber der Nutzung von Flugzeug und Auto. Das wäre etwas, das den BUND interessieren würde. Darf ich fragen, wie Sie zu dieser Schätzung kommen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Zu welcher Schätzung?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie kommen Sie zu der Schätzung auf Ihrer Folie, dass 100.000 t CO₂ eingespart werden?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das steht unten auf der Folie, Herr Dr. Geißler.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Randbedingung ist offensichtlich, dass ca. 75 % geringere CO₂-Emissionen bei Nutzung der Bahn gegenüber dem Flugzeug bzw. dem Auto auftreten. Das ist einfach heruntergerechnet worden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Geschätzt? Gerechnet? Heruntergerechnet?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das sind 75 % weniger. Dazu kann man Studien zurate ziehen. Das wird dann auf die Anzahl der Leute hochgerechnet,

die umsteigen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wird das bestritten, Frau Dahlbender?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das Problem ist, isoliert betrachtet, ein einfacher Dreisatz. So isoliert betrachtet ist das richtig. Das Problem ist nur: Wir müssen natürlich, wenn wir über Entlastung und Belastung der Umwelt in Tonnen CO₂ und Energiebilanzen sprechen, die Gesamtbilanz nehmen. In die Gesamtbilanz müssen die Energiebilanz der Tunnelbauten, die Energiebilanz des höheren Stromverbrauchs durch die Steigung und vieles andere mehr eingehen.

Deshalb ist es immer schwierig – das ist auch unser Problem in der Debatte im Moment –, wenn wir solch eine Aussage isoliert und ganz allein für sich betrachten. Dazu muss ich sagen: Das ist richtig, jedoch komme ich dann mit meinem „Ja, aber“. Wenn wir die Gesamtbilanz aufmachen, müssen wir uns das anschauen. Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist – das möchte ich noch einmal darauf zurückführen –, dass wir für die Gesamtstrecke zwischen München und Mannheim beschleunigte Fahrzeiten haben möchten. Dafür muss man nicht diese Neubaustrecke bauen, sondern man könnte auch überlegen, ob man durch Baumaßnahmen, durch Beschleunigungsmaßnahmen und durch bestimmte andere Maßnahmen nur um eine Viertelstunde zwischen Ulm und Stuttgart beschleunigt und den Rest der Beschleunigung zum Beispiel zwischen Ulm und Augsburg hereinfährt. Damit kommen wir zu ähnlichen Aussagen und zu einer ähnlichen CO₂-Einsparung. Aber die Gesamtbilanz muss man irgendwann aufmachen.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit kommen Sie jetzt schon zur Präsentation Ihrer Alternative zur Neubaustrecke. Es nähert sich dem an, was Herr Rößler offenbar vorgeschlagen hat.

Die Einsparung von 100.000 t CO₂ wird nicht bestritten – unter Berücksichtigung der anfallenden Umweltkosten, die durch die Neubaustrecke erfolgen.

Gerd Hickmann: Die Zahl von 100.000 t CO₂ kann man sicherlich berechnen. Die Frage nach dem wertenden Prädikat „erheblich“ aber muss man in der Sitzung, in der es um Ökologie geht, noch einmal stellen. Ist es eine effiziente CO₂-Vermeidungsstrategie im Verkehr, absehbar 4 Milliarden € in eine Infrastruktur zu investieren und dann 100.000 t pro Jahr einzusparen? Dazu werden wir aber noch kommen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das machen wir, wobei wir uns dann auf Ihre Trasse freuen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also können wir das jetzt abschließen? – Dann kommen wir zur nächsten Folie zur Verkürzung der Fahrzeiten.

(Folie 5: Der Regionalverkehr im Süden über Südosten gewinnt durch die Schnellfahrstrecke erheblich an Attraktivität)

Das ist alles schon beredet.

(Folie 6: Zur Verkürzung der Fahrzeiten wurden als großräumige Alternativen für die Linienführung zwischen Stuttgart und Ulm final die H-Trasse und die K-Trasse untersucht)

Die Krittian-Trasse – –

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Nein, die letzte Folie brauchen wir schon noch ganz kurz, bitte!)

– Moment, richtig.

(Folie 5: Der Regionalverkehr im Süden über Südosten gewinnt durch die Schnellfahrstrecke erheblich an Attraktivität)

Okay, damit haben wir aber die Kilometerfrage im Nahverkehr. Wird es von Ihnen so gesehen? Kann man dazu etwas sagen?

Mathias Lieb (Projektgegner): Dazu kann ich etwas sagen. Hier steht: IRE in 44 Minuten statt einmal in einer Stunde von Tübingen nach Stuttgart. – Das ist so nicht richtig. Heute geht es kürzer, nämlich auch in 44 Minuten oder sogar in 41 Minuten von Tübingen nach Stuttgart. Insofern ist die Folie falsch. Der IRE fährt heute schon in 41 Minuten von Tübingen nach Stuttgart.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Über Blochingen?

Mathias Lieb (Projektgegner): Über Blochingen, genau.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Zweistündlich!)

Ohne Halt, zweistündlich. Wir haben hier 15.000 Reisende zusätzlich im Nahverkehr auf der Schnellfahrstrecke. Wir haben vorher gehört, dass der ICE nur 5.500 Fahrgäste mehr auf der Neubaustrecke hat. Bei 2 Millionen waren das umgerechnet 5.500 pro Tag. Wir haben also im Nahverkehr drei Mal so viele Fahrgäste auf dieser Schnellfahrstrecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Hat er recht?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja.

(Zurufe)

Mathias Lieb (Projektgegner): Das ist richtig. Die durchschnittliche Reiseentfernung ist natürlich im Fernverkehr länger. Ich will nur sagen: Von den Fahrgastzahlen her haben wir im Nahverkehr drei Mal so viele Fahrgäste mehr auf der Schnellfahrstrecke als im Fernverkehr.

Jetzt stellt sich wieder die Frage an Frau Gönner: Dann muss sie auf dieser Schnellfahrstrecke auch viele Züge bestellen.

(Zuruf von Dr.-Ing. Florian Bitzer)

Darauf könnte vielleicht Herr Kefer antworten. Da treffen – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einen Moment bitte. – Damit die Leute das verstehen: Sie sagen also, man brauche diese Schnellfahrstrecke Stuttgart—Tübingen nicht, weil mit der jetzigen Strecke über Blochingen genauso schnell gefahren werden kann und man mehr Fahrgäste hat?

Mathias Lieb (Projektgegner): Ich habe nicht gesagt, dass man die Strecke nicht braucht. Ich habe nur darauf hingewiesen, dass heute schon der Interregioexpress, der vom Land bestellt wird, 41 Minuten von Tübingen nach Stuttgart benötigt. Das heißt, eine Fahrzeitverkürzung durch diese Neubaumaßnahme wird in der Relation Tübingen—Stuttgart nicht erzielt.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es ist richtig, dass es heute diese Fahrzeit gibt, allerdings nur im Zweistudentakt. Der Hintergrund ist, dass dort mit Neigetechnik gefahren wird und die Neigetechnikzüge einen anderen Weg nehmen. In der Aussage auf der Folie ist „halbstündlich“ extra unterstrichen, weil nämlich in Zukunft diese kurze Fahrzeit – –

(Zuruf von den Projektgegnern: Das könnt ihr heute auch machen!)

– Nein, wir können diese kurze Fahrzeit im Halbstudentakt heute nicht anbieten. Das heißt, es erfolgt eine erhebliche Verbreiterung der Verbesserung in dieser Relation.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich möchte noch kurz ergänzen, dass wir beabsichtigen, entsprechend zu bestellen, weil die Planung, die wir schon diskutiert haben, nämlich das Fahrplankonzept 2020, das halbstündige Angebot bereits beinhaltet.

Mathias Lieb (Projektgegner): Darf ich an der Stelle noch einmal nachfassen? Wir haben heute einen Trassenpreis zwischen Stuttgart und Ulm von 455 €, den jeder Zug bezahlen muss. Andere Neubaustrecken haben die sogenannte Streckenklasse F-Plus. Das ist ein DB-Fachbegriff, den Herr Kefer kennt. Demnach würde der Trassenpreis, also der Preis pro Zug, bei 1.140 € liegen. Das heißt, das Land muss entsprechend mehr für den Zug bezahlen, der über diese Trasse fährt.

Natürlich hat Frau Gönner ausgeführt, dass sie sich durch Ausschreibungen günstige Preise erhoffe. Aber dieser Trassenpreis ist davon unberührt. Das heißt, es werden nur die Kosten des Zugverkehrs an sich, also Wagen und Personal, günstiger. Aber man will nicht nur genauso viel wie heute, sondern deutlich mehr fahren.

Wenn ich also das gleiche Geld habe, mehr Züge fahren lassen will und zwar auf der einen Seite einen Rabatt von 25 % bekomme, beim Zugverkehr auf der anderen Seite aber deutlich höhere Preise für die Infrastruktur bezahlen muss, geht diese Rechnung nicht auf. Man müsste durchaus noch näher ausführen, wie das funktionieren soll.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt lieber nicht.

(Heiterkeit von den Projektbefürwortern)

Das lassen wir einfach so stehen, einverstanden?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Die Diskussion hatten wir schon geführt!)

Das betrifft den Regionalverkehr. Es ist wichtig und auch von Ihnen immer wieder genannt worden, dass die Strecke von Ulm über Flughafen/Messe nach Stuttgart 41 Minuten statt einer Stunde messen würde. Das ist okay?

(Zustimmung von den Projektgegnern)

Gehen wir weiter: zweistündlich mit Interregio in 1:40 Stunden von Friedrichshafen über Flughafen nach Stuttgart.

Gerd Hickmann: Wir stören uns daran, dass mit Halbwahrheiten Vorteile suggeriert werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Mit was für Wahrheiten?

Gerd Hickmann: Halbwahrheiten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Halbwahrheiten.

Gerd Hickmann: Es werden Vorteile suggeriert, die sich eben nicht ganz so darstellen. Ich will das an zwei Beispielen deutlich machen. Die Fahrzeit von 44 Minuten von Tübingen nach Stuttgart – Herr Lieb hat das schon gesagt –, wird schon heute unterboten. Der Zug fährt nur zweistündlich im Grundtakt und innerhalb der Verkehrszeit auch heute schon stündlich. Sie sagen, Sie fahren den ganzen Tag halbstündlich. Ist das wirklich wahr? Frau Gönner, planen Sie die Finanzierung des ganztätigen Halbstudentakts dieser Relation?

Zweiter Punkt. Bei der Relation Friedrichshafen—Stuttgart schreiben Sie: 1:40 Stunden statt 2:22 Stunden. Aber nur die Hälfte des Effekts entfällt auf die Neubaustrecke. Die andere Hälfte kommt aus der Beschleunigung und Elektrifizierung der Südbahn, die wiederum getrennt von der Neubaustrecke zu sehen ist. Deshalb wehren wir uns dagegen, dass immer wieder verschiedene Dinge vermischt und alle Fahrzeiteffekte auf die Maßnahmen projiziert werden, die Sie gerade darstellen wollen. Das ist fachlich nicht ganz sauber.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Darf ich darauf kurz antworten, Herr Geißler?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist wirklich ermüdend. Jeder bringt sein Wissen zur Sprache. Das ist alles in Ordnung, aber im Prinzip geht es um Folgendes: Die Neubaustrecke hat auch eine günstige Auswirkung auf den Regionalverkehr – nicht so stark, aber – –

(Zuruf von den Projektgegnern: Aber nicht so stark!)

Es kann schon sein, dass es vielleicht auch besser ist.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Jedenfalls hat es eine günstigere Auswirkung auf den Regionalverkehr. Mehr wollen wir im Moment gar nicht sagen. – Frau Gönner, bitte, aber – –

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Kurz. Aber ich würde ungern solche Behauptungen stehen lassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was hat er behauptet?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Er hat gesagt, das seien Halbwahrheiten, und eine Frage gestellt.

Herr Hickmann, ich bin der Überzeugung, dass Sie mir zustimmen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das für Sie immer so wichtig ist, bei der Südbahn gerade durch die Neubaustrecke deutlich nach oben geht. Deswegen kommt dort auch die Elektrifizierung zügiger. Ich vermute, dem werden Sie nicht widersprechen. Insofern sind

wir einer Meinung. Es wird auch diese Verkürzung geben, weil wir die Südbahn ausbauen wollen und dort Stück für Stück vorankommen.

Zweiter Punkt. Dabei bin ich bei Ihnen, Herr Geißler: Wir hatten ganz bewusst gesagt, dass wir die Fahrplandiskussion und die Frage, wie das Konzept 2020 aussieht, die wir schon einmal hatten, in einer anderen Sitzung besprechen wollen. Ich wäre dankbar, wenn wir nicht jedes Mal wieder über Nebenkriegsschauplätze versuchen, darauf zurückzukommen, weil wir uns das für die nächste Sitzung vorgenommen haben. Wir haben deutlich gemacht, dass wir das Angebot von und nach Tübingen deutlich ausbauen werden.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, mir geht es darum, noch einmal darzustellen, dass Schnellbahntrassen auch eine Auswirkung auf den Regionalverkehr haben. Das haben wir mit der Schnellbahnstrecke nach Mannheim bewiesen. Mittlerweile sind Mannheim und Stuttgart in eine Pendlerentfernung gerückt. Das versprechen wir uns auch durch die Schnellbahnstrecke nach Ulm. Wenn Sie so wollen, erhöht sich der Einzugsbereich von Stuttgart von heute rund 2,5 Millionen Einwohner auf 5 Millionen Einwohner, die in Pendlerentfernung durch die Schiene erreichbar sind.

Wenn wir die Neubaustrecke autobahnnah bauen, wie sie geplant ist, entlasten wir das Filstal. Frau Ministerin Gönner hat es vorhin angesprochen: Dadurch wird ermöglicht, im Regionalverkehr ein deutliches Plus zu bekommen, indem wir die S-Bahn ins Filstal bauen können, ohne ein drittes Gleis bauen zu müssen. Damit entlasten wir die Menschen und schließen endlich den Landkreis Göppingen an das S-Bahn-System der Region Stuttgart an, was leider bisher noch nicht gelungen ist. Das hat dem Landkreis Göppingen in seiner Entwicklung in den letzten Jahrzehnten nicht gutgetan.

Das heißt, man kann nicht nur den Nutzen der Schnellbahn sehen, sondern muss auch darstellen, welche positiven Auswirkungen es hat, wenn an anderer Stelle Regionalverkehr und Nahverkehr gebaut werden können, weil die Schnellbahn aus dem Tal herauskommt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, das unterstreicht noch einmal, was wir schon gesagt haben, dass sich die Neubaustrecke positiv auf den Regionalverkehr auswirkt.

(Folie 6: Zur Verkürzung der Fahrzeiten wurden als großräumige Alternativen für die Linienführung zwischen Stuttgart und Ulm final die H-Trasse und die K-Trasse untersucht)

Auf der nächsten Folie haben wir die Verkürzung der Fahrzeiten bei der Krittian-Trasse und der Heimerl-Trasse. Das haben wir alles erörtert. Gehen wir weiter.

(Folie 7: Die Heimerl-Trasse weist deutlich weniger Eingriffe in die bestehende Landschaft und die Wohnbebauung auf)

Hier werden die Vorzüge der Trasse von Prof. Heimerl dargestellt: weniger Eingriffe in Landschaft und Wohnbebauung. Das wird man nicht bestreiten können – vor allem, wenn die Eisenbahn parallel zur Autobahn fährt. Da ist sowieso schon alles kaputt;

(Teilweise Heiterkeit)

dann kann man auch gleichzeitig noch eine Eisenbahn hinbauen. Das ist die Überlegung.

(Folie 8: Im Ergebnis stellt die H-Trasse die beste Lösung dar)

Die Folie zeigt die H-Trasse als beste Lösung und die Vorteile der H-Trasse.

(Folie 9: Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde die Heimerl-Trasse in der weiteren Planung umgesetzt)

Diese Folie können wir auch übergehen.

(Folie 10: Die Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm gestattet eine deutlich höhere Geschwindigkeit als die Filstalstrecke)

Zu den Geschwindigkeiten: Hier haben wir das Profil im Vergleich zur Filstal-Trasse, die aber nicht die Trasse von Herrn Rößler ist, oder?

(Zurufe von Dr. Gerhard Heimerl und Dr.-Ing. Florian Bitzer)

Das ist der Ist-Zustand, oder wie ist das gedacht?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, das ist der Ist-Zustand.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darüber brauchen wir nicht weiter zu reden, denn niemand will, dass es so bleibt wie jetzt.

(Folie 11: Das Höhenprofil der SFS Wendlingen—Ulm wird durch die Bündelung mit der Autobahn maßgeblich bestimmt; die EU-Normen werden eingehalten)

Dann kommt das Höhenprofil. Das ist auch der Ist-Zustand.

(Mathias Lieb [Projektgegner]: An der Stelle würde ich gerne eingreifen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es wäre interessant, einmal eine Antwort zum Boßlertunnel mit 8,8 km und zum Steinbühlertunnel zu bekommen. Mit einer Brücke wird irgendeine Schlucht oder ein Tal überquert.

(Thomas Bopp [Projektbefürworter]: Das Filstal!)

– Ist das noch einmal das Filstal?

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Darf ich an der Stelle vielleicht noch etwas – –)

Hat man das mal untersucht? An anderer Stelle wird gesagt, sogar unterhalb von Stuttgart gebe es eine Unmenge von Dolinen und Hohlräumen. Hat man den Alaufstieg untersucht? Ist das alles untersucht worden?

(Zustimmung von Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter])

– Wer hat es gemacht?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zum einen, Herr Geißler, muss es für das Planfeststellungsverfahren untersucht werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Leute vom Albverein?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich hoffe nicht. – Zum anderen kommen wir noch zum Thema Geologie. Dann können wir es noch einmal vertiefen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir kommen bei der Geologie noch einmal auf die Frage.

Mathias Lieb (Projektgegner): Ganz kurz zur Trassierung: Die Geislinger Steige ist vor 150 Jahren in Betrieb gegangen und hat eine Steigung von 22,5 ‰.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wissen wir.

Mathias Lieb (Projektgegner): Wir haben hier eine Steigung bis zu 31 ‰. Hier steht: 25 ‰ auf 10 km. Tatsächlich haben wir über insgesamt 16 km eine Steigung von 25 ‰. Die Geislinger Steige hat über 5,6 km 22,5 ‰. Wir haben hier einen Hochpunkt von 750 m über Normalnull.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist alles erkennbar.

Mathias Lieb (Projektgegner): Die Geislinger Steige selbst hat nur 590 m. Das heißt, wir haben hier eine ungünstigere Trassierung als bei der Geislinger Steige –

abgesehen von der Kurve der Geislinger Steige. Wir haben aber – das fehlt hier leider – am Ende des Gefälles, wenn man von Ulm mit dem ICE kommt, ein Gefälle von 16 km.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann jeder selbst sehen. Kein Mensch in diesem Saal will als Alternative die alte Geislinger Steige haben. Also brauchen Sie jetzt die Geislinger Steige in ihren Nachteilen gar nicht zu schildern, denn das will niemand.

Mathias Lieb (Projektgegner): Okay, das war nur zum Vergleich. Man sieht, dass die Trassierungsparameter durchaus ungünstiger sind. Die Strecke ist steiler; sie ist länger steil als die Geislinger Steige. Am Ende des Gefälles – von Ulm kommend – hat man eine enge Kurve. Das ist die engste Kurve aller Hochgeschwindigkeitsstrecken weltweit. Sie begrenzt die Geschwindigkeit an dieser Stelle dauerhaft. Man kann also im Gefälle nie schneller fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Eine enge Kurve, bevor es in den Tunnel geht.

Mathias Lieb (Projektgegner): Am Ende des Boßlertunnels, wenn man aus Richtung Ulm kommend in Richtung Stuttgart fahrend ins Albvorland kommt, kommt am Ende des Gefälles die engste – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also am Ende des Boßlertunnels unten.

Mathias Lieb (Projektgegner): Unten kommt eine – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, warum macht man da so seine enge Kurve?

Mathias Lieb (Projektgegner): Das ist eine Kurve mit 2.305 m Radius.

(Zustimmung von Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter])

Sie ist natürlich weiter als die Geislinger Steige, aber auf jeden Fall so eng trassiert, dass man nie schneller als 250 km/h fahren darf. Man fährt aber einen Berg herunter. Oben fährt man 250 km/h. Man fährt den Berg herunter. Physikalisch – bekanntlich nach Newton – wird man schneller, wenn man herunterfährt. Das heißt, man begrenzt diese Strecke hier definitiv. Man könnte eigentlich durchaus mit Schwung die Strecke herunterfahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber was wollen Sie damit sagen, um Himmels willen?

Mathias Lieb (Projektgegner): Ich will sagen, dass die Trassierung dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke durchaus ungünstig ist. Es ist eigentlich eine zusammengesetzte Strecke.

(Lachen von den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aha. – Herr Kefer bitte.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es gibt dort eine Kurve, die für 250 km/h in Ordnung ist. Die Auslegungsgeschwindigkeit für diese Strecke liegt bei 250 km/h. Wir wollen dort auch nicht schneller fahren.

Sie sagen: Wenn die Kurve größer wäre, könnten wir von oben herunterrollen lassen und mit 300 km/h durchfahren. – Entschuldigung, das wollen wir aber nicht.

Jetzt könnten Sie sagen: Das spart vielleicht noch Energie. – Ich halte dagegen, dass wir beim Herunterfahren die Bremsenergie generatorisch nutzen; so nennt man das. Man wandelt sozusagen die Bremsenergie in elektrische Energie um und speist diese wieder zurück ins Netz. Das heißt, die Einlassung, dass uns die Kurve in irgendeiner Form im Betrieb beschränken würde, kann ich absolut nicht bestätigen. Wir haben die maximale Auslegungsgeschwindigkeit, wir haben dort keine Engstelle, wir fahren dort ganz normal. Sie stellt in keiner Form irgendeine Beschränkung dar.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es haut Sie also nicht aus der Kurve.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Ich glaube, hier kann man noch einmal deutlich machen, was ich mit dem Kosten-Nutzen-Verhältnis meine. Es geht immer um die eingesetzten Mittel und ihren Nutzen. Denn wenn es darum nicht ginge, würde man sinnvollerweise vom Albvorland-Tunnel in einem Basis-Tunnel zum Albstiegstunnel gehen. Das wäre eine absolut vernünftige Lösung. Das macht man nicht, weil sie zu teuer ist.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Also mehr Tunnel?)

Das ist der einzige Grund. Oder würden Sie dem widersprechen? Darum ist die Frage, ob das eine vernünftige Planung ist, die wir uns leisten können, berechtigt. Darum geht es. Das ist keine abstrakte Frage, sondern sie zielt auf den Kern des Problems, ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt. Denn es wird umso ungünstiger, je teurer die einzige Strecke von Wendlingen nach Ulm wird. Das ist doch ganz unbestritten. Darum geht es. Sonst müssten Sie dafür plädieren, dass wir hier einen Basis-tunnel machen wie durch den Gotthard. Das machen wir aber nicht, weil das nicht bezahlbar ist.

(Thomas Bopp [Projektbefürworter]: Genau!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kretschmann, Sie würden das anders machen?

(Winfried Kretschmann [Projektgegner]: Wenn man Geld hätte! – Heiterkeit von den Projektbefürwortern)

– Aber irgendwie müssen Sie die Alb auch hochkommen.

(Winfried Kretschmann [Projektgegner]: Ein Basis-Tunnel kostet 5 Milliarden € mehr als jetzt! Was macht das schon? Das spielt doch dort drüben überhaupt keine Rolle! – Gegenruf von den Projektbefürwortern: Das macht aber niemand! Wo ist denn der Nutzen?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn Sie die Filstalstrecke so renovieren und optimieren, wie es zum Beispiel Herr Rößler gesagt hat, landen Sie auch in einem Tunnel, bis Sie oben sind. Irgendwo muss man hoch. Sie werden ja nicht auf der alten Strecke hochfahren wollen.

Herr Rößler, darf ich Sie fragen? Denn Sie haben eine Alternative vorgelegt.

Karlheinz Rößler: Herr Dr. Geißler, ich möchte das klarstellen: Wir haben untersucht, inwieweit sich die vorhandene Strecke optimieren lässt. Wir haben einige Schwachpunkte unten im Filstal aufgezeigt. Darauf ist Herr Bitzer mit seinen – man muss schon sagen – Fantasiezeichnungen eingegangen.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Luftaufnahmen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, das ist bekannt.

Karlheinz Rößler: Es waren nicht unsere Zeichnungen; die hat er sich ausgedacht.

Wir haben des Weiteren untersucht, ob man die Geislinger Steige wegen ihrer engen Kurven durch einen Tunnel an Geislingen vorbei bis hoch nach Amstetten entschärfen kann, damit Züge schneller fahren können, ob man also parallel zu den vielen engen Kurven oben auf der Alb – die Urspringdurchfahrt, die Lonseedurchfahrt, die Westerstettendurchfahrt usw. – eine großzügig trassierte neue Strecke für hohe Geschwindigkeiten bauen kann.

Wir sind zu der Erkenntnis gekommen, dass bei diesem Tunnel an der Geislinger Steige vorbei ähnliche große geologische Probleme auftauchen wie beim Boßlertunnel und beim Steinbühlentunnel. Wir können weder zu einer solchen Alternative raten, noch davon abraten. Das muss noch vertiefend untersucht werden. Letztlich muss die Politik eine Entscheidung treffen. Wir haben also eine neutrale Untersuchung und keinen Vorschlag gemacht. Ich bitte, das klarzustellen. Das ist kein Vorschlag von Vieregg-Rößler. Wir haben etwas untersucht und zur Diskussion gestellt, mehr nicht.

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter] meldet sich zu Wort)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, wollen Sie etwas dazu sagen?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich würde gerne erst Herrn Kefer sprechen lassen. Dann möchte ich abschließen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön, Herr Kefer. Es geht nun um den Alaufstieg. Das scheint mir, eine wichtige Frage zu sein.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Kretschmann, ich habe Sie so verstanden, dass Sie sagen, wir sollten hier noch zusätzliche Tunnel bauen. Oder was war der Vorschlag?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das war ironisch gemeint!)

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Das war ironisch gemeint. Aber bitte keine Ironie in der Politik; das ist ein eiserner Grundsatz.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Vielen Dank für den Hinweis. Denn irgendwie fehlte mir bei der Einlassung das Verständnis, in welche Richtung das zielt.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Es geht um die im Kosten-Nutzen-Verhältnis eingesetzten Mittel.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das habe ich verstanden, Herr Kretschmann. Aber ich habe nicht verstanden – –

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Wenn die Strecke nicht mehr 2 Milliarden € kostet, wie ursprünglich berechnet, sondern nach Ihren Berechnungen 2,8 Milliarden € und nach dem, was wir selber haben rechnen lassen sogar 4 Milliarden €, verschlechtert sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Das ist doch ganz einfach.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich habe aber nicht verstanden, was Sie vorschlagen, was man hier verbessern könnte.

Ich möchte gerne noch etwas zu Herrn Rößler sagen. Die strategischen Überlegungen, die Sie in Ihrem Gutachten gemacht haben, Herr Rößler, umfassen auch diesen Teil der Schnellfahrstrecke am Ende. Ich zitiere aus Ihrem eigenen Gutachten zu dieser von Ihnen selbst vorgeschlagenen Selbstfahrstrecke. Herr Geißler, es geht um die Ertüchtigung der alten Strecke:

„Diese SFS“

– das heißt also die Ertüchtigung der alten Strecke –

„erfordert zweifellos einen beträchtlichen baulichen Aufwand mit starken Eingriffen in die Landschaft und vermutlich relativ hohen Investitionskosten, (...) aber bewirkt nur eine unzureichende Fahrzeitreduktion. Deshalb stellt sich durchaus die Frage, ob dieser Aufwand überhaupt zu rechtfertigen ist.“

Das bedeutet also, was hier an strategischen Überlegungen zum Ausdruck gebracht wurde, wird im gleichen Gutachten eigentlich auch schon wieder verworfen. Damit sind wir wieder bei dem Punkt, den wir vor zwei oder drei Stunden schon hatten: Unsere klare Aussage ist, dass das die beste Lösung ist. Sie behaupten immer, dass es bessere gibt, bleiben aber die Erklärung schuldig. Das ist genau der Punkt. Herr Rößler, das ist Ihr Gutachten.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich will mich nicht auf die Debatte darüber einlassen, ständig von demjenigen, der eigentlich für so etwas zuständig ist, in die Rolle gebracht zu werden, wir müssten schon trassenscharfe Planungen vorlegen. Ich würde Ihnen einen Vorschlag machen: Geben Sie uns einfach die 170 Millionen € für die Planungskosten, die Sie bereits ausgegeben haben. Dann machen wir Ihnen auch einen wunderbaren Vorschlag.

Ich möchte, dass wir endlich zu den anderen Punkten kommen. Wir hatten noch andere Folien und müssen ein bisschen vorankommen.

Mit diesen 170 Millionen € bekommen wir garantiert ein Vorschlag mit einem besseren Kosten-Nutzungs-Verhältnis hin, das auch etwas für den Güterverkehr und für den Verkehr in der Fläche bringt. Am besten geben Sie uns das einfach. Dann sind Sie zwar arbeitslos, aber – – Auf diesem Niveau diskutieren Sie.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Wir haben ein bisschen das Problem, dass wir natürlich keine Folien haben, mit denen wir deutlich machen können, welche Überlegungen es bei uns gibt, wie man diese Trasse ertüchtigen könnte. An diesem Punkt kommen wir jetzt nicht weiter.

Heute standen eigentlich die beiden Punkte „Personenverkehr“ und „Güterverkehr“ auf der Tagesordnung. Ich bitte darum, dass wir an der Stelle einen Cut machen. Ich glaube, kein Zuschauer am Fernseher versteht, über welche Strecken, Details oder Kurvendiagramme wir uns unterhalten.

Ich würde jetzt gerne das für heute geplante Thema „Güterverkehr“ aufnehmen, um das abzuschließen. Wir werden uns heute Abend darüber unterhalten, wie wir mit dem Thema weiter umgehen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wenn darauf Bezug genommen wird, welche Themen eigentlich für heute vorgesehen waren, möchte ich darauf hinweisen, Herr Geißler, dass wir heute das Thema „Neubaustrecke“ behandeln wollten.

Im Laufe des Tages sind wir ständig etwas abgeglitten – im Übrigen glaube ich: nicht unbedingt durch unsere Seite. Wir wollten noch K 21 machen. Ich wäre schon sehr dankbar, wenn wir nicht nach jeder Sitzung Restanten hätten.

Ich habe überhaupt kein Problem damit, noch das Thema „Güterverkehr“ aufzunehmen – auch wenn Herr Geißler heute Morgen selbst gesagt hat, dass es nicht um den Güterverkehr geht. Das Thema „Güterverkehr“ hatten wir auch schon besprochen. Wir sind gerne bereit dazu, das Thema noch zu besprechen.

Aber ich wäre sehr dankbar, wenn wir heute das Thema „Neubaustrecke“ abschließen könnten, weil ich das Gefühl habe, dass wir dabei leider – wenn ich das so sagen darf – nicht zu einer Einigung kommen. Es gab Zeiten, in denen wir uns einig waren. Wir stellen heute fest, dass diese Einigkeit nicht mehr gegeben ist, dass es aber auch keine Alternative gibt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir haben deswegen keine Einigkeit, weil wir die Kosten-Nutzen-Frage von Herrn Kretschmann als zentralen Punkt erfahren haben. Die Strecke als solche wird nicht infrage gestellt, sondern was die Sache kostet und welchen Nutzen sie bringt. Das ist das eigentliche Thema.

Insofern kann man in der Tat die Debatte über die Neubaustrecke abschließen, wobei ich noch einmal daran erinnern darf, dass wir ein erhebliches Stück weitergekommen sind, was die Diskussion über die Magistrale Paris—Bratislava betrifft, sodass uns das in der Argumentation um eine gute Lösung nicht weiter behindern muss.

Es gibt auch den einen oder anderen Punkt, an dem die Beurteilung jedenfalls nicht weiter auseinander ist. Vielleicht gelingt es auch im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeitsrechnung,

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Richtig!)

die Frage von Herrn Kretschmann zu beantworten, indem die Kosten-Nutzen-Relation vielleicht doch günstiger als angenommen ist. Darüber muss man sich in der übernächsten oder überübernächsten Sitzung unterhalten, sodass möglicherweise doch ein gewisses Einvernehmen bei der Neubaustrecke vorhanden ist.

Denn wenn es um die Frage geht, ob man Einvernehmen erzielen kann, wäre es noch schöner, wenn die Neubaustrecke im Grundsatz konsensfähig wäre, sie aber letztlich an der Kosten-Nutzen-Relation scheitern würde.

Es wäre hilfreich, Herr Rockenbach, wenn sich das Bündnis vielleicht doch noch einmal Gedanken machen würde, wie eine Alternative aussehen könnte. Ich sage es noch einmal; ich wiederhole das in Ihrem Interesse: Es würde die Leute draußen interessieren, wenn das Bündnis nicht nur Nein sagen würde.

Herr Kretschmann hat eine vertretbare Position: Das ist mir zu teuer. Der Aufwand ist zu groß. Es ist zu teuer, und der Nutzen ist relativ gering. – Den Standpunkt kann man vertreten. Die Schwaben verstehen das auch: Man macht so etwas nicht um jeden Preis. So kann man „Kosten-Nutzen-Relation“ in vernünftiges Deutsch übersetzen.

(Zustimmung von den Projektgegnern)

Deswegen unterhalten wir uns in der überüberrnächsten Sitzung über den Preis. Wir sind auch gar nicht abgewichen. Es hat keinen Wert, wenn wir über die Dinge hinweggehen und eben nicht auf den Punkt kommen, wenn irgendein Problem da ist. Darüber waren wir uns auch einig. Es gibt Argument und Gegenargumente. Dann müssen wir das austragen. Das haben wir zu einem großen Teil getan.

Wir können durchaus noch über den Güterverkehr reden, denn das ist eine Frage, die, glaube ich, insoweit auch wie folgt konsensfähig ist: Wenn wir diese Schnellfahrstrecke hätten – es gibt eine Folie, auf der das dargestellt ist – und diese Neubaustrecke selbst nur begrenzt für leichtere Güterzüge, möglicherweise mit weniger Wagen zur Verfügung steht, wird auf der alten Geislinger Steige Kapazität für den Güterfernverkehr frei, weil der Personenverkehr auf die Neubaustrecke verlagert wird. In der Bewertung dieser Frage sind wir uns einig. Das ist eine simple Erkenntnis. Das ergibt sich eigentlich schon nach Adam Riese, glaube ich. – Bitte schön, Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Wir würden das Thema „Güterverkehr“ gerne jetzt aufgreifen. Dazu möchte zuerst Herr Lieb und dann Herr Kirfel reden.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Das Thema ist doch noch gar nicht dran!)

Mathias Lieb (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren, in Bezug auf die Steilheit der Geislinger Steige gibt es viele vergleichbare Strecken in Deutschland und in Europa, auf denen steile Bahnlinien, die vor 150 Jahren gebaut worden sind, nun durch flache Tunnelstrecken ersetzt werden, um im Mischverkehr für Güter und Personenverkehr Lösungen anzubieten.

Wir bauen hier eine steilere Strecke, die länger steil ist als die bisherige Geislinger Steige, sodass diese Strecke für den Güterverkehr nicht verwendet werden kann. Der Bundesverkehrswegeplan, den wir heute Morgen schon einmal behandelt hatten, sieht aber gerade vor, dass durch die Umsetzung der Maßnahme Stuttgart—Ulm

tatsächlich 90 zusätzliche Güterzüge auf dieser Strecke fahren sollen, während nur 60 zusätzliche Personenfernverkehrszüge fahren sollen.

Das heißt, der Nutzen der Maßnahme Stuttgart—Ulm für den Güterverkehr wird im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans eigentlich viel höher angesetzt mit der Zielrichtung, wie sie es vorher gesagt hat, dass dann auf der alten Strecke Trassen frei würden und dort Güterzüge fahren könnten.

Tatsächlich stellen wir aber fest, dass in den letzten Jahren die Anzahl der Züge auf der Strecke über die Geislinger Steige zurückgegangen ist, obwohl der Güterverkehr in Deutschland insgesamt angewachsen ist. Man muss sich fragen, wieso plötzlich mehr Züge auf dieser Strecke fahren sollen, wenn mehr Trassen frei würden, wenn sie heute schon nicht einmal die bestehende Kapazität ausnutzen.

Es muss Gründe haben, wieso Güterzüge heute die Geislinger Steige meiden. Wenn diese Gründe fortbestehen, weil man an der Geislinger Steige nichts ändert, heißt das letztlich, dass die prognostizierten Zahlen der Güterzüge, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegen, gar nicht eintreten. Das heißt, wir schaffen hier eine Neubaustrecke, die zwar für den Personenverkehr durchaus etwas bringt, aber der Nutzen für den Güterverkehr tritt gar nicht ein, obwohl er im Bundesverkehrswegeplan viel höher angesetzt ist. Dann muss man sich durchaus noch einmal die Frage stellen, ob es das richtige Konzept ist. Da möchte ich jetzt gerne Herrn Kirfel – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber ich habe doch gelernt – was Sie sagen, ist völlig richtig –, dass weniger Güterzüge als erwartet auf der Geislinger Steige oder auf anderen Strecken fahren. Das hängt doch aber offensichtlich damit zusammen, dass sich auf dieser Strecke gleichzeitig der Personenverkehr abspielt, den wir auf die Schnellfahrstrecke verlagern wollen.

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Der hat aber auch abgenommen!)

Güterzüge und Personenzüge behindern sich auf der Geislinger Steige gegenseitig, weil diese – –

(Mathias Lieb [Projektgegner]: Nein!)

– Das ist nicht so?

Mathias Lieb (Projektgegner): Nein. Sowohl die Anzahl der Fernverkehrszüge als auch die Anzahl der Güterzüge ist auf diesem Korridor gesunken, während auf vielen anderen Strecken in Deutschland die Anzahl der Züge zugenommen hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das haben wir jetzt schon drei Mal gesagt. Wir müssen zur Begründung zu kommen, warum das so ist.

Mathias Lieb (Projektgegner): Es ist die Frage, woran das liegt. Genau dazu würde Herr Kirfel gerne etwas sagen.

Alexander Kirfel: Ich vertrete einen Verband von Güterbahnen, die Wettbewerbsverkehre zur Deutschen Bahn AG durchführen. Wir haben einen Marktanteil von derzeit etwa 25 % im Güterverkehr.

Zur Geislinger Steige kann ich Folgendes sagen: Wenn Sie 1.400 Bruttotonnen über die Geislinger Steige befördern möchten, benötigen Sie eine Schiebelok. Dieser Schiebetrieb ist relativ kostenaufwendig. Sie müssen sich vorstellen: Im Schienengüterverkehr gibt es einen sehr hohen Wettbewerbsdruck. Die EU-Erweiterung hat uns durch Lkw-Spediteure aus Osteuropa, die zu ganz anderen Konditionen als diejenigen in Westeuropa fahren, natürlich auch enormen Konkurrenzdruck gebracht. Sie haben also Margen im Schienengüterverkehr von 3 bis 5 %.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Margen sind die Gewinne.

Alexander Kirfel: Das ist der Gewinn bzw. die Rendite, die man erzielt.

Sie können davon ausgehen, dass Sie im Güterverkehr einen Durchschnittserlös von 10 € pro Tonne haben. Der Schiebetrieb kostet aber schon 1 € pro Tonne. Dieser 1 € macht 10 % an den Gesamtkosten aus und frisst den Gewinn mehr als auf. Das bedeutet, Sie haben im Grunde einen doppelten Nachteil: Sie können selbst mit Schiebetrieb nicht die volle Last über die Geislinger Steige mitnehmen.

Ein kleines Beispiel: 1.400 t bekommen Sie maximal mit. Ein durchschnittlicher Kohlezug hat eine Anhängelast von 2.100 t. Das sind 25 ausgeladene Wagen. Das ist der Normalfall, den Sie brauchen, um überhaupt Ihre Marge von 3 bis 5 % zu erwirtschaften. Wenn Sie nur 1.400 t mitnehmen können und auch noch Schiebetrieb brauchen, wird klar: Die Geislinger Steige ist für den Güterverkehr völlig unwirtschaftlich und damit im Grunde genommen ungeeignet.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nur solange der Zug auf der Geislinger Steige fährt. Oben läuft es wieder normal.

Alexander Kirfel: Ja, aber Sie haben natürlich trotzdem die Notwendigkeit für den Schiebetrieb zwischen Geislingen und Amstetten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie sprechen aber von 10 % Mehrkosten. Das gilt nur für diese Strecke.

Alexander Kirfel: Ganz genau, nur für die Nutzung der Geislinger Strecke. Das ist auch der Grund, warum die Nutzung bzw. die durchschnittliche Güterzugzahl von 139 im Jahr 1991 auf unter 60 zurückgegangen ist. Unsere Mitgliedsunternehmen nutzen die Geislinger Steige nach Möglichkeit nicht, sondern umfahren sie, wo es

geht. Die Geislinger Steige wird genutzt, wenn es gar nicht anders geht. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern.

Bei der Neubaustrecke ist das Problem verschärft. Das heißt, auch hier gilt: Wirtschaftlichen Güterverkehr auf der Schiene können Sie nur dann darstellen, wenn die Züge lang und schwer sind. Kurze Güterzüge bringen Ihnen nichts. Das macht niemand. Es gibt in Frankreich einen TGV, einen Hochgeschwindigkeitszug, für die französische Post. Das ist aber nur eine einzige Relation. Das habe ich von der SNCF selber vor einigen Wochen erfahren. Ich habe mich nämlich erkundigt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir müssen jetzt sagen, was „SNCF“ ist, nämlich die französische Staatsbahn.

Alexander Kirfel: Das ist die französische Staatsbahn. In Deutschland gibt es überhaupt keine Planung in diese Richtung, auch nicht seitens der privaten Eisenbahnen. Es wird also auf unabsehbare Zeit aus wirtschaftlichen Gründen überhaupt keinen Güterverkehr über die Neubaustrecke geben.

Uns privaten Eisenbahnen geht es einzig und allein darum, Geld zu verdienen und wirtschaftlich zu arbeiten. Wir haben keinerlei ideologische Interessen. Wir haben auch keine regionalen Interessen vor Ort, dass wir mit der Region so verbandelt wären, dass wir uns bemüßigt fühlen würden, ein regionales Projekt mit Verve voranzutreiben, auch wenn es uns gar nichts nützt. Hier geht es rein um wirtschaftliche Interessen.

Im Gegenzug haben Sie die Rheinstalstrecke zwischen Offenburg und Basel, die wegen Stuttgart 21 bis mindestens 2020 nicht viergleisig ausgebaut werden kann. Das ist ein Riesenproblem. Die europäische Güterverkehrsmagistrale schlechthin – Niederlande, Rheinstal, Schweiz, Italien – kann nicht ausgebaut werden. Was für eine Peinlichkeit. Die Niederlande haben eine Neubaustrecke für den Güterverkehr gebaut, die Betuwe-Linie. Zwischen Emmerich und Oberhausen in Nordrhein Westfalen ist die Strecke nach wie vor zweigleisig. Ein dreigleisiger Ausbau ist nicht in Sicht. Es ist kein Geld da.

Im Mittelrheinstal leiden die Leute unter der Lärmbelästigung. Stuttgart 21 frisst das Geld für Lärmschutzmaßnahmen auf. Im Oberrheinstal zwischen Offenburg und Basel ist das Geld für den viergleisigen Ausbau nicht da. Zugleich geht 2017 der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz in Betrieb. Die Schweiz hat dann eine exzellente Vorleistung für den alpenquerenden Schienengüterverkehr durchgeführt.

Wir haben dann mit Stuttgart 21 ein Projekt, das für den Güterverkehr keinen Nutzen hat, sondern das im Gegenteil im Grunde genommen Schaden anrichtet, weil die Projekte, die für den Güterverkehr notwendig wären, nicht umgesetzt werden können. Es gibt im Moment auch keine Planungen, Entlastungsmaßnahmen für die Geislinger Steige oder Entlastungsstrecken auszubauen. Die Konzeptionen haben

sowohl Herr Holzhey als auch Herr Rößler schon dargestellt. Das Geld ist zur Elektrifizierungslückenschließung und für den Oberrheinausbau nicht da.

Ich muss sagen: Es wird nicht passieren. Es wird keine Güterzüge auf der Neubau-
strecke geben. Die Altstrecke über die Geislinger Steige ist heute schon massiv un-
wirtschaftlich.

(Beifall von den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer möchte das widerlegen? – Herr Kefer. Bitte schön.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich möchte einen Teil der Antwort geben und dann an Prof. Heimerl weitergeben, der die Konzeption maßgeblich gestaltet hat.

Herr Kirfel, ein erstes klares Statement: Eine Schnellfahrstrecke plant man grundsätzlich nicht für den Güterverkehr. Das liegt in der Natur der Sache.

(Beifall von Hannes Rockenbauch [Projektgegner] – Alexander Kirfel: Einverstanden! – Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Aber sie ist völlig ungeeignet! Das ist etwas anderes!)

Zweitens. Wie wir schon häufiger festgestellt haben, Herr Geißler, bekommen wir zusätzliche Trassen auf der heute existierenden Strecke frei.

(Mathias Lieb [Projektbefürworter]: Die aber keiner braucht!)

Damit wird die Situation für den Güterverkehr nicht besser – einverstanden –, aber auch nicht schlechter.

(Sascha Behnsen: Es sind jetzt schon Trassen frei! – Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Behnsen!)

– Langsam, darauf komme ich gleich zu sprechen.

Die Tatsache, dass heute Trassen frei sind, kann nicht als Argument dafür herangezogen werden, dass diese Trassen auch im Jahr 2020 ff. frei sein werden.

(Lachen von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

In der Zeit wird diese Schnellfahrstrecke erst in Betrieb gehen. Das heißt also, der heutige Zustand ist nicht der Zustand, mit dem wir im Jahre 2019 rechnen müssen, wenn die Strecke tatsächlich in Betrieb geht.

Herr Kirfel, noch etwas anderes kommt hinzu. Sie werden mir wahrscheinlich zustimmen, dass die Verbindungsstrecke zwischen Stuttgart und München für den Güterverkehr strategisch eher eine untergeordnete Bedeutung hat.

Herr Kretschmann, bevor gleich wieder der Einwand kommt, dass das die Nutzen-Kosten-Untersuchung beeinflussen würde, verweise ich darauf, dass wir dieses Thema zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal aufrollen. Wir beschäftigen uns damit jetzt nicht.

Es handelt sich hier um eine Strecke, die für den Güterverkehr strategisch eine deutlich untergeordnete Rolle spielt. Auch das haben wir bereits am ersten Schlichtungstag festgestellt. Schnellfahrstrecken und Trassierungen für 250 km/h sind grundsätzlich immer nur für den Personenverkehr gedacht. Das heißt also, hier wird die Forderung erhoben, dass ich auf einer Schnellfahrstrecke gleichermaßen ein optimales Angebot für den Güterverkehr schaffen müsste – und das auf einer Strecke, die güterverkehrstechnisch in Deutschland strategisch eine eher untergeordnete Rolle spielt. Diese Forderung halte ich für nicht besonders sinnvoll.

Zum Lärmschutz und der Behauptung, dass wegen Stuttgart 21 Karlsruhe—Basel nicht gebaut werden kann. Zunächst einmal ist es so, dass der Lärmschutz in der deutschen Infrastruktur aus einem völlig anderen Topf bezahlt wird. Es gibt das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Das ist von diesen Maßnahmen völlig unberührt.

Herr Kirfel, hierzu habe ich eine Bitte an Sie. Sie können als Betreiber erheblich zur Verringerung des Lärms beitragen, indem Sie beispielsweise auf Ihren Wagen eine sogenannte Flüsterbremse einrichten, die den Lärm um ungefähr 10 dB(A) verringern und damit halbieren würde. Die Finanzierung des Lärmschutzes mit den Kosten, die für Stuttgart 21 bzw. für die Neubaustrecke aufgewendet werden, in Zusammenhang zu bringen, funktioniert nicht.

Auch bei den anderen Infrastrukturmaßnahmen wie Karlsruhe—Basel gibt es jeweils getrennte Diskussionen mit dem Bund, in denen diese Dinge behandelt werden. Es gibt dazu noch eine Information, die man kennen muss: Die Belastung des Bundes für Stuttgart 21 ist extrem überschaubar, weil der Anteil des Bundes relativ gering ist. Die Belastung des Bundes mit der Schnellfahrstrecke setzt erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt ein, nämlich nach 2016, sodass überhaupt keine Rede davon sein kann, dass wegen Stuttgart 21 oder der Schnellfahrstrecke heute in irgendeiner Form Mittel umgeleitet würden, die nicht für Karlsruhe—Basel zur Verfügung stehen würden. Das hat völlig andere Ursachen. – Jetzt, Herr Heimerl, bitte noch Ihre Ergänzungen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Eine Zwischenfrage. Wir reden über 2019 oder 2020?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist sehr beeindruckend, dass man noch Schiebelokomotiven braucht, um die Geislinger Steige hochzukommen. Das habe ich auch schon gesehen. Aber ist es denn nicht denkbar, dass wir bis dahin Lokomotiven haben, die das alleine schaffen? Fahren wir in zehn Jahren noch mit denselben Lokomotiven wie heute, oder wie sieht das aus?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Bei einem guten Teil der Züge höchstwahrscheinlich ja, weil Lokomotiven für eine längere Zeit als für zehn Jahre eingekauft werden. Ein Teil des Bestandes wird zwischenzeitlich sicher erneuert werden.

Insbesondere sehr lange Züge werden in Deutschland teilweise in doppelter Traktion, also mit zwei Lokomotiven, gefahren, wodurch sich diese Frage nicht mehr stellen würde.

Hier geht es darum, dass Herr Kirfel versucht, die maximale Zuglänge auszunutzen und mit einer Lok zu fahren, weil das das kostengünstigste Konzept ist. Da ist die Antwort, Herr Kirfel: Wir haben in Deutschland eben nicht überall immer die günstigste Infrastruktur für alles. Das ist nicht bezahlbar. Die Geislinger Steige ist relativ einzigartig in Deutschland. Hier haben wir aufgrund der Höhenlage eine Situation, die eben nicht dem Optimum entspricht. Aber deswegen zu verlangen, eine Schnellfahrstrecke mit 250 km/h für den Güterverkehr zu optimieren – –

(Alexander Kirfel: Ich unterbreche Sie ungern, Dr. Kefer, aber das habe ich nicht verlangt!)

– Nein, Sie sagen nur, Sie bringe nichts für den Güterverkehr.

(Alexander Kirfel: Das ist etwas anderes!)

– Das ist richtig. Aber damit deuten Sie im Prinzip an, Sie hätten eigentlich erwartet, dass sie das bringt. Wenn Sie sagen, dass es nicht relevant ist, mache ich einen Haken daran und die Sache ist erledigt.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Doch, an einem Punkt ist es relevant!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, jetzt ist erst Herr Heimerl dran.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Es ist aber an einer Stelle natürlich relevant. In Ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis sind natürlich die Phantomgüterzüge enthalten. Wir haben gerade gehört, dass es diese Züge nicht geben wird. Die Entlastung auf der Geislinger Steige brauchen wir nicht. Damit wird Ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis

wieder so schlecht, dass sich die Strecke nicht lohnt. Damit sind wir wieder an dem Punkt. Das heißt, wir brauchen gar nicht zu verlangen, dass lange Güterzüge fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben jetzt das Wort ergriffen, obwohl Sie es nicht hatten. – Jetzt ist Prof. Heimerl dran.

Dr. Gerhard Heimerl: Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Kefer darf ich auf die Folie 4 des Vortrags von Herrn Holzhey verweisen.

(Folie 4 der Präsentation von Michael Holzhey*: Magistralen in der Realität: Gütervorrangkorridore)

Wir sehen darauf, dass die Gütervorrangkorridore nicht über Stuttgart—Ulm führen. Das ist zum einen der blaue Strang entlang des Rheins in unserem Land, der grüne in Nord-Süd-Richtung von Hannover nach München und der dritte in Ost-West-Richtung von Berlin in Richtung Ruhrgebiet. Infolgedessen hat die Strecke Stuttgart—Ulm auch danach für den Güterverkehr keine Priorität.

Zum anderen hatte Herr Lieb ausgeführt, dass die Zahl der Güterzüge in der Relation Stuttgart—München sogar zurückgegangen ist. Ich schließe daraus, dass man andere Leitungswege günstiger dafür nutzt und offensichtlich dort Platz dafür hat. Also brauchen wir sie hier gar nicht unbedingt.

(Zustimmung von Michael Holzhey)

Zum Dritten hatte Herr Bitzer vorgetragen, dass es den Leitungsweg über Aalen—Donauwörth gäbe, der durchgängig nicht mehr als 12,5 ‰ Neigung hat und damit voll güterzugtauglich wäre. Er wird nur partiell genutzt – offensichtlich auch, weil der Bedarf dafür im Moment nicht besteht. Natürlich müsste man, um ihn zu ertüchtigen, also leistungsfähiger zu machen, einige Investitionen tätigen: abschnittsweise mehrgleisiger Ausbau zwischen Goldshöhe und Donauwörth sowie zum anderen die Anbindungen in Stuttgart von der Güterverbindungsbahn von Kornwestheim in Richtung Waiblingen. Das ist heute gezeigt worden.

Im Vergleich aber zu den großen Investitionen der Neubaustrecke und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr überhaupt wären das bei Bedarf bescheidene notwendige Investitionen. Dies sage ich vorweg.

Aber nun zu den Alternativüberlegungen über die Trassenführung der Neubaustrecke nach Ulm. Ich habe Ihnen vorhin schon gesagt, dass sehr wohl eine Reihe von Alternativen untersucht worden sind. Schließlich hat man sich 1992 für die siedlungsferne, autobahnahe H-Trasse entschieden.

* Die Folien der Präsentation von Michael Holzhey sind als Anlage 5 diesem Protokoll beigelegt.

Damit wurde auch entschieden, meine Damen und Herren, dass diese Schnellfahrstrecke nicht für den herkömmlichen schweren Güterverkehr beabsichtigt ist. Für die Leistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart—Ulm—Augsburg stand – ich glaube, das ist heute noch der Fall – die Trennung von schnellem und langsamem Verkehr im Vordergrund. Denn je homogener die Geschwindigkeit der auf einer Strecke fahrenden Züge ist, desto größer ist die Leistungsfähigkeit der betreffenden Strecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das heißt, Sie meinen, dass alle Züge ungefähr gleich langsam fahren, wenn sie von „homogen“ reden.

(Dr.-Ing. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Oder gleich schnell!)

Dr. Gerhard Heimerl: Dann bekommt man die meisten Züge durch. – Nun geht es aber noch weiter. Planung ist in der Regel zukunftsorientiert; das wurde heute schon gesagt. Da die Neubaustrecke nicht für die nächsten zehn oder 20 Jahre gebaut wird, sondern ein bisschen länger wirken soll, ist die Zukunftsentwicklung im Güterverkehr in die Überlegungen einzubeziehen.

Wir können feststellen, dass europaweit die Bedeutung der Massenverkehre mit den schweren Güterzügen für Kohle und Stahl zum Beispiel eher rückläufig ist und die Tendenz im Güterverkehr zu eilbedürftigen, hochwertigen, leichten Gütern führt. Dies ist bis heute in erster Linie ein Markt für den Lkw geblieben. Die Bahn hat nur mit schnellen, leichten Güterzügen eine Chance, in diesen Markt einzudringen, die in relativ kurzer Zeit größere Entfernungen überwinden können. Ich gehe davon aus – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meinen Sie damit die Lebenschweinetransporte von Belgien nach Oberitalien, wo aus den Tieren Parmaschinken gemacht wird? Dann werden die Sachen wieder transalpin zurücktransportiert. Oder was meinen Sie?

Dr. Gerhard Heimerl: Ich denke in erster Linie an Halbfertigprodukte und hochwertige Fertigprodukte, die zum Beispiel von der baden-württembergischen Autoindustrie oder Maschinenbauindustrie transportiert werden und Ähnliches mehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die sind aber nicht „leicht“.

Dr. Gerhard Heimerl: Wenn sich die Bahn diesem Verkehr in der Zukunft zuwenden will, wird es in der Zukunft leichte, hochwertige Güterzüge geben, auch wenn es sie jetzt und vielleicht auch in acht Jahren noch nicht gibt. Aber irgendwann werden sie kommen; davon bin ich überzeugt. Sonst würde sich die Bahn auf Dauer ein wichtiges Marktsegment nehmen lassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sagten Sie „leicht“ wegen der Ladung oder weil die Waggons leichter werden?

Dr. Gerhard Heimerl: Das sind keine Güterzüge, wie wir sie heute kennen, mit einer

Lokomotive und einem klapprigen Güterwagen hinten dran, auf dem vielleicht ein paar Container stehen. Das werden Hochgeschwindigkeitszüge sein, ähnlich wie beim ICE haben und wie sie auch die Franzosen mit dem TGV postal schon überlegt haben. Einzelne fahren auch schon. Das wird der Markt der Zukunft sein. Für diesen Markt ist die Strecke dann natürlich sehr wohl geeignet.

Damit komme ich wieder darauf zurück: Diese Züge fahren dann genauso schnell wie die Personenhochgeschwindigkeitszüge. Infolgedessen sind sie homogen und passen auf die gleiche Strecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also auch auf unsere Schnellfahrstrecke?

Dr. Gerhard Heimerl: Auch auf unsere Schnellfahrstrecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist jetzt aber ganz neu.

Dr. Gerhard Heimerl: So neu ist das nicht. Wir haben uns das schon 1990 überlegt, als die Entscheidung zugunsten der H-Trasse gegenüber der K-Trasse gefallen ist.

(Zuruf von den Projektgegnern: Was hat sich in den 20 Jahren geändert?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer hat doch gerade gesagt: Es gibt keine neuen Lokomotiven.

Dr. Gerhard Heimerl: Nein, Herr Kefer hat dieses Thema im Prinzip nicht angesprochen. Aber ich sehe keinen Dissens zwischen Herrn Kefer und mir. Vielleicht kann er noch etwas dazu sagen.

Mein Resümee: Wir sollten aufhören, nach der allgüterzugtauglichen Neubaustrecke zu rufen. Sie ist hier nicht sinnvoll machbar. Die Nutzen-Kosten-Überlegungen haben damals bereits zu der Entscheidung geführt, eine steilere, für den hochwertigen Personenverkehr geeignete Strecke zu bauen, auf der der schwere Güterverkehr herkömmlicher Art nicht fahren soll.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Nach diesem Umweg sind wir eigentlich wieder zu dem Thema gekommen, zu dem ich mich gemeldet habe. Das war im Anschluss an Herrn Kefer zu den strategischen Überlegungen des Gutachtens von Vie-regg-Rößler. Dazu wollte ich Herrn Bitzer noch einmal antworten lassen, denn da fehlt noch ein Stück.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen wir jetzt nicht. Jetzt machen wir bei dem Thema weiter.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Zu diesem Thema!)

– Wir sind beim Güterverkehr. Herr Bitzer, wollen Sie etwas zum Güterverkehr sagen?

(Zuruf: Nein!)

Dr.-Ing. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, die Frage ist, ob wir diesen Restposten, der noch zu beantworten ist, nämlich die Auswirkung der Infrastruktur, noch einmal aufrufen werden. Denn ich habe die Sorge, dass es nachher 18 Uhr ist und wir diesen offenen Punkt, die Fragen nach der Infrastruktur und nach der Auswirkung – Sie haben es zwar angedeutet, aber letztlich ist die Frage: Werden wir das noch einmal aufrufen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was meinen Sie jetzt mit „Infrastruktur“?

Dr.-Ing. Florian Bitzer: Die Frage der Ertüchtigung der Bestandsstrecke. Herr Rößler hat auch mir Vorhaltungen gemacht. Ich hatte noch keine Chance, darauf zu erwidern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Ich meine, das hängt damit zusammen, dass Sie in Ihrem Vortrag eben etwas gesagt haben, was Herr Rößler gar nicht vorgeschlagen hat.

Dr.-Ing. Florian Bitzer: Das stimmt so nicht. Das möchte ich gerne richtigstellen. Diese Chance hatte ich nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. – Jetzt ist Frau Dahlbender dran.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte aus den bisherigen Äußerungen festhalten – dann gebe ich an Herrn Holzhey und Herrn Kirfel weiter –, dass die Neubaustrecke für den Güterverkehr nichts bringt, dass wir aufgrund der sinkenden Güterverkehrszahlen und der Auswirkung auch sagen können: Wir brauchen zur Steigerung des Güterverkehrs die Entlastung der alten Strecke nicht, weil der Güterverkehr zum jetzigen Zeitpunkt im Wesentlichen über andere Strecken läuft und andere Strecken dafür wichtig sind. Wir haben eine sehr weit in die Zukunft gerichtete Planung für möglichen, in der Realität noch nicht existierenden Güterverkehr, der schon seit 20 Jahren nicht existiert. Ich denke, das sollten wir aus unserer Sicht festhalten. – Herr Holzhey möchte bestimmt noch Äußerungen dazu machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer kommt jetzt dran?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Holzhey und dann Herr Kirfel.

Michael Holzey: Ich würde gerne noch einmal bei Herrn Kefer nachfassen. Wir sind uns einig, dass die Strecke keine, wie Sie sagen, besondere strategische Bedeutung

hat oder vergleichsweise nachrangig ist.

Da würde ich gerne noch genauer nachfassen. Denn ich sage noch einmal: Wenn Sie das so sagen, sollte man doch unterstellen, dass eine Nutzen-Kosten-Rechnung für die exklusive Personenfernverkehrsstrecke ohne diesen Nutzen auskommt. Wenn es die Güterzüge erkennbar nicht gibt – weder auf der Neubaustrecke noch als Entlastungseffekt auf der Altstrecke, weil schon heute keiner darauf fahren will, wir also abnehmende Zahlen haben – und Sie zudem anderswo noch Nahverkehrszüge versprechen, geht das irgendwo nicht auf.

Wenn das so ist, müsste die Nutzen-Kosten-Rechnung des Bundes, die wir in einer Woche erhalten, ohne Güterverkehrsutzen über eins liegen. Verstehe ich das richtig? Über 1,0 heißt, dass der Nutzen wenigstens die Kosten übersteigt. Denn sonst kann man es nicht als eine vorrangig dem Personenverkehr gewidmete Strecke bezeichnen. Stimmen Sie da zu?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, antworten Sie bitte gleich darauf.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Also diskutieren wir heute die Wirtschaftlichkeit und die Nutzen-Kosten-Untersuchung?

Michael Holzey: Wir diskutieren die Hälfte davon; das geht nun einmal nicht anders.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Oder diskutieren wir das das übernächste Mal?

Michael Holzey: Nein, ich frage Sie nur nach dem Nutzen. Wir haben einen Bruchstrich: Nutzen durch Kosten. Sie sagen, das sei nun wirklich nachrangig. Ich habe Sie gefragt: Wo sehen Sie die Güterzüge der Zukunft? Herr Heimerl erwähnt Züge, die man schon Mitte der 80er-Jahre versprochen hat, die aber bis heute nicht da sind. Wäre es dann korrekt, auf der Nutzenseite den Güterzugnutzen – sollte einer drinstehen – herauszurechnen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Holzhey, das kann ich im Moment allenfalls theoretisch beantworten.

Michael Holzey: Das wird in einer Woche sehr konkret.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum in einer Woche?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Dann lassen Sie uns doch in einer Woche oder in zwei oder drei Wochen darüber reden. Das ist doch sehr einfach. Ich bin auch nicht sicher, dass wir diese theoretischen Zusammenhänge heute erörtern müssen. Es ist doch wichtig, dass wir das in zwei oder drei Wochen tun.

Frau Dahlbender, ich würde gerne auf eine Frage – –

(Zuruf)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer antwortet jetzt Frau Dahlbender. Dann geht es weiter.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Frau Dahlbender, ich würde gerne auf eine Frage bzw. auf ein Statement von Ihnen antworten. Um genau zu sein, ist es so, dass die Schnellfahrstrecke den Vorteil bringt, wie wir schon häufiger gesagt haben, dass sie die alte Strecke frei räumt. Das ist natürlich auch der Nutzen für den Güterverkehr.

(Widerspruch von Peter Conradi [Projektgegner])

Insofern ist zu relativieren, dass Sie sagen, sie bringe nichts für den Güterverkehr. – Sie bringt doch etwas für den Güterverkehr, eben durch das Freiräumen der alten Strecke, weil dort mehr Güterverkehr gefahren werden kann.

(Zurufe)

Der zweite Punkt ist – aber auch den haben wir eigentlich schon häufiger benannt –, dass Sie sagen: Die Strecke wird nicht gebraucht. – Ich habe gesagt: Sie ist von strategisch untergeordneter Bedeutung. Andere Strecken werden Vorrang haben. Aber wir haben durch das Freiräumen strategische Reserven oder überhaupt Reserven. Wenn in zehn Jahren der erhöhte Bedarf vorliegt, was ich heute nicht ausschließen möchte, können diese Reserven genutzt werden. So einfach ist das.

Zur dritten Frage, die Sie, Herr Geißler, aufgerufen hatten, zu den leichten Güterzügen: Die Betrachtungen, die wir gemacht haben, sagen ganz eindeutig, dass bis zu Lasten von 1.000 t auch auf der Schnellfahrstrecke Güterzüge fahren können. Herr Prof. Heimerl meinte, dass wir in der Zukunft eine Verlagerung erleben werden. Im Güterbereich nehmen Containerverkehre massiv zu; Herr Kirfel, das werden Sie bestätigen können. Containerverkehre sind sehr stark logistisch getriebene Verkehre. Jetzt kann man natürlich argumentieren: Wir machen die Züge immer so lang wie irgendwie möglich, bis zum Anschlag. Denn es gibt nicht nur Gewichts-, sondern auch Längenbegrenzungen. Praxis ist aber, dass wir jede Menge Güterzüge haben, die eben nicht Maximallänge haben.

(Alexander Kirfel: Das mag bei DB Schenker Rail der Fall sein!)

– Dass das kommt, habe ich erwartet, Herr Kirfel. Dann müssen Sie mir bloß die Frage beantworten, wie das in zehn Jahren aussieht.

Dabei bewundere ich Sie, Herr Heimerl, dass Sie in einem Alter zwischen 70 und

80 Jahren nach wie vor so weit in die Zukunft denken.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Darüber wundern wir uns auch!)

Meine Damen und Herren, ich finde, das sollten wir insgesamt tun. Akzeptieren wir doch einfach, dass wir über die Schnellfahrstrecke mehr Platz für Güterverkehr bekommen, dass die heutigen Zahlen nicht dazu angetan sind, die Strecke komplett auszufüllen, dass das aber in Zukunft durchaus sein kann und dass selbst die Idee, dass die leichten Güterzüge in Zukunft unter Umständen auch auf der Schnellfahrstrecke fahren, nicht abwegig ist. Viel mehr können Sie zum heutigen Zeitpunkt nicht sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht kann man doch festhalten – ich habe die Frage am Anfang gestellt –, dass es in der Zukunft nach Heimerl'scher Perspektive Schnellzüge für den Güterverkehr gibt.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das kann gut sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die kommen dann auch die Neubaustrecke hoch?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die würden auch die Neubaustrecke hochkommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Mit 250 km/h?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, so schnell nicht.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So schnell nicht. – Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Holzhey war noch genau zu dem Punkt dran und dann bitte Herr Kirfel noch einmal.

Michael Holzey: Ich möchte noch einmal nachfragen. Wir fällen heute also eine Entscheidung bei offiziellen Baukosten von 7 Milliarden € über das Gesamtprojekt Neubaustrecke und Stuttgart 21. Wir sagen zwar 10 Milliarden €, aber gut; dazu werden wir noch kommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir reden aber nicht jetzt über die Kosten.

Michael Holzey: Moment, es soll jeder verstehen. – Die Bedeutung der Entscheidung hängt eventuell davon ab, dass Sie sagen: Es könnte sein, dass leichte Güterzüge auf der Strecke fahren. Gleichzeitig warten irgendwo in Deutschland 100 oder

200 Züge in der sicheren Prognose – darüber sind sich alle Experten einig – darauf, auf den gezeichneten Korridoren abgefahren zu werden. Sie sagen: Es könnte sein, dass dort in einigen Jahren leichter schneller Güterverkehr stattfindet. – Habe ich das richtig wiedergegeben? Das ist schon wichtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe das auch so verstanden. Das ist auch okay.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Holzhey, das ist eine ganz wichtige Frage. Sie versuchen, diese Entscheidung vom Güterverkehr abhängig zu machen. Mein klares Statement ist: Nein. Diese Entscheidung ist abhängig vom Personenverkehr. Das ist das, was wir gezeigt haben.

Michael Holzey: Okay. Das ist sehr wichtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist doch klar – das haben wir jetzt lange genug erörtert –, dass wir die Neubaustrecke für den Personenverkehr bauen. Das brauchen wir nicht ständig zu wiederholen. Das ist so.

Wir waren noch der Auffassung, dass zwischendurch auch ein paar leichtere Güterzüge hochfahren können. Jetzt hat sich herausgestellt, dass es zunächst einmal vielleicht doch nicht möglich ist. Die Geislinger Steige kann aber nach wie vor für den Güterverkehr benutzt werden – selbst wenn er insgesamt rückläufig ist. Jedenfalls steht die Strecke zur Verfügung. Es steht mehr Kapazität zur Verfügung, als wenn dort auch noch alle Personenzüge fahren würden.

Jetzt haben wir von Herrn Heimerl mit Unterstützung vom Technikvorstand der Deutschen Bahn gehört, dass wir möglicherweise dann, wenn die Schnellfahrstrecke wirklich befahren werden kann, das haben, was ich mir schon immer vorgestellt habe: Schnellzüge für den Güterverkehr mit leichten Wagen mit leichten Lasten, die auch die steilere Strecke schnell hochkommen. Lassen wir das doch einmal so stehen. – Herr Kirfel möchte etwas sagen. Das ist ja auch für Sie eine gute Perspektive.

Alexander Kirfel: Ich amüsiere mich ein bisschen. Ich habe von Herrn Dr. Kefer gelernt, dass wir auf der Geislinger Steige Kapazitäten freigeräumt bekommen, die wir überhaupt nicht brauchen, weil die Geislinger Steige nicht überlastet ist. Das ist sehr befriedigend.

Zur Vision vom leichten, schnellen flexiblen Güterzug, die Prof. Heimerl skizziert hat: Stellen Sie sich vor, er ist schon Mitte der 90er-Jahre gebaut worden. Das war der CargoSprinter der Firma Windhoff, der extra für solche Fälle gebaut wurde. Dieser CargoSprinter verstaubt und verrostet jetzt irgendwo. Eingesetzt wird er definitiv nicht, weil es schlichtweg keine Einsatzmöglichkeiten gegeben hat. Er ist 1995 oder 1996 gebaut worden. Es gibt keine Einsatzmöglichkeiten. Unsere Mitgliedsunternehmen sehen überhaupt keine Einsatzmöglichkeit für „leichte und schnelle Güterzüge“.

Um noch einmal auf das Argument des Containerverkehrs zurückzukommen: Wir haben natürlich sehr hochwertige Containerverkehre. Ein Mitgliedsunternehmen fährt Frischfisch von Schweden nach Italien in Kühlcontainern. Das ist also alles auf der Schiene machbar. Das war lange Zeit die Domäne des Lkw. Das läuft auf der Schiene.

Aber auch hier gelten die Gesetze der Wirtschaftlichkeit, die gebietet, so lange und schwere Züge wie möglich zu fahren. Davon rücke ich auch nicht ab. Das sind die wirtschaftlichen Gesetzmäßigkeiten. Die kann man nicht wegdiskutieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner zum CargoSprinter.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, ich wollte nur anmelden, dass es auf unserer Seite jemanden gibt, der etwas sagen will. Herr Leuschel sagt etwas zum CargoSprinter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Zum CargoSprinter spricht nun Herr Leuschel.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich glaube, der Vergleich hinkt wirklich ein bisschen. Der CargoSprinter der Firma Windhoff, wie Sie sehr richtig sagen, war ein Versuch, Verkehre aus dem Raum Osnabrück nach Frankfurt zu fahren. Die Idee waren kleine selbstfahrende Güterwagen, die man koppelt und praktisch wie früher die Kurswagen verteilen kann, ohne über einen Rangierbahnhof zu fahren. Dieses System hat sich nicht bewährt. Sie sind nur mit 80 km/h gefahren. Diese Züge verstauben übrigens nicht, sondern sind in der Schweiz Tunnelrettungszüge für den neuen Gotthard-Basistunnel geworden.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte Herrn Hickmann das Wort geben.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Darf ich, Herr Geißler?)

Gerd Hickmann: Ich versuche das, was gesagt wurde, aus unserer Sicht zusammenzufassen.

Herr Kefer sagt: Diese Strecke wird nicht prioritär für den Güterverkehr gebaut. Der Nutzen für den Güterverkehr besteht darin, dass auf der Altstrecke Kapazitäten frei werden, um dort Güterzüge zu fahren.

Herr Heimerl sagt: Wir müssen weiterdenken. Er hat schon, als die H-Trasse erfunden wurde, gesagt: Hier werden einmal schnelle leichte Güterzüge fahren. – Auch heute, 20 Jahre später, sagen wir: Vielleicht wird irgendwann der Trend zu schnellen und leichten Güterzügen gehen. Bislang sind sie ein Phantom geblieben. Vielleicht kommt diese Entwicklung irgendwann.

Gleichzeitig bauen wir aber eine Wirtschaftlichkeitsanalyse für diese Strecke darauf auf, dass diese Züge dort fahren werden: allein auf der Vermutung, dass es diese Züge vielleicht irgendwann einmal geben wird. Mit dieser Wirtschaftlichkeitsanalyse, die auf diesen Phantomgüterzügen aufbaut, wird die Umsetzung dieser Strecke vorangetrieben, während gleichzeitig im Rheintal Investitionsmittel fehlen. Sie können nicht beides gleichzeitig ausbauen.

Das gilt nicht nur im Rheintal, sondern auch im Hafen-Hinterland-Verkehr, im Rheintal zwischen Köln und Frankfurt: Überall haben wir heute schon Kapazitätsengpässe für real existierende Züge, die sich hinten anstellen müssen und nicht mehr durchkommen.

Wir sagen: Diese Diskussion ist verrückt. Die Prioritätensetzung ist völlig falsch. Wir bauen hier eine Strecke, die für den Güterverkehr etwas bringt, wenn vielleicht einmal irgendeine Entwicklung, die nicht absehbar ist, eintritt, während andere Projekte, bei denen wir dringenden Handlungsbedarf haben, um Verkehr auf die Schiene zu verlagern, hintanstellen müssen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, darf ich eine Frage stellen. Sind die Defizite im Güterverkehr auf der Geislinger Steige ein entscheidendes Kriterium in der Wirtschaftlichkeitsrechnung für die Neubaustrecke?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein.

(Teilweise Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Verstehen Sie, man darf einfach einmal die Frage stellen: Wir diskutieren im Moment über die Neubaustrecke Ulm—Wendlingen. Diese Neubaustrecke würde infrage gestellt werden müssen, wenn es sich tatsächlich so verhält, wie hier plausibel geschildert wird, dass der Güterverkehr nicht zu-, sondern abnimmt.

Sie sagen jetzt: Weil das wahrscheinlich so ist, darf die Neubaustrecke nicht gebaut werden, da gleichzeitig Mittel für die Rheintalstrecke fehlen. Die Rheintalstreckenargumentation ist aber doch die wichtigste aus Ihrer Sicht, weil dort das Geld fehlt, auch was den Güterverkehr angeht

(Zustimmung von den Projektgegnern)

– ich gebe nur Ihre Argumentation wieder – für diesen Korridor von Norden nach Süden, also für Joghurt, Parmaschinken und möglicherweise alles, was durch die Alpen nach Italien und wieder zurück transportiert werden muss.

Vergessen Sie das. Das sage ich als Bergsteiger, weil es mich immer geärgert hat,

dass lebende Schweine über oder durch die Alpen transportiert werden, um dann dort geschlachtet zu werden. Dann machen die Parmaschinken daraus. Der kommt dann wieder zurück. Dieser Hip-Hop-Verkehr ist pervers. Das sage ich aber nur nebenbei.

Aber das ist die Argumentation. Dort, wo wir den Güterverkehr wirklich verstärken müssen, fehlt das Geld, weil es jetzt im Bahnhof und in der Neubaustrecke vergraben wird.

(Zuruf von den Projektgegnern: Genau!)

– Das ist nicht meine Argumentation. So wird argumentiert.

(Zuruf: Korrekt!)

– Das ist doch korrekt. Aber im Moment sind wir nicht bei der Rheintalstrecke, sondern das ist nur die weitere Folge der Argumentation: Wenn wir für den Güterverkehr etwas tun müssen oder wollten, müssen wir da etwas tun. Aber die Neubaustrecke, die sich auf den Personenverkehr konzentriert, würde nach deren Auffassung auf jeden Fall gebaut werden müssen, unabhängig davon, wie es jetzt beim Güterverkehr weitergeht.

(Zuruf)

Mir geht es nur um die Plausibilität der Argumente.

(Zuruf: Genau!)

Man kann nicht immer, wenn es schwierig wird, auf die Rheintalstrecke kommen. – Herr Conradi.

Gerd Hickmann: Darf ich es noch einmal kurz erklären? Für die Wirtschaftlichkeit ist es ganz entscheidend, weil wir auch Widersprüche sehen. Herr Kefer sagt: Es ist eine Personenverkehrsstrecke. Der Effekt für den Güterverkehr besteht darin, dass auf der Altstrecke Kapazitäten freiwerden. Darüber hinaus besteht vielleicht die Möglichkeit, dass irgendwann einmal dort auch diese leichten Güterzüge fahren.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung, die elementar dafür ist, dass die Strecke gebaut werden kann, basiert aber darauf, dass von Anfang an auch Güterzüge fahren. Dieser Widerspruch bei Herrn Kefer ist nicht aufgelöst.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber die Frage habe ich doch gestellt, ob das eine relevante Rolle spielt. Er sagt: Nein.

Gerd Hickmann: Genau das ist der Punkt, auf den ich hinauswill. Es spielt wahr-

scheinlich keine relevante Rolle, wie viele Güterzüge zusätzlich auf der Altstrecke fahren können. Aber für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Neubaustrecke spielt es eine sehr relevante Rolle, ob auf der Neubaustrecke Güterzüge fahren. Sie sagen: Der Effekt besteht nur auf der Altstrecke. Diese Widersprüche müssten wir heute noch klären.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, die Bundesregierung wird in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung für die Neubaustrecke erstellen. Darüber besteht, glaube ich, Einverständnis.

Bislang ist als Voraussetzung für diese volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnung angenommen worden, dass auf der Neubaustrecke nicht nur Personen-, sondern auch leichte Güterzüge fahren, von denen wir jetzt wissen, dass es sie noch nicht gibt. Vielleicht erleben wir sie noch, Herr Heimerl, aber ich habe eher Zweifel, sodass sich natürlich folgende Frage stellt:

Verkehrsmäßig ist das völlig uninteressant. Da bin ich mit Herrn Kefer völlig einer Meinung. Aber wenn der Bund zusammen mit Ihnen nicht nachweisen kann, dass diese Neubaustrecke einen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, wird sie nicht gebaut, weil nämlich das Parlament dafür zuständig ist. Nach der Bundeshaushaltsordnung wird eine Strecke, die da schlecht herauskommt, nicht gebaut. Das ist der Streit. Wir können das aber vertagen, Herr Dr. Geißler, und auf Wiedervorlage in zwei Wochen setzen. Dann liegt nämlich eine neue Berechnung vom Bund vor.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einverstanden. Das sage ich ab und zu zwischendurch, aber es hält sich niemand daran, der sich zu Wort meldet, oder nicht viele. – Frau Gönner, aber Sie halten sich daran?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Genau. Ich bin Ihnen ausgesprochen dankbar – auch für Ihre Worte hinsichtlich des Themas „Rheintalbahn“. Denn es ist auch genau mein Eindruck, dass man immer dann auf das zurückkommt, was angeblich – ich sage ganz bewusst: angeblich – nicht möglich ist.

Ich will festhalten – das ist, glaube ich, auch ganz wichtig: Wir hatten von Anfang an immer gesagt, dass die Neubaustrecke vorrangig für den Personenverkehr ist, dass sie daneben aber auch leichte Güterzüge aufnehmen kann.

Zweitens halte ich für heute fest, dass es zur Neubaustrecke keine Alternative gibt. Zumindest wurde keine dargestellt.

Ich lege ausgesprochenen Wert darauf, dass Herr Bitzer vorher gesagt hat, er würde ganz gern auf das replizieren, was ihm Herr Rößler hinsichtlich der Frage, wie seine Folien entstanden sind, unterstellt hat.

Noch einmal: Sie haben keine Alternative zur Neubaustrecke genannt, sondern sagen nur, dass Sie auch wollen, dass es schneller wird. Wir sind derzeit zunächst, wie gesagt, für den Personenverkehr. Die Strecke kann aber auch für den Güterverkehr genutzt werden.

Die Neubaustrecke schafft auch – das haben wir mehrfach gesagt; das halte ich für ganz wichtig und wesentlich, weil es das Interesse des Landes ist – Platz im Filstal für einen weiteren Ausbau des Regionalverkehrs und für die Erweiterung der S-Bahn-Linie in den Landkreis Göppingen, was heute in der Vermischung der Verkehre definitiv nicht machbar ist. Auch dafür haben Sie bisher nicht nachgewiesen, dass Sie eine Lösung haben.

Mir ist wirklich wichtig, dass diese Neubaustrecke keinen Ausbau der Rheintalbahn verhindert. An dem Punkt komme ich wieder darauf zurück: Wo Planfeststellungsbeschlüsse zur Rheintalbahn vorhanden sind, wird gebaut. Die übrigen sind derzeit noch nicht planfestgestellt. Im Übrigen befinden wir uns dort in guten Gesprächen, auch was die Interessen und Wünsche der Menschen vor Ort angeht.

Lieber Herr Kretschmann, auch dort gibt es ein Angebot des Landes mitzufinanzieren. Insofern wollte ich nur darauf hinweisen. Ich kann Ihnen auch nachweisen – Sie kennen das Gutachten von Dolde, das der Fraktion der Grünen zur Verfügung gestellt wurde –, dass die Möglichkeit der Mitfinanzierung der Neubaustrecke verfassungsrechtlich nach Art. 104 Grundgesetz möglich ist. Wir haben das entsprechend nachgewiesen. Das will ich heute doch noch einmal festhalten.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Der Rastätter Tunnel ist planfestgestellt und wird nicht gebaut, weil die Mittel nicht vorhanden sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Ich glaube, wir können jetzt die Debatte über die Neubaustrecke und auch über die Auswirkungen für den Güterverkehr abschließen. – Herr Kretschmann wollte sich noch zu Wort melden.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Darf Herr Bitzer, Herr Geißler?)

| – Aber nicht wieder das alte Thema.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Es geht nur um die Klarstellung hinsichtlich des Vorwurfs, den Herr Rößler gemacht hat!)

– Jetzt kommt aber Herr Kretschmann dran.

Sascha Behnsen: Dürfte ich bitte noch festhalten, dass wir im Filstal Zugzahlen wie Mitte der 50er-Jahre haben? Wir haben momentan 212 Züge. So wenige hatten wir noch nie.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Darf ich festhalten, dass sich die Sachverständigen nicht selbst melden?)

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Behnsen, ich bitte Sie, sich an die Absprachen zu halten.

(Sascha Behnsen: Ist in Ordnung!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es hat gerade jemand aus dem Off geredet.

(Allgemeine Heiterkeit)

Ich weiß nicht, wer das war.

(Sascha Behnsen: Wir sehen uns leider nicht so gut, Herr Geißler!)

– Herr Behnsen, lassen Sie es bitte bleiben.

(Teilweise Heiterkeit)

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Ich möchte noch eine abschließende Bemerkung machen. Herr Dr. Geißler, wir sitzen hier zusammen wegen der Schlichtung zu Stuttgart 21.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So ist es.

Winfried Kretschmann (Projektgegner): Gegen Stuttgart 21 gibt es große Bedenken und Protest. Es waren niemals wir, die eine Einheit zwischen Stuttgart 21 und der Neubaustrecke hergestellt haben. Das haben wir nie gemacht, sondern das haben Sie gemacht.

(Zustimmung von den Projektgegnern)

Die Gegenseite musste das machen, um Stuttgart 21 in der Verbindung beider Projekte durch den Fahrzeitgewinn der Neubaustrecke überhaupt als sinnhaft darzustellen. Das wollen wir einfach einmal festhalten. Das ist für die ganze Debatte enorm wichtig.

Die Debatte um die Neubaustrecke haben wir eingebracht. Das ist eigentlich eine Debatte für sich. Es geht um unterschiedliche Modernisierungsstrategien im Bahnverkehr. Aber wir haben Sie in die Diskussion um Stuttgart 21 eingebracht, weil die Frage, ob sie mit den vorhandenen Mitteln rechtzeitig fertiggestellt werden kann oder nicht, von entscheidender Bedeutung für die Rückwirkung auf Stuttgart 21 ist. Das muss ich festhalten. Darum geht es eigentlich heute.

Darum müssen wir uns eigentlich im Schlichtungsverfahren nicht hauptsächlich sozusagen solitär mit der Neubaustrecke befassen – das ist eine ganz andere Debatte –, sondern Sie müssen den Schritt machen, endlich zu sagen: Stuttgart 21 braucht die Neubaustrecke, sonst bringt es überhaupt nichts. – Aber umgekehrt kann es eine Neubaustrecke sehr wohl ohne Stuttgart 21 bringen. Deswegen möchte ich noch einmal zum Schluss sagen: Das ist die entscheidende Debatte, um die es geht. Es liegt an Ihnen, dass Sie das trennen und wir hier zu getrennten Debatten kommen.

Wenn Sie uns nachweisen, dass es bei den ursprünglichen Kosten bleibt – – Wir haben gesagt, wir stellen das in Bezug auf die Neubaustrecke infrage. Das liegt bei Ihnen. So sieht es nach dem, was Sie zum Güterverkehr gesagt haben, allerdings nicht aus, weil er eigentlich nur das Prinzip Hoffnung ist. Wir gehen davon aus – darüber sprechen wir aber bei der übernächsten Sitzung –, dass die Frage der wirklichen Kosten der Neubaustrecke auch eine entscheidende Rückwirkung auf Stuttgart 21 hat.

Insofern, finde ich, müssen wir die Debatte noch einmal vom Kopf auf die Füße stellen. Es geht in erster Linie um Stuttgart 21 und nicht um die Neubaustrecke.

(Beifall von den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber wir waren der Auffassung, dass wir in dem Schlichtungsverfahren heute über die Neubaustrecke reden. Man kann es drehen, wie man will: Davon hängt natürlich sowohl die Konzeption von K 21 als auch S 21 ab. Denn wenn man grundsätzlich der Auffassung ist, man müsse die Fahrzeit zwischen Ulm und Stuttgart beschleunigen, muss man gleichzeitig auch sagen, wie der Bahnhof aussehen soll. Das muss man auch sagen. Genau das wollten Sie zum Ausdruck bringen.

Wir haben heute diese Schnellfahrstrecke für sich genommen diskutiert. Denn wenn wir zu der Auffassung kämen, dass sie für sich genommen unsinnig ist, würde sich das auch auf die Frage des Bahnhofes auswirken.

(Zuruf: Es ist 18 Uhr!)

Jetzt ist Herr Bitzer kurz an der Reihe, damit Sie Ihre Darstellung realisieren, um es so zu sagen.

Dr.-Ing. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, mir ist es Ihnen und den Zuschauern gegenüber sehr wichtig, noch einmal festzuhalten, auf welcher Basis ich die Ausführungen heute Morgen gemacht habe. Herr Frick, ich bitte Sie, mir noch einmal kurz das Bildsignal zu geben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, bitte – –

Dr.-Ing. Florian Bitzer: Doch, das ist die Begründung. Ich bin ganz schnell. Ich führe nichts aus. Ich möchte Herrn Rößler nur direkt und ganz kurz etwas fragen. Ich zeige auf der Folie auch nichts mehr.

Herr Rößler, Sie haben heute Morgen ausgeführt, Sie hätten keine Vorschläge gemacht, strategische Überlegungen angestellt und Denkanstöße für Alternativen zur Neubaustrecke gegeben.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer zeigt auf eine Folie.)

Ist das Ihre Folie? Ich weiß, dass es Ihre Folie ist. Das ist eine rhetorische Frage. Die Folie stammt aus Ihrem Gutachten, das Sie am 7. September 2010 vorgestellt haben. Sie sehen die Überschrift. Da steht: „Vorschläge“. Was, Herr Rößler, soll ich tun? Ich lese im Gutachten „Vorschläge“. Ich sehe in dieser Grafik „Vorschläge“. Ich habe das als Vorschläge genommen.

Dann haben wir uns angeschaut, wie diese Prüfung aussieht. Ich habe das Handwerkszeug eines Verkehrsingenieurs, einen Zirkel und einen dicken Bleistift genommen und einen Linienentwurf gemacht. Das kostet nicht viel. Das erwarten wir, die Befürworter des Projekts, auch von Ihnen. Mein Vorschlag an Sie: Ich setze mich mit Ihnen zusammen. Wir schauen uns das gemeinsam an. Ich bin der Erste, der von meinen Vorschlägen wieder zurückweicht, wenn wir bessere Möglichkeiten finden.

Sie sehen auf dieser Grafik die Vergrößerung der Kurvenradien. Sie sehen die Überwerfungsbauwerke, die Sie vorgeschlagen haben. Ich habe nichts anderes beleuchtet. Meine Bitte: Setzen wir uns gemeinsam hin und machen das auf Wiedervorlage an einem nächsten Termin.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Das Allerbeste ist, wenn wir es das nächste Mal vorher machen.

Außerdem sage ich jetzt an die Adresse der Projektbefürworter: Ich habe Sie nur deswegen aufgerufen, weil mir gesagt worden ist, Sie würden etwas zur Trassierung sagen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das ist doch die Trassierung!)

Das hätten wir besser umgekehrt gemacht.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Einverstanden! – Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Okay!)

Wenn Sie nämlich nur zu einer Trasse etwas sagen, zu der von Herrn Rößler, wäre es besser gewesen, wir hätten zunächst Herrn Rößler gehört.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Sehr richtig!)

Dann hätten wir nämlich gewusst, worüber wir reden. Dann hätten Sie natürlich begründeterweise Ihre Fiktion oder Berechnung oder was auch immer anbringen können.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Korrekt!)

Das geht zulasten Ihrer Vorschläge. So einen Vorschlag dürfen Sie mir nicht mehr machen.

Jetzt kommt noch Herr Kefer dran. Dann machen wir Schluss.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Kretschmann, nachdem Sie mehrfach das Wort ergriffen haben, würde ich gerne auch von meiner Seite aus noch eine ganz kurze Zusammenfassung machen.

Erstens. Sie betonen immer wieder die angeblich fehlende Wirtschaftlichkeit. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass das eine Behauptung Ihrerseits ist und dass wir die Wirtschaftlichkeit in zwei Wochen intensiv diskutieren werden.

Zweitens. Sie betonen, dass der Zusammenhang zwischen dem Bahnhof und der Schnellfahrstrecke nicht zwangsweise gegeben ist. Das nächste Mal werden wir wahrscheinlich über den Kopfbahnhof 21 diskutieren. Dann werden wir auch kritische Fragen haben, wie uns das zusteht, was Sie mit Sicherheit auch akzeptieren werden.

(Zustimmung von den Projektgegnern)

Drittens. Folgendes verstehe ich nicht ganz: Sie versuchen, den Güterverkehr in dieser Analyse für übermächtig zu erklären. Wir haben mehrfach ausgeführt, dass das wesentliche Anliegen der Personenverkehr ist. Es wird auch nicht dadurch weniger werden, dass Sie immer wieder dagegen reden, ohne neue Argumente zu haben.

Herr Kretschmann, den ganzen Nachmittag haben wir darüber diskutiert, was denn nun bei der Verbesserung der Situation für den Personenverkehr eigentlich Ihre Kritik ist. Mein finales Statement heute kann wie folgt zusammengefasst werden: Sie haben einfach kein Konzept.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das möchte ich so nicht stehen lassen. Wir fassen den Nachmittag so zusammen – dahin richteten sich auch unsere Fragen –: Für uns haben Sie den prognostizierten Nutzen nicht belegt, außer dass wir immer wieder von Ihren Annahmen gehört haben.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Sie sind zum parallelen Ausbau der A 8 und der B 10, die die Verlagerungsziele gefährden, Antworten schuldig geblieben. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Neubaustrecke noch nicht final entschieden ist. Sie haben zum Beispiel gesagt, sie sei planfestgestellt. Es sind aber nur vier von acht Abschnitten planfestgestellt. Das stimmt so nicht.

Die Neubaustrecke ist für den Güterverkehr nicht tauglich; das haben wir festgestellt.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Falsch!)

Wir haben uns auch über die Auswirkungen auf die alte Strecke unterhalten. Das ist für die Wirtschaftlichkeitsberechnung natürlich von großer Bedeutung; darüber werden wir uns unterhalten. Deshalb haben wir das thematisiert und müssen das auch thematisieren.

Was passiert mit S 21, wenn die Neubaustrecke aus diversesten Gründen nicht kommen sollte? Diese Antworten sind Sie uns auch schuldig geblieben. Ich denke, wir haben dieses Spannungsfeld zwischen prognostiziertem Nutzen und Realisation heute sehr klar dargestellt.

Wir haben im Übrigen auch dargestellt – wenn wir auch keine schöne Karte parat hatten, so war es doch sicherlich nachvollziehbar –, dass es uns durchaus auch um eine Beschleunigung geht. Aber wir sehen das auf der gesamten Strecke und nicht nur auf der kleinen Teilstrecke Ulm—Wendlingen.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Das haben Sie nicht dargestellt, Frau Dr. Dahlbender!)

– Doch, wir haben auch vom Ausbau Ulm—Augsburg und der Gesamtbetrachtung dieser Strecke gesprochen.

Daher widerspreche ich Ihrer Aussage ausdrücklich, Herr Kefer, dass wir zur Beschleunigung dieser Strecke und dem damit verfolgten Ziel nichts gesagt hätten.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Nichts Konkretes!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit haben wir unsere Argumente ausgetauscht. Wir treffen uns anschließend zur Manöverkritik und zur Beratung des weiteren Vorgehens.

Jetzt findet eine Pressekonferenz statt. Ich würde vorschlagen, Herr Kretschmann nimmt teil.

(Zurufe)

– Frau Dahlbender und Herr Kefer, okay.

Damit schließe ich die Sitzung. Wir treffen uns in der nächsten Woche wieder. Ich bedanke mich für Ihre Geduld und für Ihre Anstrengungen, immer wieder beim Thema zu landen, das wir uns gestellt haben.

(Allgemeine Heiterkeit)

Schluss: 18:13 Uhr