

**Schlichtungsverfahren
zu
Stuttgart 21**

Kopfbahnhof 21

**Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den
Regional- und Nahverkehr**

**Besprechung offener Fragen aus den drei vorausgegan-
nen Schlichtungsgesprächen**

Stuttgart, 12. November 2010

Stenografisches Protokoll

(Beginn: 10:05 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Guten Morgen, meine Damen und Herren! Die Fernsichtteams und Fotografen, die uns vor der Sitzung und danach sehr willkommen sind, darf ich jetzt bitten, dass sie den Saal verlassen. Wir müssen anfangen. Ich weiß nicht, wer von der Stadt Stuttgart für die Räumung des Saales zuständig ist.

(Hannes Rockenbauch: Wasserwerfer! - Heiterkeit)

Ich darf Sie heute Morgen wieder herzlich begrüßen. Ich begrüße die Zuschauer hier im Rathaus im großen Saal und natürlich die interessierte Bevölkerung am Fernseher zu Hause und diejenigen, die uns im Internet verfolgen.

Für diejenigen, die hier neu dazukommen, will ich wiederholen, was ich immer wieder zu Beginn der Sitzung gesagt habe. Wir treffen uns hier, die Projektbefürworter und die Projektgegner, um die Argumente auszutauschen und gegeneinander abzuwägen – im Gegensatz zu dem, was normalerweise in unserer Verlautbarungsmediengesellschaft geschieht, dass eben Botschaften und Nachrichten den Bürgerinnen und Bürgern von oben nach unten vermittelt werden; für sie besteht aber keine Möglichkeit, dies alles zu überprüfen, sondern sie müssen es für bare Münze nehmen. Wenn es zu einer Auseinandersetzung kommt, dann erfolgt das meistens zeitversetzt. Das heißt, man interviewt den Minister X um halb acht Uhr morgens und dann kommt der betreffende Sprecher der Opposition um halb neun, aber eine unmittelbare Auseinandersetzung findet nicht statt. Dies findet noch nicht einmal in den Ausschusssitzungen des Deutschen Bundestages statt oder nur sehr beschränkt.

Wir machen es hier anders. Wir sitzen auf Augenhöhe einander gegenüber, und es wird Argument für Argument der einen Seite wie der anderen Seite und umgekehrt vorgenommen. Sie am Bildschirm können selber mit verfolgen, wie die Argumente sind, wie gut sie sind, und Sie können sich selber ein Urteil bilden. Das trägt auch zur Versachlichung und zur Befriedung unserer Diskussion und überhaupt der gesamten Situation bei. Ich will überhaupt feststellen, die Sitzungen und die Schlichtungsgespräche bis jetzt haben auch dazu geführt, dass wir alle von unserem hohen Ross heruntergekommen sind. Wir müssen eben anerkennen, dass es für beide Projekte gute Argumente gibt. Die einen sind nicht kriminelle Lobbyisten, und die anderen sind keine Hinterwäldler aus der Steinzeit, die die Neuzeit nicht begriffen haben. Das ist, glaube ich, schon ein Erfolg unserer Schlichtungsgespräche.

Etwas hat sich auch herausgestellt, der Ministerpräsident hat es dankenswerterweise noch einmal wiederholt: Die Diskussionen haben ergeben, dass wir unbedingt das Baurecht ändern müssen. Wir haben ein total veraltetes Baurecht. Die Halbwertszeit des Wissens beträgt drei Jahre. Alle drei Jahre verdoppelt sich das Wissen. Aber unsere Planungsvorhaben und Bauvorhaben entwickeln sich in der drei- und vierfachen Zeit. Wenn etwas realisiert werden muss, dann basiert das oft auf Entschei-

dungen, auch Gerichtsentscheidungen, die eben Jahre zurückliegen. Deswegen müssen wir hier von dieser Schlichtung ausgehend möglicherweise auch politische Initiativen ergreifen, um dies entscheidend zu verbessern.

Ich will Ihnen noch mitteilen, wir haben jetzt entschieden, dass wir die Wirtschaftlichkeitsprüfung drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften übertragen. Das heißt nicht wir, das hat die Bundesregierung in Übereinstimmung mit den Schlichtungsteilnehmern getan. Die eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist PWC. Die zweite ist SUSAT, und die dritte die Märkische Revision. Wir werden uns schon heute Abend zu einem Gespräch treffen, um diese Wirtschaftlichkeitsprüfung entsprechend vorzubereiten. Das vollzieht sich aber in nichtöffentlicher Sitzung. Es gehört auch nicht unmittelbar zur Schlichtung.

Dann will ich noch sagen, dass es in den vergangenen zwei Tagen das Problem mit der Brücke am Eichelberg gegeben hat, wo ansatzweise mit dem Bau einer Brücke begonnen worden ist oder begonnen werden sollte. Die Bahn, Herr Dr. Kefer, hat mir mitgeteilt, dass diese Bauarbeiten nicht vorgenommen werden, auch nicht über den Freitag hinaus, sondern dass auch für die Neubaustrecke die Friedenspflicht gilt. Wir müssen wegen der Wirtschaftlichkeitsprüfung unseren Terminplan verändern. Das ist auch abgesprochen. Wir wollen diesen Terminplan insoweit verändern, dass wir die Wirtschaftlichkeitsprüfung auf den 26. November verlegen. Wir werden dann am Montag, dem 29. November die Abschlusssitzung machen, wobei wir überlegen müssen, ob noch eine Sitzung dazwischen geschoben werden muss, weil wir möglicherweise mit diesem wichtigen Thema nicht fertig werden. Dann ist die Bitte geäußert worden, die vorgesehene Sitzung der Schlichtung über die Geologie vom 20. November auf den 19. November zu verlegen. Das ist doch so richtig, Frau Dahlbender?

(Brigitte Dahlbender: Nein, Ökologie und Stadtplanung auf den 19.!)

- Also die Ökologie und die Stadtplanung auf den 19. und die Geologie und alles, was damit zusammenhängt, würden wir auf den 20. November verlegen. Der Terminplan ist jetzt klar.

Dann möchte ich noch etwas sagen, auch weil ich dauernd angesprochen werde, dass ich Sie ab und zu unterbreche, wenn es darum geht, in einer verständlichen Sprache die Dinge darzustellen. Ich möchte auch alle Experten hier im Raume um Verständnis darum bitten, dass das notwendig ist, weil unsere Gespräche sonst das eine wichtige Ziel verfehlen, die Zuschauer und die Zuhörer miterleben zu lassen, wie diskutiert wird, wie die Argumente aussehen. Und dazu ist es natürlich auch Voraussetzung, dass sie die Argumente verstehen können, dass Schachtelsätze aufgelöst werden in normale deutsche Sätze mit Subjekt, Objekt und Prädikat, so dass man wirklich verstehen kann, was damit gemeint ist, dass man nach Möglichkeit – das ist nicht ganz möglich beim technischen Fortschritt – auf Fremdwörter verzichtet.

Die Sprache ist nicht ohne Bedeutung. Ganz im Gegenteil: Durch die Sprache können erhebliche Missverständnisse erzeugt werden. Das haben wir bei uns noch nicht erlebt. Wir werden es hoffentlich auch nicht in Zukunft erleben. Es gibt aber dafür ein Beispiel, die Pressekonferenz von Rudolf Scharping nach der verlorenen Europawahl 1994, wo er im Hinblick auf die noch folgenden Landtagswahlen gesagt hat. „Diese Wahl“ – die Europawahl – „war eine Niederlage, weitere werden folgen.“ Das war eine politisch nicht sehr freudige Botschaft. Aber es war gleichzeitig auch grammatikalisch falsch, weil das Relativpronomen gefehlt hat. Dann gibt es den schwäbischen Bürgermeister, in dessen Gemeindebezirk die Tollwut ausgebrochen war. Er hat einen Erlass herausgegeben, der lautete: „Wer seinen Hund frei herumlaufen lässt, der wird erschossen.“ Das war auf derselben Ebene gewesen, und da hat sogar der Gemeinderat gemerkt, dass das irgendwie nicht in Ordnung war. Der hat dann zu dem Bürgermeister gesagt, das ist sehr missverständlich, was er da formuliert hat, das muss er ändern. Dann hat er über Nacht mit Hilfe seiner Frau einen neuen Erlass erarbeitet, der am anderen Tag wie folgt lautete: „Wer seinen Hund frei herumlaufen lässt, der wird erschossen, der Hund.“ Damit war die Sache inhaltlich klar, aber grammatikalisch natürlich nach wie vor vollkommen falsch. Wir werden uns mit Sicherheit nicht auf dieses Niveau begeben. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Sprache von großer Bedeutung ist. Wenn man die Sprache nicht richtig verwendet, kann es natürlich auch zu Irrtümern kommen.

Damit bin am Ende meiner Einführungsgespräche. Ich würde ganz gerne für die Bürgerinnen und Bürger, die uns zusehen, die Teilnehmer der Schlichtung vorstellen. Ich darf anfangen mit denjenigen, die den Kopfbahnhof 21 vertreten. Wir sprechen heute vor allem über K21, also über die Vorstellungen, die die Gegner von Stuttgart 21 haben, die Befürworter von K21 sind. Es ist nicht so, dass sie nur Gegner sind, sondern sie haben auch eine positive Vorstellung. Ich nenne sie der alphabetischen Reihenfolge nach. Diejenigen, die ich jetzt aufrufe, möchten bitte ein Handzeichen geben, damit man es am Fernsehen auch verfolgen kann. Es ist Klaus Arnoldi, Peter Conradi, Architekt, Dr. Brigitte Dahlbender, Vorsitzende des BUND, Boris Palmer, Oberbürgermeister von Tübingen, Hannes Rockenbach, Stadtrat der SÖS Stuttgart. Draußen wird dauernd gerätselt, was SÖS heißt. Ich nehme an Stuttgart Ökologisch Sozial. Dann Gangolf Stocker von der Initiative Leben in Stuttgart, kein Stuttgart 21, der Landtagsabgeordnete Werner Wölfle, der Verkehrsexperte der GRÜNEN-Landtagsfraktion.

Diplomingenieur Wolfgang Arnold ist Vertreter der Projektbefürworter. Herr Bürgermeister Schuster ist da. Sind Sie für Herrn Arnold da? – Er kommt noch dran. Dann sind hier: Herr Landtagsabgeordneter Thomas Bopp, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart; Johannes Bräuchle vom Bündnis der Befürworter – Wir sind Stuttgart 21; Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg; Diplomingenieur Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur, Deutsche Bahn AG; Ingolf Leuschel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Berlin; Ernst Pfister, Landtagsabgeordneter und Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg.

Ich würde nun vorschlagen, dass wir die Experten dann vorstellen, wenn sie drankommen; dann brauchen wir es nicht in dieser Runde machen.

Dann beginne ich mit der Tagesordnung. Die Tagesordnung befasst sich mit dem Kopfbahnhof 21. Gibt es eine Wortmeldung? – Herr Wölfle.

Werner Wölfle (Projektgegner): Vielen Dank für diese Einleitung. Wir werden uns Mühe geben, dass wir uns verständlich ausdrücken. Ob wir uns so humorvoll ausdrücken wie Sie, da weiß ich nicht, ob uns das gelingt. Wir geben uns aber auf jeden Fall Mühe.

Aber dazu, warum ich mich vor Eintritt in die Tagesordnung gemeldet habe. Wir hatten vom vorletzten Mal das aus unserer Sicht entscheidende Thema Leistungsfähigkeit des tiefer gelegten Bahnhofs mit seinen acht Gleisen noch übrig. Wir sind verblieben, dass wir von Bahnseite das Betriebskonzept und die entsprechenden Unterlagen erhalten. Einen Großteil haben wir gestern erhalten. Wir konnten es aber noch nicht auswerten. Ich möchte nur sagen, dass dieser Baustein der Diskussion noch fehlt. Den müssen wir einfach noch einplanen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber wir können es doch nach der Darstellung von K21 machen.

(Wortmeldung von Gangolf Stocker)

- Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich muss auf das leidige Thema Friedenspflicht zurückkommen. Wir haben jetzt Hinweise, dass beim Zwischenangriff Sigmaringer Straße ebenfalls gearbeitet worden ist. Es hat sich auch herausgestellt – das war unser Hinweis vom letzten Mal –, dass an der Ecke Jägerstraße/Heilbronner Straße gebohrt worden ist, dass das sich bewahrheitet hat. Die Bahn hat mittlerweile auch über die Presse mitteilen lassen, dass sie die Bohrarbeiten eingestellt hat. Wir stellen also fest, dass die Bahn überall immer wieder etwas tut. Das geht nicht. Das möchten wir in aller Deutlichkeit sagen. Wir nehmen die Friedenspflicht ernst. Und die Bevölkerung tut es ebenso. Ich bekomme aus der Bevölkerung immer wieder Hinweise darauf, dass Sie da dies und dort das machen. Ich will in aller Deutlichkeit noch einmal sagen, dass die Friedenspflicht eingehalten werden muss. Ich bitte darum, das seitens der Bahn auch durchzusetzen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Im Moment ist aber Ruhe.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Am Zwischenangriff Sigmaringer Straße wurde wieder gebohrt. Ich habe ein Foto da.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Stocker, ich werde das prüfen. Ich möchte gerne noch einmal auf das zurückkommen, was wir beim letzten Mal gesagt haben. Ich hätte es begrüßt, wenn Sie vorher mir die Gelegenheit und die Chance gegeben hätten, das prüfen zu lassen. Dann hätten wir sicherlich darauf reagiert. Es gibt die sehr grundsätzliche Aussage der Bahn: Jawohl, die Friedenspflicht wollen wir einhalten. Das war auch der Grund, warum wir bei Ulm – Wendlingen, wo wir der Ansicht sind, dass die entsprechenden Absprachen nicht gelten, freiwillig gesagt haben, wir stellen auch dort die Arbeiten ein, um für keine Irritation zu sorgen. Deshalb einfach die Bitte: Lassen Sie uns das prüfen, und lassen Sie uns es vorher prüfen, bevor wir es hier wieder diskutieren.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Der Hinweis, den ich auf die Sigmaringer Straße bekommen habe, ist von gestern, 17:39 Uhr. Da konnte ich Sie nicht mehr darauf aufmerksam machen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Kefer, ich verstehe ja immer, dass die Bahn AG gerne vieles erklärt, aber sie muss es auch tun. Es kann nicht sein – wir wollen Ihnen da gerne vertrauen -, dass wir immer wieder erfahren, dass uns Bürger mitteilen, dass Sie sich nicht daran halten. Das ist einfach unseriös. Wir würden Sie gerne ernst nehmen, dass Sie keine weiteren Fakten schaffen, während wir hier über die Fakten reden. Da geht es nicht darum, dass wir Ihnen das zukommen lassen, sondern da erwarten wir – das ist Ihre Chance, die haben Sie -, dass sie einfach alle Arbeiten an diesem Projekt sofort einstellen. Dann sparen wir es uns, es jede Runde wieder so machen zu müssen. Das muss doch klar und deutlich bei Ihnen angekommen sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bräuchle, bitteschön.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Aus der Stuttgarter Bürgerschaft bekommen wir laufend die Rückmeldung, dass sie es als eine Verletzung der Friedenspflicht ansieht, wenn die Aktionen der Blockierer weitergehen, wenn die Parkanlagen weiterhin besetzt und für den normalen Bürger nicht begehbar sind. Das wird als latente Verletzung der Friedenspflicht empfunden. Da bitten wir, dass das Aktionsbündnis seine Möglichkeiten ausschöpft, dass diese Dinge nicht mehr geschehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wollen wir das jetzt weiterführen? Minima non curat praetur. Herr Pfarrer Bräuchle, Sie sind wahrscheinlich Lateiner. Dann können Sie es übersetzen. Wir sollten uns nicht mit Kleinigkeiten abfinden. Es ist zwar keine Kleinigkeit, wenn gebohrt wird. Aber was ist, wenn einer mit einem Schubkarren herumfährt? Das werden Sie wahrscheinlich nicht verhindern können. Aber es liegt möglicherweise auch nicht an der Führung der Bahn, an Herrn Kefer. Das will ich auch sagen. Er hat mich fairerweise auf diese Brückengeschichte aufmerksam gemacht, was er nicht hätte tun müssen. Daraufhin haben wir miteinander geredet, Herr Stocker. Das stand zwar vorher schon in der Zeitung – das ist richtig -, aber wir haben miteinander geredet. Ich glaube weniger, dass es an der Führung der Bahn liegt.

Ich kenne den Bereich auch und weiß, was auf dem Bau alles möglich ist. Da gibt es Poliere und vielleicht noch Projektleiter, die vielleicht auch nicht immer mitdenken. Und die muss man in der Tat in die Pflicht nehmen. Darüber haben wir auch geredet. Ich will jetzt gar keine Namen nennen. Es müssen alle, die in Stuttgart tätig sind, sich an das halten, was wir miteinander beschlossen haben. – Frau Dahlbender.

Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte gern auf das Betriebskonzept zurückkommen. Das hatten wir noch nicht zu Ende besprochen. Denn es fehlen uns noch wesentliche Unterlagen dazu, und ich möchte doch vorschlagen, dass am Morgen des 20. November, wenn das Thema Geologie und Sicherheit kommt, dass wir da am Morgen über das Betriebskonzept reden. Bei der Diskussionen der ersten und der zweiten Sitzung nach dem FMA-Gutachten ist uns das zugesagt worden. Ich fände, es wäre eine gute Gelegenheit, es da aufzugreifen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wir müssen aufpassen, dass wir den 20. November, an dem wir bekanntermaßen einen Vormittag miteinander verbringen wollen, nicht zu sehr überfrachten. Das heißt, wenn wir schon Geologie und Sicherheit behandeln, würde dieses Thema auch noch dazukommen. Es ist völlig klar: Frau Dahlbender, Sie sollten uns sagen, was Ihnen noch fehlt, weil das wichtig ist. Das erstaunt uns jetzt eher etwas, aber Sie bekommen das. Wir haben das zugesagt. Auf der anderen Seite ist klar, dass das Thema aufgerufen wird. Wir sollten uns anschließend unterhalten, wie wir die Verteilung für den 19. und den 20. machen, damit es sinnvoll ist. Mir ist es natürlich auch wichtig, dass wir den 20. nicht so überfrachten, dass wir nachher nicht mehr fertig werden. Ich weiß, dass es viele Menschen in der Stadt gibt, die das Thema Geologie und Sicherheit ganz wichtig und wesentlich finden. Daher fände ich es auch gut, wenn wir dafür die notwendige Zeit und die entsprechenden Experten hätten. Ich gebe zu, beim Thema Geologie zu wenig zu wissen. Deswegen glaube ich, es ist wichtig, dass wir Experten anhören.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist angekommen. Herr Kefer, wollen Sie noch etwas sagen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich wollte das nur bestätigen. Ich halte es auch für sinnvoll, sich die Daten vernünftig anzuschauen und dann darüber zu reden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit wir es endlich zum Abschluss bringen, will ich Sie noch darüber informieren – das ist ähnlich wie beim Bahnvorstand wahrscheinlich auch bei Ihnen angekommen –, dass mir der Vorsitzende von Transnet und auch der Vorsitzende der anderen Eisenbahngewerkschaft, der GdbA, die ich aus den Auseinandersetzungen mit den Lokomotivführern sehr gut kenne, geschrieben und mitgeteilt haben, dass sich die Klagen von Angestellten der Deutschen Bahn in Stuttgart häuften, dass sie angegriffen und beschimpft würden; Tätlichkeiten seien noch nicht vorgekommen, aber es wurde auf den Boden gespuckt. Sie können nichts dafür; das weiß ich auch. Wenn Sie aber irgendjemanden in Ihrem Bekanntenkreis

finden, der so etwas macht, dann sagen Sie ihm, das solle er nach Möglichkeit bleiben lassen. Erstens gehört sich das nicht, und zweitens können die Bahnbeamten nun wirklich nichts dafür. Sie realisieren das, was oben beschlossen worden ist, und was Herr Bräuchle lautstark unterstützt. Aber sie selber sind möglicherweise ganz anderer Meinung, und deswegen soll man die Leute in Ruhe lassen. – Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich habe diesen Brief auch bekommen. Ich gehe der Sache nach. Ich war gestern beim Servicepoint, weil auch davon die Rede war, dass die Leute am Servicepoint beschimpft werden. Ich habe nachgefragt, sie konnten mir das nicht bestätigen. Ich habe Sicherheitsleute befragt. Wir werden am Montag noch einmal an diesen seltsam verbarrikierten Zugängen zu den Bahnsteigen Leute hinstellen, die beobachten sollen, was dort tatsächlich abläuft. Ich sage Ihnen ausdrücklich – das sage ich auch für die Öffentlichkeit -, die Gegner von Stuttgart 21 sind Bahnfreunde. Jeder Eisenbahner, der bei der Bahn arbeitet, verdient bei uns hohen Respekt. Das möchte ich mit aller Ausdrücklichkeit auch hier sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Auch das ist einigermaßen logisch. Deswegen sollte man die Runde mit den Quisquilien abschließen. Aber ich bin verpflichtet, dass ich es Ihnen mitteile, wenn die Vorsitzenden der beiden Eisenbahngewerkschaften mir schreiben. Und jetzt gebe ich das Wort Herrn Conradi.

Kopfbahnhof 21 (Hauptthema)

Einführung aus Sicht der K21-Kritiker: Peter Conradi, Architekt

([Folien – siehe Anlage 1](#))

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren! Das von Ihnen, Herr Dr. Geißler, fair und freundlich geleitete Verfahren zur Schlichtung über die strittigen Fakten zu Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 ist neu in der deutschen Politik und wird deshalb weit über Baden-Württemberg hinaus mit großem Interesse verfolgt. Neu ist auch, dass wir, die Kritiker dieses Projekts Stuttgart 21, dazu Alternativen vorschlagen. Bislang gab es für die Gegner von großen Projekten immer nur ein klares nein: gegen das Atomkraftwerk in Wyhl, gegen die Wiederaufarbeitungsanlage in Wackersdorf, gegen den schnellen Brüter in Kalkar, gegen die Stationierung von US-Raketen in Mutlangen, gegen die Startbahn West in Frankfurt, gegen die Atommüllendlagerung in Gorleben. Wir dagegen wollen uns nicht auf das Nein beschränken. Wir wollen nicht nur als Gegner agieren, sondern wir wollen Alternativen dazu ins Gespräch bringen. Ich fange an mit dem wesentlichen Kennzeichen der Alternative Kopfbahnhof K21.

Erstens. Mit K21 wird der vorhandene, leistungsstarke Kopfbahnhof erhalten, saniert, modernisiert und ertüchtigt. Damit sind der für Stuttgart 21 geplante Tunneldurchgangsbahnhof, die Beschädigung des Baudenkmals Bonatz-Bahnhof, die Eingriffe in

den mittleren Schlossgarten, die Bedrohung der Mineralquellen, das Grundwassermanagement und die teuren Tunnels in Stuttgart entbehrlich.

Zweitens. K21 steht für eine oberirdische, erlebnisreiche, ökologisch vernünftige Bahnreise nach und von Stuttgart. Bei Stuttgart 21 dagegen verschwindet der Reisende in Feuerbach unter der Erde und kommt ohne einen Blick auf unsere schöne Stadt erst auf den Fildern wieder nach oben. Ich denke einmal an andere Städte mit schönen Einfahrten, Hamburg, Köln oder Frankfurt. Die Vorstellung, der dortige Oberbürgermeister, die dortige Oberbürgermeisterin oder der dortige Bürgermeister würden fordern, man solle ihre Stadt von Anfang bis Ende unterfahren und gar nicht sehen, halte ich für abenteuerlich.

Drittens. Das Grundprinzip von K21 sind nicht aufwändige, große Neubauten, sondern die behutsame schrittweise Weiterentwicklung und Ertüchtigung des vorhandenen Eisenbahnknotens in und um Stuttgart. Dieses Prinzip der behutsamen Bestandsentwicklung entspricht dem heute in der Stadtentwicklung vorherrschenden ökonomisch und ökologisch begründeten und bürgerfreundlichen Denken.

Viertens. Der entscheidende Vorteil des Alternativkonzepts K21 liegt in der Möglichkeit, das Projekt abschnittsweise, zeitlich nacheinander oder parallel in Angriff zu nehmen. Das heißt, es handelt sich um ein Baukastensystem mit einzelnen Bausteinen, Elementen und Modulen, wobei jeder fertiggestellte Baustein Verbesserungen für den Fern-, Regional-, S-Bahn- und Güterverkehr mit sich bringt. Dagegen kann Stuttgart 21 erst in Betrieb genommen werden, wenn nach 10 oder mehr Jahren Bauzeit alle Elemente fertiggestellt sind. Es ist also ein grundsätzlich anderer Denk- und Planungsansatz: nicht das Großprojekt, sondern eine Fülle von einzelnen Maßnahmen, von der jede einzelne schon Verbesserungen bringt.

Die Bausteine von K21 sind einmal die Sanierung, Modernisierung, Ertüchtigung und Überdachung des Stuttgarter Hauptbahnhofs, zweitens die Sanierung des Bahnhofsvorfelds und der Überwerfungsbauten, drittens zwei zusätzliche Gleise vom Hauptbahnhof Stuttgart zum Bahnhof Bad Cannstatt, viertens ein Abstellbahnhof, der am Rosenstein bleiben kann, der aber auch nach Untertürkheim verlegt werden kann. Stuttgart 21 erzwingt ja die Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim. Sie können den Rosenstein-Bahnhof nicht weiterführen. Bei uns ist beides möglich. Weitere Bausteine sind zwei zusätzliche Gleise vom Hauptbahnhof Stuttgart zum Bahnhof Zuffenhausen, der mögliche Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm über Obertürkheim und Denkendorf und schließlich eine Bahnverbindung zum Flughafen. Dazu gibt es eine Reihe von alternativen Optionen.

Für den Anschluss von Obertürkheim zur Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm sind Planfeststellungsverfahren notwendig, wenn diese Neubaustrecke denn kommen sollte. Ich kann mir jedoch nicht verkneifen, dass wir nach den gestrigen Nachrichten aus Berlin das, was Herr Holzheid und wir hier vor einer Woche vorgetragen haben, bestätigt sehen und mit großer Spannung dem entgegensehen, was Sie vor-

bringen, wenn es um die Kosten geht. Frau Gönner, schütteln Sie ruhig den Kopf. Sie werden dann wahrscheinlich vorschlagen, dass die Landesregierung weiteren Güterzügen Zuschüsse zahlt, damit sie über die teurere und steilere Neubaustrecke fahren statt über die niedrigere Geislinger Steige mit einer deutlich geringeren Steigung, nur um die Berechnungen zu manipulieren. Das werden Sie vielleicht mit Subventionen der Landesregierung für die privaten Güterzüge erreichen. Wir sehen dem gespannt entgegen.

Für diesen Anschluss brauchen wir ein öffentliches Planfeststellungsverfahren. Die anderen Bauteile verlangen auch Planfeststellungen. Sie sind aber intern mit dem Eisenbahnbundesamt. Sie betreffen im Wesentlichen nicht öffentliche und private andere Interessen.

Nun kommt immer der Vorwurf, wir hätten unsere Alternativvorschläge vor Jahren einbringen müssen. Dieser Vorwurf ist unehrlich. Es ist geradezu dreist, wenn er von den Projektträgern von Stuttgart 21 kommt, die zu keiner Zeit bereit waren, diese Alternativen zur Kenntnis zu nehmen, ernsthaft zu prüfen und mit den Verfassern zu beraten. Das Projekt Stuttgart 21 wurde im April 1994 vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, eingebracht, und er sagte dazu – Zitat: „Die Art der Präsentation im April 1994 war ein überfallartiger Vorgang. Gegner und Skeptiker sind nicht im Stande gewesen, die Sache zu zerreden – ein Musterbeispiel, wie man solche Großprojekte vorstellen muss.“ Ende des Zitats von Heinz Dürr. Das war eine politische Entscheidung, bei der die städtebauliche Entwicklung Stuttgarts und die Vermarktung der frei werdenden Bahnimmobilien die zentrale Rolle spielten.

Alternativen wurden danach nicht mehr verfolgt. So hat inzwischen auch der damalige Chefplaner der Bahn, Hans Gritjahn, bestätigt, dass Alternativen damals nicht mehr verfolgt wurden. Nun ist K21 kein von Bau- und Bahningenieuren detailliert durchgearbeiteter Entwurf. Wenn die Landesregierung uns auffordert, wir sollten dazu Detailpläne, zum Beispiel Zeit- und Bauablaufpläne mit Betriebszuständen vorlegen, finde ich das angesichts der Tatsache toll, dass die Projektbetreiber von Stuttgart 21 nach 15 jähriger Planung mit erheblichen Geldmitteln und großen Ressourcen nicht in der Lage sind, uns wenigstens einen groben Bauablaufplan und einen belastbaren modellhaften Fahrplan meinetwegen für 2010 – es muss gar nicht 2020 sein – vorzulegen. Sie können mit all dem, was Sie an Geld und Apparaten haben, uns das nicht vorlegen. An uns aber stellen Sie Forderungen, die Sie selbst nicht erfüllen können.

Frau Gönner, Sie können es im Kabinett vorbringen. Wenn die Landesregierung dafür Mittel bereitstellt, werden wir sehr gerne unsere Planungen Fachunternehmen wie der SMA zur Begutachtung und Prüfung überstellen. Dazu müssten sie uns aber aus dem Landeshaushalt die erforderlichen Mittel, über die Sie ja verfügen, zugänglich machen. Klaus Arnoldi, Karl-Dieter Bodack, Michael Holzheid, Karl-Heinz Förster und andere Ingenieure und Umweltschützer haben in den vergangenen Jahren unsere

Alternative entwickelt und in der Folgezeit weiter entwickelt, geändert und ergänzt. Im Vergleich zu Stuttgart 21 mit einem Millionenetat für die Planung steckt hinter diesem bürgerschaftlichen Engagement für ein alternatives Konzept viel ehrenamtliche Arbeit mit beschränkten Mitteln – David gegen Goliath. Wir danken allen, die uns bei der Arbeit an K21 mit Rat und Tat geholfen haben.

Natürlich gibt es bei K21 auch Schwachstellen, Engpässe, Einwände betroffener Gemeinden und ihrer Bürger. Darüber muss man reden. Stuttgart 21, verbunden mit der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, ist aber ein komplexes, bautechnisch, kostenmäßig und geologisch hoch riskantes Projekt, das größte Bauprojekt in Deutschland. K21 ist dagegen ein robustes Projekt in einzelnen überschaubaren Schritten mit geringen Risiken und vertretbaren Kosten. Wir streiten nicht über die grundsätzlichen Ziele für den Bahnknoten Stuttgart. Darüber sind wir, die Befürworter von S21 und die Befürworter von K21 uns weitgehend einig. Wir wollen mehr Personen- und Güterverkehr von der Straße und vom Flugzeug auf die Bahn umlenken. Wir wollen mehr Kundenfreundlichkeit für die Bahnreisenden. Wir wollen kürzere Reisezeiten von Stuttgart nach Ulm und München. Wir wollen eine bessere regionale Anbindung des Flughafens und der Messe. Und wir wollen eine sinnvolle städtebauliche Nutzung der frei werdenden Bahnanlagen und eine Erweiterung der Parkanlagen. Strittig unter uns sind also nicht die Ziele. Strittig unter uns sind die Wege und Mittel, mit welchen wir diese Ziele am besten erreichen. Am besten ist die ökologisch verträglichste und ökonomisch vertretbare Lösung. Wir sind überzeugt, dass die angestrebten Ziele für den Bahnverkehr in und um Stuttgart durch K21 besser, mit geringeren Risiken und Kosten, weniger störanfällig und umweltfreundlicher erfüllt werden als durch Stuttgart 21. Danke.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bedanke mich und schlage nun vor – wir gehen die einzelnen Punkte durch, wie das letzte Mal auch -, dass wir jetzt die ergänzenden Beiträge hören und dann beide oder alle drei oder vier zusammen der Reihe nach diskutieren. Nach meiner Information käme jetzt ein Kurzvortrag von Egon Hopfenzitz. Ist das richtig? – Ich frage nur, wer der Reihe nach kommt. Dann Klaus Arnoldi und dann Herr Hickmann. Ist das so richtig? – Herr Wölfle.

Werner Wölfle (Projektgegner): Zwischendrin, bevor Herr Hopfenzitz als langjähriger Bahnhofsvorsteher dieses wunderschönen Bahnhofs seinen Kurzvortrag hält, möchten wir gerne einen Blick in diesen Bahnhof, vor allen Dingen in die Belebtheit dieses schönen Bahnhofs werfen – alle gemeinsam – und eine kurze Sequenz zeigen, wie unsere Züge benutzt werden, und vor allen Dingen, wie viel Zeit man braucht, weil in unserem Bahnhof viele Menschen ein- und aussteigen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist also eine Art Informations- und Lehrfilm.

(Filmvorführung)

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, noch zur Erläuterung dieses Filmes: Sie erinnern sich, wir haben vor zwei Wochen von der Bahn einen Film gezeigt bekommen, auf dem zu sehen war, dass sehr wenige Leute in einen Zug einsteigen und dass der Zug deswegen nach sehr kurzer Zeit abfahren kann. Wir haben damals überprüft, zu welchen Zeiten das war, und haben dann festgestellt, dass sie zwei Züge zu Zeiten gezeigt haben, in denen wenig Leute unterwegs sind. Wir haben uns gefragt, warum die Deutsche Bahn das macht. Eigentlich würde man ja erwarten, dass sie damit wirbt, wie viele Leute ihre Züge benutzen, und nicht damit, wie wenig Leute in ihre Züge einsteigen. Der Grund war wohl, dass Sie beweisen wollten, dass Züge schnell wegfahren können, an einem Kopfbahnhof aber länger stehen müssen. Sie haben Recht, wenn wenig Leute einsteigen, dann kann der Zug schnell wegfahren. Da Sie aber einen Taktfahrplan fahren – das heißt, die Züge fahren jede Stunde zur gleichen Minute, und Sie müssen immer genau gleich lang im Bahnhof stehen -, ist es für die Frage, wie lange der Zug fahrplanmäßig im Bahnhof stehen sollte, nicht wichtig, wie schnell ein Zug wegfahren kann, wenn niemand ein- und aussteigt. Entscheidend ist die Frage, wie lange der Zug stehen muss, wenn richtig viele ein- und aussteigen. Genauso lang sollte die Zeit auch im Fahrplan bemessen sein, denn sonst haben Sie immer dann automatisch eine Verspätung, wenn viele Leute ein- und aussteigen.

Jetzt geht es bei dem Film ein bisschen schneller, damit wir die fünf Minuten nicht voll brauchen. Sie werden sehen, so lange geht es dann doch. Es ist halt jetzt so, da steigen Leute ein, die haben Koffer, die haben Kinderwägen, da müssen erst einmal welche raus, bevor man rein kann. Drei Minuten sind schon um, und Sie sehen, es ist immer noch nicht möglich, dass der Zug losfährt. Das heißt, die Wendezeit, die im Kopfbahnhof technisch notwendig ist – die Räder passen immer noch nicht hinein, die kann man auch nicht draußen stehen lassen –, ist auch notwendig, um den Passagierwechsel im Hochbetrieb zu bewerkstelligen. Mit dem Film wollen wir Ihnen zeigen, dass Stuttgart erstens ein hoch frequentierter Bahnhof ist – ich hoffe, Sie freuen sich darüber –, und dass zweitens der Kopfbahnhof technisch so viel Wartezeit erfordert, wie man auch braucht, um die Leute raus und rein zu bekommen, wenn viel los ist. Kürzer sollte man die Haltezeiten einfach nicht bemessen. Wir machen Werbung für Ihre Bahn, die nämlich sehr viele Menschen benutzen, und zeigen keine Filme von leeren Zügen. Das halten wir nicht für eine Werbung für die Eisenbahn.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. Frau Gönner, wollen Sie gleich etwas dazu sagen? Wir wollten an sich alles hinterher erörtern.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich kann zwei Sachen nicht stehen lassen. Herr Professor Martin würde gern etwas dazu sagen. Lieber Herr Palmer, 17:30 Uhr in Bad Cannstatt war das, was wir vorgeführt haben. Ich finde es erstaunlich, dass bei Ihnen 17:30 Uhr seit neuestem keine Rushhour mehr ist, weil sich im Übrigen genau zu diesen Zeiten auch die Frage des Berufsverkehrs stellt. Aber Professor Martin kann, glaube ich, zu diesem Video auch etwas sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin jetzt nicht dafür, dass wir jetzt plötzlich über die Frage diskutieren, wie lang ein Zug halten muss. Das haben wir beim letzten oder vorletzten Mal diskutiert. Ich habe auch ein bisschen bezweifelt, ob diese ideale knappe Zeit zum Umsteigen nach meiner unmaßgeblichen praktischen Erfahrung überhaupt richtig ist. Es gibt sicher Situationen, in denen das so schnell geht. Beim ICE geht es wahrscheinlich schneller als bei einem Zug für den Berufsverkehr. Die Frage ist, ob die Ankunfts- und Abfahrtszeiten darauf Rücksicht nehmen können. Ich weiß nicht, ob man das machen kann. Das müssen wir aber nicht jetzt diskutieren, denn das Problem haben wir unabhängig davon, ob wir Stuttgart 21 realisieren oder K21. Nur kann man bei S21 nicht in dem Sinne argumentieren, dass es in der Situation schneller geht. Das Um- und Aussteigen ist davon unabhängig, ob es ein Durchgangs- oder ein Kopfbahnhof ist. Es kann insgesamt länger dauern. Das Ein- und Aussteigen ist aber wahrscheinlich überall gleich. Ich mag mich auch irren. Aber ich glaube, im Prinzip stimmt es schon. Deswegen können wir das vielleicht zurückstellen. – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich möchte aber über die Art und Weise, wie wir hier diskutieren, einen Satz verlieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, das lasse ich jetzt nicht zu. Frau Gönner hat darauf geantwortet. Ich habe jetzt auch geantwortet.

Boris Palmer (Projektgegner): Aber sie hat eine Falschaussage gemacht. Und ich finde, das ist nicht in Ordnung. Ich würde das gern monieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Falschaussagen sind sofort zu korrigieren.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich habe gesagt, Sie haben Züge gewählt, die schwach ausgelastet sind. Wir nehmen einen voll ausgelasteten Zug im Berufsverkehr. Statt zuzugeben, dass es so ist, sagt Frau Gönner, wir haben auch einen Zug im Berufsverkehr genommen, nämlich um 17:30 Uhr. Das stimmt. Sie sollten dann aber so ehrlich sein und sagen, dass Sie einen Zug in Richtung Stuttgart Hauptbahnhof genommen haben und dass das die Schwachlastrichtung ist. Es fahren eben abends um sechs relativ wenig Leute nach Stuttgart rein. Die meisten fahren raus. So ist das in Stuttgart. Wenn Sie so nett wären und uns nicht mit solchen Nebelkerzen aufhalten, sondern zugeben würden, dass Sie einen Zug genommen haben, in den wenig Leute ein- und ausgestiegen sind, kämen wir bei diesen Schlichtungsgesprächen besser voran.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, die Nebelkerzen lasse ich zu. Wenn Sie aber sagen, Sie sollten so ehrlich sein, halte ich das für eine Sache, die an die Grenzen dessen geht, was zulässig ist. In der Sache hat er allerdings Recht, Frau Gönner. Sie haben also die falsche Zugrichtung gewählt.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich will die Diskussion nicht verlängern. Es gab einen Unterschied in der Frage der Mindestzeiten. Und deswegen finde ich es bemerkenswert, wenn über Nebelkerzen gesprochen wird. Wir haben damals darüber gesprochen, was an Mindestzeiten notwendig ist, und nicht, was Höchstzeiten sind. Insofern werden hier wieder einmal Äpfel mit Birnen verglichen. Also auch das gehört zur Ehrlichkeit. Ich finde, dass wir schon auf das aufpassen müssen, was wir uns gegenseitig vorwerfen. Deswegen bin ich auch dazwischen gegangen, weil ich es so nicht stehen lassen wollte. Deswegen habe ich mich jetzt auch noch einmal gemeldet.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich würde nur empfehlen, dass wir eine vollständige Information geben. Wenn wir einen Film über Mindestzeiten zeigen, müssten wir natürlich auch gleichzeitig einen Film zeigen über das, was eben Höchstzeiten sind.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es war aber die Debatte, ob die Annahme der Mindestzeiten richtig ist. Und in diesem Zusammenhang wurde dieser Film gezeigt. Deswegen stellt sich immer die Frage, zu welchem Zeitpunkt muss man was zeigen. Das war der Anlass für diesen Film.

(Gangolf Stocker: Frau Gönner, warum nehmen Sie nicht die Mindestzeit Null?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bitte um eine vollständige Information und nicht um Teilinformationen, sonst haben wir nachher Schwierigkeiten. – Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, ich habe eine Gegenfrage. Wie lang ist denn die fahrplantechnisch hinterlegte Haltezeit dieses Zuges am Bahnhof? Dies ist eine rhetorische Frage. Ich möchte auf folgendes hinweisen, Herr Geißler.

(Zuruf eines Projektgegners: Machen wir bitte weiter mit unserem Vortrag!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer stellt die Frage, die ich auch gestellt habe.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich bin auch dafür, dass wir gleich mit dem Vortrag weitermachen. Man muss aber auch das Ganze unter den richtigen Voraussetzungen sehen. Ich habe in meinem Vortrag, in dem ich die Haltezeiten im Film vorgeführt habe, ausgeführt – und auch in der Diskussion hernach ist es häufig genug ausgeführt worden –, dass wir selbstverständlich, insbesondere auch bei solchen Gelegenheiten, wo wir wissen, dass wir hohe Fahrgastwechselzahlen haben, die Haltezeiten länger planen. Das, was ich vorgeführt habe und worum sich die Diskussion rankte, war die Mindesthaltezeit, die wir fahrplantechnisch vorsehen müssen. Und die Demonstration war dazu angetan, zu zeigen, dass selbst eine Mindesthaltezeit von einer Minute in bestimmten Fällen komplett ausreicht. Ich bin vollkommen

bei Ihnen, Herr Palmer. Wir können natürlich im Bundesgebiet solche Bahnhöfe filmen und stellen fest, dass die Mindesthaltezeit in bestimmten Fällen nicht ausreicht. Dahinter mache ich einen Haken. Dagegen mache ich überhaupt keinen Widerspruch. Nur dieses Video widerspricht natürlich auch nicht unserer Kernaussage, dass eine Mindesthaltezeit von einer Minute nicht doch ausreichen kann. Und damit würde ich jetzt gerne die Diskussion beenden, denn wir können sie nicht weiterführen. Der Rest ist der konkrete Fall und der Rest ist die konkrete Fahrplanung. Aber das widerlegt das Mindesthaltezeitargument in keinsten Weise.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Diskussion beweist eben doch das, was wir damals erörtert haben. Die Frage der Glaubwürdigkeit und des Vertrauens ist natürlich davon abhängig, dass die Leute vollständig informiert werden. Ich habe damals gesagt, wenn die Leute den Eindruck haben, mit dem neuen Bahnhof sei es möglich, dass wir mit einer Mindesthaltezeit von einer oder zwei Minuten den Personenverkehr realisieren können, dann ist eine solche Aussage aus der praktischen Erfahrung heraus einfach unglaublich. Denn die meisten Leute erleben etwas anderes, vor allem dann, wenn es sich um Pendler handelt oder ähnliche Reisende in Stoßzeiten. Herr Kefer, es ist alles richtig. Sie haben Mindestzeiten gezeigt. Aber das geht bei den Zuschauern da rein, und da wieder raus. Da muss eben die gesamte Problematik gezeigt werden. Wie lange muss ein Zug zu den Zeiten und wie lange muss er zu anderen Zeiten halten? Dann wird die Sache glaubwürdig. Mir geht es ein bisschen um die Vertrauensbildung, die wir mit unserer Diskussion haben wollen.

Das haben wir jetzt nachgeholt, und deswegen gebe ich jetzt das Wort dem Herrn Hopfenzitz, dem ehemaligen Vorsteher des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Da er pensioniert ist, darf er hier sagen, was er will.

**Kurzpräsentation zur Leistungsfähigkeit des bestehenden Bahnhofes:
Egon Hopfenzitz, ehem. Vorsteher Hauptbahnhof Stuttgart**

([Folien – siehe Anlage 2](#))

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ich hoffe, dass meine Pension dadurch nicht gefährdet wird.

(Heiterkeit)

Meine Damen und Herren! Mein Thema lautet heute: Der bestehende Kopfbahnhof Stuttgart und seine Leistungsfähigkeit in Zugzahlen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gibt es zu Ihrem Vortrag Folien?

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Die kommen nachher, jetzt zur Einleitung nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Doch, sie kommen jetzt. Ich habe sie jetzt.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ich wiederhole es noch einmal. Ich will nachweisen, dass der 16-gleisige Kopfbahnhof mehr Kapazität und Leistungsfähigkeit hat als der geplante achtgleisige Tiefbahnhof. Eine Übereinstimmung mit den Befürwortern von S21 konnte in dieser Sache trotz verschiedener, durchaus höflicher Schriftwechsel bislang leider nicht erzielt werden. Die Befürworter bewerten die Leistungsfähigkeit beider Bahnhöfe wie folgt: Für den Tiefbahnhof 42 bis 51 Züge pro Stunde und für den Kopfbahnhof 28 bis 38 Züge pro Stunde. Das sind 13 Züge weniger. Die genannte Leistung des Tiefbahnhofs wurde meines Wissens auf der Basis einer theoretischen Simulation ermittelt. Meine Zählweise beruht auf realen Zahlen nach dem derzeit für den Kopfbahnhof gültigen Fahrplan. Hier steht somit Praxis gegen Theorie. Bei der Bahn wird seit Jahrzehnten nach folgendem Schema gezählt: Endende Züge, beginnende Züge, durchfahrende Züge mit Halt, durchfahrende Züge ohne Halt. Alle durchfahrenden Züge, die hier im Kopfbahnhof im gleichen Gleis wenden, werden hier nur einmal gezählt, egal ob sie mit der alten oder einer neuen Zugnummer weiterfahren oder wieder zurückfahren. Zählergebnisse für den Kopfbahnhof nach diesem Schema liegen seit 1969 vor. Höchstleistungszahlen für einen Bahnhof wurden bei der Bahn nie ermittelt und stehen daher auch nicht zur Verfügung.

Sie sehen auf der nächsten Folie das Zählergebnis für den aktuell gültigen Fahrplan im Kopfbahnhof. In der Stunde 7-8 sind es 38 und in der Stunde 16-17 37 Züge. Das bedeutet pro Bahnsteiggleis eine Belegung mit 2,2 Zügen pro Stunde und eine Belegungszeit von je 27 Minuten. Um es noch einmal zu verdeutlichen: Nach dem derzeit gültigen Fahrplan verkehren im Kopfbahnhof demnach 38 Züge in der Stunde 7-8. Und diese Zahl darf nicht mit der Höchstleistung verwechselt werden. Eine solche Auslegung wäre falsch.

Hier sehen Sie eine - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung, womit darf es nicht verwechselt werden? Können Sie das den Zuschauern erläutern?

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Mit der Höchstleistung. Das sind die vorhandenen konkreten Zugzahlen nach dem derzeitigen Fahrplan. Sie können aber nicht, wie geschehen, als Höchstleistung in einer Stunde im Bahnhof ausgelegt werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer macht das?

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Die Befürworter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das müssen Sie sagen. Sonst weiß niemand, dass die nach Ihrer Auffassung etwas Falsches sagen.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ich habe das mit der ersten Folie erklärt, als die Zugzahlen genannt wurden. Da sind diese 38 Züge für den Kopfbahnhof als Höchstleistung angegeben.

Bitte die nächste Folie. Hier sehen Sie nun eine Folie des Gleisbelegungsplanes in der Stunde 7. Es ist für Außenstehende etwas schwierig. Sie sehen hier das Gleis 16 von sieben bis acht Uhr. Im Gleis 16 stehen zu dieser Zeit drei Züge, ein Zug mit Ankunft acht bis zwölf, dann eine Leerzeit; dann kommt ein Regionalzug mit 10 Minuten Aufenthalt, und dann steht hier ein beginnender Zug. Mit rotem Oval habe ich eingezeichnet, wo beim derzeitigen Bahnhof Gleiskapazitäten und Gleisflächen frei sind, um weitere Züge fahren lassen zu können. Umrandet sind die Flächen, die je nach Situation von Sonderzügen oder auch von verspäteten Zügen benützt werden können. Denn diese bildliche Bahnhoffahrordnung ist für den Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk gleichzeitig eine Dispositionsunterlage. Sie sehen auf dieser Folie ganz deutlich, dass hier noch Gleiskapazitäten frei sind. Sie sehen auch, dass zum Beispiel beginnende Züge 15 Minuten Standzeit aufweisen, eine komfortable Zeit zum Ein- und Aussteigen für Kinder, Ältere und Behinderte. Diese Standzeiten von 15 Minuten, die sie bei abgehenden und bei endenden Zügen haben, wurden bahnhofsintern angeordnet, weil die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs diesen Service für die Reisenden zulässt.

Im Tiefbahnhof werden für alle haltenden Züge wesentlich kürzere Haltezeiten von ca. drei bis zehn Minuten vorgesehen. Somit ist es eigentlich legitim und zulässig, die Haltezeiten im Kopfbahnhof ebenfalls zu kürzen, und zwar in einem ersten Schritt von 15 Minuten auf zehn Minuten. Sie sehen das Ergebnis hier eingezeichnet. Das geschieht nämlich dadurch, dass die Standzeit reduziert und die freie Gleisfläche größer wird, sodass mehr Züge aufgenommen werden können, wie dies durch die blauen Ovale deutlich gezeigt wird. Das Zählergebnis nach dieser Methode bedeutet nun, dass bei auf zehn Minuten reduzierter Standzeit in der Stunde 7 56 Züge und in der Stunde 16 54 Züge bereitgestellt werden und abfahren können. Das sind pro Bahnsteiggleis 33 statt 22 vorher mit einer Belegungszeit von 18 Minuten – ein absolut verträglicher Zustand.

Die vorstehend genannten Standzeiten im Kopfbahnhof von zehn Minuten sind immer noch höher als die im Tiefbahnhof. Eine weitere Erhöhung der Zugzahlen ist daher in einem zweiten Schritt möglich, und zwar durch eine Reduzierung der Standzeiten im Kopfbahnhof auf ca. sechs Minuten, wie das heute schon bei IC-Zügen praktiziert wird. Den Zeitgewinn sehen Sie in den orangefarbenen Ovalen, in denen eventuell zusätzliche Züge eingesetzt werden können. Voraussetzung für diesen Fahrplan ist natürlich jetzt ein bahnhofsintern festgelegter Fahrplan zwischen Abstellbahnhof und Personenbahnhof, wie dies auch im Tiefbahnhof mit der unbedingt pünktlichen Zuführung von Leerzügen vom Wartebahnhof Untertürkheim her erforderlich und vorgesehen ist – hier über fünf Verbindungsgleise, dort über zwei Streckengleise.

Auf der nächsten Folie sehen Sie nun das Ergebnis der gezählten Züge: In der Stunde 7 74 Züge, in der Stunde 16 66 Züge und eine Belegung pro Bahnsteig mit 4,4 Zügen je Stunde – eine durchaus mögliche Zeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, da steht unten: „Hinweis: Leistung Tiefbahnhof nach Professor Martin: 43 bis 51 Züge je Stunde.“

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Das sind Vergleichszahlen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Unter denselben Bedingungen? Auch mit sechs Minuten?

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Professor Martin hat es theoretisch nach einer gewissen mathematischen Formel berechnet, während ich die Praxis ausgewertet habe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das versteht aber kein Mensch.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ich habe es vorher ausgeführt: Die Leistungsfähigkeit, die Professor Martin mit 43 bis 51 Zügen pro Stunde festgelegt hat, ist nicht nach einem bestimmten Fahrplan, sondern theoretisch nach einer bestimmten mathematischen Formel berechnet worden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Auf die sind wir dann gespannt, wenn wir darüber diskutieren. Bereiten Sie sich also vor, Herr Martin.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ein weiterer Beweis für die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs in der Praxis ist der, dass tatsächlich vor der Eröffnung des Innentunnels der S-Bahn praktisch bereits höhere Zugzahlen bewältigt wurden als heute. Die konkrete Zugzahl im derzeitigen Kopfbahnhof beträgt 650 pro Werktag. Dabei handelt es sich nicht um eine Höchstzahl, sondern um eine Tageszahl. 1969 betrug die Zugzahl 796 Züge pro Werktag, also rund 140 Züge mehr, und dies unter deutlich erschwerten Bedingungen, weil es weniger Wendezüge und damit mehr Lokwechsel gab.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wendezüge – ich will es nur zur Erläuterung sagen – sind solche Züge, mit denen man hinten und vorne losfahren kann.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ich komme dann zum Schluss und ziehe das Fazit für den Kopfbahnhof: Die Höchstzahl der möglichen Züge im Kopfbahnhof beträgt praxisbezogen 66 bis 74 Züge je Stunde. Dem stelle ich nochmals die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs gegenüber: Sie beträgt nach Aussage von Professor Martin 42 bis 51 Züge je Stunde. Bei beiden Bahnhöfen würde die weitere Leistungsfähigkeit real durch die Zulaufstrecken begrenzt. Die Endaussage bedeutet jedoch, dass der 16-gleisige Kopfbahnhof mehr Kapazitäten hat als der achtgleisige Tiefbahnhof. Damit danke ich Ihnen dafür, dass Sie mir so aufmerksam zugehört haben.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bedanke mich. Jetzt rufe ich Herrn Arnoldi auf. Haben Sie denn jetzt alle die Folien von Herrn Hopfenzitz? - Das ist sehr wichtig:

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Die Folien von Herrn Conradi fehlen uns noch. Die Folien von Herrn Hopfenzitz haben wir, und die von Herrn Arnoldi, werden wir, vermute ich, gleich parallel bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die werden gerade kopiert. Herr Arnoldi, sie haben das Wort. – Ist sichergestellt, dass man die Folien auch im Fernsehen und im Internet sehen kann, oder ist das eine Spezialvorführung für uns?

Präsentation „Kopfbahnhof – Die Alternative: K21“ – Klaus Arnoldi

([Folien – siehe Anlage 3](#))

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Sehr geehrter Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren! Mein Vorredner, Herr Hopfenzitz, hat sich mit der Leistungsfähigkeit des heutigen Bahnhofs beschäftigt und herausgearbeitet, dass dieser Bahnhof noch Reserven besitzt. In der Tat, 90 Jahre lang hat dieser Bahnhof seinen Dienst als Eisenbahnverkehrsknoten in Stuttgart sehr gut geleistet. Herr Hopfenzitz hat auch erwähnt, dass dieser Bahnhof bereits früher, nämlich vor dem Bau der S-Bahn, deutlich mehr Züge bewältigt hat als heute. Obwohl es keine Untersuchung gibt, die nachweist, dass dieser Bahnhof zu klein oder überlastet wäre, soll dieser Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden. Begründet wird dies damit, dass Kopfbahnhöfe generell schlechter seien als Durchgangsbahnhöfe. Dem möchte ich widersprechen. Ich habe meinen Vortrag so aufgebaut, dass ich nachweise, dass dieser Kopfbahnhof schneller und leichter ertüchtigt werden kann, dass er dann noch leistungsfähiger und flexibler ist, und dass er dann, wenn in Zukunft der Verkehr stark wachsen sollte, auch in der Lage sein wird, den Verkehr der Zukunft zu bewältigen.

Meinen Vortrag habe ich so aufgebaut, dass ich zunächst noch einmal auf unser Leitbild für den Schienenverkehr eingehen möchte. Anschließend möchte ich die Modernisierung des Kopfbahnhofs erläutern. Dann möchte ich noch einmal ausführen, was Herr Conradi schon angedeutet hat: Der Kopfbahnhof 21 ist ein modulares Konzept, das stufenweise ausgebaut werden kann. Es besteht aus fünf großen Bausteinen, die nacheinander und nach Bedarf ausgebaut werden können, sodass man also nicht zehn Jahre warten muss, bis alles fertig ist, wie bei Stuttgart 21, sondern man hat mit jedem Ausbau auch schon einen Nutzen für den Bahnkunden. Zum Abschluss möchte ich noch einen Vergleich machen zwischen Stuttgart 21 und dem Kopfbahnhof.

Zu unserem Leitbild für den Schienenverkehr. Wir wollen, dass mehr Verkehr auf der Schiene abgewickelt wird, und zwar aus umweltpolitischen Gründen, aber auch zur Sicherung der Mobilität. Wir können nicht mehr davon ausgehen, dass auch in Zu-

kunft das Öl so reichlich fließt wie in der Vergangenheit. Im Gegenteil, wir müssen damit rechnen, dass die fossilen Brennstoffe und das Öl immer knapper und damit auch immer teurer werden. Wenn eine solche Situation in zehn oder 20 Jahren eintritt, brauchen wir ein gut funktionierendes Eisenbahnnetz. Dieses Eisenbahnnetz muss natürlich so sein, dass der Kunde es annimmt, dass es kundenfreundlich ist. Für den Kunden zählt nicht die Höchstgeschwindigkeit, sondern die Reisegeschwindigkeit von Haus zu Haus, von seinem Ausgangsort bis zum Zielort. Natürlich muss die Bahn auch kundenfreundlich sein. Unter einer kundenfreundlichen Bahn verstehen wir ein dichtes Netz mit guten Verknüpfungspunkten.

Wir brauchen auf diesem Netz einen gut abgestimmten Fahrplan. Wir gehen von einem integralen Taktfahrplan aus. Es ist schon öfter erläutert worden, was ein integraler Taktfahrplan ist. Das ist ein Fahrplan, bei dem sich die Züge in großen Knotenbahnhöfen begegnen und aufeinander warten, sodass der Reisende in alle Richtungen umsteigen kann. Wir wollen natürlich auch ein leichtes Umsteigen für den Reisenden erreichen. Wir denken auch an den Kunden. Ein leichtes Umsteigen ist immer dann gegeben, wenn wenig Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge benutzt werden müssen. Natürlich wollen wir auch einen schönen, hellen und freundlichen Bahnhof haben. Ich werde es Ihnen später noch zeigen. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, wenn das Angebot gut ist, wenn die Züge zuverlässig und pünktlich verkehren, wenn die Nutzung einfach ist, dann werden wir das erreichen, was wir wollen, nämlich mehr Reisende auf der Schiene.

Ich möchte jetzt noch einmal zurückkommen auf das, was Boris Palmer in der ersten Sitzung schon gesagt hat. Es gibt unterschiedliche Philosophien, wie ein solches Schienennetz ausgebaut werden kann. In der Schweiz haben wir den netzweiten Ausbau der Bahn. Die Bahn hat dort auf Prestigeprojekte verzichtet. Auch in der Schweiz waren einmal Hochgeschwindigkeitsstrecken geplant, die durchs ganze Land gezogen wurden. Aber das war bei der Schweizer Bevölkerung nicht durchsetzbar. Man ist dann auf die Idee gekommen und hat gesagt, wir wollen mehr für den Kunden, mehr für den Reisenden tun. Das heißt, das Angebot verbessern, eine höhere Taktdichte, mehr Qualität und mehr Vernetzung statt Hochgeschwindigkeit. In der Bundesrepublik wird eine andere Strategie gefahren. Die Deutsche Bahn setzt auf die schnellen Strecken zwischen den Zentren. Jedes Bundesland hat sein Lieblingsprojekt. Es entsteht nicht unbedingt ein Netz, sondern ein Torso. Und das Ergebnis ist folgendes: Die Zuwächse in Deutschland betragen nur 12 %, in der Schweiz sind es 45 %.

Das Projekt Stuttgart 21 gehört zu dieser alten deutschen Ausbauphilosophie. Es werden Prestigeprojekte geplant und gebaut, die Unmengen an Geld verschwenden, statt einen netzweiten Ausbau und einen integralen Taktfahrplan zu fördern. Wir haben öfter schon über den heutigen Kopfbahnhof und auch über die heute bestehenden Schwierigkeiten gesprochen. Ich habe hier bewusst das Gleisvorfeld eingeblendet, über das wir schon mehrfach gesprochen haben. Es ist in der Tat so: Vieles stammt noch aus den 20er Jahren. Es wurde wenig renoviert und saniert. Die S-Bahn ist auf

der rechten Seite dazugekommen. Sonst ist aber fast alles so geblieben, wie es war. Natürlich stellt sich jetzt die Frage: Kann man das besser machen, kann man es so ausbauen, dass Zugkreuzungen, von denen wir in der ersten Sitzung ausführlich gehört haben, vermieden werden, und kann man die Kapazität auf den Zulaufgleisen erhöhen? Denn der Bahnhof selber – das hat Herr Hopfenzitz schon ausgeführt – kann es verkraften.

Ich will noch einmal auf die Folie zurückgreifen, die Herr Dr. Kefer bei der ersten Sitzung vorgestellt hat. (Anlage 3, Folie 06) Heute ist es anscheinend ein Problem, Herr Dr. Kefer, dass ein einfahrender Zug, nämlich der ICE 517 jede Stunde bei seiner Einfahrt in die Gleisgruppen die Ausfahrt von drei oder vier anderen Zügen behindert. Deswegen sagen Sie, der Stuttgarter Kopfbahnhof taugt nicht, er muss eigentlich weg.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt erläutern Sie doch noch einmal für die Zuschauer, was Sie hier verbal ausgeführt haben. Was ist der ICE? Das Grüne?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Der ICE ist das rote, er kommt von Mannheim und fährt über Zuffenhausen in den Kopfbahnhof ein. Dann steht er hier. Weil er hier über eine Weiche fährt, können alle Züge, die hier stehen, nicht ausfahren. Das war die Aussage von Herrn Dr. Kefer. Die grüne Linie wird gesperrt durch den einfahrenden Zug, der weiter nach Cannstatt und nach Ulm fahren wird?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Steht denn der Zug auf der Weiche?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Nein, er steht auf dem Bahnsteig, aber er hat ein rotes Signal. Er darf nicht fahren, weil er erst abwarten muss, bis der ICE 517 ebenfalls im Bahnhof steht. Das ergibt dann Verzögerungen im Betriebsablauf. Erst dann bekommt er ein grünes Signal und darf fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn der ICE gar nicht kommt, wenn er Verspätung hat?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Dann verschlimmert sich die Situation noch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum kann er nicht trotzdem losfahren?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Dann hat er den Anschluss vom ICE vielleicht nicht. Es ist alles miteinander verkettet und verbunden. In der Tat, man muss sich überlegen, wie man solche brenzlichen Situationen in Zukunft vermeidet. Dazu haben wir uns einige Gedanken gemacht, Herr Dr. Kefer.

Ich habe ein Schema gezeichnet, wie man es besser machen könnte. (Anlage 3, Folie 07). Es ist ein optimierter Gleisplan für unseren Kopfbahnhof, mit dem Zugkreuzungen im Kopfbahnhof zukünftig vermieden werden können. Ich erläutere es ganz

kurz. Von A soll ein Zug auf einer eingleisigen Strecke nach B fahren. Dazwischen liegt ein Kopfbahnhof – sagen wir einmal, der Stuttgarter. Wir haben uns eine Brücke neu hinzu erdacht, das heißt, diese beiden Gleise kreuzen sich nicht mehr, sondern das eine Gleis geht unten durch, das andere darüber. Der eine Zug fährt unten, der andere darüber.

Jetzt kann man sich folgendes vorstellen: Ein Zug, der von A in Gleise 1, 2 oder 3 fahren will, kann von A über die Zufahrt E den Weg in die Gleise 1, 2 oder 3 wählen. Gleichzeitig kann auch ein Zug, der auf Gleis 4 steht, problemlos nach B ausfahren. Das ganze Spiel geht auch umgekehrt. Wenn ein Zug auf Gleis 1 steht, kann er gleichzeitig ausfahren, während ein Zug von A durch die Unterführung auf die Gleise 2, 3 oder 4 einfährt. Das Ganze möchte ich noch einmal an einem Beispiel erläutern. Die Beseitigung von Zugkreuzungen (Anlage 3, Folie 07.1): Mit grüner Farbe eingezeichnet ist ein Zug, der von A kommt; er kann in die Gleise 2, 3 und 4 einfahren. Gleichzeitig und ohne Behinderung kann ein Zug von Gleis 1 über die Zufahrt E und die Brücke nach B ausfahren. Zugkreuzungen sind ausgeschlossen. Die Züge können gleichzeitig ein- und ausfahren. Damit wird eines der großen Hindernisse, die beim Stuttgarter Kopfbahnhof immer wieder angeführt werden, beseitigt.

Jetzt gibt es aber Leute, die sagen: Hier sind doch Kreuzungen. Was machen wir denn, wenn ein Zug von Gleis 2 nach B ausfahren, und ein Zug von A auf Gleis 3 einfahren will? Die müssen doch zusammenstoßen. Das müssen sie nicht. Die Situation ist hier aufgemalt. (Anlage 3, Folie 07.2) Der Zug kommt von A und fährt unter der Brücke durch auf Gleis 3. Der Zug, der auf Gleis 2 steht, will nach B ausfahren. Er nimmt die obere Zufahrt und fährt über die Brücke, und keiner behindert den anderen. Solche Brücken, wie wir hier eine sehen, sind in Stuttgart teilweise schon vorhanden. Es ist das immer wieder angesprochene Tunnelgebirge. Ich habe davon ein Foto mitgebracht (Anlage 2, Folie 08). Sie sehen einen Blick, der ungefähr von der Landesbank in Richtung Norden geht, der das Gleisvorfeld und das Tunnelgebirge zeigt. In das Bild sind die drei verschiedenen Ebenen eingezeichnet, auf denen die Züge heute schon fahren. Es ist die Ebene 1, die nach Bad Cannstatt führt, die Ebene 3, die über Zuffenhausen nach Feuerbach führt, und dazwischen liegt die Ebene 2, auf der die Züge zum Abstellbahnhof fahren. Dadurch werden schon heute viele Kreuzungen vermieden. Es gibt aber immer noch einige Schwachstellen, und diese Schwachstellen kann man mit geringem Aufwand beseitigen.

Funktioniert das Prinzip der kreuzungsfreien Zufahrten mit vielen Überwerfungsbauwerken auch bei einem 16-gleisigen Kopfbahnhof? Ich möchte es Ihnen ganz grob an einem Schema erläutern. (Anlage 3, Folie 09) Wir haben einmal durchgespielt, ob dieses Prinzip auf den Kopfbahnhof in Stuttgart anwendbar wäre. Ich möchte nicht jedes einzelne Gleis und jeden einzelnen Strich erklären, sondern nur darstellen, dass wir es durchgedacht haben und dass es funktioniert. Wir haben daraus auch abgeleitet, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um dieses Prinzip in Stuttgart umzusetzen. Auf der linken Seite sehen Sie die Buchstaben A, B, C und D. Sie markieren die 16 Gleise. Diese 16 Gleise werden in vier Gleisgruppen á vier Gleise

zusammengefasst. Genau das habe ich Ihnen mit dem Beispiel erläutert. Die notwendigen Ausbaumaßnahmen sind unten in roter Schrift angedeutet. Es ist die Verlängerung von Bahnsteigen, es ist die Neuordnung des Gleisvorfelds, es ist der Neubau von Rampen usw. Eine ganz wichtige Voraussetzung für das Funktionieren dieses Konzepts ist der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen. Das sind die Gleise von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof, die es heute noch nicht gibt, die mittels einer Brücke über den Neckar und eines Tunnels unter dem Rosensteinpark neu dazukommen müssten.

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

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Das werde ich nachher bei den Ausbaumaßnahmen zeigen. Wenn Sie noch ein bisschen Geduld haben, komme ich darauf noch zurück.

Mit diesem Konzept erreichen wir, dass wir einen sehr leistungsfähigen Kopfbahnhof in Stuttgart bekommen. Dieser Kopfbahnhof hat weiterhin 16 Bahnsteiggleise. Er hat mehr Zufahrten als heute, nämlich zehn Zu- und Ablaufgleise. Die S-Bahn funktioniert unabhängig von diesem Bahnhof. In diesem Bahnhof können die Züge auch schneller ein- und ausfahren, weil sie weniger Weichen haben. Wir haben die kundenfreundliche Haltezeit von vier Minuten, die heute im Fernverkehr schon besteht. Wir können in diesem Kopfbahnhof auch einen integralen Taktfahrplan darstellen. Das wird heute Nachmittag noch gezeigt werden. Dieser Bahnhof löst auch das große Problem eines Störfalls in der S-Bahn, weil die Züge der S-Bahn auch im Kopfbahnhof wenden können. Dieses Problem haben Sie bei Stuttgart 21 nicht gelöst. Zur Leistungsfähigkeit kann gesagt werden, dass der Kopfbahnhof 21 60 Züge in der Hauptverkehrszeit bewältigen kann. Das ist eine deutliche Leistungssteigerung gegenüber heute.

Ich will es noch einmal zusammenfassen. Der Kopfbahnhof heute kann bis zu 38 Züge bewältigen. Von Stuttgart 21 wird behauptet, dass er auch 38 Züge bewältigen kann, wobei es da noch einige Fragezeichen gibt, die offen geblieben sind. Der Kopfbahnhof 21 kann 60 Züge bewältigen, wenn nicht nur der Bahnhof, sondern auch die Zulaufgleise ausgebaut werden. Damit ist klar, dass der 16-gleisige Kopfbahnhof eine deutlich höhere Kapazität als der achtgleisige Durchgangsbahnhof hat.

Zusammengefasst: Der Kopfbahnhof kann modernisiert werden. Das habe ich dargelegt. Die Leistungsfähigkeit kann gesteigert werden. Bei einem vollständigen Umbau ist er sogar leistungsfähiger als Stuttgart 21. Dieser Kopfbahnhof kann auch als Reserve für die S-Bahn dienen, wenn es im S-Bahn-Tunnel einen Störfall gibt. Deswegen gibt es aus verkehrstechnischer Sicht überhaupt keinen Grund, diesen 16-gleisigen Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Stuttgart 21 ist für uns nur die Lösung eines Problems, das gar nicht existiert.

Ich komme jetzt zum modularen oder Stufenkonzept, zum Bausteinkasten für den Kopfbahnhof 21. Der Schienenverkehrsknoten umfasst nicht nur den Bahnhof, sondern auch die Gleise und die Zulaufgleise. Wir haben neben der Modernisierung des Bahnhofs und der Ertüchtigung des Gleisvorfeldes auch noch Ausbaumöglichkeiten und –notwendigkeiten an den Zulaufstrecken. Ich will auch darlegen, wie die Neubaustrecke, falls sie von Ulm über Wendlingen nach Stuttgart gebaut wird, an unser Konzept angebunden wird. Und ich möchte Ihnen einige Verbesserungen vorschlagen, damit der Flughafen und die neue Messe besser erreicht werden können. Für alle diese Vorschläge gilt: Jeder Baustein bringt für sich schon einen Nutzen. Es kann entsprechend dem Bedarf ausgebaut werden.

Ich beginne mit dem Kopfbahnhof. Wir stellen uns einen schönen, freundlichen, hellen und übersichtlichen Bahnhof vor, einen Bahnhof, zu dem man gerne hinfährt, einen Bahnhof, auf dem man gerne aussteigt. Der Bahnhof sollte wieder so etwas sein wie das Tor zur Stadt. Sehr wichtig und von den Leuten immer wieder geschätzt ist der einfache Zugang zu den Zügen. Man muss keine Treppen steigen. Man kann, ohne Treppen zu steigen, umsteigen. Das sagen die Leute einem immer wieder. Sie sagen, der Kopfbahnhof ist doch gut, warum muss man ihn abreißen. Natürlich wollen wir auch einen schönen Aufenthalt und einen guten Service im Bahnhof. Das alles macht eine gute Bahn aus.

Zu den notwendigen Umbaumaßnahmen das nächste Bild (Anlage 3, Folie 19): Zwingend für die Leistungssteigerungen sind die drei Punkte, die hier aufgelistet sind. Neben der Modernisierung der Bahnsteige, was ich eben gezeigt habe, ist die Sanierung und Optimierung des Gleisvorfeldes zwingend notwendig. Damit diese Leistungssteigerung erreicht werden kann, ist es auch zwingend notwendig – das sage ich hier ausdrücklich -, dass die Nummer 3, der Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen Cannstatt und Hauptbahnhof mit einem neuen Rosenstein-Tunnel erfolgt. Dieser Rosenstein-Tunnel und die Brücke sind in unserem Konzept nichts Ungewöhnliches. Ich möchte einfach darauf hinweisen: Bei Stuttgart 21 wird an gleicher Stelle eine Brücke über den Neckar und auch ein Tunnel gebaut, weil die S-Bahn zu der neuen Station Mitnachtsstraße verlegt wird. Das heißt, identisch ist unser Konzept bis dahin auch mit Stuttgart 21, und das Schöne daran ist: Diese Planungen sind planfestgestellt. Sie könnten, wenn Sie wollten, sofort mit dem Ausbau von Kopfbahnhof 21 beginnen.

Darüber hinaus hat das Konzept auch noch Erweiterungsmöglichkeiten. Peter Conradi hat schon davon gesprochen, dass es natürlich denkbar ist, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim zu verlegen. Aus städtebaulicher Sicht wäre das sicher eine große Chance für die Stadt. Ich will es zum Schluss noch einmal erwähnen.

Was ist aber, wenn die Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen gebaut wird? Sie muss dann in irgendeiner Form an den Kopfbahnhof angebunden werden. (Anlage 3, Folie 20.0) Wir stellen es uns so vor: Die Strecke, die rechts unten entlang der Autobahn verläuft, zweigt bei der Ortschaft Denkendorf ab und wird durch einen Tunnel

bis zum Neckar in der Nähe bei Obertürkheim geführt. In Obertürkheim wird die Strecke an die bestehende Strecke im Neckartal angebunden und führt dann von Obertürkheim über Untertürkheim und Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof. Der Punkt 5 deutet daraufhin, dass in diesem Abschnitt die bestehenden Gleise auszubauen wären. Es wäre also notwendig, in diesem Bereich noch ein fünftes oder sechstes Gleis dazu zu bauen. Das ist bekanntlich auf der Gegenseite sehr umstritten. Es wird uns vorgeworfen, dass wir mit dieser Planung das ganze Neckartal zerstören würden.

Die Situation zwischen Untertürkheim und Obertürkheim, also den Bereich der Punkte 4 und 5 möchte ich anhand eines weiteren Schaubilds erläutern. (Anlage 3, Folie 20.1) Links ist Untertürkheim, und rechts ist Obertürkheim. Der dicke hellgrüne Strich ist die heutige Strecke. Diese heutige Strecke ist eine viergleisige Eisenbahnlinie. Früher haben da fünf Gleise gelegen, weil an der Stelle auch noch ein Industriegleis vorhanden war. Auf der anderen Seite, nämlich in Richtung Neckar, ist noch genügend Platz für ein sechstes Gleis. Es wäre also nach unserer Auffassung ohne weiteres möglich, dass hier die notwendigen Ausbaumaßnahmen für die Anbindung der Neubaustrecke an den Kopfbahnhof durchgeführt werden. Natürlich ist zu überlegen, ob hier ein Lärmschutz notwendig ist. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass an dieser Stelle die Züge nicht deutlich schneller fahren werden als heute, und das sind ca. 130 Stundenkilometer. Wenn Sie sich das weitere Umfeld anschauen, stellen Sie fest, dass diese Strecke im Wesentlichen durch ein stark industrialisiertes Gebiet führt. Südlich liegt der Hafen. Nördlich bis zur Wohnbebauung an den Weinbergen befinden sich viele große Industriebauten, die dazu beitragen, dass der Lärm von dieser Strecke abgeschirmt wird.

Ich möchte jetzt noch die problematische Ausfädelung von dieser Strecke zur Neubaustrecke zeigen (Anlage 3, Folie 20.2). Darüber gab es im Vorfeld heftige Diskussionen mit den Befürwortern von Stuttgart 21, die uns immer wieder gesagt haben, das geht ja gar nicht. Wir haben hier im Grunde genommen einen Planungsvorschlag aufgegriffen und weiterentwickelt, der bis 1994 von der Deutschen Bahn selber verfolgt wurde. Wir haben jetzt nach einer Trasse gesucht, die möglichst wenig Eingriffe in die umliegende Bebauung verursacht und damit relativ kostengünstig erstellt werden kann. Das, was Sie hier unten sehen, ist die Gießerei von Daimler. Sie wird nicht tangiert. Auf der anderen Seite gegenüber liegt eine Spedition. Die Hafenanlagen werden auch nicht betroffen. Wir haben eine Trasse vorgeschlagen. Es ist nun zu prüfen, was günstiger ist, eine aufgeständerte Brücke, eine Hochbahn, oder ob man bei der Abwägung zu dem Schluss kommt, wir wollen keine Brücke, wir wollen keinen weiteren Lärm im Neckartal. Dann könnte man diese Strecke auf dieser Trasse auch im Tunnel bauen.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Unter dem Neckar?)

- Unter dem Neckar. Genauso machen Sie es bei Wangen auch.

Ich komme zum dritten Ausbaupunkt, zur Anbindung des Flughafens. (Anlage 3, Folie 26.0) Der Flughafen und die neue Messe spielen auch immer eine sehr gewichtige Rolle in der Diskussion. Ziel muss es natürlich sein, dass die Anbindung des Flughafens verbessert wird. Dies könnte mit folgenden Ausbaumaßnahmen geschehen. Wir würden von der Neubaustrecke rechts beim Punkt 9 die Strecke über den Punkt 8 bis zum Flughafen weiterführen. Wir würden weiterhin auf der anderen Seite die auch bei Stuttgart 21 geplante Rohrer Kurve bauen. Das ist die Kurve bei Stuttgart-Rohr, die eine Verbindung zur Gäubahn – der Strecke aus der Schweiz über Singen, Tuttlingen Rottweil und Böblingen nach Stuttgart – darstellt. Und wir würden drittens eine weitere Kurve hinzufügen, nämlich die Scharnhausener Kurve; das ist der Punkt 9. Mit diesen Ausbaumaßnahmen, die mit den Maßnahmen bei Stuttgart 21 vergleichbar sind, können wir erreichen, dass von der Gäubahn Züge direkt zum Flughafen fahren, dass Züge, die heute am Flughafen enden, über die Scharnhausener Kurve ins Neckartal bis zum Hauptbahnhof hinuntergeführt werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie mit einem Lichtzeichen das darstellen, was Sie hier sagen?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich habe eine Folie, auf der ich das auch noch drauf habe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Leute wollen es aber jetzt verstehen.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Man kann über die Rohrer Kurve bis zum Flughafen fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Woher kommen Sie da?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Von Böblingen oder Rottweil, also über die Gäubahn, oder vielleicht sogar von der Schweiz kann man hier rüber fahren bis zum Flughafen. Von Ulm kann man diesen Weg bis zum Flughafen fahren, und insgesamt haben Sie die Möglichkeit, in einem Kreis zu fahren. Das eröffnet ganz neue Möglichkeiten. Wenn Sie vom Flughafen kommen, können Sie direkt nach Untertürkheim, zum Wasen, dem Stuttgarter Volksfest, zum Stadion und dann zum Hauptbahnhof hinunterfahren. Das sind die Ausbaumaßnahmen.

Jetzt sagen wir, natürlich muss man das nicht alles gleich haben. Heute ist die Anbindung des Flughafens relativ schlecht. (Anlage 3, Folie 26.1) Es gibt heute nur zwei S-Bahnlinien, die rote und die orangene, die zum Flughafen fahren. Die Fahrzeit beträgt 27 Minuten, und man muss, wenn man im Kopfbahnhof oben ankommt, in den Tiefbahnhof hinunter, wo die S-Bahn fährt. Ich könnte mir vorstellen, dass man zwischenzeitlich einige Verbesserungen durchführt. Ich will nur einige andeuten. Beispielsweise wäre es denkbar – darüber ist in Stuttgart schon viel diskutiert worden -, den Takt zu verdichten, sodass man nicht alle zwanzig Minuten, sondern alle zehn Minuten zum Flughafen fährt. Dazu bräuchte man nur die S-Bahnlinie, die an der

Schwabstraße endet – das ist die Endstation der S-Bahn hier in Stuttgart -, bis zum Flughafen verlängern, und schon hat man einen dichteren Takt.

Die zweite Möglichkeit wäre, dass man die Züge auf der Gäubahn, die heute von Böblingen ohne Halt bis Stuttgart fahren, in Stuttgart-Vaihingen halten lässt, und dort könnte man bequem von der Gäubahn auf die S-Bahn zum Flughafen umsteigen. Der Fahrzeitgewinn würde ca. eine halbe Stunde betragen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Kann man das mit der Maus zeigen? Das Publikum am Fernsehen kann den Lichtpointer nicht erkennen. Es wäre gut, das mit der Maus zu zeigen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Für die Zukunft: Wenn irgendwelche Strecken dargestellt werden, auf denen die Leute fahren sollen, muss man es zeigen. Sie wissen es, wenn Sie von der Gäubahn oder der Rohrer Kurve reden. Die Leute wissen es aber nicht. Das müssen Sie immer wieder erläutern.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Wir zeigen jetzt die Strecke von der Gäubahn mit dem Halt in Stuttgart-Vaihingen (Anlage 3, Folie 26.7). An dem gelben Punkt hält der Zug. Dort könnten die Leute, die von Süden kommen, in eine S-Bahn umsteigen, die alle zehn Minuten zum Flughafen fährt. Das wäre aus dieser Richtung eine Fahrzeitverbesserung um eine halbe Stunde, die wenig Geld kostet, aber einen großen Nutzen hat.

Ferner ist vorstellbar, dass man vom Stuttgarter Kopfbahnhof oben eine Verbindung schafft für Leute, die mit dem ICE oder dem Regionalexpress in Stuttgart ankommen, die direkt oben umsteigen und mit einer Express-S-Bahn über die Gäubahn nonstop zum Flughafen fahren. Das würde eine Fahrzeitverkürzung von rund 10 Minuten bedeuten. Als letzte Möglichkeit in unserem Angebot könnte man auch darüber nachdenken, ob man die S 60 von Sindelfingen bzw. Böblingen direkt bis zum Flughafen führt, wenn die Rohrer Kurve gebaut würde, sodass also alle, die im Bereich Böblingen, Sindelfingen, die also bei Daimler arbeiten, einen ganz schnellen Weg zum Flughafen hätten. Das sind nur einige Möglichkeiten.

Wenn das Konzept zu Ende realisiert würde, würde sich auch die Chance ergeben, dass man den Flughafen mit Regionalzügen direkt anfährt. Die rote Linie ist eine Verbindung von Ulm über die Neubaustrecke zum Flughafen, die über die Gäubahn nach Stuttgart weitergeführt würde. Dann gibt es von Tübingen die violette Linie, die über den Flughafen bis zum Hauptbahnhof geführt wird und eventuell bis nach Aalen weitergeleitet werden könnte. Die blaue Linie führt von der Gäubahn über die Rohrer Kurve zum Flughafen und über die Scharnhausener Kurve runter ins Neckartal zum Hauptbahnhof und weiter nach Karlsruhe. Als vierte Möglichkeit wäre denkbar, die S-Bahn, die heute am Flughafen endet, über die Scharnhausener Kurve ins Neckartal bis zum Kopfbahnhof oben weiterzuführen. Dort wäre dann wieder ein bequemes Umsteigen von den Fernzügen auf die S-Bahn zum Flughafen möglich. Das sind vie-

le Möglichkeiten, die wir andeuten wollten. Sie sind kurzfristiger zu realisieren und sie bringen vor allen Dingen einen Nutzen für die Kunden und Reisenden.

Dann möchte ich noch ein Wort zum Städtebau sagen. Der Städtebau wird noch ausführlich behandelt. (Anlage 3, Folie 29). Ich habe hier gegenübergestellt, welcher Nutzen und welche Chancen sich für die Stadtentwicklung bei Kopfbahnhof 21 im Vergleich zu Stuttgart 21 ergäben. Bei Stuttgart 21 wissen wir, dass es ca. 100 ha sind, die die Flächen, die im Bild als dunkelrote Flecken mit A1, A2, B, C1, C2 bezeichnet sind, ausmachen. Dagegen muss man allerdings die Fläche rechnen, die der Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 dem Park wegnimmt, nämlich da, wo der Bahnhof liegen wird. Beim Kopfbahnhof wären es in der Tat weniger Flächen. Wenn man aber über eine Verlegung des Abstellbahnhofs nachdenkt, wäre die Flächenbilanz bei weitem nicht mehr so groß. Es würden dann 75 ha für die Stadtentwicklung übrig bleiben, sodass die Flächenbilanz und die Differenz nur mehr 25 ha ausmachen würden.

Ich komme zum Schluss und mache den Vergleich zwischen Stuttgart 21 und Kopfbahnhof. Bei Stuttgart 21 müssen drei Bahnhöfe, nämlich der Hauptbahnhof, die Station Mittnachtstraße und der Filderbahnhof am Flughafen neu gebaut werden. Beim Kopfbahnhof ist dies nicht notwendig. Tunnelstrecken hat Stuttgart 21 in einer Länge von 33 km. Beim Kopfbahnhof sind ca. 13 km Tunnelstrecken notwendig. Beim Kopfbahnhof ist sowohl ein schnelles Durchfahren als auch ein integraler Taktfahrplan möglich. Bei Stuttgart 21 ist der integrale Taktfahrplan komplett ausgeschlossen. Das geht in diesem Bahnhof nicht. Die Fahrzeit nach Ulm ist bei beiden Varianten die gleiche. Beim Kostenvergleich schneidet der Kopfbahnhof ganz eindeutig besser ab. Wir haben keine exakte Kostenberechnung, sondern nur eine Abschätzung der Kosten aufgrund der notwendigen Bauwerke. Wenn man 20 km Tunnel weniger bauen muss, wenn man keine Tiefbahnhöfe bauen muss, schlägt sich das natürlich auch in den Kosten nieder. Das Kostenverhältnis geben wir hier mit 1:3 an. Beim Flächenvergleich ist die Variante Kopfbahnhof mit 75 ha etwa zu drei viertel so gut wie Stuttgart 21. Das Wichtige an dieser Sache ist, dass der Kopfbahnhof 21 in Stufen realisiert werden kann. Stuttgart 21 muss komplett gebaut werden, bevor es fertig ist.

Ich fasse zusammen: Ob wir die Leistungsfähigkeit, die Kosten oder die Realisierungszeit ansprechen, alles spricht eigentlich für den Kopfbahnhof und den stufenweisen Ausbau. Wir bekommen mit Kopfbahnhof 21 mit seinen fünf Baustufen einen modernen schönen Bahnhof. Stuttgart erhält eine freundliche Visitenkarte. Die Ertüchtigung des Gleisvorfeldes führt dazu, dass eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit im Kopfbahnhof gegeben ist. Es können mehr Züge ein- und ausfahren. Der integrale Taktfahrplan wird möglich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ertüchtigung heißt Verbesserung. Der Begriff Ertüchtigung ist eher etwas für Internate.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Nein, hier sind Verbesserung und Leistungssteigerung gemeint.

Durch den Ausbau der Zulaufstrecken bekommen wir eine wesentlich bessere Verknüpfung der verschiedenen Fern- und Regionallinien im Hauptbahnhof. Die Anbindung an die Neubaustrecke von Ulm könnte auch nach unserem Konzept erfolgen, ohne dass Nachteile in der Reisezeit entstehen. Für den Flughafen haben wir verschiedene Vorschläge gemacht, die stufenweise nacheinander realisiert werden könnten. Man käme dem Reisenden mit seinem Bedarf schneller entgegen als mit Stuttgart 21, sodass wir das Fazit ziehen: Der Kopfbahnhof 21 bietet wesentlich mehr Nutzen für den Kunden bei nur einem Drittel der Kosten.

Ich fasse noch einmal zusammen: Es wurde nie untersucht, welche Leistungsreserven der Kopfbahnhof hat. Es wurde von der Bahn auch nie geprüft, wie dieser Kopfbahnhof ertüchtigt werden kann. Das haben nach der Entscheidung von 1994, dass Stuttgart 21 gebaut wird, die Umweltverbände in freiwilliger Arbeit geleistet. Stuttgart 21 ist eine politische Entscheidung. Danach wurden Alternativen nicht mehr geprüft. Stuttgart 21 ist eine Entscheidung nach Gutsherrenart. Widersprüche und Einwände wurden vom Tisch gewischt. Dabei sind die Vorteile von Stuttgart 21 für den Reisenden marginal. Es sind gerade einmal zwei oder drei Minuten. Die Nachteile, nämlich schlechtere Verbindungen und verpasste Anschlüsse im Tunnelbahnhof, sind für den Reisenden groß. Es gibt keinen untereinander vertakteten Verkehr. Der Kopfbahnhof schneidet nur in einem Punkt etwas schlechter ab. Es ist die Flächennutzung. Es werden weniger Flächen für die Stadtentwicklung frei. Da sagen wir aber nach Abwägung beider Ziele: Wegen der Stadterweiterung darf man einen gut funktionierenden Bahnhof nicht einfach abreißen. Deswegen sagen wir: Oben bleiben! Vielen Dank.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt steht Herr Hickmann auf der Tagesordnung.

(Gerhard Hickmann: Herr Palmer macht das!)

- Bei mir steht aber Herr Hickmann.

(Boris Palmer: Wir haben getauscht!)

- Sie tauschen. Und warum?

(Boris Palmer: Das haben wir vereinbart!)

- Das haben Sie vereinbart. Zum Thema K21 also Herr Palmer.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Dürfte ich darum bitten, dass die Folien verteilt werden, bevor wir beginnen? Sie liegen uns nämlich nicht vor. Insofern wäre es schön gewesen, wenn sie vorab bei uns gewesen wären.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Damit es nicht im Raum stehen bleibt, möchte ich darauf hinweisen, dass wir das rechtzeitig herumgeschickt haben.

Werner Wölfle (Projektgegner): Frau Ministerin, die Präsentationen von Ihrer Seite wie von unserer Seite werden mit Beginn des Vortrags ausgeteilt. Das war bei Ihnen so, und es ist bei uns so.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wir haben sie aber leider nicht vorliegen. Deswegen sage ich, wir hätten sie gern.

Werner Wölfle (Projektgegner): Es hat doch niemand widersprochen.

Boris Palmer (Projektgegner): Es ist unstrittig, dass Sie die haben sollen. Aber ich kann nicht klären, wie Sie die bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann man abklären. Vorhin war es, glaube ich, ähnlich. Im Laufe des Vortrags müssen die Folien möglichst rasch verteilt werden. Herr Hickmann, haben Sie die Folien?

Gerd Hickmann (Projektgegner): Für die Vervielfältigung sind nicht wir zuständig. Es war bisher immer so, dass erst während des Vortrags – auch auf Ihrer Seite – die Folien ausgeteilt wurden. Das haben wir nicht in der Hand.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist, wie auch immer, noch nicht so weit, aber man bemüht sich, dass es schnell geht. Ich würde aber vorschlagen, dass wir keine Pause einlegen. Sie können schon einmal anfangen. Sie haben doch die Folien.

Präsentation des Betriebskonzepts K21: Boris Palmer

([Folien – siehe Anlage 4](#))

Boris Palmer (Projektgegner): Elektronisch liegen sie vor.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Wir reden jetzt noch einmal über ein schwieriges Wort, nämlich über das Wort Betriebskonzept. Ehe Sie mich ermahnen, versuche ich, es zu erläutern. Wir hatten es schon einmal in einer früheren Schlichtungssitzung. Dabei geht es nicht um eine abstrakte Eisenbahnliebhaberei, sondern um etwas ganz Wesentliches. Ein Betriebskonzept ist sozusagen die Vorstufe zum Fahrplan. Es ist noch nicht der Fahrplan. Der Fahrplan sagt, an welchem Wochentag um wie viel Uhr ein Zug fährt. Das braucht man nicht, um Eisenbahninfrastruktur zu bauen. Nach unserer Überzeugung braucht man dafür aber ein Betriebskonzept. Man braucht an jeder Weiche und an jeder Strecke eine konkrete Vorstellung davon, zu welcher Zeit Züge fahren können, und was das für den Kunden bedeutet. Das ist das Betriebskonzept.

Wir haben dazu eine Präsentation vorbereitet, die ich mit einer Äußerung von Dieter Zetsche einleiten möchte. Sie war letzte Woche in der Zeitung zu lesen. Darin haben sich sehr bedeutende Unternehmensführer in Baden-Württemberg zu dem Thema geäußert, und Dieter Zetsche sagt: „Die Stadt braucht einen effizienten Bahnhof, die Region eine zeitgemäße Verkehrsinfrastruktur.“ Diesen Satz unterschreiben wir. Wir halten diese Aussage für richtig und glauben, dass das, was geplant und gebaut wird, dieser Anforderung genügen muss. Ansonsten droht Schaden für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg.

Für den Kopfbahnhof 21 gibt es ein Betriebskonzept. Das müssen wir betonen, denn selbstverständlich ist das nicht. Es ist nicht selbstverständlich, weil es für Stuttgart 21 jedenfalls bis gestern Abend noch kein Betriebskonzept gab.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können die Folien weiterverteilt werden?

Boris Palmer (Projektgegner): Sie erinnern sich, Frau Gönner hat uns beim letzten Mal gesagt, was wir, die Gegenseite, bekommen hätten, sei nur ein Zwischenstand. Seit gestern Abend haben wir ein Betriebskonzept. Es scheint so, dass es in den letzten zwei Wochen fertig gestellt wurde. Wir können es erst jetzt prüfen.

(Zuruf von Tanja Gönner)

- Der Unterschied ist, dass Sie 16 Jahre Vorbereitung und 500 Millionen hatten, während wir nur ehrenamtlich Tätige hatten.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Die Zahl stimmt so nicht. Im Übrigen haben Sie uns Ihr Betriebskonzept gestern Abend das erste Mal zur Verfügung gestellt. Wir durften es nicht prüfen und sollen uns heute damit auseinandersetzen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das war jetzt ein längerer Zwischenruf. Jetzt machen wir weiter.

Boris Palmer (Projektgegner): Frau Gönner, ich habe gar kein Problem, wenn Sie sagen, es ist nicht möglich, das so schnell zu prüfen. Wir bringen es heute ein, und sprechen bei der Sitzung, bei der die Leistungsfähigkeit Ihres Betriebskonzeptes analysiert wird, auch über unser Betriebskonzept. Dagegen gibt es keine Einwände. Ich weise nur darauf hin, dass es nicht selbstverständlich ist, ein Betriebskonzept zu haben. Sie hatten bis vorgestern noch keines, und wir müssen ohne millionenschwere Planungsbeträge arbeiten. Wir haben trotzdem ein Betriebskonzept. Das war uns nicht möglich, weil wir unglaublich viel gescheiter sind als die andere Seite, sondern weil unsere Infrastruktur so flexibel ist – Herr Arnoldi hat es Ihnen vorgestellt -, dass man mit relativ wenig planerischem Aufwand ein sehr vernünftiges Betriebskonzept erarbeiten und präsentieren kann. Dagegen ist Ihre Infrastruktur so schwierig für den Planer, dass Sie auch nach zwei Jahren noch kein vernünftiges Betriebskonzept hatten. Ob das, was Sie jetzt vorlegen, vernünftig ist, will ich nicht beurteilen. Vorschnel-

le Urteile sind nicht gut. Bis gestern hatten Sie noch kein vernünftiges Betriebskonzept, nicht weil Sie nicht gescheit sind – Sie haben sogar die gescheitesten Leute, das geben wir zu -, sondern weil Sie so große Schwierigkeiten mit Ihren Schienen und Weichen hatten, dass Sie es bis vorgestern nicht schaffen konnten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, das haben Sie jetzt, glaube ich, wenn ich es überschlage, viermal wiederholt. Das brauchen wir jetzt nicht noch mal.

Boris Palmer (Projektgegner): Die Grundlagen unseres Betriebskonzepts sind hier farbig hinterlegt. (Anlage 4, Folie 3). Wir wollen einen integralen Taktfahrplan im Stuttgarter Hauptbahnhof nach Schweizer Vorbild. Und wir haben unterstellt – darauf werden Sie in der Diskussion am Nachmittag noch intensiv eingehen -, dass auch die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm gebaut wird und dass auch die Flughafenanbindung, wie sie Herr Arnoldi vorgestellt hat, gebaut wird. Das liegt unserem Betriebskonzept zugrunde. Warum, Herr Dr. Geißler? Nicht deshalb, weil wir uns darauf festlegen, dass diese Strecken gebaut werden müssen. Wir haben bei der letzten Sitzung Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Neubaustrecke angemeldet, wir haben sie nicht abgelehnt, aber wir haben Zweifel, und es ist sicher auch richtig, dass niemand in Stuttgart auf die Straße gegangen wäre, um gegen die Neubaustrecke zu demonstrieren. Wir sind eigentlich wegen Stuttgart 21 hier. Darüber gibt es den größten Streit. Wir haben es aber in unserem Betriebskonzept unterstellt, weil sonst keine Vergleichbarkeit mit Stuttgart 21 entsteht. Ohne Neubaustrecke sind alle unsere Züge nach Ulm um so viel langsamer, dass es immer so aussieht, als sei der Kopfbahnhof schlecht. Dieser Vergleich ist unzulässig. Deswegen haben wir, um die Vergleichbarkeit herzustellen, mit der Neubaustrecke gearbeitet.

Wir haben einen Linienplan. (Anlage 4, Folie 4). Ich glaube es ist nicht sinnvoll, diesen jetzt zu erläutern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das glaube ich jetzt auch.

Boris Palmer (Projektgegner): Diese Folie dient lediglich dazu – das wird die Gegenseite prüfen -, zu zeigen, dass wir genauso wie Frau Starke, die einen Linienplan vorgelegt hat, auch einen Linienplan vorgelegt haben. Wir können jede Frage, auf welcher Strecke die Züge fahren und wie sie miteinander verknüpft sind, beantworten. Mehr soll diese Folie nicht zeigen. Mit einem Klick auf den Knopf werden jetzt einige Striche dicker. (Anlage 4, Folie 5). Wir können auch zeigen, dass in unserem Betriebskonzept mit dem Kopfbahnhof sehr viele Linien durchgebunden werden können. Die Durchbindung war eines der wichtigen Themen für den Tunnelbahnhof, dass Züge aus einer Richtung einfahren und in eine andere Richtung weiterfahren. Durchbinden ist der Begriff dafür. Das funktioniert im Kopfbahnhof auf sehr vielen Linien auch. Wenn ich es gerade richtig im Kopf habe, sind unserem Betriebskonzept sieben Durchbindungslinien unterstellt. Mehr soll diese Folie nicht zeigen. Es geht auch im Kopfbahnhof, dieses wichtige Merkmal der durchfahrenden Züge zu realisieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe trotzdem eine Frage. Das ist soweit auch irgendwie erkennbar. Nach dem, was Sie hier vorlegen, kann man von Tübingen durchgehend nur nach Karlsruhe kommen. Wenn man nach Heilbronn will, muss man umsteigen. Ist das richtig?

Boris Palmer (Projektgegner): Wenn Sie in Tübingen starten, haben Sie die blaue Linie, die rote Linie, die lila Linie und noch einmal eine blaue Linie. Wenn Sie die verfolgen, sehen Sie, dass eine nach Heidelberg, eine nach Heilbronn und eine nach Karlsruhe geht. Das sind so viele Linien - -

(Dr. Florian Bitzer: Die nach Heilbronn dauert wesentlich länger, weil sie über den Flughafen und nicht über die Neubaustrecke geführt wird!)

- Das war jetzt Herr Bitzer, der dazwischen gesprochen hat. Im Moment reden wir über die Frage, ob Durchbindungen möglich sind. Sie haben dem nicht widersprochen. Ich danke für den Zwischenruf.

Wir haben also die Durchbindungsmöglichkeit. Als Tübinger muss ich sagen, es sind so viele Durchbindungsmöglichkeiten, dass man an einem Tag gar nicht in alle diese schönen Städte kommen kann. Ich finde das Angebot sehr ansprechend. Diese Durchbindungen sind nicht nötig, aber Sie sagen immer, sie sind so wichtig. Wir können das auch. Mehr wollte ich Ihnen gar nicht aufzeigen.

Jetzt kommen wir zu einer Folie, die leider schwierig ist. Ich versuche, sie so gut wie möglich zu erläutern. (Anlage 4, Folie 6) Die Folie ist aber wichtig. Was wird hier gezeigt? Sie sehen hier eine Grafik, die aufzeigt, auf welchem Gleis wie lange ein Zug im Stuttgarter Kopfbahnhof steht, wohin er fährt, woher er kommt und zu welcher Minute er ankommt und abfährt. Das alles zeigt diese Grafik. Wie funktioniert das? Ich zeige ein Beispiel.

Hier ist die Gleisnummer. Von oben nach unten sind die Gleise mit 1 bis 16 nummeriert. Auf Gleis 1 steht links Schwäbisch Hall. Links ist immer die Ankunft. Die Zeit geht von links nach rechts. Links ist die Minute null, rechts ist die Minute 60. Zur Minute 04 kommt ein Zug aus Schwäbisch Hall an. Dann steht er im Hauptbahnhof und fährt zur Minute 26 nach Schwäbisch Hall zurück. Es ist also keine durchgebundene Linie, sondern ein Pendelzug, der aus Schwäbisch Hall rein und raus fährt. Sie sehen also, dieser Zug steht relativ lange im Kopfbahnhof. Das weist zurück auf unsere Diskussion über den kleinen Film. Warum haben wir ihn vorher gezeigt? Wir wollten zeigen, dass es für die Kunden vorteilhaft ist, wenn die Züge nicht nach ein oder zwei Minuten Mindesthaltezeit wieder aus dem Bahnhof heraus müssen, sondern wenn sie einige Zeit im Bahnhof stehen bleiben, damit der Fahrgastwechsel erfolgen kann. Dazu war dieser Film wichtig. Es ist nicht schlimm, sondern im Sinn von Kundentreue sogar gut, wenn die Züge nicht sofort wieder den Bahnhof verlassen müssen.

Jetzt haben wir hier den integralen Taktfahrplan abgebildet. Sie sehen die Minute 15 und die Minute 45 mit Pfeilen und gestrichelten Linien markiert. Das sind die sog. Knotenzeiten, die sich aus der Lage der Fernverkehrszüge – da haben wir Ihre Daten übernommen – in Stuttgart ergeben. Sie sehen die blauen Balken. Das sind Züge des Nahverkehrs im Grundangebot, die jede Stunde fahren. Wenn wir die Minute 15 angucken, stellen wir fest, dass alle Züge des Nahverkehrs links von der Minute 15 ankommen. Diese Züge stehen alle im Bahnhof, wenn die Minute 15 schlägt. Dann sehen Sie, dass die Züge erst nach der Minute 15 den Bahnhof wieder verlassen. Da alle Züge auf dem Gleis stehen, haben Sie zur Minute 15 perfekte Anschlüsse in alle Richtungen. Das ist integraler Taktfahrplan. Das, was wir Ihnen hier aufgezeichnet haben, ist mit den Strecken, den Zulaufgleisen, den Weichen und dem Kopfbahnhof selber durchgerechnet. Das heißt, wir präsentieren Ihnen ein Betriebskonzept, welches belegt, dass es auch fahrbar ist. Wir reden nicht von hypothetischen Zugzahlen in einem engen Bahnhofsbereich – das war der Vortrag vorher mit 60 oder 70 Zügen -, sondern wir reden jetzt vom nachgewiesenen Betriebskonzept. Diese Züge können wirklich fahren. Sie laufen nicht auf einen anderen Zug auf. Es gibt auch keine Unfälle, weil sie gleichzeitig auf einer Kreuzung stehen.

Das gleiche passiert zur Minute 45 noch einmal. Alle Züge kommen rein, und nach einer Umsteigezeit fahren alle Züge wieder raus. Darin besteht, glaube ich, ein wesentlicher Unterschied zu Ihrem Betriebskonzept. Das werden wir bei der nächsten Sitzung zeigen. Bei uns gibt es Anschlüsse. Man kann umsteigen. Bei Ihnen sind die Züge in der Regel weg. Sie müssen auch schon weg sein, bevor der nächste Zug ankommt, weil Sie nur acht Gleise haben. Das, was wir hier machen, geht eben nicht acht Gleisen. Das ist der integrale Taktfahrplan.

Herr Dr. Geißler, Sie werden mir jetzt vorwerfen, dass das Bild mit den Farben, Ziffern und Zügen etwas unübersichtlich ist. Deswegen haben wir dazu noch einmal einen kleinen Film vorbereitet, der dieses Bild begreifbarer macht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht sagen Sie noch einmal, was gerade Stunde bedeutet.

Boris Palmer (Projektgegner): Acht Uhr ist eine gerade Stunde, neun Uhr nicht. Manche Züge fahren nur alle zwei Stunden. Deswegen unterscheidet sich der Fahrplan für die gerade Stunde vom Fahrplan für die ungerade Stunde. Sonst ist der Unterschied marginal. Die wenigen Züge, die nur alle zwei Stunden fahren, sind Züge des Fernverkehrs. Manche IC-Linien fahren nur alle zwei Stunden. Deswegen sieht das Bild geringfügig anders aus, wenn sie die Stunde 8 bis 9 mit der Stunde 7 bis 8 vergleichen.

Zur Erläuterung, wie das funktioniert, unser Film. Den hat Herr Wölfle auf seinem Computer. Herr Frick, können Sie bitte umschalten?

(Filmvorführung)

Sie sehen – das ist der Vorteil dieser Animation -, wie viele Züge hier nacheinander in relativ kurzem Abstand über das Tunnelgebirge in den Bahnhof einfahren. Es wird

immer wieder eingeblendet, woher der Zug kommt. RE heißt Regionalexpress. IC heißt Intercity. Das sind die einzelnen Zugarten. Sie sehen, dass sie in relativ kurzen Abständen auf ihren jeweils eigenen Gleisen in den Bahnhof einfahren. Das ist jetzt ein Modell, das mit den Zeiten, die ich Ihnen vorher gezeigt habe, nicht übereinstimmt, weil der Film schon etwas älter ist. So funktioniert das Prinzip. Die Züge kommen in relativ kurzer Zugfolge herein. So sieht es dann auf dem Bahnhof aus. Beim integralen Taktfahrplan kommen die Züge teilweise gleichzeitig. Mehrere Züge können über verschiedene Trassen aus verschiedenen Richtungen sogar gleichzeitig, also zur gleichen Minute in den Bahnhof einfahren. Zuerst kommen die Regionalzüge, die Anschluss zu den Fernzügen haben sollen.

Sie sehen, dass die Minuten mitlaufen. Es ist jetzt elf Minuten vor null, wir haben die Minute 49. Hier wird ein Nullknoten unterstellt. Das heißt, null ist die Minute, zu der alle Züge da sein müssen. Nach der Minute null müssen alle wieder möglichst schnell aus dem Bahnhof raus. Sie sehen hier die verschiedenen Züge, die aus den verschiedenen Richtungen – jetzt haben wir die Minute 53 – eintreffen. Jetzt kommen auch schon die ersten Fernzüge an. Die Fernzüge kommen nach den langsamen Regionalzügen an, sonst würden sie die auf dem Zulauf, auf der Fahrt bis zum Bahnhof aufhalten. Dieses System stellt sicher, dass die Fahrgäste der Regionalzüge schon da sind und zu den Fernzuggleisen hinüber laufen können, damit die Fernzüge möglichst schnell den Fahrgastwechsel bewältigen und möglichst schnell wieder ausfahren können.

Wir nähern uns immer mehr der entscheidenden Minute null. Das heißt, allmählich wird es im Kopfbahnhof voll. So gut wie alle Züge sind mittlerweile da. Es kommen noch zwei Fernzüge, ein ICE aus München und ein ICE aus Mannheim. Das sind die wichtigsten, deswegen kommen sie zuletzt. Sie sollen am wenigsten aufgehalten werden. Jetzt ist es 19 Uhr, also kommt jetzt die Zeit zum Umsteigen. Die Leute gehen heraus aus den Fernzügen und müssen dann auf die Regionalzüge umsteigen. Überall ist jetzt Gewusel im Bahnhof, aber alle Züge stehen. Die Pfeile stellen die Menschen dar, die durch den Bahnhof laufen. Sie haben hinten eine Unterführung, um auch im hinteren Bereich kurze Wege zu anderen Gleisen zu haben. Sinnvollerweise gibt es zukünftig Aufzüge. Heute muss man das Gepäck über die Treppen wuchten. Das macht keinen Spaß. Wir reden aber von einem modernisierten Bahnhof.

Jetzt ist alles vorbei. Die Leute sind umgestiegen und sitzen wieder in ihren Zügen. Natürlich fahren die eiligen Fernzüge nach vier Minuten Wendezeit wieder aus. So viel Zeit braucht es eben, bis alle drinnen und draußen sind. Das sind die drei Minuten, um die es bei Stuttgart 21 wegen des Tunnels zum Flughafen schneller geht, die auf der Strecke Ulm – Mannheim verloren gehen. Das konzedieren wir. Drei Minuten ist unser Kopfbahnhof auf dieser Strecke langsamer. Dafür sind aber alle Fahrgäste

gut umgestiegen. Wenn es Verspätungen gibt, warten alle. Ohne den ICE fährt keiner raus. Dann findet die Ausfahrt eben drei Minuten später statt.

Jetzt geht es mit der Ausfahrt los, die Fernzüge zuerst, und nach ungefähr 12 Minuten sind alle Gleise wieder frei. Alle Züge haben sich auf den Weg gemacht, und alle Fahrgäste sind sicher und ohne Anschlussverlust umgestiegen. Das ist der große Vorteil eines Kopfbahnhofes. Dabei sind viele Linien durchgebunden, das heißt, Züge, die aus einer Richtung einfahren, fahren in eine andere Richtung aus. Auch Ihr Argument, wir wollen nicht umsteigen müssen, wird weitgehend berücksichtigt. Jetzt sehen wir wieder, wie es auf dem Tunnelgebirge funktioniert. Diese Anschaulichkeit ist ganz wichtig, um zu sehen, dass kein Chaos entsteht, sondern dass durch die Leistungsfähigkeit des Tunnelgebirges, die Herr Arnoldi demonstriert hat, die Züge wieder aus dem Bahnhof ausfahren können, ohne sich zu behindern. Damit ist das Prinzip des integralen Taktfahrplans hoffentlich wesentlich anschaulicher erklärt, als mit dieser Gleisbelegung, die wir Ihnen aber zeigen müssen, weil das eine Arbeit ist, die wird erst vor kurzem zu Ende gebracht haben.

Das waren also Aussagen zur Bequemlichkeit und zu den Umsteigemöglichkeiten. Jetzt geht es aber auch um die Frage, wie viele Züge durch den Bahnhof können. Es geht immer wieder um die Leistungsfähigkeit und um Kapazitätsfragen. (Anlage 4, Folie 7) Dieses Grundangebot, das wir hier aufgezeigt haben, sind 35 Züge in der Stunde. Sie sehen, es ist noch viel Platz auf den Gleisen. Alle weißen Flächen bedeuten, dass kein Zug auf dem Gleis steht. Vor und nach dem Knoten ist alles leer. Es gibt aber die Möglichkeit, im Berufsverkehr noch mehr Züge zu fahren. Auch dafür haben wir Ihnen ein Spitzenkonzept übermittelt. Wir können es gerne ausführlich diskutieren. Die Zahl der Züge, die dabei gefahren werden kann, kommt gleich noch. Wir kommen dabei auf 52 Züge im Berufsverkehr, die alle nachgewiesen sind und ohne Konflikte gefahren werden können.

Wichtig ist nicht nur die Frage, ob das Umsteigen klappt und wie viele Züge fahren, sondern auch die Frage, wie schnell die Verbindungen sind. Ich glaube, das war der Einwurf von Herrn Bitzer, der meinte, das sei alles langsamer. Wir haben es nachgerechnet. Sie sehen hier: je intensiver die Farbe ist, umso größer ist der Vorteil für eines der beiden Konzepte. Sie sehen hier alle wichtigen Relationen. Die durchgebundenen Züge halten nicht auf den S-Bahn-Stationen, sondern fahren relativ weit und halten erst wieder in der Region. Hier sind alle wesentlichen Relationen abgebildet. Sie sehen, dass die Masse der Verbindungen grün ist. Grün ist die Farbe von K21. Blau ist die Farbe von S21. Die Tabelle dient nur dazu, dass wir jede einzelne Relation beweisen können. Unten rechts ist das Ergebnis. 58mal ist die Verbindung bei K21 schneller als bei Stuttgart 21 – vom Start bis zum Ziel, Durchbindung hin oder her. 30mal ist die Verbindung von Stuttgart 21 schneller. Sie werden sagen, dass wir das überprüfen müssen. Deswegen haben wir Ihnen die Tabelle mitgegeben, damit Sie jeden einzelnen Zug überprüfen können. Wir behaupten nichts, wir belegen, was wir sagen.

Wenn man die Umsteigezeiten vergleicht, sind wir nicht nur schneller von Bahnhof zu Bahnhof und von Stadt zu Stadt, sondern auch beim Umsteigen. (Anlage 4, Folie 8) Es fahren nicht alle Züge durch. Deshalb sehen Sie, dass die grau markierte mittlere Umsteigezeit von heute niedriger liegt als die orange markierte Umsteigezeit bei Stuttgart 21, egal ob man von Nahverkehrszug auf Nahverkehrszug umsteigt – das ist die linke Säulenkombination –, oder ob man vom Fernverkehr auf den Fernverkehr umsteigt – das ist die mittlere Säulengruppe –, oder ob man Nahverkehr und Fernverkehr miteinander kombiniert – das ist die rechte Säulengruppe. In allen Fällen, egal wie Sie es rechnen, schneidet Stuttgart 21 nach dem Betriebskonzept, das Sie uns im Entwurf übermittelt haben, mit den Wartezeiten schlechter ab als der bestehende Bahnhof. Vielleicht haben Sie noch etwas geändert, aber so war es jedenfalls bis vorgestern. Beim Kopfbahnhof 21 sind die mittleren Umsteigezeiten im Nahverkehr so gut wie heute. Besser als heute sind sie bei der Variante Fernverkehr und bei der Variante Fern- und Nahverkehr und damit natürlich auch besser als bei Stuttgart 21, das die Sache noch schlechter macht, als wir es heute haben. Stuttgart 21 heißt warten im Tunnel, Kopfbahnhof 21 heißt weiterfahren, so schnell es geht.

Jetzt kommt die Zahl der Züge. 52 sind es. (Anlage 4, Folie 9) Wir bitten Sie, das intensiv zu analysieren. Hier geht es gar nicht mehr darum, einzelne Züge zu erklären. Sie sehen nur, dass wir mit den Zügen, die man nur braucht, wenn wirklich viel los ist, 52 Züge in der Stunde fahrplantechnisch nachweisen können und nicht nur behaupten. Sie können uns fragen, ob der Zug gerade in Plochingen, in Ulm oder in Heilbronn ist, wir können immer sagen, wie er fährt, ohne dass er Unfälle verursacht oder in Verspätungen gerät. Dafür haben wir einen Fahrplan mit 52 Zügen in der Spitzenstunde.

Wenn man es vergleicht mit dem, was Sie bisher vorgelegt haben, ist hinsichtlich des Betriebskonzeptes klar, dass für Kopfbahnhof 21 ein Betriebskonzept vorliegt. Angeblich liegt es jetzt auch für Stuttgart 21 vor. Wir behaupten allerdings, dass dieses weiterhin viele ungelöste Probleme enthält, und das werden wir dann miteinander analysieren. Der Blick darauf zeigt schon Gleisdoppelbelegungen, Mehrfachnutzungen, direkt hintereinander fahrende Züge und viele Probleme, die Sie nicht lösen werden. Darüber diskutieren wir dann beim nächsten Mal miteinander. Die Umsteigezeiten sind bei Kopfbahnhof besser. Der optimierte integrale Taktfahrplan ist möglich. Bei Stuttgart 21 werden Sie länger als heute warten. Durchbindungen sind bei beiden Konzepten möglich. Dafür muss man den Bahnhof nicht vergraben. Die Reisezeiten sind bei Kopfbahnhof 21 für alle kürzer, bei Stuttgart 21 nur für einige, im Wesentlichen eigentlich nur für die Fahrgäste zum Flughafen, und die sind zahlenmäßig nicht so bedeutsam. Die nachgewiesene Leistung beträgt bei uns 52 Züge pro Stunde, bei Ihnen bis vorgestern 38 Züge. Jetzt lese ich, dass Sie bei 44 Zügen sind. Sie bewegen sich im Bereich der Leistungsfähigkeit des bestehenden Bahnhofs. Unser Konzept ist wesentlich leistungsfähiger und zuverlässiger. Die Pünktlichkeit ist ausweislich des Betriebskonzeptes bei unserem Projekt gegeben. Wir können zeigen, dass sich die Züge nicht behindern, dass nicht einer den anderen verdrängt, dass keine Wartezeiten entstehen. Bei uns ist alles solide fahrbar, während Ihr Be-

triebskonzept massenhaft Konflikte und Probleme aufwirft, die nur dann überhaupt lösbar sind, wenn jeder Zug pünktlich genau auf die Sekunde fährt. Wenn einer Verspätung hat, geht schon nichts mehr. Bei uns bleibt alles zuverlässig. Unser Konzept ist zukunfts offen. Der Begriff modular erweiterbar wurde kritisiert. Wir sagen, unser Konzept ist in Bausteinen umsetzbar. Wir müssen nicht alles auf einmal haben. Wenn vielleicht einmal die Finanzlage schlecht ist und deshalb oder aus anderen Gründen eine Pause eingelegt werden muss, geht das. Es muss nicht zwingend alles auf einmal gebaut werden. Stuttgart 21 ist ein Alles-oder-Nichts-Konzept, bei dem jedes Problem auf der Strecke einen riesigen Mehraufwand bedeutet und schwere Verzögerungen für den gesamten Bahnknoten verursacht.

Was würde Dieter Zetsche bauen, wenn er wüsste, welche Unterschiede es zwischen den beiden Konzepten gibt. Er hat auf die Frage, ob er denn sicher ist, dass seine Anforderungen an Stuttgart 21 erfüllt werden, gesagt: Das weiß ich nicht, ich glaube den Experten. Wir hoffen, dass er zuschaut und aus der Glaubensfrage eine Wissensfrage macht. Hier geht es nicht um Religion. Es geht um Fahrpläne, Mathematik, Bauten – alles Dinge, die nachprüfbar sind. Wir glauben nicht, wir wissen, dass allein Kopfbahnhof 21 die Anforderungen von Dieter Zetsche, des Landes Baden-Württemberg, der Wirtschaft und der Fahrgäste erfüllt. Dankeschön.

(Beifall)

Lothar Frick: Vielen Dank, Herr Palmer. Der Sitzungsleiter ist gerade unangemeldet verschwunden. Wir hoffen, dass er bald wieder da ist. Jetzt muss ich einfach die Sitzungsleitung übernehmen. Er ist theoretisch unersetzbar. Aber praktisch muss es trotzdem gehen. Unsere Ablaufplanung sieht jetzt vor, dass Herr Kefer eine Präsentation aus Sicht der Befürworter von Stuttgart 21 abgeben würde.

[\(Folien zur Präsentation von Herrn Dr. Kefer – siehe Anlage 5\)](#)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Diesmal ist es ein anderer, aber wir werden Herrn Geißler hoffentlich bald zurückbekommen. Meine sehr geehrte Damen und Herren! Herr Palmer, ich würde zu Beginn das aufgreifen, womit Sie geschlossen haben. Was würde Dieter Zetsche bauen? Dieter Zetsche hat sich sehr eindeutig zu dem, was er bauen würde, geäußert. Er hat nämlich gesagt, er würde Stuttgart 21 ohne jedes Wenn und Aber bauen. Das ist nicht der Inhalt dessen, was ich präsentieren wollte. Wir bemühen uns hier um eine Fachschlichtung. Dabei zählen die Fakten mehr.

Herr Arnoldi, ich würde gerne auf das eingehen, was Sie präsentiert haben. In einem zweiten Teil meiner Ausführungen würde ich auf das eingehen, was Sie, Herr Palmer, präsentiert haben. Ich befinde mich heute in einer etwas anderen Rolle als der, die ich die letzten Male eingenommen habe, nämlich in der Rolle dessen, der auf das erwidert, was Sie gesagt haben. Insofern würde ich zunächst einmal erläutern, wo wir unsere Zweifel und Bedenken haben und daran anschließend Fragen formulie-

ren, sodass wir in der Lage sein sollten, über diese Fragen der Erhellung ein Stück weit entgegenzukommen.

Beginnen würde ich meinen Vortrag gleich mit einer kleinen Gegenüberstellung, die uns in der Vorbereitung etwas Kopfzerbrechen bereitet hat. Wir hatten nämlich damit ein Problem, herauszufinden, um welches Konzept wir uns eigentlich kümmern sollten. Die Basis dafür war, dass wir im Internet einen Auftritt des Aktionsbündnisses sahen – die vierte Auflage -, in dem als Bahnhof K21 und auch die Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm enthalten sind, während im Gleisplan eine Anbindung des Flughafens über den Regionalverkehr und mit einzelnen ICEs gezeigt wird. Darüber hinaus gibt es einen Vortrag von Herrn Professor Bodack, in dem ein Bahnhof mit der Bezeichnung SK21 genannt wird, in dem die Schnellfahrstrecke aber nicht enthalten ist und die Anbindung des Flughafens über den Regionalverkehr erfolgt. Dann haben wir von Herrn Hilger Varianten zum Fahrplan erhalten, eine am 2. November, die aber nach zwei Stunden zurückgezogen wurde, und eine von gestern, die wir trotzdem ein bisschen analysiert haben. Diese enthält auch wieder unterschiedliche Ausführungen zur Schnellfahrstrecke. Beim Gleisplan gibt es zunächst keine Aussage, aber dann doch einige Hinweise, wie diese Strecke aussehen soll. Um etwas Klarheit hineinzubringen, haben wir uns auf das fokussiert, was im Internet zu lesen ist, und haben damit die Frage zu stellen, welches Konzept denn eigentlich für die Zukunft gilt. Für das Gesamtkonzept ist es sicherlich sehr wesentlich, Klarheit darüber zu gewinnen, ob wir eine Schnellfahrstrecke haben, ob die in Wendlingen angebunden werden soll, oder ob wir keine Schnellfahrstrecke haben und eine Anbindung über das Filstal brauchen. Wenn ich den Gleisplan umfassend betrachte, sind bei K21 noch etliche Fragen zu klären und zu diskutieren. Das muss man noch tun. Wir haben uns jetzt im Wesentlichen auf das fokussiert, was wir in der Literatur finden und was wir von Ihnen bekommen haben. Ihr wirkliches Konzept geht aber aus den Unterlagen nicht klar und deutlich hervor.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich einmal eine Frage stellen? – Ich bin eigentlich davon ausgegangen, dass das, was heute angefangen von Herrn Conradi bis hin zu Herrn Palmer uns vorgestellt wird, das Konzept K21 ist.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das kann man so nicht sagen, weil es Widersprüche gibt.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Kefer, was unser Konzept ist, sagen wir, und nicht Sie.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, das würde jetzt auch sagen. Das müssen Sie jetzt sagen. Ist das, was heute vorgetragen worden ist, Ihr Konzept? Darüber sollten wir auch diskutieren.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich darf die Verwirrung vielleicht ein bisschen aufklären. Herr Kefer hat korrekt vorgetragen, dass es verschiedene Varianten von Kopf-

bahnhof 21 gibt – vor allem dann, wenn man die letzten Jahre zusammenfasst, wie Sie es getan haben, und Literatur sichtet. Wir haben erklärt, warum es so ist. Wir haben nicht ein Konzept, neben dem nichts anderes sein darf, sondern wir gehen stufenweise vor. Wenn Sie verschiedene Stufen unterstellen, haben Sie schon verschiedene Konzepte. Wir schlagen zur Bewertung vor, dass wir für die Vergleiche zwischen Stuttgart 21 und unserem Konzept das Konzept, das heute vorgestellt wurde, heranziehen, denn dieses haben wir so gestaltet, dass es Vergleiche erlaubt. Das heißt aber nicht, dass wir sagen, nur so und nicht anders kann man es machen. Es gibt in der Stufenbauweise auch Zwischenzustände und Möglichkeiten anders zu sein, als es vorgestellt wurde. Wir sagen zum Vergleich: Lassen Sie uns die Varianten, wie der Kopfbahnhof und wie der Tunnelbahnhof an das Netz angebunden werden kann, gegenüberstellen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Darf ich darauf erwidern?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir müssen jetzt Klarheit haben, damit sie nicht zu vier potenziellen Konzepten Stellung nehmen. Wir müssen jetzt schon an dem Konzept festhalten, das uns heute Vormittag vorgetragen worden ist. Denn die anderen Konzepte kennen wir gar nicht.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, dazu würde ich gerne aufklärend Stellung nehmen, und zwar anhand von zwei Beispielen. Das, was wir als Betriebskonzept von Herrn Hilger bekommen haben, sieht beispielsweise die Rohrer Kurve nicht vor. Das, was Herr Arnoldi vorgestellt hat, beinhaltet die Rohrer Kurve. Zweitens haben wir im Betriebskonzept von Herrn Hilger erfahren, dass Richtung Feuerbach noch diverse Ausbauten notwendig sind, was in den bisherigen Konzepten nicht enthalten war. Das bedeutet, dass wir widersprüchliche Unterlagen haben. Das ist der Punkt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn wir weiterkommen wollen, müssen wir Argument und Gegenargument einander konfrontieren. Deswegen hätte ich vorgeschlagen, dass wir anhand der Folien von K21 diskutieren. Das haben wir umgekehrt bei Ihrem Konzept auch gemacht.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wir hatten jeweils nach den Vorträgen von Herrn Kefer Gegenvorträge mit Gegenfolien. So war es heute auch vorgesehen, nach den Folien der einen Seite Folien der anderen Seite anzusehen, und heute Nachmittag, wie Sie zu Recht sagen, entlang der Folien vorzugehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wollen Sie jetzt zu K21 eigene Vorschläge machen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte keine eigenen Vorschläge machen, sondern ich möchte zu K21 Fragen stellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber ich bestehe darauf, dass wir nachher über die Folien von K21 reden und dass Sie sich bei Ihren Stellungnahmen auf das konzentrieren, was Sie möglicherweise in Frage stellen. Sonst weichen wir von unserem Dialogprinzip ab. Dann machen wir es wie im Bundestag, dass jede Seite ihre Vorträge hält. Dann werden noch zwei Fragen zugelassen, und dann sind wir am Ende, dann ist es 17 Uhr. Ich hätte ganz gerne, dass wir zu den einzelnen Punkten und den einzelnen Folien diskutieren, wie wir es bei Ihnen auch gemacht haben. Sie sagen, was falsch oder was unmöglich ist, oder was immer man dazu sagen kann. Nur so bekommen die Leute einen Überblick über die jeweilige Position.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, Sie werden uns auf der anderen Seite gestatten, dass wir zu den vorgestellten Konzepten auch Fragen stellen dürfen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Natürlich dürfen Sie das.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gerne diese Fragen stellen, und ich würde auch präzisieren, warum wir sie stellen.

Die erste Frage, die wir haben – und dann verlasse ich dieses Thema -, lautet: Was ist denn K21 überhaupt für die Zukunft? Ich habe gerade ausgeführt, warum wir diese Frage stellen.

Ich würde dann noch einmal kurz auf den Gleisplan von K21 eingehen und ausführen, was dort eigentlich gebaut werden muss. Es ist der Rosenstein-Tunnel. Wir haben die zweite Neckarbrücke. Wir haben zwei zusätzliche ICE-Gleise. Wir haben die Schnellfahrstrecke bzw. den Anschlusstunnel zur Schnellfahrstrecke. Wir haben den Anschluss an die Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm mit der Wendlinger Kurve, wir haben die Scharnhäuser Kurve, die zusätzlich gebaut werden muss; wir haben die Rohrer Kurve, nachdem sie in dem Konzept enthalten war; und wir haben die Ertüchtigung der Gäubahn. Das ist das, was bei K21 gebaut werden muss.

(Klaus Arnoldi: Gebaut werden kann!)

Das ist das, was vorgeschlagen wird.

Die Probleme, die sich aus diesem Plan ergeben, bestehen einmal darin, dass wir auf den S-Bahn-Gleisen vom Hauptbahnhof nach Zuffenhausen einen Mischbetrieb haben. Wir haben einen Mischbetrieb im gesamten Fernverkehr nach Ulm mit der S-Bahn. Wir haben Konfliktpotenzial bei weiteren Einfädelstellen hier unten bei der Scharnhäuser Kurve. Wir haben am Flughafenbahnsteig ein Problem, wo wir auch noch dezidierte Fragen stellen möchten. Wir haben einen Mischverkehr von Rohr zum Flughafen für drei Linien. Wir haben mehr Züge auf den Linien vom Flughafen zur Gäubahn. Nach der Ergänzung von Herrn Hilger vom 10. November haben wir die Rohrer Kurve wieder herausgenommen. Und wir haben die Anpassung am

Bahnhof in Feuerbach und die dritte Röhre des Pragtunnels. Dazu, was das in der Landschaft und in der Umgebung bedeutet, wird Herr Bitzer nachher Stellung nehmen.

Die Fragen, die wir stellen, lauten einmal: Wie sollen die Kapazitätsprobleme im Knoten K21 gelöst werden, die hier aufgezeigt sind? Zweitens: Wie sollen die verlängerten Fahrzeiten des Fern- und Regionalverkehrs ausgeglichen werden, weil nämlich die Schnellbahneinbindung zum Hauptbahnhof deutlich langsamer ist als im Konzept K21 und die Verbindung über den Flughafen hier hinten herum zum Hauptbahnhof nochmals deutlich langsamer ist? Wir reden hier von einer deutlichen Erhöhung der Fahrzeiten. Vorhin ist ausgeführt worden, dass wir es mit einer grundsätzlichen Verkürzung der Fahrzeiten zu tun haben. Das bringe ich nicht ganz zusammen. Es muss hier noch einmal deutlich gemacht werden, wo hier eigentlich die Unterschiede liegen.

Die nächste Frage lautet: Zunächst einmal haben wir eine ganze Reihe von Baumaßnahmen, die durchgeführt werden müssen, um die Leistungsfähigkeit des Knotens insgesamt sicherzustellen. Der Hintergrund ist, dass K20 in der heutigen Form den Verkehr nicht bewältigen kann. Das ist das, was Sie selber vorschlagen, weil Sie sagen, diese Baumaßnahmen, die hier rechts aufgeführt sind (Anlage 5, Folie 5), müssen durchgeführt werden, damit K21 so funktioniert, wie er funktionieren soll. Herr Arnoldi, ich bin da bei Ihnen. Man kann mit Überwerfungsbauwerken zweifelsfrei die Fahrstraßenausschlüsse, die wir aufgezeigt haben, auflösen. Da mache ich einen dicken Haken dahinter. Unterschiedlicher Meinung sind wir aber darin, was das für den Bahnhof bedeutet, nämlich in der Frage, was die ganze Geschichte kostet, wie ich die Baumaßnahmen plane, den Betrieb plane, den Lärmschutz plane usw. Das hat natürlich Auswirkungen. Deshalb stellen wir die Frage, wie das gemacht werden soll, wenn das alles gebaut werden muss, um die Kapazität auf das Betriebsprogramm 2020 zu bringen. Dann stellt sich noch die Frage, ob das ausreicht, um die Kapazität von K21 für dieses Programm bereitzustellen, oder nicht. Ich will nicht über die Frage diskutieren, ob es nicht grundsätzlich möglich ist, einen Kopfbahnhof auf die erforderliche Kapazität zu bringen. Die Frage ist also: Reicht die Kapazität für den vorgesehenen Fahrplan unter der Voraussetzung dessen, was Sie vorgeschlagen haben, was ertüchtigt werden muss?

Ich würde gerne noch kurz auf das Bauen eingehen. Beim Kopfbahnhof in der Darstellung, die Sie gewählt haben, bauen wir natürlich unter dem rollenden Rad. Die theoretisch kürzeste Bauzeit ergibt sich, wenn Sie den Bahnhof voll sperren. Das wäre nach unserer Ansicht eine Bauzeit von ungefähr fünf Jahren. Wenn Sie länger bauen, haben Sie weniger Betriebseinschränkungen. Wenn Sie ganz wenig bauen, haben Sie eine ewig lange Bauzeit und ganz wenige Betriebseinschränkungen. Das ist hier dargestellt. (Anlage 5, Folie 6) Die Kapazität des Bahnhofs ist also abhängig davon, was Sie alles gleichzeitig bauen, und in welcher Sequenz Sie es bauen. Ebenfalls spielt eine Rolle, dass Sie umso mehr Beeinflussungen im Bahnhof haben, je schneller Sie bauen. Umso mehr wird die Pünktlichkeit abnehmen, und umso mehr

werden Sie Verkehre auslagern müssen, um bauen zu können. Das bedeutet, dass man sich bei einer solchen Art des Bauens auf jeden Fall für einen Weg entscheiden muss. Entweder habe ich eine ewig lange Baustelle, oder ich habe massive Beeinträchtigungen des Betriebs, und das Ganze in einem Zeitraum, von dem wir glauben, dass er mindestens 10 bis 15 Jahre umfasst.

Wenn man das Ganze dann auch noch stufenweise aufbaut, wie Sie es in Ihrem Vortrag erläutert haben, werden auch die 10 bis 15 Jahre nicht ausreichen. Darüber werden wir sicher noch einmal diskutieren, wenn wir das Stufenkonzept näher beleuchten. Dann reden wir nämlich über Bauzeiten, die 20 bis 30 Jahre umfassen werden. Hier stellt sich die Frage: Welches Baukonzept ist vorgesehen, und vor allem, welche Bauzeit werden Sie insgesamt haben, wenn Sie ein solches Stufenkonzept anwenden wollen?

Die nächste Frage: Wir haben, wie wir auf dem Gleisplan gesehen haben, tiefgreifende Auswirkungen im Stadtbild auf die Bürgerinnen und Bürger. Wir verstärken mit den Maßnahmen, die Sie vorschlagen, insgesamt die Zerschneidung von Stadtvierteln in Stuttgart und im Neckartal, weil natürlich immer dann, wenn Sie erweitern, entsprechende Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, resultierend in Schallschutzwänden von fünf bis sechs Metern Höhe. Wir haben eine deutliche Zunahme der Lärmbelastung im eng und dicht besiedelten Neckartal sowie an den Hanglagen in Stuttgart. Und wir haben wenig frei werdende Flächen für die städtebauliche Entwicklung. Hier würden wir auch den 75 ha widersprechen, die Sie gezeigt haben, weil das meines Erachtens ein unzulässiger Vergleich zwischen K21 und S21 ist. Deshalb stellen sich hier die Fragen: Diese Punkte, die ich gerade ausgeführt habe, waren ursächlich dafür, dass der Verwaltungsgerichtshof Mannheim K21 als Alternative im Jahr 2006 verworfen hat. Die Frage lautet: Wie löst K21 dieses Problem?

Ich muss vor einem Punkt warnen: Vorhin kam die Behauptung, dass man ja Teile, die heute planfestgestellt seien, wieder für ein neues Planfeststellungsverfahren verwenden kann. Das funktioniert so nicht. Man kann nach heutigem Recht nicht einzelne Teile aus planfestgestellten Abschnitten herauslösen und dann wieder für neue Planfeststellungen verwenden bzw. davon ausgehen, dass diese bereits planfestgestellt sind. Die Verfahren müssen komplett neu angestrengt werden. Und damit haben Sie natürlich auch eine massive Verlängerung der gesamten Projektlaufzeit.

Das ist ein Bild, das ich eingangs, bei der ersten Fachschlichtung, zeigte. (Anlage 5, Folie 8) Es zeigt die Projektlaufzeit für Stuttgart 21. Dort sehen wir, dass wir 1996 die Raumordnung und die Planfeststellung begonnen haben, mit dem Ergebnis, dass 2010 mit dem Bau begonnen werden konnte. Bei K21, dem Bezugsfall, der heute hinterlegt ist, wären wir im Jahr 1996 und hätten weitere 15 Jahre Planungsphase vor uns. Wenn wir, wie ich eingangs ausgeführt habe, auch noch über andere Konzepte diskutieren, die erst mit Machbarkeitsstudien zu hinterlegen sind, wären wir noch entsprechend früher. Wir haben beim Stufenkonzept nicht nur ein Problem mit

extrem langen Bauzeiten, sondern wir haben auch bei dem vorgestellten Konzept weiterhin ein Problem mit Raumordnung und Planfeststellung. Deswegen die Frage von unserer Seite: Wie soll K21 vor 2035 überhaupt in Betrieb gehen?

Lassen Sie mich noch drei Sätze zu den Kosten sagen, weil das eigentlich in einer eigenen Sitzung erörtert werden sollte, weil es aber auch von Ihnen vorher betont worden ist. Sie haben in Ihrer Informationsbroschüre in der vierten Auflage die Baukosten für K21 mit 2,5 Milliarden € betitelt. Herr Arnoldi, das, was Sie gezeigt haben, war die ungefähre Abschätzung der Zusatzmaßnahmen. Das, was in den 2,5 Milliarden € enthalten ist, ist das, was notwendig ist, um das Gleisvorfeld zu erneuern. Denn Sie erinnern sich, dass da relativ lange nichts gemacht worden ist. Für Stuttgart 21 haben wir Baukosten von 4,1 Milliarden €. Das ist immer noch ein bemerkenswerter Unterschied.

Jedoch passiert folgendes. Es gibt zwei Effekte, die eine maßgebliche Rolle spielen. Zum einen haben wir Projektabbruchkosten von ungefähr 600 Millionen €. Auch die werden wir in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung in einer eigenen Sitzung nochmals hinterlegen. Und wir haben Grundstückserlöse, die uns bei der Finanzierung der Baukosten für Stuttgart 21 helfen, sodass am Ende in beiden Fällen ein sehr ähnlicher zu finanzierender Betrag übrig bleibt. Und die große Frage lautet: Bei S21 gibt es eine gesicherte Finanzierung für das Gesamtprojekt. Bei K21 gibt es überhaupt keine gesicherte Finanzierung. Die ganze Diskussion müsste wieder von vorne aufgenommen werden. Mit welcher Strategie soll denn die Finanzierung von K21 überhaupt sichergestellt werden?

Ich möchte die wesentlichen Fragen, die ich gerade aufgeworfen habe, zusammenfassen: Welches K21-Konzept gilt für die Zukunft? Reicht die Kapazität für die vorgesehenen Fahrpläne? Welches Baukonzept ist vorgesehen? Wie soll die Trassenführung durch das Neckartal genehmigungsfähig werden? Mit welcher Strategie soll die Finanzierung sichergestellt werden? Wie lösen wir die Kapazitätsprobleme im Knoten K21? Wie sollen die verlängerten Fahrzeiten ausgeglichen werden? Und wie soll sichergestellt werden, dass K21 vor 2035 in Betrieb geht. Las but not least: Wie hoch sind die Zusatzkosten für den Konzeptentwurf, die wir jetzt praktisch durch die letzten Angaben von Herrn Hilger reinbekommen haben. Damit wäre ich am Ende meines ersten Teiles mit den Fragen, die wir zu dem vorgestellten Konzept K21 haben.

Herr Geißler, wenn Sie gestatten, würde ich in einem zweiten Teil auf das Bezug nehmen, was Herr Palmer vorgeführt hat, nämlich auf den Taktfahrplan.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, ich würde das jetzt bitte nicht tun. Ich bedanke mich. Sie haben sich die Arbeit gemacht. Wir bekommen aber alle die Ausführungen, die Sie jetzt gemacht haben wieder in die Diskussion, wenn wir über die einzelnen Punkte reden. Deswegen würde ich jetzt vorschlagen, dass auch Herr Bitzer keinen weiteren Vortrag hält. Ich sage es nur wegen der Transparenz für die Leute, die zusehen. Es ist viel besser, wenn wir zu den einzelnen Vorstellungen, die mit

K21 hier präsentiert worden sind, dann Stellung nehmen und Sie sagen, das ist aus den Gründen richtig oder aus den Gründen falsch. Dann können sich die Leute ein Urteil darüber bilden, was plausibel und was richtig ist und was in der Zukunft gemacht werden soll. Jetzt haben die Leute eine Vorstellung von den vier Darstellungen zu K21 gehabt und Ihren dankenswert präzisen Gegenvorstellungen. Sie haben es aber nicht mehr im Kopf, sondern sie möchten ganz gerne wissen, ob das, was Herr Arnoldi und Herr Conradi gesagt haben, Punkt für Punkt Ihren Argumenten standhält.

Ich schneide Ihnen das Wort gar nicht ab, aber ich würde empfehlen, dass Sie das, was Sie sagen wollen – das gilt auch für Herrn Bitzer -, dann vorbringen, wenn die einzelnen Punkte aufgerufen werden. Ich würde es auch folgendermaßen machen. Ich würde Ihnen und Herrn Bitzer immer als ersten das Wort geben für den einzelnen Punkt, der zur Debatte steht. Dann muss natürlich die Möglichkeit bestehen – das haben wir das letzte Mal auch gemacht -, dass die andere Seite darauf wieder antworten kann. Ich muss dieses Dialogprinzip aufrechterhalten, sonst machen wir wirklich den Fehler, wie wir es im Bundestag und in den Ausschüssen oder sonstigen Debatten haben, dass wir Vorträge hören, die nebeneinander herlaufen, aber man überhaupt keine Möglichkeit hat, es miteinander zu vergleichen. Können wir so vorgehen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wenn ich das aufgreife, Herr Geißler, wäre mein Vorschlag, dass wir dann durch den Vortrag von Herrn Arnoldi durchgehen, denn das war die Erwiderung auf den Vortrag von Herrn Arnoldi, und dass ich den zweiten Teil präsentieren darf, wenn wir zum Vortrag von Herrn Palmer kommen, um die Sichtweise von unserer Seite darzustellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber der Herr Palmer hat doch Punkt für Punkt diesen Betriebsplan vorgestellt. Kann man den auch Punkt für Punkt durchgehen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Man kann ihn schon Punkt für Punkt durchgehen. Es gehört aber das Verständnis einiger grundsätzlicher Zusammenhänge dazu. Und die würde ich gerne darstellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das erörtern wir dann konkret. Wir können dann auch sehen, ob das über das hinaus geht, was momentan zur Debatte steht. Wir haben hier das Prinzip, dass wir die Bevölkerung mit einbeziehen. Wir müssen es so gestalten, dass die Bevölkerung mitkommt. Die können nicht alle Vorträge, die jetzt vor zwei Stunden gehalten worden sind, im Kopf haben, um es mit dem zu vergleichen, was Sie gesagt haben. Das können die Leute nicht. Einige Genies hier können das. Aber schon eine ganze Reihe von Leuten in dieser Runde kann das nicht. Infolgedessen würde ich darum bitten, dass wir so vorgehen. – Grau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich würde ganz gerne Ihren Vorschlag aufgreifen. Ich halte ihn für einen guten Vorschlag. Ich würde nur dafür

werben, dass wir dann heute Nachmittag immer schauen, dass im Zweifelsfall der Herr Bitzer zu bestimmten Folien von Herrn Arnoldi Dinge einspielen kann. Dann ist das, was sie vortragen, so, dass es tatsächlich für den, der draußen mit dabei ist, sinnvoll und hilfreich ist. Wenn Sie uns zusagen, dass wir es heute Nachmittag auch so machen mit Herrn Bitzer und Herrn Kefer, ist es sehr sinnvoll für die Zuschauer draußen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe ausdrücklich gesagt, dass die beiden Herren Kefer und Bitzer zuerst das Wort bekommen, wenn sie sich melden. Dann können wir weiter diskutieren. Dann haben die Leute auch die Möglichkeit, es nachzuvollziehen. Können wir das machen? – Es wird jetzt der Antrag zur Geschäftsordnung gestellt, dass wir zu Mittag essen. Herr Stocker, wollen Sie auch noch etwas sagen?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Herr Kefer hat jetzt neue Fragen gestellt. Die würden wir gern auch beantworten. Ich denke, das ist doch in Ihrem Sinn.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich sagte es ja gerade. Sie können darauf etwas sagen, wenn wir zu den einzelnen Punkten kommen. Das war alles prima aufgegliedert. Bei Ihnen war es genauso. Herr Kefer und Herr Bitzer haben sich jetzt die Mühe gemacht und im Voraus schon Stellung bezogen. Das sollen sie auch tun können. Sie können sich darauf verlassen, dass ich es so sicherstelle. Dann machen wir jetzt einmal Pause und gehen zum Essen. Um halb zwei treffen wir uns wieder. Eine drei viertel Stunde reicht.

(Unterbrechung der Sitzung: 12:45 Uhr

(Wiederaufnahme der Sitzung: 13:31 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir gehen wieder der Reihe nach vor. Da darf ich mich mit Herrn Conradi verständigen. Vieles von dem, was Sie gesagt haben, ist anschließend etwas detaillierter von Herrn Arnoldi wiederholt worden, sodass wir das eigentlich miteinander verbinden können.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich habe zu meinem Vortrag keine Fragen, aber wenn die andere Seite Fragen hat, möge sie sie bei Herrn Arnoldi einbringen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Ich werde jetzt trotzdem die Folien von Herrn Conradi aufrufen. Sie haben am Anfang sehr plausible – das habe ich schon allgemein anerkannt – Folien gezeigt. S21 verändert massiv das Gesicht der Stadt. Behutsame Entwicklung ist das andere Credo. Das Baukastensystem kommt noch, die Bausteine.

Was ich interessant finde, ist vielleicht nicht die – – Das, was Herr Conradi grundsätzlich gesagt hat, ist natürlich schon beachtlich, aber ich würde ganz gerne doch noch einen Gedanken zur Debatte stellen. – Jetzt finde ich gerade die Folie nicht. – Es geht im Grunde genommen darum, die jetzige Situation in Stuttgart – das sage ich jetzt als mein privates Erlebnis, das ich bei Tisch angedeutet habe –, wird von vielen als ein positives Erlebnis angesehen. Wenn man heute nach Stuttgart hereinfährt, rumpelt man zwar durch das Gleisgelände, aber es gefällt vielen, wenn es über Weichen und Kreuzungen geht – das will ich jetzt aber nicht weiter vertiefen –, weil man etwas von der Stadt sieht. Stuttgart ist eine schöne Stadt.

(Zuruf: Ja! – Vereinzelt Beifall)

Das habe ich immer behauptet und das stimmt auch. Vor allem gibt es keine Großstadt in Deutschland, die so in Talhängen gebaut ist. Das gilt aber nicht nur dann, wenn man von oben die Weinsteige herunterfährt, sondern das gilt auch dann, wenn man nach Stuttgart hereinfährt. Das verschwindet natürlich bei dem Konzept Stuttgart 21. Das ist sicher kein ausschlaggebender Gesichtspunkt, aber ich will auf eine Linie besonders aufmerksam machen. Ich bin als Student und früher als Schüler und auch später ständig mit der Bahn von Oberndorf über Horb und Eutingen nach Stuttgart gefahren. Ich habe mich eigentlich immer darauf gefreut, wenn es nach Stuttgart heruntergegangen ist. Das ist schön gewesen. Man ist durch Tunnel gefahren und dann hat man wieder die Stadt gesehen. So ist das wirklich ein Erlebnis gewesen. Das gilt im Übrigen auch für die Geislinger Steige, die ich gerne gefahren bin, weil das eine schöne Landschaft ist. Sie ist zwar langsam, aber das hat man begrüßt. Ich bin deswegen gerne gefahren, weil man die Felsen gesehen hat, die leider von der Landesregierung alle – oder sehr viele – gesperrt worden sind. Da waren Sie noch nicht Ministerin.

(Tanja Gönner: Da war ich noch nicht auf der Welt!)

Die Bahn sendet – allerdings erst spät in der Nacht um halb fünf oder um vier Uhr – Berichte über die schönsten Bahnstrecken der Welt. Wir lassen jetzt eine der schönsten Bahnstrecken der Welt verschwinden. Ja, das ist so. Da kann man gar nichts machen.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Die Geislinger Steige bleibt zwar bestehen, aber nicht mehr so sehr für den Personenverkehr.

(Zuruf: Doch!)

– Ja, ein bisschen Personenverkehr.

Ich will die Frage einbringen, weil das in den Folien von Herrn Conradi auch genannt wird, dass wir uns Gedanken darüber machen sollten, ob wir das Problem nicht mit einem positiven Ergebnis versehen können. Vielleicht kann man die Eisenbahnstrecke von oben herunter ganz oder teilweise erhalten. Oder muss die zum Opfer fallen? Ich will das jetzt nicht diskutieren, aber vielleicht halten wir das einmal im Hinterkopf. – Herr Rockenbauch.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Das hat nicht nur etwas mit Bahnreisen, der Romantik und so etwas zu tun, sondern ich glaube, ganz wesentlich ist heutzutage, wenn man – das muss man als Oberbürgermeister sein – sich ehrgeizig sozusagen im Wettbewerb mit anderen Städten sieht, dass man nicht das Alleinstellungsmerkmal, das man direkt bei der Einfahrt nach Stuttgart erleben kann, heutzutage unter die Erde in den Keller verbannen kann. Das ist im Wettkampf mit anderen Städten das Unklügste, was man tun kann; denn das, was diese Stadt ausmacht, ist nicht irgendein Bauwerk oder sonst was, sondern das ist der Geist dieses Ortes. Der verschwindet im Keller. Das ist traurig.

(Unruhe)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt habe ich vielleicht einen Fehler gemacht, aber es war kein Fehler – Herr Conradi hat das vorgetragen und ich gebe nur einen Hinweis darauf –, dass sich die mentale Situation vieler Bürgerinnen und Bürger verändert hat. Man sieht eben nicht mehr alles nur unter Leistungseffizienz und es gibt nicht nur mathematische und kognitive Intelligenz oder ökonomische Intelligenz, sondern heute brauchen wir eher gebündelte Intelligenz. Es gibt kreative Intelligenz, ethische Intelligenz und ökologische Intelligenz. All die Intelligenzen, zu denen der Mensch fähig ist, die gebündelten Intelligenzen, sind das, was wir brauchen. Mehr will ich gar nicht sagen.

Ich muss ein solches Projekt auch einmal unter dem Gesichtspunkt sehen, dass nicht nur rein das Ökonomische und Materielle, das, was den Profit bedingt usw., bei dem, was wir machen, eine Rolle spielen darf, sondern auch das andere muss berücksichtigt werden. Ich sage das nur deswegen, weil das erwähnt werden muss, und nicht deswegen, weil ich sage, das ist ein entscheidender Gesichtspunkt für den Kopfbahnhof oder den Durchgangsbahnhof, sondern ich sage das ganz allgemein, damit auch die Bevölkerung weiß, dass wir auch solche Aspekte bedenken und in unserem Kopf und in unserem Herzen bewegen. Der Mensch ist nicht nur eine Zahlenmaschine, sondern er ist auch darauf angewiesen, dass er in einer Welt lebt, in der das Schöne – auch die Natur und vieles andere, das vorhanden ist – erhalten bleiben kann. Wie gesagt, das ist keine Verletzung der Neutralität, sondern das wollte ich angesichts der Folie von Herrn Conradi nur einmal sagen. Ich bin auch zu meinem 2. Staatsexamen von oben die Strecke heruntergefahren. Das hat mich wegen der Schönheit der Fahrt sehr ermutigt. Deswegen ist mir das besonders in Erinnerung geblieben. – Frau Gönner, wollen Sie mir widersprechen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, ich will nur mehrere Hinweise geben. Zum einen haben Sie vollkommen recht, dass man natürlich die unterschiedlichen Bereiche beleuchten muss. Auf der anderen Seite werbe ich dafür – ich bekomme auch viele Zuschriften, in denen die Menschen mir das sagen –, wenn ich in der Form, wie ich unterwegs bin, für meine Lebensqualität Lebenszeit gewinne, darf dies nicht außen vor gelassen werden. Herr Geißler, ich gebe zu, ich fahre nicht die Gäubahn hinein, aber ich fahre ab und an von den anderen Seiten ab Zuffenhausen hinein. Ich will zugestehen, dass ich mir nicht sicher bin, wenn ich von Zuffenhausen hereinkomme und mir das alles anschau, ob ich wirklich total begeistert bin und sage, ich will in dieser Stadt aussteigen, weil sich die Schönheit dieser Stadt dann, wenn ich aus dem Bahnhof herauskomme, zeigt. Was die Schönheit dieser Stadt angeht, bin ich vollkommen bei Ihnen, aber wer aus Zuffenhausen hereinfährt, wird zumindest ein Fragezeichen machen.

(Zurufe)

– Nicht nur Brachflächen der Bahn, sondern das beginnt mit dem Gleisvorfeld und der Gleisführung. Das sei aber jetzt dahingestellt. Ich hoffe, dass wir uns einig sind, dass auch das Leben in einer Stadt und die Qualität des Lebens in einer Stadt genau zu betrachten sind. Da bin ich, wenn wir uns einig sind, dass wir die Gesamtbetrachtung machen, vollkommen bei Ihnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, natürlich. Ich sage, gebündelte Intelligenz. Dazu gehört auch, dass Sie nicht unbedingt in Zuffenhausen aussteigen müssen.

(Heiterkeit)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, das Problem ist nicht, dass ich in Zuffenhausen aussteigen will, lieber Herr Geißler, sondern wenn ich über Zuffenhausen nach Stuttgart hereinfahre, ist das durchaus ein Erlebnis. Vielleicht sollten Sie das einmal machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das mache ich ständig.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Herr Geißler, wir wollen die Geislinger Steige nicht abbrechen, sondern wir wollen sie erhalten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, richtig.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Aber eben für die langsamen Züge, in denen die Leute Zeit haben, die Landschaft zu genießen. Die schnellen Züge wollen wir eben entlang der Autobahn führen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da besteht Übereinstimmung. Die Geislinger Steige machen wir nicht kaputt. Das ist klar. Das wäre noch schöner. – Vielen Dank. Ich ge-

he jetzt einmal weiter. Möchte zu dem Vortrag von Herrn Conradi von Ihrer Seite aus jemand etwas sagen? Er hat dazu grundsätzliche Ausführungen gemacht. – Frau Gönner, bitte schön.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ja, wir hätten gerne etwas zur Folie 13 gesagt, auf der Herr Conradi darauf hinweist, die Mehrheit der Bausteine kommt ohne Planfeststellungsverfahren aus. Dem wollen wir aus mehreren Gründen ausdrücklich widersprechen.

Wenn das Konzept Stuttgart 21 aufgegeben werden würde, müssten nach § 77 Verwaltungsverfahrensgesetz sämtliche Planfeststellungsbeschlüsse aufgehoben werden, sodass dort nicht darauf zugegriffen werden kann. Hinzu kommt, dass dann für K21 ein Raumordnungsverfahren erforderlich wäre, weil es ein völlig neues Konzept ist. Deswegen widersprechen wir ausdrücklich der Folie 13. Das ist falsch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man Folie 13 einmal zeigen (Anlage 1, Folie 13)?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das entspricht nicht der derzeitigen Rechtslage. Ich bin mir bei allem, was Sie heute Morgen ausgeführt haben, nicht sicher, ob möglicherweise bestimmte Änderungen im Baurecht notwendig sind. Damit wird aber nicht die Grundlage des Baurechts aufgehoben. Deswegen widersprechen wir dieser Folie ausdrücklich, weil sie gegen die heutige Rechtslage spricht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gegenrede, Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Als 16-jähriger Berichtersteller für das Baugesetzbuch des Bundes bin ich mit dem Baurecht halbwegs vertraut. Planfeststellungsverfahren brauchen Sie für alle Maßnahmen, aber es ist ein völlig anderer Charakter des Verfahrens, wenn öffentliche und private Interessen – – Darf ich fortfahren, Frau Ministerin?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ja, klar. Ich höre Ihnen zu. Frauen sind multiaktiv.

Peter Conradi (Projektgegner): Wenn öffentliche und private Interessen tangiert werden, hat das Verfahren einen anderen Charakter – es ist ein öffentliches Verfahren –, als wenn die Bahn selber auf ihrem Gelände etwas ändert. Auch dann muss sie den Plan feststellen lassen und das Eisenbahn-Bundesamt muss genehmigen, aber zum Beispiel der Umbau des Gleisvorfelds ist keine Sache, die die Öffentlichkeit betrifft. Das gilt auch für ein fünftes oder sechstes Gleis von Bad Cannstatt nach Obertürkheim. Das ist alles auf bahneigenem Gelände, ohne gravierende öffentliche und private Interessen zu beeinträchtigen. Über den Neckar herüber oder unten durch – so wie Sie das vor haben, Sie fahren unter dem Neckar durch nach Wangen – brauchen Sie in jedem Fall ein Planfeststellungsverfahren.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, dürfte ich dazu dem Rechtsexperten Kirchberg das Wort geben, weil Herr Conradi schon eine Zeitlang aus dem Deutschen Bundestag ausgeschieden ist und das Bebauungsplanrecht seitdem – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer soll reden?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Kirchberg, der Rechtsexperte von unserer Seite.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wo ist Herr Kirchberg?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Hier hinten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, bitte schön.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Kirchberg!

Josef-Walter Kirchberg (Projektbefürworter): Herr Conradi, wir kennen uns schon aus den Fachplanungsverfahren. Sie wissen, hier geht es nicht allein um Baurecht, sondern hier geht es um Fachplanung. Sie haben völlig recht, das ist ein anderes Verfahren als das Baugenehmigungsverfahren für ein Haus. Hier müssen alle öffentlichen Interessen untereinander abgewogen werden. Das Allgemeine Eisenbahngesetz, das einschlägig ist, gibt auch vor, dass bei allen Baumaßnahmen zunächst geprüft werden muss, ob ein Verfahren erforderlich ist. Das ist in der Regel dann der Fall, wenn Interessen Dritter und auch Interessen der Natur betroffen sind.

(Peter Conradi: Das sagte ich gerade!)

– Ja, langsam. Aber in all diesen Fällen, die Sie hier beschrieben, ist genau das der Fall. In allen Fällen muss geprüft werden, ob Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. In all diesen Fällen sind Interessen Dritter insoweit betroffen. Außerdem wissen Sie, dass das Gleisvorfeld ein wesentliches Biotop ist, ein Trockenbiotop Baden-Württembergs mit einer Fülle von Arten, die sich dort aufhalten.

(Beifall bei den Projektgegnern)

Insoweit musste bei unserem Verfahren genau geprüft werden, was an Ausgleichsmaßnahmen erforderlich ist. Das Gleiche muss bei dem Projekt K21 erfolgen. Darauf werden wir sicherlich beim Thema „Ökologie“ noch einmal zurückkommen. Insoweit ist es immer erforderlich, dass bei Vorhaben dieser Größe ein Fachplanungsverfahren durchgeführt wird. Ihren Optimismus, dass das ohne Planrecht geht, teilen wir nicht. Das wäre im Übrigen auch nicht gut.

(Tanja Gönner: Für die Bürgerbeteiligung!)

Boris Palmer (Projektgegner): Ich glaube, hier müssen wir eingestehen, dass die Formulierung so, wie sie da steht, nicht zutrifft. Wir sind auch einmal bereit, Kritik anzuerkennen. So wie das da steht, trifft das nicht zu. Es ist wohl so, dass fast alle Bausteine ein Planfeststellungsverfahren benötigen. Wir können uns auf etwas einigen. Dann müssen wir darüber nicht streiten.

Die Differenzierung, die wir vornehmen – vielleicht kriegen wir da auch Einigkeit –, sieht so aus: Wir sagen, diese Bausteine sind von unterschiedlicher Qualität. Ob ich eine neue Tunnelstrecke, wie sie notwendig ist, um die Neubaustrecke anzuschließen, baue oder ob ich in einem vorhandenen Bahnhof Gleisgruppen verändere, hat eine unterschiedliche Planungsqualität.

(Zuruf: So ist es!)

Deswegen sagen wir, es ist sehr viel leichter und es geht sehr viel schneller, im Bahnhofsbereich anzufangen. Dafür brauchen Sie nicht 20 Jahre Raumordnung und Planfeststellung, sondern das geht wesentlich schneller als den Tunnel planfestzustellen und alle Belange dort abzuwägen.

Der Vorteil unseres Bausteinkonzeptes besteht darin, dass wir, während das eine noch läuft – das dauert natürlich so lange wie es immer dauert, da muss man Jahre ansetzen –, mit dem anderen schon beginnen können. Da würde ich gerne, um das mit einem Faktum zu hinterlegen, auf das Beispiel Frankfurt zurückkommen. Dazu gibt es eine Folie, die leider kaum zu lesen ist ([Anlage 6](#)). Ich erläutere aber, was da steht. Das ist nur, um in meinem Gedächtnis – –

(Zuruf von Tanja Gönner)

– Darf ich kurz zu Ende ausführen. Dann sind Sie selbstverständlich – –

(Tanja Gönner: Ich habe nur eine Frage zu dem, was gerade gesagt worden ist!)

– Okay, gleich im Anschluss die Frage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, wir sind im Moment bei der Frage, braucht man Planfeststellungsverfahren für Ihre Bausteine. Da haben Sie gesagt, die braucht man nicht. Was hilft uns da Frankfurt weiter?

Boris Palmer (Projektgegner): Das geht in 30 Sekunden. Darf ich das versuchen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber nur 30.

Boris Palmer (Projektgegner): 30 Sekunden. In Frankfurt war ein 21-Projekt geplant. Man wollte auch dort einen Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzen. Da hat man Ende der 90er-Jahre gesagt, machen wir nicht. Heute ist der Frankfurter Hauptbahnhof komplett ertüchtigt. Das heißt, all das, was wir in Stuttgart machen wollen – Weichen ausbauen usw., die ganzen Zahlen stehen da –, war nach wenigen Jahren erledigt. Herr Dr. Geißler, das beweist – –

(Zurufe von den Projektbefürwortern)

– Neues elektronisches Stellwerk. Alles eingebaut. Das beweist, dass man dann, wenn man sich entschieden hat, wir ertüchtigen den bestehenden Bahnhof, relativ schnell solche Planverfahren im Bahnhofsbereich durchkriegt und dann etwas bauen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, das waren 30 Sekunden.

(Ingulf Leuschel: Darf ich darauf antworten? – In 20 Sekunden!)

– Wer antwortet darauf?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Leuschel.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, bitte.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Es gibt für Frankfurt das Projekt RheinMain^{plus}. Davon ist das elektronische Stellwerk Fpf in Frankfurt nur ein ganz, ganz kleiner Teil. Die gesamten Fahrwege in den Hauptbahnhof hinein und hinaus sind überhaupt noch nicht so angepasst, wie das in RheinMain^{plus} steht. Das elektronische Stellwerk war dafür eine Voraussetzung. Wir haben in dieser Runde über die Luisakurve – darauf will ich nicht eingehen – und andere Dinge gesprochen. Das sind alles Dinge, die in Frankfurt noch offen sind. Richtig ist, dass Frankfurt heute am Rande seiner Kapazität ist und wir dringend Dinge machen müssen. Ich möchte nur nicht, dass hier der Eindruck entsteht, RheinMain^{plus} wäre auch nur ansatzweise realisiert. Das Hauptproblem sind Hanau und noch ganz andere Dinge. Darauf will ich aber hier in Stuttgart nicht eingehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist jetzt nicht das Thema. Wir sind jetzt angekommen bei Hanau und landen dann noch in Alsfeld oder so.

Wenn ich das richtig verstanden habe, ist es doch wohl unbestritten, dass Planfeststellungsverfahren für den Bereich des jetzt bestehenden Bahnhofgebietes inklusive der ganzen Gleisanlagen nicht mehr oder nur beschränkt notwendig sind. Ist es richtig, dass Sie ohne große baurechtliche Probleme im Bahnhof mit Ihrer Projektion anfangen könnten zu arbeiten? Dagegen muss alles andere planfestgestellt werden.

Boris Palmer (Projektgegner): Auch im Bahnhof, wenn wir einen neuen Tunnel nach Bad Cannstatt hinausbauen, wird eine Planfeststellung erforderlich sein. Das geben wir alles zu. Wir sagen nur, das geht relativ schnell im eigentlichen Bahnhofsbereich. In Frankfurt war 2005 das elektronische Stellwerk eingebaut. Da haben Sie mir nicht widersprochen. Dasselbe wäre im Stuttgarter Kopfbahnhof auch möglich. Dann geht es eben Schritt für Schritt mit der Plangenehmigung weiter. Das ist der Vorteil an der Baustufe. Wie gesagt, wir räumen aber ein, man braucht Genehmigungen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie sagen, das geht aber relativ schneller?

Boris Palmer (Projektgegner): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann man sagen. – Gibt es dazu noch Widerspruch?

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Ja!)

– Bitte schön.

Es geht relativ schneller im Bahnhofsbereich. Bei den anderen Bausteinen – –

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Na ja. Herr Geißler, wenn wir im Bahnhofsbereich nur über Reparaturarbeiten am gegenwärtigen Bahnhof reden, brauchen wir gar keine Planfeststellung. Darum geht es aber nicht,

(Boris Palmer: Eben!)

sondern hier geht es darum, so wie Herr Arnoldi vorhin ausgeführt hat, dass wir beispielsweise zusätzliche Überwerfungsbauwerke brauchen. Wir brauchen Tunnelbauwerke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Überwerfungsbauwerke sind die Brücken?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das sind die Brücken. Genau. So ist das. Dass wir zusätzliche Brücken brauchen, dass wir Tunnelbauwerke brauchen und eine ganze Anzahl – das habe ich in meinem Vortrag vorhin dargestellt – von Maßnahmen brauchen, für die noch nicht einmal eine Planfeststellung reicht, sondern für die Sie in die Raumordnung müssen. So, wenn Sie Raumordnung und Planfeststellung hintereinander schalten, ist es eben nicht so, dass Sie innerhalb kürzester Zeit durchkommen, sondern da reden wir bei einfachsten Maßnahmen von Mindestzeiten von fünf Jahren und bei realistischen Schätzungen sind hier mindestens zehn Jahre erforderlich, bis diese ganzen Geschichten durch sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Reden Sie jetzt von Stuttgart 21 oder von K21?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich rede von K21.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich will noch einmal darauf hinweisen, dass man sehen muss, dass selbst dann, wenn man in Stufen vorgeht – das ist so ein bisschen die Schwierigkeit bei der heutigen Debatte –, man vorher sagen muss, ob man alle Stufen realisieren will. Wenn man dann entlang dieser Stufen ein Gesamtplanungsverfahren – Fachplanung, Raumordnungsverfahren – machen muss, weil eben die Frage ist, wenn die Stufe kommt, indem ich eben ganz plötzlich neue Bauwerke mit entsprechender Bürgerbeteiligung mache, kann ich nicht sagen, ich kann im Bahnhof mit den Gleisen anfangen, sondern ich muss die Gesamtheit wieder vortragen und dazu ein Raumordnungsverfahren machen. Herr Palmer, ja, ich teile, dass es dann innerhalb dieses Verfahrens unterschiedliche Qualitäten gibt. Man darf aber nicht vergessen – –

(Zuruf von Gerd Hickmann)

– Herr Hickmann, trotzdem, das Entscheidende ist, ich muss zuerst ein komplett neues Raumordnungsverfahren machen.

Bekanntermaßen wird ein Raumordnungsverfahren nicht binnen eines halben Jahres oder eines Jahres durchgeführt. Insofern gehört zur Wahrheit schon dazu, dass man nicht sagen kann, wir können morgen mit alledem beginnen, weil das eine Komplettaufgabe des Einen wäre und eine komplette, neue Beplanung des Anderen wäre. Man müsste sich dann entscheiden, will man alle Stufen realisieren oder will man nicht alle Stufen realisieren. Auch das müsste man dann zu diesem Zeitpunkt schon sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön. – Dahlbender, Stocker, Conradi, und dann machen wir mit dem Thema Schluss.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Zum einen möchte ich gerne die Aussage von Herrn Kirchberg über das wertvolle Biotop Gleisvorfeld festhalten. Für diese Aussage danke ich sehr. Das ist genau das, was wir auch gerne erhalten würden.

Das Zweite ist, ich möchte noch einmal darauf verweisen, dass auch bei S21 noch lange nicht alles planfestgestellt ist. Wir haben einen großen Unterschied zwischen K21 und S21. In der Tat kann S21 nur realisiert werden, wenn alles planfestgestellt ist. Das heißt, man sollte mit dem Bau auch erst beginnen, wenn alles planfestgestellt ist, und zwar gerichtsfest, weil man da das Gesamtkonzept braucht.

Ich weise noch einmal auf die Ausführungen von Herrn Arnoldi hin. Vielleicht kommen wir bei der entsprechenden Folie dazu, dass wir sagen, wir brauchen die Bausteine 1 bis 3 notwendig. Die müssten insgesamt betrachtet werden. Alles andere sind Bausteine, die auch unabhängig voneinander betrachtet werden können.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Okay, in diesem Sinne möchte ich das Ganze jetzt einmal vom Kopf auf die Füße stellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte nicht.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Frau Dahlbender hat gesagt, die drei ersten Bausteine brauchen wir. Ich möchte einmal fragen, wozu Sie für diese ersten drei Bausteine ein Raumordnungsverfahren brauchen. Dafür brauchen Sie kein Raumordnungsverfahren. Ich bin einmal gespannt, warum es dafür ein Raumordnungsverfahren geben muss.

Frau Ministerin, dann erklären Sie mir bitte einmal Folgendes: Warum braucht das Eisenbahn-Bundesamt wiederum Jahre, um die gleiche Planfeststellung noch einmal zu wiederholen, wenn das Eisenbahn-Bundesamt die Tunnelbauten nach Bad Cannstatt einschließlich der Brücke planfestgestellt hat und wir die Planfeststellung aufheben, weil Stuttgart 21 erfolgreich gestoppt worden ist?

Peter Conradi (Projektgegner): Die Planfeststellungen für Stuttgart 21 waren wegen der geplanten Wanne des Tiefbahnhofs, des Baus des Nesenbach-Dükers und des gesamten Problems der Quellenbelastung außerordentlich schwierig. Das ist ein dicker Teil des Planfeststellungsbescheids. Ich habe ausdrücklich gesagt, dies alles ist bei K21 völlig entbehrlich. Da müssen Sie nichts über Mineralquellen und Düker –
– Das Grundwassermanagement entfällt. Man muss doch sagen können, dass hier die Planfeststellungsverfahren von wesentlich geringerer Komplexität sind als bei dem, was Sie in die Wege geleitet haben.

Das andere ist, ich habe den Eindruck, Frau Ministerin, Sie verstehen nicht oder kennen nicht die Vorgänge einer behutsamen, schrittweisen Bestandsverbesserung. In der Stadtplanung ist das inzwischen Usus. Das ist allgemein anerkannt. SikS heißt das zum Beispiel in Hamburg – Stadtentwicklung in kleinen Schritten. Sie denken immer in Großprojekten. Das ist eigentlich das vergangene Jahrhundert.

(Tanja Gönner: HafenCity in Hamburg! Da ist stückweise eine ganz langsame Entwicklung!)

– Ich sage doch: SikS – in kleinen Schritten, nämlich eine behutsame Entwicklung des Bestands.

Sie denken immer in Großprojekten, am liebsten in Größtprojekten. Jetzt hängt sogar noch die Neubaustücke mit dran. Es kann gar nicht groß genug sein.

Ich sage, wenn Sie da ein neues Gleis hineinbauen, wenn Sie da das Gleisvorfeld ändern, brauchen Sie kein Raumordnungsverfahren (Anlage 3, Folie 19). In einigen Fällen gibt es Änderungsverfahren wie bei einem normalen Baugesuch. Wenn ich

eine Baugenehmigung habe und in der Planung etwas ändern muss, wird meine Baugenehmigung geändert. Dann gibt es ein Änderungsverfahren. Es gibt auch ein Planfeststellungsänderungsverfahren. Man muss nicht immer wieder bei null anfangen. Wir sind doch nicht blöd. Insofern begreifen Sie noch nicht den grundsätzlichen Unterschied zwischen einer schrittweisen, behutsamen Entwicklung des Bestandes und einem großen Neubauprojekt, das erst funktioniert, wenn es hinten am Ende fertig ist. Das ist der Hauptunterschied.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner, Herr Kefer, bitte nur eine kurze Stellungnahme; denn wir kommen hier nicht weiter. Das ist non liquet. Da ist keine Übereinstimmung zu erzielen. Es gibt einige gute Argumente, aber es gibt auch Argumente dagegen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, wenn Sie gestatten – Herr Stocker hat konkrete Fragen gestellt –, würde ich gerne einen Rechtsexperten, der sich seit vielen Jahren damit beschäftigt, dazu Ausführungen machen lassen. Ich werbe schon dafür, dass ein Rechtsexperte hinsichtlich der Frage, brauche ich ein Raumordnungsverfahren, ja oder nein, der sich tagtäglich damit beschäftigt, zumindest annähernd möglicherweise den Sachverstand hat, das zu beantworten. Dies vielleicht etwas besser, lieber Herr Stocker, wie Sie das gesagt haben.

Lieber Herr Conradi, ich finde das, was Sie gerade gesagt haben, schon bemerkenswert.

Erster Punkt: Die Neubaustrecke wurde nicht vonseiten der Befürworter in diese Schlichtung eingebracht, sondern vonseiten der Gegner. Das hatten wir in der letzten Woche in der Nachbesprechung schon einmal besprochen.

(Zuruf von Peter Conradi)

– Nein, nein, Sie haben gesagt, es kann nicht groß genug sein; deshalb haben sie die Neubaustrecke auch noch mit hineingenommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, aber die ist jetzt drin.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ja. – Hier wurden aber ein paar Dinge unterstellt. Hier wird immer mit Unterstellungen gearbeitet, bei denen ich der Auffassung bin, dass man ihnen auch entgegenzutreten darf.

Zweitens. Ich weiß nicht, wer sich einmal die HafenCity in Hamburg betrachtet hat. Ich bin mir nicht sicher, ob das eine kleine Entwicklung ist, aber möglicherweise habe ich bisher eine andere HafenCity besucht als Sie sie besucht haben. Das ist ein ziemliches Großprojekt in Hamburg, das dort entstanden ist. Das gilt für die Bauten und auch für die Frage, wie die Entwicklung dort gemacht worden ist.

Jetzt würde ich gerne zum Rechtlichen kommen, weil das schon wichtig ist. Wir können hier nicht so tun, als würde es diesen Rechtsstaat nicht geben. Ich werbe dafür, dass wir dann auch – –

(Zuruf von Peter Conradi)

– Aber genau Sie unterstellen uns, wir würden Ihnen unterstellen, Sie würden darüber nicht nachdenken. Das ist nicht so, sondern Fakt ist, dass wir hierfür, auch für die drei Stufen – – Herr Stocker, das sieht man hier, spätestens für den Tunnel braucht man es. Sie brauchen bei einem neuen Planfeststellungsverfahren wieder die ganz normale Öffentlichkeitsbeteiligung.

(Zuruf von Peter Conradi)

– Noch einmal: Das Planfeststellungsverfahren wird nach den entsprechenden rechtlichen Grundlagen aufgehoben. Ich bin Herrn Palmer sehr dankbar dafür, dass er gesagt hat, wir gestehen das zu, wir brauchen das. Ich habe gesagt, wir sind bereit, diese Stufen zu sehen und dass es da unterschiedliche Qualitäten gibt. Nichtsdestotrotz braucht man für die unterschiedlichen Stufen in ihrer Gesamtheit auch eine Gesamtbetrachtung. Die Gesamtbetrachtung ist ein Raumordnungsverfahren. Vielleicht darf zumindest Herr Kirchberg noch etwas dazu sagen, weil ich schon finde, dass das ein ganz wesentlicher und wichtiger Punkt ist, Herr Dr. Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin nicht dafür, dass wir uns jetzt noch weitere rechtliche Ausführungen anhören. Dann kommt der nächste Rechtsexperte – –

(Zuruf)

– Entschuldigung, Sie sagen, ein Rechtsexperte, der sich ständig mit dem Thema beschäftigt. Wahrscheinlich gibt es in Stuttgart mindestens zehn Leute. Insofern – –

(Tanja Gönner: Herr Stocker und Herr Conradi haben dies entsprechend negiert!)

– Ja, ich weiß das. Ich muss aber jetzt geschäftsleitend etwas sagen: Wir werden in der Frage, ob ein Planfeststellungsverfahren für K21 notwendig ist, keine Einigung erzielen. Da gibt es die Auffassung, die sagt, das geht ein bisschen leichter. Sie sagen, das geht nicht so leicht. Damit müssen wir das leider belassen. Es gibt in dieser Frage keine Einigung. – Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Vielleicht kann man abschließend eines bemerken: Es sei einmal dahingestellt, wie schnell oder wie langsam das Ganze geht, aber wenn ich das in Stufen aufbaue, so wie das von Ihnen vorgeschlagen wird, bekomme ich die verkehrliche Wirkung 20 bis 30 Jahre später.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sind in einem Verfahren, in dem wir die Argumente austauschen. Das ist jetzt ausreichend getan worden. Wenn wir hier jetzt nicht weiterkommen, müssen wir den Punkt abschließen. Dann bleibt das eben

(Boris Palmer: Strittig!)

unbeantwortet und nicht

(Boris Palmer: Strittig!)

gemeinsam bewertet. Deswegen müssen wir jetzt vorankommen, weil wir sonst noch um drei Uhr über das Planfeststellungsverfahren reden. Das ist geltendes Recht.

Ich will das auch deswegen wirklich abschließen, weil wir an dieser Debatte sehen, diese Planfeststellungsverfahren sind wirklich ein Kreuz, wenn es darum geht, Großprojekte zu realisieren. Ich habe heute Morgen gesagt, wir müssen das ganze Baurecht renovieren. Jetzt haben wir aber das vorhandene Baurecht und müssen uns damit abfinden. Auf die Dauer kann das aber natürlich nicht das Zukunftsprojekt sein, gerade wenn es um solche Probleme geht.

(Tanja Gönner: Darf ich eines klarstellen?)

– Bitte wirklich nicht. Ich meine, – –

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich wollte nur fragen, ob wir wenigstens Einigkeit darüber erreichen können, dass auch in Zukunft die heutigen Rechtsgrundlagen, soweit sie nicht geändert werden, gelten. Können wir darüber Einigkeit erzielen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das habe ich heute Morgen schon gesagt. Herr Palmer, sind Sie auch der Auffassung?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich gehe sogar weiter und sage: Wir haben mehr Einigkeit als Sie gerade konstatiert haben, Herr Dr. Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nämlich?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich glaube, wir sind nicht so weit auseinander. Es gibt am Ende einen Streit, wie schwierig das graduell ist, aber Ja-/Nein-Fragen sind hier nicht umstritten. Das hoffe ich jedenfalls. Ich glaube, wir sind uns einig, der Punkt 1 auf der Folie, Neubau einer Bahnhofshalle über einem bestehenden Bahnsteig, neue Bahnsteige, braucht keine Raumordnung, sondern das ist ein Baugenehmigungsverfahren in der Stadt.

(Tanja Gönner: Wir brauchen das für das Gesamte! Aber machen wir die Folie – –)

– Sekunde, bei unserer Bausteinbetrachtung – –

(Tanja Gönner: Nein, auch da muss man vorher wissen, wie viele Bausteine im Gesamten zu betrachten sind! Da sind wir uns nicht einig!)

– Sekunde, der Punkt 2, Modernisierung des bestehenden Bahnhofsvorfeldes – das hat sogar Herr Kefer gesagt –, braucht keine Raumordnung. Er hat sogar gesagt, braucht wahrscheinlich noch nicht einmal eine Planfeststellung. Das haben Sie vorhin gesagt.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Nicht die Modernisierung, sondern die Reparatur!)

– Ja, sicher, aber die ist doch erforderlich. Das heißt, es sind viele Arbeiten, die für unser Konzept erforderlich sind, in naher Zukunft möglich. Jedenfalls im Bahnhofshallenbereich und im Gleisvorfeld. Ich dachte, darüber besteht Einigkeit.

(Tanja Gönner: Aber nicht alles, weil da viele Änderungen drin sind, die das bedürfen!)

– Okay, vielleicht sind wir uns doch nicht einig, aber ich hatte Sie so verstanden, dass man erst dann, wenn man aus dem Bahnhofsbereich herauskommt und die großen Fragen der Raumordnung anstehen – das konzedieren wir –, dieses Verfahren braucht. Wir sagen aber, das geht einfacher, weil viel weniger Probleme zu lösen sind als Sie sie hatten. Das hat Herr Conradi ausgeführt. Wenn wir uns da weitgehend einig sind, ist das nicht so schlimm mit dem Streit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt lassen wir das einmal so stehen, wie es ist. Wir kommen überhaupt nicht weiter. Da gibt es einen Dissens. Ob der jetzt so oder so groß ist, brauchen wir nicht zu entscheiden. Das ist letztendlich im Moment nicht lösbar. Vielleicht kommen wir im Laufe der Schlichtung noch einmal auf diese Sache zurück.

Jetzt können wir zur Beratung der Folien von Herrn Arnoldi übergehen. Da haben wir zunächst das Leitbild für den Schienenverkehr (Anlage 3, Folie 03). Das ist wahrscheinlich nicht sehr umstritten. – Kann man das einmal sehen?

Ich glaube, wir können zur nächsten Folie übergehen.

(Zuruf: Ja!)

Jetzt kommt das Modell Deutschland/Modell Schweiz (Anlage 3, Folie 04). Ich will nur darauf hinweisen, dass ich heute ein Presseinterview von einem – – Haben wir das irgendwo?

(Martin Hilger: Herr Frick, wenn Sie mir das Bildsignal geben, können wir es an die Wand werfen!)

Das ist eine Information. Thomas Neff, was ist der? Das ist eine Äußerung.

(Tanja Gönner: Das ist der Deutschland-Chef! – Zuruf: Das ist der Deutschland-Chef der SBB!)

– Das muss man jetzt einfach einmal zur Kenntnis nehmen. Er sagt, das Schweizer Modell ist unabhängig von S21 nicht übertragbar. Wohl gemerkt.

(Tanja Gönner: Genau!)

Das ist die Auffassung.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, Herr Neff ist der Deutschland-Chef der Schweizer Staatsbahnen. Nachdem man sich immer darauf beruft, glaube ich, ist es durchaus in der Debatte nicht unerheblich, das zu sehen. Es geht nicht um die Frage Stuttgart 21, sondern um die Frage ITF. Herr Kefer möchte dazu etwas sagen. Sie hatten heute Morgen zugesagt, dass Herr Kefer und Herr Bitzer jeweils das Wort bekommen werden, wenn sie das wünschen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, jetzt müsste Herr Arnoldi dazu etwas sagen.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich kenne diesen Artikel nicht. Ich sehe ihn zum ersten Mal. Ich kann mir aber sehr gut vorstellen, dass man ähnlich wie die Schweiz so vorgeht, dass man zuerst einen guten Fahrplan für die Kunden macht und dann überlegt, an welchen Stellen man die Infrastruktur ausbaut, damit diese Fahrzeiten auch erreicht werden.

Meines Wissens ist es sogar so, dass die Deutsche Bahn im Fernverkehr auch versucht, dass sie in den großen Knotenbahnhöfen mit ihren Zügen hineinkommt und dass sie überall da, wo sie Behinderungen durch eine schlechte Strecke oder durch Infrastruktur hat, versucht auszubauen und schneller zu werden.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Zunächst einmal würde ich aus dem Artikel gerne einen ganz kurzen Absatz zitieren.

(Hannes Rockenbauch: Wir hatten beim letzten Mal, dass man nicht aus Zeitungen zitieren soll! Das war bei Herrn Holzhey! Sie erinnern

sich! Da haben wir gesagt, es hat keine Relevanz, wenn man aus Zeitungen zitiert! Ich verstehe nicht, warum man hier aus Zeitungen zitieren soll!)

– Herr Rockenbauch, wissen Sie, der Unterschied ist Folgender:

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will nur gerade sagen, das ist ein Interview.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, Herr Holzhey hat aus der Zeitung zitiert, dass der Nutzen-Kosten-Faktor 1,0x sei, was jetzt durch die Bundesregierung widerlegt worden ist. Aber sei es drum.

Das ist hier ein Interview. Eine Aussage unterstreicht etwas, wo die Titelzeile, nämlich „Das Schweizer Modell ist nicht übertragbar“, herkommt. So sagt Herr Neff:

Die Verhältnisse in der Schweiz kann man grundsätzlich nicht mit den deutschen vergleichen. Wir haben in der Schweiz andere räumliche Verhältnisse.

– Das wird keiner bestreiten wollen. –

Drei sogenannte Vollknoten, Zürich, Bern und Basel, liegen jeweils eine Stunde auseinander – ideal für ein Taktsystem mit optimalen Anschlussmöglichkeiten zwischen Fern- und Nahverkehr. Das lässt sich wohl nicht 1 : 1 auf Deutschland übertragen.

Ich möchte zu der Sache ausführen, dass dann, wenn man ein relativ kleines Netz hat, die Fahrzeit an sich nicht die Rolle spielt als wenn Sie einen relativ großen Flächenstaat bedienen müssen, bei dem die Fahrzeit sehr wohl eine massive Rolle spielt. Das war das, was wir eingangs ausgeführt haben.

So, und wenn Fahrgeschwindigkeit – insbesondere im Fernverkehr – eine große Rolle spielt, haben Sie natürlich unterschiedliche Verhältnisse zur Schweiz. Genau das adressiert Herr Neff hier. Das heißt also, die Taktknotenthematik komplett in Deutschland durchzuziehen, geht so nicht. Das ist das, was wir nachher auch noch einmal zeigen werden, wenn wir im Detail über den Fahrplan reden. Hier ist aber eindeutig ausgeführt, dass damit die Verhältnisse in der Schweiz so nicht auf Deutschland übertragbar sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt will ich nicht auf den Artikel rekurrieren. Ich will nur der Fairness halber darauf hinweisen, dass er natürlich auch sagt, dass es unterschiedliche Philosophien gibt, und zwar legt man in der Schweiz die Priorität auf einen dichten und penibel pünktlichen Taktfahrplan, während Deutschland großen Wert auf ein erstklassiges Hochgeschwindigkeitsnetz legt. Das ist ungefähr das, was Herr Arnoldi hier mit dieser Folie gezeigt hat.

Müssen wir hier über diesen Punkt weiter debattieren? Ich glaube, das ist nicht notwendig. – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich glaube, man kann das nicht einfach stehenlassen, weil dann heißt es, wir stimmen dem aus. Das tun wir ausdrücklich nicht. Wir sind weiterhin der Auffassung, das Modell ist übertragbar, und das, was Sie als Gegenargument genannt haben, überzeugt uns nicht.

Sie sollten nicht selektiv zitieren. Wenn man das Interview ganz liest, steht da nämlich:

Unsere Durchgangsbahnhöfe harmonieren mit dem Taktsystem genauso gut wie Kopfbahnhöfe.

Das haben Sie nicht vorgelesen, weil das nicht so gut in die Philosophie passt.

(Tanja Gönner: Herr Palmer, wir hatten schon einmal diskutiert, dass wir das nicht bestreiten!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Immer schön der Reihe nach.

Boris Palmer (Projektgegner): Na, schön, aber das Interview könnten auch wir als Beleg für unsere Thesen benutzen, wenn wir den Satz zitieren. Um was geht es aber? Er hat recht. Wir können nicht die Schweiz genau auf uns übertragen. Das heißt, wir können nicht in allen Knoten und überall dieses System umsetzen. Wir können es aber in einigen ausgewählten und vielleicht sogar in vielen Knoten umsetzen. Das ist schon Realität. Sie haben nämlich südlich der Schwäbischen Alb den Allgäu-Schwaben-Takt, der genau nach dem Prinzip der Schweizer funktioniert, in Deutschland schon umgesetzt. Das funktioniert.

(Zurufe)

Sie haben also erwiesen, dass das in Deutschland geht. Wir sagen, Stuttgart ist ein so wichtiger Bahnhof, dass wir hier gerne das Schweizer Modell umsetzen möchten, so wie es in Tübingen, so wie es in Ravensburg und so wie es in Biberach auch schon angefangen wurde. Warum soll das nicht gehen? Ich finde, eine generelle Aussage mit dieser schönen Überschrift bringt uns nicht sehr viel weiter, wenn Sie durch Ihr Handeln in Deutschland beweisen, dass da, wo man das will, dieses Modell sehr wohl realisierbar ist. Dann einigen wir uns doch darauf, die einen wollen das und die anderen wollen das nicht. Sie haben lieber Schnellfahrstrecken. Sie sollten sich aber nicht hier hinstellen und sagen, das geht nicht. Das geht schon. Sie machen es selbst.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit wir gleich zum nächsten Punkt übergehen können, darf ich zur Information noch einmal darauf hinweisen, es ist einiges über-

tragbar, vielleicht sogar sehr viel, vielleicht das eine oder andere nicht, aber unser Bahnexperte aus der Schweiz sagt auch:

Beides – ein perfekter Regionalfahrplan und Hochgeschwindigkeitsstrecken – ist ambitiös. Wenn Sie neidvoll auf unsere Fahrpläne schauen, dann blicken wird neidvoll auf die deutschen ICE.

Dann wird das südliche Baden-Württemberg als ein Beispiel genannt, wie man beides miteinander verbinden kann.

(Tanja Gönner: Das verstehen wir als Lob für unsere bisherige Politik! Herzlichen Dank!)

Insofern ist das das, was Herr Palmer gesagt hat. – Jetzt noch kurz Herr Stocker dazu.

(Zuruf: Kein Problem! Ich lobe gerne!)

Gangolf Stocker (Projektgegner): Genau das ist das, was wir wollen, nämlich den Fernverkehr mit dem Nahverkehr verknüpfen. Deswegen wollen wir den integralen Taktfahrplan.

Letzter Punkt: Die Überschrift stimmt in einem Punkt hundertprozentig, Frau Ministerin. In der Schweiz stimmt nämlich das Volk über die Investitionen der Bahn ab.

(Beifall bei den Projektgegnern. – Tanja Gönner: Damit sind wir wieder bei der politischen Systemfrage, die bekanntermaßen nicht Inhalt dieser Schlichtung ist!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt hören wir auf, sonst sagt jeder noch einmal etwas und noch einmal etwas und noch einmal etwas. Die Sache mit der Schweiz ist jetzt abgeschlossen. Das, was sie machen, ist offenbar gar nicht so schlecht, aber ist nicht in jeder Einzelheit für uns verwendbar.

Herr Arnoldi, das ist Ihre Folie (Anlage 3, Folie 05). Die Potenziale des Kopfbahnhofs sind nicht ausgeschöpft. Das ist die nächste Folie. Zugkreuzungen lassen sich vermeiden usw.

(Tanja Gönner: Herr Frick, würden Sie bitte wieder die Folie zeigen!)

– Frau Gönner, bitte nicht. Was ist los?

Muss man darüber debattieren? – Im Kopfbahnhof ist ein integraler Taktfahrplan möglich. Wird das bestritten? – Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein. Es ist von unserer Seite her so, dass ich sage, ja, im Kopfbahnhof ist das möglich, aber es sind entsprechende bauliche Maßnahmen notwendig. Herr Arnoldi, das ist genau das, was Sie ausgeführt haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, aber das ist unbestritten. – Zugzahlen können gesteigert werden.

(Zuruf: Ja!)

Kapazitätsengpässe auf den Zulaufgleisen können beseitigt werden. – S-Bahn erhält eigene Gleise.

(Dr.-Ing. Volker Kefer: Also bei den – –)

Das ist doch okay.

(Tanja Gönner: In den nächsten Folien werden die Dinge auch noch ausgeführt! Wir würden jeweils bei den Folien gerne noch etwas dazu sagen!)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Bei den Kapazitätsengpässen würden wir zunächst einmal den Bedarf anmelden, dass uns das erläutert wird, weil das kann man so ohne weiteres nicht sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, dann kommen wir darauf zurück. Sonst ist das aber okay. Oder?

Dann heißt es, im Kopfbahnhof gibt es heute Zugkreuzungen (Anlage 3, Folie 06). Das kann man auch nicht bestreiten.

Dann gehen wir zur nächsten Folie über (Anlage 3, Folie 07). Zugkreuzungen im Kopfbahnhof lassen sich vermeiden. Da ist der optimierte Gleisplan von K21 abgebildet, der noch bei der Folie 07.1 berücksichtigt werden muss (Anlage 3, Folie 07.1), weil das da etwas näher ausgeführt wird. Wird bestritten, dass so etwas möglich ist?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, dann gehen wir weiter. Dann kommen wir zur Folie Beseitigung von Zugkreuzungen (Anlage 3, Folie 07.2). – Das wird man auch nicht bestreiten können, dass das möglich ist. Okay.

Das „Tunnelgebirge“ ermöglicht bereits heute kreuzungsfreie Zufahrt zum Kopfbahnhof (Anlage 3, Folie 08).

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das gilt nur eingeschränkt, so wie wir beim letzten Mal dargestellt haben.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Das ist korrekt. Wir müssen es erweitern, damit es die Funktionalität hat, die wir vorschlagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, das wird also auch nicht bestritten.

Dann kommen wir zur Ertüchtigung oder Verbesserung des Kopfbahnhofes. Das ist die Folie 09 (Anlage 3, Folie 09). Vereinfachter Gleisplan des modernisierten Kopfbahnhofs.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, dazu hätte ich eine Anmerkung!)

Wer möchte dazu etwas sagen? – Frau Gönner, Herr Bitzer.

(Tanja Gönner: Genau!)

Bitte schön, Herr Bitzer.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, Sie haben uns heute Vormittag dazu angehalten – insbesondere Herrn Dr. Kefer –, dass wir uns auf das beziehen, was heute Vormittag gezeigt wurde. Ich möchte Ihnen an diesem Beispiel zeigen, dass wir allein schon heute Vormittag divergierende Angaben gesehen haben, nämlich zum einen das Betriebskonzept, das Herr Palmer vorgestellt hat, die Infrastruktur, die diesem zugrunde zu legen ist, und die Infrastruktur, der Gleisplan, der hier von Herrn Arnoldi angezeigt ist.

Ich möchte Ihren Blick jetzt – auch die Fernsehzuschauer, sofern Sie das sehen, ansonsten können Sie bitte mit der Maus auf den Pragtunnel zeigen – auf den Pragtunnel lenken. Am oberen Rand sehen Sie zwei stilisierte Tunnelportale. Dort sehen Sie insgesamt sechs Gleise verschwinden. Zwei Gleise davon sind gestrichelt. Das ist also die offene Aussage, ob der Pragtunnel um zwei Gleise erweitert werden muss, sprich, ob eine neue Röhre gebaut werden muss oder nicht.

Herr Frick, ich bitte Sie, mir das Signal zu geben. – Danke schön. Wir haben hier den Gleisplan, der dem Betriebskonzept von K21 zugrunde liegt, das heute Vormittag vorgestellt wurde ([Anlage 7](#), Folie 6/29). Hier ist ein fünftes Gleis durch den Pragtunnel unterstellt. Sie sehen am oberen Rand drei stilisierte Tunnelportale. Auf der linken Seite ein Tunnelportal für ein einzelnes Gleis. Das Gleis auf der rechten Seite, das gestrichelt dargestellt war, nämlich die Option auf zehn Gleise, taucht hier nicht auf. Wir reden hier also insgesamt von neun Zulaufgleisen, die in dem Betriebskonzept unterstellt sind, wovon eines aber mit einem neuen Tunnel durch den Pragsattel

zu realisieren ist mit einem entsprechenden Ausbau der Zulaufgleise über die Bahnhöfe Feuerbach und Zuffenhausen hinaus. Daher meine Frage – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was wollen Sie damit sagen?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Ja, meine Frage an die Kritiker von Stuttgart 21: Welche Infrastruktur sollen wir nun Ihren Konzepten zugrunde legen?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Es gilt das, was heute Morgen vorgestellt worden ist. Ich sehe zwar hier einen Gleisplan, der meinem ähnelt, aber da sind noch zusätzliche Striche eingefügt. Das habe ich nicht getan. Ich weiß nicht, haben Sie das ergänzt? Ich weiß das nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das frage ich auch: Was ist das für ein Schema? Mit solchen Schemata sollten wir uns am besten nicht beschäftigen. Das haben wir einmal ausgemacht.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, doch das ist wichtig. Herr Arnoldi, ich darf Ihnen das sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Von wem stammt das Ding?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Ja, das möchte ich gerade beantworten. Das Konzept stammt von Martin Hilger. Dieses Konzept wurde uns gestern Morgen um 9:11 Uhr per E-Mail für heute überspielt und gilt als Grundlage für das Betriebskonzept, das heute Morgen vorgestellt wurde. Hier haben wir die erste von zahlreichen Abweichungen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt fängt das wieder an, dass Folien und Unterlagen in die Schlichtung hineingebracht werden, von denen die Anwesenden relativ spät oder überhaupt nichts erfahren. Zu denen, die gar nichts erfahren, gehöre ich. Das geht nicht. Dann können wir die Sache nämlich nicht diskutieren.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, diese Unterlagen wurden auch dem Schlichtungsbüro gestern Morgen per E-Mail überstellt. Sie haben die Unterlage mit der gleichen E-Mail erhalten, mit der sie uns zugegangen ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ach so. Okay. – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich möchte versuchen, das zu erklären. Herr Dr. Bitzer hat korrekt analysiert. Es gibt es einen Unterschied zwischen den beiden Plänen, die Ihnen überstellt wurden. Wir räumen ein, das ist nicht dasselbe.

Der Grund dafür ist aber erneut das stufenweise Bausteinsystem. Wir haben gesagt, wir legen Ihnen – – Entschuldigung, warum müssen Sie immer die ganze Zeit den Kopf schütteln, bevor ich überhaupt ausgesprochen habe?

Wir haben Ihnen heute, damit das vergleichbar wird, ein Betriebskonzept vorgestellt. Diesem Betriebskonzept liegt dieser Plan bei. Das heißt, wir sagen, mit diesen Gleisbauten funktioniert dieses Betriebskonzept. Ich habe aber heute Morgen sehr deutlich gemacht, dass wir nicht ein einziges Konzept, an dem es nichts zu verändern gibt, vorstellen, sondern damit Sie vergleichen können, ob Stuttgart 21 mehr oder weniger leistet als ein – die Betonung liegt auf ein, nicht der – modernisierter Kopfbahnhof, haben wir uns in den letzten 14 Tagen die Arbeit gemacht, das so ausarbeiten, dass Sie es kritisieren können. Das war unsere Aufgabe.

Ich würde Sie bitten, diesen Plan zu kritisieren, wenn Sie die Frage, wie viele Züge können wo fahren, analysieren. Das heißt, die Frage lautet ganz einfach: Haben wir die richtige Infrastruktur vorgelegt, um dieses Betriebskonzept umzusetzen? – Wenn Sie uns nachweisen, dass das, was wir vorlegen, auf der vorgelegten Infrastruktur nicht fahren kann, haben wir möglicherweise etwas übersehen.

Ich darf aber doch dafür werben, wenn ich die Ministerin zitieren darf, dass Sie bitte berücksichtigen, dass wir nicht mit einem riesigen Planungsapparat arbeiten, sondern wir mit relativ wenigen Ressourcen etwas auf die Beine stellen, damit Sie uns kritisieren können. Wir sind dazu da, um Ihnen aufzuzeigen, das ginge auch anders. Sie können aber von uns nicht den Grad an Perfektion abverlangen, den ein teilplanfestgestelltes Vorhaben mit fast 600 Millionen Euro hat. Das ist nicht fair. Wenn ich Ihre Worte noch einmal bemühen darf: Sie bekämpfen gerade etwas, von dem Sie vor kurzem gesagt haben, das sei ein Phantom. Sie gehen aber in die Details, als wäre das schon fertig gebaut. Diesen Widerspruch sollten Sie bitte auch berücksichtigen. Wir haben nicht die Ressourcen gehabt, um jedes Detail bis zu Ende zu planen. Wenn da kleine Unterschiede auftauchen, meine ich, dass man uns das verzeihen darf.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Palmer, diese Aussage ist natürlich voll zu akzeptieren. Es ist sehr respektabel, was insbesondere von Herrn Arnoldi vorgelegt worden ist. Dieser Gleisplan ist eine ganz respektable ehrenamtliche Beschäftigung. Daran gibt es überhaupt nichts zu deuteln. Nur das Problem, das wir damit haben – nicht nur die Befürworter, die hier am Tisch sitzen, sondern auch die Bürger draußen –, ist die Frage: Was ist denn K21? – Wir haben eine diffuse Wolke. Herr Palmer, daher kommt auch der Begriff Phantom. Es ist einfach nicht zu fassen. Die Beschäftigung mit K21 gleicht dem Versuch, einen Pudding an die Hand zu nageln. Jedes Mal, wenn sie meinen, sie haben es, heißt es, nein, nein, das ist ganz anders. Wir haben etwas ganz anderes vorgesehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie bei Ihrem Betriebskonzept.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, Entschuldigung, wir reden jetzt über K21. Die Möglichkeit, an S21 Kritik zu üben, haben Sie an anderer Stelle. Wir wollen jetzt den Bürgerinnen und Bürgern draußen erklären, was K21 ist. Wir haben allein mit den Vorstellungen heute Vormittag diffuse Angaben bekommen, was es ist. Das gibt uns nicht die Möglichkeit, uns im letzten Detail damit zu beschäftigen. Das ist der erste Hinweis auf noch mehr Abweichungen, über die wir im weiteren Verlauf noch zu sprechen haben werden, wenn es um die Infrastruktur geht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bitzer, vielleicht können wir einmal zur nächsten Folie übergehen. Da steht nämlich, was K21 sein soll. Das befindet sich auf der Folie 10. Gehen wir doch einmal von dem Schema weg, das sowieso keiner kapiert. Folie 10 (Anlage 3, Folie 10). – Da steht alles. Oder fast alles. Können Sie das noch einmal erläutern? Wer macht das? – Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Arnoldi hat dargestellt, dass wir drei Bausteine haben, die zwingend sind, um den Bahnhof zu modernisieren, das Vorfeld zu modernisieren und für die zwei Gleise nach Bad Cannstatt. Das sind die drei Maßnahmen. Alles andere ist optional. Es kann sein, dass Sie oder wer auch immer in zehn Jahren – oder die Bahn in fünf Jahren – sagen, wir brauchen noch ein fünftes Gleis nach Feuerbach/Zuffenhausen. Vielleicht auch noch ein sechstes. Wir haben eine Reihe von Optionen, von Möglichkeiten dargestellt. Wir müssen doch nicht wirklich jedes Betriebskonzept auf jede dieser Optionen abstimmen. Sie können noch nicht einmal für Ihr durchgeplantes Objekt einen fahrbaren Fahrplan vorlegen. Bis jetzt jedenfalls nicht. Von uns verlangen Sie, dass wir für ganz unterschiedliche Fälle, die wir angeboten haben, Fahrpläne liefern. Was soll denn das?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es geht jetzt wirklich nicht um die Details von K21.

(Tanja Gönner: Doch!)

– Nein, es geht nicht um die Details.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Nur ein Beispiel: Eine zusätzliche Röhre durch den Pragtunnel ist kein Detail? Das ist eine große Infrastruktur!)

– Entschuldigung, ich bitte, dass ich nicht unterbrochen werde. Ich muss doch die Möglichkeit haben zu sagen, wie es weitergehen soll. So geht es auf jeden Fall nicht weiter. Die Projektgegner, die K21-Befürworter sagen, sie haben ein Grundmodell – so habe ich das verstanden –, das aber in den Einzelheiten variabel ist, und zwar aus der Natur der Sache heraus, nehme ich einmal an.

Jetzt ist die Frage, ob wir das akzeptieren oder ob wir das nicht akzeptieren. Das hängt davon ab, ob die verschiedenen Varianten von so großer Bedeutung sind, dass wir wegen der Varianten entscheiden können, K21 ist ein Unsinn und kann

nicht gebaut werden. Auf der Folie 10 ist noch einmal aufgeführt, was darunter vom Grundsätzlichen her zu verstehen ist. Hat 16 Bahnsteiggleise, habe zehn Zu- und Ablaufgleise, die S-Bahn erhält eigene Gleise, weniger Weichen, schnellere Ein- und Ausfahrten, kundenfreundliche Haltezeiten (vier Minuten im Fernverkehr), im Kopfbahn ist ein integraler Taktfahrplan möglich, Wendemöglichkeit der S-Bahn im Störfall, K21 kann 60 Züge in der Hauptverkehrszeit bewältigen und deutliche Leistungssteigerung gegenüber heute. Das ist der Inhalt dessen, was im Bahnhof gemacht und geleistet werden soll. Ob noch zusätzliche Gleise nach Bad Cannstatt kommen und ob der Pragtunnel ein oder zwei zusätzliche Gleise erhält, ist noch unklar. Das ändert aber doch nichts an der prinzipiellen Darstellung dessen, was in dem Kopfbahnhof gemacht werden soll oder schon vorhanden ist.

Jetzt hat sich Frau Gönner gemeldet. Dann folgt Herr Kefer.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich würde Ihnen gerne zustimmen, dass man sagen könnte, das ist K21. Ich will aber darauf hinweisen, dass K21 nach dieser Folie zehn Zu- und Ablaufgleise hat. Die Frage, die Herr Bitzer vorher hinsichtlich des Pragtunnels gestellt hat, ist genau die Frage: Hat es zehn oder hat es neun Zu- und Ablaufgleise?

Ich teile das, was Herr Bitzer und Boris Palmer gesagt haben. Natürlich ist es so, dass wir nicht erwarten, dass alles durchgeplant ist. Ich finde aber schon, für die Diskussion für die Menschen, ob dieses Stufenkonzept ein Konzept ist, dass man verwirklichen kann, ob das ein Konzept ist, dass all das, was da steht – Das, was da steht, ist nämlich im Endstadium das Stufenkonzept. Dort sind Dinge enthalten, die nur gehen, wenn wenigstens drei wenn nicht sogar fünf der Punkte dann auch tatsächlich gemacht sind. Ich finde, dass es dann auch die Aufgabe hier ist, die Debatte so zu führen, dass die Menschen draußen wissen, was auf sie zukommen könnte. Es kann sein, dass das nicht genau die Linienführung, sondern eine andere ist. Das ist in Ordnung. Man muss aber wenigstens darüber diskutieren, was könnte es sein.

Wir haben auch kein Problem damit, wenn vorher vorgetragen wurde, es ist möglicherweise eine Neckarbrücke oder eine Neckarunterquerung erforderlich. Das müssen wir nachher bei den einzelnen Folien auch diskutieren. Nur hat das dann schon auch wieder gewisse Auswirkungen hinsichtlich der Frage, welche Verfahren, welche Kosten, was bedeutet das an Bürgerbeteiligung, was bedeutet das im Übrigen auch hinsichtlich dessen, was uns immer wieder zu Stuttgart 21 vorgeworfen wird. Ich glaube, das ist das Wichtige. Das beginnt schon hiermit, K21 hat zehn Zu- und Ablaufgleise. Das mag so sein, aber wir stellen fest, dass es unterschiedliche Varianten gibt. Die einen sagen neun und die anderen sagen zehn. Herr Palmer sagt jetzt, ihr müsst uns sagen, ob wir neun oder zehn brauchen. Okay, gut.

(Zurufe)

– Verzeihen Sie, dann habe ich Boris Palmer falsch verstanden. Dann müssen wir uns darüber nachher noch einmal unterhalten. Das Entscheidende ist aber schon die Frage, wie es geht.

Ich will noch eines sagen, weil ich das ein bisschen schwierig finde: Wir kommen jetzt immer von den Fahrplänen und Betriebskonzepten zur Frage der Infrastruktur.

(Zurufe)

– Ja, ja, wir müssen uns aber schon darüber unterhalten, wie eine Infrastruktur aussehen muss, für die man welches Betriebskonzept macht. Uns wurde heute Morgen ein Betriebskonzept vorgestellt, das funktionieren sollte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir kommen später zum Betriebskonzept.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich würde diesen Gedanken gerne ausführen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das geht nicht.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Uns gegenüber wurde ein Betriebskonzept ausgeführt, dass auf einer Grundlage K21 basiert, die so aussieht. Also mit zehn Zulaufgleisen. Das bedeutet aber, dass ich dann ziemlich viel Infrastruktur bauen muss. Darüber müssen wir uns unterhalten, weil das die Menschen draußen interessiert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir müssen uns überhaupt unterhalten, und zwar über das, was im Moment zur Debatte steht. Frau Gönner, ich kann nicht bei jedem Debattenbeitrag, wenn ein Thema da ist, zum nächsten kommen. Das Betriebskonzept erörtern wir noch.

Es ist die Frage, ob zehn oder nur neun Gleise gebaut werden. Die von K21 sagen doch, wir müssen auch Geld ausgeben. Wir wollen den jetzigen Bahnhof renovieren. Der soll modernisiert werden. Da gehört möglicherweise das zehnte Gleis dazu. Das hat aber doch nichts mit der prinzipiellen Frage zu tun, die wir hier zu erörtern haben, ob dieser Kopfbahnhof mindestens dasselbe – ich muss immer auf das Thema kommen – oder sogar noch mehr an verkehrlicher Leistungsfähigkeit erbringt als S21. Das ist doch das, was Sie sagen wollen. Wir kommen dann wieder zum Gegenargument. Sie sagen doch, K21 ist im Hinblick auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit – Taktfahrplan usw. usf. – genauso leistungsfähig wie S21 und sogar noch leistungsfähiger. Das hat der frühere Bahnhofvorsteher mit der Zahl der Züge dargelegt. Darüber müssen wir reden. Dann kommen wir noch zu den Einzelheiten. Dann kann man sagen, die Kosten sind soundso und das geht nicht und das geht nicht, aber sie müssen doch die Möglichkeit haben darzustellen, wie im Prinzip dieser K21-Bahnhof im Vergleich zu S21 funktionieren soll. Das interessiert die Leute. Darum geht es nicht. Wir streiten nicht um ein zehntes oder neuntes Gleis, sondern wir streiten dar-

über, was besser ist. Das ist der Punkt. Was ist besser? Wirtschaftlich, verkehrlich, kostenmäßig. S21 oder K21? Das ist der Punkt, um den es geht. Machen wir doch mit den Folien weiter. – Herr Kefer und dann Herr Conradi.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich möchte noch einmal versuchen herauszuarbeiten, worüber wir reden. K21 ist in der einen Definition allein der Bahnhof als solches. S21 ist ein Name für ein Konzept eines Bahnknotens in Summe. Da reden wir nicht nur über den Bahnhof, sondern da reden wir von der Anbindung des Flughafens; da reden wir von dem gesamten Bahnknoten.

Unsere Aussage ist, wenn wir bei K21 über den Bahnhof als solches reden, habe ich mit den Aussagen, die hier stehen, wenig Probleme. Das einzige, worüber ich noch einmal diskutieren wollte, wäre über die Züge. Ansonsten hätte ich da aber wenige Probleme.

Eine andere Aussage gilt aber auch: Das hier sagt natürlich über die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens überhaupt nichts aus. Wenn wir über die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens debattieren wollen, müssen wir wissen, wie der bei K21 aussehen soll; denn sonst können wir keine Vergleiche ziehen. Das ist genau das, was über das Stufenkonzept oder durch solch widersprüchliche Angaben immer wieder verwischt wird. Herr Geißler, für die Leistungsfähigkeit ist es sehr wohl entscheidend, ob ich ein neuntes oder zehntes Gleis habe oder nicht, weil das kapazitätsbestimmend ist.

Wenn wir uns darauf einigen, dass wir eine solche Folie aus dem Blickwinkel des Bahnhofs betrachten, sage ich, da würde ich gerne noch einmal über die Zugzahlen diskutieren. Ansonsten sage ich einverstanden; einen Haken dran. Wenn wir aber über die verkehrliche Leistungsfähigkeit diskutieren wollen, bitte das Komplettkonzept, und dann bitte auch mit einer definierten Basis.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommen wir nämlich schon einmal weiter. Jetzt kommt die andere Seite dran. Antworten Sie bitte auf die Einwände von Herrn Kefer. Dazu haben sich Herr Conradi und Herr Palmer gemeldet.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Kefer, wir können ein zehntes Gleis bauen, wir müssen es aber nicht. Sie können das nicht bauen. Bei Ihrem Konzept ist das nicht möglich. Ich halte fest, das ist der Unterschied zwischen einem aus Bausteinen zusammengesetzten Modell und einem Modell, das nur so, wie Sie es planen, insgesamt durchzuhalten ist.

Das andere ist der zeitliche Faktor. Herr Dr. Geißler, den würde ich auch gerne noch einmal herausstellen. Die nächsten zehn Jahre – das ist eine sehr günstige Annahme – passiert im Stuttgarter Hauptbahnhof gar nichts, weil da gebaut wird. So lange wird das am Stuttgarter Hauptbahnhof nur schlechter. In den zehn Jahren können wir aber bequem eine Planfeststellung für den Umbau des Hauptbahnhofs, für eine

schöne Halle darüber, für das Vorfeld machen. Das ist in der Zeit zu schaffen. Das in der Zeit, in der bei Ihnen gar nichts passiert, sondern nur die Fahrgäste über lange Bahnsteige, über lange Brücken über Ihre Baugrube drüber laufen müssen. Das bedeutet eine erhebliche Verschlechterung der Kundenfreundlichkeit des Bahnhofs. Das heißt, wir bieten zu einem früheren Zeitpunkt etwas Besseres an und nicht etwas Schlechteres.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Conradi, Sie haben nicht auf die Frage von Herrn Kefer geantwortet, nämlich wie die Gesamtkonzeption aussieht. – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich will das gerne versuchen. Das, was Herr Dr. Kefer einfordert, ist berechtigt. Er will etwas, was er mit seinem Projekt vergleichen kann. Herr Dr. Kefer, wir haben gesagt, das müssen wir leisten. Jetzt will ich einmal versuchen zu beschreiben, was das ist, was Sie bitte vergleichen möchten, und zwar auch in der nächsten Sitzung, wenn die Betriebskonzepte nebeneinander gestellt werden.

Wir haben in der Tat verschiedene Stufen. Sie halten sich jetzt an dem Beispiel fünf oder sechs Gleise nach Zuffenhausen fest. Sie haben gesagt, da seid ihr undeutlich. Wir sagen, um das Vergleichbare herzustellen, legen wir uns jetzt auf einen fiktiven Endausbauzustand fest. Wir betonen aber noch einmal, dass das nicht heißt, dass wir genau das einmal bauen möchten, sondern wir sagen, damit Sie vergleichen und kritisieren können, legen wir uns – kein Wackelpudding – auf einen Ausbaustand fest. Dies noch einmal mit dem Hinweis, das kann auch ein bisschen anders werden. Wir haben für diesen Ausbaustand ein Betriebsprogramm vorgelegt, weil wir so vorgehen, dass wir sagen, nur wenn man nachweist, dass die Züge fahren können, macht es einen Sinn, Infrastruktur zu bauen. Also haben wir uns auch die Mühe gemacht, das Betriebsprogramm fertigzustellen, damit Sie es kritisieren können.

Dieses Betriebsprogramm unterstellt nach Zuffenhausen fünf Gleise. Sie können also für Ihre Kritik die fünfgleisige Variante ansetzen. Warum haben wir das gemacht? Weil wir beim Planen der Zugfolgen festgestellt haben, 52 Züge sind mit nur fünf Gleisen möglich. Wenn irgendwann der Zeitpunkt kommt, zu dem man 60 Züge fahren möchte, weil Sie erfolgreich Eisenbahn fahren, was ich Ihnen wünsche, könnte es sein, dass man sechs Gleise nach Zuffenhausen braucht. Das ist kein Problem. Da ist noch Platz für ein weiteres Gleis im Tunnel daneben.

Herr Dr. Geißler mein Vorschlag: Wenn da noch Unklarheiten sind, wenn die sagen, da habt ihr auch noch irgendwo an der einen Stelle etwas anders gesagt als an der anderen, listen Sie diese Frage Ihrerseits bis zur nächsten Sitzung auf. Wir werden sie ihnen frühzeitig beantworten und sagen, für unser Betriebskonzept, das der Maßstab für unser Projekt K21, ist diese Variante maßgeblich. Das können wir leisten; das werden wir leisten, obwohl wir nicht 500 Millionen Euro Planungsmittel eingesetzt haben. Können wir uns darauf verständigen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, im Grundsatz können wir uns schon darauf verständigen, aber ich hätte gerne etwas zu einem Punkt richtiggestellt, den Herr Conradi vorhin ausgeführt hat. Der einzige Grund, warum er in der Anzahl der Gleise flexibel ist, ist der, weil er eben noch nicht in der Planfeststellung war. Wenn er in der Planfeststellung war, hat er den Freiraum nicht mehr. Die Diskussion, die Herr Conradi für K21 heute führt, haben wir vor 15 Jahren geführt. Das Ergebnis war, dass das, was bei S21 herausgekommen ist, die beste Lösung war.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

Das heißt, das, was hier miteinander in der Aussage verglichen wird, dass er die Flexibilität hat und wir nicht, ist schlichtweg der Unterschied von 15 Jahren, die dazwischen liegen. Insofern ist das zwar richtig, was Herr Conradi sagt, nämlich dass er heute die Flexibilität hat und wir nicht, aber das ist schlichtweg einem unterschiedlichen Planungsstand geschuldet.

Herr Palmer, ich bleibe bei meiner vorhin gemachten Feststellung: Dieses Stufenkonzept spiegelt nur scheinbar eine Flexibilität wider. Wenn Sie sie wirklich aufrechterhalten wollen, brauchen Sie mit Ihrem Konzept mindestens 30 Jahre, bis Sie in die verkehrliche Wirkung kommen, weil Sie ansonsten alles hintereinander reihen müssen und erst nach einer extrem langen Zeit tatsächlich die Umsetzung beendet haben.

(Hannes Rockenbauch: Herr Kefer, Sie wiederholen sich!)

– Gut.

(Tanja Gönner: Sie auch!)

Sie auch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das darf er. Das machen andere auch.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das heißt also, dieses Stufenkonzept, wenn es denn möglich werden soll, hat als vehementen Nachteil eine unglaublich lange Laufzeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist ein ernsthaftes Argument. – Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, ich hatte ausgeführt, dass mit jeder Stufe auch ein verkehrlicher Nutzen erreicht wird. Wenn beispielsweise das Gleisvorfeld modernisiert wird, können Sie schon schneller einfahren. Die Gleisbelegungszeiten sind geringer. Sie können mehr Züge in den Bahnhof hineinbringen. Das ist das eine.

Wenn Sie dann weiter hingehen und das „Tunnelgebirge“ ausbauen, können Sie die Kapazitäten, die Sie jetzt im Kopfbahnhof geschaffen haben, verkehrlich nutzen, indem Sie nämlich mehr Züge als heute zuführen können. Deswegen habe ich gesagt, für unser Konzept ist es zwingend, dass die ersten drei Baustufen verwirklicht werden. Also auch der neue Rosensteintunnel und das fünfte und sechste Gleis nach Bad Cannstatt.

Im Unterschied zu Ihrem Konzept können wir ausbauen, aber Sie können das nicht; denn im Raumordnungsverfahren zu Stuttgart 21 steht, dass Sie Ihren Bahnhof um ein neuntes und zehntes Gleis erweitern können müssen. Das ist rein bautechnisch bei Ihnen nicht mehr möglich. Das heißt, die Vorgaben, die Sie aus dem Raumordnungsverfahren bekommen haben, können Sie nicht erfüllen, weil Ihnen dazu der Platz fehlt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was sagen Sie zu den 30 Jahren, die es dauert, bis Sie fertig sind?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Zu den 30 Jahren ist zu sagen: Nein, wenn wir die ersten drei Baustufen erledigt haben – das mag zwei, drei oder fünf Jahre dauern, das müssen wir nicht diskutieren –, haben Sie schon nach fünf Jahren und nicht erst in 30 Jahren den Nutzen.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Nachdem sich Herr Kefer mit den 30 Jahren wiederholt, wiederhole ich noch einmal das, was wir gesagt haben: Wir brauchen die ersten drei Bausteine. Dann haben wir 30 Jahre Zeit. So wie wir Geld haben, so wie wir es finanzieren können, so wie wir sagen, es ist verkehrlich notwendig, bauen wir die nächsten Bausteine. Ich betrachte es sogar als einen großen Vorteil, dass wir nicht alles sozusagen verwirklichen müssen. Wir machen die ersten drei Bausteine. Dann schauen wir, wie wir es finanzieren können, wie der verkehrliche Nutzen ist, und bauen die nächsten Bausteine. Wenn das 30 Jahre dauert, macht das überhaupt nichts, weil wir die verkehrliche Wirkung bereits mit den ersten drei Bausteinen haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker, vielleicht wiederholen Sie für die Zuschauer noch einmal die ersten drei Bausteine.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Die ersten drei Bausteine sind Folgende – vielleicht kann man die Folie noch einmal sehen (Anlage 3, Folie 31) –: Das ist zunächst einmal die Modernisierung der jetzigen Bahnhofshalle, Baustein zwei ist die Sanierung und Optimierung des Gleisvorfeldes und Baustein drei ist der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Bad Cannstatt und Hauptbahnhof in einem Tunnel und nicht in der Mendelsohn-Bartholdy-Allee. Herr Bitzer, das musste ich einmal los werden.

Boris Palmer (Projektgegner): Bevor wir den Konsens verlieren – Herr Kefer hat den Satz gesagt, ich stimme zu, aber dann kam etwas ganz anderes –, halten wir doch bitte den Konsens fest. Sie und wir sind uns einig, dass wir Ihnen eine Version vorlegen, die Sie überprüfen und kritisieren. Die hat eine Infrastruktur und ein Betriebskonzept. Wir haben Ihnen heute Morgen etwas präsentiert. Wenn da noch Unschärfen sind, schicken Sie uns bitte die Liste mit der Frage: Wie meint Ihr das? – Dann diskutieren wir in der nächsten Runde darüber. Damit ist der Streit, den Herrn Bitzer begonnen hat, im Konsens erledigt. Das ist doch erfreulich.

Was die Frage nach 30 Jahren angeht, ist unsere Aussage die: Wir sind der Auffassung, dass die Bausteine im unmittelbaren Bahnhofsbereich sehr schnell und viel preisgünstiger realisiert werden können. Mit der Modernisierung im Sinne von Sanierung kann man ohne große Genehmigungen sofort anfangen. Da muss man nur Geld bereitstellen. Eine neue Bahnhofshalle ist nach meiner Einschätzung in fünf Jahren zu haben. Bei all dem, was darüber hinausgeht, ist bei uns nur noch ein Punkt zwingend. Da müssen wir natürlich zusehen, dass Sie schnell das Planfeststellungsverfahren, das schon einmal durchgeführt wurde, wiederholen, nämlich das für die Brücke von Bad Cannstatt hinein zum Bahnhof. Die brauchen wir. Wenn diese Brücke mit dem neuen Projekt planfestgestellt ist, ist im zentralen Bereich von Stuttgart nach unserer Einschätzung alles fertig, bevor Stuttgart 21 fertig sein könnte. Bis 2020 ist das zu schaffen. Beweis: Nachdem der Transrapid Hamburg – Berlin beendet wurde – der war genauso weit wie Stuttgart –, hatten Sie innerhalb kürzester Zeit eine Strecke, fünf Jahre waren das, da war alles anders als vorher, nichts mehr wie vorher

(Zuruf: Weniger!)

– weniger, noch schneller ging das –, auf Tempo 220 km/h ertüchtigt. Das heißt, wenn man das will, wenn man nicht alles schleifen lässt – – Warum hat das Verfahren für Stuttgart 21 so lange gedauert? Erstens wegen der Schwierigkeiten, die Herr Conradi angesprochen hat. Das waren die ganzen Untergrundsachen. Zweitens weil es immer wieder einen jahrelangen Stillstand gab. Es gab Phasen, da wurde allen Planern gekündigt, weil man nicht wusste, ob das Projekt weitergeht. Die hat man zwei Jahre später wieder umständlich eingestellt.

Wir schlagen Ihnen vor, machen Sie es nicht so wie bei Stuttgart 21, planen Sie nicht 16 Jahre, sondern machen Sie das Ganze in fünf bis zehn Jahren. Dann ist vor Stuttgart 21 K21 im Zentralbereich fertig, und die Gesamtmaßnahme mit der Neubaustrecke würde nach meiner Auffassung 2025 stehen. Das ist nicht später als bei Ihnen, weil die Mehrkosten, die noch auf Sie zukommen, Ihr Projekt so verteuern, dass Sie wegen der Finanzierung nicht 2019 fertig sein werden. Klare Ansage: Wir sind genauso schnell fertig wie Sie.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wir würden gerne zu Dritt antworten. Ich würde eingangs etwas sagen, Herr Leuscher wird etwas zu dem eben angesprochenen Planfeststellungsverfahren sagen, und dann folgt Herr Professor Heimerl.

Es wird im Moment darauf abgehoben, dass die ersten drei Stufen des Stufenkonzeptes diejenigen sind, die jetzt getan werden sollten. Der Rest könne später kommen. Herr Stocker, sie sagten, wenn es dann 30 Jahre dauert, ist das auch egal.

Ich möchte gerne auf Folgendes hinweisen: Stufe Nummer 4 ist die Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm. Das bedeutet, wir binden dann die Neubaustrecke irgendwann danach an. Die erste Frage, die sich dann stellt, ist die, Herr Palmer: Wann bauen wir die denn? Warten wir mit dem Bau noch ein Stück zu, bis die später angebunden wird? – Die zweite Frage, die ich habe, lautet: Wie wollen Sie eigentlich die verkehrliche Leistung sicherstellen, wenn Sie die Neubaustrecke nicht haben? – Wir haben in der ersten und zweiten Runde ausgeführt, dass die Neubaustrecke ein sehr, sehr zentraler Baustein für die gesamte verkehrliche Leistung des Bahnknotens ist. Die ganzen Beschleunigungen bei den Reisezeiten, die ganzen Verbesserungen bei den Anschlüssen resultieren zum großen Teil aus der Neubaustrecke. Das heißt, der integrale Baustein der verkehrlichen Verbesserungen für den Nah- und Regionalverkehr wird erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt in diesem Stufenkonzept gemacht. Das halte ich für ausgesprochen fragwürdig. Das unterstreicht meine Behauptung, dass dieses ganze Konzept 30 Jahre braucht und dass es 30 Jahre braucht, bis die verkehrliche Leistung tatsächlich erreicht wird.

Jetzt würde ich gerne an Herrn Leuschel wegen des Planfeststellungsverfahrens weitergeben.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Palmer, Sie haben heute zum zweiten Mal als Vergleich die 286 km lange Schnellstrecke Hamburg – Berlin als Beispiel gebracht. Das ist wirklich – wie wir hier schon öfter gesagt haben – Äpfel mit Orangen verglichen; denn die Strecke bestand und ist nicht im Geringsten in ihrer Trassierung verändert worden. Sie ist auf 230 km/h Höchstgeschwindigkeit ertüchtigt worden. Das war erstmalig und einmalig in Deutschland. 230 km/h deswegen, weil das das Maximum ist, das man mit dem bestehenden Gleisabstand und mit der bestehenden Fahrleitung fahren konnte. Hier ist also nicht eine neue Strecke gebaut worden, sondern hier ist die 140 Jahre alte Strecke, die bereits nach der Wende für 160 km/h ausgebaut worden ist, lediglich auf 230 km/h ertüchtigt worden. Das hieß, 54 Bahnübergänge mussten aufgehoben werden. Wenn Sie einmal von Berlin nach Hamburg fahren, kann ich Ihnen nur empfehlen, einmal aus dem Fenster zu schauen. Sie sehen kilometerweit kein Haus. Die Mark Brandenburg und Mecklenburg sind nun einmal sehr dünn besiedelt. Da war das überhaupt kein Problem. Wir haben dort überhaupt keine Einsprüche gehabt.

Ich glaube, das ist nicht miteinander vergleichbar. So etwas sollten wir auch nicht tun. Auch wir haben übrigens in S21 Optionen aufgenommen. Auch bei uns ist optional – das haben wir hier vorgestellt – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was heißt optional? Erklären Sie das einmal den Leuten.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das heißt, dass wir auch bei S21, wenn der Verkehr steigt, andere Möglichkeiten haben. Wir haben zum Beispiel dann immer noch die Möglichkeit, den alten Pragtunnel einzubinden. Das haben wir hier vorgestellt. Herr Dr. Geißler, ich will nur deutlich sagen, dass wir sehr wohl auch Optionen vorgesehen haben.

Dr. Gerhard Heimerl (Projektbefürworter): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich würde gerne noch einmal auf den Grundsatz des Entscheidungsprozesses hinweisen. Wenn Herr Conradi und Herr Stocker sagen, wir brauchen die ersten drei Bausteine und dann können wir später sehen, wie es weitergeht, möchte ich dazu die Frage stellen: Woher wissen Sie denn, dass diese drei Bausteine überhaupt einen Effekt erbringen, wenn ich nicht die restlichen, zum Knoten gehörenden Teile mit untersucht habe? – Ich denke zum Beispiel an die Anbindung an die Neubaustrecke oder an das Konzept, das Herr Arnoldi heute Früh im Zusammenhang mit der Führung der Gäubahn über den Flughafen vorgestellt hat usw.

Ich glaube, für einen schlussendlichen Abwägungsprozess, um zwischen zwei alternativen Lösungen zu entscheiden, braucht man auf jeden Fall gleichwertig für beide Varianten Informationen über den Endausbauzustand, den man sich vorstellt. Das bezieht sich auf die Infrastruktur, auf die Kosten für die Infrastruktur, auf die Betriebskosten, auf das Betriebsprogramm, auf die verkehrlichen Wirkungen und auf die ökologischen Wirkungen, kurzum auf alle Vor- und Nachteile, auf alle Nutzen und Kosten des betreffenden Alternativvorschlages. Infolgedessen nützt es jetzt nichts, nur über Stufen zu reden. Über die Stufen der Realisierung kann man natürlich hinterher sprechen, kann das überlegen und kann sogar eventuell zeitliche Vorteile im Abwägungsprozess vorziehen, aber eine Entscheidung zwischen zwei Alternativen setzt in der Vorstellung und Planung immer einen kompletten Endausbauzustand voraus. Ich glaube, darüber sollten wir Einigkeit erzielen.

Wenn wir über die anderen Punkte noch nicht reden, über die ökologischen Wirkungen, über die Investitionen, ist das, über was wir heute reden, nur ein Teilaspekt. Das ist nicht allein die Grundlage für die Entscheidung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich stelle einmal eine Frage. Wir haben Herrn Arnoldi gehört. Nach den Folien, die mir vorliegen, ist von ihm ein Gesamtkonzept dargestellt worden.

Dr. Gerhard Heimerl (Projektbefürworter): Damit bin ich voll einverstanden. Dann müssen wir bitte alle diese Punkte jetzt behandeln und dürfen nicht nur über den Hauptbahnhof reden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da haben sie völlig recht. Ich versuche dauernd weiterzukommen, aber dann bleiben wir immer wieder bei Zuffenhausen, beim vierten oder zehnten Gleis hängen. Ich muss wirklich das Gesamtkonzept sehen. Das Gesamtkonzept besteht, wenn ich das richtig sehe, aus sechs Stufen.

(Klaus Arnoldi: Neun!)

– Sogar neun. Das ist unglaublich.

Auf jeden Fall kommt auch die Sache mit dem Abstellbahnhof nach Untertürkheim, der Ausbau der Zulaufstrecken nach Zuffenhausen und Obertürkheim und die Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm. Darüber hat Herr Arnoldi heute Vormittag ausführlich geredet. Er hat auch die Folien dargelegt. Mein Petitium ist schon seit geraumer Zeit, dass wir uns mit diesen Vorstellungen beschäftigen. Sie können immer sagen, das ist aus den und den Gründen nicht machbar. Zum Beispiel wird darüber debattiert, ob im Neckartal die Sache durch einen Tunnel gemacht werden soll oder ob auf Stelzen gefahren werden soll usw. usf. Auch die Fragen der Anbindung an den Flughafen und an die Neubaustrecke, bei der unterstellt worden ist, dass sie gemacht wird, sind hier vorgetragen worden. Ich verstehe nicht so recht, warum wir das nicht diskutieren können, nur weil irgendeine Einzelheit noch nicht richtig geplant und berechnet worden ist. Das verstehe ich nicht so ganz; denn das sind Fragen, die natürlich auch bei S21 noch auftauchen können, nämlich dass das eine oder andere nicht richtig berechnet worden ist. Reden Sie aber jetzt bitte nicht von Hamburg – Berlin. – Jetzt kommt Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich würde gerne auf Herrn Dr. Kefer antworten. Ich verstehe Sie richtig, Sie sagen, es gibt einen erheblichen zeitlichen Verzug, wenn unser Konzept umgesetzt würde? – Das ist doch letztlich Ihr Argument. Gut. Wir müssen jetzt nur noch klären, weil es einen zeitlichen Verzug gibt, ob das so schlimm ist, wie Sie das sagen – 30 Jahre – oder ob das weniger ist. Unsere Aussage ist, im zentralen Bahnhofsbereich gibt es gar keinen Verzug. Da sind wir so schnell fertig wie Sie auch, weil wir nicht Tunnel durch die ganze Stadt bohren müssen und weil an bestehenden Gleisen Veränderungen vorgenommen werden, die planerisch relativ schnell umsetzbar sind. Da sagen wir, da sind wir so schnell wie Sie.

Die Anbindung dessen, was wir im Kernbereich, im Knotenbereich tun, an die Neubaustrecke – das räumen wir ein – schaffen wir nicht bis 2020, sondern ich habe gesagt 2025. Sie sagen 2040; wir sagen 2025 ist realistisch. Jetzt stellt sich die Frage, ob das ein schwerwiegender Schaden ist oder nicht. Unserer Auffassung nach ist es kein schwerwiegender Schaden. Die Verzögerung um fünf Jahre ist weniger als das, was Sie an Verzögerungen bei Ihrem Projekt hatten, weil man mal ja und mal nein zu

dem Projekt gesagt hat. Sie wollten 2008 fertig sein und liegen jetzt bei 2020. Das heißt, durch Ihr bisheriges Hühott sind 12 Jahre verlorengegangen. Ein letztes Hott – allerdings mit dem Vorteil, dass man dann ein gutes Projekt baut – würde noch einmal fünf Jahre kosten. Zugestanden, fünf Jahre würde das kosten, aber mehr nicht.

Herr Dr. Geißler, schlimm ist das auch nicht, weil der Bund ohnehin seine Finanzierung für die Neubaustrecke erst mit dem Jahr 2016 beginnt. Der Bund will vor 2016 kein Geld für die Neubaustrecke ausgeben. Wenn man zu Ende gerechnet hat, bis wann der Bund seine Zahlungen leistet, ist es – siehe da – 2025. Das heißt, das was wir vorschlagen, ist lediglich die Abfolge, die im Bundesverkehrswegeplan und im Bundeshaushalt vorgesehen ist, einzuhalten. Die sechs Jahre bis 2016 reichen für uns aus, um die planerischen Vorläufe für die Anbindung dessen, was dann schon im Zentrum gebaut wird, zu realisieren.

Der Vorteil für Frau Gönner ist, dass wir dann nicht mehr der Erpressung des Bundes nachgeben müssen, 950 Millionen Euro aus der Landesschatulle an den Bund für eine Bundesaufgabe zu zahlen. Die Neubaustrecke ist Bundesaufgabe, sonst nichts. Wenn wir die sechs Jahre warten, kann der Bund bitte alles selbst bezahlen. Das wäre auch richtig so, weil das seine Aufgabe ist. Wir müssen jetzt nur unbedingt beginnen, weil sonst Stuttgart 21 auf dem Acker endet. Das heißt, gerade die fünf Jahre Zeitverzug sind für das Land 1 Milliarde Euro Kostenersparnis wert. Da sage ich als Baden-Württemberger: Wir zahlen nicht noch einmal 1 Milliarde Euro in den Länderfinanzausgleich, nur damit Sie fünf Jahre früher auf Ihrer Neubaustrecke fahren können, die Sie selber 12 Jahre durch Ihr Hühott im Verfahren gebremst haben. Also Strich darunter: 2025 gebe ich zu. Keinen Tag länger. Die fünf Jahre machen auch nichts, weil das nicht wesentlich anders ist als das, was bei Ihnen dabei herauskommt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt sind wir im Bereich der Prophezeiung. Das ist klar. Ich muss aber ausdrücklich sagen, das gilt für beide Seiten. Mir geht es um die Grundkonzeption. Die Frage, ob 2025 oder 2040, lassen wir zunächst einmal im Raume stehen, weil das kein Mensch endgültig beurteilen kann. Das hängt von so vielen Imponderabilien ab, dass wir einfach aussparen, wie lange das dauert. Ich möchte gerne wissen, ob das Grundkonzept – das wollen die Leute wissen – von K21 etwas taugt oder ob es nichts taugt, und zwar für die Menschen, für den Personenverkehr und für den Regionalverkehr. Da gibt es die Vorschläge, die hier vorgelegt worden sind. Soll ich einmal vorlesen, was Herr Arnoldi hier vorgetragen hat? Wir können doch einmal darüber sprechen, ob das etwas Sinnvolles ist. Das ist für die Leute wichtig. Deswegen meine ich, dass Sie dazu noch etwas sagen, Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Hier wird von einem Endzustand geredet. Den gibt es überhaupt nicht. Es gibt nie einen Endzustand. Es gibt immer Weiterentwicklungen. Wir wissen nicht, wie in 20 Jahren die Verkehrsmengen aussehen. Wir wissen nicht, wie die Energieversorgung aussieht. Es gibt viele Dinge, die im Bereich der

Prophezeiung oder der Hoffnung liegen, die wir nicht wissen. Daher ist davon auszugehen, es wird auch nach dem Endzustand, den Sie haben wollen, weitere Entwicklungen und Änderungen geben. Das ist das eine.

Das andere: Dann nehmen Sie unseren Vorschlag mit sämtlichen angefügten Schritten, von denen wir sagen, sie können kommen oder sie können nicht kommen, und sagen, das ist unser Endzustand. Wir wissen in zwei, drei Jahren sicher, ob die Neubaustrecke kommt. Sie meinen das jetzt schon zu wissen. Glückwunsch! Wenn die Neubaustrecke nicht kommt, können wir sagen, unser Konzept funktioniert auch ohne. Wenn sie kommt, funktioniert es auch, weil dann sind wir in zehn Jahren auch da oben bei dem Punkt 6. Insofern nehmen Sie doch bitte das gesamte Konzept und sagen Sie, das ist der Endzustand, der angepeilt wird. Das wollen Sie beurteilen. Auf jeden Fall wird es auch nach diesem Endzustand weitere Änderungen geben, aber wir haben mehr Möglichkeiten bis zu diesem Endzustand, während Sie nur eine einzige Möglichkeit haben. Wenn die scheitert, scheitert Ihr Projekt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das steht aber im Moment nicht zur Debatte, sondern K21 steht zur Debatte. Deswegen schlage ich vor, dass wir bei den Vorschlägen weitergehen, die hier vorgetragen worden sind. Frau Gönner, soll ich jetzt die Folie 20.1 aufrufen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich wäre dankbar, wenn wir uns einig sind, weil es gibt schon unterschiedliche Ausführungen auf der Seite der Befürworter von K21. Wenn wir uns einig sind, dass wir über das Gesamtkonzept mit allen Stufen, wie Sie Herr Arnoldi heute Morgen vorgeschlagen hat, reden, bin ich bei Ihnen. Allerdings wäre ich dann dankbar, wenn Herr Stocker nicht sagen würde, nach den ersten drei hören wir auf, sondern dass wir uns einig sind, dass wir uns über alle Punkte und nicht nur über Teile unterhalten. Ich glaube, im Moment erschwert es sehr die Diskussion, dass auf der anderen Seite tatsächlich jeder von etwas anderem spricht. In dem Moment, in dem wir zu bestimmten Punkten unsere Fragen haben, um das Gesamtkonzept zu verstehen, wird gesagt, das könnte aber auch anders sein. Ich werbe schon dafür, dass wir dann in der Lage sind zu sagen, wir unterhalten uns über alle Punkte, weil das zum Schluss gerade bei der Frage der Bauzeit, bei der Frage der Planungsgrundlagen, bei der Frage der Beeinträchtigung von Dritten durch diese Planungen und bei der Frage der Finanzierung das Gesamtkonzept ganz wichtig ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn ich das alles richtig verstanden habe, hat Herr Kefer vorhin gesagt, wenn es nur um den Bahnhof und die damit verbundenen verkehrlichen und sonstigen Fragen gehe, sei er im Wesentlichen mit dem einverstanden oder hielte es für möglich, dass das realisiert werden kann. Aus diesem Grunde sollten wir einmal darüber hinausgehen und das Gesamtkonzept, das hier vorgetragen worden ist, noch einmal unter die Lupe nehmen. Das können wir doch einmal miteinander machen. Deshalb rufe ich die Folie Nummer 20 auf.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Folie 19 bitte noch! Eine zurück!)

– Die Folie 19 noch einmal (Anlage 3, Folie 19). Da ist dargelegt worden, wie sich die K21-Befürworter vor allem den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Bad Cannstatt und dem Hauptbahnhof – neuer Rosensteintunnel – vorstellen. Der Tunnel ist eingezeichnet. Okay. Oder nicht okay?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, das ist nicht okay.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann man so machen. Nicht?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, das kann man so nicht machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Warum?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Ich möchte das gerne begründen, wenn ich darf, Herr Dr. Geißler.

Sie sehen hier, darauf möchte ich hinweisen – Herr Hilger, vielleicht können Sie das mit der Maus zeigen –, das gesamte Gleisfeld, das in diesem Bereich sichtbar ist. Beginnend unten bei der Nummer 1 beim Hauptbahnhof, hochgefahren entlang der Parkkante bis annähernd zum Schloss Rosenstein, das Werk Rosenstein hoch in Richtung Pragsattel. Zu diesem gesamten Bereich möchte ich mich jetzt äußern. – Herr Frick, könnte ich bitte das Bildsignal bekommen.

(Tanja Gönner: Das hatten wir heute Morgen ausgemacht!)

Das, was Herr Arnoldi hier dargestellt hat, die Sanierung des Gleisvorfeldes, springt wesentlich zu kurz. Es ist wesentlich mehr zu tun. Ich habe die Fläche eingefärbt, die Herr Hilger gerade gezeigt hat (Anlage 8, Seite 3).

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist das für eine Folie?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das ist meine Replik auf die Darstellung.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, das ist das, was wir heute Morgen vereinbart hatten, nämlich dass Herr Bitzer seine Folien am entsprechenden Punkt einbringen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja. Ich habe nur nach der Folie gefragt.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Hier sind jetzt einige wesentliche Schlagworte an Infrastrukturbauwerken, an Ingenieurbauwerken, sprich an Gleisen, an Weichen, an Brücken, an Tunnel dargestellt, die allesamt in diesem Bereich zu

sanieren wären. Wir wissen – das hat auch Herr Arnoldi heute Morgen dankenswerterweise ausgeführt –, das gesamte Gleisvorfeld hat ein Alter zwischen 80 und 100 Jahre. Im Wesentlichen waren zwischen 1910 und 1920 die Hauptbauleistungen in diesem Bereich. Diese Anlagen sind dringend fällig. Sie müssen grundlegend instandgesetzt werden.

Ich zeige Ihnen das an einem Beispiel (Anlage 8, Seite 4).

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, Moment, was hat das mit der Frage zu tun, ob das Gleis – –

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, wenn ich das sagen darf? Da geht es um den Umfang der Umbauten, die notwendig sind, damit der erste Teil tatsächlich erfolgen kann.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Der Umbau des Gleisvorfeldes, die Dramatik, die da drinsteckt, – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen Sie aber auch. Sie müssen das auch machen.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, eben nicht. Wir brauchen das Gleisvorfeld nicht.

(Zuruf: Das machen Sie doch gerade!)

Ich würde gerne begründen, weshalb ich das so sehe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Der Hintergrund ist, dass der Umfang der im Gleisvorfeld zu machenden Arbeiten von den Kritikern von Stuttgart 21, sprich von den Befürwortern von K21, notorisch unterschätzt wird. Dort wird sämtliches Expertenwissen, das von der Bahnseite dazu vorgebracht wurde, konsequent infrage gestellt. Ich möchte das anhand von einigen Beispielen beleuchten.

Sie sehen hier ein Bild des Gleisvorfeldes, des Überwerfungsbauwerkes des sogenannten Tunnelgebirges, das immer wieder ins Feld geführt wurde (Anlage 4, Seite 4). Als man das damals baute, war man sich noch sehr unsicher, wie man ein solches Bauwerk sicher gründen kann, sichere Fundamente auf angeschüttetem Boden bauen kann. Daher hat man dieses Bauwerk auf gewachsenen Boden gestellt und anschließend die Flächen bis auf die Höhe der Gleise aufgeschüttet. Sie sehen stilisiert dargestellt die Gleise. Da es ein Foto aus der Bauzeit ist, nehme ich einmal das angeschüttete Gelände weg. Sie sehen hier die volle Dimension dieses Bauwerks. Wenn wir von einer Grundinstandsetzung sprechen, muss dieses Bauwerk bis auf

die Fundamente freigelegt werden, um es in seiner Statik wieder zu ertüchtigen. Herr Dr. Geißler, Sie können sich vorstellen, dass in diesem Bereich im weiten Umfeld, wenn das Bauwerk freigestellt wird, während der Bauzeit kein Bahnbetrieb möglich ist und dass diese Instandsetzung über einen langen Zeitraum gehen wird. Das war das erste Beispiel.

Das zweite Beispiel, das ich dazu dabei habe, ist ein Foto aus der Bauzeit des Rosensteintunnels (Anlage 8, Seite 5). Das ist der Tunnel, der die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Cannstatt darstellt. Dort liegen vier Gleise in zwei Tunnelröhren. Diese Tunnel haben eine sehr geringe Erdüberdeckung von wenigen Metern und wurden daher in den Jahren zwischen 1910 und 1920 in offener Bauweise erstellt. Sprich, man hat einen Graben gegraben, hat den Tunnel als Gewölbe erstellt und hat das wieder zugedeckt. Zur Orientierung für die Zuschauer: Sie sehen im Hintergrund – ich zeige das mit dem Mauszeiger – das Schloss Rosenstein.

Auch dieses Bauwerk müssten Sie, wenn Sie das, was jetzt ansteht, grundlegend instandsetzen, wieder freilegen. Sie müssen dazu nicht nur das Gewölbe freilegen, sondern sie müssen aus statischen Gründen auch den Betrieb auf ein oder zwei Gleisen in einer Röhre stilllegen, um dieses Bauwerk abstützen zu können. Das geht damit einher, dass man im Bereich des Rosengartens – das ist ein besonders schöner Parkabschnitt südlich des Schlosses Rosenstein, der auf diesem Tunnel liegt – das aufgraben muss, um diese Tunnel zu sanieren. Das war das zweite Beispiel.

Herr Hilger, jetzt bin ich bei dem Papier von Ihnen, das dem Betriebskonzept zugrunde liegt, das wir heute Morgen bekommen haben (Anlage 8, Seite 6). Wir haben gerade davon gesprochen, dass wir jetzt all das, was an Ausbaumaßnahmen unterstellt wird, beleuchten wollen. Es geht um den Abschnitt Pragsattel. Sie haben hier die B 27, den Pragsattel – ich zeige es mit dem Mauszeiger – und den bestehenden Pragtunnel. Sie brauchen hier eine dritte Röhre. Herr Hilger schreibt lapidar, für das fünfte Gleis sei genügend Platz am Bahnhof Feuerbach vorhanden. Im Klartext heißt das aber, Sie müssen dort die vorhandenen Gleisanlagen komplett neu konfigurieren. Sie wissen das auch.

Das Gleiche gilt dann auch für den Bahnhof Zuffenhausen. Da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Bei der einen Möglichkeit wird das Empfangsgebäude abgerissen. Auf jeden Fall müssen Sie auch dort die Gleisanlagen komplett neu konfigurieren. Das Gleiche gilt auch für große Abschnitte der Gleistrasse dazwischen. Das Ganze geht einher mit umfassenden Lärmschutzmaßnahmen, die dann erforderlich wären. Wir haben dann im Bereich Feuerbach die berühmten Lärmschutzwände in der Höhe von 5 bis 6 m.

Das alles zu den Punkten, die Herr Arnoldi heute Morgen nicht ausgeführt hat. Wir waren jetzt eigentlich nur bei der Sanierung und beim Ausbau der Zulaufgleise aus dem Norden.

Jetzt gehen wir zu den neuen zusätzlichen Zulaufgleisen nach Bad Cannstatt (Anlage 8, Seite 7). Dies ist auch in der Folie von Herrn Arnoldi enthalten, nämlich der zu bauende zweite Rosensteintunnel. Sie gehen quasi aus dem vorhandenen Gleisfeld heraus und unter dem Rosensteinpark hindurch. Daran schließt sich eine weitere Brücke über den Neckar an. Herr Arnoldi, Sie haben insofern recht, in diesem Bereich – da ist der sogenannte Elefantsteg, das ist eine Fußgängerbrücke von der Wilhelma herüber nach Bad Cannstatt – käme Ihre Brücke zu liegen, so wie das bei Stuttgart 21 auch der Fall wäre.

Sie haben aber nicht gesagt, dass bei Stuttgart 21 die vorhandene Brücke entfernt wird (Anlage 8, Seite 8). Sie fangen an, das Neckarknie bei der Wilhelma regelrecht mit Bahnbrücken zuzukleistern. Es kommen Brücken hinzu. Das ist stadtbildprägend – ich sage einmal – fragwürdig. Dazu kann sich jetzt jeder selber ein Bild machen.

Herr Stocker, jetzt komme ich noch zu der Option Werk Rosenstein (Anlage 8, Seite 9). Mir ist es sehr wichtig darzulegen, dass optional der Wartungsbahnhof bei K21 – das ist der heutige Wartungs- und Abstellbahnhof –, um städtebauliche Flächen zu gewinnen, nach Untertürkheim – das ist rechts aus dem Bild heraus – verlegt werden soll.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch)

– Wir sind bei den Optionen. Da haben Sie natürlich recht, Herr Rockenbauch. Wir haben gesagt, wenn wir über die Optionen reden, reden wir über alles. Sie müssen potenziell den Willen bekunden, alles realisieren zu wollen. Sonst können wir nicht von einem Stufenkonzept reden.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch)

– Herr Rockenbauch, Sie können gleich im Anschluss reden.

Wir sind der festen Überzeugung, dass Sie, um die Leistungsfähigkeit zwischen dem Hauptbahnhof und dem neuen Abstellbahnhof zu bekommen, zusätzlich zwei weitere Gleise brauchen. Ich frage Sie ganz einfach: Wo wollen wir diese Gleise bauen? – Keine Frage. Herr Stocker, Sie wollen die Felix-Mendelsohn-Bartholdy-Allee nicht fällen. Wir wollen das auch nicht. Niemand will das. Ich frage Sie aber: Wo wollen Sie diese Gleise realisieren? Hier unten an dieser roten Linie verläuft heute die Allee. Ich habe Ihnen gerade ausführlich die Problematik mit dem Rosensteintunnel erläutert. Sie müssten auch den zusätzlichen Tunnel in offener Bauweise erstellen. Hier liegt der Rosengarten. Der würde während der Bauzeit entfallen. Dies einmal abgesehen von der Sanierung. Für die gesamten Bäume, die in dem Bereich vorhanden sind, wären Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Ich unterstelle Ihnen nicht, dass Sie die Allee fällen wollen. Ich frage Sie dann aber: Wo wollen Sie diese zusätzlichen Gleise realisieren?

So viel zur lapidaren Folie ein wenig Ertüchtigung des Gleisvorfeldes.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das sind beachtliche Argumente. Kann man dazu von Ihrer Seite aus Stellung nehmen? Wer möchte das machen? – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, wir müssen das auf mehrere Leute aufteilen; denn es waren sehr viele Punkte. Wenn Sie gestatten, würde ich nur den Anfang machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einige wenige sind es nur.

Boris Palmer (Projektgegner): Doch, das war ein ordentliches Paket. Wir halten das, was Herr Bitzer vorgetragen hat, für eine Menge Holz.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung, ich möchte jetzt genauso fair vorgehen. Sagen Sie zur Folie Sanierung Gleisvorfeld und Betrieb, was man da machen muss. Das war der eine Punkt. Dann wurde ausgeführt, wie der Rosensteintunnel gebaut worden ist. Dann ist noch etwas zu der Geschichte mit der Allee zu sagen. Diese drei Punkte müssen wir erörtern.

Boris Palmer (Projektgegner): Die wollen wir abarbeiten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer meldet sich dazu?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich fange an und wir teilen das dann auf, wenn Sie gestatten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also Herr Palmer, Herr Arnoldi, Herr Stocker – –

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Hilger und Herr Hopfenzitz.

Wir haben hier eine Unterlage des Deutschen Bundestags als Antwort auf die Folien mit den Bildern aus der Bauzeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Anlage 9). Hier wird 2009 – das ist also nicht veraltet – dem Deutschen Bundestag durch die DB Netz Auskunft gegeben. Da heißt es, dass all die Maßnahmen, die jetzt bildlich von Herrn Bitzer dargestellt wurden, die angeblich fast unmöglich, zumindest aber sehr aufwendig und sehr teuer sind, bis 2020 340 Millionen Euro kosten werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wo steht das?

Boris Palmer (Projektgegner): Entschuldigung, ich habe keine Maus. Man kann das oben lesen. Das ist die rote Zahl. Ich kann das vorlesen. Die DB Netz hat einen Bericht – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, okay.

Boris Palmer (Projektgegner): Die DB Netz hat diese Zahl selbst gegenüber dem Bundestag genannt. Wir gehen deswegen davon aus, dass die Zahl richtig ist.

Alles andere, die Kosten von 1,35 Milliarden Euro für die vollständige Sanierung, die Sie immer wieder benennen, fällt nach den Aussagen der DB Netz zwischen 2020 und 2054 an. Das heißt, viele der Bauwerke haben noch Standzeiten von bis zu 50 Jahren. Sie müssen nicht jetzt, sondern irgendwann in fünf Jahrzehnten saniert werden.

Also liegt all das, was hier bildlich sehr dramatisch dargestellt wurde, in den nächsten zehn Jahren, wenn man es in Euro misst – das ist der Wert, den alle verstehen –, bei 340 Millionen Euro. Herr Bitzer nickt. Die ganze Milliarde danach kommt erst irgendwann bis 2054. Unsere erste Antwort auf Ihre Aussage, wie schlimm das alles ist

(Zuruf von Tanja Gönner)

– Frau Gönner, das ist die Auskunft von DB Netz –, lautet: Es ist gar nicht schlimm, sondern das ist finanziell und technisch beherrschbar. Wir vertrauen hier der DB Netz, die dem Bundestag sicher zutreffende Auskünfte erteilt hat.

Zweitens zu der Frage – da müssen wir noch eine zusätzliche Folie einspielen –, wie das unter rollendem Rad geht. Herr Leuschel, da werden Sie hoffentlich nicht widersprechen. In Frankfurt geht das alles unter rollendem Rad. Das ganze Konzept, das Sie vorgestellt haben und das Sie abarbeiten wollen, – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Rollendes Rad heißt während des Betriebs des Bahnhofs.

Boris Palmer (Projektgegner): Während des Betriebs.

Sie wollen Frankfurt nicht stilllegen. Sie werden, wenn ich das festhalten darf, – –

(Ingulf Leuschel: Zwischenruf gestattet?)

– Ja, bitte.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): In Frankfurt bauen wir die bestehende Anlage für das elektronische Stellwerk im Moment nur eins zu eins um. Das heißt, wir machen die normalen Bestandsnetzerneuerungen. Das sind noch keine Erweiterungsbauten für RheinMain^{plus}. Wenn wir in Frankfurt am Wochenende bauen – das sage ich ganz klar –, fahren die Züge zu einem Großteil über Frankfurt Süd oder Frankfurt West. Wir haben in diesem Jahr wochenlang ICE-Linien nicht in Frankfurt Hauptbahnhof gehabt, sondern nur in Frankfurt West, um immer nur zwei Weichen auswechseln zu können. Aber eins zu eins. Herr Palmer, ich bitte, dass wir da –

– Ich gehe gerne darauf ein, ab ich möchte nicht von Herrn Dr. Geißler den Zwischenruf bekommen, dass ich über Frankfurt und Hamburg rede. Ich reagiere nur gerne darauf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, da ist Herr Palmer schuld, der das wieder mit Frankfurt eingebracht hat. Das lassen Sie doch bitte bleiben.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich nenne keine andere Stadt mehr, sondern ich sage nur: In vielen anderen Hauptbahnhöfen wird unter rollendem Rad saniert. Dann geht das auch in Stuttgart. – Gut, Punkt darunter.

Jetzt haben wir für unseren Stuttgarter Spezialfall mit K21 noch eine Folie, die erläutert, warum es bei uns sogar besonders leicht sein wird, unter rollendem Rad zu bauen. Warum? Weil wir zusätzliche Gleise bauen möchten. Wir wollen nicht den Bahnhof, wie er ist, modernisieren, sondern wir haben dargestellt, dass wir Richtung Bad Cannstatt und Richtung Pragtunnel zusätzliche Gleise bauen möchten. Das könnte so gehen ([Anlage 7](#), Seite 7/29).

Die grüne Einfahrt soll saniert werden. Die gibt es schon. Herr Dr. Geißler, Sie sehen das. Dort, wo die Sprechblase endet, dieser grüne Strich, das ist eine Einfahrt in den Hauptbahnhof, die saniert werden soll. Wie machen wir das?

Zweitens. Wir bauen zuerst die neue Einfahrt daneben. Das heißt, da gibt es keine Beeinträchtigung des Betriebs.

Drittens. Wenn die neue, die rote Einfahrt steht, kann die alte grüne abgetragen werden.

Viertens. An der Stelle der alten grünen Einfahrt bauen wir, statt die einfach nur zu sanieren, die gleich neu, damit die wieder 100 Jahre hält. Da kann jetzt das zusätzliche Gleis gebaut werden. Das ist unser Trick. Dadurch, dass wir den Bahnhof in seiner Leistungsfähigkeit verbessern, bauen wir zuerst die neuen Gleise. Dann kann man die alten bei Erhalt der Leistungsfähigkeit sperren und den Bahnhof modernisieren. Dagegen spricht technisch gar nichts.

Jetzt würde ich gerne, was die weiteren Einwände angeht, in der Reihenfolge weitergehen. Wir hatten zunächst die Vorwürfe gegenüber Herrn Hilger und das fünfte Gleis. Bitte schön, Herr Hilger.

Martin Hilger (Projektgegner): Ich möchte zuvor noch kurz auf das Beispiel des Bauens unter rollendem Rad eingehen. Herr Bitzer hat den Rosensteintunnel genannt. Wir haben außerdem die Möglichkeit, im Falle des Rosensteintunnels, da wir ein fünftes und sechstes Gleis von Bad Cannstatt aus neu bauen werden, dieses zuerst einmal zu bauen (Anlage 3, Seite 19). Diese Nummer 3, diese Linie ist ein völliger Neubau, die in der Art und Weise die Neckarbrücke nimmt, die Sie von der Lage

her im Planfeststellungsverfahren auch haben. Man kann diese Linie zuerst bauen. Anschließend hat man zwei neue Gleise. Dann kann man sukzessive beide Röhren des Rosensteintunnels außer Betrieb nehmen und ohne Betrieb sanieren. Dafür muss man in keiner Weise oben die Abdeckung abdecken.

(Zuruf von Dr.-Ing. Florian Bitzer)

– Aber selbstverständlich, Herr Bitzer. Das ist ein völlig normales Verfahren bei der DB AG. Ich nenne ein Beispiel zwischen Frankfurt und Fulda in Flieden. Man baut einen neuen Tunnel und anschließend legt man die alte Röhre still und saniert sie. Das ist ein übliches Verfahren bei der DB AG. Das ist also wieder ein typischer Bitzer-Vorgang. Sie versuchen für uns eine Planung zu machen, die in keiner Weise unseren Intentionen entspricht. Sie konstruieren damit Probleme, die gar nicht existieren, und werfen sie uns dann vor. Ich denke, das ist hiermit widerlegt.

Dann möchte ich noch auf Zuffenhausen und Feuerbach eingehen, weil Sie mich da namentlich genannt haben. Im Fall Zuffenhausen und Feuerbach ist die Sache so: Herr Dr. Bitzer, habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie davon ausgehen, dass wir sowohl in Zuffenhausen als auch in Feuerbach die Empfangsgebäude abreißen müssen?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, von Feuerbach habe ich nicht gesprochen. Ich habe nur von Zuffenhausen gesprochen.

Martin Hilger (Projektgegner): Bei Feuerbach gehen Sie also nicht davon aus, dass das Empfangsgebäude abgerissen werden muss?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, da müssen wir aber das Gleis –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt sagen Sie doch einmal um Himmels Willen, um was es geht. Es geht doch nicht um eine Privatfehde zwischen Ihnen und Herrn Bitzer. Um was geht es in der Sache?

Martin Hilger (Projektgegner): Herr Dr. Bitzer hat eben gesagt, dass es einen erheblichen Arbeitsaufwand bedeutet, das Gleisvorfeld des Bahnhofs Feuerbach komplett umzugestalten. Ich sage Ihnen dazu: Es ist richtig, dieses Gleisvorfeld muss, wenn man ein fünftes Gleis baut, neu gestaltet werden. – Es ist erstaunlich, wenn man sich die Dimensionen Ihres Projektes Stuttgart 21 anschaut, was Sie für relativ kleine Maßnahmen problematisieren.

Ich nenne Ihnen jetzt ein Gegenbeispiel: Ihre Planungen für den Neubau der Rosensteinbrücke – viergleisige völlig andere Einfädelung in Bad Cannstatt – bedeuten in Bad Cannstatt einen kompletten Umbau des Kopfs Richtung Stuttgart Hauptbahnhof. Vollständig unter laufendem Betrieb. Diese Probleme sehen Sie offenbar nicht. Wenn

wir in Zuffenhausen und Feuerbach ein Beispiel nennen, bei dem in der Tat jeweils das Vorfeld des Bahnhofs, die Gleislagen, verändert werden muss, machen Sie daraus ein riesiges Problem. Wir weisen Sie einmal darauf hin, dass beide Projekte – Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 – eines gemeinsam haben: In bestimmten Teilbereichen wird jeweils in erheblichem Umfang in die bestehende Infrastruktur eingegriffen. Das hat in beiden Projekten jeweils Auswirkungen. Es ist keineswegs so, dass das nur bei einem Projekt ist, sondern das ist bei beiden Projekten der Fall. Sie versuchen so zu tun, als ob das alles Probleme des Kopfbahnhofs 21 wären.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Hopfenzitz zur Frage der Abstellfahrten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Als Zahl der Abstellfahrten wurden etwa 730 Rangierfahrten von Ihnen benannt. Diese Zahl kommt mir sehr bekannt vor; denn das war die Zahl der Belegungen der Verbindungsgleise im Jahr 1994. Wenn Sie heute die Zahl der notwendigen Fahrten Personenbahnhof – Abstellbahnhof ermitteln wollen, können Sie das leicht durch den vorhandenen Fahrplan, indem Sie feststellen, welche Züge im Personenbahnhof enden und abgestellt werden. Das sind 140 Fahrten. Bei den Zügen, die im Personenbahnhof beginnen und vom Abstellbahnhof zugefahren werden, sind das 160 Fahrten. Das ergibt zusammen 300.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich einmal unterbrechen? Ich glaube, es ist nicht sehr präsent, was das für eine Bedeutung haben soll. Ich möchte noch einmal einen Versuch unternehmen. Herr Bitzer behauptet, dass der Bau der Strecke, die hier durchgehend rot und gestrichelt rot mit dem zweiten Rosensteintunnel dargestellt ist, technisch fast nicht möglich ist und finanziell einen riesigen Aufwand bedeutet. – Es wäre also technisch möglich und man kann es auch bezahlen?

Martin Hilger (Projektgegner): Konsens.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da ist Konsens. Wo liegt dann das Problem?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, da Sie mich direkt fragen: Ich problematisiere nicht, sondern ich zeige nur auf. Das ist ein großer Unterschied. Bei Stuttgart 21 sind die Maßnahmen, die kommen sollen, bekannt. Frau Dr. Dahlbender, jetzt bin ich ganz exakt, es ist nicht alles planfestgestellt, aber die Genehmigungsplanung liegt weitestgehend vor. Es ist klar, was bei Stuttgart 21 kommen soll. Die Anhörungen sind durch. Bei K21 wissen wir das eben nicht. Mir geht es um die Augenhöhe, um die Vergleichbarkeit. Ich sage überhaupt nicht, dass das nicht möglich ist, Herr Hilger. Ich zeige es nur auf. Mehr nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, dann können wir auch weitergehen; denn im Moment geht es darum, ob man das machen kann. Die anderen Fragen erörtern wir dann an anderer Stelle.

Es wird also im Grunde genommen weder technisch noch finanziell bestritten, dass man das so machen kann.

(Tanja Gönner: Ich würde gerne eine Frage stellen! Einfach nur eine Frage – – Dr. Brigitte Dahlbender: Entschuldigung!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte nur eine Frage.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich will nur anmelden, dass ich eine Frage stellen möchte. Ansonsten können wir gerne die Reihenfolge einhalten. Ich hätte nachher aber eine Frage an Herrn Palmer zu dem, was es gerade vorhin gesagt hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können wir jetzt weitergehen?

Boris Palmer (Projektgegner): Doch, Herr Hopfenzitz soll bitte fertig reden dürfen, Herr Dr. Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Hopfenzitz ist unterbrochen worden. Darf er bitte fertig reden? Es geht um die Frage, ob es über unsere geplanten sechs Gleise hinaus noch zwei zusätzliche Gleise nach Bad Cannstatt benötigt. Es ist eine sehr wichtige Frage, ob wir sechs oder acht Gleise nach Bad Cannstatt haben; denn mit acht Gleisen wird das viel teurer und die Eingriffe in Stuttgart sind viel größer. Herr Bitzer behauptet, wir brauchen acht Gleise, um die Züge vom Hauptbahnhof zum Abstellbahnhof fahren zu können. Herr Hopfenzitz war gerade dabei zu versuchen zu sagen, warum wir die nicht brauchen. Das scheint schon wichtig zu sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Von mir aus. Ich habe ihn ungern unterbrochen, aber das trägt letztlich nicht zur Generalproblematik bei. Wir wollen über das Gesamtprojekt reden.

(Zuruf von Tanja Gönner)

Darf ich noch einmal etwas sagen? Dann kommen wir nicht weiter. Wenn die Frage, ob zwei weitere Gleise gebaut werden können oder sollen, eine so entscheidende Rolle spielt – – Hängt davon ab, ob das Projekt realisierbar ist?

(Zuruf: Ja! – Tanja Gönner: Die Leistungsfähigkeit hängt davon ab!)

Wollen Sie da zwei zusätzliche Gleise bauen?

(Zurufe: Nein! – Boris Palmer: Darf Herr Hickmann versuchen – –)

Herr Bitzer behauptet aber, Sie müssen zwei Gleise bauen.

Boris Palmer (Projektgegner): Er behauptet das und wir wollen zeigen, dass das nicht nötig ist. Das ist die Fragestellung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum behauptet das Herr Bitzer?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Weil wir, was die Zugzahlen und die Rangierfahrten angeht, zu einer anderen Schlussfolgerung kommen als Herr Hopfenzitz. Er kann gerne zu Ende ausführen, aber ich sage gleich schon, dort steht Aussage gegen Aussage. Dann müssen wir feststellen, dass hier Dissens herrscht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, dann können wir auch gleich weitergehen.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

Da ich ihn unterbrochen habe, soll er bitte seine Ausführungen zu Ende führen. Dann kommt Herr Stocker. Dann machen wir weiter. Herr Arnoldi kommt auch noch dran. Das ist klar. – Bitte schön.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Ich wurde bei der Aussage unterbrochen, das 300 Leerfahrten zwischen den beiden Bahnhofteilen in beiden Richtungen hin- und herfahren – 150 herunter und 150 herauf. Es fehlen dann 430 Fahrten, die ich nicht finden kann. Ich gehe davon aus, dass das Fahrten sind, die im Abstellbahnhof durchgeführt werden müssen. Das sind Rangierfahrten, im Rahmen derer Fahrzeuge im Abstellbahnhof über die Verbindungsgleise auf die andere Seite des Abstellbahnhofs umgesetzt werden. Dafür brauche ich keine weiteren Gleise; denn diese Fahrten sind künftig im Wartungsbahnhof Untertürkheim intern sowieso vorgegeben.

Das würde also bedeuten, dass bei 300 Leerfahrten im Durchschnitt 12 Fahrten pro Stunde über die Verbindungsgleise durchgeführt werden. Das sind in jede Richtung sechs. Dafür brauche ich keine neue Strecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir haben also diese Aussage. Wir können im Grunde genommen nicht beurteilen, ob das letztendlich relevant ist oder nicht. Das ist möglicherweise plausibel. Wir können davon ausgehen, dass der frühere Vorsteher des Hauptbahnhofs wohl weiß, wovon er redet. Infolgedessen hat er möglicherweise bei der Beurteilung dieser Frage eine höhere Autorität als jemand anders. Wir gehen jetzt zum nächsten Punkt über. – Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, mich ärgert es schon ein bisschen, dass Herr Bitzer immer wieder versucht, unser Konzept so zu verschlimmbessern, dass nach außen dargestellt wird, es ginge nicht oder es sei zu teuer.

Wir sind in Stuttgart in der ganz komfortablen Situation, dass früher dieser Kopfbahnhof auch noch einen Güterbahnhof hatte, nämlich da, wo das A 1-Gelände ist, wo heute die Landesbank steht, und dass es für diesen Güterbahnhof zusätzliche Gleise gab. Was will ich damit sagen? Wir haben im Umfeld der Gleise von Feuerbach so viel Platz für Bahnanlagen, dass es durchaus möglich ist, auf dem vorhandenen Bahngelände erst die Strecken, die wir benötigen, neu zu bauen und dann die alten abzubauen. Dadurch wird ein Bauen unter dem rollenden Rad weitestgehend vermieden.

Das Gleiche ist auch bei dem neuen Rosensteintunnel der Fall. Die Brücke über den Neckar und der neue Rosensteintunnel berühren überhaupt nicht den Betrieb. Im Übrigen ist es so, dass Sie den bei Stuttgart 21 auch bauen müssen, und zwar da, wo er jetzt liegt. Also ist das doch überhaupt kein Problem. Herr Bitzer, wir sollten daraus auch kein Problem machen.

Natürlich müssen die Bahnanlagen saniert werden, aber das kann man natürlich in dem Zuge machen. Ich muss deswegen nicht das Bauwerk bis auf den Grund wieder ausgraben, nur um es zu sanieren. Nein, es gibt die Möglichkeit, dass man das intelligent anpasst. Da sind natürlich die Bauingenieure gefragt, hierfür einen Ablauf zu finden, der natürlich kostengünstig ist. Da habe ich sehr großes Zutrauen. Herr Dr. Kefer, die Bahn kann das; die Bahn macht das überall. Sie baut nicht mehr gerne unter dem rollenden Rad, sondern sie legt im Zweifelsfall auch einmal ganze Strecken still, um sie zu sanieren. Ich denke, wenn wir erst einmal den Rosensteintunnel gebaut haben, können wir genau nach diesem Verfahren vorgehen. Wir legen das, was saniert werden muss, still. Der Ersatz über das fünfte und sechste Gleis ist schon vorhanden. Dann geht das.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Arnoldi, wir können so nicht weitermachen. Das muss ich wirklich sagen. Ich bin schon längst über dem Neckar. Wir haben die Aussage, das, was Sie hier sehen, ist technisch und finanziell machbar. Herr Bitzer sagt, er hat nur projektierte Probleme. Das kann er machen. Wir gehen jetzt weiter.

(Tanja Gönner: Herr Geißler!)

– Nein, ich lasse das nicht mehr zu.

(Tanja Gönner: Herr Geißler, wir können solche Sachen nicht stehenlassen!)

– Nein, das können wir nicht machen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das ist nicht finanzierbar. Sie können nicht sagen, das ist finanzierbar, weil genau dazu Ausführungen gemacht worden sind. Man möge uns sagen, wie viel man glaubt, dass es kostet und wer das bezahlen soll.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann lassen wir das mit der Finanzierbarkeit weg und sagen, es ist auf jeden Fall machbar. Es ist technisch machbar.

(Tanja Gönner: Genau!)

Also gehen wir jetzt über den Neckar herüber und fahren weiter.

(Tanja Gönner: Wir freuen uns im Übrigen, dass man der Bahn zutraut das zu machen, was andere wollen, aber dass sie nicht das kann, was sie selber will!)

– Entschuldigung, die projektieren jetzt das, was sie sich vorstellen. Wir kommen doch nicht weiter, wenn wir ständig neue Schwierigkeiten erfinden, die überhaupt nicht belegbar sind. Sie haben die Möglichkeit zu sagen, das geht nicht.

Wir kommen jetzt zur Strecke Untertürkheim – Obertürkheim.

(Klaus Arnoldi: Darf ich, Herr Dr. Geißler?)

– Das müssen Sie machen.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Wenn die Neubaustrecke kommt, müssen wir die natürlich in den Kopfbahnhof hineinführen. Das geht nicht so wie bei Stuttgart 21. Deswegen haben wir eine andere Streckenführung vorgeschlagen. Bitte die Folie 20, damit wir das noch einmal sehen können (Anlage 3, Folie 20). Die Strecke, die von Wendlingen kommt, führt entlang der Autobahn bis Denkendorf, verschwindet von dort ab in einem Tunnel und kommt bei Obertürkheim wieder hervor. Dann muss diese Strecke an die Stammstrecke, an die Neckartalbahn, angeschlossen werden, und zwar im Bereich von Obertürkheim. Für die zusätzliche Schnellstrecke muss man den Abschnitt Obertürkheim – Untertürkheim sechsgleisig ausbauen. Dann haben wir die Neubaustrecke komplett an den Hauptbahnhof angeschlossen. Das ist unsere Aussage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie sehen die Linie. Wird die als unmöglich bezeichnet? Ist das eine Projektion, die man machen kann? Nur darum geht es nicht.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Dieses Konzept von K21 nehmen wir so zur Kenntnis. Das ist ein Überblick zu den Folgepunkten. Ich hätte zur nächsten Folie einige Anmerkungen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann brauchen wir nicht weiter zu debattieren. Das ist auf jeden Fall machbar. Okay, dann machen wir weiter. Nur darum geht es. – Nächste Folie (Anlage 3, Folie 20.1).

(Gangolf Stocker: Machbar oder nicht?)

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Stocker hat gefragt, ob das machbar ist oder nicht. Die Antwort: Das wäre machbar, aber mit deutlich gravierenden Auswirkungen als das von Herrn Arnoldi dargestellt wurde. – Ich möchte bitte das Bildsignal haben. – Wir haben in diesem Bereich die sechs Gleise unterzubringen. Die passen in den Bereich des bestehenden Bahndamms (Anlage 8, Seite 10). Dort lagen vormals schon einmal fünf Gleise. Jetzt geht es aber um sechs Gleise. Das führt dazu, dass Sie im Bereich der heutigen Böschungsfüße Stützmauern aufstellen und diese Stützmauern bis auf die Höhe der Bahnanlagen hochziehen müssen. Diese Stützmauern müssen dann wiederum Lärmschutzwände in einer Höhe von 5 bis 6 m tragen. Das heißt, Sie bekommen hier im Neckartal eine Trennwirkung in einer Höhe von ca. 12 m auf beiden Seiten dieses Bahndamms. Innerhalb der Umgrenzungen der Lärmschutzwände müssen Sie die sechs Gleise komplett neu konfigurieren.

Ich sage das nur, weil man hier wieder einmal die Auswirkungen von K21 auf die leichte Schulter nimmt. Bei den Verkehrskonzepten wurden hervorragende, schöne Blümchentapeten gemalt, es wurden hervorragende, schöne, stimmige Konzepte ausgemalt, aber Sie vergessen bei der Vermittlung gegenüber den Bürgern die Wände zu skizzieren, auf die Sie diese Tapeten tapezieren wollen. Das ist der Vorwurf.

Wir gehen dann weiter in den Hafenbereich hinein. Herr Arnoldi, ich weiß nicht, ob Sie zu Ihrer nächsten Folie noch etwas sagen möchten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Lärmschutzwände mit geblühten Tapeten ist vielleicht eine etwas verunglückte Metapher. Aber sonst haben Sie recht. Dazu muss man etwas sagen. Wie sieht das aus?

(Johannes Bräuchle: Kurze Zwischenrufergänzung zu Herrn Bitzer!
Ganz kurz! Nur ein Satz!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Das ist für die Bürger die Zerstörung des Altneckarbiotops. Nur damit das klar ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Dann nehmen Sie dazu auch noch Stellung. Das läuft aber zwischen Untertürkheim und Obertürkheim.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Hickmann und Herr Stocker.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Herr Bitzer hat zutreffend ausgeführt, dass das fünfte und sechste Gleis auf vorhandenem Bahngelände machbar ist. Es sind natürlich gewisse bauliche Ausformungen erforderlich. Ob das Stützwände sind, müsste man im Detail untersuchen. Tatsache ist auch, wenn das fünfte und sechste Gleis kommt, ist das eine bauliche Veränderung. Dann brauchen wir Lärmschutz. Sie stellen das immer als Problem dar. Wir sehen das als Fortschritt, weil die Bürger dort auf Lärmschutz warten. Zwischen Esslingen und Plochingen hat man das zum Glück schon an der Bestandsstrecke in den vergangenen Jahren schrittweise eingebaut. Das ist aus unserer Sicht auch hier unbedingt nötig. Wenn das durch die bauliche Ausweitung, die wir hier vorsehen, zwingend erforderlich ist, sehen wir das als Vorteil an.

Ergänzend muss man aber sagen, auch Ihre Ausfädelung aus dem Tiefbahnhof kommend in Richtung Obertürkheim greift in diesen Bereich erheblich ein. Auch hier müssen Sie über weite Strecken auf sechs Gleise ausbauen, um mit Ihren Rampen hochzukommen. Daher ist da kein großer qualitativer Unterschied. Wir sehen auch aufgrund der vor Ort konkret relativ unempfindlichen Randnutzung neben der Strecke keinerlei größere Probleme, zumal man sagen muss, grundsätzlich bleibt auf dieser viergleisigen Strecke auch im Fall von Stuttgart 21 der wirklich laute Verkehr ohnehin der Güterverkehr. Der – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da sollen Lärmschutzeinrichtungen gebaut werden. Das wollen wir jetzt nicht weiter bestreiten. Wir hängen jetzt bei den Lärmschutzmaßnahmen fest. Das hat doch keinen Sinn. Das wird gemacht und kann gemacht werden. Wie sich das nachher auswirkt, wird man dann sehen. – Jetzt kommen Sie dran.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich habe ein paar Bilder mitgebracht, die ich gerne zeigen würde. Das ist genau der Ausschnitt, über den wir gerade diskutieren. Untertürkheim, Obertürkheim in dem lilafarbenen Kasten. Wir haben dieses Bild gesehen. Jetzt schauen wir uns einmal an, wie das aussieht. Das ist ein Bild vom Bahnhof Untertürkheim (Anlage 10, Seite 1). Da wäre es erforderlich, zusätzlich ein Gleis hineinzulegen. Weiter geht es.

Jetzt schauen wir von der Brücke in Obertürkheim auf die Gleise (Anlage 10, Seite 2). Ganz rechts sieht man die Trasse eines alten Gütergleises, das abgebaut ist. Dahinter stehen rechts Schuppengebäude, die teilweise wir ein Lärmschutzwall wirken können. Vier Gleise liegen dort. Die beiden Gleise rechts sind die Ferngleise und links sind die Gleise der S-Bahn.

Ich habe jetzt noch eine andere Perspektive, ein bisschen weiter von der gleichen Brücke herunter (Anlage 10, Seite 3). Hinten sind wieder die Schuppen. Hier vorne kommt das Biotop, das Herr Bräuchle angesprochen hat. Da ist ein Radweg. Teile dieses Radweges müssten wohl für das sechste Gleis geopfert werden, wenn es da gebaut wird. Das ist also die Situation.

Sie sagen, da müssen 12 m hohe Lärmschutzwände gebaut werden. Ich glaube, dass das doch etwas übertrieben ist. Ich denke, dass man da mit weniger Lärmschutz oder mit weniger Höhe auskommt.

Schauen wir uns das weiter an. Hier sieht man noch einmal den Radweg (Anlage 10, Seite 4). Da sieht man einen Zug fahren. In dem Bereich müsste wirklich noch ein Gleis hinzugebaut werden.

In die andere Richtung – von der gleichen Brücke, nur in die andere Richtung geschaut – ist die Situation in Obertürkheim (Anlage 10, Seite 5). Das ist der Bahnhof. Der Bahnhof müsste sicherlich umgebaut werden, aber auch da ist genügend Platz vorhanden, um entweder die Schnellbahntrasse auszufädeln oder aber in einen Tunnel zu legen, um dann unter den Tennisplätzen hindurch und nicht über die Tennisplätze hinweg in Richtung Fildertunnel zu fahren.

Danke schön.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können wir weitermachen? Ich kann da keine großen Schwierigkeiten erkennen. Warum die 12 m erörtere ich jetzt nicht, weil sonst hängen wir noch eine halbe Stunde dran. Machen wir einmal weiter mit der Trassenführung. Dazu wäre, glaube ich, die Folie 26.0 notwendig.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Die Folie 20.2 bitte!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Welche Folie? Ich gehe nach den Folien von Herrn Arnoldi vor. Herr Bitzer, Sie sagen, wenn Sie eine Einwendung haben.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Genau. Zur Folie 20.2 habe ich etwas zu sagen (Anlage 3, Folie 20.2).

Meine Damen und Herren, damit die Zuschauer draußen das nachvollziehen können: Die Befürworterseite hat im Papier von Herrn Hilger, das uns gestern Morgen zugegangen ist, zum ersten Mal schriftlich vorliegen gehabt und gelesen, dass man die Neckarquerung, die in der aufgelegten Folie als dünne blaue Linie dargestellt ist, also die Talquerung des Neckartals, sowohl oberirdisch als auch unterirdisch ausführen könnte. Wollen wir uns gleich darauf einigen, dass das unterirdisch sein soll? Dann erspare ich Ihnen das, was ich jetzt sonst zeigen würde. Soll das unterirdisch sein?

(Boris Palmer: Beides ist möglich!)

– Beides ist möglich. Dann muss ich das zeigen.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Bitzer, das müsste in einem Raumordnungsverfahren geklärt werden.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Sie müssen dann aber die Kosten dafür benennen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Welche Einwendungen haben Sie denn gegen die geständerte Lösung?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das zeige ich gerne. Was heißt Einwendungen? Ich sage es noch einmal: Ich problematisiere nicht, sondern ich zeige nur auf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann brauchen wir das jetzt nicht – –

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, weil es die Vertreter von K21 nicht aufzeigen, Herr Dr. Geißler. Da wird der Öffentlichkeit nicht reiner Wein eingeschenkt. Die Öffentlichkeit hat einen Anspruch darauf zu erfahren – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann sagen Sie es doch.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das möchte ich gerne tun, wenn Sie mich lassen. Danke schön.

Wir haben hier die Sache mit den Otto-Hirsch-Brücken (Anlage 8, Seite 12). – Herr Frick, bitte das Bild zu mir. – Wir haben hier noch einmal die Trasse in einer realistischen Breite, nämlich von 12 bis 15 m, die mindestens erforderlich wären, um für die aufgeständerte Trasse dort den Platz zu schaffen (Anlage 8, Seite 11). Das beginnt zunächst einmal mit einem Brückenneubau. Dort gehen vier Gleise nicht durch. Diese Brücke muss neugebaut werden.

Dann haben wir den Bereich der Ausschleifung (Anlage 8, Seite 13). Ich gehe noch einmal zurück. Wir haben den Bereich des Bahnhofs Obertürkheim (Anlage 8, Seite 14). Dieses Foto haben wir gerade bei Herrn Arnoldi gesehen. Dort kann in dem linken Bereich zwischen dem Ferngleis nach Stuttgart und dem Ferngleis von Stuttgart das Rampenbauwerk angeordnet werden, um die Gleise in Hochlage zu bringen, sprich aufzuständern. Das ist eine Darstellung, die durchaus mit dem Rampenbauwerk in Zuffenhausen vergleichbar ist. Es ist vielleicht nicht schon visualisiert, aber von den Abmessungen her ist es mit dem Rampenbauwerk in Stuttgart-Zuffenhausen für die S 6 Richtung Weil der Stadt vergleichbar.

Dann geht diese aufgeständerte Trasse weiter und überquert die Sportanlagen des Sportvereins in Obertürkheim (Anlage 8, Seite 15). Ich brauche nicht ausführen, dass diese Sportanlagen dort nicht verbleiben können. Sie müssten für diese Flächen neue Flächen finden. Meine Damen und Herren, das darf man in der Region Stuttgart nicht unterschätzen. Suchen Sie einmal für einen Sportverein einen neuen

Sportplatz oder suchen Sie einen neuen Fußballplatz in diesen Dimensionen. Das ist ein heftiges Unterfangen.

Dann geht es weiter. Wir kommen zur Hochtrasse im Bereich der Hafenbahnstraße (Anlage 8, Seite 16). Dort bedrängen wir zwar nicht das Werksgebäude der Gießerei – ich zeige es mit der Maus, das ist hier zu sehen –, aber die gesamten Logistikflächen von Daimler, die sich an der Hafenbahnstraße befinden, können dort mit großer Wahrscheinlichkeit nicht verbleiben. Dies insbesondere dann nicht, wenn Sie – wir kommen hier zur Hafenbahnstraße, zur Neckarquerung – versuchen wollen, die hier visualisierte Brücke nicht in der Ebene Plus 2 zu führen, sondern in der Ebene Plus 1 (Anlage 8, Seite 17). Wir trassieren eine Strecke für 160 km/h. Das sind für die Kurven Radien von über 1 km. Herr Arnoldi hat angeregt – ich zeige das mit der Maus, hier sind die Hafenbahnstraße und die Brücke über den Neckar –, dass der Brückenkopf für die Schnellbahnstraße auf die gleiche Höhe kommt wie die Hafenbahnstraße, also neben die Hafenbahnstraße. Dies gelingt Ihnen nur dann, wenn Sie dort massiv in das Werksgelände von Daimler eingreifen. Wir haben das verifiziert. Das heißt, Sie kommen, wenn Sie einen Linienwurf machen, nicht umhin, entweder zu sagen, Sie fahren komplett oben drüber oder Sie müssen dort massiv in den Bestand eingreifen.

Dann kommen wir zum letzten Punkt, zum Tunnelportal auf der anderen Neckarseite neben der Deponie Einöde (Anlage 8, Seite 18). Hier weiß gestrichelt dargestellt ist der Bereich, der für die Baumaßnahmen abgeholzt werden müsste. Bis zu der gelb eingezeichneten Böschungslinie kann das dann wieder aufgeforstet werden.

Meine Damen und Herren, die Eingriffe, die ich hier gezeigt habe, sind so massiv, dass wir, so wie es Herr Hilger und auch Herr Arnoldi richtigerweise ausgeführt haben, aus gutem Grund sagen würden, da muss man in der Talquerung in den Tunnel gehen, und zwar in genau dem gleichen Maße, wie das bei Stuttgart 21 auch erfolgt ist.

(Peter Conradi: Richtig!)

– Dann sagen Sie das bitte. Dann drehen wir einmal an der Registrierkasse und legen einige Euros drauf. Dann unterhalten wir uns das nächste Mal über die Kosten.

(Martin Hilger: Ein ganz kurzer Einwurf: Sie haben mir gerade etwas unterstellt, was ich gesagt hätte! Das stimmt überhaupt nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, Moment, Sie haben noch nicht das Wort. Wer soll das Wort erhalten? – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Wir würden gerne Herrn Hilger mit Bildern antworten lassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich frage einmal: Wird denn das, was Herr Bitzer gesagt hat, prinzipiell bestritten? Dass das über den Sportplatz geht und dass da eine Brücke gebaut werden – –

Boris Palmer (Projektgegner): Nein, das wird nicht bestritten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wird doch nicht bestritten.

Boris Palmer (Projektgegner): Das wird nicht bestritten. Probleme werden bestritten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn die Schwierigkeiten da zu groß werden, gehen Sie eben in die Erde und bauen einen Tunnel. Dann können wir jetzt weitermachen.

Boris Palmer (Projektgegner): Wenn Sie das so sehen, ja. Wir wollten zeigen, dass das nicht so schwierig ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir können jetzt weitermachen.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Ich halte fest: Tunnel!)

Da werden nicht so bedeutende Dinge hochstilisiert. Es ist dankenswert, dass Sie das gemacht haben, Herr Bitzer. Das war für die andere Seite hilfreich; denn jetzt wissen sie, dass sie besser einen Tunnel bauen.

(Unruhe)

Können wir mit der Streckenführung weitermachen?

(Thomas Bopp: Wir sehen dann aber im Tunnel auch nicht mehr die schönen Weinberge!)

– Bitte?

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Wir sehen die schöne Stadt nicht mehr, wenn wir dort im Tunnel sind.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Bopp, das, wo wir gerade sind, ist 5 km vom Hauptbahnhof weg.

(Unruhe)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Maßstäbe, die wir an diese Vorstellungen anlegen, müssen wir dann bei allen Projekten anlegen. Auch an Stuttgart 21. Wenn wir das wissen, können wir sofort zur nächsten Strecke weitergehen. Wo sind wir jetzt?

Wir kommen jetzt Richtung Flughafen. Da wird ein Tunnel gebaut, wenn ich das richtig sehe. Herr Arnoldi, das ist Ihre Folie (Anlage 3, Folie 26.0).

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Das ist die Folie, auf der dargestellt ist, wie der Flughafen angebunden werden soll. – Martin, kannst Du einmal mit der Maus zeigen, wo der Flughafen ist. – Dort ist der Flughafen; dort ist die S-Bahn. Die gestrichelte Linie nach Bernhausen ist die Verlängerung der S 2 nach Bernhausen. Wir sind jetzt also schon so weit vorangekommen, dass wir bis Denkendorf die Schnellbahn gebaut haben. Jetzt wird von der Schnellbahn eine Strecke entlang der Autobahn bis zum S-Bahn-Flughafenbahnhof weitergeführt.

Dann gibt es zwei Ergänzungskurven. Die eine ist links die Rohrer Kurve, über die wir schon oft gesprochen haben. Das ist eine Verbindungskurve von der Gäubahn zur Filder-S-Bahn. Rechts, bei der Nummer 9, gibt es eine Verbindungskurve von der Flughafenbahn-Verlängerung herunter in den Fildertunnel und herunter zum Neckartal nach Untertürkheim, Bad Cannstatt und Hauptbahnhof. Das sind die Ergänzungsmaßnahmen bei der Infrastruktur. Jetzt kann man darüber reden, ob das geht, und wenn es geht, welche Züge darüber fahren können.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich habe eine Ergänzungsfrage, Herr Arnoldi. Sollen am Flughafen die Züge – so verstehen wir das –, die von Tübingen und Ulm kommen, die schnellen Regionalexpresszüge, am S-Bahn-Bahnsteig halten, wie das bei S21 vorgesehen ist, oder kommt ein besonderer Bahnhof?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Hilger kann das beantworten.

Martin Hilger (Projektgegner): Sie sollen im normalen S-Bahn-Bahnhof halten. Wir unterscheiden uns von Stuttgart 21 insofern, als dort keine Fernzüge halten sollen, sondern es sollen nur die beiden IRE-Linien halten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was für Linien?

Martin Hilger (Projektgegner): InterRegioExpress – IRE. Die werden mit elektrischen Triebzügen gefahren. Wir haben ein Referenzfahrzeug, das alle Bedingungen erfüllt. Das wäre aber sicherlich nicht das einzige Fahrzeug, das man beschaffen könnte. Der wird „FLIRT“ genannt. Dieser Triebwagen hat den Vorteil, dass er die Breite eines S-Bahn-Triebzuges hat. Somit sind die Probleme mit dem verengten Profil in dem Bereich nicht gegeben, die bei den ICEs bestehen. Das Fahrzeug soll einen Wagenboden von 76 cm im Bereich der Ausstiege haben. Das bedeutet, dass dann sowohl an den bestehenden Bahnsteigen im Flughafenbahnhof mit 96 cm als auch an typischen Fernverkehrsbahnsteigen in den Hauptbahnhöfen, die 76 cm haben, als auch an Bahnsteigen, wie wir sie sehr viel in Baden-Württemberg in der Region haben, mit 55 cm ausgestiegen werden kann. Das heißt, die relevanten Bahnsteighöhen in Baden-Württemberg können von diesem Fahrzeug angefahren wer-

den. Damit umgehen wir die Probleme der Ausnahmegenehmigung, die wirklich ein betriebliches Problem darstellen.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Hilger, die Ausnahmegenehmigung bezieht sich auf etwas anderes. Das was ich wissen wollte, haben Sie klar beantwortet. Sie gehen davon aus, dass am Flughafen 96 cm hohe Bahnsteige sind, Sie mit einem Fahrzeug fahren – mit dem „FLIRT“ –, das einen Wagenboden von 800 mm über der Schiene hat. Das heißt aber klar, damit die Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg wissen, um was es geht, – –

(Martin Hilger: Man muss eine Stufe gehen! Okay!)

– Ja, damit habe ich zunächst einmal auch kein Problem, Herr Hilger.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment. Durch die Zwischenrede ist den Bürgerinnen und Bürgern, von denen Sie reden, nicht klar, was Sie sagen wollen.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das wollte ich gerade machen, Herr Dr. Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Ja, bitte.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Im gesamten südöstlichen Raum von Baden-Württemberg – ich nehme einmal die Südbahn als Beispiel, ich denke nur an Biberach an der Riss und viele andere Bahnhöfe – haben wir dort, wo wir neue Bahnhöfe gebaut haben, die Bahnsteige auf 55 cm gebracht. Jetzt wäre es doch wahrscheinlich das Beste, wenn Fahrzeuge die gesamten Strecken mit dieser Wagenbodenhöhe benutzen. Wohlwissend, dass das in einigen Bahnhöfen – Ulm Hauptbahnhof und Stuttgart Hauptbahnhof, oben oder unten ist egal – nicht klappt. Hier wedelt doch der Hund mit dem Schwanz. Es kann doch nicht angehen, dass wir nur wegen dem K.o.-Kriterium Stuttgart Flughafen überall nicht mehr die passende Bahnsteighöhe haben. Das heißt ganz klar, dass Sie dann von Friedrichshafen und Tübingen kommend überall einen Wagenboden für 800 mm haben, obwohl wir die Bahnsteige für 55 cm gebaut haben.

(Boris Palmer: Tübingen hat nicht 55 cm! Wenn Sie jetzt wirklich wegen dieser einen Stufe das ganze Projekt infrage stellen wollen, ist das absurd! Über was reden Sie gerade?)

– Ich rede über das Gleichstellungsgesetz und dass wir erreichen wollen, dass möglichst viele Menschen ebenerdig aus den Zügen herauskommen. Herr Palmer, ich weiß, dass wir dort oftmals leider Kompromisse machen müssen, weil die Diskussion, welche Bahnsteighöhe richtig ist, aus dem Ruder gelaufen ist.

Nach dem Überwiegenheitsprinzip halte ich es aber schon für bemerkenswert – Verzeihung, ich halte es für bemerkenswert –, dass sämtliche Züge, die über diesen Laufweg fahren, dann von Stuttgart Flughafen mit dieser Bahnsteighöhe tangiert und bestimmt werden und Leute, die beispielsweise von Biberach nach Friedrichshafen fahren, alle eine Stufe überwinden müssen, was sie jetzt nicht müssen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, Sie zeigen Schwierigkeiten auf, die offenbar planerisch noch vorhanden sind. Dabei fragt sich jeder Mensch, wenn die Bahnsteigkante zu hoch ist, ob man das nicht reparieren kann.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Da hatten wir in S21 einen Vorschlag gemacht. Der setzt allerdings ein anderes Betriebsprogramm voraus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich kann mich erinnern, dass bei S21 beim Flughafen auch unterschiedliche Höhen vorgesehen gewesen sind.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja, jedes Gleis eine andere Höhe. Das ging aber auch nur mit dem von uns vorgeschlagenen Betriebsprogramm. Hier haben wir ein anderes Betriebsprogramm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was soll das heißen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Wir wollen uns nicht festbeißen. Ich bin der Meinung – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Leuschel, Entschuldigung, das versteht niemand. Wir haben ein anderes Betriebsprogramm. Was ist das für ein Betriebsprogramm und wie unterscheidet sich das von diesem Betriebsprogramm?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Wir haben, so wie wir uns S21 vorgestellt haben, gesagt, dass wir am Flughafen über das eine Gleis die S-Bahn fahren und über das andere Gleis, das nur ein Höhe von 76 cm zur Bahnsteigkante hat, den Regionalverkehr fahren. Über diesen Bahnsteig, über die Kantenhöhe von 76 cm, kann man selbstverständlich alle Fahrzeuge mit der 500er Wagenbodenhöhe fahren. Dann ist eine Stufe nach oben vorhanden. Die bleibt immer. Dann hätten Sie aber in das gesamte Land hinein – zum Beispiel ist Lonsee im Gegensatz zu dem Bild, das Sie in Ihrer Broschüre vom Juni haben, neu auf 55 cm gebaut worden – immer den ebenerdigen Ein- und Ausstieg. Dann muss man wissen, was man tut.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Leute draußen werden sagen, macht gerade was ihr wollt, aber ihr werdet wohl in der Lage sein, eine Bahnsteigkantenhöhe zu finden, die immer passt.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das geht eben nicht. Der 76er wäre der vernünftige Kompromiss, den man zwischen dem 1 m hohen Wagenboden der S-Bahn

und dem 600 mm hohen Wagenboden des Nahverkehrs, wie er in Baden-Württemberg üblich ist, machen kann.

Boris Palmer (Projektgegner): Sie sagen damit, was wir vorschlagen geht. Gut, dann können wir doch aufhören. Ich steige jeden Tag über Stufen, weil Sie den Bahnhof Tübingen nicht erhöhen. Der ist so flach, dass man drei Stufen hoch muss, bis man im Zug ist. Daran ändern Sie nichts. Es gibt auch keine Ausbauplanung. Jetzt hören Sie auf, wegen solcher Kleinigkeiten – –

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein. Herr Palmer, Entschuldigung, ein bisschen sachlicher. Kommen Sie nicht mit Kleinigkeiten. Das Gleichstellungsgesetz gibt es. Wir wollten gemeinsam bemüht sein, unseren Kunden so wenige Stufen wie möglich anzubieten.

Das Konzept von Herrn Hilger ist verständlich und nachvollziehbar, das Herr Arnoldi vorgetragen hat. Dadurch, dass Herr Hilger hier gesagt hat – das verstehe ich und ist zunächst einmal nachvollziehbar –, dass Triebzüge der Bauart „FLIRT“ mit einem Wagenboden von 800 mm eingesetzt werden, passt das an den übrigen Bahnhöfen, wo es sonst passen würde, mit der Bahnsteighöhe nicht. Jedes Jahr werden in Baden-Württemberg nach und nach Bahnsteige mit 55 cm gebaut. Das würden wir über dieses System zerstören.

Ich schlage vor, wir verlassen den Kriegsschauplatz. Wir haben noch einmal festgehalten, dass über den Flughafenbahnhof, so wie er jetzt bei Ihnen geplant ist, weit ins Land hinein eine Bahnsteighöhe bestimmt wird. Da brauchen wir uns gar nicht bekämpfen. Wir haben das nur einmal für uns festgestellt.

Herr Hilger, ich gestatte mir noch eine Aussage zu den Tunnelbauwerken, ohne dass ich sie detailliere. Sie haben einen Tunnel genannt. Ich wiederhole das nicht. Da ist die Sache leider etwas anders. Der muss nämlich komplett stillgelegt werden, bevor er saniert wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich schaue Sie einmal an. Was haben Sie gerade vorgetragen? Als ich in Rheinland-Pfalz Sozialminister wurde, war das größte Problem, dass die Leute, wenn sie Rollstühle und Kinderwagen hatten, überhaupt in Waggons der Deutschen Eisenbahn hineingekommen sind, weil es offenbar unmöglich war, dass die Bahn endlich einmal Bahnsteige baut, so wie das in Amerika der Fall ist, damit die Leute zu ebener Erde hineinfahren können. Sie haben heute noch, wenn Sie in Köln aus einem hinteren Wagon in der Kurve aussteigen müssen, die gleich hinter der Hohenzollernbrücke ist, zwischen der Treppe aus Eisen und dem Bahnsteig eine solche Lücke. Ich habe selber schon gesehen, dass Leute dort hineingefallen sind. Nun machen Sie die Bahnsteige endlich einmal so, dass niemand verletzt wird. Dann müssen Sie das doch da oben, wenn Sie das noch vor sich haben, auch hinkriegen können.

(Ingulf Leuschel: Ja!)

– Sie, die Leute, die das bauen, müssen das machen.

(Tanja Gönner: Herr Geißler, ich würde das gerne ergänzen!)

Sie dürfen mich nicht ärgern.

(Tanja Gönner: Ich würde das gerne ergänzen, weil ich glaube, wir sind nicht so weit voneinander entfernt!)

Sie dürfen mich bitte nicht ärgern, weil die Diskussion, die hier geführt wird, verstehen die Leute überhaupt nicht. Es soll wegen der Bahnsteighöhe ein Bahnprojekt nicht möglich sein. Das kann aus anderen Gründen nicht möglich sein, aber doch nicht deswegen. – Herr Kefer, helfen Sie mir.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, ich versuche für etwas Klarheit zu sorgen. Es gibt in deutschen Landen drei unterschiedliche Bahnsteighöhen – 55, 76 und 96 cm.

(Boris Palmer: Es gibt vier! Auch 38!)

– Ja, okay. 38 cm gibt es auch noch. Es gibt vier unterschiedliche Bahnsteighöhen. Diese Bahnsteighöhen zu harmonisieren, wäre ein sehr, sehr gutes Unterfangen. Es steht aber dagegen, dass heute in Deutschland Tausende von Zügen durch die Gegend fahren, die in der Vergangenheit so beschafft worden sind, dass sie für bestimmte Bahnsteighöhen passen. Das heißt, wenn ich rein hypothetisch – ich wische jetzt einmal weg, was das kostet – in Deutschland überall die gleichen Bahnsteighöhen bauen würde, hätte ich Tausende von Zügen, die nicht zu diesen Bahnsteighöhen passen.

(Martin Hilger: Einverstanden!)

Diese Situation ist im Moment nicht auflösbar, weil auch die Kostenträger unterschiedlich sind. In dem einen Fall müssten nämlich die Unternehmen, die die Züge fahren, ihre Flotte anpassen, was sehr viel Geld kostet. In dem anderen Fall müsste die Infrastruktur angepasst werden, was sehr viel Geld kostet. Dieser Konflikt ist in der Vergangenheit nicht aufgelöst worden.

Bei dem Bahnhof am Flughafen geht es um die zentrale Frage, ob mit dem heutigen Zugmaterial tatsächlich dieser Bahnhof so angefahren werden kann oder nicht. Der Vorschlag ist, man beschaffe doch bitte einen Zug, den „FLIRT“, der eine mittlere Bahnsteighöhe hat. Dann kann ich eine Stufe herauf steigen oder eine Stufe herunter steigen. Das heißt aber, dass neue Züge beschafft werden müssen. Das heißt auch, dass sämtliche Bahnhöfe, die in der jüngeren Vergangenheit auf 55 cm Höhe umge-

baut wurden, verkehrt sind. Deswegen haben wir bei S21 ein Konzept eingeführt, bei dem wir den heutigen Zustand belassen können und mit den Fahrzeugen weiter fahren können, die heute im Einsatz sind, weil wir am Flughafen zwei unterschiedliche Bahnsteighöhen haben. Das ist die Lösung, die wir vorschlagen.

Die ganze Diskussion zielt eigentlich nur auf eine einzige Frage ab: Kann man mit dem heutigen Wagenpark dann einen solchen Flughafen anfahren oder funktioniert das nicht? Das ist der Hintergrund.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum können Sie die Bahnsteighöhe nicht so machen, dass das passt?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Darauf werden wir jetzt auch antworten. Ich will aber zum einen aus der Debatte festhalten, dass Sie im Grundsatz bestätigt haben, dass unser Vorschlag so geht, so funktioniert und machbar ist. Sie halten sich jetzt an den Ein- und Ausstiegshöhen fest. Darauf möchte Herr Hilger antworten.

Martin Hilger (Projektgegner): Herr Kefer, Sie haben gerade festgestellt, es müssen dann für die beiden betroffenen Linien neue Züge beschafft werden. Es kann mit dem bestehenden Material nicht weiter gefahren werden. Ich darf in dem Zusammenhang einfach einmal an die Diskussion erinnern, die wir vor zwei oder drei Wochen hatten. Es geht nämlich um das Zugsicherungssystem. Beide Linien benötigen das European Train Control System. Es ist sicherlich nicht vorstellbar, den gerade im Raum Stuttgart überalterten Fuhrpark darauf umzurüsten. Das heißt, es ist von vornherein klar, auch bei Stuttgart 21 werden die beiden betroffenen Linien von Stuttgart über die Neubaustrecke nach Tübingen und von Stuttgart über die Neubaustrecke nach Ulm mit Sicherheit sowieso mit neuen Fahrzeugen ausgestattet. Generell gilt, dass aufgrund der Situation des lang laufenden Verkehrsvertrags und der im Raum Stuttgart angekündigten Verlängerungen mehrerer Verträge bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21 der Raum Stuttgart Auslaufregion für das alte ehemalige Silberlingmaterial in ganz Deutschland wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was für Material?

Martin Hilger (Projektgegner): Ja, das ist im Prinzip damit abgeschlossen.

Jetzt noch einmal etwas zu den Bahnsteighöhen: Sie haben jetzt die Südbahn mit den Modernisierungen genannt. Ist Ihnen eigentlich bekannt, dass auf der Strecke nach Tübingen kein einziger der RE-Halte – nicht der Zwischenbahnhöfe, sondern der RE-Halte – eine 55er Kante hat? Diese Bahnhöfe haben 76er Bahnsteige, wenn sie irgendwann einmal in der Phase, als die DB auf 76 cm gesetzt hat, modernisiert wurden, oder sie haben noch niedrigere Kante. Das zum einen. Das heißt also, auf der Tübinger Strecke würde dieses Fahrzeug bei den meisten Stationen sehr gut passen.

Ich gehe auch auf die Südbahn ein. Es ist richtig, die Linie nach Friedrichshafen würde in Stuttgart und in Ulm hervorragend an die vorhandenen Bahnsteige passen – das sind die Hauptknoten –, und am Flughafen, in Biberach, Aulendorf etc. nicht, weil die Bahnsteige, sofern sie nicht schon gemacht sind, auf 55 cm gemacht werden. Die Höhe von 55 cm auf der Südbahn ist auch richtig. Das Ganze ist dann aus folgendem Grund durchaus vertretbar: Dort fahren Regionalfahrzeuge. Die sollen nach dem Konzept, das Frau Gönners Ministerium vor hat, auch weiterhin zumindest unbegleitet ohne Zugbegleitpersonal verkehren. Das heißt also, Behinderte müssen schauen, dass sie selber ohne fremde Hilfe hineinkommen.

Die IRE-Linien sollen – das hat das Ministerium selber in seiner Konzeption für den künftigen Verkehr vorgestellt – grundsätzlich begleitet durch Zugbegleiter geführt werden. In einer begleiteten Linie ist natürlich eine abweichende Bahnsteigkante, die nicht barrierefrei ist, eher zu vertreten als in einem Regionalzug, der nicht begleitet ist und wo niemand dem Behinderten helfen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Hilger, ich unterbreche Sie jetzt, weil sonst bekommen wir noch einen Vortrag über Bahnsteighöhen in Frankfurt, Italien und Norwegen. Baden-Württemberg reicht, wo es offenbar drei unterschiedliche Bahnsteigkantenhöhen gibt. Da muss man als normaler Bürger einmal die Frage stellen, warum das so ist. Diese Frage ist offenbar nicht beantwortbar. Es gibt negative Kompetenzkonflikte. So nennt man das. Das heißt auf Deutsch gesagt, es erklärt sich für ein bestimmtes Problem niemand der Verantwortlichen für verantwortlich. Deswegen bleibt der Zustand so wie er ist. Das ist genau das, was die Leute nicht wollen. Kann man das Problem mit der Bahnsteigkante jetzt lösen oder kann man es nicht lösen? – Herr Palmer, kann man es lösen?

Boris Palmer (Projektgegner): Ja, natürlich kann man es lösen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also gut, dann gehen wir jetzt weiter. Herr Kefer, kann man es lösen?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Dieses Problem wird laut Vorschlag von Herrn Hilger dadurch gelöst, dass neue Fahrzeuge angeschafft werden. Die Begründung war gerade: Das schadet nichts, weil wegen ETCS müssen sie sowieso angeschafft werden. – Unsere Gegenrede ist: Das passiert bei Stuttgart 21 nicht, weil wir eine Doppelausrüstung vorsehen und mit den vorhandenen Fahrzeugen weiter fahren können. Nicht mehr und nicht weniger.

Boris Palmer (Projektgegner): Nicht auf der Strecke. Seien Sie exakt. Auf der Strecke nicht. Zwischen Flughafen und Wendlingen gibt es keine Doppelausrüstung. Also alle neu. Richtig?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Zwischen Wendlingen und Ulm ja, aber für die ganze Schleife hintenherum ja.

Boris Palmer (Projektgegner): Was ich gesagt habe stimmt? Richtig?

(Tanja Gönner: Nein!)

Keine Doppelausrüstung zwischen Flughafen und Wendlingen. – Das stimmt. Deswegen müssen alle Fahrzeuge – nur diese Linien sind betroffen – neu beschafft werden.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, aber wir reden jetzt natürlich über die Fahrzeuge, die am Flughafen vorbeifahren.

Boris Palmer (Projektgegner): Wir reden über die Strecke bis Wendlinger Kurve. Sie haben bei der letzten Sitzung über Stuttgart 21 dargestellt, dass Sie dort noch nicht einmal überlegen, eine Doppelausrüstung nachzurüsten. Sie überlegen das nur zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Flughafen.

(Tanja Gönner: Herr Geißler, die Experten nehmen sich nicht selber das Wort!)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich war noch nicht ganz fertig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da gibt es eine ganze Menge Sünder in diesem Raum. Wenn Sie wollen, stelle ich das ab, aber ich habe gedacht, vielleicht geht das auch noch so. Aber nicht mehr lange. – Bitte schön, Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde das gerne fertig machen. Ich halte fest: Das Problem wird dadurch gelöst, dass neue Fahrzeuge angeschafft werden müssen. Das ist ein wesentlicher Punkt.

Herr Geißler, ich habe dem Fortgang der Diskussion in jüngerer Vergangenheit sehr interessiert zugehört. Ich konstatiere, all das, was vorgeschlagen wird, ist selbstverständlich auch technisch machbar. Das ist nicht der Punkt, an dem wir uns lange aufhalten müssen. Die Frage ist natürlich, zu welchen Auswirkungen das führt. Das ist das, was Herr Bitzer immer wieder versucht klarzumachen. Die wesentlichen dahinter gelagerten Fragen sind: Ist das, was es bewirkt, tatsächlich auch planfeststellbar? Was kostet es und wie viel Zeit benötigt es? Das sind die Fragen, die wir bislang überhaupt nicht adressiert haben. Ich glaube, wir können in dem gesamten Verfahren relativ schnell durchkommen, wenn wir uns die Frage stellen, ob das technisch machbar ist. Da würden wir sagen: Ja, technisch machbar ist heutzutage fast alles. – Die Konsequenzen daraus sind aber das, was am Ende erst einen Vergleich zwischen S21 und K21 möglich macht; denn vieles von dem, was Sie heute vorschlagen, ist zumindest in Teilen schon in der Vergangenheit in dem Planfeststellungsverfahren gegeneinander abgewogen worden. Man hat dort Entscheidungen unter Berücksichtigung genau der Fragestellungen getroffen: Was kostet es, was hat

es für terminliche Implikationen und vor allem ist es planfeststellbar? Das ist hier der springende Punkt.

Wenn der Anschein erweckt wird, es ist alles technisch machbar und damit haben wir ein Konzept, kann ich nur sagen: Die Schlussfolgerung ist beileibe nicht erlaubt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber eine wichtige Voraussetzung dafür, dass jetzt ein richtiges Konzept dargestellt wird. Wenn es technisch gar nicht möglich wäre, müssten wir nicht weiter debattieren.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist richtig, Herr Geißler.

Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack (Projektgegner): Herr Kefer, Sie erwecken den Eindruck, als gäbe es solche Züge nicht. Die Züge 425, 426 und 440, das sind Züge, die Sie in großer Stückzahl beschaffen, haben alle 800 mm Fußbodenhöhe. In Ulm fahren die zum Beispiel. Es ist nicht wahr, dass wir spezielle Züge beschaffen müssen, sondern Sie nehmen die Züge, die Sie ohnehin bestellt haben und ersetzen alles Material, das hier eingesetzt wird. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Der Vorteil der Regelung, die wir vorschlagen, ist der, dass wir nicht den Flughafenbahnhof auf einen eingleisigen Betrieb zurückbauen. Sie müssen sich einmal vorstellen, wo die Zuverlässigkeit der S-Bahn bleibt, wenn Sie den Flughafenbahnhof nur noch mit einem S-Bahn-Gleis in die Hin- und Gegenrichtung fahren wollen und wenn Sie auch den Fernverkehr an einer eingleisigen Bahnsteigkante abwickeln wollen. Die Eingleisigkeit ist am Ende irgendeiner Linie auf dem flachen Land unschädlich, aber in der Nähe eines Knotens vermindert die Eingleisigkeit brachial die Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs.

Nehmen wir also dort die Züge, die Sie ohnehin beschaffen. Lassen Sie uns Bahnsteige mit einer Höhe von 90 cm bauen. Dann können die S-Bahnen im zweigleisigen Betrieb fahren. Das gilt dann auch für die Regionalzüge. Das ist die allereinfachste Lösung. Es entstehen keinerlei zusätzliche Kosten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das haben wir jetzt ausführlich genug behandelt. Herr Rockenbauch hatte sich noch gemeldet.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Nur kurz. Ich habe die ganze Zeit irgendwie versucht, ruhig zu bleiben. Das ist mir sehr schwer gefallen. Ich sitze hier als Bürger und nicht als Verkehrsexperte. Ich kann ein Großteil der Diskussion nicht kapiert. Wir stellen Ihnen ein leistungsfähiges – ein leistungsfähigeres als Stuttgart 21 –, zukunftsweisendes Verkehrskonzept vor, das billiger ist, weniger Eingriffe in die Ökologie hat, den Denkmalschutz nicht zerstört und das nachweislich – das haben wir nachgewiesen – mehr kann als Ihr Konzept, aber Sie kommen die ganze Zeit mit Nebenkriegsschauplätzen. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich die gleiche Mühe, die Sie sich hier machen, bei der Vermittlung Ihres Projektes machen würden.

Ich höre hier nichts Substanzielles, das gegen K21 spricht, sondern ich sehe immer wieder nur den Versuch, an kleinen Detailfragen die ganze Debatte über die Zukunft Stuttgarts aufzuhalten. Ich bitte Sie einfach, dass Sie das sein lassen und dass wir weitermachen, damit wir endlich zum Schluss kommen und wir erklären können, warum K21 so gut ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sind weit vorangekommen. Wir sind bereits beim Flughafen angelangt. Jetzt müssen wir noch drei oder vier Folien abarbeiten. – Herr Kefer.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, ich möchte nur vorschlagen, dass wir nach dem politischen Ausflug jetzt vielleicht wieder zur Sachebene zurückkehren.

Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Arnoldi, Sie haben in einer Folie – das ist die Folie 26.8 – noch einmal die Ausbaustufe „Flughafen/Messe wird von einer Ring-S-Bahn und drei Expresslinien gut erschlossen“ dargestellt.

(Thomas Bopp: Die Folie vorher brauchen wir auch noch!)

– Lassen Sie mich einmal sehen. Das ist die Folie 26.7 (Anlage 3, Folie 26.7). Gut, die können wir auch machen. Mit geringem Aufwand kann das Zugangebot zum Flughafen deutlich verbessert werden.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): An dieser Stelle ist das ein schönes Wunschkonzert. Das, was hier steht, kann man durchaus machen. Es sollte aber nicht suggeriert werden, das ginge mit geringem Aufwand.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ginge?

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Es ginge mit geringem Aufwand.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Da möchte ich schon eine Frage stellen. Wenn drei statt heute zwei S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt an den Flughafen fahren sollen – das wäre sicherlich schön –, müssen vier durch den Hasenbergstunnel, weil die S 1 weiterhin nach Herrenberg abbiegt. Ich bezweifle – oder Sie müssten wir nachweisen, durch welche Maßnahmen Sie das erreichen –, dass zwischen Schwabstraße und Vaihingen im Hasenbergstunnel dies von der Kapazität her möglich ist. Da brauchen wir irgendwelche Maßnahmen.

Zum Thema Express-S-Bahn gibt es eine Untersuchung des Verbandes aus dem Jahr 2005, in der wir schon einmal untersucht haben, ob das funktioniert. Damals kam heraus, dass die Fahrzeiten nicht, wie Sie sagen, 18, sondern 23 bis 24 Minuten sein müssten und dass wir nur sehr wenige Fahrgäste damit akquirieren, weil diese S-Bahn durchfahren soll. Das Wesen einer S-Bahn ist aber eigentlich, dass sie möglichst viele Leute mitnimmt und möglichst oft hält. Das tut die nicht. Deshalb hat man das damals verworfen und nicht in das jetzige Konzept einfädeln können.

Ich will nicht sagen, dass das nicht geht. Sie sollten nur nicht den Eindruck erwecken, der oben drüber steht, mit geringem Aufwand könnte das kurzfristig gemacht werden. Das ist voraussichtlich ein erheblicher Aufwand. Den müssten Sie dann auch in Ihre Lösung einpreisen.

(Boris Palmer: Ja!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, mir geht es jetzt um die Grundsatzfrage. Das, was Sie gerade sagen, betrifft die S 60.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Nein, das betrifft die drei statt zwei S-Bahn-Linien an den Flughafen, und das betrifft die Express-S-Bahn. Spiegelstriche 1 und 3. Auch bei der Verlängerung der S 60 zum Flughafen, die man machen kann, gibt es in Böblingen erhebliche betriebliche Probleme. Es wird vom Betriebsprogramm her ziemlich schwierig, das mit der S 1 hinzubekommen. Das entspricht auch nicht dem, was Sie heute Morgen in Ihrem Betriebsprogramm dargestellt haben, Herr Palmer. Da gibt es auch einen Dissens zwischen dem, was auf der Folie steht und dem, was in Ihrem Betriebsprogramm drin ist.

Boris Palmer (Projektgegner): Der Reihe nach. Zum letzten Punkt: Richtig, die S 60 ist nur eine Option. Die haben wir nicht im Betriebsprogramm unterstellt, weil wir Ihnen ein Programm vorstellen wollen, das Sie vergleichen können. Das ist also eine Möglichkeit, aber mehr nicht.

Die beiden anderen Sachen – da waren Sie noch nicht im Landtag, aber ich noch – wurden von der Landesregierung untersucht. Es gibt eine Landtagsdrucksache, in der ausgeführt wird, dass die Ertüchtigung – das ist ein blödes Wort, das man nicht sagen darf –, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Tunnels – vom Endpunkt Schwabstraße in Stuttgart hoch auf Höhe nach Vaihingen – – In diesem Tunnel gibt es relativ große Abstände zwischen den Signalen. Das heißt, zwei Züge müssen relativ weit auseinander fahren. Es ist möglich, zusätzliche Signale einzubauen. Dann könnte die zusätzliche S-Bahn-Linie durchfahren. Die Landesregierung hat das kalkuliert und gesagt – jetzt sagen Sie, ob das ein geringer Aufwand ist oder nicht –, das kostet 15 Millionen Euro. Dann hat sie gesagt, das machen wir nicht, das lohnt sich nicht; wir bauen Stuttgart 21. Jetzt stelle ich Ihnen anheim zu beurteilen, wenn es so wichtig ist, Messe und Flughafen zu erreichen, ob man 15 Millionen Euro für

die neuen Signale ausgeben sollte oder nicht, um das, was Sie technisch für möglich halten, nämlich die S 4 da hochzuführen, zu realisieren.

Zum Punkt Express-S-Bahn: Wir sagen nur, wenn es so wichtig ist, in sehr kurzer Zeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen zu kommen – das ist einer der Gründe, warum dieser Tunnel gebaut werden muss –, zeigen wir auf, wie das auch mit dem Kopfbahnhof geht. Wir sagen auch nicht, dass das notwendig ist. Ich bezweifle, dass der Zug voll sein wird. Ich bezweifle auch, dass Ihre Züge auf der Relation Flughafen – Hauptbahnhof voll sein werden, weil halt nicht so viele Leute am Flugzeug sind. Das wissen wir schon. Wenn das aber für die Zukunft des Landes so wichtig ist – es ist das Argument der Gegenseite, dass man schnell vom Hauptbahnhof zum Flughafen fahren kann –, zeigen wir auf, dass das mit der Express-S-Bahn in 18 Minuten geht. Dann haben Sie nach unserer Rechnung sechs bis sieben Minuten weniger Fußweg bis zum Flugplatz, bis zum Terminal. Das heißt, Sie sind als Person genauso schnell mit unserer Express-S-Bahn am Schalter der Lufthansa wie mit Ihrem Tunnel. Deswegen haben wir das aufgeführt. Nicht deshalb, weil wir sagen, dass man das zwingend braucht. Man kann auch sieben oder neun Minuten länger zum Flughafen fahren. Das schadet niemandem, aber wenn das so wichtig ist für das Land, haben wir eine Lösung parat, die eine vorhandene Schienenstrecke benutzt. Jetzt sagen Sie, ob das ein großer Aufwand ist oder nicht. Wenn Sie noch mehr technische Details brauchen, kann die Herr Hilger geben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, bitte nicht.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Das ist jetzt – –

(Martin Hilger: Herr Dr. Geißler, ich habe noch einen Einwurf! Er hat behauptet, die 18 Minuten gehen nicht.

– Bitte?

(Martin Hilger: Er hat die Behauptung aufgestellt, die 18 Minuten seien untersucht worden und sie gingen nicht!)

– Bitte, Sie haben nicht das Wort, auch wenn Sie am Pult stehen. Ich finde, wir sollten uns jetzt nicht weiter darüber unterhalten, ob es mit der einen oder mit der anderen Linie 14 oder 16 Minuten schneller geht. Herr Palmer hat erläutert, warum das überhaupt vorgeschlagen worden ist. Auf jeden Fall ist es möglich, dass man das so macht.

(Zurufe: Ja!)

Dann gehen wir weiter. Wir kommen dann zur Folie 26.8 (Anlage 3, Folie 26.8). Da wird von den K21ern vorgeschlagen, die Messe wird von einer Ring-S-Bahn und drei Expresslinien gut erschlossen.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Das hätte ich einige Anmerkungen zu machen!)

– Herr Bitzer, bitte schön.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Die eben gesehene Folie von Herrn Arnoldi ist qualitativ etwas anderes als die davor. Die Folie davor hatte nur aufgezeigt, wie man die S-Bahnen in der Maximalausführung zum Flughafen führen könnte. Hier geht es quasi um die Anbindung des Flughafens in der Endausführung, also mit allen Ausbaustufen von K21. Ich möchte das Ringkonzept, das hier zitiert wurde, für die Zuschauer einmal anschaulich darstellen (Anlage 11).

Wir fahren nämlich als erstes Beispiel mit einem InterRegioExpress mit Tempo 200 aus Ulm zum Flughafen. Herr Hilger, mit dem besonderen Zugmaterial, mit dem InterRegioExpress, der Tempo 200 fahren kann. Fahrzeit: 27 Minuten. Das ist eine hervorragende Anbindung von Ulm an den Flughafen. Dann fahren wir in weiteren 21 Minuten bis zum Hauptbahnhof.

Meine Damen und Herren, Sie sehen hier den interessanten Effekt, dass der Flughafen Stuttgart auf einmal zeitlich irgendwo auf fast halber Strecke zwischen Ulm und Stuttgart zu liegen kommt, wenn man mit diesem Zug fährt. Der ganze Fahrzeitleistungs-vorteil, den man sich über die Neubaustrecke einhandelt, wenn man aus Ulm kommt, wird wieder vertrödelt, wenn man dann über die Gäubahn – ich zeige das noch einmal –, über den Westring, über die bestehende Gäubahn, in den Hauptbahnhof einfährt. Fahrgäste, die bisher aus Ulm kommen und über das Neckartal und Bad Cannstatt nach Stuttgart fahren, kommen dann auf einmal überraschenderweise über die Gäubahn von Vaihingen her nach Stuttgart hinein. Das ist das Beispiel 1.

Es folgt das Beispiel 2. Das ist der InterRegioExpress von Tübingen. Herr Palmer, für Sie ist das eine tolle Sache. Sie können künftig, wenn Sie nach Brüssel wollen oder Ihre Frau Sie in Tübingen besucht, – –

(Boris Palmer: Dann fahre ich mit dem Zug und nehme keinen Flieger! Dass das klar ist!)

– Gut, in Ordnung. Sei es drum.

Sie haben dann nach dem Fahrplankonzept von Herrn Hilger eine Fahrzeit von 37 Minuten von Tübingen zum Flughafen. Nach weiteren 24 Minuten – Sie haben eine längere Aufenthaltszeit am Flughafen – sind Sie am Hauptbahnhof.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zwischenfrage: Warum fahren die nicht bei Denkendorf rechts herunter ins Neckartal? Dann sind die doch schneller am Bahnhof.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Ja, das ist richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie nehmen die allerlängste Strecke, die es überhaupt gibt.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler – ich kann das einmal hochhalten –, ich habe den Fahrplan von Herrn Hilger zugrunde gelegt, wie er uns gestern zu K21 – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer ist das?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Hilger ist der Verkehrsplaner der Kritiker. Das Konzept ist uns gestern zur Verfügung gestellt worden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das steht aber hier doch gar nicht zur Debatte.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Doch. Das ist das Betriebskonzept, das Herr Palmer heute Morgen vorgestellt hat. Das ist das, was uns heute Morgen vorgestellt wurde. Das bebildere ich hier, damit sich die Zuschauer etwas darunter vorstellen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie wollen nachweisen, dass die irgendwie blöd sind, aber – –

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, ich möchte zeigen, wie unsinnig in der Tat diese Linienführung ist, die sich daraus ergibt. Das ist die ganze Wahrheit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich frage Sie: Warum fahren die nicht bei Denkendorf herunter ins Neckartal?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Weil der Flughafen mitgenommen werden soll. Der Flughafen soll angebunden werden.

(Zurufe)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Denken wir einmal logisch. Wenn ich von Ulm kommend mit dem schnellen Tempo zum Flughafen will, steige ich am Flughafen aus. Dann ist Schluss. Wenn ich aber nicht zum Flughafen will, sondern nach Stuttgart, weil Stuttgart so schön ist, fahre ich eben bei Denkendorf rechts herunter. Wenn also jemand von Ulm nach Stuttgart will und nicht fliegen will, fährt er doch um Himmels Willen nicht über den Flughafen, sondern er fährt über das Neckartal.

(Hannes Rockenbauch: Genauso ist es gedacht! Danke! – Tanja Gönner: Das ist leider nicht so in Ihrem Betriebskonzept enthalten! – Hannes Rockenbauch: Vielleicht muss man da Herrn Bitzer oder Frau Gönner einmal kurz helfen! Da ist wieder das Problem, Sie beißen sich an einer Variante fest! Das Schöne bei K21 ist doch, wir können das modular machen! – Tanja Gönner: Genau, bis zum Schluss wissen Sie nicht, was Sie fahren! Sie sagen nur, wir können das!)

– Man kann alles fiktiv darstellen. Im Übrigen können Sie von Ulm nach Stuttgart zum Beispiel auch über Aalen fahren. Das geht alles.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, ich betone noch einmal – –)

Oder über Rom oder Paris oder was weiß ich.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Das, was ich hier zeige – –)

Hier wollen wir doch jetzt einmal realistisch miteinander reden. Jetzt kommt Ihr nächster Einwand.

(Dr.-Ing. Florian Bitzer: Genau!)

Bitte, Herr Bitzer.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Ich betone noch einmal: Das ist nicht fiktiv, sondern das ist die Bebilderung dessen, was uns K21 als Betriebskonzept vorgelegt hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt hören Sie doch mit dem Betriebskonzept auf.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das ist wichtig für die Zuschauer.

(Tanja Gönner: Herr Geißler, bei S21 wurde das Betriebskonzept auch ständig angesprochen! Jetzt bitte ich um Verständnis, dass wir das – –)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das Betriebskonzept kennt aber hier niemand.

(Tanja Gönner: Doch!)

– Nein!

(Tanja Gönner: Das war das, was Herr Palmer heute Morgen vorgetragen hat, Herr Geißler!

– Das kennt aber hier – –

(Tanja Gönner: Das war das, was Herr Palmer heute vorgetragen hat! Dann finde ich, ist es auch unser gutes Recht, im Rahmen von K21 zumindest die Fragen zu stellen, zu denen uns zugesagt wurde, dass Sie beim nächsten Mal beantwortet werden!)

– Über das Betriebskonzept wollen wir doch nachher noch reden, und zwar im Vergleich miteinander.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): In Ordnung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Habe ich das falsch verstanden?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das hängt mit der Infrastruktur zusammen, die dort geplant ist. Lassen Sie mich das ganz schnell zu Ende führen.

Es gibt noch eine Linie. Die Linie von Böblingen/Herrenberg kommend – hier blau dargestellt – fährt dann über den Ostring zum Hauptbahnhof. In dem Konzept von Herrn Hilger würde es an der Rohrer Kurve im Wald knirschen, weil die Rohrer Kurve nicht vorgesehen ist. Das ist wiederum das Konzept von Herrn Arnoldi. Das sind die zwei Konzepte, die uns heute Morgen vorgelegt wurden.

Sie sehen, dann gibt es noch die Ring-S-Bahn. Das ist künftig die S 5. Jetzt erlangen Sie langsam einen Eindruck von dem, was im Abschnitt zwischen der Rohrer Kurve und dem Flughafen an Zugbelegungen auf der zweigleisigen Strecke vorgesehen ist. Im Übrigen ist das dann eine Mischverkehrsstrecke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr. Das ist nach den Ausführungen der Kritiker, die Tatsache, dass es eine Ausnahmegenehmigung gibt – Zitat –,

eine noch nie dagewesenes Beispiel an skandalöser Unverfrorenheit unserer gewählten Vertreter.

Das steht in der 4. Ausgabe zu K21. Ich frage Sie: Benötigen Sie für K21, wenn Sie das Betriebskonzept, so wie es Herr Arnoldi ausgeführt hat, umsetzen wollen, die Ausnahmegenehmigung?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich denke, die Details machen wir mit dem Betriebskonzept in der dafür vorgesehenen Sitzung.

(Heiterkeit bei den Projektbefürwortern)

– Da gibt es nichts zu lachen. Ich kann auch jetzt alles im Detail beantworten, aber ich denke, wir kommen darauf noch einmal zurück. Ich mache jetzt nur die grundsätzlichen Punkte, wenn Sie einverstanden sind, weil sonst werden wir nicht fertig.

Erster Punkt: In der Tat, weil es Ihnen so wichtig ist, den Raum Ulm/Oberschwaben mit dem Flughafen zu verbinden, zeigen wir auf, dass das auch mit unserer Kopfbahnverbindung möglich ist. Das ist das, was Herr Bitzer aufgezeigt hat. Man ist genauso schnell mit dem Kopfbahnhof 21 wie mit Stuttgart 21 am Flughafen. Das sind die beiden farbigen Linien, die von rechts unten kommen. Von Tübingen und vom Oberschwabenraum ist man in der gleichen Zeit am Flughafen, weil wir die Neubaustrecke, die Sie bauen, genauso benutzen. Das sind die gleichen Fahrzeuge. Da ändert sich also nichts.

Es ist die Frage, was Sie mit diesen Zügen machen, wenn Sie am Flughafen sind. Das sind Regionalzüge. Wir reden nicht von Fernzügen, sondern wir reden von Regionalzügen. Wir sagen, weil wir keinen Tunnel bauen wollen und den Bahnhof nicht umdrehen wollen, können wir vom Flughafen aus nicht in Ihren Tunnel hineinfahren. Was machen wir dann? Wir fahren dann eben weiter in Richtung Vaihingen, halten da wieder und haben damit den ganzen Stuttgarter Süden erneut erschlossen. Das ist eine sehr wichtige Verbindung. Der ganze Raum Oberschwaben und Tübingen wird mit Vaihingen verknüpft, was mehr Fahrgäste interessiert als der Flughafen. Das ist ein klares Plus.

Dann fahren wir herunter in den Hauptbahnhof. Das dauert dann in der Tat ein paar Minuten weniger als mit den heutigen Regionalzügen. Das stört uns aber nicht, weil für die Leute, die schnell zum Stuttgarter Hauptbahnhof wollen, andere Linien zur Verfügung stehen. Zweimal pro Stunde ein ICE. Der ist in 28 Minuten da. Dann steigt auch niemand mehr auf einen Regionalzug. Wir versuchen nicht, mit dem Regionalverkehr in der gleichen Zeit in Stuttgarter Hauptbahnhof zu sein wie mit dem ICE. Das halten wir nicht für sinnvoll.

Für die Leute aus Tübingen ist in diesem Betriebskonzept eine Linie vorgesehen, die das, was Herr Dr. Geißler vorschlägt, macht. Die fährt dann nämlich tatsächlich – das haben Sie in Ihrer Darstellung nicht eingeblendet – von der Schnellfahrstrecke rechts weg an Denkendorf vorbei halbstündlich zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Die ist sogar schneller als bei Stuttgart 21 am Hauptbahnhof. Jetzt können Sie sagen, das hat sich der Palmer mit dem Hickmann extra für Tübingen ausgedacht, damit die jede halbe Stunde in 40 Minuten am Hauptbahnhof sind. Gut, den Vorwurf akzeptiere ich. Tatsache ist, wir sind schneller dort als in Ihrem Konzept, und wir haben die gleiche Fahrzeit zum Flughafen. Das ist also alles wohldurchdacht.

Mit Ihrem Versuch – das haben Sie nämlich mit Ihrer Folie gemacht –, indem Sie abweichend von meiner Aussage, lassen sie uns über ein Betriebskonzept reden, wie wir es Ihnen präsentiert haben, Arnoldi und Hilger mischen – da gibt es Unterschiede, das haben wir schon eingeräumt – und das in einer Folie präsentieren, ent-

steht ein Durcheinander, das seltsam aussieht. Es ist aber Ihre Methodik, uns irgendetwas unterzuschieben. Das ist keine seriöse Auseinandersetzung. Deswegen schlage ich vor, wir machen das nächste Woche mit unserem Betriebskonzept. Dann können wir Ihnen anhand der Tabelle, die irgendwann drankommt, nachweisen, dass wir schnellere Verbindungen zwischen den wichtigen Relationen erzielen als Sie mit Ihrem Konzept.

Also Strich darunter: Wenn Herr Bitzer uns nicht immer mit Sachen aufhält, die wir gar nicht vorschlagen, kommen wir bei der Schlichtung auch schneller zu einem Ergebnis.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können wir jetzt weitergehen? Das ist jetzt doch abgeschlossen. Jetzt haben wir das ausführlich erläutert. – Frau Gönner, aber knapp. Wir müssen wirklich weiterkommen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich weise einfach darauf hin, dass wir nicht beabsichtigen, Behauptungen so stehen zu lassen, weil ich das für wichtig halte. Zum einen würde ich bitten, dass man uns dann heute mitteilt, welches das Betriebskonzept ist. Die Tatsache, dass Herr Bitzer hier unterschiedliche Dinge darstellt, liegt daran, dass Sie unterschiedliche Betriebskonzepte vorlegen. Dann sagen Sie uns, welches der Betriebskonzepte wir beim nächsten Mal nutzen. Wenn Sie sagen, das ist das, was Sie mit Herrn Hilger heute vorgestellt ist, ist das in Ordnung. Dann gilt aber nicht mehr das, was Herr Arnoldi heute Morgen vorgetragen hat.

Das ist genau das, was wir Ihnen immer entgegenhalten. Immer wenn wir an einem Punkt ansetzen und Fragen haben, sagen Sie, wir haben aber etwas anderes. Deswegen finde ich das schon wichtig.

Zum Zweiten, ich lege Wert darauf – – Herr Geißler, wir wurden auch immer zu sämtlichen Dingen, die wir haben, gefragt. Ich finde, es ist das gute Recht der S21-Befürworter, dann auch die Fragen an die K21-Leute zu stellen, wie sie sich bestimmte Dinge vorstellen. Ich finde, das ist unser gutes Recht. Ich finde, dann muss man uns auch antworten.

Ich bin dann auch der Meinung, dass man anschließend Antworten geben soll, so dass wir heute Abend endlich einmal wissen, was K21 ist. Es fällt mir nach der heutigen Diskussion schwer zu wissen, was K21 ist – ich sage das in dieser Deutlichkeit –, weil das völlig durcheinander war. Herr Palmer erklärt uns, wir werden dann drei neue Gleise legen. Dabei vergisst er aber zu sagen, dass er dafür eine Planfeststellung braucht. Er behauptet, mit 340 Millionen Euro machen wir das Gleisvorfeld. Dbei vergisst er aber zu sagen, dass die neuen Gleise dann mehr kosten. Lieber Herr Palmer, genau das, was Sie uns vorwerfen, machen Sie nämlich ständig. Sie behaupten, Sie hätten nachgewiesen, aber Sie weisen nichts nach. Sie behaupten nur, aber nichts ist nachgewiesen. Das weise ich von mir, weil so heute der ganze Tag gelaufen ist. Ich bitte um Verständnis, dass auch wir diese Fragen stellen, weil –

das ist mir wichtig – uns immer wieder vorgeworfen wird, wie hätten nie Alternativen geprüft. Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 sind 60 Alternativen geprüft und abgewogen worden. 60 Alternativen geprüft und abgewogen worden!

(Boris Palmer: Und wie viele Betriebskonzepte?)

– Noch einmal: Es geht um Infrastrukturbau, Herr Palmer. Sie wissen, dass Sie zunächst, damit Sie ein Betriebskonzept machen können, eine Infrastruktur brauchen. Das war immer Ihre Diskussion. Sie sagen uns auch, Sie haben jetzt ein Betriebskonzept. Sie sagen, Sie haben ein Stufenkonzept. Sie wissen aber auch, dass das Betriebskonzept, das Sie heute Morgen vorgelegt haben, nur dann funktioniert, wenn Sie alle Stufen – einschließlich Flughafen – machen. Zugleich sagen Sie, das machen wir aber nicht, und außerdem wissen wir nicht, bis wann wir fertig sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich sage gleich etwas dazu. Jetzt hat sich Herr Kefer gemeldet.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Im Grundsatz ist alles dazu gesagt worden. Ich habe nur einen Hinweis: Herr Palmer, die Fahrpläne, die uns übergeben worden sind, unterstreichen das, was Sie gerade gesagt haben, nicht.

Boris Palmer (Projektgegner): Das machen wir das nächste Mal ausführlich, damit nicht Behauptung gegen Behauptung steht. Okay?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das müssen wir wohl so machen.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte nur noch einmal für unsere Zuschauer darstellen, dass das, was wir heute Morgen als Betriebskonzept vorgelegt haben, die Variante ist, alle Optionen, die wir aufgezeigt haben, umzusetzen. Mit unserem Projekt brauchen wir das aber nicht, sondern wir können mit dem Baukastensystem zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Teile umsetzen. Das ist der zentrale Unterschied. Das haben wir dargestellt. Wir haben heute bisher zumindest herausgearbeitet, dass all die einzelnen Bausteine, die wir aufgeführt haben, im Prinzip und grundsätzlich gehen und machbar sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss jetzt eine Zwischenbemerkung machen. Wir haben die Vorstellung von Herrn Arnoldi gehabt, bei der wir immer noch sind. Ich muss davon ausgehen, dass das die Vorschläge von den Befürwortern von K21 sind.

(Klaus Arnoldi: Ja!)

Das frage ich jetzt zum dritten oder vierten Mal. Das wird mir bestätigt. Das ist Ihre Vorstellung.

(Tanja Gönner: In Teilen nicht!)

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, zur Klarstellung: So leid es mir tut, aber das, was Herr Arnoldi vorgestellt hat, ist nicht mit dem deckungsgleich, was wir von Herrn Hilger bzw. von Herrn Palmer bekommen haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Von wem bekommen haben?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Von Herrn Palmer in der Vorstellung, von Herrn Hilger in der Vorstellung als übergebenes Konzept und was Herr Arnoldi gesagt hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das mag sein. Deshalb haben Sie das Recht, auf die Widersprüche hinzuweisen.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das haben wir auch getan. Das tun wir permanent.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, die Antwort, die wir eigentlich permanent bekommen, ist, dann machen wir das das nächste Mal. Das ist nicht befriedigend.

(Zurufe von den Projektgegnern)

Wir können eines nicht wegdiskutieren: Es gibt Unterschiede zwischen den vorgestellten Konzepten.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich muss das klarstellen, weil Sie immer wieder darauf herumreiten. Wir haben vorige Woche ein Konzept herumgeschickt, das noch am gleichen Abend, weil es fehlerhaft war, von mir zurückgezogen wurde. Wir haben gesagt, das gilt nicht, wir ziehen es zurück. Jetzt tun Sie nicht immer so, als ob das vorgestellt worden wäre und zu bearbeiten gewesen wäre.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Frau Dahlbender, wir reden von dem gestrigen Konzept.

(Tanja Gönner: Herr Hilger hat uns gestern etwas geschickt! Das ist die Grundlage für das, was Herr Palmer heute vorgetragen hat! Nicht das aus der letzten Woche! Wir verwenden nichts, was Sie zurückrufen!)

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, jetzt erläutern Sie noch einmal, inwiefern sich das, was Sie sagen, relevant von dem unterscheidet, was Herr Arnoldi gesagt hat. Wenn ich das richtig übersehe, sind das zwei Punkte.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren, noch einmal: Der Streit ist eigentlich nicht nötig. Wir haben das heute Morgen schon einmal geklärt. Ich wiederhole das jetzt. Sie weisen zu recht darauf hin, dass es zwischen dem, was Herr Arnoldi vorgelegt hat und dem, was wir Ihnen zum Vergleich als Betriebskonzept vorgelegt haben, kleine Differenzen gibt. Die räumen wir ein. Die sind aber kein Problem; denn das sind keine Widersprüche, sondern das sind unterschiedliche Varianten. Wir sagen, es gibt nicht die eine Königslösung, sondern es gibt verschiedene Möglichkeiten. Damit Sie einen seriösen Vergleich herstellen können, legen wir uns auf eine Variante fest.

Wenn diese Aussage noch einmal erforderlich ist, sage ich jetzt für uns alle: Wir haben uns mit der Übersendung des Betriebskonzepts, das von Herrn Hilger erarbeitet wurde, für den Vergleich, den wir mit Stuttgart 21 bestehen wollen, auf dieses Betriebskonzept und die damit verbundene Infrastruktur festgelegt. Abweichungen, die zum Konzept von Arnoldi bestehen, die klein sind, sind Varianten. Das sind keine Widersprüche. Sie können, wenn Sie das wollen, auch über Varianten diskutieren. Wir sollten daraus aber keinen Streit in der Schlichtung machen, wie Sie ihn gerade konstruieren. Aus meiner Sicht ist der nicht notwendig. Wir haben hier eine Festlegung vollzogen. Es gibt da keine Widersprüche oder Uneinigkeit auf unserer Seite.

Herr Hickmann würde gerne zur Sachlichkeit dieser Konzeption noch etwas sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, bitte schön.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Das Infrastrukturkonzept K21, das Herr Arnoldi vorgestellt hat, umfasst alle Optionen, die wir uns da vorstellen können. Wir haben gesagt, das ist ein Baukastenkonzept. Beim Betriebskonzept ziehen wir jetzt nicht alle Optionen, sondern beim Betriebskonzept sagen wir, wir können im Moment auch noch ohne diese Bausteine aus. Zum Beispiel äußert sich das darin, dass wir beim Betriebskonzept in Richtung Zuffenhausen nur das fünfte Gleis als realisiert annehmen, obwohl theoretisch vielleicht irgendwann einmal sechs Gleise nötig sein können.

Das schlägt sich darin nieder, dass wir sagen, im Moment ziehen wir die Option Rohrer Kurve noch nicht, obwohl auch das möglicherweise ein sinnvoller Baustein ist. Das heißt, die Konzepte unterscheiden sich nicht, sondern das Betriebskonzept, das wir vorgelegt haben, setzt einzelne Bausteine vom Gesamtkonzept K21 noch nicht um, sondern kommt mit etwas weniger Infrastruktur aus. Es gibt aber keinen Punkt, an dem die Infrastruktur, die das Betriebskonzept von Herrn Hilger benötigt, nicht im Infrastrukturkonzept von Herrn Arnoldi abgebildet wäre. Daher ist es schon stimmig.

Das ist noch nicht der Zielzustand, sondern eine Etappe im Rahmen des Konzepts K21.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Gut, ich akzeptiere das. Dann gestatten Sie mir aber die Feststellung, dass wir damit noch kein Konzept K21 haben, sondern dass wir in einer Vorstufe sind, in der wir schlichtweg die beste Möglichkeit eruieren.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Wir sind der Meinung, dass das, was wir Ihnen vorgelegt haben, ein Stand ist, der es vom Betriebsprogramm her möglich macht, S21 und K21 objektiv miteinander zu vergleichen, und legen uns auf dieses Fahrplanbetriebskonzept fest.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir wollen ohnehin noch einmal über das Fahrplanbetriebskonzept diskutieren. Das müssen wir wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Regionalverkehr machen. Das stand heute auch noch auf der Tagesordnung. Das wird man natürlich noch einmal mit dem abgleichen müssen, was Herr Arnoldi gemacht hat. Jedenfalls haben wir heute das Konzept von K21 mit den Differenzen, die hinsichtlich des Betriebskonzeptes da sind, was ohnehin etwas sehr Schwieriges ist, wie ich gelernt habe, gehört. Das werden wir dann zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal nachholen. Die Frage ist, wann wir das machen. Das können wir gleich machen, aber das können wir auch das nächste Mal machen. Wir müssen ohnehin heute ein bisschen länger machen, weil wir sonst mit dem Programm nicht fertig werden. – 17:00 Uhr?

In der Vorstellung von Herrn Arnoldi haben wir dann noch die Folie 29, wenn mich nicht alles täuscht.

– Das ist die Verbesserung der Gäubahn. Herr Bitzer, das war Ihre Folie. Muss die Ertüchtigung der Gäubahn noch einmal diskutiert werden?

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Nein, die Folie ist nicht relevant gewesen. Die ist durch das Umschaltsignal gezeigt worden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Dann kommen wir zur Folie 29 (Anlage 3, Folie 29).

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Zu dieser Folie hätte ich Anmerkungen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, bitte schön.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Ich stelle die Gebiete dar, um die es geht (Anlage 8, Seite 22). Ich denke einmal, bei den Gebieten herrscht Konsens. Das ist das A 1-Gebiet, das heute schon bebaut werden kann. Das ist das Europaviertel.

Dann geht es um den Inneren und Äußeren Nordbahnhof und die Option des Rosensteinareals, sofern der Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlegt wird.

Ich zeige Ihnen hier nun die gleichen Gebiete in eine Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes eingeblendet (Anlage 8, Seite 23). Das ist eine Immissionskartierung von dem Eisenbahnlärm, die für Ballungsräume in Deutschland zu machen ist. Ich möchte dazu gar nicht viel sagen.

Meine Damen und Herren, ich habe hier noch einmal die Gebiete eingezeichnet, um die es geht. Mit den Pfeilen ist das dargestellt. Ich frage Sie: Welche städtebauliche Qualität soll bei K21 in diesen Bereichen erreicht werden? – Ich zeige nur einmal auf den Äußeren Nordbahnhof. Der ist komplett von Gleisflächen umgeben. Den rechnen Sie aber der städtebaulichen Entwicklungsfläche zu. Ich sage Ihnen ganz klar, ich möchte da nicht leben. Frage an Sie und die Zuschauer: Wer möchte da leben und wie kann man da Wohnqualität herbeiführen?

Ich zeige Ihnen in der folgenden Folie qualitativ und nicht quantitativ, wie sich der Schienenlärm in Stuttgart mit Stuttgart 21 entwickelt (Anlage 8, Seite 24). Da sehen Sie die entsprechende Qualität dieser Flächen. Ich bin sehr froh, dass wir einen Termin zu den städtebaulichen Perspektiven haben, an dem wir die Abhängigkeit zwischen Infrastruktur und Städtebau noch einmal aufzeigen können.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Nur ein ganz kleines, kurzes Vorwort, bevor Herr Palmer das genau machen wird.

Herr Bitzer, wir haben aus der Stadt Stuttgart – Sie machen gerade wieder das, was Sie den ganzen Tag machen, nämlich Probleme erfinden – Bürgerumfragen. Nach diesen Bürgerumfragen sind die wirklichen Probleme etwas ganz anderes als der Lärm der Infrastruktur Schiene. Es geht um den Lärm, den die Autofahrer machen. Schauen Sie sich einmal die Bürgerumfragen an. Da sehen Sie, was das wirkliche Problem in dieser Stadt ist. Das sagen die Bürger. Ich muss das gar nicht erfinden. Das, was Sie sagen, mögen Sie sagen, aber durch die Bürgerumfrage wird das belegt, was bei den Bürgerinnen und Bürgern am Drängendsten ist. Das ist nun einmal das Problem Auto und nicht das Problem Schiene.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich habe mich nur für Herrn Hickmann gemeldet. Er hat diese Folie.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Das, was Herr Rockenbauch sagt, zeigt diese Karte hier (Anlage 12, Seite 1). Wenn bei Stuttgart 21 der Schienenlärm auf weiten Strecken verschwinden würde, was richtig ist, würde in diesen Bereichen natürlich nicht das ruhige Paradies einkehren, sondern diese Flächen sind, wie wir an dieser Karte sehen, in gleichem Umfang durch Straßenverkehr verlärm. Wir müssen hinzufügen: Im Zuge einer Modernisierung von K21 wird man natürlich auch in diesem Be-

reich Lärmschutzmaßnahmen im Schienenbereich machen, wodurch sich die Lärmemissionen in diesem Bereich ganz erheblich verringern werden.

Wir werden die Lärmprobleme in Deutschland nicht dadurch lösen können, dass wir sämtliche Schienenstrecken in Siedlungsgebieten aufgeben und vergraben, sondern wir müssen einmal die Lärmsanierung an den Bestandsstrecken machen und wir müssen das Ganze auch immer in Relation zu den übrigen Lärmimmissionen sehen, die wir auf diesem Chart sehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Wer möchte sich jetzt noch zum Lärm melden? – Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich will kurz etwas dazu sagen. Dann würde gerne Herr Stuckenbrock dazu noch etwas sagen.

Herr Hickmann, ich glaube, diese Karte wäre interessant, wenn Sie anschließend zeigen, was inklusive K21 dort an Lärm wäre, weil dann nämlich ein Bereich deutlich rot wäre. Herr Rockenbauch, das Thema Lärm ist eines der Hauptthemen für die Menschen in Baden-Württemberg, aber nicht in der Differenzierung, sondern in der Gesamtheit. Jetzt zu sagen, es ist nur der Straßenlärm, aber der Schienenlärm ist besser, ist falsch.

Im Übrigen möchte ich noch auf etwas hinweisen. Es tut mir leid, dass ich heute zur Rheintalbahn komme. Gerade aber an der Rheintalbahn kämpfen die Menschen für einen besseren Lärmschutz.

(Klaus Arnoldi: Wegen dem Güterverkehr!)

– Nicht nur wegen dem Güterverkehr, sondern wegen der Frage des dritten und vierten Gleises. Sie haben den Wunsch, dort gegen Lärm geschützt zu werden.

Herr Hickmann, Sie müssten schon sagen, welche Vorstellung der Lärmreduzierung Sie haben. Ich gehe nicht davon aus, dass Sie mitten in der Innenstadt von Stuttgart mit Lärmschutzwänden arbeiten wollen. Sie wissen auch, dass das Thema passive Maßnahmen angesprochen ist und – ich sage einmal – die Wohnqualität in diesen Bereichen nicht unbedingt so wäre, dass eine große Nachfrage besteht.

Ich wäre aber dankbar, wenn Herr Stuckenbrock als derjenige, der sich als Stadtplaner in der Stadt auskennt, genau zu dieser Folie noch etwas sagen dürfte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, wir sind doch nicht beim Lärm,

(Tanja Gönner: Ich glaube schon!)

sondern die Folie, die jetzt zu der 29er-Folie vorgelegt worden ist, beschäftigt sich mit Städtebau und freiwerdenden Flächen.

(Tanja Gönner: Die Frage der Nutzung von Flächen hat damit zu tun, wie das Umfeld ist! Da gehört der Lärm natürlich mit dazu!)

– Das kann so sein. Kann mir jemand die Frage beantworten, warum bei K21 mehr Schienenlärm vorhanden sein soll als jetzt? Ich will es nur begreifen.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das kann ich gerne beantworten. – Herr Frick, bitte noch einmal zurück (Anlage 8, Seite 24). – Herr Dr. Geißler, das hat damit zu tun, dass bei Stuttgart 21 der gesamte innerstädtische Schienenbereich, also all das, was im Talkessel Stuttgarts liegt, all das, was im Nesenbachtal liegt, bis auf den Bereich der S-Bahn, bis zur Mitternachtstraße, komplett – –

(Zurufe: Das war nicht die Frage!)

– Ja, doch. Die Frage war, wieso es bei Stuttgart 21 wesentlich weniger Schienenlärm als bei K21 gibt. Oder habe ich das falsch verstanden?

(Unruhe)

– Ja, im Vergleich zu heute.

Bei K21 wird natürlich wesentlich mehr gefahren werden. Es wird auch die Zahl der Zulaufstrecken ausgeweitet. Es ist eine ganz klassische konservative Aussage, mehr Züge gleich mehr Gleise – das ist das Konzept von K21 –, weil in Zukunft auch mehr gefahren werden soll. Wenn mehr Züge fahren, wächst der Lärm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, das kann man – –

(Tanja Gönner: Dürfte Herr Stuckenbrock noch etwas dazu sagen, weil er sowohl zur Fläche als auch zum Thema etwas zu sagen hat?)

– Das ist an sich sowieso klar. Das wird nicht bestritten. Was Herr Bitzer gesagt hat, wird offenbar nicht bestritten.

(Tanja Gönner: Das ist richtig, aber Herr Stuckenbrock – –)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann brauchen wir das nicht weiter vertiefen.

(Tanja Gönner: Er wollte zusätzlich etwas sagen! Ich finde schon, dass, nachdem die andere Seite ihre Experten auch aufgerufen hat – –)

– Aber doch nicht deswegen, weil die andere Seite etwas gesagt hat, muss noch einmal etwas gesagt werden.

(Tanja Gönner: Die Frage ist, diskutieren wir aus oder diskutieren wir nicht aus? Wenn wir Fakten austauschen wollen, sollten wir das tun!)

– Wer möchte jetzt gerne noch etwas zum Lärm sagen?

(Tanja Gönner: Herr Stuckenbrock! – Hannes Rockenbauch: Das können wir doch nächste Woche machen! Ich dachte, das kommt nächste Woche dran!)

– Nein, bitte schön.

Dipl.-Ing. Uwe Stuckenbrock: Das ist eigentlich nur eine Anmerkung, die auf den nächsten Termin Städtebau verweist. Man kann den Städtebau oder die Beurteilung einer künftigen Entwicklung nicht allein am Lärm festmachen. Es gibt zahlreiche andere Punkte: Zerschneidung, Einheitlichkeit neuer Wohngebiete, Anschluss an das S-Bahnnetz, zum Beispiel ob der Haltepunkt Mitnachtstraße kommt oder nicht kommt usw. Man müsste das aber etwas ausführen. Ich wollte nur diesen Hinweis geben und auf den extra vorgesehenen Termin verweisen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bedanke mich für den allgemeinverständlichen Hinweis. – Herr Bopp.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Könnten Sie die Folie noch einmal auflegen. Auf dieser Folie der Kritiker soll dargestellt werden, dass in roter Farbe 100 ha innerstädtische Fläche durch das Projekt Stuttgart 21 frei werden (Anlage 3, Folie 29). Es soll gezeigt werden, dass durch den Kopfbahnhof 21 75 ha frei werden, vorausgesetzt – das ist auch nur ein Baustein, eine Option – dass der Abstellbahnhof ebenfalls nach Untertürkheim verlegt wird. Dann wird die Fläche B, die Sie hier sehen, frei. Hierzu ist festzuhalten, dass die Flächen das eine sind, aber die Qualität der Flächen natürlich etwas anderes ist. Es ist klar, dass die Qualität der Fläche B natürlich eine viel schlechtere ist, um ein Wohngebiet, um eine Parkerweiterung zu machen, wenn die Gleise südlich und nordwestlich bleiben. Bei der roten Fläche B ist da wirklich die Ruhe eingekehrt, während bei der grünen Fläche B ringsum Gleise bleiben. Das ist der Unterschied. Das heißt, ein reiner Flächenvergleich nach dem Motto „Mit K21 kriegt man Dreiviertel der Fläche, die S21 freimacht, auch hin“ ist von der Qualität her nicht zulässig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, es wird aber nicht bestritten, dass das ungefähr 75 % sind. Was wir damit machen, darüber reden wir noch einmal.

(Tanja Gönner: Genau! Wobei die 75 ha nur dann, wenn tatsächlich der Abstellbahnhof verlegt wird!)

– Okay.

Im Prinzip kann das aber nicht bestritten werden, rein quadratmetermäßig. – Die nächste Folie, die Folie 30 (Anlage 3, Folie 30).

Das ist ein Vergleich. Da ist natürlich alles umstritten. Das ist auch klar. Oder fast alles. Neu zu bauende Bahnhöfe bei Stuttgart 21 drei, Kopfbahnhof null. Das wird nicht bestritten.

Tunnelstrecken 33 km/13 km. Das wird auch nicht bestritten.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Halt! Herr Geißler, das wird deswegen bestritten, weil heute klar geworden ist, man will nicht die aufgeständerte Trasse in Untertürkheim. Deswegen werden es mehr Tunnel bei K21 sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie viele Kilometer sind das?

Boris Palmer (Projektgegner): 13,5 oder 14 km oder was?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, das werden mehr sein. Ich glaube, das wissen Sie sehr genau, Herr Palmer.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie viele Kilometer sind das?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): 1,6 km!

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, die addieren wir zu den 13 km hinzu.

(Boris Palmer: Und der Pragsattel auch noch!)

– Wir runden auf auf ca. 15 km.

Über den integralen Taktfahrplan müssen wir noch reden. Bei Stuttgart 21 abgeschlossen und beim Kopfbahnhof ideal. Das wird sicher bestritten werden.

Die Fahrzeit Stuttgart – Ulm wird als gleich angegeben. Wird das bestritten?

(Zuruf: Wenn man die Neubaustrecke macht!)

– Wenn man die Neubaustrecke macht.

(Tanja Gönner: Genau! Da wäre die Frage von uns, dass das unterlegt ist, Neubaustrecke! Wir sind uns aber einig, dass zumindest Herr

Kretschmann in der vergangenen Woche gesagt hat, er will sie nicht!)

– Ja, weil sie zu teuer ist.

(Boris Palmer: Jetzt hören Sie auf! Jetzt werde ich langsam auch so! Er hat nicht gesagt, er will sie nicht! Nein, er hat gesagt – –)

– Bitte, jetzt hört einmal auf.

(Tanja Gönner: Er hat gesagt, er will sie nicht! Sie haben heute gesagt, Sie zweifeln an! Aber er hat gesagt, er will sie nicht! – Boris Palmer: Er will eine wirtschaftlich vertretbare Lösung! Jetzt hören Sie auf mit den Unterschiebungen! Das bringt uns nicht weiter!)

– Jetzt will ich einmal Folgendes sagen:

(Tanja Gönner: Er hat gesagt, er will diese Neubaustrecke nicht!)

Das geht nicht. Es ist offenbar der Landtag von Baden-Württemberg, dem beide angehören oder angehören werden. Im Landtag kann man anwesend sein. Da gibt es bestimmte Regeln, die man einhält. Die sollten wir hier auch einhalten. Man sollte nicht gleichzeitig reden und vor allem sollte man bitte nur dann reden, wenn einem das Wort erteilt wurde. Ich muss das jetzt wirklich einmal sagen. Das geht so nicht. Wir haben dauernd eine riesige Schreierei. Das macht im Übrigen auch nicht einen allzu guten Eindruck auf die Leute draußen. – Herr Conradi, Sie haben sich noch gemeldet.

Peter Conradi (Projektgegner): Wir haben heute mehrfach gesagt, dass K21 sowohl mit der Neubaustrecke als auch ohne die Neubaustrecke funktioniert. Einige von uns sind der Auffassung, dass die vorgeschlagene Neubaustrecke aus Wirtschaftlichkeitsgründen, aus technischen Gründen abzulehnen ist. Andere sind der Meinung, die Neubaustrecke sei erwünscht. Beides ist bei K21 möglich. Ich streite mich überhaupt nicht über die Neubaustrecke. Ich warte in aller Ruhe ab, was da kommt. Ich habe sogar eine Wette abgeschlossen, dass sie nicht kommt. Herr Bauer, wir ertragen es zu warten. Sie müssen das auch ertragen. Sie müssen aber eines einräumen: Bei Stuttgart 21 müssen Sie, wenn die Neubaustrecke nicht kommt – schütteln Sie nicht den Kopf –, vorschlagen, was dann passiert und nicht wir.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich mache jetzt einfach einmal mit dem Vergleich weiter. Den Kostenvergleich beantworten wir später. Den Flächenvergleich haben wir abgehandelt.

(Tanja Gönner: Den Kostenvergleich bestreiten wir! Das wird Sie nicht wundern!)

– Ich sagte, das wird später abgehandelt. Das wird gar nicht zur Kenntnis genommen.

Die Realisierung kommt nur komplett, also als Ganzes bei Stuttgart 21, und den Kopfbahnhof kann man stufenweise realisieren. Das ist aber auch infrage gestellt worden. Das ist die Situation.

Am Ende dieser Präsentation von K21 würde ich einmal sagen, wenn ich die Sache mit dem Betriebsfahrplan – –

(Dipl.-Ing. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, ich habe zur letzten Folie noch Anmerkungen!)

– Bitte?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es gibt noch eine Folie, zu der wir gerne noch etwas sagen würden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, das können wir auch noch durchmachen. K21 besteht aus fünf Bausteinen (Anlage 3, Folie 31). Modernisierung des Bahnhofs. Das ist unbestritten.

Dr.-Ing. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, wir hatten heute mehrfach die Erwähnung, dass zumindest die Stufen 1 bis 3 bei K21 realisiert werden müssten. Es wurde mehrfach betont, dass das quasi die Grundvoraussetzung wäre. Ich habe daran erhebliche Zweifel, weil der Punkt 3 den Ausbau der Zulaufstrecken benannt. Da stelle ich dann die Frage: Bis wohin?

Herr Frick, bitte noch einmal die Grafik zu mir. Sie sehen hier noch einmal die Konfiguration der Infrastruktur von K21 mit der Neubaustrecke (Anlage 8, Seite 26). Hier unten ist die Nahtstelle, die Verbindungsstelle zwischen der Neubaustrecke nach Ulm und K21.

Jetzt spielen wir einmal durch – Herr Conradi, Sie haben das gerade auch gesagt –, wenn die Neubaustrecke entfällt. Dann wäre zunächst einmal diese Konfiguration da. Wir sind uns sehr schnell darüber einig, dass die Strecke von Tübingen Richtung Flughafen nur für den Regionalverkehr niemals gesamtwirtschaftlich tragfähig wäre. Die würde damit auch entfallen. Sie haben selber gesagt, dass Sie die Flughafenanbindung auch nicht wollen. Da besteht auch Konsens.

Dann sind wir im Prinzip bei den drei Stufen der Zulaufstrecken. Wir haben dann hier die Sache mit dem fünften Gleis aus Feuerbach. Wir haben hier die Sache mit den sechs Gleisen aus Bad Cannstatt. Wenn Sie den integralen Taktfahrplan fahren wollen, bekommen Sie aber hier von Plochingen her ein Problem. Wenn Sie die Frage

nicht beantworten, wie Sie die Zulaufgleise realisieren wollen, um den ITF, den Sie vorgelegt haben, fahren zu wollen, können Sie nicht von einem Stufenkonzept reden.

Meine Erwartung für das Stufenkonzept wäre die Frage: Wie realisieren Sie die Zulaufgleise? – Sie müssen dann davon ausgehen, dass Sie ein fünftes und sechstes Gleis bis Plochingen bauen müssen; denn Sie haben hier den Zulauf aus dem Raum Neckar/Alb und Sie haben hier den Zulauf aus dem Filstal. Sie bekommen dann hier eine Streckenmassierung für den Taktknoten, dass Sie diese sechs Gleise brauchen.

Im Weiteren gebe ich den Hinweis, drittes und viertes Gleis im Filstal, wenn dort eine entsprechende Streckenerüchtigung stattfindet. Herr Dr. Geißler, ich füge hinzu: Das ist nicht die Planung der Kritiker oder der Befürworter von K21. Allerdings ist diese Antwort offen. Hier werden Konzepte vorgelegt, für die es keine Infrastruktur gibt. Diese Frage wäre zu beantworten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich darf jetzt aber doch darauf hinweisen, dass K21, so wie es heute vorgestellt worden ist, voraussetzt, dass die Neubaustrecke gebaut ist. Jetzt machen wir nicht wieder die Fiktion, dass das alles nicht stimmt, wenn sie nicht gebaut wird. Herr Bitzer, Sie machen sich da wahnsinnig viel Mühe, aber manchmal machen Sie eine Luftakrobatik. Wenn Sie so viel Zeit haben, ist das okay. Wir müssen noch einmal erörtern – ich habe nichts dagegen –, welche Konsequenzen es hat, wenn die Neubaustrecke nicht gebaut wird. Das hat natürlich auch für S21 Auswirkungen. Deswegen brauchen wir das aber jetzt nicht machen. – Was ist jetzt los?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ein Satz: Wenn die Neubaustrecke nicht kommt, haben Sie das größere Problem.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann gibt es noch größere. – Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Bitzer, Ihre Frage nach den Zulaufstrecken kann ich nicht beantworten. Wir haben weder das Verkehrswissenschaftliche Institut GmbH noch die Stuttgarter Straßenbahn hinter uns, sondern – wie ich heute Morgen dargestellt habe – wir haben hier Planungen, an denen Ingenieure, Bahnfachleute usw. mitgewirkt haben, die aber bei weitem nicht den Tiefegrad haben, den Ihre für viele Hundert Millionen hergestellte Planung hat.

Gerade bekomme ich von drüben gesagt, wir können das sogar. Trotzdem, ich behaupte, dass hier ständig Anforderungen an uns gestellt werden, die Sie einmal an Ihre Planung stellen müssten, und die an eine von ehrenamtlichem, bürgerschaftlichem Engagement getragene Alternative zu stellen unanständig ist.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, wir bitten einfach um Verständnis, dass wir irritiert sind; denn die Trendmeinung im Saal war beim letzten Schlichtungstag, die Neubaustrecke kommt nicht. Heute ist die Tendaussage, die

Neubaustrecke kommt. Deshalb sind wir natürlich verunsichert, weil hier laufend zwischen Trendmeinungen hin- und hergesprungen wird, die konzeptionelle Konsequenzen haben. Deshalb fragen wir natürlich immer wieder nach.

Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin auch das letzte Mal dabei gewesen. Es ist ausdrücklich gesagt worden, für sich genommen ist die Neubaustrecke gar nicht schlecht, sondern sogar sehr gut und notwendig, aber sie ist zu teuer. Das hat Herr Kretschmann gesagt.

(Zurufe)

– Liebe Leute, jetzt nehmen wir es doch einmal so, wie es auch wirklich gedacht ist. Niemand kann vernünftigerweise etwas Prinzipielles gegen die Neubaustrecke sagen. Das habe ich auch gar nicht gehört. Es ist aber gesagt worden, sie ist zu teuer; sie ist nicht finanzierbar. Das ist die Aussage gewesen.

Jetzt diskutieren wir aber nicht über das Geld, sondern heute ist uns von den K21-Leuten gesagt worden, wir gehen bei dem, was wir hier vortragen, davon aus, dass die Neubaustrecke gebaut wird. Ich kann doch nicht ständig variieren. Jetzt müssen wir die einmal fairerweise so beim Wort nehmen, wie sie es gesagt haben.

(Zuruf)

Ein evangelischer Pfarrer darf nie verunsichert sein, sondern er muss fest im Glauben

(Unruhe)

verankert an das Gute im Menschen glauben. Einverstanden! – Herr Palmer. Wer noch?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich würde gerne die Frage beantworten, weil wir das können. Wir haben unterstellt, dass die Neubaustrecke kommt, um beide Konzepte vergleichbar zu machen. Ein Konzept Kopfbahnhof erhalten ohne Neubaustrecke kann nicht mit Stuttgart 21 vergleichbar sein. Darauf können wir uns doch einigen. Also haben wir Ihnen eine Lösung vorgestellt, wie der Kopfbahnhof mit der Neubaustrecke verknüpft werden kann. Daran können Sie sich abarbeiten.

Wenn Sie dann selbst infrage stellen, ob die Neubaustrecke kommt, brauchen wir nicht weiterzureden. Sie haben doch die Frage gestellt, was beim Kopfbahnhof 21 passiert, wenn die Neubaustrecke nicht kommt. Dann antworten wir Ihnen: All das, was Sie uns als Horrorgemälde hinmalen, braucht es nicht. – Wir haben das untersucht. Sie haben sich das sogar angeschaut. Das war nämlich das erste Betriebs-

konzept, das Sie bekommen haben. Wenn Sie es sich genau angeschaut haben, haben Sie gesehen, das geht.

Wir haben auch ein Betriebskonzept für den Fall, dass die Neubaustrecke nicht kommt. Wir haben dort ebenfalls nachgewiesen, dass der integrale Taktfahrplan im Kopfbahnhof 21 funktioniert. – Sie nicken. Sehr schön. – Unsere klare Antwort ist: Wir brauchen die Neubaustrecke nicht. Wir können sie aber, wenn sie schon gebaut wird, genauso gut einbinden wie Sie in Ihren Tunnelbahnhof. Wenn sie nicht gebaut wird, können wir mit unserem Ausbaukonzept auch die alte Strecke über die Geislinger Steige so gut benutzen, dass der integrale Taktfahrplan funktioniert. Wir haben damit also kein Problem.

Wenn ich dann aber den nächsten Schritt noch anfügen darf. Wenn das, was Sie heute vorgetragen haben, alles an Kritik ist, die Ihnen an unserem Konzept einfällt, weiß ich nicht, warum Sie nicht schon lange sagen, wir machen das, weil Sie haben keine technischen Bedenken, dass das nicht geht, Sie haben keine konzeptionellen Fehler nachgewiesen, Sie haben an keiner Stelle aufgezeigt, dass hier echte Schwierigkeiten auftreten, sondern Sie haben sich an vielen Kleinigkeiten aufgehalten. Das, obwohl Ihnen das bei uns sehr leicht fallen müsste. Wir sind nur Amateure und haben nur relativ wenig Zeit gehabt. Es müsste Ihnen leicht fallen, uns massive Schwierigkeiten, große Probleme, technische Unmöglichkeiten usw. aufzuzeigen. Das tun Sie alles nicht. Stattdessen kommt immer Herr Bitzer und versucht, Verwirrung zu stiften und Sachen in den Raum zu stellen, die er selber nicht belegen kann, dass nämlich mehr Züge in den Abstellbahnhof fahren müssen als durch den Hauptbahnhof überhaupt durchfahren. Mit solchen Zahlen kommen Sie daher und versuchen, hier Verwirrung zu stiften. Das finde ich, ehrlich gesagt, ziemlich schwach.

Das war jetzt die Gegenrede auf Frau Gönner von vor einer halben Stunde, die mangels Argumenten am Ende auch auf die Politik ausgewichen ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, wir sind jetzt am Ende. – Frau Gönner, zum Abschluss noch eine Wortmeldung. Herr Kefer auch noch.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Geißler. Ich will noch einmal festhalten, dass ich nicht finde, dass Sie heute nachgewiesen haben, dass Sie ein Konzept haben, an dem wir uns abarbeiten können, sondern es wurde wieder einmal gezeigt, dass Sie viele unterschiedliche Bausteine haben, die Sie dann ständig verändern, wenn wir auf Schwachstellen hinweisen.

Zweitens. Sie haben uns ein Konzept dargestellt, bei dem nicht klar ist, dass die Machbarkeit und vor allen Dingen die Genehmigungsfähigkeit gegeben ist. Ich habe heute sehr viele Fragen entdeckt, bei denen ich große Fragezeichen hinsichtlich der Genehmigungsgrundlagen habe.

(Boris Palmer: Welche?)

– Das habe ich mehrfach deutlich gemacht. Sie brauchen Planfeststellungen für alle Bereiche, die Sie nicht haben. Sie haben uns nicht gesagt, wie Sie – – Oder anders herum: Sie haben uns auch nicht dargelegt, wie Sie tatsächlich unter Betrieb bauen wollen bzw. die Fragen, die ich dazu gestellt habe, haben Sie nicht beantwortet. Da ging es nämlich auch um Kosten.

Das Entscheidende ist, dass bei dem, was Sie uns heute als Konzept dargestellt haben, das, was Sie bisher als Kosten benannt haben, nirgends reichen wird. Sie bieten mit dem, was Sie uns bisher vorgelegt haben – über die Leistungsfähigkeit unterhalten wir uns noch –, nach wie vor keine zukunftsgerichtete Lösung an.

Im Übrigen finde ich es bemerkenswert, dass Sie sagen, selbst wenn wichtige Komponenten dieses Konzeptes wegfallen, können wir unser Betriebskonzept fahren. Das bezweifle ich. Ich tue heute genau das, was Sie in den vergangenen Wochen gemacht haben. Ich zweifle einen Großteil der Dinge an, die Sie dargestellt haben.

Ich wehre mich gegen eines: Wir verlangen von Ihnen keine vollumfänglichen Planungen. Sie unterstellen uns, dass wir dies von Ihnen verlangen. Das tun wir nicht. Wir finden aber schon, dass wir darauf hinweisen müssen, was bisher geschehen ist. Ich verwehre mich dagegen, dass Sie behaupten, es seien keinen Alternativen geprüft worden. Der zentrale Punkt – darauf lege ich Wert – zwischen S21 im Verhältnis zu K21 ist, dass wir alles bereits vorgelegt haben, den Großteil auch in der Planfeststellung hatten, eine Abwägung der unterschiedlichen Alternativen stattgefunden hat – im Übrigen auch Teile Ihres Konzeptes – und Sie uns nicht nachgewiesen haben, warum gegenüber der Abwägung von damals neue Gesichtspunkte hinzugekommen sind, die es angeblich besser machen. Das ist Ihnen heute nicht gelungen.

Ich will nicht leugnen, dass wir viele Frage gehabt hätten, aber immer dann, wenn wir Fragen gestellt haben, wurde uns gesagt, dass sei jetzt an diesem Punkt genau nicht die Frage und wir müssten durchkommen. Ich sage, wir hätten viele Fragen gehabt, die nicht beantwortet sind. Wir werden das Thema Leistungsfähigkeit und Betriebskonzept noch einmal aufrufen, aber das, was Sie heute als Konzept vorgestellt haben, ist aus unserer Sicht nicht das Bessere zu Stuttgart 21.

Peter Conradi (Projektgegner): Ich erinnere mich gut an die Diskussion zu Beginn der 90er-Jahre. Wenn Sie sagen, alles sei geprüft worden, erinnere ich mich auch, welche Fälle damals geprüft worden sind. Das war der W-Fall. Der W-Fall war der Fall, Weiterführung des Stuttgarter Hauptbahnhofs ohne Veränderung. Der ist diskutiert. Das, was wir vorgeschlagen haben, ist ein völlig anderes Konzept. Das ist nie in die Prüfung eingegangen, sonst hätten Sie uns auch einmal dazu holen können, sondern Sie haben immer von – –

(Tanja Gönner: Lean wurde im Erörterungsverfahren geprüft!)

– Lean ist etwas völlig anderes.

(Tanja Gönner: Und auch viele andere Punkte!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt geht das schon wieder los. Frau Gönner, ich muss wirklich – –

(Tanja Gönner: Entschuldigung!)

Peter Conradi (Projektgegner): Das versteht jetzt sicher jeder. Wir sagen noch einmal: Das Konzept, das wir erarbeitet haben, ist nicht in der Prüfung gewesen. Das hat auch der Verwaltungsgerichtshof nicht gehabt. Der hatte das auch nicht zu prüfen. Herr Kefer, der hat festgestellt, dass die Entscheidung rechtskräftig ist, die Abwägung in Ordnung ist. Er hat nicht für oder gegen etwas entschieden, sondern er hat entschieden, dass die Abwägung, die getroffen worden ist, zu Recht getroffen worden ist. Das war die Entscheidung des VGH.

Nun kommen Sie nicht und sagen, das sei alles schon vor 20 Jahren geprüft worden. Vor 20 Jahren, als die Züge hier noch Kopf machten und eine andere Lokomotive angespannt werden musste, ist das nicht geprüft worden. Nein, Sie müssen schon hinnehmen, dass wir ein Konzept vorlegen, was sich von Ihrem grundsätzlich unterscheidet und auch Ihrem Denken nicht entspricht, weil unser Denken ist eine Bestandsentwicklung behutsam in Schritten. Sie wollen immer noch Ihr Großprojekt haben, was erst am letzten Tag, wenn der letzte Gleisnagel drin ist, funktioniert. Das ist ein grundsätzlicher Unterschied. Um den wollen wir auch nicht herumreden. Der ist so und der bleibt so.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, Sie haben vorhin eine Zusammenfassung des Tages versucht. Sie gestatten mir, dass ich eine abweichende Meinung habe. Herr Conradi, das betrifft zum Teil auch das, was Sie gesagt haben.

Herr Palmer, die heutigen Diskussionen waren davon geprägt, dass Sie gesagt haben, wir haben Ideen, wie K21 gehen könnte. Das ist von Herrn Arnoldi vorgestellt worden. Die Fahr- und Betriebsplanung haben wir noch nicht diskutiert. Sie haben also Ideen vorgestellt, wie das gehen könnte. Wir haben in Teilen antworten können, wobei Herr Bitzer vorgeführt hat, was diese Ideen, wenn sie in die konkrete Umsetzung gehen würden, bedeuten würden. Herr Palmer, wir haben eine einzige Feststellung gemacht: Gleise legen geht normalerweise.

Wir haben heute nicht diskutiert – das sind die wesentlich zentraleren Fragen zu einem solchen Konzept –, wie das Ganze realisiert und verwirklicht werden soll. Dazu haben wir zumindest in meinem Eingangsvortrag bzw. in meinem Statement auf Ihren Vortrag, in meiner Rückantwort auf Ihre Vorträge einige ganz zentrale Fragen gestellt. Die haben wir nicht beantwortet bekommen. Wir haben nicht beantwortet

bekommen, was das Ganze denn kostet. Wir haben nicht beantwortet bekommen, ob das Ganze so planfeststellbar ist. Wir haben nicht beantwortet bekommen, innerhalb welcher Zeit das Ganze realisierbar ist. Diese Fragen sind natürlich die zentralen Fragen für ein solches Konzept, sodass mein Resümee des heutigen Tages ist: K21 ist eine Ansammlung von Ideen, zu der wir heute nicht klar herausarbeiten konnten, welche Ideen es sind. Das haben wir auf das nächste Mal verschoben. K 21 ist eine Ansammlung von Ideen, deren Realisierbarkeit heute nicht diskutiert worden ist. Das einzige, was wir diskutiert haben, ist eine technische Machbarkeit. Dazu kann ich nur sagen: Gleise legen geht immer, falls es Planfeststellungsverfahren, Termine und Kosten zulassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, lassen Sie mich eine Frage stellen. Sie sagen, es ist dargelegt worden, dass das technisch machbar ist, aber es ist nicht realisierbar. Wo ist da der Unterschied?

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Der Unterschied ist der: Ich kann mich darüber unterhalten, ob ich ein Gleis auf eine freie Strecke lege, und kann zu dem Ergebnis kommen, das geht. Ob ich eine Planfeststellung dafür bekomme, ob ich eine Finanzierung dafür bekomme und ob ich das innerhalb eines bestimmten Terminplanes machen kann, ist für die Realisierbarkeit von ausschlaggebender Bedeutung. Den Punkt haben wir heute überhaupt nicht diskutiert. Heute haben wir darüber diskutiert, ob man Gleise legen kann. Die Antwort hätten wir sehr viel schneller und sehr viel früher haben können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es war immerhin zunächst einmal gefordert, dass einmal dargelegt wird, wie mit einem Kopfbahnhof die Züge wo und wohin fahren können. Die Sache mit der Planfeststellung – ich sage das nur zu meiner eigenen Vergewisserung noch einmal – können die noch gar nicht beantworten. Die Planfeststellung ist zum Teil im Bereich des Bahnhofes gegeben oder nicht gegeben. Darüber haben wir geredet. Alles andere muss natürlich planfestgestellt werden. Bin ich falsch informiert oder habe ich es falsch gehört, dass auch für die Neubaustrecke noch nicht alles planfestgestellt ist?

(Peter Conradi: Bei weitem noch nicht!)

Ich frage doch nur. Also müssen wir jetzt über den Kopfbahnhof unter denselben Bedingungen diskutieren wie wir auch über die Neubaustrecke diskutiert haben.

Dr.-Ing. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, das ist genau der Punkt, zu dem wir sagen, wir sind heute 15 Jahre weiter. Das, was Sie gerade gesagt haben, ist auch der Grund, warum wir sagen: Ja, es muss noch entschieden werden, ob K21 planfeststellbar ist. Deswegen sage ich, wir vergleichen hier eine Ansammlung von Ideen mit einem Projekt, das in der Planung 15 Jahre weiter ist. Das ist das, was ich hier festhalte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist wahr. Das ist richtig. Das ist aber unter den Bedingungen, unter denen die ganze Sache entstanden ist, gar nicht verwunderlich. Das ist nun einmal so. Ich muss versuchen, beiden Seiten gerecht zu werden. Die sind insoweit im Nachteil, weil Sie früher dran waren. Die sind eben später dran. Das liegt in der Natur der Sache.

Trotzdem wollen die Leute erfahren, wie das aussehen soll. Wie sollen die Strecken geführt werden, wenn es beim Kopfbahnhof bleibt? Da sagen Sie, Gleise gelegt. Auf jeden Fall muss die Strecke klar sein. Das haben Sie getan. Sie haben gesagt, wie die Streckenführung ist. Das ist schon eine beachtliche Information. Das muss man einfach akzeptieren. Es ist auch in Ordnung, dass noch nicht alles planfestgestellt ist.

Dann gibt es noch Unklarheiten über den Zeitablauf. Da haben wir unterschiedliche Voraussetzungen diskutiert, die noch nicht ganz klar sind.

Dann haben wir natürlich die wichtige Frage mit dem Betriebskonzept – Fahrplan usw. usf. Da sind wir uns aber insgesamt noch nicht ganz im Klaren. Die behaupten, Sie hätten gar kein Fahrplankonzept. Das ist mit S21 auch nicht möglich. So lautet die Behauptung. Darauf muss auch noch eine Antwort gegeben werden. Sie sagen, die sind nicht in der Lage, einen integralen Taktfahrplan vorzulegen. Das ist also noch ein ganz wichtiger Punkt hinsichtlich der Frage, ob das realisierbar ist.

Ich will ein bisschen zur Befriedung beitragen. Sonst sieht das so aus – Frau Gönner hat gerade eine lange Rede gehalten –, als ob das alles nicht beantwortet worden ist. Den Eindruck habe ich wirklich nicht, sondern es ist eine ganze Reihe von Fragen beantwortet worden. Es sind nicht alle denkbaren Fragen beantwortet worden. Das ist richtig. – Frau Gönner, Sie haben sich noch einmal zu Wort gemeldet.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich will drei Dinge klarstellen. Wir werfen nicht vor, dass es nicht planfestgestellt ist. Das will ich ausdrücklich festhalten. Das tun wir nicht. Wir werfen die Frage auf, ob es planfeststellungsfähig ist. Ist überhaupt die Möglichkeit gegeben, dass es zu einer Planfeststellung kommt?

(Zurufe von den Projektgegnern)

Herr Conradi, jetzt komme ich zu Ihrer Aussage, es hätte keinen Vergleich gegeben. Das Urteil des VGH aus dem Jahre 2006 – im Übrigen nicht von vor 20 Jahren und auch nicht von vor 15 Jahren, sondern aus dem Jahr 2006 – bearbeitet von der Seite 38 bis zur Seite 71 den inhaltlichen Vergleich zwischen S21 und K21. Das Urteil ist auf den Seiten des VGH abrufbar und lesbar. Dort gibt es eine klare Auseinandersetzung dieser beiden Konzepte miteinander. Deswegen würde ich Sie bitten, in Zukunft nicht mehr zu behaupten, dass es dies nicht gibt, weil es das schwarz auf weiß im Rahmen des VGH-Urteils gibt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner, was würden Sie als zuständige Ministerin – das sind fast alle Bürgerinnen und Bürger von Baden-Württemberg – raten, wie die feststellen sollen, ob das, was sie vorschlagen, planfeststellungsfähig ist? Wie soll das gehen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, deswegen habe ich gerade auf das VGH-Urteil verwiesen. Im Übrigen sitzen dort drüben Parteien dieses Urteils. Ich war nicht Partei dieses Urteils, aber da drüben sitzen Parteien des Urteils. Deswegen habe ich gerade gesagt, das lässt sich schwarz auf weiß nachlesen. Dort gibt es Aussagen des VGH, der Hinweise gibt, dass Teile nicht genehmigungsfähig sind. Wir sind da gerne bereit, in die Diskussion einzusteigen. Allerdings ist genau das Problem gegeben, dass immer dann, wenn wir an bestimmten Punkten den Hinweis geben, gesagt wird, nein, dann machen wir es dort anders. Das war das, was heute das Grundproblem war.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner, wie kann der VGH – dies nur zu meiner Information – zu einem Konzept oder zu Teilen eines Konzepts sagen, es sei nicht planfeststellbar,

(Tanja Gönner: Ich sage es Ihnen: Weil es dort vorgelegt worden ist!)

obwohl es nach Ihren Aussagen noch gar nicht vorhanden ist? Wie kommt der VGH zu dieser Erkenntnis?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Lieber Herr Geißler, das liegt daran, weil eines der vielen Konzepte, die seit 15 Jahren von den Gegnern oder den K21-Befürwortern entwickelt, vorgelegt und ständig geändert werden, genau dort eingebracht worden ist. Genau an dem hat sich der VGH dann auch abgearbeitet.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also an dem bestimmten Konzept,

(Tanja Gönner: Genau!)

dass in dem Verfahren vorgelegt worden ist.

(Tanja Gönner: Genau!)

Ist das identisch mit dem, was K21 heute vorgelegt hat?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es ist in Teilen identisch und in Teilen nicht mehr.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, als Gutachter sind damals die Planverfasser aufgetreten. Das heißt, die, die die Pläne entworfen haben, waren die Gutachter des Gerichts. Zwei sitzen hier!

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich bitte darum, dass Herr Kirchberg das richtigstellen darf, weil er war derjenige, der beim Verfahren dabei war.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, dann stelle ich Sie einmal zurück.

Josef-Walter Kirchberg (Projektbefürworter): Ich will nur im Interesse des VGH etwas richtigstellen. Ich habe die Deutsche Bahn AG damals vertreten. Wir haben zur Unterstützung unseres Schriftsatzes drei Gutachten vorgelegt. Diese drei Gutachten hat der VGH, so wie im Übrigen auch den Vortrag der Gegenseite, ausgewertet. Er hat keine eigenen gerichtlich bestellten Gutachter dazu gehört, sondern er hat, was in Prozessen üblich ist, den Sachvortrag der Kläger, der im Übrigen kein schlechter war – sie waren sehr gut vertreten –, abgewogen und dabei unseren Schriftsatz entgegengehalten. Er hat natürlich das, was zu dem Zeitpunkt schon im Planfeststellungsverfahren an Gutachten vorgelegt worden ist, aufgrund der Aktenkenntnis abgewogen und ausgewertet. Das ist sein gutes Recht. Darüber darf man auch nicht lächeln, weil das richterliche Aufgabe ist. Die haben sie sorgsam und sorgfältig wahrgenommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kirchberg, soll das bedeuten, dass es zu S21 verfassungsrechtlich einwandfrei gar keine Alternative gibt?

Josef-Walter Kirchberg (Projektbefürworter): Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat die Varianten, die im Planfeststellungsverfahren – 60 an der Zahl – waren und die, die S21 vorgestellt hat, und die, die Gegner in das Verfahren eingebracht haben, daraufhin überprüft, welche dieser Varianten vorzugswürdig ist. Dabei ist er, indem er beispielsweise die Themen, die wir die ganzen Tage behandelt haben, wie Leistungsfähigkeit usw., abgewogen hat, zu dem Ergebnis gekommen, dass sich S21 mit seiner Planung durchsetzt, und er hat K21 als Alternative verworfen.

Wenn die Kläger die Möglichkeit gehabt hätten – Sie hatten diese Möglichkeit. Die Möglichkeit, die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs verfassungsrechtlich überprüfen zu lassen, haben sie nicht ergriffen. Deswegen kann ich Ihre Frage schlicht und ergreifend nicht beantworten, weil ich nicht weiß, wie das Verfassungsgericht über eine solche Klage entschieden hätte. Eines ist aber klar: Mit unserer Verfassung ist das Baurecht vereinbar, das die Deutsche Bahn AG für dieses Projekt S21 bekommen hat. Das ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Unsere Schlichtung wird es sicherlich auch nicht schaffen, eine Baugenehmigung zu erreichen, weil dazu sind sämtliche Verfahren, die wir heute diskutiert haben – Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren –, zu wiederholen.

Es hat ein Raumordnungsverfahren gegeben, an dem sich über 30.000 Bürger beteiligt und dazu geäußert haben. Über zwei Jahre wurde das Raumordnungsverfahren vom Regierungspräsidium durchgeführt. Das Regierungspräsidium hat dann eine raumordnerische Beurteilung abgegeben. Dann hat die Planfeststellungsbehörde,

das Eisenbahn-Bundesamt, allein für den Hauptbahnhof – von den anderen Abschnitten will ich jetzt gar nicht reden – über 2.700 Einwendungen acht Tage lang mit den Betroffenen intensiv erörtert. Herr Stocker und Herr Conradi waren dabei.

(Hannes Rockenbauch: Der Regierungspräsident ist heute in Stuttgart 21 Sprecher der – –)

– Herr Rockenbauch, bitte.

Das ist rechtlich auf die Weise zustande gekommen, wie das Fachplanungsrecht das erwartet.

Herr Geißler, erlauben Sie mir eine persönliche Bemerkung. Das Fachplanungsrecht ist nicht so schlecht, wie heute der Eindruck gewonnen wurde. Möglicherweise nicht gut ist der Zeitabstand zwischen der Planfeststellungsentscheidung und der Ausführung der Baumaßnahme. Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Entscheidung getroffen worden ist, ist sie aber unter Berücksichtigung des gesetzlich vorgegebenen Rahmens unter wirklich großer Bürgerbeteiligung zustande gekommen. Deswegen halte ich sie auch für verfassungsrechtlich einwandfrei.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Soll das jetzt heißen, dass sich der Verwaltungsgerechtshof mit der Sache so intensiv befasst hat, wie zum Beispiel wir hier in der Schlichtung?

Josef-Walter Kirchberg (Projektbefürworter): Auf jeden Fall. Das möchte ich auf jeden Fall unterstützen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Auf jeden Fall so intensiv, dass er dann zu diesem Ergebnis gekommen ist. Jetzt bin ich leider dazu verurteilt, das muss ich sagen – das hatte ich eigentlich gar nicht vor –, dass ich das Urteil einmal selber lese.

Josef-Walter Kirchberg (Projektbefürworter): Ja, das ist sehr empfehlenswert, weil es auch ein sehr gut lesbares Urteil ist. Der Senat – das ist ein Fachsenat, der sich regelmäßig mit Straßenplanung, Eisenbahnplanung und anderem befasst, der aufgrund der Erfahrung, die er auf diesem Rechtsgebiet hat, auch über eigene Erfahrung verfügt – hat sich intensiv mit den damals gestellten Fragen befasst.

Die Variante K21 hat sich regelmäßig fortentwickelt. Das will ich gar nicht infrage stellen. Herrn Arnoldi haben wir damals schon dafür gelobt, dass er sich für dieses Projekt so hoch einsetzt und so eine Planung gemacht hat. Wir haben uns aber regelmäßig immer wieder mit neuen Planungen befasst. Deshalb kann mir heute jeder im Saal sagen, der VGH hat aber nicht beispielsweise die neue Verbindung zwischen A und B, die K21 jetzt vorschlägt, untersucht. Das ist aber normal. Dieses Verfahren ist dazu da, dass irgendwann einmal Rechtsfrieden eintritt. Dieser Rechtsfrieden ist

in Stuttgart nicht eingetreten. Deswegen sitzen wir hier zusammen. Dafür bin ich Ihnen auch dankbar.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn der Verwaltungsgerichtshof nach gründlichster Prüfung zu einem solchen Ergebnis gekommen ist, bleibt natürlich die Frage offen, warum das die Leute offenbar nicht wissen.

(Josef-Walter Kirchberg: Weil sie es nicht gelesen haben!)

Das ist eben unser Problem. Das heißt, es ist eine Entscheidung gefällt worden, die offenbar bei weiten Teilen nicht konsensfähig ist. Deswegen sitzen wir hier.

Ich schaue mir das Urteil einmal an, wobei ich mir nicht anmaße, es nachher besser zu wissen, aber es ist vielleicht einmal ganz interessant, wie das rechtlich beurteilt wird,

(Hannes Rockenbauch: Das Rechtliche ist das eine!)

wobei die rechtliche Frage eine Frage bei der Geschichte ist. Es besteht das Problem, ob all das berücksichtigt worden ist, was man berücksichtigen muss, weil das eine politische Entscheidung ist.

Jetzt darf ich noch die Beteiligten zu dem VGH-Urteil zu Wort kommen lassen. Ich fange einmal links an. Zuerst Herr Stocker und dann der Reihe nach Herr Arnoldi, Frau Dahlbender und Herr Palmer.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich will Herrn Kirchberg nicht widersprechen. Das, was er vorgetragen hat, ist so geschehen. Der Verwaltungsgerichtshof hat entschieden. Er hat sich sogar, obwohl das wahrscheinlich nicht unbedingt seine Aufgabe war, aber ich bin kein Jurist, an irgendeiner Stelle zu der Aussage hinreißen lassen, dass K21 unter Umständen keine Alternative sei. So ähnlich steht das irgendwo da drin.

Herr Kirchberg hat aber auch gesagt, ohne dass ich das jetzt weiter vertiefen will – das würde mir große Freude machen, muss ich gleich sagen –, dass die drei Gutachter von der Bahnseite bestellt waren. Wir hatten das Problem – das ist ein objektives Problem –, dass wir keine Eisenbahnverkehrsfachleute als Gutachter gewinnen konnten, weil jeder dieser Eisenbahnverkehrsfachleute bei seinen Drittmitteln auf den Monopolisten Deutsche Bahn AG angewiesen ist. Hätte da einer ein Gutachten gegen die Deutsche Bahn AG abgegeben, hätte er seine Drittmittel in Neuseeland oder sonstwo einwerben können, aber nicht mehr in Europa. Das sind die Fakten gewesen. Auf der Grundlage hat dann das Gericht entschieden.

Ich kann mich noch ganz genau an den Ausspruch des Vorsitzenden Richters erinnern, der gesagt hat, was sollen wir andere Gutachter bestellen – wir hatten das

einmal angesprochen –, wir haben hier drei Gutachter, die doch neutral sind. Sehr neutral waren die übrigens nicht. Zwei sitzen da. Ich kann die Gutachter nennen. Herr Heimerl hat seine eigene Planung begutachtet. Herr Schwanhäuser war längst nicht mehr neutral. Er saß zu dem Zeitpunkt schon im Beirat der Deutschen Bahn AG. Er hatte Heinz Dürr damals den Dokortitel h. c. der TU Aachen verliehen. Der dritte Gutachter, Herr Dr. Martin, hat eine Kapazitätsberechnung gemacht, die hier schon Gegenstand der Diskussion war.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – In ungefähr acht Minuten wird die Übertragung beendet. Wir müssen den anderen auch noch die Chance lassen, etwas zu sagen. – Nun kommt Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ganz kurz zu dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs: Herr Kirchberg, ich war auch dabei gewesen. Wir wissen das. Es wurde vom Gericht nicht ein vergleichendes Verfahren durchgeführt, also abzuwägen, was jetzt die bessere Alternative ist, sondern es war nur zu beurteilen, ob die beantragte Trasse planrechtmäßig ordentlich und sauber durchgeführt worden ist.

Wir hätten gerne unsere Alternative durch einen Gutachter vertreten lassen, aber wir konnten das nicht, weil uns ein Gutachten 50.000 Euro gekostet hätte. Da muss man einfach sagen, die Umweltverbände haben das Geld nicht gehabt, um einen eigenen Gutachter zu bestellen. Deswegen war natürlich das Gericht in der etwas schwierigen Lage, dass es nur auf die Gutachter zurückgreifen konnte, die von der Gegenseite gestellt worden sind, also Professor Heimerl, Professor Schwanhäuser und Professor Martin. Das sind diejenigen, die Stuttgart 21 im Wesentlichen entworfen haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Von wem sind die Gutachter bestellt worden? Von der Bahn?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ja, natürlich.

Im Übrigen steht im Urteil auch, es wird nicht bezweifelt, dass unser Gegenentwurf K21 fahrbar wäre. Das steht auch im Urteil.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das es nicht?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Dass es fahrbar wäre. Dass es also funktionieren würde. Es steht drin, dass das Betriebskonzept oder K21 auch in der Lage wäre, den Betrieb durchzuführen, so wie wir das heute auch festgestellt haben. Das war unbestritten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich werde es selber durchlesen.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Das Gericht hat aber gesagt, S21 ist vorzuziehen, weil es insbesondere für den Städtebau wesentlich mehr bringt als K21. Das ist dort das Ergebnis gewesen. Es ist ein Ergebnis zugunsten des Städtebaus gewesen.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, warum reden wir jetzt über dieses Urteil des Verwaltungsgerichtshofs? Da geht es wohl um den Punkt Legitimation durch Verfahren. Es wird erneut versucht zu sagen – wie seit vielen Jahren –: Was habt ihr denn? Wir haben geplant und Gerichte und Parlamente haben entschieden. Deswegen ist das richtig. – Eigentlich sitzen wir zusammen, weil mindestens 100.000 Leute auf der Straße sagen: Diese Art von Legitimation – ihr sagt uns, das Verfahren hat entschieden – akzeptieren wir nicht mehr. Wir wollen Gründe, die wir als Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen können. – Das ist der Grund, warum wir heute hier sind.

Wieso kommen wir jetzt wieder auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs zurück? Weil wir während des ganzen Tages überprüft haben, ob es für Menschen, die mit einer normalen Kenntnis die Sache anschauen, erkennbar Gründe gibt, warum K21 nicht realisierbar sein sollte. Da ist nichts aufgefallen. Wir haben also unseren Test bestanden. Sie haben nichts nachgewiesen, was nicht geht. Sie haben nichts nachgewiesen. Sie haben selber gesagt, man kann die Gleise legen. Am Ende dieser Diskussion kommt dann wieder, aber der Verwaltungsgerichtshof hat doch gesagt, Stuttgart 21 ist besser, obwohl er das nicht getan hat. Selbst wenn das so wäre, würde es uns hier nichts helfen. Herr Dr. Geißler, tatsächlich hat das aber der Verwaltungsgerichtshof nicht gesagt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat auf einer falschen Aktengrundlage urteilen müssen; denn Sie haben dem Verwaltungsgerichtshof das Gutachten vorgelegt, ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit für den Tunnelbahnhof als für den Kopfbahnhof. Auf dieser Grundlage wurde geurteilt.

Zwei Jahre später haben Sie eigene Studien erstellt, die zeigen, dass das nicht geht. Das wissen wir jetzt. Dann haben Sie hingeschrieben: Hoch brisant, darf die Öffentlichkeit nicht erfahren. – Das heißt, wenn der Verwaltungsgerichtshof das, was im Jahr 2008 intern im Ministerium erstellt wurde, gekannt hätte, hätte er umgekehrt urteilen müssen. Er hätte nämlich sagen müssen, wenn das, was ihr bei uns beantragt, gar nicht funktioniert, dürft ihr es auch nicht bauen. Das ist unsere Auffassung.

Insoweit sollten Sie mit 2006er-Erkenntnissen wirklich aufhören. Wir sind weiter. Seit es ein Betriebskonzept gibt, ist nachgewiesen, dass sich die Aktenlage von damals genau ins Gegenteil kehrt. Da der Verwaltungsgerichtshof aber nicht gesagt hat, man darf nur Stuttgart 21 bauen, sondern nur gesagt hat, man darf Stuttgart 21 bauen – er hat gesagt, man darf es bauen, keine wesentlichen Fehler, das ist alles –, folgt daraus nicht, dass man K21 nicht bauen darf. Man darf auch K21 bauen. Dazu braucht es allein den politischen Willen. Nicht mehr und nicht weniger.

Es gibt keine rechtlichen Hindernisse, unsere Planung zu realisieren. Deswegen sollten wir bitte aufhören, mit der Autorität des Verwaltungsgerichtshofs Stuttgart 21 zu rechtfertigen, weil Ihnen das nichts bringt. Wenn Sie die Schlichtung ernst nehmen, sollten Sie nicht das, was Sie vier Jahre lang immer gesagt haben, wiederholen, sondern Sie sollten mit Fakten und Argumenten und nicht mit Formalien kommen. Damit sollten Sie aufhören, weil das gar nicht mehr zutrifft. Der Sachstand von 2006 ist längst überholt.

(Zuruf: Herr Palmer, da war Herr Stocker wesentlich objektiver! Das muss man sagen!)

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte noch einmal kurz auf Herrn Kefer antworten. Sie haben das heruntergespielt und auf das modellhafte Eisenbahngeplänkel heruntergespielt, Gleise kann man überall legen. Ich finde, das würdigt die Sache nicht und wird ihr absolut nicht gerecht.

Herr Geißler hat zu recht auch für die Zuschauer draußen eingefordert, wir sollen unser Konzept vorstellen und nachweisen, dass wir eine schlüssige Idee und ein schlüssiges Konzept haben. Ich denke, das ist uns heute gelungen. Wir haben zeigen können, dass unsere Bausteine von 1 bis 9 ein schlüssiges Gesamtkonzept ergeben. Das ist Punkt 1.

Punkt 2: Herr Palmer hat in seinen Ausführungen gesagt, dass dann, wenn man die Gesamtzeitabläufe zur Realisierung von Stuttgart 21 inklusive der noch fehlenden gerichtsfesten Planfeststellungsbeschlüsse betrachtet, wir für die neu notwendige Planfeststellung für K21 mit ihren ungleich weniger schwierigen Teilen, zum Beispiel im Bereich der Punkte 1 bis 3 – Bahnhof bis Bad Cannstatt sowie Ober- und Untertürkheim –, zeitlich mit den notwendigen Planfeststellungsverfahren, die bei uns notwendig sind und die in großen Teilen andersartig sind, zurande kommen. Dazu haben wir heute eine klare Aussage gemacht. Das haben wir auch belegt. Ich finde, das sollte man nicht unter den Tisch kehren.

Zu dem dritten Punkt, den Kosten: Das steht noch aus. Darüber werden wir uns noch unterhalten.

Zu dem Betriebskonzept möchte ich, bevor das immer abgewogen und die Nebelkerzen zur Verwirrung zwischen erstem und zweitem Konzept geworfen werden, darauf hinweisen, dass es uns als Vertreter von K21 als ehrenamtlich engagierte Leute – natürlich mit Experten im Hintergrund – gelungen ist, wenigstens ein in sich schlüssiges Betriebskonzept vorzustellen, während Ihnen das mit der ersten Auflage eines Betriebskonzepts, das Sie uns in den ersten zwei Schlichtungsgesprächen geliefert haben, nach 16 Jahren Planungszeit immer noch nicht gelungen ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir sind jetzt am Ende dieser 4. Schlichtung. Ich möchte nur Folgendes sagen: Ich schaue

mir das Urteil an. Die Gerichtsurteile und auch andere Entscheidungen, die zu Stuttgart 21 geführt haben, gehören aber zu dem Teil unserer ganzen Problematik, die Schwierigkeiten hinsichtlich der Konsensfähigkeit dieses Projektes machen; denn die Leute sind nicht informiert oder nicht ausreichend informiert. Es wird ihnen gesagt, die Parlamente haben entschieden und die Gerichte haben entschieden; ihr hat das zu akzeptieren. Das ist der Standpunkt, den wir in der Auseinandersetzung immer wieder hören. Weil das viele aus Gründen, die wir jetzt lange genug erörtert haben, nicht akzeptieren können, ist der ganze Streit entstanden, der gewaltig eskaliert ist.

Wir machen diese Schlichtung deswegen, um Transparenz hinsichtlich der Fakten zu schaffen, wozu natürlich auch gehört, dass man das Urteil und die Gründe des Urteils zur Kenntnis nimmt. Ich werde das selber machen. Das kann aber nicht letztendlich entscheidend sein.

Ich kann mir auch gar nicht vorstellen, inwieweit in – das ist für mich schleierhaft, ich kann mich täuschen, aber ich bin auch Jurist und Verfassungsjurist – einem Urteil eines Verwaltungsgerichts rechtlich verbindlich festgestellt werden soll, ob bestimmte tatsächliche Vorstellungen der Streckenführung nicht planfeststellungsfähig sein sollen. Das kann nur unter ganz bestimmten Bedingungen gegeben sein, nämlich wenn andere rechtliche Einwände erhoben werden können, weil etwas planfestgestellt werden soll, dem Eigentumsrechte oder andere Rechte entgegenstehen. Für sich genommen ist das aber sonst eine Frage, die ein Gericht letztendlich nicht entscheiden kann. Das will ich mir einmal ganz genau ansehen.

Allerdings bin ich auch der Auffassung – damit will ich die Autorität des Gerichts nicht anzweifeln –, dass das, wenn die nur drei Gutachter gehört haben, die von der einen Partei gestellt worden sind, eine etwas problematische Geschichte ist, die von den Leuten nicht akzeptiert wird – davon bin ich fest überzeugt –, wenn sie das wüssten.

Kurz und gut, wir machen unsere Arbeit weiter, Urteil des Verwaltungsgerichtshofs hin oder her. Ich werde es mir anschauen. Wenn aus dem Urteil hervorgeht, dass wir hier gar nicht mehr weiterdiskutieren dürfen, werde ich Ihnen das mitteilen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Ich bin aber davon überzeugt, dass das nicht der Fall sein wird.

Wir haben immerhin K21 – ich glaube, das kann man sagen – vorgestellt. Ich muss den Gegnern gerecht werden. Die haben nicht Unsinn erzählt oder irgendetwas, was unverbindlich wäre, sondern sie haben klare Aussagen gemacht, wie sie sich die Streckenführung vorstellen, wie sie gemacht werden kann. Das ist auch die Voraussetzung dafür gewesen, dass Herr Bitzer seine Extrapolation, das heißt seine Ausführungen – ich muss mich mit den Fremdwörtern zurückhalten – machen konnte. Auf die Imponderabilien, die Unwägbarkeiten, bin ich schon hingewiesen worden. Ich gebe das gerne zu.

Was noch nicht klar ist – das ist auch gesagt worden –, sind die Fragen mit der Planfeststellung, dass vieles noch nicht planfestgestellt ist, und der Zeitplanung. Das sind die beiden Dinge, die offen geblieben sind. Ferner die Sache mit dem Betriebskonzept. Da muss ohnehin das Betriebskonzept von S21 noch einmal zur Diskussion gestellt und verglichen werden. Dies deswegen, weil diese Seite behauptet, S21 hätte überhaupt keines und das sei auch nicht machbar. Gut, das wird noch einmal diskutiert werden.

Wir können leider die anderen Themen nicht mehr behandeln. Das betrifft vor allem die Auswirkungen auf den Regionalverkehr. Die Stellungnahme von Herrn Wölfle ist auch deswegen nicht möglich – das darf ich mitteilen –, weil sein Vater heute Nachmittag tödlich verunglückt ist. Ich darf, glaube ich, in Ihrem Namen ihm unserer Mitgefühl und unsere Trauer übermitteln zu einem solchen Schicksalsschlag.

Damit möchte ich jetzt die Schlichtung beenden. Die Pressekonferenz findet in einer halben Stunde statt. Ich glaube, wir hatten einmal miteinander ausgemacht, dass wir dazwischen einen kleinen Zeitraum lassen.

Die nächste Sitzung ist in der nächsten Woche am Freitag und die übernächste am darauffolgenden Samstag. Auf der Sitzung am nächsten Freitag behandeln wir – Herr Frick, helfen Sie mir, was dann dran ist – die Ökologie. Beim nächsten Mal sind die Ökologie und die Städteplanung dran. Die Restposten, die wir noch haben, werden wir dann am Nachmittag unterbringen. Am Samstag folgt dann Geologie und all das, was damit zusammenhängt. Sind Sie damit einverstanden?

Dann müssen wir noch eine Frage abklären. Wer soll an dem Gespräch wegen der Wirtschaftsprüfung teilnehmen? Wollen wir daran alle teilnehmen?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das haben wir schon miteinander geklärt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das haben Sie geklärt.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das haben wir geklärt. Ich habe aber noch eine Bitte. Wir haben uns noch einmal kurzgeschlossen. Sie haben selbst gesagt, dass es ganz wichtig ist, über das Betriebskonzept zu reden. Wir möchten noch einmal darauf hinweisen, dass wir gestern etwas von der Bahn bekommen haben. Das betrifft aber überwiegend nur den S-Bahn-Bereich. Das betrifft nicht das gesamte Betriebskonzept S21. Ich möchte einfordern, dass wir das vorher rechtzeitig bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Umgekehrt gilt das natürlich auch. Wir haben hier das Problem, dass wir manche Folien erst am Vormittag der Schlichtung bekommen. Ich sehe all die Schwierigkeiten. Das ist nicht ganz einfach. Die Apparate sind bei

Ihnen auch nicht so vorhanden wie das vielleicht auf der anderen Seite der Fall ist. Da haben wir viel Nachsicht, aber trotzdem sollten wir nach Möglichkeit zusehen, dass wir das rechtzeitig haben und es auch der anderen Seite zur Verfügung stellen können. – Herr Rockenbauch zur Geschäftsordnung.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Mit dem Vorschlag zu den Wirtschaftsprüfern – Sie haben das heute Morgen angesprochen – bin ich nicht einverstanden. Es kann nicht sein, dass die Wirtschaftsprüfer, die wir immer vorgeschlagen haben, abgelehnt werden und jetzt diese komische Dreierkonstellation gemacht wird, bei denen Gutachter dabei sind. Ich kann mit diesem Vorschlag nicht leben. Das sage ich persönlich. Das ist ein persönliches Statement.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben gesagt, dass Sie damit nicht einverstanden sind. Ich darf aber Folgendes sagen: Die eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist von Ihnen vorgeschlagen worden.

(Hannes Rockenbauch: Die zwei anderen nicht!)

– Entschuldigung, das ist eine wichtige Frage. Die hatten ganz andere Vorstellungen.

Ich habe mich persönlich darum gekümmert. Ich habe auch mit dem Präsidenten des Bundesrechnungshofs geredet. Der kann das aus bestimmten Gründen nicht machen. Er hat mir aber auf der anderen Seite gesagt, die beiden anderen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften sind von der Bundesregierung benannt worden, um die Bahn zu prüfen. Ich nehme nicht an, dass die Bundesregierung, wenn sie die Bahn prüfen will, Wirtschaftsprüfungsgesellschaften beauftragt, die ein geschöntes Gutachten abliefern. Davon gehe ich nicht aus, weil bei der Bundesregierung zu viel auf dem Spiel steht, wenn hier möglicherweise etwas Entsprechendes herauskäme. Infolgedessen glaube ich, dass man das so machen kann. Die Prüfung erfolgt in diesem Dreierpack. Das heißt, die Prüfung erfolgt gemeinschaftlich. Wenn es Differenzen gibt, wird dies bekannt. Das Verfahren bei der Wirtschaftsprüfung werden wir gleich anschließend miteinander – ich nehme an, im kleineren Kreis, aber ich weiß das nicht, aber die Namen sind wohl da – erörtern.

Die Pressekonferenz findet in einer halben Stunde statt. – Frau Gönner, bitte.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Frau Dahlbender, ich wäre Ihnen dankbar, wenn wir noch einmal schauen könnten. Nach unseren Informationen wurden Ihnen gestern ein Fahrplan und ein Gleisbelegungsplan zukommen gelassen. Ich wäre einfach dankbar, wenn Sie noch einmal schauen würden, was da ist und uns sagen, ob das da ist, weil wir das gestern übersandt haben. Ich glaube, das sollten wir auf dem kleinen Dienstweg regeln. Ich lege aber Wert darauf, dass wir einen Gleisbelegungsplan und einen Fahrplan vorgelegt haben. Es ist klar, dass es einer entsprechenden Auswertung bedarf. Sollte es dann noch Fragen geben, dass wir uns kurzschließen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die nachfolgende Besprechung über die Wirtschaftsprüfung findet im 3. Stock im Kleinen Ratssaal statt.

Peter Conradi (Projektgegner): Manöverkritik gibt es heute keine?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist richtig, Manöverkritik müssen wir auch machen. Das machen wir gleich anschließend. Wir treffen uns gleich drüben.

(Schluss der Sitzung: 17:40 Uhr)