

**Schlichtungsverfahren**

**zu**

**Stuttgart 21**

**Ökologie und**

**städtebauliche Entwicklung**

Stuttgart, 19. November 2010

**Stenografisches Protokoll**

(Beginn: 10:01 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich wünsche Ihnen einen guten Morgen. Wir sind schon über der Zeit. Das hängt mit der Ertüchtigung unserer Fernsehteams zusammen, die immer besser werden. Aber wir müssen jetzt anfangen.

Ich darf Sie alle herzlich begrüßen. Ich begrüße wie immer unsere Zuschauer an den Bildschirmen, deren Interesse nicht abgenommen hat, wie die Fernsehanstalten berichten. Ich begrüße auch die Bürgerinnen und Bürger aus Stuttgart, die im Großen Saal dieses Rathauses versammelt sind, die Mitglieder der Schlichtungsrunde und ihre Experten und Sachverständigen.

Ich brauche nicht mehr zu wiederholen, was Zweck unserer Schlichtung ist. Das ist in den letzten Wochen deutlich genug geworden. Natürlich ist jeder bestrebt, die Wahrheit über S 21 und K 21 herauszufinden, aber ich wiederhole noch einmal: Es gibt weder in der Politik, noch was den Bahnhof betrifft, absolute Wahrheiten, sondern es wird darauf ankommen, die Argumente pro und kontra abzuwägen und Schlüsse daraus zu ziehen, was in wirtschaftlicher, ökologischer, verkehrspolitischer und sonstiger Hinsicht besser ist.

Wir bemühen uns, alle Fakten auf den Tisch zu legen. Das ist dringend notwendig. Konrad Adenauer hat einmal bei einer Pressekonferenz gesagt: Es gibt die einfache Wahrheit, die reine Wahrheit und die lautere Wahrheit, und ich gebe Ihnen die reine Wahrheit. – Wir wollen uns bemühen, dass Sie in den Besitz der lauterer Wahrheit kommen. Jedenfalls strengen wir uns an.

Die heutige Tagesordnung liegt schon seit Langem fest. Wir wollen uns über die Ökologie und die städtebauliche Entwicklung unterhalten. Vorab sind aber noch zwei Fragen zu klären.

### **Neubaustrecke als Gegenstand der Wirtschaftsprüfung**

Zum einen ist in den letzten Tagen die Frage ein Problem gewesen, ob die Neubaustrecke auch Gegenstand der Wirtschaftsprüfung der drei Wirtschaftsprüfer sein soll, die inzwischen ihre Arbeit aufgenommen haben. Ich habe Sie das letzte Mal darüber informiert. Diese Frage ist inzwischen geklärt. Um unnötige Diskussionen zu vermeiden, möchte ich gerne Herrn Kefer dazu das Wort erteilen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wir haben beschlossen, dass wir auch die Neubaustrecke in die Kostenüberprüfung aufnehmen werden. Wir werden bereit sein, auch dazu die Bücher offenzulegen und den Wirtschaftsprüfern den Einblick in die Kosten zu geben, auch wenn wir am letzten Freitag etwas anderes besprochen haben. Wir sind der Ansicht: wenn Transparenz, dann richtig. Wenn es gefordert wird, dann auch für die Neubaustrecke Ulm—Wendlingen.

Zum anderen würde ich gerne avisieren, dass wir uns bei dieser Überprüfung natürlich keinen Beitrag zur Berechnung des sogenannten Nutzen-Kosten-Faktors leisten können, weil diese Berechnung vom Bund, vom Bundesverkehrsministerium, durchgeführt wird. Die Ergebnisse sind vorletzte Woche vorgestellt worden. Dort finden weitere Größen Eingang, die anderswo herkommen, also nicht von der Bahn. Von unserer Seite werden dort die Kosten für die Strecke bereitgestellt.

Insofern wird die Kostenkalkulation den Wirtschaftsprüfern gegenüber geöffnet. Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung als solcher ist die Bitte, dass man sich noch einmal mit dem Bund unterhält.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wollen Sie zu dem Thema etwas sagen? – Herr Kretschmann.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Herr Geißler, die Ausführungen von Herrn Kefer machen es meiner Ansicht nach erforderlich, dass möglichst auch jemand vom Bundesverkehrsministerium an der übernächsten Sitzung teilnehmen sollte, in der es um die Kosten geht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich werde diesen Wunsch mit dem Bundesverkehrsminister erörtern. Ich kann dazu im Moment noch nichts sagen.

Gibt es dazu noch weitere Wortmeldungen? – Frau Dahlbender hatte sich zur

### **Geschäftsordnung**

gemeldet.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte gerne noch etwas zum implizit angesprochenen Thema „Alle Fakten auf den Tisch“ zur Sprache bringen und daran erinnern, dass uns sowohl von Herrn Gruber als auch von Herrn Mappus zugesagt wurde, alle Fakten auf den Tisch zu legen. Das war eine ganz wesentliche Voraussetzung, damit wir an diesen Schlichtungsgesprächen teilnehmen.

Ich muss jetzt nach einigen Wochen der Faktenschlichtung feststellen, dass diese Gesprächsgrundlage aus unserer Sicht permanent verletzt wird. Es war das gemeinsame Ziel aller beteiligten Gruppierungen, die bisher intransparenten Planungen wie auch die Kritik zu S 21 verständlicher zu machen. Ich muss feststellen: Herr Kefer und auch Frau Gönner, Sie erfüllen Ihre eigenen Ansprüche, nämlich die Bevölkerung aufzuklären, nicht. Sie verschenken diese Chance.

Wir müssen auch feststellen, dass Ihnen offensichtlich an einer wirklichen Offenlegung der Fakten nicht gelegen ist. Ich möchte das an einigen Beispielen erläutern.

Wir fordern schon seit Langem, die betriebliche Aufgabenstellung, die sogenannte BAST, mit allen Anhängen für Stuttgart 21 und für die Neubaustrecke zu bekommen. Sie wurden uns nicht übergeben, sondern lediglich eine Anlage 3.2 a der Finanzierungsvereinbarung. Das ist nach Aussagen unserer Experten eindeutig nicht die BAST.

Wir brauchen aber diese Unterlagen, um die Wirtschaftlichkeit wirklich berechnen zu können. Ich muss feststellen, dass die Bahn sich damit einer qualifizierten Überprüfung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke verweigert. Das Gleiche gilt für unsere Forderungen nach dem Infrastrukturzustand und den Bauwerksverzeichnissen.

Wir haben auch die Unterlagen für die Geologie angefordert und müssen feststellen, dass wir diese 25 Aktenordner lediglich in einem Datenraum einsehen können, ohne jede Möglichkeit – das sind 25 Aktenordner –, irgendwelche Notizen zu machen, um sie systematisch auszuwerten – alles mit dem Hinweis auf mögliche Ausschreibungen. Von den 25 Aktenordnern wird nicht alles ausschreibungsrelevant sein. Wir haben diese Unterlagen nicht bekommen.

Ich hatte Unterlagen zum Wassermanagement, zur CO<sub>2</sub>-Bilanzierung sowie zum Umgang mit Abraum und Altlasten angefordert. Dazu haben wir keinerlei Unterlagen bekommen. Es wurde uns unkommentiert eine Tabelle zugesandt, die wir, weil sie völlig unkommentiert ist und die Grundlagen für die Berechnungen fehlen, überhaupt nicht qualifiziert bewerten und beurteilen können.

Deshalb muss ich feststellen, dass es zum jetzigen Zeitpunkt keine Offenlegung gibt. Es kommen nicht alle Fakten auf den Tisch. Das ist nun einmal eine Verletzung der wesentlichen Gesprächsgrundlage. Ich finde, es ist auch kein adäquater Umgang: weder mit uns noch mit den Menschen am Fernseher oder den Zeitungslesern in unserem Land.

Wir müssen auch feststellen, dass wir vor drei Wochen einen ganzen Tag lang über die Neubaustrecke geredet haben. In dieser Zeit wurde kein Wort dazu gesagt, dass vom EBA ein Baustopp für die Neubaustrecke verhängt wurde. Vor diesem Hintergrund stellen wir natürlich Ihr sehr generöses Angebot infrage, das auch von Herrn Geißler sehr gelobt wurde, Herr Kefer, einen Baustopp zu verfügen bzw. zu melden. Es muss hinterfragt werden, ob dieser freiwillige Baustopp lediglich ein Ergebnis dessen ist, was jetzt durch den Bericht im „stern“ und durch andere Medien offengelegt wurde. Das ist für uns eben keine Offenheit.

Wenn wir nächste Woche über die Wirtschaftlichkeitsprüfung reden wollen – über die Ökologie und die Ökologiebilanzen können wir es heute schon nicht mehr tun; dafür ist es zu spät –, müssen wir fordern, dass uns die Unterlagen zu BAST und allem anderen, was ich erwähnt habe, vorgelegt werden, damit wir Klarheit und Transparenz bekommen, damit wir die Fakten überprüfen können.

Wir nehmen die Schlichtung ernst. Sie tun das augenscheinlich nicht. Deshalb fordern wir dringend die Offenlegung dieser Unterlagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, was sind das für Unterlagen über BAST?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir haben zum Beispiel Unterlagen über die betrieblichen Aufgaben – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was heißt „BAST“?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Es geht um die wesentlichen Grundlagen, um die Leistungsfähigkeit berechnen und bewerten zu können, und um wesentliche Angaben im zweiten Teil, die wir angefordert haben, um die Kostenberechnungen überprüfen zu können. Vielleicht können Sie dazu noch nähere Ausführungen machen, Herr Hickmann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir würden gerne wissen, was „BAST“ ist.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das ist die betriebliche Aufgabenstellung.

**Gerd Hickmann:** „BAST“ ist die Abkürzung für die betriebliche Aufgabenstellung, die Grundlage für den gesamten Projektentwurf, für die Infrastrukturplanung, ist. Unsere Experten sagen uns: Das brauchen sie, um bewerten zu können, wie das Projekt dimensioniert wurde und auf welchen Grundlagen die Planungen stattfinden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt gebe ich zunächst einmal das Wort an diejenigen, an die die Anfrage gerichtet worden ist.

Sie erlauben mir, dass ich aber eine einschränkende Bemerkung mache: Es kann nicht generell die Behauptung aufgestellt werden, dass überhaupt keine Fakten auf den Tisch gekommen seien. Wir haben nun tagelang über die verkehrliche Leistungsfähigkeit von S 21 und das letzte Mal auch über K 21 geredet. Was in dieser Zeit möglich war, ist durch unendlich viele Folien präsentiert worden.

Sie müssten es schon präzisieren, weil das nicht recht verständlich war. Ich sage nicht, dass unberechtigt ist, was Sie sagen. Aber es ist bisher nicht so recht verständlich, welche Unterlagen zu diesem Thema noch zusätzlich kommen sollen.

Die Bahn und die Landesregierung, das Verkehrsministerium, sollten dazu Stellung nehmen, wobei man vielleicht auch eine Unterscheidung machen muss: Es gibt sicher die böse Absicht – das ist von Ihnen etwas unterstellt worden –, dass die Unterlagen absichtlich nicht vorgelegt werden. Vielleicht kann es aber auch so sein –

darüber müssten Sie Auskunft geben –, dass man bestimmte Unterlagen gar nicht liefern kann. „Ultra posse nemo tenetur“ ist der römisch-rechtliche Standpunkt. Auf Deutsch gesagt: Über das Können hinaus kann niemand verpflichtet werden.

Mir läge daran, dass klargestellt wird, wie das mit den Unterlagen ist, die absichtlich oder durch Unvermögen angeblich oder wirklich verweigert worden sind. – Herr Kefer.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Frau Dahlbenders Eingangsbemerkung war – ich greife das auf –, was fehlt bzw. was angefordert worden ist. Sie erinnern sich: Wir haben uns zu Beginn des Prozesses darüber unterhalten, dass wir den Austausch der Unterlagen – es geht auch um den Austausch von Unterlagen in die Gegenrichtung, denn auch wir wollen bestimmte Informationen haben – über eine kleine Arbeitsgruppe organisieren, die wir von jeder Seite mit zwei bis drei Leuten bestücken wollten. Dies war vor dem Hintergrund, dass wir insgesamt einfach ein gewisses Problem mit der Abwicklung dieser Aufgabe haben.

Man muss sich vorstellen, dass es natürlich zu dem Projekt eine unglaubliche Menge von Unterlagen gibt, nachdem es schon sehr lange läuft. Es ist nicht sinnvoll, bestimmte Themenbereiche zu definieren und anschließend die Unterlagenordner – ich will nicht sagen: waschkörbe-, sondern lastwagenweise – durch die Gegend zu fahren. Das kann keiner in der Zeit auswerten, in der wir hier zusammensitzen. Ich halte das auch nicht für zweckdienlich.

Auf der anderen Seite möchte ich damit nicht zum Ausdruck bringen, dass wir nicht bereit seien zu liefern. Unsere Zielsetzung, wie wir sie damals besprochen haben, war, dass wir gemeinsam relativ konkret definieren, welche Information Sie tatsächlich brauchen,

(Zustimmung von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

sodass wir auch die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung stellen können. Dann hatten wir noch die Einschränkung, dass wir immer dann, wenn es sich um sensibles Material handelt, einen Umweg wie beispielsweise über die Wirtschaftsprüfer gehen. Zu diesem Verfahren stehen wir nach wie vor.

Aus dem, was Sie aufgeführt haben, möchte ich gerne ein Beispiel herausnehmen, nämlich die Geologie. Hierbei ist es tatsächlich so, dass diese Unterlagen zu einem guten Teil ausschreibungsrelevant werden. Wir haben schlichtweg das Problem, dass andere Wettbewerber klagen und das Ausschreibungsverfahren auf die Art und Weise beeinflussen bzw. zu Fall bringen können, wenn die Unterlagen einem Wettbewerber vorzeitig bekannt werden. Das muss vermieden werden. Deswegen haben wir gesagt: Wir wählen hierfür den Umweg über einen Datenraum und lassen die Unterlagen einsehen, sodass Sie die Information entnehmen können, die Sie brauchen. Auf der anderen Seite ist es auf diese Art und Weise nicht möglich, die

Unterlagen mitzunehmen oder in die Verteilung zu bringen. Das ist der Zwischenweg.

Das Angebot von meiner Seite lautet also: Lassen Sie uns das Thema noch einmal aufgreifen und uns zusammensetzen, sauber definieren, was noch fehlt und welchen Umfang an Informationen Sie genau brauchen. Dann werden wir auch liefern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einen Moment, Herr Kefer. Können Sie das noch einmal präzisieren? Das ist ein wichtiger Punkt, denn morgen steht die Geologie auf der Tagesordnung. Was soll das heißen? Wir wollen morgen erörtern, wie es um die geologische Sicherheit bestellt ist und welche Probleme damit verbunden sind. Wir können nicht nach Frankfurt fahren und in diesen Raum gehen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die geologischen Unterlagen sind meines Wissens in diesem Datenraum einsehbar. Das ist bereitgestellt worden, oder?

(Zustimmung von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung, darf ich noch einmal fragen: Sollen wir morgen nach Frankfurt fahren? – Das kann ja wohl nicht Sinn der Sache sein. Das brauchen wir nicht zu akzeptieren.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, mit dem ICE ist die Strecke zwischen Stuttgart und Frankfurt in 1 Stunde und 20 Minuten überbrückbar. Das halte ich nicht für ein Problem. Der Datenraum beinhaltet 300 Aktenordner.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Das war so abgemacht!)

Die Vorgehensweise war meines Wissens auch zwischen den Parteien so abgestimmt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist noch zu erörtern. Ich will mich vorsichtig ausdrücken. – Jetzt kommen Herr Conradi und dann Frau Gönner an die Reihe.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Herr Kefer, keine Drohungen. 300 Ordner verstehe ich als Drohung. Die Frage ist doch: Sie müssen diejenigen, die anbieten, also Ihre möglichen Auftragnehmer, über alle Hintergründe informieren. Sie dürfen ihnen kein Risiko aufbürden, das sie nicht tragen müssen, was unzumutbar wäre.

Sie sagen: Wir halten das geheim. Wenn jemand anderes davon erfährt, hätte der einen Vorteil im Ausschreibungsverfahren. – Das ist ausgesprochen neben der Sache. Sie haben überhaupt kein Problem, das Ganze ins Netz zu stellen. Dann kann sich jeder in ganz Europa – denn die Ausschreibung wird europaweit sein – im Netz orientieren, wie die geologischen Grundlagen sind.

Dass Sie uns aber unter dem Vorwand Ihrer späteren Ausschreibung sagen „Ihr bekommt keinen Zugang“ – nach Frankfurt zu fahren und einen halben Tag in 300 Ordnern herumzusuchen –, ist wirklich eine Zumutung. Wir möchten, dass unsere Fachleute sich das aus dem Netz aufbereiten, damit wir dann darüber reden können. Wir werden morgen über die Geologie reden. Das wird aber vermutlich nicht die letzte Sitzung sein, wenn Sie sich hier länger so verhalten und nicht einhalten, was früher gesagt wurde: auf den Tisch.

Ich frage nun auch die Landesregierung. Das war ein Wort des Ministerpräsidenten. Frau Ministerin, wie sieht denn die Landesregierung diese Zusage, dass alles auf den Tisch kommt und dass die Bahn sagt, dass die geologischen Fragen, die in Stuttgart auch in der öffentlichen Diskussion von großer Wichtigkeit und großer Bedeutung sind, nur in einem Datenraum in Frankfurt ohne Bleistift und ohne Papier zur Verfügung gestellt werden? Entspricht das den Vorstellungen der Landesregierung?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Gönner ist ohnehin schon dran.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich will zu dem zurückkommen, was wir letzten Freitag am Ende besprochen hatten. Da, Frau Dahlbender, sagten Sie schon einmal, Ihnen fehlten Dinge.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] nickt.)

Ich hatte Sie gebeten, uns das konkret zu benennen. Man saß dann am Montag zusammen – Herr Kefer hat schon darauf hingewiesen: weil wir gesagt hatten, dass das nicht die Aufgabe dieses großen Kreises ist – in einer kleinen Gruppe, die den Auftrag hat, genau diese Fragen zu stellen. Von Ihrer Seite sind das Sie und Herr Wölflé, von unserer Seite Herr Fricke und Herr Bauer sowie Mitarbeiter des Umweltministeriums. Dort ist Punkt für Punkt durchgegangen worden, was nötig ist und wie wir vorgehen können. Wir haben auch ausgemacht, was wie handhabbar ist. Insofern will ich nicht leugnen, dass ich jetzt über die Diskussion zunächst ein bisschen erstaunt bin.

Herr Conradi, konkret zu Ihrer Frage.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Ich war nicht dabei!)

– Nein, konkret zu Ihrer Frage. – Es ist richtig, dass Ihre Experten natürlich die Möglichkeit zur Einsichtnahme haben müssen. Ich glaube, es ist aber auch richtig, dass es die Notwendigkeit gibt, bestimmte Dinge so zu handhaben, weil wir 300 Aktenordner nicht innerhalb kurzer Zeit auf Mikrofiche bekommen und ins Internet stellen können. Daneben stellt sich die Frage – ich kann das nicht beurteilen; das ist nicht meine Aufgabe –, was wettbewerbsrechtlich machbar ist und was nicht. Ich bitte um Verständnis.



Ich gehe davon aus – das will ich ganz ehrlich sagen –, dass das mit dem Bleistift und dem Blatt nicht ganz so ist.

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

Ich vermute nur, dass man darum gebeten hat, dass keine Fotokopien gemacht werden.

(Widerspruch von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

– Frau Dahlbender, darum sage ich es, denn ich wurde konkret gefragt. Wenn es so wäre, dass kein Bleistift und kein Blatt mitgenommen werden dürften, hätte ich ein gewisses Verständnis für das, was Sie vortragen. Ich finde, wir aufpassen müssen, dass nicht am Montag unsere Fachleute zusammensitzen und fragen, wie wir Dinge handhaben können – Herr Frick ist dabei, weil auch Herr Geißler nicht immer dabei sein kann – und dort absprechen, wie wir bei welchem Punkt vorgehen, um dann am Freitag jeweils vorneweg diese Diskussion zu führen.

Noch einmal – ich lege Wert darauf –: Ich hatte Sie ausdrücklich gebeten, das dann konkret bei uns anzubringen. Im Zweifelsfall wissen Sie auch, wie Sie mich erreichen können. Denn dann verlieren wir nicht freitags jedes Mal diese ganze Zeit, bevor wir zur Sachdiskussion kommen können.

Im Übrigen, Frau Dahlbender, könnte ich auch noch einmal auflisten, welche Unterlagen von unserer Seite noch offen sind, die wir erbeten haben. Ich will nur hier diese Diskussion so nicht weiterführen.

(Vereinzelt Beifall)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich muss auf die Diskussion aber doch noch einmal eingehen, denn ganz so ist es nicht. Zum einen gibt es ein Papier von der Deutschen Bahn, von Herrn Feldwisch – das haben wir auch mehrfach moniert –, in dem explizit steht, dass noch nicht einmal schriftliche Notizen gemacht werden dürfen. Wir haben mehrfach gesagt, dass das so nicht geht.

Sie verweisen auf die 300 Ordner zur Geologie. Mit gesundem Menschenverstand muss jedem klar sein, dass man das nicht auswerten kann.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin] nickt.)

Das kann man nicht bearbeiten. Das ist dann einfach für die Katz'. Das ist für uns kein echtes Angebot, weil es nicht wirklich realistisch zu bearbeiten ist.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin] nickt.)

Ich habe in dem Gespräch am Montag darauf hingewiesen. Jetzt werde ich etwas ausführlicher. Ich wollte es kurz machen, muss dann aber doch noch einmal darauf eingehen. Wir haben ganz explizit Fragen gestellt. Ich habe darauf hingewiesen, dass ich das weiterhin bearbeitet haben möchte. Es heißt, S 21 und die Neubaustrecke seien das bestgeplante Projekt. Sie seien ein ökologisches Projekt.

Zum Beispiel zu Daten zum Energieverbrauch von Pumpleistungen haben wir nach vielem Hin und Her Anfang dieser Woche eine unkommentierte Tabelle mit irgendwelchen Zahlen bekommen, die wir nicht weiter prüfen können, weil jede Begründung dazu fehlt. Man muss sie dann so hinnehmen. Das ist wie eine Art Fresszettel.

Ich habe ganz konkrete Fragen gestellt. Wenn schon CO<sub>2</sub>-Einsparungen behauptet werden und argumentiert wird, das sei das am besten gerechnete Projekt, bin ich davon ausgegangen, dass es Aussagen zur CO<sub>2</sub>-Bilanzierung vom Tunnelbau, vom Bau des Tiefbahnhofs und vielem anderen mehr gibt. Dazu habe ich bis heute keine Aussagen bzw. die Aussage bekommen: Diese Unterlagen gibt es nicht.

Dann habe ich nach Gutachten und Daten zum Umgang mit dem Abraum sowohl beim Tiefbahnhof als auch bei den Tunnelbauten gefragt. Ich habe gebeten, uns Unterlagen über mögliche Altlasten, über die Anzahl der Lkw-Transporte und darüber, wie das jetzt alles geregelt werden soll, zu geben. Diese Unterlagen wurden uns mit dem Hinweis auf mögliche Ausschreibungen verweigert, die bald folgen sollen, bzw. wurde gesagt, dass diese Fragen erst im Rahmen von Ausschreibungen geregelt würden.

Dazu muss ich sagen: Das kann es nicht sein. Wenn das ein ökologisches, das am besten gerechnete und bestbilanzierte Projekt ist, müssen diese Unterlagen doch zumindest vorliegen. Es muss dazu Aussagen geben. Diese Unterlagen hätten wir gerne für heute gehabt. Seit 14 Tagen mahne ich sie immer wieder an. Wenn es tatsächlich so ist, dass es sie nicht gibt, ist das ein Beleg dafür, dass es nicht das am besten gerechnete und ökologischste Projekt ist – schon allein deshalb, weil anscheinend Unterlagen nicht vorliegen, um diese Aussagen qualifiziert treffen zu können.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kefer, können denn die Unterlagen, von denen Frau Dahlbender redet, geliefert werden?

(Zuruf)

Ich bin an sich relativ ruhig.

(Teilweise Heiterkeit)

Aber es gibt auch Punkte, bei denen werde ich ein bisschen unruhig, und zwar ganz einfach deswegen: Wir können diese Schlichtung wirklich nur realisieren – Es sitzen jetzt ein paar Hunderttausend Leute vor dem Fernseher und schauen zu. Sinn der Sache ist, dass die Fakten auf den Tisch kommen, wie der Ministerpräsident und andere gesagt haben.

Ich komme jetzt von den anderen Fragen, die vielleicht dem Zuschauer draußen zunächst nicht so ganz eingängig sind, noch einmal zur Geologie. Bei der Geologie wollen doch die Leute wissen: Sind damit Risiken verbunden, wenn jetzt gegraben und gebohrt wird? Ich sage es einfach einmal so, wie sich die Sache darstellt.

Ich kann überhaupt nicht verstehen, warum das ein Wettbewerbs- oder ein Ausschreibungsproblem sein soll. Wollen Sie denn geologische Risiken, die mit dem Bau dieses Bahnhofes verbunden sind, der Öffentlichkeit gegenüber verheimlichen oder nur bestimmten Firmen mitteilen? Oder wie soll sich der Normalbürger das eigentlich vorstellen? Wir wollen wissen, welche Risiken damit verbunden sind, und zwar völlig eindeutig und klar und in aller Öffentlichkeit.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin] und Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter] nicken.)

Das ist ein zentrales Thema; das sind zentrale Fragen.

Ich höre zum ersten Mal – das muss ich jetzt auch einmal sagen –, dass wir nach Frankfurt möglicherweise in einen abgedunkelten und abhörsicheren Raum fahren sollen.

(Zuruf: Unter Bewachung!)

Das ist doch nicht Sinn der Sache. Vielleicht ist es auch gar nicht so gemeint. Vielleicht können Sie einmal zum Vorschlag von Herrn Conradi Stellung nehmen, dass man das im Internet erörtern kann. Sie müssen doch der Öffentlichkeit gegenüber die Karten hinsichtlich der folgenden Frage völlig auf den Tisch legen: Sind Risiken in Bezug auf das Anhydrit, in Bezug auf das Wasser usw. vorhanden, was in Staufen schon eine Rolle gespielt hat? Das muss nicht unbedingt hier eine Rolle spielen. Aber solche Gesteinsschichten gibt es offenbar auch hier. Das ist nur ein einziges Beispiel.

Wir müssen doch darüber informiert werden. Das ist ein ganz zentrales Thema. Wir haben ganz am Anfang völlig zu Recht gesagt – das ist auch meine Meinung –: Es gibt sensible Bereiche, die wir nur unter bestimmten Bedingungen erörtern können. Diese sensiblen Bereiche sind im Zusammenhang mit der Finanzierung benannt worden: Ausschreibungsprobleme, wenn Preise für die einzelnen Gewerke mitgeteilt würden. Aber dass es bei der Geologie auch so sein soll, ist mir neu. Das muss ich wirklich sagen. Morgen steht das auf der Tagesordnung.

Sie haben es gerade witzig oder ironisch gemeint – das weiß ich –, dass wir morgen mit dem ICE nach Frankfurt fahren sollen. Das kann nicht die Lösung dieses Problems sein. Wenn es morgen nicht behandelt werden kann, müssen wir das Geologithema vertagen. – Herr Kefer.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich wiederhole noch einmal, was vereinbart worden ist und warum wir das so machen.

Zunächst einmal haben wir diese Vorgehensweise mit dem Datenraum so abgestimmt. Frau Dahlbender, ich bin sofort und spontan bereit, die handschriftlichen Notizen zuzulassen. Das ist nicht mein Thema. Ein Anruf hätte genügt; dann hätten wir das hinbekommen können.

Das Problem, das wir haben, existiert trotzdem. Das sind eine große Anzahl an Aktenordnern und eine große Menge von Untersuchungen. Herr Geißler, es ist nun nicht so einfach, dass die Ausschreibungen unbeeinflusst bleiben, wenn wir all diese Aktenordner ins Internet stellen.

Ausschreibungen geschehen gestuft nach einer bestimmten Vorgehensweise mit einem bestimmten Informationsumfang. Es kommt – da bitte ich, mir jetzt auch ein Stück weit zu glauben – zu einer Beeinflussung der Ausschreibungen, wenn wir komplett jede Information ungefiltert, so wie sie ist, ins Netz stellen.

Hinter den Ausschreibungsverfahren liegen auch bestimmte Strategien,

(Peter Conradi [Projektgegner]: Umgekehrt!)

die uns zu bestimmten Ergebnissen führen sollen. Ich meine, diese Diskussion haben wir auch am vergangenen Freitag sehr lange geführt. Wir haben auch die Aufgabe, das Projekt zu schützen.

Ich wiederhole noch einmal: Es geht nicht darum, den Zugang zu diesem Datenraum zu verweigern. Das haben wir gemeinsam so vereinbart. Wir haben die Unterlagen geöffnet. Sie können die Unterlagen untersuchen. Ich habe dabei auch nichts gegen handschriftliche Notizen. Aber auf der anderen Seite bitte ich einfach, zu berücksichtigen und auch zu akzeptieren, dass wir das Projekt schützen und auch die Ausschreibungen schützen wollen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Teilen Sie denn den Firmen unterschiedliche Informationen mit?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, wir teilen den Firmen nicht – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn Sie allen Firmen dieselben Informationen geben, kann das kein Problem für den Wettbewerb sein.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die Firmen bekommen dieselben Informationen, aber sie bekommen natürlich nicht die Gesamtinformation der 300 Aktenordner. Sie bekommen natürlich nicht alle Informationen zu ein und demselben Zeitpunkt. Es gibt Ausschreibungen, die beispielsweise erst in einem Jahr stattfinden.

Bis dahin sind bestimmte Dinge weiterentwickelt bzw. sind bestimmte Ausschnitte aus diesen Untersuchungen relevant. Es gibt zeitliche Zusammenhänge, die gestört würden, wenn man alle Informationen zu demselben Zeitpunkt ins Netz stellte. Das geht nicht. Wir haben dann eine Beeinflussung der Ausschreibungen. Das ist so.

Ich kann es noch einmal sagen: Wir haben am Anfang vereinbart, dass sensible Daten in einer bestimmten Art und Weise behandelt werden. Wir haben die Bücher aufgemacht. Ich wiederhole noch einmal: Ich bin auch einverstanden, dass dazu handschriftliche Notizen gemacht werden. Das ist kein Thema. Wir lassen die Untersuchung zu. Dieser Datenraum existiert seit ungefähr einer Woche. Das heißt, man konnte sich dort ein Bild machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Thema ist noch nicht abgeschlossen. Das will ich klar sagen. – Herr Conradi und dann Herr Bauer.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Wenn Sie den Unternehmen Informationen geologischer Art vorenthalten, das heißt, wenn Sie das Risiko eines Angebotes ohne Kenntnis der Informationen auslösen, die Sie haben, sind Sie hinterher dran. Sie sind verpflichtet, den Unternehmen alles mitzuteilen, was Sie über die geologischen Zustände wissen. Alles, was Sie dabei unterlassen, fällt auf Sie zurück.

Zu den 300 Ordnern: Ich nehme an, dass 280 oder 290 Ordner Messergebnisse, Bohrfahlergebnisse usw. enthalten. Ich kenne solche Listen. Sie sind endlos. Das muss sich kein Mensch anschauen. Von den Gutachten gibt es aber Zusammenfassungen. Das wäre doch das Mindeste. Jeder gute Gutachter beweist erst über 100 Seiten, wie toll er ist. Aber auf den letzten zehn Seiten steht dann, was eigentlich in dem Gutachten steht. Die muss man kennen. Dann kann man auch im Einzelnen nachfragen. Stellen Sie doch zumindest die Zusammenfassungen und nicht die Bohrfahlergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Herr Kefer, in Stuttgart spielt das für viele Menschen – nicht nur für Hauseigentümer – eine große Rolle. Wenn der Eindruck entsteht, die Bahn mauert und öffnet sich nicht, besteht das Risiko – nicht bei den Auftragnehmern, sondern bei der Bevölkerung –, dass Ihr Vertrauensbonus schwindet.

Herr Vorsitzender, ich würde nachher, nach diesem Thema, noch gerne etwas zum EBA und der Einstellung sagen. Das möchte ich jetzt nur anmelden.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Am Montag saßen wir zusammen, um exakt die ganze Liste der angeforderten Unterlagen durchzugehen. Nach dieser Liste waren im Prinzip noch drei Unterlagen offen. Heute kommt noch das eine oder andere dazu, nämlich das Wassermanagement. Das haben wir übersandt. Es ist ein Datenblatt, aber das sind die Daten, die wir zum Wassermanagement haben.

Nummer zwei war in der Tat die Geologie, die einen breiten Raum in der Diskussion einnahm. Wir haben uns im Ergebnis darauf verständigt – Herr Fricke von der Bahn war dabei –, dass man von den ca. 300 Ordnern ganz gezielt natürlich die Ordner benennt, in denen die Daten sein könnten, die Sie wollen, sodass man Ihnen die Auswahl erleichtert, Herr Conradi,

(Peter Conradi [Projektbefürworter]: Ich war dabei!)

– Ja, ich auch. – Dass man ganz gezielt die Informationen aber in dem Datenraum bekommen kann, der dafür vorgesehen ist.

Wenn Sie – das muss ich einfach dazu sagen – dann am nächsten Tag anderer Auffassung sind, hätte wirklich ein Anruf genügt, um zu sagen, dass Sie nicht damit einverstanden sind,

(Widerspruch von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] – Peter Conradi [Projektgegner]: Nicht korrekt!)

weil man weiß, dass die Geologie am Samstag Tagesordnungspunkt ist.

Nummer drei betraf die CO<sub>2</sub>-Bilanz beim Bau und Betrieb. Wir hatten einvernehmlich gesagt: Hierfür gibt es keine Daten. Die müsste man erst ermitteln. – Dementsprechend war die Aussage in der Tat so, wie Sie sagen, Frau Dahlbender: Es gibt hierzu keine Unterlagen, weil es zur CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Bau und Betrieb bisher keine Daten gibt. Die haben wir bisher auch nicht ermittelt.

(Heiterkeit von Hannes Rockenbach [Projektgegner])

In dem Punkt war es bisher aus unserer Sicht auch nicht notwendig.

Der letzte Punkt, über den wir geredet haben, waren Abraum und Transport. Dazu haben wir gesagt: Es wird im Einzelnen ausgeschrieben. Das ist eine Perspektive für die Zukunft. Dann wird man den Abraum im Einzelnen ermitteln. Es wird auch ausgeschrieben, auf welche Deponieflächen das kommt. Wir können dann auch später, wenn es notwendig wäre, die entsprechende Transparenz darstellen. – Das war für uns der Punkt, an dem das abgeschlossen war.

Ich will wirklich festhalten, dass keine Unterlagen verweigert werden. Es wird herausgegeben und entsprechend weitergeleitet, was erstens vorhanden und zweitens nochmals nachgefragt wird.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich eine Bemerkung machen? Die Landesregierung müsste eigentlich wie die Projektgegner ein Interesse daran haben, dass uns die Bahn die Unterlagen mitteilt.

(Zustimmung von Tanja Gönner [Projektbefürworterin] und Bernhard Bauer [Projektbefürworter])

Wenn das nicht der Fall ist, können wir die Schlichtung zur Mittagspause beenden. Denn die Frage der geologischen Sicherheit spielt in Stuttgart für die Leute eine entscheidende Rolle.

Wenn jetzt der Eindruck entsteht – das glaube ich nun nicht; die Ministerin nickt –, dass die Landesregierung möglicherweise der Bahn noch in der Hinsicht den Rücken stärkt, dass bestimmte Daten nicht erörtert werden dürfen, stellt sich folgende Frage: Wir wollen in dieser Schlichtung ermöglichen, dass die Bürgerinnen und Bürger draußen einen Konsens mit dem erreichen können, was Sie vorhaben oder was Sie vorhaben. Aber wenn die Leute den Eindruck haben, dass das nicht möglich ist, weil die Fakten gar nicht auf den Tisch kommen, ist das politisch-psychologisch nicht gerade die beste Entwicklung.

Ich muss jetzt also noch einmal dringend darum bitten, dass die Geologiefrage auf jeden Fall ein bisschen anders behandelt wird. – Bitte schön, Herr Bräuchle. Oder wollen Sie gleich antworten?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ich würde direkt antworten!  
Aber Herr Bräuchle war zuerst!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Lassen Sie ihr den Vorrang?

(Zustimmung von Johannes Bräuchle [Projektbefürworter])

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, ich teile Ihre Einschätzung, dass das Thema Geologie für die Menschen in Stuttgart wirklich ganz entscheidend ist. Ich sage nur auch – deswegen finde ich es ein bisschen verwunderlich, wie lange wir hier diskutieren –: Seit letztem Freitag stehen die Unterlagen zum Thema Geologie zur Einsichtnahme bereit. Seit letztem Freitag hat niemand gefragt, ob er Einsicht nehmen darf. Das gehört auch zur Wahrheit dazu.

Zweitens. Vielleicht wäre Folgendes auch eine Möglichkeit: Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gab es weitreichende Auszüge zum Thema Geologie,

die alle öffentlich zugänglich waren. Es ist also nicht so, dass dort etwas völlig Geheimes besprochen wird.

Zum Dritten war für morgen vorgesehen, genau diejenigen als Experten zum Vortrag hier zu haben, die dort auch die Bewertung gemacht haben und sich der Diskussion stellen. Denn ich gebe ehrlich zu: Ich bin nicht in der Lage, beim Thema Geologie zu viel zu wissen. Dort werde ich sehr interessiert zuhören. Wir haben es morgen auf der Tagesordnung, weil das ein ganz wichtiger Punkt ist. Dort, glaube ich, kann man auch diese Fragen alle entsprechend beantworten.

Ich teile Ihre Einschätzung, dass die Landesregierung ein Interesse daran hat, dass zumindest die Möglichkeit besteht, sich auch schriftliche Notizen zu machen. Das hat Herr Kefer allerdings zugestanden.

Wenn wir uns Regeln geben – die Arbeitsgruppe, die jeweils am Montag zusammenkommt, um auch Verfahrensfragen zu klären, ist genau deswegen eingerichtet worden –, fände ich es schon angemessen, dass man auch diese Verfahrensfragen dort entsprechend – –

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist nicht korrekt!)

– Es tut mir leid, wir hatten das hier besprochen.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Sie waren nicht dabei! Ich war dabei!)

– Ja, aber wir hatten – – Ich sage jetzt nichts – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Gönner hat das Wort.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin)** Herr Conradi, Herr Bauer hat gerade vorgetragen, weil er im Gegensatz zu mir dabei war.

Noch einmal: Wir hatten die Gruppe am Montag genau dafür eingerichtet, dass diese Fragen geklärt werden. Nichts anderes habe ich gesagt, Herr Conradi. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir zumindest zugestehen würden, dass das die Aufgabe der Gruppe am Montag war.

(Peter Conradi [Projektgegner] nickt.)

Deswegen stellt sich halt die Frage.

Wenn man am Montag mit Punkten nicht einverstanden war, stelle ich mir die Frage, warum man sich nicht bei Ihnen,



(Tanja Gönner [Projektbefürworterin] wendet sich dem Schlichter Dr. Heiner Geißler zu.)

nicht bei Herrn Kefer oder nicht bei mir gemeldet hat. Dann hätten wir zwischen Montag und heute – der festen Überzeugung bin ich – eine Lösung gefunden.

Insofern stellt sich die Frage, ob wir jetzt jeden Freitag dazu nutzen, am Beginn zunächst die Verfahrensfragen zu klären, für die wir ganz bewusst die Arbeitsgruppe eingerichtet haben, oder ob wir ein Interesse daran haben, dass wir zu den Fakten kommen.

Eine letzte Bemerkung: Frau Dahlbender, ich verstehe, dass Sie sagen, wir hätten die CO<sub>2</sub>-Bilanz. Sie wissen allerdings auch, dass es bei bisherigen Bauverfahren in keiner Weise normal war, für jeden Schritt eines Bauverfahrens zu sagen, wie viel CO<sub>2</sub> eingerechnet wird. Sie wissen, warum wir von einem ökologischen Projekt sprechen. Das ist nämlich genau die Schwierigkeit. Ich verstehe, dass Sie nicht wollen, dass wir von einem ökologischen Projekt sprechen. Das verstehe ich.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Sie können das nicht nachweisen!)

– Doch, Frau Dahlbender.

Wir sprechen deswegen von einem ökologischen Projekt – es gibt eine Übereinstimmung zwischen Ihrer und unserer Seite –, weil wir damit erreichen, dass Menschen von der Straße auf die Schiene umsteigen. Wir sind uns auch darin einig, dass wir das alle erreichen wollen. Dass wir unterschiedliche Gewichtungungen haben und ob es gelingt, ist etwas anderes. Aber darin zumindest besteht Einigkeit.

Zum Zweiten. Sie wissen auch, dass es in Bezug auf das Thema „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ein hochökologisches Projekt ist, bei dem wir in anderen Reihen regelmäßig zusammensitzen, um genau an dem Punkt voranzukommen. Darüber werden wir heute Mittag noch einmal diskutieren.

Noch einmal: Ich fände es gut, wenn wir die Fragen, die Sie haben, nicht jedes Mal am Beginn der Schlichtung erörtern müssten, insbesondere wenn sie auch montags erörtert worden sind, sondern wenn wir sie vorher klären können. Ich habe es letzten Freitag angeboten. Das Angebot gilt weiterhin. Ich weiß, dass Sie wissen, wie Sie mich erreichen können.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt hat Herr Bräuchle noch das Wort und dann Frau Dahlbender oder Herr Conradi. Dann werde ich eine weiterführende Bemerkung machen.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Ich bin natürlich als Vertreter des Bündnisses der Befürworter enttäuscht, dass wir jetzt diese Diskussion führen, denn wir wollten zu den Fakten kommen. Wir sind vorbereitet. Wir haben manches schon gehört und gesehen. Ich bin sehr gespannt auf die Fakten, die heute auf den Tisch kommen.

Wir werden mit unseren Experten die ökologischen Fragen sowie die geologischen Fragen und Erkenntnisse vortragen und sind gespannt, welche Fragen Sie dazu haben. Was wir jetzt diskutieren, erwarte ich eigentlich hinterher, wenn die Fakten auf dem Tisch bzw. auf der Leinwand waren.

Wir mögen das nicht. Wir wollen jetzt wirklich etwas wissen. Wir wollen etwas hören. Anschließend können wir sagen: Hier fehlt uns noch etwas, da haben wir noch Nachfragen oder Klärungsbedarf. Es ist respektabel und aller Ehren wert. Aber wir möchten jetzt darum bitten, in die Fakten einzusteigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir reden die ganze Zeit darüber, wie wir zu den Fakten kommen. Danke für die Unterstützung. – Frau Dahlbender.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte erst einmal klarstellen, dass wir das Thema der Unterlagen öffentlich in dieser Runde heute meines Erachtens zum ersten Mal in dieser Deutlichkeit angesprochen haben. Sonst waren immer die ständigen Verletzungen der Absprachen im Rahmen der Friedenspflicht Thema, was die Einstellung der Baumaßnahmen anbelangte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, können Sie vielleicht Stellung zu der Aussage nehmen, dass seit letztem Montag das – –

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Genau, das ist meine zweite Ausführung. Am Montag haben wir darüber gesprochen. Herr Bauer vom Umweltministerium und Herr Fricke für die Deutsche Bahn haben gesagt, wie sie damit umgehen wollen, und uns das erläutert. Wir haben gesagt, dass wir damit nicht einverstanden sind. Wir haben nicht gesagt, dass wir das akzeptieren.

Wir haben zum Thema Geologie auch ganz klar gesagt – ich habe eine Kopie des Schreibens hier –: Es hat keinen Sinn, in diesen Datenraum zu fahren, wenn wir schriftlich bekommen haben und festgestellt wurde, dass wir die Akten nur unter Aufsicht einsehen und keine schriftlichen Notizen machen dürfen.

Es ist schön, Herr Kefer, wenn Sie einen Tag, bevor wir das Thema Geologie diskutieren, das großzügige Angebot quasi aus der Jackentasche ziehen und sagen: Wenn Sie mich nur angerufen hätten, hätten Sie bestimmt schriftliche Notizen machen dürfen. – Wenn ich ganz offiziell ein Schreiben der DB bekomme, wenn Herr Fricke dabeisitzt und dazu gesagt wird, wir dürften keine schriftlichen Notizen machen, warum sollte ich Sie dann anrufen? Das ist doch ein Taschenspielertrick,

bei dem Sie das jetzt ganz generös aus der Tasche zaubern. Das finde ich nicht okay.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist denn am Montag über die Geologie geredet worden?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir haben am Montag auch darüber geredet und gesagt: Wir können die Unterlagen so nicht bearbeiten.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Dort gibt es – – Zuruf – Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Genau, Herr Bauer ist – – Weitere Zurufe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also mir reicht es jetzt bald.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das verstehe ich!)

So können wir nicht weitermachen.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Herr Dr. Geißler, das verstehe ich in der Tat!)

Damit das klar ist: Hier wird über die Fakten geredet – hier und nicht in Frankfurt. Es muss doch möglich sein, dass die Bahn die Gutachten über die Geologie und die geologischen Risiken, die sie besitzt, der Öffentlichkeit bekannt gibt. Es darf kein Geheimnis sein. Das ist indiskutabel.

Sie müssen doch sagen, wie nach Ihrer Auffassung nach Befragung der Wissenschaftler, die Sie zur Verfügung haben, der Untergrund geologisch aussieht, welche Risiken – – Es betrifft ja nicht nur – darauf mache ich aufmerksam – das Anhydrit und den Bahnhof, sondern wir haben doch genauso Probleme bei der Neubaustrecke. Sie fahren durch die Alb – ich weiß nicht, wie viele Kilometer –, durch einen Tunnel, wobei Sie möglicherweise auf Hohlräume stoßen. Haben Sie das untersucht? Ich habe eben das Beispiel von meinem Vater gebracht, der sagte: Da gibt es Höhlen in der Größenordnung des Petersdomes. – Das darf man jetzt nicht so ernst nehmen, aber auf jeden Fall sind Risiken vorhanden.

Das wollen wir hier erörtern.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter] nickt.)

Das wollen wir den Zuschauern gegenüber erörtern, die in Göppingen, in Geislingen und am Rand der Schwäbischen Alb oder hier in Stuttgart wohnen. Sie wollen wissen: Wie sieht der geologische Untergrund aus, damit – das wird vielleicht so

nicht sein – in Stuttgart nicht dasselbe passiert wie in Staufen? So denken die Leute möglicherweise.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter] nickt.)

Falsch oder richtig – auf jeden Fall sind das Fragen, die im Raum stehen. Deswegen machen wir hier dieses Verfahren.

Das kann sich nicht so abspielen, dass die Schlichtungsrunde mit dem ICE nach Frankfurt transportiert wird.

(Heiterkeit von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Wir müssen die Sache hier erörtern. Niemand will Ausschreibungsunterlagen sehen, sondern wir wollen die Gutachten sehen, die die Bahn über den geologischen Untergrund und darüber hat, welche Risiken, welche Gefahren und welche Chancen damit verbunden sind. Darauf hat die Öffentlichkeit im Übrigen einen Anspruch.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Ja!)

Das ist eine hochpolitische Frage. Wenn das nicht offengelegt wird, die Landesregierung und andere zustimmen, dann gebaut wird, und drei Jahre später der Boden hoch geht: Was ist dann?

Wir wollen das hier erörtern. Sie müssen Abschied nehmen von Ihrer Geheimkammer in Frankfurt. Wir wollen die Gutachten, die die Bahn über die geologische Situation in Stuttgart und auf der Schwäbischen Alb hat, hier erörtern. Die müssen hier offengelegt werden. – Herr Conradi und dann Herr Kefer.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wir lassen diese Frage jetzt so stehen. Sie sind am Zug, etwas zu ändern.

Ich habe eine andere Frage anzuschneiden, Herr Dr. Geißler. Wir haben am 4. November fast den ganzen Tag über ausführlich über die Neubaustrecke gesprochen. Jetzt lese ich im „stern“, dass die Baufreigabe für die Neubaustrecke im September dieses Jahres, also Wochen vorher, durch das Eisenbahnbundesamt gestoppt worden sei. Das erfahren wir nicht von Ihnen, Herr Kefer, das erfahren wir nicht von der Landesregierung, nicht von der Bundesregierung, sondern so etwas erfährt man aus dem „stern“. Das halte ich nun doch für eine Dürpierung dieses Gremiums: Wir reden über ein Projekt, das wegen strittiger Kosten und ungeklärter Gesamtfinanzierung vom Eisenbahnbundesamt zeitweise eingestellt wurde.

Das Eisenbahnbundesamt verweigert uns auch noch das Erscheinen hier: Sie müssten neutral bleiben. Das Eisenbahnbundesamt ist eine obere Bundesbehörde. Herr Dr. Geißler, wenn Sie den Bundesminister für Verkehr usw. auffordern, dann

weist der das Eisenbahnbundesamt an, hier zu erscheinen. Das hat es nämlich zu tun.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie meinen, der Bundesverkehrsminister weist an, wenn ich ihn auffordere?

(Heiterkeit)

**Peter Conradi (Projektgegner):** Da bin ich ganz sicher.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist eine optimistische Erwartung.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich habe Sie gebeten, ihn darauf hinzuweisen, dass sich das ihm unterstellte Eisenbahnbundesamt, eine oberste Bundesbehörde, weigert, hier aufzutreten, und nur schriftliche Fragen beantworten will.

Aber zurück zu der Frage der Bahn und der Neubaustrecke. Wir wüssten jetzt – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Conradi, darf ich einmal unterbrechen?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Gerne.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sollten wir nicht jetzt erst einmal die Geologiefrage abschließen?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Es ist nur noch ein Satz.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann gehen wir zu der anderen Frage vom September über. Das kann man auch beantworten. Ich habe mit Herrn Kefer geredet. Er hat mir das erläutert, und er wird es sicher gerne auch hier erläutern.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Selbstverständlich. Gerne.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bauer, wollen Sie antworten?

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich sollte noch einmal kurz antworten, weil wir am Montag zusammen waren und am Montag in der Tat über die geologischen Gutachten geredet haben. Das hat im Ursprung nichts damit zu tun, dass wir irgendwelche Unterlagen verweigern wollten. Natürlich hat die Landesregierung auch ein ganz großes Interesse daran, alles zu kennen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bauer, was heißt „wir“?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Diese! – Frau Gönner zeigt auf die Projektbefürworter.)

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** „Wir“ meint unsere Seite, die am Montag dabei war: Herr Fricke, Frau Schuler und ich. Wir haben in der Tat über den Umgang mit den Unterlagen geredet. Es war nicht so, wie die Frau Dahlbender sagt, dass Sie nicht einverstanden waren. Ich denke, es ist sehr plausibel vorgetragen worden, was dahintersteckt, weshalb nur ein Teil der Unterlagen einsehbar ist.

Die Antwort war am Abend: Wir überlegen es uns noch. – Wenn ich nach diesem Gespräch mit dem Satz „Wir überlegen uns noch, ob wir auf dieses Angebot eingehen“ nach Hause gehe, erwarte ich, dass man am nächsten Tag entweder sagt, dass man nicht einverstanden ist, oder jedes Schweigen so gelten lässt, dass es heißt: Okay, das Verfahren ist in Ordnung. – Dementsprechend meldet man sich bei der Deutschen Bahn. Das ist das eine.

Das andere ist, dass wir natürlich morgen über die Fakten reden. Das ist keine Frage. Viele Fakten aus den Planfeststellungsunterlagen liegen auch auf dem Tisch. Morgen ist es auch für die Zuschauer ganz wichtig, dass sie die Fakten hören und kennen.

Deshalb muss jeder von uns, der am Montag dabei war, eigentlich davon ausgehen, dass die Ergebnisse, die wir am Montag zu den Unterlagen hatten, gebilligt worden sind, wenn man bis heute, Freitag, nichts hört.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist alles Schall und Rauch. Denn von dem, was Sie am Montag beschlossen haben, weiß der Schlichter überhaupt nichts.

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

– Mir ist gesagt worden, es sei über die geologischen Fragen nicht geredet worden.

Wie dem auch sei, wir reden über die geologischen Grundlagen hier in diesem Raum. Ich will keine Ausschreibungsunterlagen sehen.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter] nickt.)

Das interessiert uns nicht, sondern wir möchten wissen, wie die Bahn aufgrund welcher Gutachten die geologischen Risiken beurteilt.

Herr Bräuchle, Sie müssten gerade, wenn Sie hier einen Teil der Stuttgarter vertreten, mit aller Macht und auch mit Ihren pastoralen Fähigkeiten darauf dringen, dass – –

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Deswegen wollte ich das auch hören!)

– Ich nehme an, dass Ihre Wortmeldung in diesem Sinne zu verstehen ist.

Ich bin mit der Frankfurter Geheimkammer nicht einverstanden. Damit das ganz klar ist: Ich muss darauf bestehen, dass wir diese Fragen hier in diesem Kreis erörtern, und zwar mit den Gutachten hinsichtlich der geologischen Risiken und Gefahren usw., die die Bahn besitzt, und dass das hier vorgetragen und vorgelegt wird.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin] und Bernhard Bauer [Projektbefürworter] nicken.)

Wie auch immer: Die Frage ist, ob das bis morgen gemacht werden kann. Wenn das nicht möglich ist, müssen wir die Sache morgen vertagen. Dann müssen wir das an einem anderen Tag erörtern. Dann kommen wir in zeitliche Schwierigkeiten. – Jetzt hat Herr Kefer das Wort.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich glaube, wir vermischen im Moment zwei unterschiedliche Ebenen.

Erstens. Sie fordern die Gutachten ein. Es gibt von uns die klare Aussage: Wir stellen die Informationen zur Verfügung, und zwar so, dass es nicht vergabeschädlich ist. Dazu stehen wir. Wenn beispielsweise zusammengefasste Gutachten nicht vergabeschädlich sind – davon gehe ich aus –, stellen wir sie auch zur Verfügung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kefer, können Sie einmal ein Beispiel bilden? Das versteht ja niemand.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Langsam. Mir geht es bei der ganzen Geschichte um etwas anderes.

Ich glaube, dass wir es inhaltlich klären können bzw. keinen großen Dissens bekommen, wenn wir das Ganze noch einmal diskutieren. Ich fühle mich im Moment etwas unfair behandelt, weil wir einen Prozess aufgesetzt haben, in dem in Arbeitsgruppen miteinander beredet werden sollte, wie wir mit dem Thema umgehen. Diese Arbeitsgruppe hat offensichtlich auch vergangene Woche am Montag getagt. Ich habe auch nichts weiter gehört. Heute Morgen werde ich damit konfrontiert, dass das Verfahren nicht akzeptabel ist.

(Peter Conradi [Projektgegner] nickt.)

Damit habe ich jetzt ein Problem, weil es mir auf diese Art und Weise nicht möglich ist, in irgendeiner Form zu reagieren. Ich habe mich darauf verlassen, dass die Vorgehensweise, die wir gemeinsam vereinbart haben, auch tatsächlich eingehalten wird und zu den Ergebnissen führt, die wir brauchen. Ansonsten muss ich eine Zwischenmeldung bekommen. Ich kann sonst nicht reagieren. Herr Geißler, wenn

am Montag die Forderung bestanden hätte, dass es nur akzeptabel ist, einen solchen Datenraum von mir aus in Stuttgart einzurichten, hätten wir darauf reagiert. Das ist bei uns aber nicht angekommen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] schüttelt mit dem Kopf.)

Nachdem das jetzt weidlich diskutiert worden ist, würde ich auch gerne vorschlagen – – Wir kommen hier nicht weiter, denn wir haben eine ungeklärte Verfahrensfrage. Sie ist nicht deshalb ungeklärt, weil wir die Unterlagen angeblich nicht zur Verfügung stellen wollen, sondern weil die Vorgehensweise offensichtlich nicht funktioniert hat.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, können Sie Licht in diese Geschichte bringen?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir haben an sehr vielen Stellen in den diversesten Gesprächen immer wieder moniert, dass wir diese Art und Weise der Bearbeitung nicht akzeptieren und dass sie für uns nicht handhabbar ist. Ich denke, es ist nicht unsere Aufgabe, dann für die Weiterleitung an Sie zu sorgen, Herr Kefer. Es war immer ein Bahnmitarbeiter dabei. Dann gehe ich davon aus, dass das von diesem entsprechend weitergeleitet wird.

Wir haben das in mehreren Runden moniert. Wir haben es sogar in Runden der Nachbesprechung, abends nach den Schlichtungsgesprächen, moniert, vor allen Dingen in Bezug auf noch weitere und auch beurteilungsrelevante Unterlagen. Ich möchte deshalb auch die klare Bitte formulieren, dass wir jetzt endlich – und zwar spätestens bis Montagmorgen – die betriebliche Aufgabenstellung, die sogenannte BAST, mit allen Anhängen für S 21 und die Neubaustrecke bekommen und ebenso auch die Unterlagen zum Infrastrukturzustand und die Bauwerksverzeichnisse, damit wir in der Lage sind, beurteilen zu können, was in den nächsten zwei Gesprächen nächste Woche zu erwarten ist.

Ich möchte noch einmal auf Folgendes hinweisen: „Offenlegung aller Daten“ heißt nicht, uns herüberzuschieben, was in den Planfeststellungsunterlagen und -beschlüssen steht, denn wir können lesen, und diese Unterlagen sind uns bekannt. „Offenlegung aller Fakten“ heißt: Wir müssen uns mit den Grundlagen für diese Aussagen und die Darstellung der Untersuchungsergebnisse im Planfeststellungsverfahren, und mit den Grundlagen, wie die Bahn zu diesen Aussagen gekommen ist, beschäftigen können, um dann sagen zu können: Jawohl, wir stimmen dem zu, oder wir können begründen, warum wir eine andere Sichtweise haben. – Also ich möchte bitten, dass wir diese beiden Unterlagen, die ich genannt habe, bekommen, und habe damit hoffentlich Ihre Frage in meiner zweiten Ausführung richtiggestellt.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie haben über BAST geredet. Ist das eine Abkürzung?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das heißt „betriebliche Aufgabenstellung“. Das wird BAST abgekürzt. Es geht um die betriebliche Aufgabenstellung mit all ihren Anhängen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sehr gut, dass wir das einmal erfahren. Es ist mir neu, dass man sogar zusammengesetzte Substantive mit einer Abkürzung versieht. Das ist eine neue Entwicklung. Das kann man so machen, aber ich halte das nicht für sinnvoll. Die Leute müssen doch verstehen, um was es geht.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] zeigt auf die Projektbefürworter.)

Die Frage, ob das in Bezug auf die betriebliche Aufgabenstellung gemacht werden kann, kann man nachher noch erörtern.

Ich möchte jetzt die Frage der Geologie zu Ende bringen. Was passiert morgen? Welche Unterlagen haben wir morgen zur Verfügung, um das hier in der Schlichtung – und zwar auch nicht in einem Stuttgarter Raum, sondern hier – zu erörtern? Was wird hier morgen erörtert? Wenn das nicht möglich ist, müssen wir zu einem anderen Beschluss kommen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Morgen haben wir die Gutachter hier, Herr Geißler. Sie werden in Vorträgen vorstellen, wie die Situation bezüglich der Geologie ist. Sie sind vorbereitet und werden selbstverständlich auch für sämtliche Fragen zur Verfügung stehen. Das heißt, wir werden natürlich die Fragen der Geologie in dieser Runde diskutieren. Es war nie Sinn und Zweck eines solchen Datenraumes, das Thema Geologie auszuklammern. Wir wollen selbstverständlich das Thema Geologie hier morgen vorstellen und erörtern, und zwar mit den Herren, die diese Untersuchungen gemacht haben. Darauf sind wir vorbereitet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann machen wir das so. Wir können am Ende der Diskussion immer noch sehen, ob Fragen offen bleiben.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Ja!)

Also dann behandeln wir auf der Basis der Gutachten, die von Ihnen vorgetragen werden, die geologische Frage. Das ist das, was die Leute interessiert. Es ist vielleicht viel interessanter als die BAST-Frage. Bei der BAST-Frage habe ich den Eindruck, dass das ein Interessenfeld unserer verehrten Sachverständigen ist, die das gerne wissen möchten.

Wir können das gerne erörtern, aber ich glaube, dass die Leute jetzt vor allem daran interessiert sind – das gilt auch für mich –, dass wir jetzt die ökologischen Fragen, die städtebaulichen Fragen, die geologischen Fragen und die Sicherheitsfragen erörtern. Was mit dem Bauablauf zusammenhängt, ist das, was die Leute interessiert. Dazu sollten wir jetzt kommen. Wir machen es so: Morgen reden wir auf Basis dessen, was Sie gerade gesagt haben, über die Geologie. Können wir jetzt zur Sache kommen? – Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wir hätten auch gerne eine Erklärung von Herrn Kefer und von der Landesregierung, warum uns in diesem Kreis in der Öffentlichkeit nicht mitgeteilt wird, dass im September wegen der Strittigkeit der Gesamtfinanzierung der Neubaustrecke vom Eisenbahnbundesamt ein Baustopp erlassen worden ist.

Wir bitten Sie, Herr Vorsitzender, beim Bundesverkehrsminister darum zu bitten, dass das Eisenbahnbundesamt hier erscheint und dazu Auskunft gibt. Ich möchte wirklich nicht auf Dauer auf Auskünfte vom „stern“ angewiesen sein, weil die Verantwortlichen uns hier nicht informieren. Das geht nicht.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ganz kurz für die Landesregierung, Herr Conradi: Nach meinem Kenntnisstand handelt es sich um einen Brief des Eisenbahnbundesamtes an die Deutsche Bahn. Nicht jeder Brief des Eisenbahnbundesamtes bzw. gar keine Briefe des Eisenbahnbundesamtes an die Deutsche Bahn gehen in Kopie an die Landesregierung. Deswegen war der Landesregierung dieses Schreiben nicht bekannt.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Finden Sie es gut, dass wir darüber nicht informiert worden sind?)

– Herr Conradi, es ging um etwas anderes. Das Entscheidende ist: Ich hätte Sie nicht informieren können, weil ich nichts davon wusste. Ich habe jetzt gerade für die Landesregierung die Erklärung abgegeben. Herr Kefer wird Ihnen das Notwendige sagen. Sie wollten eine Erklärung der Landesregierung. Die habe ich abgegeben, und ich hoffe, dass Sie damit zufrieden sind, dass wir nicht von allen, die in diesem Land mit irgendjemandem Briefe austauschen, eine Kopie erhalten.

(Zuruf von den Projektgegnern: Das war nicht die Frage!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kefer, Sie haben mir das gestern so schön erklärt.

(Teilweise Heiterkeit)

Ich habe die Frage nämlich auch gestellt. Das wird Ihnen sicher auch gelingen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich versuche das noch einmal zustande zu bringen, sodass es einigermaßen verständlich ist.

Herr Conradi, hier geht es nicht um einen Baustopp. Hier geht es auch nicht um die Frage, ob das Projekt finanziert ist oder nicht, sondern hier geht es um einen Verwaltungsakt bzw. um einen Formalakt des EBA. Das ist das Schreiben, was der „stern“ bekommen hat. Dazu habe ich eigentlich nur drei sehr grundsätzliche Statements zu machen – Verzeihung: Standpunkte zu vertreten.

Erstens. Die Finanzierung der Neubaustrecke Ulm—Wendlingen steht. Das ist eine übereinstimmende Aussage des Bundes und der Bahn. Darin sind wir uns komplett einig. Das am besten unterstützende Argument dafür ist, dass der Bund in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2,89 Milliarden € berücksichtigt hat. Das ist die neue Summe. Ich glaube, das ist unstrittig. Wenn es ein Problem gegeben hätte, hätte man die 2,89 Milliarden € dort nicht aufgenommen. Also lautet die erste grundsätzliche Aussage: Die Finanzierung steht.

Zweitens. Was ist eigentlich mit diesem Schreiben vom EBA? Dazu muss man wissen, dass – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** „EBA“ ist das Eisenbahnbundesamt.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist das Eisenbahnbundesamt. Vielen Dank.

Man muss wissen, dass es folgende Vorgehensweise gibt: Wir haben natürlich den Bund, das Land und alle Beteiligten an diesem Projekt unverzüglich informiert, nachdem wir die neue Kostenposition kannten. Wir haben auch den Konsens darüber herbeigeführt, dass die Finanzierung steht.

Das Dritte, was wir gemacht haben bzw. was ich jetzt anschließen muss, ist, dass diese neue Summe von 2,89 Milliarden € vertraglich in einer Anpassvereinbarung mit dem Bund vereinbart wird. Das heißt, es muss praktisch über eine Anpassvereinbarung der Gesamtwertumfang von 2,025 auf 2,89 Milliarden € nachgeführt werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die ursprüngliche Vereinbarung muss also sozusagen an eine neue Rechnung angepasst werden?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja. – Um diese Anpassvereinbarung zu schließen, müssen wir – und das ist auch richtig so – umfassende Nachweise erbringen, auf welcher Basis wir kalkuliert haben, was darin alles eingegangen ist, wie die Kostenschätzung zustande gekommen ist usw. Wir werden dort natürlich massiv überprüft. Das dauert noch ungefähr bis zum Ende des Jahres. Dann wird

diese Anpassvereinbarung von den Parteien unterschrieben. Damit ist der erste Teil des Formalaktes erfüllt.

Das Eisenbahnbundesamt erteilt dann grundsätzlich in solchen Projekten die Baufreigabe in finanzieller Hinsicht, das heißt, vom Eisenbahnbundesamt werden einzelne Bauabschnitte freigegeben. Das Einzige, was das Eisenbahnbundesamt in diesem Schreiben angemahnt hat, ist: Jetzt macht doch zuerst einmal die Anpassvereinbarung. Dann erteilen wir auch wieder die Baufreigaben in finanzieller Hinsicht. – Ich zitiere aus diesem Schreiben, das dem „Stern“ vorliegt, aus dem letzten Absatz:

*Vor dem Hintergrund der angestrebten Inbetriebnahme im Jahre 2019 stelle ich Ihnen anheim, kurzfristig die Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarung auf Basis einer belastbaren Veranschlagung zu beantragen.*

Das heißt also: Schließen Sie bitte die Anpassvereinbarung, um so die Voraussetzung dafür zu schaffen, dass Baufreigaben erteilt werden können. Das bedeutet, es geht hier um nichts anderes als um einen Ablauf, der formaljuristisch so gemacht werden muss, damit tatsächlich die einzelnen Schritte durchlaufen werden können. Es geht nicht um die Frage, die aus dem Schreiben praktisch herausgelesen wird, ob das Projekt finanziert ist oder nicht. Das ist eine Frage, die an ganz anderer Stelle vorher entschieden worden ist.

Jetzt noch ein Wort zu den 280 Millionen € Mehrkosten, die dort drinstehen. Diese 280 Millionen € Mehrkosten sind Teil der Kostenanpassung, die wir vorgenommen haben, also der Kostenanpassung zwischen den 2,025 Milliarden € und den 2,89 Milliarden €. Das heißt, es handelt sich hier um eine Teilmenge. Diese Teilmenge wurde dadurch adressiert, dass es zunächst einmal um den Bößler- und den Steinbühlentunnel gegangen ist. Wenn man die gesamten Anpassungen berücksichtigt hätte, wäre wieder die Endsumme von 2,89 Milliarden € herausgekommen. Das heißt also, der „Stern“-Artikel interpretiert einen Formalakt des EBA als eine Diskussion über die Gesamtfinanzierung des Projektes und als einen Baustopp, was nicht richtig ist.

Der letzte Teil der Frage, Herr Conradi, war: Was wir bei der Brücke großzügigerweise zugestanden hätten, sei unter dem Licht nicht wahr. – Das stimmt auch nicht, weil für diese Brücke nämlich die Baufreigabe in finanzieller Hinsicht vorliegt. Wir dürfen dort bauen und haben das aus den Gründen, die beim letzten Mal erörtert worden sind, unterbrochen, damit wir keine Irritation schaffen.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Das waren jetzt sehr viele Worte, Herr Kefer. Ich fasse es ein bisschen in Frageform zusammen. Diese Anpassungsvereinbarung ist nichts anderes als die Vereinbarung, wer es zahlt. Wer zahlt die Mehrkosten?

(Peter Conradi [Projektgegner]: So ist es!)

Um nichts anderes geht es. Sie sind sich nicht einig. Die Bahn streitet sich mit dem Bund darüber, wer diese Mehrkosten zahlt. Darum geht es doch im Grunde genommen.

(Widerspruch von den Projektbefürwortern)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Darf ich das kommentieren?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kefer, das müssen Sie. Sie müssen gleich antworten.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das dementiere ich entschieden. Als wir wussten, welche Kosten auf uns zukommen, haben wir in einer Runde zusammengesessen, und zwar alle Parteien: das Land, der Bund und die Bahn. Es wurde zum einen darüber gesprochen, ob das Projekt durch die Kostenerhöhung aus dem erforderlichen Nutzen-Kosten-Faktor von 1 hinausläuft. Diese Frage ist vom Bund geprüft und mit Nein beantwortet worden. Das demonstriert auch, was vorletzte Woche vorgelegt worden ist, nämlich ein Faktor von 1,5.

Zum anderen haben wir hier einen Finanzierungsvertrag, der ausdrücklich vorsieht, wie mit Kostensteigerungen umzugehen ist. Insofern gibt es keine Uneinigkeit. Im Moment stellen wir die erforderlichen Unterlagen zusammen, sodass anschließend die Anpassvereinbarung unterschrieben werden kann. Es gibt keinen Streit zwischen der Bahn und dem Bund.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Wer zahlt es denn jetzt?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich erläutere das so, wenn ich das richtig hinbekomme: Es besteht Übereinstimmung zwischen den Beteiligten, zwischen dem Bund, der Bahn und dem Land – das weiß ich nicht –

(Zuruf von den Projektgegnern: Es ist auch dabei!)

– es ist auch dabei – über die Höhe dessen, was notwendig ist, um die Bahntrasse zu bauen. Das heißt, in materiellen Fragen sind Sie sich einig. Aber formal kann das Eisenbahnbundesamt die Freigabe erst erteilen, wenn Sie noch die Unterlagen nachliefern, die zu dieser Steigerung geführt haben, über die Sie sich aber inhaltlich materiell bereits einig sind. Ist das so?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist so.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das heißt, man muss zwischen dem Materiellen und dem Formalrechtlichen unterscheiden. Das versteht der normale Mensch nicht; das

muss ich dazusagen. Das sind die bürokratischen Eigenheiten eines solchen Vorganges. Das ist rein formalrechtlich. So habe ich das verstanden. Insoweit kann ich das auch akzeptieren, weil in der Bürokratie solche Vorgänge offenbar unabweisbar sind, die der normale Mensch aber nicht begreifen kann.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Geißler, es geht doch darum: Wer zahlt's?)

– Einen Moment, ich erteile Ihnen gleich das Wort. Aber wenn Sie mich unterbrechen, kann ich Ihnen das Wort nicht erteilen.

Habe ich das einigermaßen richtig dargestellt? Sie brauchen nur Ja zu sagen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. – Jetzt kommt Herr Kretschmann dran.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Herr Kefer, ich habe nur folgende Frage an Sie: Was bedeutet dann der Satz im Schreiben des Eisenbahnbundesamtes:

(Zuruf: Vom 7. September!)

*In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Städtebau werden daher vorläufig keine Baufreigaben in finanzieller Hinsicht erteilt.*

Das steht da. Was bedeutet das?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das bedeutet, dass zunächst die Anpassvereinbarung geregelt werden muss. Dann werden sie wieder erteilt. Das ist ein Innehalten, bis die Anpassvereinbarung unterschrieben ist. Das EBA braucht diesen Formalakt, weil das EBA sonst ungedeckt freigeben würde. Aus der Sicht des EBA ist das völlig in Ordnung. Aber daraus jetzt zu schließen, dass die Finanzierung nicht gesichert wäre, ist völlig falsch.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Nein, nein! – Zuruf: Das steht doch da drin!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Hier kommen wir nicht sehr viel weiter. Offenbar ist die Sache materiellrechtlich gesehen finanziert, aber formal ist man noch nicht so weit. Ich bin gerne bereit, die Sache weiter zu diskutieren. Dann muss aber etwas substantiell Neues kommen. – Herr Stocker, dann Herr Conradi und dann Herr Rockenbauch.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Die Frage ist ganz einfach: Wer zahlt denn jetzt diese Mehrkosten? Sie können keine Vereinbarung mit sich selbst treffen. Die Vereinbarung treffen Sie mit dem Bund. Offenbar gibt es keine Einigkeit. Die Spatzen pfeifen von den Dächern, dass es darum geht: Wer zahlt die Mehrkosten?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist das der Streit, Herr Kefer?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein. Darüber gibt es keinen Streit.

(Widerspruch von den Projektgegnern)

Es gibt eine große Einigkeit zwischen Bahn und Bund, dass dieses Projekt finanziert wird. Dabei belasse ich es jetzt. Einen Streit gibt es dort nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber es ist offen, wer es zahlt?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, es ist noch nicht einmal offen, wer es zahlt. Die Frage ist, wie wir die Finanzierung insgesamt aufsetzen.

(Lachen von den Projektgegnern)

Dazu wird im Moment über Modelle diskutiert. Es gibt aber keinen Streit; ich sage es noch einmal.

(Zuruf von den Projektgegnern: Aber Uneinigkeit!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Conradi, diese Aussage ist schon wichtig.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich will noch einmal aus dem Schreiben zitieren. Was Sie sagen, steht nicht in diesem Schreiben. In dem Schreiben heißt es:

*Unter diesen Voraussetzungen ist die Gesamtfinanzierung des Vorhabens zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesichert.*

Das ist vom 7. September. Bis jetzt ist das nicht der Fall. Sonst hätten Sie die Freigabe. Das hätten wir gerne von Ihnen erfahren: hier in der Sitzung und nicht aus dem „stern“.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ich glaube, es ist klar geworden. Dazu muss man nichts mehr sagen. Vielleicht liegt man nicht im Streit. Aber die Antwort, wer die Mehrkosten zahlt, können Sie nicht geben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich möchte es jetzt trotzdem gerne zum Abschluss bringen. Lassen wir einmal offen, ob eine Einigung hinsichtlich der Kosten und der

Frage vorhanden ist, wer diese Kosten trägt. Wir gehen einmal davon aus. Jedenfalls können wir davon ausgehen, dass es auf jeden Fall bezahlt wird.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Das ist eh der Steuerzahler!)

– Ja natürlich, es ist eh der Steuerzahler. Ob das der Bund, die Bahn oder das Land zahlt, braucht uns im Moment nicht zu interessieren. Das können wir am nächsten Freitag diskutieren. Dann reden wir nämlich über die Kosten und ihre Finanzierung.

Es bleibt die Frage von Herrn Conradi, warum wir das jetzt erst erfahren. Aber ich glaube, das hat Herr Kefer einigermaßen erläutert. Die Landesregierung hat das auch erläutert, denn sie hat so wenig etwas von dem Schreiben gewusst wie Herr Rockenbach oder Herr Conradi oder Herr Kretschmann.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Aber im Unterschied zu uns findet sie das auch! – Gegenruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Im Unterschied zu Ihnen habe ich das Schreiben nicht, was ich bemerkenswert finde, wenn ich das sagen darf!)

– Ich glaube, der Ton war abgeschaltet. Es ist auch nicht notwendig, dass das auch noch im Fernsehen übertragen wird.

(Teilweise Heiterkeit)

Herr Kefer. Dann schließen wir die Sache ab.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die Frage war, warum man es aus dem „stern“ erfahren muss. Die Frage stelle ich mir allerdings auch, denn der „stern“ hat wie ich eben ausführte, ein Schreiben aus dem Gesamtzusammenhang aufgegriffen. Die Schlussfolgerungen, die daraus gezogen werden, sind nicht richtig. Insofern ist für uns nicht unbedingt der „stern“-Artikel die Basis und die Messlatte für die Diskussion.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Man kennt den Ausdruck „non liquet“. Das heißt also, jetzt haben wir alles zur – – Das heißt auf Deutsch: Es ist unentschieden. Die Bewertung dieses Vorganges ist unentschieden. Man kann das so oder so sehen. Das hat aber für die Schlichtung, nämlich bei der Bewertung der Projekte weiterzukommen, heute relativ wenig Bedeutung. Andernfalls kann man auf die Sache am nächsten Freitag wieder zurückkommen, wenn man über die Frage der Finanzierung redet.

(Zuruf von den Projektgegnern: Ja!)

Sind Sie damit einverstanden? Jetzt kommen wir endlich zu unseren eigentlichen Aufgaben.



**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, darf ich – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Noch einmal? Um Himmels willen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, nicht zu dem Thema, sondern zu einer anderen Information, die wir geprüft haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ach so, richtig. Sie sollten noch etwas Positives sagen.

(Teilweise Heiterkeit)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Stocker ist im Moment leider hinausgegangen. Wir haben die Bohrarbeiten in der Sigmaringer Straße überprüfen lassen. Das Ergebnis ist: Wir sind es nicht, sondern hier finden Kanalarbeiten der Stadt Stuttgart statt. Das sind ganz normale Arbeiten, wie sie eigentlich immer in Stuttgart stattfinden.

Ich glaube, wir müssen ein bisschen aufpassen, dass nicht jeder Bauarbeiter, der im Moment mit einer Schubkarre in Stuttgart durch die Gegend fährt, als ein Arbeiter von Stuttgart 21 identifiziert wird.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] nickt. – Peter Conradi [Projektgegner]: Nur jeder zweite!)

An dieser Stelle würde ich gerne wiederholen, was ich schon das letzte Mal und das vorletzte Mal gesagt habe: Ich würde es begrüßen, wenn solche Verdächtigungen oder Fragestellungen vorher an uns gerichtet werden. Dann können wir das prüfen und ausräumen. Es eignet sich meines Erachtens nicht jedes Thema zur Diskussion in dieser Sitzung, weil das Zeit kostet.

(Zuruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn wir so vorgehen und die Leute fragen, ob sie für Stuttgart 21 die Schubkarre durch die Gegend ziehen, sind wir nämlich bei der lauterer Wahrheit.

So, können wir jetzt – – Moment, Sie wollen doch noch etwas anderes sagen, zum Museum?

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Genau.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön, Frau Gönner.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, folgender Hintergrund: Das Haus der Geschichte Baden-Württemberg hat schon mehrfach Interesse daran bekundet, den Bauzaun, der am Nordbahnhof aufgestellt ist, für die Nachwelt zu sichern. Sie haben wohl eine Besichtigung vorgenommen und stellen fest, dass die Witterung natürlich – ich glaube, das ist nachvollziehbar – an dem einen oder anderen Exponat, wenn ich es einfach so bezeichnen darf, bereits ihre Spuren hinterlassen hat, weshalb sie den Wunsch hätten, dass sie nach Möglichkeit sehr zügig den Bauzaun abbauen dürfen, um ihn sicherzustellen und die Konservierung der entsprechenden Exponate vornehmen zu können, damit sie erhalten bleiben.

Ich wollte das hier einbringen, weil natürlich klar ist, dass es die Bahn als diejenige, die für den Bauzaun zuständig ist, nicht machen kann, ohne dass wir es hier angesprochen haben. Ich weiß auch, dass das natürlich einer der sehr sensiblen Bereiche ist,

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] nickt.)

von dem ich glaube, dass wir hier einfach miteinander reden sollten. Auf der anderen Seite steht sicher auch das Interesse, dass es recht schnell und eben möglichst auch in einem entsprechend guten Zustand gesichert wird, wenn man es für die Nachwelt erhalten will.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, möglicherweise sind Exponate an dem Zaun vorhanden, die urheberrechtlich von Ihnen stammen?

(Heiterkeit)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Zum Beispiel?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Nein. Ich möchte erst einmal vielen Dank für das Angebot sagen. Wir vertreten das Aktionsbündnis und sind ein Teil des Aktionsbündnisses. Das muss am Dienstag das Aktionsbündnis beraten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Rockenbach. Von Ihnen stammt etwas. Das weiß ich.

(Heiterkeit)

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Viele von uns haben sich bemüht und dafür eingesetzt, dass es so weit kommen kann. Es ist schön, dass es jetzt so weit ist. Wir haben die Signale von den Museen auch schon länger vernommen und uns auch schon intensiv darüber unterhalten, wie man so etwas machen kann.

Bei der Gelegenheit kann ich sagen: Demnächst kommt auch ein Buch über den Bauzaun heraus. Es ist einmalig, wie der Widerstand gegen Stuttgart 21 Geschichte schreibt. Das wird sich umso mehr lohnen, wenn wir dieses Projekt endlich beendet haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Stocker – noch ein weiterer Autor und Urheber.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Nein, aber es gibt viele Sachen, die mir sehr gut gefallen, vor allen Dingen der Spruch: Marx ist tot, Murks lebt. – Den fand ich am schönsten.

(Teilweise Heiterkeit)

Heißt das jetzt, dass die Bahn mit ihren Sicherheitsfirmen dafür sorgt, dass kein neuer Bauzaun entsteht? Denn an dem neuen Bauzaun im Schlossgarten wurden alle Exponate vom Sicherheitsdienst entfernt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das erinnert mich an eine Geschichte in der ehemaligen DDR. Dort hat ein Funktionär der SED einen langen Vortrag über Marx' „Kapital“ usw. gehalten. Nachdem er nach einer Stunde fertig war, hat sich jemand gemeldet und gesagt, er wäre eigentlich interessiert daran, ob der Mars eigentlich bewohnt sei.

(Heiterkeit)

Jedenfalls wird das positiv gesehen. Wie das nun gemacht wird im Haus der Geschichte oder für das Haus der Geschichte, brauchen wir hier nicht weiter zu erörtern.

(Zurufe von den Projektgegnern: Die Frage stellen wir zurück!  
Ökologie!)

Ich komme deswegen zum Tagesordnungspunkt

## **Ökologie**

Mir ist gesagt worden, dass Herr Dr. Kefer eine kurze Übersicht über die Problematik gibt. Dann gibt es zwei Darstellungen von Herrn Kirchberg und Herrn Westenberger.

Die Zuschauer haben jetzt eine ganz interessante Verfahrensdiskussion erlebt. Ich interpretiere es wenigstens so, dass es einigermaßen interessant war. So geht es halt zu.

Bei den Vorträgen konzentrieren wir uns jetzt aber – es soll auch noch eine Darstellung von der anderen Seite kommen –, damit wir dann zur Diskussion der Fragen kommen können. – Herr Kefer, Sie haben das Wort.

**(Präsentation: Fünfte Fachschlichtung – Ökologie)**

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich werde mich bei meiner Einführung darauf beschränken, die beiden Experten kurz vorzustellen, die die beiden Vorträge halten werden.

(Folie 2: Das Thema Ökologie wird seitens der DB durch 2 Experten vertreten, die das Projekt Stuttgart 21/NBS Wendlingen–Ulm seit Jahren begleiten)

Wir greifen zum einen auf Herrn Kirchberg, einen Anwalt der Kanzlei Kasper Knacke aus Stuttgart, zurück, der seit 1997 beauftragter Rechtsberater für die Deutsche Bahn AG beim Projekt Stuttgart 21 und bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist.

In dieser Eigenschaft hat er alle notwendigen Planfeststellungsverfahren und insbesondere auch die ökologischen Fragestellungen begleitet. Das heißt, wir haben es hier mit einem intimen Kenner der gesamten Argumentationen und der Untersuchungen zu tun, die in der Vergangenheit durchgeführt worden sind. Wir würden gerne im ersten Teil über diese Untersuchungen, die Untersuchungsumfänge und die Ergebnisse der Untersuchungen berichten.

Wir haben darüber hinaus Herrn Peter Westenberger, der bei der Deutschen Bahn AG Leiter der Nachhaltigkeits- und Umweltinformation ist. Er ist seit 1999 im DB-Umweltzentrum. Vorher war er interessanterweise Mitarbeiter des BUND. Er begleitet uns konzeptionell bei den Entwicklungen unserer Ansätze und Maßnahmen auf dem Weg zum grünen Unternehmen bzw. zur Verstärkung des grünen Unternehmens, das wir sein wollen, und bei den Klimaschutzaktivitäten, sodass Herr Westenberger auch zu Fragen Stellung nehmen kann, was die Bahn eigentlich insgesamt macht, wobei aber im Vortrag das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen im Vordergrund stehen sollen.

Nach dieser kurzen Einführung möchte ich gerne zunächst Herrn Kirchberg bitten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Kirchberg, Sie haben Folien?

**Josef-Walter Kirchberg:** Ich habe Folien.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine Damen und Herren, haben Sie alle diese Folien?

**Josef-Walter Kirchberg:** Die müssten schon vor Ihnen liegen. Sie haben Sie in der Hand.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann müssen wir sie jetzt der Reihe nach behandeln.

(Folie 3: Agenda)

**Josef-Walter Kirchberg:** Jeder, der einen Umbau oder einen Neubau vornimmt – auch der, der eine Eisenbahnanlage umbaut –, berührt bzw. greift zwangsläufig in die Umwelt und in die Natur ein. Die Gesetzgeber der Landesnaturschutzgesetze und des Bundesnaturschutzgesetzes haben das erkannt und den Bauherren die Verpflichtung auferlegt, das, was sie der Natur nehmen, auch wieder zurückzugeben. Sie haben sie verpflichtet, Eingriffe auszugleichen.

Wie das in den Planungsverfahren geschieht, möchte ich zu Beginn meines Vortrages vorstellen. Anschließend möchte ich zwei Beispiele von Eingriffen und Ausgleichsmaßnahmen zeigen. Einmal möchte ich Sie auf die Neubautrecke Wendlingen—Ulm entführen, dann aber sehr schnell wieder nach Stuttgart zurückkehren. Ich schließe meinen Vortrag mit der Darstellung der sogenannten Ausgleichsbilanz – das werde ich erklären –, um dann direkt an Herrn Westenberger zu übergeben.

(Folie 4: In Planfeststellungsverfahren werden Umweltbelange grundsätzlich durch drei Prüfverfahren erfasst)

Zunächst also zu den Planungsverfahren: Wie wird der Umwelt Rechnung getragen? Es gibt drei wesentliche Prüfungsverfahren. Im Mittelpunkt steht die sogenannte Umweltverträglichkeitsprüfung, auf die ich eingehen werde. Sie ist wie die beiden anderen Prüfungsverfahren Grundlage für den weiteren Umgang mit der Natur.

Die Europäische Gemeinschaft hat ihr Programm „Natura 2000“ umgesetzt und besonders geschützte Gebiete ausgewiesen. Hier gilt es zu überprüfen, ob wir diesen Gebieten Rechnung tragen. Das ist die Flora-Fauna-Habitat-Prüfung. Auch wenn jeder Bürgermeister und die meisten Gemeinderäte diesen Begriff mittlerweile kennen, weil sie bei der Bebauungsplanung die gleiche Verpflichtung wahrzunehmen haben, möchte ich ihn kurz erklären: Flora ist die Beschäftigung mit den Pflanzen, Fauna die Beschäftigung mit den Tieren, Habitat ist die Bezeichnung für die Lebensstätten der Tiere, für die Lebensräume, in denen sie sich aufhalten können.

Die Untersuchungen werden außerdem noch durch spezielle artenschutzrechtliche Prüfungen ergänzt, die sich mit den besonders geschützten Arten beschäftigen, die von der Europäischen Gemeinschaft vorgegeben sind.

Die Ergebnisse münden dann in den sehr wichtigen landschaftspflegerischen Begleitplan, der im Planverfahren festlegt, welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die einzelnen Umwelteingriffe, die das Projekt verursacht, tatsächlich zu leisten sind.

Dieser landschaftspflegerische Begleitplan ist ein fester und gesetzlich verankerter Bestandteil eines jeden Planfeststellungsbeschlusses. Deswegen möchte ich kurz auf ihn und seinen Inhalt eingehen.

(Folie 5: Die finalen Inhalte des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind im Bundesnaturschutzgesetz festgelegt)

Aufgabe dieses Planes ist es, allen zu zeigen, wie der Istzustand ist. Was wird in den einzelnen Landschaftsbereichen angetroffen? Dieser Istzustand muss bewertet werden, um festzustellen, welchen Schaden oder welche Beeinträchtigungen die Eingriffe auslösen. Insoweit werden auch die Eingriffe bewertet, wobei der landschaftspflegerische Begleitplan in erster Linie auch darüber Auskunft erteilen muss, was der Vorhabenträger getan hat, um seiner Hauptverpflichtung nachzukommen, nämlich Umwelteingriffe so gut es geht zu vermeiden.

Ein Beispiel dafür: In der Planung wird eine Linie entworfen, die in der Landschaft auf eine wertvolle Orchideenwiese oder irgendetwas anderes stößt. Hier muss der Vorhabenträger genau untersuchen, ob er einen Damm schütten kann oder diese Wiese eventuell in irgendeiner Weise überbrücken muss. Er hat also auch Minderungsmaßnahmen vorzusehen, die häufig auch als Gestaltungsmaßnahmen bezeichnet werden, um die Eingriffe so klein wie möglich zu halten.

Ist es unvermeidlich, dass er solche Eingriffe auslöst, hat er die Verpflichtung – ich hatte es eingangs gesagt – wiedergutzumachen, was er angerichtet hat, also diese Eingriffe zu kompensieren, wie der Fachbegriff ist. Hierzu werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Auch hier versuche ich eine verständliche Erklärung: Ausgleichsmaßnahmen können oder müssen in aller Regel dort vorgenommen werden, wo der Eingriff tatsächlich stattfindet. Besteht in unmittelbarer Nähe eine Möglichkeit, diesen Eingriff auszugleichen, sind diese Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen. Gibt es aber in unmittelbarer Nähe keinen Platz oder auch keinen Raum, darf er sogenannte Ersatzmaßnahmen etwas entfernt von der betroffenen Stelle durchführen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan hat dabei natürlich auch die Aufgabe, dafür zu sorgen, dass so viel ausgeglichen wird, wie eingegriffen worden ist. Das wird in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz, die wir noch kennenlernen werden, im Einzelnen beschrieben. Das Eisenbahnbundesamt setzt dann endgültig fest, welche Maßnahmen, die im LBP vorgeschlagen worden sind, auch tatsächlich durchzuführen sind.

(Folie 6: Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Voraussetzung für den landschaftspflegerischen Begleitplan und folgt dem gesetzlich festgelegten Verfahren)

Aber noch einmal zurück zur Unverträglichkeitsprüfung, denn sie hat einen weiteren Blick als die landschaftspflegerische Begleitplanung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung betrachtet nicht nur Tiere, Pflanzen und die geologische Vielfalt, sondern nimmt auch die anderen Schutzgüter in den Blick, nämlich den Menschen, und untersucht, ob die menschliche Gesundheit beeinträchtigt wird. Hier werden die Themen Lärm und Luftschadstoffe erwähnt, über die wir sicherlich auch noch reden werden.

Man muss beurteilen, ob die Beeinträchtigung von Boden, Wasser, Luft und Klima – auch ein Thema, das wir anschließend hören – mit dem Vorhaben zu vereinbaren ist. Auch Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind zu betrachten. Was sind sonstige Sachgüter? Wir hatten in Stuttgart auch den interessanten Fall, dass die Universität Hohenheim auf einer Fläche einen fünfzig Jahre währenden landwirtschaftlichen Entwicklungsversuch gestartet hatte. Deshalb kam man natürlich auch zu dem Ergebnis: Dort können wir eine bestimmte Baumaßnahme nicht durchführen, weil wir sonst diesen Versuch endgültig vernichten oder seine Ergebnisse verhindern würden.

Das Umweltverträglichkeitsverfahren ist natürlich in einem Gesetz geregelt. Dort ist ganz speziell vorgegeben, was zu geschehen hat. Zu Beginn hat der Bauherr, der Vorhabenträger ein Vorbereitungsgespräch mit den Trägern öffentlicher Belange, also der Entscheidungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt, aber auch allen Fachbehörden zu führen. Auch die Umweltverbände sind in dieses Gespräch eingebunden. Sie waren es auch hier in Stuttgart.

Das Vorbereitungsgespräch wird in der Fachliteratur als Scoping-Termin bezeichnet, also ein Termin, bei dem abgestimmt wird, wie der Untersuchungsrahmen letztlich gestaltet wird. Es gilt darum, den Raum zu finden, der von einer Maßnahme betroffen ist. Es ist gerade bei diesen linienhaften Verkehrsmaßnahmen wie Straße und Eisenbahn natürlich sehr wichtig festzustellen, wo es überall Einwirkungen gibt. Bei einem Atomkraftwerk beispielsweise ist der Einwirkungsbereich viel größer bei den Straßen.

Zum Untersuchungsumfang gehört aber mehr, natürlich auch die Frage, in welcher Qualität und in welcher Tiefe untersucht wird. Außerdem wird festgelegt, wie die vorhin angesprochene Eingriffs-Ausgleichsbilanz zu erstellen und welche Methode dabei anzuwenden ist.

Ist das Gespräch zu Ende, und ist der Untersuchungsumfang – in unserem Fall durch das Eisenbahnbundesamt, das im Übrigen auch einen Umweltleitfaden herausgegeben hat, der dabei zu berücksichtigen ist – verbindlich festgelegt, beauftragen die Bahn und jeder Vorhabenträger darauf spezialisierte Fach- und Ingenieurbüros, die nun diese Untersuchung durchführen und zuerst den Istzustand analysieren, der Maßstab für alle weitere Planung ist.

Aufgabe ist sodann, die Auswirkungen zu bewerten, die das Projekt – hier also unser Eisenbahnprojekt – auf diese Schutzgüter, die Sie auf der Folie abgedruckt sehen, hat, und, wenn in einzelnen Fällen Beeinträchtigungen anstehen, auch vorzuschlagen, welche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen sind.

(Folie 7: Als ein Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung werden z. B. Pflanzen- und Tierwelt aufgenommen, um Aussagen über die Wirkung möglicher Eingriffe zu erhalten)

Zu dem Untersuchungsumfang gehört natürlich auch unsere Tier- und Pflanzenwelt. Ich möchte hier noch einmal darstellen, wie das bei Stuttgart 21 und bei der Neubaustrecke gewesen ist und was alles untersucht wurde.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich eine Zwischenfrage stellen: Wann ist das für diese Neubaustrecke gemacht worden: 2003, 2002 oder wann?

**Josef-Walter Kirchberg:** Diese Untersuchungen sind zu Beginn der Planung, also zu dem Zeitpunkt, den Sie eben benannt haben, gemacht worden; aber diese Untersuchungen werden – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sind jetzt also acht Jahre alt.

**Josef-Walter Kirchberg:** Nein, ich bin noch nicht ganz fertig. Diese Untersuchungen werden regelmäßig nachgehalten, und es wird immer wieder überprüft, ob diese Ergebnisse noch da sind. Auch zu der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist Redaktionsschluss – wenn ich das so bezeichnen kann – der Antrag bei der Planfeststellungsbehörde. Der war gerade bei der Neubaustrecke zu wesentlich späteren Zeitpunkten. Das ist einfach so.

Ich komme aber auch darauf nachher zurück – wenn Sie mir das erlauben – und werde in einer der nächsten Folien beschreiben, was mit solchen Arten geschieht, die zugewandert sind. Was geschieht, bevor man baut, um diese Arten zu erfassen? Denn Sie haben recht: Die Natur unterliegt einem steten Wandel, und dem muss Rechnung getragen werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich da unterbrechen? Meine Frage zielt auf etwas anderes ab. Die jeweiligen Entscheidungen werden gefällt von – –

**Josef-Walter Kirchberg:** Dem Eisenbahnbundesamt und – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einer Behörde.

**Josef-Walter Kirchberg:** Einer Behörde, ja.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber der BUND und der Schwäbische Albverein oder andere werden nicht gefragt?

**Josef-Walter Kirchberg:** Das ist ein Irrtum. Die werden – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, das war eine Frage.

**Josef-Walter Kirchberg:** Entschuldigung. Selbstverständlich werden die Betroffenen gefragt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Auch im laufenden Verfahren?

**Josef-Walter Kirchberg:** Sie werden immer gefragt. Sie haben auch Gelegenheit, sich im Planfeststellungsverfahren selbst einzubringen und dort auch entsprechende Beanstandungen vorzunehmen, was hierbei intensiv passiert ist. Es hat auch im Planfeststellungsverfahren einen intensiven Dialog gegeben, bei dem darüber gesprochen wurde, ob ausreichend Arten untersucht worden sind oder ob noch ergänzende Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Das geschieht in der Tat bis zum letzten Zeitpunkt, bevor die Behörde den Planfeststellungsbeschluss unterschreibt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber danach findet an Informationen oder Dialog nichts mehr statt?

**Josef-Walter Kirchberg:** Danach ist zunächst einmal der Vorhabenträger aufgerufen, seinen Plan umzusetzen. Das heißt, dort werden die weiteren Untersuchungen, die Ausführungsplanungen vorgenommen. Im Rahmen der Ausführungsplanungen ergeben sich noch konkrete Eingriffssituationen, die auch mit den Behörden noch einmal besprochen werden. Die Information ist also da.

Im Übrigen haben die Umweltverbände natürlich auch jederzeit die Möglichkeit, bei dem Vorhabenträger nachzufragen, ob und welche neuen Erkenntnisse es gibt. Dazu dient auch das Umweltinformationsgesetz, das Sie kennen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir kommen auf diese Fragen noch zurück.

**Josef-Walter Kirchberg:** Gerne, ich habe nachher auch eine Folie dazu. – Es wurden die Landschaftsbestandteile untersucht. Das heißt, es wird geschaut, welche Waldgebiete, welche Wiesengebiete, welche Heidegebiete im Einzelnen betroffen sind. Hierzu wird dann eine Biotopkartierung – so ist der Fachbegriff – angelegt. Das heißt, alle Erkenntnisse zum Ist-Zustand werden in einer Karte und natürlich auch verbal in einer schriftlichen Begründung dargestellt. Hierbei sind auch die Bewertungen angegeben.

Darüber hinaus werden einzelne Pflanzengesellschaften untersucht. Ich möchte an der Stelle auf den Fragestand verweisen; denn das würde jetzt sicherlich zu weit führen. Ich kann dazu Ergebnisse nennen.

Lassen Sie mich lieber noch den Tierarten etwas Aufmerksamkeit widmen, also der Fauna. Hier ist bei den Untersuchungen im Einzelnen geprüft worden, welche Vögel, welche Fledermäuse, welche Amphibien – also die Feuchtigkeit liebenden Arten wie Frösche, Kröten und Lurche – betroffen sind.

Auch Reptilien sind in den Blick genommen worden. Das sind bei uns natürlich im Wesentlichen Eidechsen und Schlangen. Die Libellen, die eigentlich eine Etage nach unten gehören, sind untersucht worden sowie Kleinsäuger, Mäuse und natürlich Jagdwild – das bekannte jagdbare Wild vom Rehwild über das Wildschwein bis hin zum Hasen – und Bilche. „Bilche“ ist ein Begriff, den vielleicht die wenigsten von Ihnen kennen, aber Sie kennen den berühmtesten Bilch, den Siebenschläfer. Außerdem gehört zu den Bilchen die Haselmaus, die gerade im Bereich der Neubaustrecke sehr häufig festgestellt worden ist und für die auch entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind. Heuschrecken, Tagfalter, Laufkäfer und holzbewohnende Käfer – das ist beispielsweise der berühmte Juchtenkäfer – sind auch untersucht worden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Er wurde ja nicht berücksichtigt dann bei – –

**Josef-Walter Kirchberg:** Wenn Sie mir das erlauben, werde ich den Juchtenkäfer nachher noch mit etwas mehr Aufmerksamkeit und Liebe begleiten.

(Heiterkeit von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sehr gut.

**Josef-Walter Kirchberg:** Ich werde Ihnen einiges über ihn erzählen können und die Aufmerksamkeit, die er schon vom ersten Tag der Planfeststellung an bei uns ausgelöst hat, vorstellen.

Weiterhin werden natürlich die gewässerbewohnenden Kleinlebewesen in Betracht genommen. Im Ergebnis lässt sich die ökologische Qualität des Eingriffsraumes nun anhand der oben beschriebenen Arten bewerten, die ihrerseits eine Anzeige, eine Indikation für die Qualität des Eingriffsraumes möglich machen.

(Folie 8: Agenda)

Nun aber noch einmal zu konkreten Beispielen: Ich möchte, bevor ich Sie auf die Albhochfläche entführe, noch etwas sagen.

(Folie 9: Grundsätzlich folgt die Trassierung der Neubaustrecke dem Minimierungsgebot bezüglich der Eingriffe in die Umwelt)

Ich habe vom Minimierungsgebot gesprochen. Die Neubaustrecke ist in den letzten Sitzungen immer wieder gescholten worden, weil sie so viele Tunnel braucht. Für die Natur ist das bestens. Denn jeder Tunnel erspart Eingriffe an der Oberfläche, erspart Eingriffe in die Natur und vermeidet außerdem Zerschneidungswirkungen.

(Zuruf von Hannes Rockenbach [Projektgegner])

Ein weiterer Punkt ist die enge Bündelung der Neubaustrecke an die Bundesautobahn. Hierdurch wird zum einen erreicht, dass eine weiter entfernte Strecke nicht noch größere Auswirkungen auslöst. Außerdem wird die Neubaustrecke sozusagen in ein schon vorhandenes Belastungsband hineingelegt.

(Folie 10: Nicht vermeidbare Eingriffe in die bestehende Umwelt durch die NBS Wendlingen—Ulm werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert)

Jetzt aber fahren Sie bitte mit mir von Stuttgart ausnahmsweise mit dem Auto nach Ulm. Sie kommen an der Raststätte Gruibingen vorbei, beachten auch die Geschwindigkeitsbegrenzungen, fahren den Drackensteiner Hang hinauf und kommen dann durch den Tunnel, den sicherlich jeder kennt, sehr bald auf den Streckenbereich, der hier eine Rolle spielt.

(Die folgenden Orte werden auf der Folie gezeigt.)

Wir kommen hier sozusagen aus dem Tunnel. Ein Stück weiter kann man sich linker Hand den Widderstall – das ist ein Autobahnparkplatz – als Merkpunkt nehmen. Man fährt weiter durch eine schöne Senke und kommt hier oben bei der Raststätte Aichen vorbei, um über Temmenhausen und Tomerdingen Richtung Donzdorf zu fahren, das hier nicht mehr dargestellt ist. Dort zweigen sowohl die Eisenbahn als auch der Straßenverkehr nach Ulm ab.

Auf dieser Albhochfläche ist also die Eisenbahn sehr eng an die Autobahn angebunden. Gleichwohl sind natürlich Eingriffe auch hier unvermeidlich. Wir greifen in Laubwaldbestände ein. Skizzenhaft sind hier – im Übrigen etwas zu groß geraten, aber sonst wäre es auf der Folie nicht sichtbar – die Bereiche angezeichnet, wo die Eisenbahnstrecke in Laubwaldbestände eingreifen muss, um überhaupt neben der Autobahn geführt werden zu können. Um diese Eingriffe auszugleichen, werden Neuanpflanzungen auf Ausgleichsflächen vorgenommen.

Hier habe ich ein Beispiel für eine Ausgleichsmaßnahme direkt in der Nähe der Autobahn. Ich muss gerade etwas blättern, damit ich Ihnen auch die richtigen Größenverhältnisse sagen kann. Wo „PFA-Albhochfläche“ und ein roter Kreis

angegeben sind, werden ungefähr 4,8 ha neue Laufwaldbestände entwickelt werden. Da aber in der Nähe nicht hinreichend Platz ist, haben wir uns zu einer Ersatzmaßnahme entschlossen. Diese Ersatzmaßnahme findet ein Stück weit entfernt in der Nähe von Donzdorf, in Bermaringen, statt. Dort werden insgesamt ca. 14 ha bis 15 ha neuer Laubwald entstehen. 14 ha sind ungefähr – ich hoffe, ich vertue mich nicht – 14 Fußballplätze.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was ist jetzt da? Heide?

**Josef-Walter Kirchberg:** Dort ist im Moment eine Ackerfläche. Das sind landwirtschaftliche Flächen, die dafür geeignet sind, dass in diesen Bereichen Aufforstungen durchgeführt werden. Zur Grunderwerbsregelung, die der Planfeststellungsbeschluss auch im Interesse des landschaftspflegerischen Begleitplanes treffen kann, müssen die betroffenen Eigentümer auch in dem Verfahren gehört werden und – so bedauerlich es ist – für diese ökologische Maßnahme ihre Grundstücke abgeben. Dafür werden sie selbstverständlich entschädigt.

Der nächste Eingriff: Wir haben hier den Lebensraum bedrohter Tierarten, unter anderem auch einer besonders geschützten Art, nämlich des Ameisenbläulings, einem wunderbaren Falter, der aber auf bestimmte Magerrasenstandorte angewiesen ist. Für diesen müssen wir auch einen neuen Lebensraum schaffen. Der wird angelegt an der Fläche, die zur Logistikfläche hin grau unterlegt ist. Dort wird Magerrasen entwickelt, der dem Ameisenbläuling dann als neuer Lebensraum dient; der Ameisenbläuling nimmt diese Flächen in aller Regel auch an.

Damit das aber gesichert ist, müssen diese Maßnahmen zwei Jahre vor dem Beginn von Baumaßnahmen in dem betroffenen Bereich durchgeführt werden – also ein Baustopp, den uns der Ameisenbläuling beschert hat. Aber diese Art Maßnahmen hat bereits begonnen und wird auch naturschutzfachlich begleitet.

Weitere Trockenlebensräume werden auch in der Nähe von Tomerdingen angelegt. Hier werden auf entsprechenden, zur Verfügung stehenden, bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen Trockenstandorte für Arten, die die Trockenheit lieben, wie Libellen und ähnliche, neu angelegt.

Ein anderer interessanter Konflikt, der eigentlich relativ häufig vorkommt: Die hinzukommende Eisenbahn quert, wie schon die Autobahn, die Flug- und Jagdbahnen von Fledermäusen. Diesen Fledermäusen möchte man natürlich das Risiko nehmen, mit Auto und Zug zu kollidieren. Aus diesem Grund wird unter der Autobahn und unter der Eisenbahntrasse ein Fledermausdurchlass angelegt, sozusagen ein Fledermaustunnel, durch den diese Tiere hindurchfliegen.

(Kopfschütteln von Johannes Bräuchle [Projektbefürworter])

– Herr Bräuchle, ich sehe ein bisschen Unglauben in Ihren Augen aufblitzen und dass Sie den Kopf schütteln. Das müssen Sie nicht; das ist eine naturschutzfachlich wirklich ausgezeichnete Maßnahme, die auch funktioniert.

Sie ist sicherlich auch Ausdruck dafür, dass die Bahn selbstverständlich die von Parlamenten beschlossenen gesetzlichen Vorgaben beachtet und Erwartungen der Naturschutzverwaltungen und der Gerichte insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts folgt. Denn das möchte ich an der Stelle auch einmal sagen: Diese Gerichte haben mit hoher Sachkunde den Naturschutz in Deutschland ziemlich vorangebracht, insbesondere das Bundesverwaltungsgericht.

(Folie 11: Agenda)

Aber lassen Sie uns jetzt die Alb verlassen.

(Folie 12: Bei Stuttgart 21 sind einige Eingriffe in Lebensräume von Tiere und Pflanzen erforderlich)

Gehen wir in den uns allen bekannten Raum in Stuttgart – um den neuen Hauptbahnhof herum. Sie sehen dort – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie bauen diese Aufforstungsflächen jetzt schon?

**Josef-Walter Kirchberg:** Diese Ausforstungsflächen werden parallel zu den dann tatsächlich durchgeführten Baumaßnahmen durchgeführt. Was jetzt bereits begonnen worden ist, ist die Entwicklung der Magerrasenstandorte für den Ameisenbläuling. Die anderen Maßnahmen werden derzeit geplant. Die Grundstücke werden gesichert: zum Teil durch Flurbereinigungsverfahren, zum Teil durch Eigentumserwerb. Sobald dieser Eigentumserwerb abgeschlossen ist, werden diese Maßnahmen nach einem entsprechenden landschaftspflegerischen Ausführungsplan realisiert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Obwohl das rechtlich mit der Trasse noch gar nicht feststeht?

**Josef-Walter Kirchberg:** Für den Planfeststellungsabschnitt 2.3, den ich eben gezeigt habe – deswegen habe ich diesen ausgewählt –, gibt es einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss: für die Autobahn, die dort ebenfalls gebaut wird, und für die Eisenbahn.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, danke.

**Josef-Walter Kirchberg:** Bitte schön. – Sie sehen hier grün eingezeichnet den schmalen Streifen des Schlossgartens. Ich habe dabei einen kleinen Fehler gemacht; das will ich gleich einräumen. Dort ist noch ein grüner Hubbel; der ist an

der falschen Stelle. Er hätte noch ein bisschen weiter Richtung S-Bahn-Station Mitnachtsstraße eingezeichnet werden sollen, wo man oben auf der Karte einige Häuslein sieht. Er ist uns dort hingerutscht. Ich bitte, mir das nachzusehen. Ich komme auf diese Fläche nachher zurück.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Noch einmal: Wo ist das?

**Josef-Walter Kirchberg:** Wenn Sie den Schlossgarten – – Wenn Sie die Gleisanlagen entlanggehen, sehen Sie – –

(Die Stelle wird auf der Folie gezeigt.)

– Da sehen Sie diese Ausbuchtung. Die müsste eigentlich mehr nach hier oben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

**Josef-Walter Kirchberg:** Die Eingriffe in den Schlossgarten sind hinreichend bekannt. Ich möchte sie aber noch einmal wiederholen: Wir müssen im Schlossgarten und seiner näheren Umgebung, also beispielsweise auch im Bereich des Kurt-Georg-Kiesinger-Platzes 282 Großbäume fällen. Dies ist erforderlich, um den Bahnhofstrog errichten zu können.

Als Ausgleich ist eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen; ich möchte mit der ersten beginnen. Es werden 291 Bäume im Schlossgarten neu gepflanzt. Ein weiterer Eingriff ist natürlich, dass mit dem Fällen der Bäume, aber auch mit einzelnen Abbrucharbeiten die Brut- und Niststätten von Fledermäusen und Vögeln, insbesondere auch der Hohltaube, reduziert werden.

Hier ist durch den vom Eisenbahnbundesamt bestätigten landschaftspflegerischen Begleitplan vorgegeben, dass Nisthilfen für Fledermäuse und Vögel im Schlossgarten aufgehängt werden müssen. Leider sind sie noch nicht aufgehängt worden. Die Nistkästen stehen bei der Bahn; alle Vorbereitungen sind getroffen. Abstimmungen mit der Wilhelma-Verwaltung sind auch schon durchgeführt worden. Aber auch die Nisthilfen müssen den Baustopp respektieren. Vielleicht kann man darüber auch einmal reden.

(Zuruf von Hannes Rockenbach [Projektgegner])

Die Beeinträchtigung von Lebensräumen des Juchtenkäfers bzw. die Möglichkeit, dass solche Beeinträchtigungen stattfinden, sind von Anfang an bekannt. Das Vorkommen des Juchtenkäfers ist nicht ungewöhnlich und in den Unterlagen zur Planfeststellung auch in früheren Jahren ausdrücklich angesprochen worden. In dem Bereich, auf den dieser Pfeil weist,

(Die Stelle wird auf der Folie gezeigt.)

war allerdings kein Juchtenkäfer-Vorkommen festgestellt worden. Insoweit haben dann – darauf komme ich später noch einmal zurück – Nachuntersuchungen stattgefunden.

Aber lassen Sie mich zunächst den anderen Eingriff beschreiben. Wie Sie wissen, wird die Gleisanlage umgebaut.

(Die Stellen werden auf der Folie gezeigt.)

In diesem Bereich wird die Logistikstraße angelegt. Hier werden die Gleise ein Stück zurückgebaut, um dort die Bahnsteige usw. zu verlängern.

Ich habe es in einer der letzten Sitzungen schon gesagt – das wird immer wieder ein bisschen verkannt –: Die Gleisanlagen sind ein wertvolles Trockenbiotop, das von der Bahn selbst geschaffen wurde. Denn durch die vielen Maßnahmen der Sauberhaltung der Bahndämme und des Eindämmens von Unkrautbewuchs sind hier Trockenbiotopflächen entstanden, in denen sich eine Reihe sehr interessanter und wichtiger Tiere vor allen Dingen zur Freude der Insektenkundler, der Entomologen, etabliert haben, zum Beispiel die Blauflügelige Sandschrecke.

Auch für diese Arten muss natürlich ein Ersatzlebensraum geschaffen werden. Das soll auf dieser, von mir an der falschen Stelle platzierten grünen Fläche, nämlich etwa hier hinten, tatsächlich geschehen.

(Die Stelle wird auf der Folie gezeigt.)

Dort werden Schotterinseln in der Fläche angelegt, die für die Parkerweiterung vorgesehen ist, damit diese Arten hier auch weiterhin einen Lebensraum finden.

Der Schlossgarten ist nicht so groß, als dass alle notwendigen Maßnahmen hier verwirklicht werden könnten; deswegen auch hier Ersatzmaßnahmen. Hierfür wurde ein Platz gefunden, nämlich das Mussenbachtal, ein Tal in der Nähe von Stuttgart-Mühlhausen, Richtung Stammheim hoch.

(Kopfschütteln von Matthias Hahn [Projektbefürworter])

– Herr Hahn schüttelt den Kopf. – Auch hier hat die Stadt im Flächennutzungsplan ökologische Entwicklungen vorgesehen; es war ein Raum, der sich angeboten hat. Hier soll auf einer Gesamtfläche von 12,6 ha – hinzufügen möchte ich, dass nur 2,6 ha für den Ausgleich der Eingriffe im Schlossgarten benötigt werden – ein Gewässer renaturiert werden.

Was soll dort geschehen? In diesem Gewässer sind mehrere Betonrampen angelegt – ich glaube, es sind nicht mehrere, sondern nur zwei. Diese Betonrampen

werden zurückgebaut und durch raue Rampen ersetzt, damit hier wieder ein natürliches Fließgefälle entsteht. Der Bach soll an einzelnen Stellen erweitert und sogenannte Stoppsteine sollen eingebaut werden, um ihm einen natürlicheren Eindruck zu geben. Weiter werden im Mussenbachtal wiederum trockenwarme Schotterinseln angelegt, um den Eingriff im Gleisbereich tatsächlich insgesamt auszugleichen.

(Folie 13: Auch nach der Planfeststellung gibt es Prüfungsbedarf, da die Natur einem steten Wandel unterliegt)

Zum Juchtenkäfer: Wie vorhin schon gesagt, sind auch nach der Planfeststellung wieder Prüfungen erforderlich. Es ist bekannt, dass die Natur einem steten Wandel unterliegt. Anders als Grundstückseigentümer, die ihre Flächen neu bebauen wollen und einer Veränderungssperre unterliegen, trifft das bei den Tieren nicht zu. Die Tiere unterliegen der Veränderungssperre nicht und wandern möglicherweise dahin, wo sie früher nicht waren. Einige verschwinden wieder von den Stellen.

Also sehen wir uns in der generellen Verpflichtung, vor jedem Eingriff auf Bauflächen, noch einmal eine Untersuchung durchzuführen. Diese Untersuchung wird von einer unabhängigen ökologischen Baubegleitung vorgenommen, die darauf aufmerksam macht, welche Veränderungen sich ergeben haben. Daraufhin werden Maßnahmen vorbereitet und durchgeführt, die diesen neuen Umständen Rechnung tragen.

Ich möchte Ihnen das gerade am Beispiel des Juchtenkäfers – ein kleines Bild sehen Sie auf der Folie – vorstellen. Im Juli/August, also kurz vor der ersten Baumaßnahme, wurden durch einen sachkundigen Sachverständigen, der sich auch früher schon mit dem Juchtenkäfer befasst hat, die Artenuntersuchungen zur Planfeststellung wiederholt. Er hat all die Bäume im Schlossgarten noch einmal angeschaut.

Dabei hat er zwei Stellen ausgemacht. Ich möchte auf die eine eingehen; die andere beschäftigt uns natürlich auch. Zwischen der Schillerstraße – das ist die Straße, die unmittelbar vor dem Hauptbahnhof entlang des Parks geführt wird und dann in den Wagenburgtunnel einmündet – und dem künftigen, neuen Hauptbahnhof befindet sich eine Einschlussfläche, auf der acht Bäume festgestellt wurden, in denen sich der Juchtenkäfer mittlerweile etabliert hat. All diese Bäume stehen außerhalb der Baugrube; das möchte ich gleich dazusagen. In diesen Bäumen werden derzeit Juchtenkäferlarven entwickelt, denn der Juchtenkäfer selbst lebt im Moment nicht. Das Männchen wird nur etwa drei Wochen alt; die Weibchen werden drei Monate alt. Die Entwicklungszeit einer Larve beträgt bis zu drei Jahren. Diese Larven leben in Höhlen von Bäumen und ernähren sich von Baummulm. In diesem Baummulm ist häufig auch noch ein Pilzmyzel, also eine Pilzlebensstätte, die den Larven der Juchtenkäfer gut tut. Der Juchtenkäfer taucht dann irgendwann im Mai/Juni/Juli auf.



Wer weiß, warum er seinen Namen trägt? – Das ist nämlich auch ganz interessant. Er lockt die Weibchen an, indem er Duft abstrahlt. Dieser Duft riecht nach Leder, nach Juchten. Er hat aber auch noch einen anderen Namen. Seinem lateinischen Namen und seinen Lebensgewohnheiten nachgebildet wird er auch Eremit genannt, weil er manchmal gar nicht aus seinem Baum herausgeht. Weil er den Baum gar nicht verlässt, hat er diesen schönen Namen Eremit. Dieser Name wird von einzelnen dieser Juchtenkäfer – erlauben Sie mir ein bisschen Ironie – derzeit nicht geführt, denn er ist gerade in dem Bereich, den ich beschreibe, nicht mehr allein. Dort sind einige Menschen, die sich mittlerweile an diesen Bäumen niedergelassen haben.

Die Bahn prüft nun, wie sie mit dieser Population bzw. diesen acht Lebensräumen des Juchtenkäfers umzugehen hat. Es wird wissenschaftlich untersucht – wir haben dazu noch genügend Zeit; das kann ich auch gleich sagen –, ob dieser Juchtenkäfer in irgendeiner Form verlagert werden kann.

Wenn die Gutachter zu dem Ergebnis kommen, dass das nicht möglich ist, muss die heute vorgesehene Geländegestaltung, die Anböschung des künftigen Hauptbahnhofes in diesem Bereich, in irgendeiner Form verändert werden. Das ist dann mit dem Architekten zu besprechen. Wohlgemerkt: Wir haben aber noch etwas Zeit, denn bis dieser Raum in Anspruch genommen wird, gehen noch zwei bis drei Jahre ins Land.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Aber Sie haben schon gefällt!)

– Gehen noch zwei/drei Jahre ins Land.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gibt es noch etwas Neues vom Juchtenkäfer? Sonst können wir weitergehen.

**Josef-Walter Kirchberg:** Ich kann zum Juchtenkäfer viel erzählen, aber es gibt auch noch andere interessante Dinge. Deswegen wende ich mich jetzt tatsächlich der Ausgleichsbilanz zu.

(Folie 14: Agenda)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

(Folie 15: Die Eingriffe für den neuen Hauptbahnhof S 21 erfordern Kompensationsmaßnahmen auf 14,5 ha, damit ist die Umweltbilanz ausgeglichen)

**Josef-Walter Kirchberg:** Die Ausgleichsbilanz hat die Aufgabe festzustellen, ob der Vorhabenträger tatsächlich das, was er der Natur angetan hat, wieder zurückgibt. Die

Methode, nach der diese Eingriffe und dieser Ausgleich stattfinden, ist mit dem Eisenbahnbundesamt nach Anhörung der einzelnen Behörden tatsächlich festgelegt worden und für den Vorhabenträger aufgrund der Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes auch bindend.

Wie muss man sich das vorstellen? Stellen Sie sich einfach eine schöne klassische Waage vor, wie sie die Justitia manchmal in der Hand hat. Sie haben eine Waagschale, in die die Eingriffe hineinkommen, und schon geht die leere Waagschale nach oben. Eingegriffen wurde hier im Schlosspark. Auf ca. 8 ha wurden Lebensräume von Tieren und Pflanzen in Anspruch genommen: im Schlosspark auf den Parkflächen, aber auch auf Bahnbiotopen. Das beschreibt aber noch nicht den Kompensationsbedarf, also den Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, denn wie mit den Naturschutzbehörden und dem EBA abgestimmt, muss nun diese Waagschale mit 8 ha Gewicht noch ein paar zusätzliche Gewichte bekommen. Denn allein mit der Flächenbewertung wird dem Wert einzelner Bestandteile der Natur, insbesondere dem Alter der Bäume, nicht Rechnung getragen. Nach dem mit dem Eisenbahnbundesamt festgelegten Prinzip wird jetzt also die Eingriffsschale mit Gewichten belastet, sodass sie in unserem konkreten Fall auf 14,5 ha gekommen ist.

Die müssen wir ausgleichen, und das haben wir gemacht. Wir haben konkrete Maßnahmen durchgeführt: Parkflächen im Schlossgarten werden auf ca. 6,1 ha wiederhergestellt. Außerdem wird die von mir schon mehrfach angesprochene Ausgleichsfläche, wo die Schotterrasen entwickelt werden sollen, an den Gleisbereichen entwickelt; das sind 5,8 ha. Im Mussenbachtal werden von den insgesamt 12,6 ha 2,6 ha zum Ausgleich für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 angesetzt, sodass die Summen stimmen: 14,5 ha Kompensationsbedarf, 14,5 ha konkrete Maßnahmen.

(Folie 16: Nach Feststellung der Eingriffe sind die Kompensationsmaßnahmen so gewählt, dass eine ausgeglichene Umweltbilanz entsteht)

Nun möchte ich aber ein bisschen davor warnen, dass das von mir natürlich bewusst – um es den Fernsehzuschauern etwas leichter zu machen – vereinfacht dargestellte Modell im Einzelnen zerlegt wird.

Erstens. Der landschaftspflegerische Begleitplan wurde von der zuständigen Behörde, die auch den Untersuchungsrahmen festgelegt hat, im Einzelnen geprüft. Für jeden einzelnen Planfeststellungsabschnitt wurde jeweils geschaut, ob die Umweltbilanz stimmt. Das ist nach unserer bisherigen Planfeststellungslage in allen Abschnitten der Fall. Basis für diese Bilanzierungsmethode war eine nachvollziehbare mengenmäßige Bewertung, die also, wie schon erwähnt, ganz zu Beginn des Planungsprozesses abgestimmt war.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt müssen Sie den Leuten am Fernseher erläutern, was „Bilanzierungsmethode“ heißt.

**Josef-Walter Kirchberg:** Das will ich gerne tun.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Machen Sie das bitte.

**Josef-Walter Kirchberg:** Ich bin gerade dabei.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, Sie wollten schon zum letzten Punkt kommen.

(Teilweise Heiterkeit)

**Josef-Walter Kirchberg:** Nein, der letzte kommt noch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, okay.

**Josef-Walter Kirchberg:** Die Bilanzierungsmethode: Ich habe vorhin versucht, das an einem schönen Bild deutlich zu machen. Ich habe die Waage angesprochen. Auf die Waagschale wird der Eingriff gelegt. Dann kommen die Zusatzgewichte darauf, und die Waagschale neigt sich nach unten. Nun besteht die Bilanzierung im Kern simpel darin, dass ich auf die leere Waagschale Eingriffsmaßnahmen legen muss, damit die Waagschalen auf gleiche Höhe kommen. Es werden also die Eingriffe und deren Bewertung auf die eine Seite der Bilanz geschrieben, und auf der anderen Seite werden die bewerteten Ausgleichsmaßnahmen festgehalten. So kommen die Waagschalen zum Ausgleich.

Wie man im Einzelnen diese Gewichte und die Zusatzgewichte bestimmt, wie man die Eingriffe wirklich bewertet, wie man den Wert der Ausgleichsmaßnahmen bewertet, ist ein Bereich der, Herr Dr. Geißler, der Einschätzungsprärogative – so sagen die Verfassungsjuristen; ich erkläre das gleich – der Behörden unterliegt. Das heißt, die Behörden haben einen eigenen Spielraum zu sagen: Das ist richtig, das ist falsch. – Sie können einen Streit über diese Einschätzungen und diese Festlegung der Behörde mit dem Streit eines Schülers mit seinem Deutschlehrer vergleichen. Der Deutschlehrer hat dem Schüler eine Drei minus erteilt. Nun kommt der Schüler und sagt: Das war aber eine Drei plus. – Es gibt also einen Entscheidungsspielraum, der auch von den Gerichten nur eingeschränkt überprüft werden kann; die können sagen: Da ist etwas falsch gelaufen.

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat 2006 einen auf unsere eben vorgestellte Bilanz gezielten Angriff in einer Klage des BUND abgewiesen. Der Verwaltungsgerichtshof hat auf mehreren Seiten ausgeführt, dass das Vorgehen des Eisenbahnbundesamtes völlig in Ordnung war und die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierungen richtig zustande gekommen sind.

Ich kann zusammenfassen: Die Eingriffe durch das Projekt Stuttgart 21 und durch die Neubaustrecke Wendlingen—Ulm sind und werden ausgeglichen sein. – Herr Westenberger.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herzlichen Dank. – Jetzt kommt Herr Westenberger an die Reihe.

**Peter Westenberger:** Ich würde gern weitermachen, wenn Sie einverstanden sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, machen Sie weiter.

**Peter Westenberger:** Herr Dr. Geißler, vielen Dank. – Meine Damen und Herren, ich möchte gleich zum Thema Klimabilanz anschließen.

(Folie 17: Agenda)

Das Thema Klimabilanz ist natürlich für uns als Unternehmen ganz essenzieller Bestandteil unseres Selbstverständnisses, weil klimafreundliche Mobilität eines der Markenzeichen des Schienenverkehrs ist. Umso wichtiger ist es natürlich, sich auch mit Vorhaltungen in dem Bereich auseinanderzusetzen. Mein Vortrag ist allerdings etwas kürzer – Herr Dr. Geißler, falls Sie Befürchtungen haben. Ich möchte dann auch gerne für entsprechende Fragen zur Verfügung stehen.

(Folie 18: Die Umweltverträglichkeit des Schienenverkehrs beruht zu einem Teil auf systembedingten Eigenschaften)

Trotzdem muss ich am Beginn fragen: Warum ist Schienenverkehr eigentlich besonders klimafreundlich? Wenn Sie sich zunächst einmal entgegen der üblichen Lesegewohnheiten rechts unten den aus unserer Sicht bzw. den seit Langem wichtigsten Faktor ansehen, warum Schienenverkehr spezifisch – das heißt für eine bestimmte Verkehrsleistung, also für einen Weg von A nach B – den geringsten Energieverbrauch und damit auch die geringsten Emissionen des Treibhausgases CO<sub>2</sub>, Kohlendioxid, hat, stellen Sie fest: Stahlrad auf Stahlschiene ist der geringe Rollreibungswiderstand.

Weiter nach oben sehen Sie den Hinweis auf den geringen Luftwiderstand. Sie können bis zu 800 Fahrgäste hinter der relativ geringen Stirnfläche eines Zuges versammeln und sie mit relativ hohen Geschwindigkeiten und trotzdem geringem Luftwiderstand durch die Gegend befördern.

Eine Entwicklung, die schon Anfang des vergangenen Jahrhunderts begann – 1904: die erste elektrische Vollbahn, also Elektromobilität auf der Schiene –, ist die zentrale Energieversorgung. Heute schon wickeln wir über 90 % unseres Verkehrs unterm

Fahrdraht mit Strom ab. Das heißt, dass die Fahrzeuge lokal emissionsfrei sind und natürlich auch eine gesicherte Energieversorgung haben.

Eine relativ moderne Entwicklung, die vor allem flächendeckend eingesetzt wird – das wird bei der Elektromobilität auf der Straße intensiv diskutiert und ist bei der Bahn Standard –, ist die Rückspeisung der beim Bremsen gewonnen Energie ins Netz, sodass sie für andere Züge zur Verfügung gestellt werden kann.

Wichtig ist auch, was Sie auf der linken Seite unten sehen: Die kontinuierliche Fahrweise durch Fahrpläne, durch eine Trassenbelegung ermöglicht es, dass die systematischen Vorteile wirklich ausgenutzt werden, dass also Fahrzeuge im Schienenverkehr teilweise erhebliche Strecken ohne Antrieb zurücklegen, weil sie rollen und trotzdem kaum langsamer werden.

Ich gebe noch einmal folgenden Hinweis – darauf werde ich anschließend noch zurückkommen –: Die Tatsache, dass der Schienenverkehr heute im Wesentlichen per Oberleitung mit Strom betrieben wird, stellt im Verkehrssektor eine maximale Eignung für den Einsatz erneuerbarer Energieträger dar, weil die Infrastruktur für die erneuerbaren Energieträger, die in Form von Strom Endenergie produzieren, damit vorhanden ist, um wirklich ins Fahrzeug hineinzukommen, was bei der Elektromobilität auf der Straße das große Problem ist.

So sieht der Verkehrsmittelvergleich unter Klimagesichtspunkten in Deutschland derzeit aus.

(Folie 19: Der Verkehrsmittel-Vergleich zeigt fast überall deutliche Vorteile beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß für die Bahn)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich aus Zeitgründen kurz unterbrechen? – Wir haben jetzt ein sogenanntes moralisches Paradoxon, das heißt einen Widerspruch in unserem Schlichtungsverfahren, der insoweit relevant ist, als über das, was Sie hier zeigen, Konsens bei allen besteht. Deswegen sind die Grünen, der BUND usw. für die Schiene.

(Zustimmung von den Projektgegnern)

Trotzdem sind sie gegen den Bahnhof. Das muss erörtert werden. Das ist der Punkt. Über die Vorteile des Schienenverkehrs gegenüber dem Pkw-Verkehr sind sich alle einig.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Unstrittig!)

Jetzt wäre interessant zu hören, welche ökologischen Schwierigkeiten der Bahnhof S 21 bereitet. Verstehen Sie?

**Peter Westenberger:** Ich verstehe schon.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die allgemeinen Vorteile des Schienenverkehrs brauchen wir jetzt nicht mehr zu vertiefen; da sind wir alle einer Meinung.

**Peter Westenberger:** Erlauben Sie mir trotzdem auch aus der Erfahrung, die ich in anderen Fällen gemacht habe: Ein paar Grundlagen sind nicht schlecht. Ich beeile mich. Wenn Sie einverstanden sind, überspringe ich auch bei der Runde diese Darstellungen, die Herr Dr. Geißler schon kongenial vorausgenommen hat.

(Folie 20: Die Schiene hat den Umweltvorsprung in den letzten 15 Jahren ausgebaut)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Alle sind für die Eisenbahn.

**Peter Westenberger:** Der Schienenverkehr ist mit Ausnahme des Reisebusses die klimafreundlichste Fortbewegungsart. Der Schienenverkehr hat auch in den vergangenen 15 Jahren den Umweltvorteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern weiter ausgebaut, wie Sie hier sehen können.

Er ist also nicht stehen geblieben und hat auch Ziele für die Zukunft formuliert, beispielsweise bezogen auf die Verkehrsleistung bis zum Jahr 2020 minus 20 % CO<sub>2</sub>, die dafür sorgen werden, dass der Schienenverkehr insgesamt auch in Zukunft die klimafreundlichste Verkehrsmittelwahl sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sein wird.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jawohl.

**Peter Westenberger:** Auch das kann man, glaube ich, ganz kurz machen.

(Folie 21: Als Resultat entlastet der Schienenverkehr die Umwelt schon heute mit insgesamt fast 11 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr)

Schon heute erspart der Schienenverkehr dem Klima in Deutschland insgesamt rund 11 Millionen t CO<sub>2</sub> pro Jahr. Das sieht man, wenn man die Situation des jetzigen Schienenverkehrs mit einer Situation vergleichen würde, in der er theoretisch durch andere Verkehrsträger ersetzt werden müsste.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, so jetzt – –

(Folie 22: Eine weitere Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz gelingt im Wesentlichen durch Maßnahmen auf zwei Gebieten)

**Peter Westenberger:** Ich nähere mich dem Thema: Wo können wir eigentlich noch besser werden? Das eine ist tatsächlich die Effizienzsteigerung beim Betrieb von

Anlagen und Fahrzeugen. Das andere ist – das ist für das konkrete Projekt der maßgebliche Punkt in der Klimabilanz – die Verkehrsverlagerung von der Straße und vom Flugzeug auf den Schienenverkehr, die politisch angestrebt wird. Sie spielt beim Projekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm die maßgebliche Rolle.

(Folie 23: Der benötigte Energieaufwand zur Erstellung der Infrastruktur ist klein gegen den Energieverbrauch der Fahrt selbst)

Ich möchte aber, bevor ich auf die entsprechende Untersuchung dieser konkreten Wirkung zurückkomme, einen Punkt ansprechen, der auch schon bei den Fragen eine Rolle gespielt hat. Wie bedeutsam ist eigentlich der Energieverbrauch für die Errichtung einer Infrastruktur? Hier habe ich tatsächlich – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das erklären Sie aber bitte. Die Fragestellung kann man nicht verstehen. Was wollen Sie untersuchen?

**Peter Westenberger:** Wir haben untersucht. Es geht um die Frage, ob der Bau von Bahnhöfen und von Strecken so viel Energie verbraucht, dass die Klimabilanz kippt – vor allen Dingen bei besonders aufwendigen Strecken, die sehr hohe Baumaßnahmen erfordern. Davon kann man im vorliegenden Fall auf jeden Fall ausgehen.

Wie bereits in der Vordiskussion dargestellt, ist die konkrete Bilanzierung von Energieaufwand und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Bau von Infrastrukturen derzeit noch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Wir haben allerdings nach dem Bau der Neubaustrecke Hannover–Würzburg ein Gutachten bei der Uni Halle-Wittenberg in Auftrag gegeben, das zum Ziel hatte, diesen Einfluss der Infrastruktur auf die Gesamtenergie- und Klimabilanz zu bilanzieren.

Auch hier nehme ich das Ergebnis vorweg: Die Erstellung dieser – wie im Übrigen bekannt – sehr aufwendigen Infrastruktur für die Neubaustrecke zwischen Hannover und Würzburg mit sehr hohen Tunnelanteilen, sehr vielen Brückenanteilen, sehr vielen Einschnitten, hat – bezogen auf die Reisen, die stattfinden – einen Anteil in Höhe von 13 % des Energieverbrauchs.

Eben wurde auch das Thema Pumpen angesprochen. Ich vermute, das bezieht sich auf das Thema Betrieb der Infrastruktur. In dem Punkt „Sonstiges“ in Höhe von 7 % verbergen sich auch 3,2 Prozentpunkte für den Betrieb der Infrastruktur.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Ist das jetzt von Stuttgart 21?)

– Nein, das ist, wie gesagt, eine Untersuchung zu Hannover–Würzburg, die dort im Detail gemacht worden ist. Sie hat auch mitberücksichtigt, welche Energieaufwendungen für den Bau der Infrastruktur gemacht worden sind, bis zu

dem Punkt, dass auch die Energieaufwendungen für die Herstellung des Benzins für die Lkws bilanziert worden sind. Also vom Bohrloch – –

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Was ist denn die Aussagekraft, wenn das irgendein Beispielprojekt ist? Wir wollen das schon anhand von Stuttgart 21 wissen!)

– Es gibt keine Berechnung für Stuttgart 21 auf dem gleichen Level. Aus unserer Sicht ist dieses Ergebnis allerdings ohne Weiteres übertragbar, weil der Kern der Aussage letztlich ist, dass die Traktionsenergie – das ist die Energie, die der Zug aufwenden muss, um zu fahren – den wesentlichen Anteil des Energieverbrauchs insgesamt darstellt.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Aber das hängt doch von der Infrastruktur ab!)

– Ja, das hängt von der Infrastruktur ab. Aber ich kann insoweit sagen – das ist die These von unserer Seite –: Diese Bilanzierung wird für die vorhandene Infrastruktur nicht wesentlich anders aussehen.

(Folie 24: Das Projekt Stuttgart 21/NBS Wendlingen—Ulm hat insgesamt wegen der Verlagerungseffekte eine deutlich positive Energiebilanz)

Zum letzten Punkt – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Damit es die Leute verstehen – – Können Sie noch einmal das letzte Bild bringen?

(Folie 23: Der benötigte Energieaufwand zur Erstellung der Infrastruktur ist klein gegen den Energieverbrauch der Fahrt selbst)

Das soll doch heißen, dass die Energie, die benötigt wird, um zum Beispiel eine Bahnstrecke zu bauen, wesentlich geringer als die Energie ist, die für den Zug gebraucht wird, der nachher auf der Strecke fährt.

**Peter Westenberger:** Genau. Wenn Sie es hier vergleichen: 13 % zu 64 %.

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

**Peter Westenberger:** Wenn man die CO<sub>2</sub>-Bilanz vom Schienenverkehr umfassend darstellen, also nicht nur den Energieverbrauch des Zuges betrachten will, sondern auch noch die Infrastruktur einbezieht, bekommt man letztlich kein anderes Ergebnis, was die Vorteilhaftigkeit des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern angeht.



Vielleicht darf ich das Ergebnis bei dieser Untersuchung der Neubaustrecke Hannover—Würzburg kurz mündlich erweitern. Sie ist mit dem Bau der parallel laufenden A 7 verglichen worden. Auch beim Straßenverkehr ist das Verhältnis etwa gleich. Der Energieverbrauch durch das Fahren ist sehr viel höher als der Energieverbrauch für die Erstellung und die Unterhaltung der Infrastruktur. Deswegen konzentriert sich die Bahn nicht nur, aber schwerpunktmäßig natürlich vor allen Dingen darauf, den Bedarf für die Traktionsenergie, das heißt, für die für den Zug benötigte Energie, zu verringern. Aber für die Frage der Bilanzierung dieses Projektes stellt – wie gesagt – die Erstellung der Infrastruktur keinen maßgeblichen Faktor dar, der die Klimabilanz insgesamt zugunsten eines anderen Verkehrsträgers beispielsweise kippen lassen könnte.

(Folie 24: Das Projekt Stuttgart 21/NBS Wendlingen—Ulm hat insgesamt wegen der Verlagerungseffekte eine deutlich positive Energiebilanz)

Im letzten Chart, das ich Ihnen mitgebracht habe, ist Folgendes dargestellt – die Zahlen dürften bekannt sein –: Das Land hat die Klimabilanz des Projektes gutachterlich untersucht und die Verlagerungseffekte einschließlich der zusätzlichen Effekte bilanzieren lassen, die durch Mehrverkehr auf der Schiene dadurch entstehen, dass mehr Leute auf der Schiene unterwegs sind. Aus dieser Modellrechnung resultiert eine jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung gegenüber dem jetzigen Stand von knapp 170.000 t.

Dabei darf ich allerdings noch Folgendes anfügen, ohne das, wie gesagt, ausführen zu können: Diese Bilanz wird sich im Laufe der Zeit dadurch weiter verbessern, dass vor allen Dingen der Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrom weiter steigen wird. Wir haben heute einen Anteil von 18,5 % erneuerbarer Energien beim Bahnstrom und wollen bis 2020 30 % erreichen. Die Vision ist, den Schienenverkehr auf Basis erneuerbarer Energien bis 2050 komplett CO<sub>2</sub>-frei zu betreiben. Das heißt also, diese Bilanz wird deutlich größer werden.

(Folie 25: Zusammenfassung)

Zusammengefasst: Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist die Bahn fast immer am umweltfreundlichsten. Das war, wie gesagt, Konsens. Der Vorteil des Systems Schiene konnte in den vergangenen Jahren ausgebaut werden. Zusätzliche Verbesserungen werden durch Effizienzsteigerungen bei Fahrzeugen, aber vor allen Dingen auch durch die Verlagerungseffekte von Gütern und Personen von der Straße und vom Luftverkehr auf die Schiene erzielt. Auf den Bau der Infrastruktur entfällt der kleinste Teil des Energieaufwandes, sodass letztlich das Projekt insgesamt zu einer deutlichen CO<sub>2</sub>-Reduktion führt. – Vielen Dank.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bedanke mich bei Herrn Kirchberg und bei Herrn Westenberger. Jetzt bitte ich darum, dass uns Herr Nitsch und Herr Pfeifer ihre Präsentation darlegen.

(Der Laptop wird für die weiteren Präsentationen vorbereitet.)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Während das gemacht wird, möchte ich kurz Herrn Nitsch vorstellen, wenn ich darf, Herr Geißler.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte schön.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Dr. Nitsch ist Ingenieur und Energiewissenschaftler. Er hat viele Jahre am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrttechnik in Stuttgart gearbeitet. Er war einer der Berater der Bundesregierung beim Entwurf und der Konzeption des Energiekonzepts 2020. – Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Nitsch, bitte schön.

**Dr. Joachim Nitsch:** Herr Dr. Geißler! Meine Damen und Herren!

**(Präsentation: Ökologische Gesamtbilanz, Klimaschutz)**

Dem Plädoyer, dass der Schienenverkehr eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel ist, schließe ich mich voll an. Das ist völlig klar und völlig unbestritten. Die Bilanz wird besser, je mehr erneuerbare Energien wir nutzen. Darum geht es hier aber nicht.

Wir stehen hier, weil wir uns Sorgen machen, dass die ökologischen Vorteile des Bahnbetriebs durch den Projektbau S 21/Neubaustrecke zumindest sehr stark reduziert, wenn nicht gar ins Gegenteil verkehrt werden können. Das möchte ich versuchen zu belegen.

Ich fange mit dem Thema an, das wichtig ist: ökologische Gesamtbilanz. Die Betonung liegt auf „gesamt“. Es geht, wie bei einer Bilanz üblich, um Soll und Haben. Ich fange, weil es angenehmer ist, mit dem Haben an.

(Folie 2: Angenommene Verkehrsverlagerungen und CO<sub>2</sub>-Vermeidung)

– Genau das, was Sie gerade über die ökologischen Vorteile der Verlagerung von Verkehr in einem Projekt gehört haben, dass die Bahn den Bahnverkehr ausbaut. Es geht um die Verlagerung von etwa einer Milliarde Pkw-Kilometer; das hat das Gutachten von Herrn Rothengatter festgestellt. Die Aufteilung auf S 21 und auf die

Neubaustrecke ist angegeben. Damit wir wissen, wovon wir reden, habe ich die Relationen hergestellt: Das sind 1,3 % der Pkw-Kilometer in ganz Baden-Württemberg, etwa 0,5 % für S 21 und 0,8 % für die Neubaustrecke. Das sind die Daten aus diesem Gutachten, das für das Innenministerium Baden-Württemberg erstellt wurde. In dem Gutachten ist auch die CO<sub>2</sub>-Minderung errechnet worden. Sie haben die Zahl gerade schon gehört. 177.000 t pro Jahr werden durch diese Verlagerung vom Pkw auf die Schiene vermieden. Das entspricht etwa 0,8 % der CO<sub>2</sub>-Emission des Verkehrs in Baden-Württemberg; bezogen auf die gesamten Emissionen in Baden-Württemberg sind es 0,2 %. So weit, so gut; das ist unbestritten.

Aber bereits in dieser Habendarstellung sind Defizite zu verzeichnen. Es ist nichts über die Zunahme des Flugverkehrs gesagt, der eintreten soll, zumindest wenn man die Äußerungen von Herrn Fundel noch in Erinnerung hat, die er hier getätigt hat. Es ist nichts über den zusätzlich induzierten Verkehr durch städtebauliche Maßnahmen gesagt, die im neuen Viertel auf dem aufgegebenen Gleisvorfeld stattfinden sollen. Das schmälert auf jeden Fall diese CO<sub>2</sub>-Bilanz. Interessanterweise steht auch nichts über die Verlagerung von Güterverkehr auf dieses Projekt darin. Das lässt vermuten, dass offenbar der Güterverkehr im Gegensatz zu vielen Äußerungen doch nicht die große Rolle spielt. Das nur zur kurzen Darstellung der Habenseite.

Aber wir müssen natürlich viel weiter gehen. Dabei kann man nicht stehen bleiben. Wir müssen über die Gesamtbilanz eines Projektes reden. Wir müssen darüber reden, welcher ökologische Rucksack – das ist der gängige Begriff dafür – für diese auftretenden ökologischen Belastungen entsteht. Der entsteht zunächst – das ist unbestritten und wurde auch gesagt – im Bereich des Baues des Projektes, im Bereich der gesamten Infrastruktur und der Fahrzeuge. Wir wollen – nur als Beispiel – etwa die gesamten Energieaufwendungen subsumieren. Wir wollen die Gesamtemission am Beispiel des CO<sub>2</sub> darstellen: sowohl auf der Sollseite, auf der Seite, die Belastungen hervorruft, als auch auf der Entlastungsseite.

(Folie 3: Die Ermittlung der vollständigen ökologischen Belastungen („ökologischer Rucksack“) eines Projekts erfordert eine komplette Ökobilanz)

Was Sie hier sehen, ist ein grobes Schema einer derartigen Bilanzierung. Wenn man eine komplette Ökobilanz will, muss man zunächst die Bereitstellungsseite vollständig bilanzieren. Man muss den Abriss erfassen, den Abraum, die gesamte Entsorgung, die Baumaterialien und dergleichen. Auf der Nutzungsseite gilt natürlich dasselbe: Man muss nicht nur die gesamte Nutzung der Fahrzeuge, sondern auch der Infrastruktur erfassen.

Nun ist festzustellen, dass es – das wurde auch schon bestätigt – ganz zentrale Elemente dieser sachgerechten Ökobilanz noch nicht gibt. Die gibt es für S 21 und für die Neubaustrecke nicht. Ich gehe kurz darauf ein: Es ist klar und auch in der

Fachwelt unumstritten, dass die energetischen Aufwendungen für die Herstellung der Fahrzeuge relativ klein sind. Auf der anderen Seite, ganz rechts außen, sehen Sie: Der Strom und die Kraftstoffe für den Fahrbetrieb spielen eine bedeutende Rolle; das ist ganz klar. Aber man muss sie natürlich in der Relation der Aufwendungen vorher und der Nutzungszeit sehen, die über Jahrzehnte hinweg geht und natürlich zu großen Mengen auflaufen kann. Die prozentuale Relation von Aufwand für die Traktion, also für den Verkehr, gegenüber dem Bauaufwand sagt noch nichts über die absoluten Höhen dieser Beträge aus.

Jetzt geht es uns um die mit Fragezeichen gekennzeichneten Kästchen. Vor allen Dingen bei der Bereitstellung der Infrastruktur kommt es sehr darauf an, alles zu erfassen, was dort zu Energieaufwendungen und zu Emissionen führt. Ich gehe bei der nächsten Grafik darauf noch einmal ein. Ich möchte aber festhalten: Das fehlt für S 21 und für die Neubaustrecke. Bei einem Projekt, das als ökologisches Jahrhundertprojekt gepriesen wird, hätte ich eigentlich erwartet, dass man diese Bilanzierung vorfindet. Es wurde gerade eine Bilanzierung vorgestellt, die ich Ihnen auch noch zeigen werde. Das ist die einzige, die ich bisher in Bezug auf die Ökobilanz von Schienenverkehrssystemen gefunden habe.

(Folie 4: Wesentliche Punkte für eine belastbare Ökobilanzierung der Infrastruktur)

Ich möchte darstellen, worauf es uns ankommt. Man muss zunächst einmal wirklich eine vollständige Erfassung aller Mengen haben, die anfallen. Deshalb drängen wir so sehr darauf, die einzelnen Daten zu haben. Sei es beim Abraum oder beim Aushub: Man muss die Mengen kennen. Man muss die Transportmittel kennen, mit denen dieser Abraum transportiert wird. Man muss die Transportentfernungen kennen. Wenn man hört, dass ein Großteil des Aushubs durch die halbe Bundesrepublik gefahren werden soll – möglicherweise bis nach Sachsen in eine Deponie –, ist das schon von besonderer Bedeutung für den Energieaufwand. Auch die Frage, wo das abgelagert wird, spielt natürlich eine große Rolle. Möglicherweise sind dort sogar auch Ausgleichsmaßnahmen notwendig, weil Flächen beansprucht werden. Auch für Baumaterialien muss man natürlich Energie aufwenden, und es entstehen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auch das muss bilanziert werden. Dann ist natürlich der gesamte Errichtungsaufwand zu berücksichtigen. Der Einsatz aller Fahrzeuge verschlingt Energie, die Baumaschinen, die Tunnelbaumaschinen, die Rahmen, das Wassermanagement – all dies summiert sich zu ganz beträchtlichen Mengen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber was Sie jetzt vortragen, gilt im Grunde genommen für jede Investition.

**Dr. Joachim Nitsch:** Das gilt für jede Investition. Das wollte ich – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist doch kein Spezifikum des Bahnhofs.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Kommt gleich!)

Das würde uns ja interessieren.

(Zuruf von Johannes Bräuchle [Projektbefürworter])

**Dr. Joachim Nitsch:** In der absoluten Größenordnung, ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Verstehen Sie, also was Sie sagen, gilt – –

**Dr. Joachim Nitsch:** Das gilt generell. Das wollte ich vorausschicken.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das gilt für jedes Schwimmbad und für alles.

**Dr. Joachim Nitsch:** Das gilt für alles. Das wollte ich vorausschicken, weil gesagt wird: Dies alles ist aber für S 21 und die NBS so bisher noch gar nicht gemacht worden. Es ist nur dieses eine Diagramm mit den 13 % gezeigt worden. Unsere Schlussfolgerungen – Sie sehen unten dieselbe Quelle, die Herr Westenberger genannt hat – lassen schon darauf schließen, dass durch die sehr komplexen Strukturen des Projektes – mehr Tunnelstrecken, ein Tiefbahnhof, den es in Hannover bei dieser Strecke nicht gegeben hat –, dass die ökologischen Belastungen für Errichtung und Unterhalt der Infrastruktur bei diesem Projekt wesentlich größer als bei der gerade genannten Quelle sein werden, die diese 13 % angibt. Das will ich zunächst einmal festhalten, weil es einfach größere Tunnelanteile gibt, schwierigere Tunnel, einen Tiefbahnhof, der bisher noch nirgendwo ökologisch bilanziert wurde. Das muss man zunächst einmal festhalten. Ich kann das auch nur qualitativ tun, weil es, wie Sie gerade gehört haben, dazu überhaupt noch keine Berechnungen gibt. Ich möchte aber trotzdem – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Haben wir es mal abgemessen? Zwischen Würzburg und Hannover gibt jede Menge Tunnel.

**Dr. Joachim Nitsch:** Da gibt es einen Tunnelanteil von 38 % insgesamt. Aber es wird auch in dieser Darstellung gesagt, dass der Tunnelanteil ein ganz sensibler Parameter ist, weil dort natürlich die allergrößten Mengen umgesetzt werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist schon interessant. Können wir hier darüber abstimmen, ob es „Túnnel“ oder „Tunnél“ heißt?

(Heiterkeit – Zuruf von den Projektgegnern: Hochdeutsch „Túnnel“, schwäbisch „Tunnél“!)

In Baden-Württemberg heißt es „Tunnél“,

(Zustimmung)

aber sonst nirgendwo im – –

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Wir könnten auch „Durchlässe“ sagen! – Weitere Zurufe)

**Dr. Joachim Nitsch:** Ich darf fortfahren. – Ich komme gleich zu einer quantitativen Aussage. Trotz nicht vorhandener Daten habe ich mich daran gewagt, aber ich glaube, dass es notwendig ist zu zeigen, worauf es uns ankommt und worauf man generell achten muss, wenn man ein Projekt als „ökologisch“ bezeichnet.

(Folie 5: Zeitliche Entwicklung der Umweltbe- und -entlastung (Beispiel CO<sub>2</sub>))

Hier ist dargestellt, wie sich in einem Projekt vom Baubeginn über das Ende der Bauzeit bis hinaus in die Nutzungszeit die aufsummierten CO<sub>2</sub>-Mengen darstellen – qualitativ als Mehremission bezeichnet – und wie sich dann Emissionsminderungen ergeben können.

Zunächst laufen ein Energiebedarf und eine CO<sub>2</sub>-Emission auf – das ist die schräg nach oben steigende rote Linie – über die gesamte Bauzeit hinweg. Zehn Jahre, 15 Jahre oder wie lang auch immer das Projekt dauert, haben wir natürlich Zusatzbelastungen wie bei jedem anderen Projekt.

Dann wird es spannend, denn dann beginnt eine Rückzahlzeit. Dieser ökologische Rucksack, der bis dahin aufgelaufen ist, wird nun durch die Verminderungen abgebaut, die wir gerade vorgestellt bekommen haben. Das Projekt Bahn hat natürlich seinen ökologischen Vorteil. Das wollen wir auch erreichen, das ist ganz wichtig. Deshalb müssen wir hier sehr darauf achten. Es beginnt eine Rückzahlzeit, die so verläuft, dass der Rucksack mit diesen CO<sub>2</sub>-Minderungen abgebaut wird, die wir pro Jahr durch die Verlagerung des Verkehrs erzielen. Das zeigt die grüne Linie. Bis an den Punkt, wo diese grüne Linie die Achse schneidet, sind die ökologischen Belastungen des Projektbaus gerade aufgezehrt. Wir müssen also Bauzeit und Rückzahlzeit zusammenzählen. Erst danach kann überhaupt eine ökologisch vorteilhafte Wirkung eines Projekts entstehen.

Ich habe als ein Beispiel ganz grob versucht, damit Sie eine Zahl zur Diskussion haben, aus den Kennzahlen dieser erwähnten Studie abzuschätzen, wie viele Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> allein für die Tunnelstrecken und nicht für den Bahnhof entsteht – das war nicht möglich in der kurzen Zeit; dafür stehen mir auch die Daten nicht zur Verfügung –, wenn man allein den Beton und den Stahl bereitstellen und verarbeiten muss. Das hängt natürlich von den Tunnellängen ab und von der Zahl der Röhren, die man braucht. Ganz grob kommt heraus: Es sind 0,8 Millionen t CO<sub>2</sub>. In der Gesamtbilanz ist das eine relativ kleine Summe. Aber gemessen an dem, was nachher vermieden werden kann, ist das doch schon ein beträchtlicher Aufwand. Sie

erinnern sich: 0,17 Millionen t können pro Jahr vermieden werden. Das heißt, der Quotient ist die Rückzahlzeit. Allein um diesen Zusatzaufwand zu vermeiden und zurückzuzahlen, braucht man etwa elf Jahre. Bei einem Projekt wie K 21 braucht man dazu viel weniger, weil allein dieser Aufwand geringer ist. Ich möchte betonen: Das ist keine endgültige, absolute Zahl. Ich wollte Ihnen nur an einem Beispiel darstellen, wie wichtig die Relationen sind: Höhe des ökologischen Rucksacks und Höhe der erreichbaren Verminderungen.

(Folie 6: Energiekonzept der Bundesregierung vom 28. September 2010)

Ich komme nun zum zweiten Teil, zur Einordnung dieses Projekts in die gesamte Klimaschutzstrategie der Bundesregierung. Ich habe Ihnen hier ein Zitat aus dem neuen Energiekonzept mitgebracht. Dort steht etwas zum Schienengüterverkehr. Die Hervorhebung stammt von mir. Es geht darum, dass dort ausdrücklich gesagt wird: Wir wollen, dass „die zentralen aufkommensstarken Verbindungen spezieller Korridore für den Schienengüterverkehr entwickelt und prioritär ausgebaut werden.“ Nur deshalb können wir im Verkehr auch den notwendigen Beitrag zum Klimaschutz erreichen. Das ist darin explizit enthalten.

(Folie 7: Vorgaben in den Berechnungen zum Energiekonzept)

Man ist bei diesen verbalen Aussagen nicht stehen geblieben. Es gibt in den zu diesem Energiekonzept gehörigen Szenarien ganz klare Vorgaben. Sie sehen hier die Darstellung der Verkehrsleistungen des Güterverkehrs in Deutschland ohne Luftfracht. Blau ist die Gesamtkurve, dargestellt in der Maßeinheit Tonnen-Kilometer. Das ist die Maßeinheit, um die Güterverkehrsleistung zu beziffern. Sie sehen einen Anstieg bis 2008 und dann den kurzen Einbruch. Sie sehen, dass – leider Gottes oder schön für die Wirtschaft – dieser Güterverkehr noch zunehmen wird. Anhand der blauen Kurve sehen Sie bis zum Jahr 2050 eine Zunahme um weitere 60 %. Um die Belastung auf der Straße abzumildern – das ist die rote Kurve –, unterstellt man in diesen Berechnungen für das Energiekonzept, dass sich der Schienengüterverkehr, der heute einen Anteil von etwa 17 % hat – 116 Milliarden t sind das –, bis zum Jahr 2030 auf das 1,7-fache und bis zum Jahr 2050 sogar auf das 2,4-fache steigern muss. Diese Annahme ist in diesen Szenarien notwendig, um zu zeigen, dass der Verkehr wirklich seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Er ist bis zum Jahr 2050, wie wir wissen, erheblich. Das ist also eine stillschweigende oder eine explizite Voraussetzung des Energiekonzepts.

(Folie 8: Wirkung dieser Maßnahme hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr)

Ich will Ihnen auch noch kurz zeigen, warum das so wichtig ist. Dann komme ich schon zu meinen Schlussfolgerungen. Die blaue Kurve stellt den Verlauf der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor Deutschlands dar. Wir emittieren

heute etwa 180 Millionen t CO<sub>2</sub> durch unseren Verkehr; das sind etwa 24 % der Gesamtemissionen in Deutschland. Wir streben an, die blaue Kurve zu erreichen. Die angestrebten Gesamtminderungen im Verkehr – ich zitiere immer diese Gutachten, die für das Energiekonzept erstellt wurden – liegen etwa bei 110 Millionen t. Das heißt, wir kommen etwa auf 70 Millionen t.

In dieser Gesamtminderung steckt natürlich alles drin. Da steckt die Effizienz für Pkw drin. Da steckt die Elektromobilität drin. Da steckt natürlich auch die weitere Effizienzsteigerung im Bahnverkehr drin. Da stecken die Biokraftstoffe drin. Aber es steckt auch – genau das ist der Unterschied zwischen der rot gestrichelten und der blauen Kurve – diese deutliche Erhöhung des Güterverkehrs auf der Schiene drin. Das macht nämlich 18 Millionen t CO<sub>2</sub> insgesamt aus. Daran sehen Sie natürlich die ökologische Vorteilhaftigkeit des Bahnverkehrs, vor allen Dingen des Schienengüterverkehrs, der sehr viel bringt, wenn man vom Lkw auf die Schiene verlagert.

Es ist uns natürlich ein Anliegen, dass genau das, was im Energiekonzept steht, umgesetzt wird. Das sind nämlich 17 % der vom Verkehr insgesamt zu erbringenden Maßnahmen. Das ist ein ganz beträchtlicher Anteil. Wenn die nicht kommen, fehlt uns dies in der Gesamtbilanz für den Klimaschutz.

(Folie 9: Eine zentrale Voraussetzung zur Erreichung dieser CO<sub>2</sub>-Minderung)

Wir wissen heute genau – das wurde auch hier schon gelegentlich thematisiert –, wie diese Verdoppelung oder Steigerung des Güterverkehrs zu erreichen ist. Ich zitiere aus diesen drei Studien für das Umweltbundesamt, vor allen Dingen aus der aktuellen Studie über das Schienennetz 2025/2030. Darin wird das alles aufgezählt. Es heißt, wir müssen die güterverkehrsspezifischen Engpässe im deutschen Schienennetz beseitigen.

Auf der Folie habe ich Ihnen vier Beispiele gezeigt, die besonders auffallen. Darunter befindet sich natürlich auch die Rheinstrecke Karlsruhe—Basel. Die Kostenschätzung für die Ertüchtigung des Schienennetzes, – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Verbesserung, oder?

**Dr. Joachim Nitsch:** Entschuldigung, die Kosten für die Verbesserung des Schienennetzes liegen bei 11 Milliarden €.

Jetzt stelle ich eine einfache Gegenüberstellung dar: Für den vergleichbaren finanziellen Aufwand, wobei wir nicht von 7 Milliarden, sondern vermutlich von mehr Milliarden für das Projekt reden – ich nenne das einmal „vergleichbar“ –, können wir, wenn wir diese Milliarden in die Ausweitung des Schienengüterverkehrs stecken, die Emissionen im Jahr 2030 um 9 Millionen t CO<sub>2</sub> und im Jahr 2050 um



18 Millionen t CO<sub>2</sub> reduzieren. Der Bau von S 21 und der Neubaustrecke bringt zusammen 0,17 Millionen t € pro Jahr

(Zurufe: CO<sub>2</sub>!)

– Entschuldigung: CO<sub>2</sub> je Jahr –, also gerade ein Hundertstel. Sie sehen: Die Frage der Mittelverwendung spielt schon eine ganz zentrale Rolle.

(Folie 10: Schlussfolgerungen)

Ich komme zu meinen Schlussfolgerungen:

Erstens. Ohne den Nachweis vertretbarer Gesamtaufwendungen – damit meine ich den ökologischen Rucksack – kann man S 21 und die Neubaustrecke nicht als ökologisch akzeptabel bezeichnen. Dieser Nachweis fehlt und ist bisher nicht erbracht. Man kann nicht bei der Habenseite stehen bleiben und sagen: In der Nutzung wird irgendwann einmal CO<sub>2</sub> vermieden.

Zweitens. Unsere These ist: Dieser ökonomische Rucksack ist beim Projekt S 21 wegen der sehr aufwendigen Baumaßnahmen besonders hoch. Ich erinnere an die langen Tunnelbaustrecken, die eine wesentliche Rolle spielen, aber auch an den Tiefbahnhof und die damit verbundenen Aufwendungen.

Drittens. Wir behaupten auch, dass für die K-21-Alternative, weil natürlich eine ganze Menge Baumaßnahmen wegfallen – der ökologische Rucksack kann gar nicht so groß werden –, diese positiven Wirkungen, die nachher bilanziert werden können, viel früher eintreten. Das ist natürlich auch wichtig, wenn wir an die Zeiten bis 2050 denken, in denen der Klimaschutz in Deutschland schon fühlbar sein muss.

Viertens. Dieses Projekt steht im deutlichen Gegensatz zu den Klimaschutzzielen des Energiekonzepts der Bundesregierung im Verkehrssektor. Das ist einwandfrei nachzulesen. Ich frage mich manchmal, ob Herr Ramsauer das Energiekonzept der Bundesregierung auch wirklich richtig durchgelesen hat.

(Folie 11: Fazit)

Mein Fazit lautet – darauf sollte die Politik besonders achten –: Mit vergleichbaren Investitionen in den Ausbau des Schienengüterverkehrs an anderen Stellen kann hundertmal mehr CO<sub>2</sub> vermieden werden, als wenn wir dieses Geld in dieses Projekt stecken.

Aus der Sicht des Klimaschutzes ist der Nutzen von S 21 minimal. Ich erwähne noch einmal die Stichworte „Bauzeit“ und „Rückzahlzeit“. Die Verwirklichung des Projektes blockiert wesentlich größere CO<sub>2</sub>-Reduktionsmöglichkeiten im zukünftigen

Schienenverkehr. Damit kann in der Gesamtbilanz das Projekt eher ökologischen Schaden anrichten, als dass es nutzt.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke schön. – Ich hoffe, dass alle den letzten Satz verstanden haben: „die Verwirklichung des Projekts blockiert wesentlich größere CO<sub>2</sub>-Reduktionsmöglichkeiten im zukünftigen Schienengüterverkehr.“ – Dadurch, dass S 21 gebaut wird, sagen Sie, können andere Verminderungen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erschwert werden.

**Dr. Joachim Nitsch:** Die These ist, dass die Mittel dann nicht für den Ausbau des Schienengüterverkehrs zur Verfügung stehen, der nach dem Energiekonzept der Bundesregierung auf eine mehrfache Vergrößerung des Schienenverkehrs hinzielt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. – Herr Bopp wollte sich – – Sie haben eine Frage. Denn jetzt kommt noch – –

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Nein, jetzt erst vortragen!)

– Wen hören wir zuerst?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Jetzt kommt Herr Gerhard Pfeifer, Regionalgeschäftsführer des BUND in Stuttgart und seit 1994 aktiv im Widerstand.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jawohl. Herr Pfeifer, bitte schön. Herr Pfeifer hat ebenfalls Folien mitgebracht.

**(Präsentation: Thema Ökologie/Stadtklima)**

**Gerhard Pfeifer:** Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Zunächst meine Ansage: Mein Vortrag dauert ca. 20 Minuten, damit Sie sich auch einrichten können, wann die Mittagspause beginnt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** 15!

**Gerhard Pfeifer:** Bei Stuttgart 21 – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir müssen aber trotzdem ein bisschen schneller machen, weil Herr Kirchberg und Herr Westenberger überzogen haben.

**Gerhard Pfeifer:** Bei Stuttgart 21 ist bisher relativ wenig bekannt, wie wertvoll eigentlich die Gleisanlagen für den Arten- und Biotopschutz sind.

(Folie 2: Die Gleis-Wüste lebt!)

Eine Untersuchung, die schon in den 90er-Jahren im Auftrag der Stadt Stuttgart durchgeführt wurde, hat erstaunliche Ergebnisse erbracht – auf der Folie ist diese rote Broschüre, die auch Herr Hahn kennt, abgebildet –: Auf dem Gleisgelände und den Bahnböschungen hat man eine Vielzahl von Arten entdeckt. Sie sind aufgelistet – ich will sie vorlesen –: 400 Farn- und Blütenpflanzenarten, 29 Brutvogelarten, 30 Laufkäferarten, 106 Schmetterlingsarten, acht Heuschreckenarten, 110 Wildbienen- und Wespenarten, aber auch Eidechsenarten wie die Zaun- und die Mauereidechse, Säugetiere wie zum Beispiel der Feldhase, der interessanterweise sein größtes Vorkommen in Baden-Württemberg in Stuttgart hat, also im Schlossgarten und im Gleisgelände. Aber vor allem dieses Gleisgelände ist Voraussetzung, dass sich der Feldhase hier so gut entwickeln kann, denn er liebt Steppen und offene Flächen. Zusammen sind es 683 Arten. Darunter –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das gilt aber für alle Gleise: überall, nicht nur hier bei uns.

**Gerhard Pfeifer:** Es gibt einen Unterschied, aber das erläutere ich noch. – Darunter befinden sich zahlreiche Rote-Liste-Arten. Daher kann man wirklich mit großer Überzeugung feststellen, dass diese Gleiswüste lebt. Sie hat eine sehr hohe und überregionale Bedeutung für an Arten- und Biotopschutz.

(Folie 3: Schutz durch Nutzung)

Die Gleisflächen in Stuttgart sind ein hervorragender Ersatzlebensraum für die durch die Neckar-Kanalisation verschwundenen Kies- und Schotterflächen in der Flussaue. Der Neckar ist hier in der Nähe; er ist nur wenige hundert Meter entfernt.

Auf diesen Flächen kommen noch hochspezialisierte Tier- und Pflanzenarten vor, die auf trockene und warme Standorte angewiesen sind. Die Verbindungslinie für die Ausbreitung dieser Arten waren früher die Flussläufe. Seit ca. 100 Jahren sind es nun die Bahnstrecken. In diesem Sinne sind Bahnanlagen eine hervorragende Biotopvernetzung. Daher sind wir nicht nur Bahnfans aufgrund der ökologischen Reduktionen durch den Fahrbetrieb, sondern auch aufgrund des Artenschutzes.

Indem die Gleise und die Bahnböschungen von einem zu intensiven Bewuchs freigehalten werden, werden diese Trockenbiotope gesichert. Bei Bahnanlagen, die längere Zeit nicht genutzt werden, kommt rascher Baumbewuchs auf, und die Trockenbiotope verschwinden. Der Schutz für die seltenen trockenheitsliebenden Arten wird also durch die Bahnnutzung selbst sichergestellt.

(Folie 4: K 21 sichert Gleisbiotope)

Beim Alternativkonzept K 21 bleibt ein sehr großer Teil dieser Biotope erhalten, zum Beispiel die großen Bahnböschungen am Abstellbahnhof. Die Folie zeigt ein Luftbild

von diesen Bahnböschungen im Bereich des Abstellbahnhofes, der oben links zu sehen ist. Man sieht: Das hat eine ganz große ökologische Qualität. Es wirkt fast wie ein Gletscher, der sich nach Stuttgart hineinzieht und sehr viele Lebensräume umfasst.

Die Karte zeigt, je nachdem, ob man bei K 21 den Abstellbahnhof verlegt – in dem Fall sagen wir, dass wir ihn verlegen –, dass Teile des Gleisvorfeldes an der Oberfläche, sprich: an der Sonne, bleiben. Auf der Folie ist es mit grüner Farbe dargestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist K 21?

**Gerhard Pfeifer:** Das ist K 21. – Ein Fortbestand der wärmeliebenden Arten ist dadurch gesichert. Bei Stuttgart 21 verschwindet bekanntlich fast alles in Tunneln und damit auch diese einmaligen Biotope. Auf der Karte nicht farblich – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber dafür kommt etwas anderes.

**Gerhard Pfeifer:** Dafür kommt etwas anderes; das sehen wir heute Nachmittag beim Städtebaukonzept. – Auf der Karte nicht farblich markiert ist die Gäubahntrasse, die sich bis Stuttgart-Vaihingen am Talkessel entlang schlängelt, die aber bei Stuttgart 21 entfällt. Eigene Kartierungen der Gäubahntrasse haben gezeigt, dass hier eine ähnlich hohe ökologische Wertigkeit gegeben ist wie beim Gleisvorfeld. Das heißt, entlang der Gäubahn kommt auch eine Vielzahl von Rote-Liste-Arten vor.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Die bleibt aber!)

Interessant war in diesem Gutachten, das ich genannt habe, weiterhin, dass die Chancen für eine Ausgleichbarkeit nur gesehen werden können – so war eine Schlussfolgerung; ich zitiere –, „wenn bedeutsame Teilflächen erhalten bleiben“. Das war damals das Fazit dieses Gutachtens.

(Folie 5: Stadtökologische Wirkung Großbäume)

Neben dem Eingriff in das Gleisvorfeld sind die Eingriffe in den Schlossgarten hinsichtlich der Ökologie erheblich. Bekanntlich sollen im Umfeld des mittleren Schlossgartens 282 Bäume gefällt werden. 25 davon sind am 1. Oktober schon umgesägt worden. Als Ausgleichsmaßnahme ist bei Stuttgart 21 die Pflanzung von 291 jungen Bäumen verbindlich vorgeschrieben; Herr Kirchberg hatte das dargestellt. Aber das sind junge Bäume und keine alten.

Diese alten Bäume sind jedoch für Innenstädte von unschätzbarem Wert. Eine hundertjährige Rotbuche produziert 9.400 l Sauerstoff am Tag, verdunstet 400 l Wasser an einem Tag, kühlt bis zu 3 °C die Umgebungstemperatur, bindet rund 1.000 kg Feinstaub im Jahr und ist Lebensraum für zahlreiche Tier- und

Pflanzenarten, unter anderem für den Juchtenkäfer, wie wir schon erfahren haben. Ganz wichtig ist im Anschluss an den Vortrag von Herrn Nitsch: Diese Buche speichert rund 170 t Kohlendioxid in ihrem Holz.

(Folie 6: Baumkonzept Stuttgart 21)

Zum Thema „Kohlendioxidspeicherung von Bäumen als Klimaschutzbeitrag“ hat vor wenigen Wochen die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg im Auftrag des Stuttgart-21-Kommunikationsbüros ein Gutachten erstellt. Darin ist zu lesen – ich zitiere –:

*„Nur durch die zusätzliche Ausgleichsmaßnahme, die Anpflanzung von 5.000 Bäumen im Rahmen der Stadtentwicklung ab 2021, wird der Verlust (in Bezug auf Kohlenstoffspeicherleistung) bis etwa im Jahre 2040 ausgeglichen.“*

Man braucht also 5.000 Bäume zusätzlich zu den 291 Bäumen, um die Kohlenstoffspeicherbilanz auszugleichen. Nur stellt sich die Frage: Wo sollen diese Bäume gepflanzt werden? Wenn man die vorgesehenen 20 ha Parkerweiterung annimmt, würde es bedeuten, dass man alle 7,8 m in jeder Richtung eine Baumpflanzung vornehmen müsste.

In der Karikatur rechts auf der Folie ist das ein bisschen witzig dargestellt. Das bedeutet, man müsste einen Stangenwald bauen; das ist ähnlich wie ein Fichten-Monokulturforst. Das ist in der Stadt eigentlich gar nicht möglich, denn die Parkanlagen, also Rosensteinpark, Unterer Schlossgarten, Mittlerer Schlossgarten, Oberer Schlossgarten, haben eine Gesamtfläche von insgesamt 126 ha; das ist unten auf der Folie aufgeführt. Darauf stehen 4.100 Bäume. Das heißt, um hier diese 5.000 Bäume unterzubringen, bräuchte man eine Verdoppelung der Stuttgarter Parkflächen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Speicherung von 170 t Kohlendioxid bei einer Rotbuche vorausgesetzt, müssten man für alle Rotbuchen zusammen, die gefällt werden, zusätzlich 5.000 Bäume pflanzen?

**Gerhard Pfeifer:** Richtig. Dann wird aber die Kompensation erst im Jahre 2040 erreicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Das lassen wir so stehen.

(Folie 7: Juwel der Naherholung im Stadtzentrum – der Mittlere Schlossgarten)

**Gerhard Pfeifer:** Ein weiteres Zitat aus dem genannten Baumkonzept lautet:

*„Bäume spielen in städtischen Räumen eine wichtige Rolle für das lokale Klima und die Luftreinhaltung. Insbesondere im Sommer ist die kühlende Wirkung durch Beschattung von erheblicher Bedeutung.“*

Das Foto auf der Folie zeigt den Mittleren Schlossgarten an einem Frühlingstag dieses Jahres. Zu der Zeit gab es noch keine Demonstrationen im Park. Die Menschen sind also Normalparknutzer.

Eine Parkerweiterung im Bereich des weit entfernten Rosensteinparks und des Unteren Schlossgartens hat niemals den Stellenwert wie im Mittleren Schlossgarten, der zentrumsnäher ist. Die Menschen wollen auf kurzen Wegen in den Park kommen. Eine weitere Aufsiedlung durch die benachbarten Stuttgart-21-Gebiete A1 und A2 würde die Besucherbelastung des dann durch den Tiefbahnhof sowieso schon geschrumpften Mittleren Schlossgartens noch mehr verschärfen. Beim Stuttgart-21-Gebiet A1 wurde schlichtweg versäumt, Grünanlagen für die Naherholung einzuplanen. Beim Gebiet A2, also beim unmittelbaren Gleisvorfeld, wo sich jetzt die Prellböcke befinden, droht aufgrund des Vermarktungsdrucks dasselbe.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Das hätten wir so auch heute gerne! Dieses Bild hätten wir gerne heute als Realität!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum, was ist los Herr Bräuchle?

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Das ist heute eine völlig zerstörte Fläche. Unsere Bürger beschwerten sich laufend darüber. – Das nur als Zwischenruf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber die Bäume hat doch die Bahn umgesägt.

(Heiterkeit von den Projektgegnern)

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Diese Fläche, die hier fotografiert ist, ist im Moment nicht betretbar. Das ist eine Wüste. Das hat mit Baumfällen überhaupt nichts zu tun. Dieses Bild sieht heute anders aus. Ich wollte nur als Zwischenruf diese Beschwerde der Bürger benennen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum, was ist da los?

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Es ist zertrampelt. Die Fläche ist verwüstet. Die Bäume, die heute dort stehen, sind durch allen möglichen „Schmuck“ belastet. Diese Fläche ist für einen normalen Bürger, der hier zur Erholung durchspazieren möchte, nicht mehr betretbar. Das ist der heutige Zustand. Das wollte ich nur als ganz kurzen Zwischenruf sagen.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Wie sieht es dann aus, wenn die Baugrube kommt? – Zuruf der Projektbefürworter: Das machen wir morgen!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte fahren Sie fort.

**Gerhard Pfeifer:** Die Gefährdung des einmaligen Mineralwasservorkommens in Stuttgart gilt als K.-o.-Kriterium für Stuttgart 21; das hat OB Schuster auch schon mehrfach betont. Dies müsste auch für den Mittleren Schlossgarten mit seinen einmaligen Bäumen gelten, die zum Teil über 250 Jahre alt sind. Mineralwasser und Schlossgarten sind eines der wichtigsten Qualitätsmerkmale der Landeshauptstadt.

(Folie 8: Nächtlicher Kaltluftstrom Stuttgart)

Ich möchte das Thema Stadtklima mit dieser Folie vertiefen. Stuttgart liegt in seiner Kessellage sehr windgeschützt. Der Nachteil davon ist der mangelhafte Luftaustausch. Insbesondere tagsüber gibt es hier kaum Winde, die Schadstoffe wegtransportieren.

In der Nacht gibt es jedoch einen mächtigen Kaltluftstrom, der die Innenstadt mit frischer Luft versorgt. Dieser für die Bewohner sehr wichtige Belüftungsstrom zieht sich entlang der Tallängsachse in Richtung Neckartal bis Bad Cannstatt. Die Frischluft zieht dabei genau über das Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofes – das ist hier dargestellt –:

(Die Stelle wird auf der Folie gezeigt.)

Beginnend in Kaltental – deshalb auch die Ortsbezeichnung „Kaltental“, weil der Luftstrom kühlt und frische Luft bringt – zieht der Luftstrom über die Innenstadt hinweg und genau über das Gleisfeld in Richtung Cannstatt.

(Folie 9: Forderungen an die Planung (1996))

Aufgrund dieser Situation hat bereits 1996 die Abteilung Stadtklimatologie des Amtes für Umweltschutz Stuttgart folgende Forderungen gestellt, die auf dieser Karte mit unterschiedlichen Schraffuren dargestellt sind. Die grünen Bereichen A1 und A2 stellen Flächen mit Restriktionen gegen hohe Bebauung dar: also keine Hochhäuser, keine zu hohen, sondern eher flache oder niedrige Baumassen. Jeder der das Gebiet A1 heute kennt, weiß, dass es hier anders aussieht.

Für diese Flächen im Bereich des Unteren Schlossgartens, die mit roter Schraffur gekennzeichnet sind, war sogar die Empfehlung, sie aus stadtklimatischen Gründen ganz von Bebauungen freizuhalten. Also der ganze Bereich A1 – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber der Bereich A1 hat mit dem Bahnhof unmittelbar nichts zu tun, sondern das wird so gebaut, egal ob der Bahnhof oben oder unten ist.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist gewissermaßen das Mustergelände!)

– Das heißt also, Sie wollen höchstens sagen: Die zukünftigen freiwerdenden Flächen dürfen nicht so bebaut werden wie A1.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Richtig!)

Ist das die Quintessenz Ihrer Aussagen?

(Zurufe von den Projektbefürwortern: Darüber herrscht Konsens!)

**Gerhard Pfeifer:** Das Fazit dieser Folie ist, dass die großen Flächen, die bei Stuttgart 21 frei werden, eigentlich gar nicht oder nicht hoch bebaut werden sollen. Diese Forderungen wurden bisher nicht umgesetzt, weil zum Beispiel die Abstellbahnhoffläche, diese B-Fläche, für Bebauungen vorgesehen ist. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir beim Schlichtungsteil am heutigen Nachmittag beim Städtebau darauf noch einmal intensiv eingehen.

(Folie 10: Temperatur- und Windfeld im Gebiet „Stuttgart 21“)

Dann zur Folie Temperatur- und Windfeld: Neben den schlechten Lüftungsverhältnissen leidet die Stuttgarter Innenstadt zunehmend an den immer höheren Temperaturen, insbesondere im Sommer. Der extrem heiße Sommer 2003 – er ist sicherlich noch vielen in Erinnerung – wird aufgrund des unabwendbaren Klimawandels zum Normalfall. Herz-Kreislauf-Probleme durch Wärmestress sind die Folgen, unter denen eine immer älter werdende Stadtbevölkerung zu leiden hat.

Die beiden Grafiken zeigen die Nachttemperaturen des Gebietes von Stuttgart 21 heute – links auf der Folie – im Vergleich zum Zustand ca. 2025, wenn Stuttgart 21 realisiert ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Woher wissen Sie das?

(Zuruf von den Projektgegnern: Vom Amt für Umweltschutz!)

Warum ist es da plötzlich heißer?

**Gerhard Pfeifer (Projektgegner):** Das sind Untersuchungen des Amtes für Umweltschutz, bei denen man nachts gemessen hat, wie die Temperaturen in



einzelnen Gebieten sind. Blau heißt hier „kühl“ und rot bzw. orange heißt hier „deutlich wärmer“. Man sieht: Heute, nachts ist die Fläche kühl, was dazu beiträgt, dass das Stadtklima angenehm bleibt. Tagsüber sieht man, wenn Stuttgart 21 realisiert wäre, eine deutliche Verschiebung ins Rote und Orange und eine Zunahme des Wärmestresses.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Welche Bebauung hat denn das Amt für Umweltschutz unterstellt?

**Gerhard Pfeifer:** Ich schlage vor, dass Herr Prof. Dr. Baumüller, der diese Karte miterstellt hat, das kurz erläutert.

**Dr. Jürgen Baumüller:** Ich möchte Folgendes ergänzen: Es handelt sich hierbei um Computersimulationen auf der Basis des Entwurfs Trojan/Trojan; das ist also diese rechte Grafik. Das ist der heutige Zustand.

(Die Stellen werden auf der Folie gezeigt.)

Die Gleisflächen kühlen erfahrungsgemäß in der Nacht sehr stark ab, mehr als der Schlosspark, wie man hier sieht; denn er ist erheblich wärmer.

Insofern ist es eine Kühloase, es betrifft die Gebiete B und C. Im Gebiet A ist das nicht so sehr der Fall; das ist heute schon ausgeräumt.

Hier rechts ist nun diese zusätzliche Bebauung in das Modell eingegangen.

(Die Stellen werden auf der Folie gezeigt.)

Man sieht, dass die Temperaturzunahme speziell in der Nacht deutlich höher ist, auch im Gebiet C und insbesondere im Gebiet A, wo die Bebauung schon heute realisiert ist. Man kann also sagen, dass diese zusätzliche Bebauung eine Veränderung des Klimas im Stadtgebiet in diesem Gebiet hervorruft. Hinzu kommt noch – das sieht man, wenn man die Tageskarten zeigen würde –, dass die Windgeschwindigkeit durch die Bebauung reduziert wird, was ein zusätzlicher Effekt ist und was die Tageszeit betrifft.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Planung im Rahmen von Stuttgart 21 das Stadtklima von Stuttgart nicht verbessert, sondern verschlechtert. Um wie viel eine Verschlechterung stattfindet, hängt von der Frage ab, in welcher Dichte und in welcher Höhe man im Städtebau das Gelände nutzen will.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, jetzt kommen wir zur nächsten Folie.

(Folie 11: Baustelle Stuttgart 21 verschärft Verkehrs- und Luftbelastung)

**Gerhard Pfeifer:** Die Stuttgarter Innenstadt hat bundesweit die höchsten Feinstaub- und Stickoxidwerte. Die Messstelle Neckartor mit den Rekordwerten liegt in unmittelbarer Nähe zum Stuttgart-21-Areal.

Bei Stuttgart 21 müssen aufgrund der umfangreichen Tunnelbaumaßnahmen 4 Millionen m<sup>3</sup> Erdaushub und Millionen Tonnen Baumaterialien, also Beton, Stahl und andere Materialien, transportiert werden. Dieser Transport findet in der Stuttgarter Innenstadt ausschließlich per Lkw statt. Wenn überhaupt, wird erst am Nordbahnhof auf die Schiene umverladen. Lkws haben jedoch einen großen Anteil an der gesamten Luftbelastung.

Bei K 21 werden wesentlich weniger Baumassen bewegt. Der Transport kann zu großen Teilen auf der Schiene stattfinden. Das Fazit dieser Folie lautet: Stuttgart 21 verschärft die Verkehrs- und Luftbelastung in der Landeshauptstadt.

(Folie 12: Fazit Ökologie/Stadtklima)

Ich komme zum Schluss: Stuttgart 21 zerstört den wertvollsten Teil des Schlossgartens, also den Mittleren Schlossgarten, beseitigt Biotope mit seltenen Arten – Stichwort: Gleisvorfeld –, beeinträchtigt die Frischluftzufuhr – Stichwort: nächtlicher Kaltluftstrom –, führt zu einer Aufheizung des Stadtklimas – das hat Herr Baumüller gerade ausgeführt – und verschärft die Verkehrs- und Luftbelastungen durch die Baufahrzeuge. Beim Kopfbahnhof 21 treten diese Effekte nicht oder in weit geringerem Maße auf. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Pfeifer. – Wir haben jetzt 13 Uhr. Ich schlage vor, die Schlichtung für das Mittagessen zu unterbrechen. Wir treffen uns um 13:45 Uhr wieder. Dann machen wir mit der Ökologie bis 15 Uhr weiter. Danach fangen wir mit dem Städtebau an. Sind Sie einverstanden?

(Allgemeine Zustimmung – Hannes Rockenbach [Projektgegner]:  
Das ist ein so wichtiges Thema!)

– Gut, vielen Dank und guten Appetit.

(Unterbrechung der Sitzung: 13:00 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 13:45 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich sage es jetzt auf Schwäbisch: Es ist drei viertel zwei. Deswegen fangen wir an. Ich darf Sie bitten, Platz zu nehmen.

Es war während der Mittagspause allgemeine Meinung: Wir diskutieren jetzt die Ökologie anhand der Folien zunächst von Herrn Nitsch und dann von Herrn Pfeifer weiter. Wir sollten gleich anfangen.

**(Präsentation: Ökologische Gesamtbilanz, Klimaschutz)**

Herr Nitsch, die Folie 1. – Gut. – Kommen wir zur Folie 2. Ich glaube, Herr Bopp hatte sich gemeldet.

**Thomas Bopp (Projektbefürworter):** Wenn Sie nach den Folien durchgehen, würde ich mich nachher bei der Folie 5 melden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, alles klar. – Sollen wir schon weitergehen? Ich meine, die erste Folie ist wahrscheinlich nicht arg umstritten. Sie wollen damit nur sagen, dass der prozentuale Anteil an der Verkehrsverlagerung durch Stuttgart 21 relativ gering ist.

(Folie 2)

**Dr. Joachim Nitsch:** Nein, das will ich eigentlich nicht sagen. Das ist nur eine weitere Information. Ich will nur bestätigen, dass diese im Rothengatter-Gutachten genannten Zahlen durchaus zutreffen, nämlich dann, wenn die Verlagerungszahl von 1 Milliarde € als belastbar angenommen wird. Ich habe erwähnt, dass mir dabei aufgefallen ist, dass die unteren drei Punkte in diesem Gutachten nicht angesprochen sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Möchte jemand etwas dazu sagen? Das ist wahrscheinlich unbestritten. Also ist die Bilanz etwas schwieriger.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Das Gutachten, aus dem die Zahlen stammen, ist das Rothengatter-Gutachten, wenn ich mich recht erinnere. Herr Nitsch, das hatten Sie so gesagt. Dort ist nach meinem Kenntnisstand eine Zunahme des Flugverkehrs unterstellt, zwar eine konservative, aber insofern unterstellt. Der induzierte Verkehr ist es ebenfalls, weil klar ist, dass wir dort ein neues Stadtviertel entwickeln wollen. Somit ist klar, dass damit neuer Verkehr entsteht.

Auf der anderen Seite geht es um die Frage, dieses innerstädtische Viertel genau so zu gestalten, dass möglichst geringe Verkehre entstehen. Insofern ist es nach meinem Kenntnisstand im Gutachten Rothengatter ebenfalls mit beinhaltet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Über den Städtebau reden wir nachher.

**Dr. Joachim Nitsch:** Darf ich noch kurz widersprechen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte, aber nicht zu lange bei dieser Geschichte.

**Dr. Joachim Nitsch:** Nein. – Die Zunahme des Flugverkehrs ist explizit nicht berücksichtigt. Es wird von einer Neutralität ausgegangen und keine Zunahme des Flugverkehrs in die Rechnungen aufgenommen. Es wird nur explizit gesagt, dass es im Fernverkehr und im Nahverkehr Verlagerungen gibt. Diese Zahlen sind in dem Gutachten ausdrücklich genannt und ausschließlich auf Pkw-Kilometer bezogen.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ich wollte nur daran erinnern, dass wir einmal nachgefragt hatten, was diese 1,2 Millionen zusätzliche Flugbewegungen sind, die durch Stuttgart 21 kommen sollen, wo Herr Fundel sogar schon investiert hat, weil er mit denen schon fest rechnet. Wir hätten gerne einmal eine CO<sub>2</sub>-Bilanz für diese Flugbewegungen.

Sie haben uns schon einmal erklärt, Herr Kefer, dass dann größere Flugzeuge kommen. So einfach lassen wir es aber nicht stehen. Wir wollen schon eine ernsthafte Berechnung. Mit dem lapidaren Satz: „Die Flugzeuge werden größer, und deswegen wird vielleicht das Verhältnis pro Person besser“, geben wir uns nicht zufrieden; denn diese Flugbewegungen erzeugen natürlich trotzdem sehr viel CO<sub>2</sub>, und zwar in einer Luftschicht, wo das sehr sensibel ist.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Von unserer Seite wollte Herr Hickmann noch antworten.

**Gerd Hickmann:** Die Zahlen, die Herr Nitsch aufgeschrieben hat, haben wir hier schon einmal präsentiert. Eine gewisse Interpretation ergibt sich daraus natürlich schon. Wenn wir damit 0,8 % CO<sub>2</sub>-Reduzierung, bezogen auf den Verkehrssektor in Baden-Württemberg, und nur 0,2 % CO<sub>2</sub>-Reduzierung, bezogen auf die gesamte CO<sub>2</sub>-Emission in Baden-Württemberg, erreichen, dann kann man nicht davon reden, dass dieses Projekt der Dreh- und Angelpunkt für die Ökologisierung des Verkehrswesens in Baden-Württemberg ist.

Unsere These dazu ist, dass man, wenn man diese Investitionsmittel anders einsetzen würde, möglicherweise – oder aus unserer Sicht wahrscheinlicher Weise – einen größeren CO<sub>2</sub>-Minderungseffekt erreichen würde als durch dieses Projekt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es ist klar, was mit der Folie gesagt werden soll. Ich sage einmal: Die ökologischen und verkehrlichen Auswirkungen von Stuttgart 21 sollen etwas herabgewürdigt werden.

(Heiterkeit)

Sehe ich das richtig?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Relativiert.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Hickmann, da würde ich Ihnen gar nicht widersprechen, sondern ich würde es andersherum drehen: Die Kernaussage ist nicht, dass Stuttgart 21 das Projekt ist, was die CO<sub>2</sub>-Minderung anbetrifft. Natürlich gibt es andere Projekte, die effizienter sind. Aber eine andere Aussage stimmt, nämlich dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm verbessert wird. Darüber hinaus gibt es noch weitere Argumente für dieses Projekt. Zumindest das erreichen wir in jedem Fall. Das ist unstrittig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. – Jetzt gehen wir einmal zur nächsten Folie weiter.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, dürfte ich noch?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ach ja, Frau Gönner. Entschuldigung!

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Kein Problem. – Ich wollte nur noch etwas sagen, weil Herr Rockenbach nachgefragt hat. Herr Rockenbach, die Antwort, die Sie erhalten hatten, war umfangreich, sowohl von Herrn Kefer als auch von Herrn Fundel.

Es gibt nun einmal Entwicklungen, die Sie zwar bestreiten mögen. Sie sind aber zunächst einmal so, dass wir schon heute am Flughafen in Teilen eine höhere Beförderung von Personen haben, ohne dass wir mehr Flugbewegungen haben, weil sich natürlich das Fluggerät mit der Zeit entwickelt. Darüber hinaus wurde ausgeführt, dass es darum geht, dass die Destinationen in Zukunft andere sein werden.

Insofern würde ich widersprechen, dass die Frage nicht beantwortet wurde. Es mag sein, dass Sie damit nicht zufrieden sind. Das ist aber deswegen so, weil nicht die Antwort herausgekommen ist, die Sie haben wollen. Aber beantwortet wurde diese Frage.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Die Frage war konkret, wie viel CO<sub>2</sub> das bringt. Das haben Sie nicht beantwortet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir reden aber jetzt nicht über den Flughafen, oder? Das haben wir schon einmal getan.

Jetzt gehen wir einmal zur nächsten Folie. Das ist die Sache mit dem Rucksack.

(Folie 3)

Möchte jemand etwas dazu sagen? Das ist ein schwerwiegender Vorwurf: Es fehlen zentrale Elemente einer sachgerechten Ökobilanz. – Herr Westenberger, Herr Leuschel. Sie erteilen das Wort, Frau Gönner.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Nein, Sie erteilen das Wort. Aber wenn Sie zugestehen, dass sich die Experten bei Ihnen melden dürfen, dann machen wir das gern so.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, alles klar.

**Peter Westenberger:** Dazu ist aus meiner Sicht zu sagen, dass hier dargestellt ist, was diese exemplarische Bilanz für Hannover–Würzburg, die ich vorhin vorgestellt habe, genau gemacht hat. Ich habe schon einmal betont, dass es bis jetzt in den Planungsverfahren nicht notwendig und nicht vorgesehen ist, so eine Bilanz für die Errichtung der Infrastruktur und für deren Betrieb zu erstellen. Natürlich ist es notwendig, diese Entwicklung im Blick zu behalten und CO<sub>2</sub> und Energie auch künftig einzusparen. Aber die Relevanz ist aufgrund des relativ geringen Anteils zum jetzigen Zeitpunkt in den Planungsverfahren nicht zwingend erforderlich und dort wahrscheinlich nur sehr schwer darstellbar. Baurechtliche Vorschriften sind dafür wahrscheinlich viel besser geeignet.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Es stellt sich die Frage, ob wir uns darüber unterhalten, was aus rechtlicher Sicht minimalst oder unbedingt notwendig ist, oder ob wir uns darüber unterhalten, ob man für Stuttgart 21 – wir sind ja hier auch die Faktenschlichter für eine Bürgerbewegung – damit hausieren gehen darf, dass es ein ökologisches Projekt und eines der bestgeplanten Projekte sei.

Wir sagen: Das ist ein Nachweis dafür, dass es kein ökologisches Projekt ist. Wir haben eine Zahl für eine relativ geringe CO<sub>2</sub>-Ersparnis durch die Verlagerung S 21 plus Neubaustrecke.

Wir sagen: Ihr könnt daraus nicht die Aussage ableiten, dies sei ein wirklich ökologisches Projekt; denn wenn wir die Gegenrechnung aufmachen, sehen wir, dass sich das erst nach vielen Jahren, wenn überhaupt, rechnet, weil ihr viele Zahlen gar nicht mit einrechnet. Bevor ihr eine solche sachgerechte Ökobilanz nicht gemacht habt, könnt ihr nicht behaupten, Stuttgart 21 sei ein ökologisches Projekt.

Wir behaupten – auch das haben wir dargestellt –: Mit dem Kopfbahnhof 21 sind diese Hypotheken viel geringer, und die ökologischen Effekte sind viel größer.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** In diesem Zusammenhang müsste man vielleicht einmal die Folie 5 angucken, oder? Kann man die einmal sehen?

(Folie 5)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Zu der Folie 5 würde ich gerne eine Frage stellen, weil ich glaube, dass die Rückzahlzeit nur einer der Parameter ist, die betrachtet werden sollten. Insgesamt halte ich die Gesamtbilanz für den richtigeren Parameter, und zwar vor folgendem Hintergrund:

Die Rückzahlzeit ist – wenn ich einmal Extremwerte betrachte –, wenn ich überhaupt nichts tue, null Jahre, wenn ich ein ganz klein bisschen was tue, ganz kurz. Das heißt also, die alleinige Indikation, wie lange die Rückzahlzeit ist, reicht nicht aus, um die Ökobilanz insgesamt tatsächlich festzustellen, sondern was gemacht werden muss, ist, dass man sagt: Was habe ich denn für einen – wir nennen das: eingeschwungenen – Zustand, also wenn tatsächlich alles fertig ist und der gesamte Betrieb läuft? Was habe ich dann für einen Nutzen? Das ist über die Jahre zu summieren. Dort sind dann die beiden Fälle miteinander zu vergleichen.

Häufig genug ist es so, dass die Projekte, die den höheren Anfangsaufwand bedeuten – auch CO<sub>2</sub>-technisch –, am Ende den höheren Nutzen bringen, sodass bei einer längeren Rückzahlzeit am Ende der größte Nutzen entsteht. Insofern sage ich einmal: Die Rückzahlzeit als solche ist nicht der geeignete Indikator, um eine Gesamtbeurteilung vorzunehmen.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Herr Geißler!)

– Ich habe erst die anderen Herren und dann Sie. Oder wollen Sie direkt?

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Dann machen wir erst die anderen!)

**Thomas Bopp (Projektbefürworter):** Herr Dr. Geißler, auf dieser Folie wird eine Abschätzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemacht und ein Vergleich zwischen S 21 und K 21 hergestellt. Um das bewerten zu können, möchte ich Herrn Dr. Nitsch fragen, was er bei K 21 alles hineingerechnet hat. Wir haben neulich gelernt, dass K 21 ein Baukastensystem ist. Ich frage jetzt einmal ganz konkret: Ist der neue Rosensteintunnel drin, die Brücke über den Neckar? Sind die Überwerfungsbauwerke oder Kreuzungsbauwerke – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Brücken!

**Thomas Bopp (Projektbefürworter):** – – oder Brücken drin? Ist der Tunnel Richtung Feuerbach drin, die zusätzliche Tunnelröhre, der Umbau des Gleisvorfelds?

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Herr Bopp, Sie müssen lesen, was da steht! Da steht die Antwort!)

– Das ist hinter mir. Er kann ja dazu Stellung nehmen. – Ist die Neubaustrecke drin, der Anschluss Flughafen? Ist eine Hochstrecke im Neckartal über den Neckar drin? Was ist alles eingerechnet?

**Dr. Joachim Nitsch:** Ich kann die beiden Aussagen zusammenfassen. Ich habe nie behauptet, dass die Rückzahlzeit allein ein Kriterium ist. Wir sind uns wohl darüber einig, dass eine ökologisch positive Wirkung eines wie auch immer gearteten Projekts erst dann auftritt, wenn eine Emissionsminderung eintritt, also nach diesem Schnittpunkt der grünen Achse mit der Zeitlinie. Das kann unterschiedlich lang sein.

Wenn der ökologische Rucksack sehr groß wird, dann wird die Rückzahlzeit erst einmal lang. Wenn der ökologische Rucksack kleiner ist, dann wird die Rückzahlzeit kürzer. Bei jedem Projekt dauert es, bis dieser eingeschwungene Zustand erreicht ist. Das ist in der Tat so. Dann kann der Nutzen nur so groß sein, wie er anfangs mit den vermiedenen Kilometern genannt wurde.

Wir gehen davon aus, dass die Verlagerungspotenziale bei K 21 auf die Schiene mindestens so groß sind wie die bei S 21. Also ist der Positiveffekt nach Ende der Rückzahlzeit sicherlich mindestens so groß wie bei S 21. Aber es dauert eben seine Zeit – 10, 20, 30 Jahre –, und das ist wohl schon beachtenswert.

Zum Zweiten: Dieses Beispiel, Herr Bopp, ist der Versuch einer Abschätzung, weil es von den Befürwortern keine einzige Zahl zu den Aufwendungen des Baus der Infrastruktur gibt. Ich habe mir aus der Quelle, die auch Herr Westenberger zitiert hat – das ist die bisher wohl einzige umfangreichere Ökobilanz eines Schienenverkehrsprojekts –, die Kennzahlen herausgeholt. Da gibt es Kennzahlen wie etwa: Wie viele Tonnen Beton braucht man pro Tunnelkilometer, wie viel Stahl und dergleichen mehr? Dann gibt es Kennzahlen: Wie viel Gramm CO<sub>2</sub> entstehen bei der Herstellung einer Tonne Stahl?

Ich habe diese genommen und nur die Tunnelstrecken von S 21 oder den gesamten Ring ohne Neubaustrecke – das sind die bekannten 30 km; da es vielfach Doppelröhren sind, muss man das berücksichtigen – angeschaut, genauso bei K 21 alle auftretenden Tunnel in diesem Ringschluss. Das sind nun einmal deutlich weniger.

Ich wollte damit uns allen einen Eindruck vermitteln, welche Größenordnung die Rückzahlzeit annehmen kann. Wenn man das analysieren wollte, bräuhete man ein ganzes Gutachten. Herr Westenberger wird mir zustimmen, dass das ein sehr komplexer Vorgang ist. Wir müssten Tausende von Einzelzahlen aus all den Elementen addieren, die Sie genannt haben. Das ist hier nicht geschehen. Es ist ein erster Eindruck, dass das ein wichtiges Segment ist, das man beachten muss.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielleicht darf ich für die Zuschauer einmal erklären, worüber wir reden. Es handelt sich um etwas Selbstverständliches, nämlich dass die



CO<sub>2</sub>-Emissionen bei S 21 größer sind als bei K 21. Das ist eigentlich logisch und selbstverständlich, weil da einfach mehr bewegt wird. Da gibt es mehr Tunnel, mehr Baumaterialien, mehr Abraum und was weiß ich alles. Das ist nun einmal so. Sollen wir jetzt noch weiter darüber debattieren?

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Ja!)

Wir können höchstens darüber debattieren, ob die von Herrn Nitsch errechneten Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> richtig berechnet oder annähernd richtig berechnet worden sind oder nicht. Aber wer will das heute Nachmittag noch feststellen? Der Grundsatz wird doch gar nicht bestritten. Da gibt es mehr CO<sub>2</sub>. Bis das wieder abfinanziert, herunterfinanziert ist, braucht man entsprechend länger als bei K 21. Das kann nicht bestritten werden.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Frau Dahlbender, weil Sie vorhin etwas gesagt haben, will ich Folgendes festhalten: Natürlich ist bei dem, was wir auf der Folie 2 mit der Frage sehen, wie ein ökologischer Rucksack aussieht, nachvollziehbar, dass Umweltverbände gern eine solche Struktur hätten und sagen, man müsste das betrachten.

Fakt ist allerdings, dass es weder in Deutschland noch in Europa überhaupt irgendein Projekt gibt, das bisher schon nach einem ökologischen Rucksack in dieser Form berechnet worden ist. Ich habe Verständnis dafür, wenn Sie sagen, Sie möchten das in Zukunft in irgendeiner Weise haben. Ich bin nur nicht sicher, dass es dann sofort umgesetzt werden kann.

Ich finde, dass man jetzt die Fragen beantworten sollte: Können wir sagen, es ist ein ökologisches Projekt oder nicht? Auf was beziehen wir uns, und auf was beziehen wir uns nicht? Ich gehe davon aus, dass wir ab und zu schon Dinge hatten, bei denen Sie sagen: „Es ist ein ökologisches Projekt“, wo wir nicht komplett den ökologischen Rucksack betrachtet haben. Ich finde, dass man da ein bisschen aufpassen muss.

Zweite Bemerkung – das ist mir wichtig, Herr Hickmann –: Wir hatten diese Diskussion auch schon in anderen Bereichen. Es ist richtig: Sie sind der Auffassung, dass man das Geld, das der Bund ausgibt, anders gewichten muss. Es ist aber eine Entscheidung auf Bundesebene; es ist keine Entscheidung dieser Schlichtung hier, über die wir uns unterhalten. Ich finde, es gehört mit dazu, das zu betrachten.

Ich könnte jetzt manches zu den Zahlen hinsichtlich der Fragen sagen: Wie sind dort die Annahmen? Wie viel mehr Wirkung haben angeblich die vier aufgeführten im tatsächlichen Verhältnis zu dem, was der Bund bei Nutzen und Kosten angenommen hat? Ich glaube, deswegen ist es immer wieder wichtig zu fragen: Was wollen wir, und was haben wir?

Das Dritte: Herr Nitsch, ich bin Ihnen sehr dankbar dafür, dass Sie sagen, Sie hätten versucht, die Zahlen ein bisschen mit der einzigen Ökobilanzierung abzugleichen, die es bisher gibt, nämlich Würzburg–Hannover, wo diese Untersuchung quasi elf Jahre, nachdem die Strecke in Betrieb gegangen ist, gemacht wurde. Ich glaube, das Entscheidende an dieser Untersuchung ist, dass man konkrete Zahlen hatte, sowohl was den Bau als auch den Betrieb anging, und damit einhergehend den Versuch starten konnte, eine solche Bilanzierung vorzunehmen.

Fakt ist allerdings auch, dass es gerade deswegen unendlich schwierig ist, vorher für ein solches Projekt eine solche Bilanzierung zu machen, weil man Dinge eben nicht im Einzelnen weiß. Ich finde, dass man das noch einmal deutlich machen muss.

Diese Ökobilanzierung wurde ganz bewusst – elf Jahre nach Inbetriebnahme der Strecke – gemacht. Das ist die einzige Ökobilanzierung, die bisher gemacht wurde. Das war diese, auf die auch wir uns beziehen. Entlang dieser hat Herr Westenberger eine etwas andere Einschätzung für die Frage, wie es mit den Rückzahlkosten aussieht, als Sie sie haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bin der Auffassung, das sollten wir jetzt nicht bis zum Tezett vertiefen. Man kann es auch so sagen – das ist völlig unbestritten –: K 21 ist ökologischer als S 21.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Da würden wir bei der Fläche schon widersprechen. Bei CO<sub>2</sub> vielleicht, aber bei der Fläche würden wir widersprechen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja gut, bei CO<sub>2</sub>. Ökologisch sind beide, das eine mehr, das andere weniger.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Dem würde ich gerne widersprechen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sind also der Auffassung, dass es überhaupt nicht ökologisch ist?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das kann man so sagen. In einem kleinen Teilaspekt, viel zu gering.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. – Jetzt machen wir weiter.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Sie haben es gerade wunderbar zusammengefasst. Wir wollten damit zeigen, dass K 21 im Vergleich zu S 21, da es einen kleineren ökologischen Rucksack hat, was jetzt unbestritten ist, – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** So ist es.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** – – das ökologischere und grünere Projekt ist. Wir haben schon letztes Mal angeführt, dass wir bei K 21 vom Nutzen her, von der Verkehrsleistung her, d. h. von der Verlagerung her, von einem höheren Nutzen, von einer höheren Leistungsfähigkeit ausgehen; das haben wir hier dargelegt. Damit ist selbst über diese Zeit klar: Auch dort gewinnen wir den Kampf. Stuttgart K 21, der Bahnhof mit Vernunft, ist das ökologischere Projekt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir sind jetzt beim Sammeln von Pluspunkten. Die Pluspunkte ergeben sich je nach Thema von selber.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Um diese Pluspunkt- und Minuspunktsammlung hätte ich zwei kurze Klärungsrückfragen an Herrn Nitsch. Nach dieser Folie besteht eine Beziehung oder eine Relation zwischen Bauzeit und Rückzahlzeit. Nun habe ich am entsprechenden Schlichtungstag gehört, dass wir bei der Bauzeit von K 21 30 Jahre und bei der Bauzeit von S 21 10 Jahre kalkulieren. Das heißt, das verändert sich dann in der Relation Bauzeit – Rückzahlzeit, und entsprechend verändern sich auch die Emissionswerte. Das wäre die eine Frage.

Die andere Klärungsfrage: Die Folie 10 ist die direkte Folge Ihrer Folie 5, die hier an der Wand steht. Im ersten Spiegelstrich der Folie 10 gibt es den Hinweis: ohne Nachweis vertretbarer Gesamtaufwendungen usw. – Dieser Spitzensatz „ohne Nachweis vertretbarer Gesamtaufwendungen“ fehlt aber beim dritten Spiegelstrich K 21. Auch dort hat man ja keine vertretbaren Gesamtaufwendungen. Insofern ist das alles eine Unterstellung oder eine Simulation oder eine Behauptungshochrechnung. Ich weiß nicht, was das soll. Unsere Bürger fragen jedenfalls – das habe ich vorhin in der Mittagspause mitbekommen –, was das soll. Hier gibt es keine seriösen Bemessungsgrundlagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer antwortet jetzt auf diese Frage?

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

**Dr. Joachim Nitsch:** Um auf den letzten Satz zu kommen: Die seriösen Berechnungsgrundlagen für das ganze Problem gibt es bei S 21 nicht. Deshalb sind meine Betrachtungen so zustande gekommen.

Ich möchte jetzt auf Ihre Fragen konkret eingehen. Die Bauzeit ist natürlich relevant. Aber vor allen Dingen ist die Höhe des Rucksacks relevant, der sich in der Bauzeit ansammelt. Bei Stuttgart 21 kann man in der Zwischenzeit wohl davon ausgehen, dass die Bauzeit 10 plus x beträgt. Bei K 21 kann ich davon ausgehen, dass die Zahl 30, die von Ihnen genannt wurde, wohl eine Mondzahl ist und keinesfalls zutrifft.

Aber die Höhe des ökologischen Rucksacks ist maßgebend. Wie weit sind wir am Ende der Bauzeit von der Nulllinie entfernt? Je höher dieser Rucksack ist – – Wir

haben es gerade festgestellt; Herr Dr. Geißler hat es formuliert. K 21 ist ökologischer als S 21. Umgekehrt ist der Rucksack von S 21 größer. Also muss man länger warten, bis die Bilanz wieder ausgeglichen ist. Jeder Kaufmann weiß: Je höher die Schulden sind, desto länger dauert die Rückzahlung. Nichts anderes ist hier ausgedrückt. Das ist an einem kleinen Beispiel ausgeführt, bei dem man mit relativ geringem Rechenaufwand aus vorhandenen Zahlen – das kann Herr Westenberger bestätigen –, aus vorhandenen Koeffizienten eines anderen Projekts auf die Größenordnung dieser Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zurückrechnen kann. Das dient nur der Veranschaulichung, auch damit die Bürger wissen, um welche Größenordnung wir reden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Leuschel, Sie hatten sich zu Wort gemeldet.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Ist erledigt!)

– Das ist erledigt. Dann kommen wir zu Herrn Kretschmann. Dann kommt Frau Dahlbender. Sie haben gesagt, S 21 sei überhaupt nicht ökologisch. Null, haben Sie behauptet.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Ich würde das jetzt einmal in drei Punkten zusammenfassen: Erstens. Schienenbauprojekte, die dazu führen, dass Personenverkehr auf die Schiene verlagert wird, sind ökologisch positiv.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Richtig.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Zweitens. Der Effekt, wie stark das ist, hängt davon ab, wie viel Energie beim Erstellen des Projekts investiert wird.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Nicht nur!)

Wird da viel Energie verwendet, ist sozusagen die Zeit, bis der Effekt eintritt, länger, als wenn man weniger braucht. Da K 21 weniger Energie und Masse bedarf, dauert es nicht so lange, bis der Effekt eintritt.

Drittens. Wenn man dasselbe Geld in Strecken investiert, bei denen Güter auf die Schiene kommen, beträgt der ökologische Effekt das Hundertfache, also zwei Größenordnungen. Das kann man einfach einmal festhalten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Letztere müsste man aber noch erläutern. Wieso das Hundertfache?

(Zuruf: Zu der Folie kommen wir noch! - Dr. Brigitte Dahlbender: Weitermachen!)

– Ach so, hier. Okay. Wenn die Zahlen stimmen. Das sind ja wahrscheinlich Annahmen. – Frau Gönner, darf Herr Westenberger reden?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Sicher doch!)

**Peter Westenberger:** Ich habe ein bisschen den Eindruck, es geht jetzt um die Lufthoheit des Begriffs „ökologisches Projekt“. Angesichts der großen Unsicherheit zu Grundlagendaten fände ich es vernünftig, die Wortwahl ein bisschen zu mäßigen.

Herr Nitsch, ich habe Ihnen schon in der Pause deutlich gemacht, dass ich es sehr verdienstvoll finde, den Ansatz zu fahren, die Bilanz für Infrastrukturprojekte, Errichtung und Betrieb zu erstellen. Wenn Sie es jetzt zuspitzen, ohne wirklich harte Daten für alle Faktoren und nicht nur für die Tunnelstrecken zu haben, dann, glaube ich, muss man einen Rückzieher machen und sagen: Da ist eine abschließende Stellungnahme zu diesem Thema nicht möglich. – Man kann nicht sagen, dass das eine Projekt unökologisch ist und dass das andere Projekt ökologisch ist.

Ich möchte Herrn Kretschmann in dem Zusammenhang etwas widersprechen. Es ist nicht so, wie jetzt hier zuletzt der Eindruck entstanden ist, dass die Errichtung der Infrastruktur für den ökologischen Erfolg eines Projekts maßgeblich ist. Zunächst einmal ist es so, dass alle Projekte – – Ja, bei gleichem Nutzen könnte das sein. Alle Projekte, die angegangen werden, führen natürlich in der Zukunft dazu, dass Emissionen überhaupt entstehen.

Wenn Sie jetzt von der Rückzahlzeit sprechen, dann ist das eigentlich eine relative Betrachtung, weil auf jeden Fall weiterhin Emissionen entstehen. Sie, Herr Nitsch, haben jetzt eine Rechnung aufgemacht, die sozusagen die verlagerungsbedingte CO<sub>2</sub>-Minderung mit den Errichtungskosten, mit den Emissionsfolgen verrechnet. Das ist hoch unüblich, ist aber natürlich ein Indiz dafür, ob man möglicherweise mit hohem infrastrukturellem Aufwand, also mit hohem Bauaufwand, etwas betreibt, was keine Verlagerung bewirkt. Fakt ist, dass die Verlagerung darüber entscheidet, ob ein Verkehrsprojekt ökologisch ist oder nicht.

Ich muss – so viel zum Thema „unsichere Zahlen“ – darauf zurückkommen: Wir haben bis jetzt nur eine sichere Zahl, nämlich dass die Infrastruktur beim Projekt Hannover–Würzburg 10 % ausmacht, wenn man es auf die gesamte ökologische Wirkung umrechnet. Daraus kann ich keine Evidenz ablesen, dass die Infrastruktur, die hier geplant wird, auf jeden Fall dazu führt, dass das Projekt ökologisch negativ wird.

Ich frage am Schluss noch einmal: Muss man jetzt wirklich die Lufthoheit um das Thema „ökologisch“ anstreben, wenn man keine verlässlichen Zahlen zu dem Punkt hat, den Sie jetzt hier eingebracht haben? Das Land hat die CO<sub>2</sub>-Minderungen beim Verlagerungseffekt nachvollziehbar skizziert. Sie sind nicht unerheblich, auch wenn sie natürlich – Herr Dr. Kefer hat das ausgeführt – im Verhältnis zu reinen

Klimaschutzprojekten – ob das beispielsweise Moorschutz oder Wärmedämmung ist – geringer sind. Aber wir reden ja über ein Verkehrsprojekt; wir reden nicht über ein Klimaschutzprojekt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das alles kann theoretisch richtig sein. Herr Kretschmann hat nichts anderes behauptet, als dass er gesagt hat: Bei einem Projekt, für das man mehr Energie braucht, um es zu errichten, ist der ökologische Nutzen geringer als bei einem Projekt, bei dem man weniger Energie benötigt.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, das ist nicht ganz richtig.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Wenn der Nutzen gleich ist – das haben wir jetzt angenommen –, dann ist es positiv für Sie!)

– Wenn der Nutzen gleich ist. Wenn der Nutzen nicht gleich ist, dann stimmt das nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Richtig. Aber das ist diese Rückzahlzeit. Die Rückzahlzeit sagt etwas über den Nutzen aus.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, das stimmt so nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Auch nicht?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Bei gleichem Nutzen – darüber sind wir uns einig – führt ein höherer Rucksack zu einer längeren Rückzahlzeit. Da gibt es kein Vertun. Wenn der Nutzen aber nicht gleich ist, dann hat man zwei Einflussfaktoren, nämlich den Rucksack und den Nutzen. Dann ist diese Aussage nicht allgemeingültig, Herr Nitsch; das werden Sie zugeben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Unter „Nutzen“ verstehen Sie also die Verlagerung von Pkw-Kilometern auf die Schiene.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wenn ich ein Projekt mache – um ein Beispiel zu geben –, wo ich eine Verlagerung von 1 Million Personen habe, und ein anderes Projekt mache, wo ich eine Verlagerung von 5 Millionen Personen habe, dann habe ich bei dem zweiten Projekt natürlich einen deutlich höheren CO<sub>2</sub>-Nutzen und kann mir dann auch einen deutlich höheren Rucksack leisten, Herr Nitsch. Das ist die Aussage.

Der Rucksack spielt also dann eine Rolle, wenn ich einen gleichen Nutzen habe. Wenn ich nicht den gleichen Nutzen habe, ist diese Aussage zu relativieren. Ich glaube, nichts anderes haben wir die ganze Zeit diskutiert. Damit kann man es abschließen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Ich glaube, das ist einleuchtend. Man muss den Nutzen noch mit einbeziehen.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: So ist es!)

Aber Herr Kretschmann hat ja einen anderen Nutzen, nämlich den Güterverkehr.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Wenn es um die Verkehrsverlagerung geht, ist der Nutzen von K 21 zu Stuttgart 21 jedenfalls nicht schlechter oder nicht relevant. Das heißt, wenn wir jetzt einmal von 100 Jahren ausgehen, und es hat große Verkehrsverlagerungseffekte, dann ist der Rucksack größenordnungsmäßig nicht sehr wichtig; gar keine Frage.

Die entscheidende Frage ist eine ganz andere, nämlich ob ich das investierte Geld bei knappem Geld nicht woanders mit einem wesentlich höheren Effekt investiere. Das zeigt aber erst eine spätere Folie.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Leuschel.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Ich will nicht mehr!)

Frau Dahlbender.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich würde jetzt gerne zu der anderen Folie kommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. – Also, die Bedingungen sind genannt worden, wann ein Projekt ökologisch und weniger ökologisch ist. Wir kommen wieder zur Umfrage über die verkehrliche Leistungsfähigkeit, über die Auswirkungen auf die Konkurrenz zwischen Straße und Schiene zurück.

(Folie 9)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das ist im Grunde genommen die Folie zu dem, was wir jetzt ganz zum Schluss besprochen haben, was Sie mit dem Verweis auf das Hundertfache gesagt haben. Wir sagen, dass das gleiche Geld, woanders investiert, viel mehr bringt, z. B. für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, und uns dem gemeinsamen Klimaschutzziel der Bundesregierung näherbringt.

Auf der Folie ist aufgezeigt, dass Maßnahmen andernorts eine hundertfache CO<sub>2</sub>-Reduktion zulassen würden als beim Bau von S 21 und der Neubaustrecke, dies wohlgernekt immer im Hinblick darauf – wir befinden uns im Thema Ökologie –: Sind Stuttgart 21 und die Neubaustrecke ökologische Projekte oder nicht?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Anmerkungen dazu?

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich komme noch einmal darauf zurück, weil Frau Dahlbender „das Hundertfache“ gesagt hat. Ich weise darauf hin, was der Bund für sie angenommen hat, was sie maximal mehr haben. Das ist nämlich das Vierfache. Insofern, finde ich, muss man aufpassen, dass man hier jetzt nicht etwas sagt, was dann nicht so ist.

Das Zweite: Nach meinem Kenntnisstand ist die Kostenschätzung von 11 Milliarden € von Herrn Holzhey für sämtliche Korridore und nicht nur für diese vier Maßnahmen. Deswegen ist es nicht richtig, dass so ins Verhältnis zu setzen. Insofern sollten wir schon so ehrlich zueinander sein, dass jetzt ein paar Sachen miteinander verglichen werden, die nicht ganz so in diesem Sinne in der jeweiligen Quelle stehen, aus der man sie hat.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Frau Ministerin, ich glaube, Sie haben gerade die Wirtschaftlichkeitsrechnung mit einer Ökobilanz verwechselt.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Nein!)

Die Zahlen weisen aus, dass bis zum Jahre 2030 die 9 bis 18 Millionen t – 18 ist 2050 –, dass das zwei Größenordnungen sind, um die das mehr ökologische Effekte hat. Ich meine, darüber brauchen wir überhaupt nicht zu streiten. Es ist allgemeiner Stand der Erkenntnis, dass die Verlagerung vom Güterverkehr auf die Schiene die vielfachen Effekte hat, als wenn man nur im Personenverkehr agiert. Ich weiß nicht, warum wir uns darüber eigentlich herumstreiten müssen. Das ist doch gar nicht umstritten.

**Dr. Joachim Nitsch:** Frau Gönner, ich muss darauf antworten, weil Sie mir jetzt unterstellen, dass ich aus Zitaten selektiv etwas heraushole, was mir gerade passt.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ich unterstelle Ihnen gar nichts!)

Die Kostenschätzung von 11 Milliarden € ist bekannterweise die Schätzung von Herrn Holzhey dafür, dass das Schienennetz in der Lage ist, die Güterverkehrsleistung mindestens zu verdoppeln. Das ist das eine Faktum. Das steht auch so drin. Die 11 Milliarden € habe ich aus dieser Studie übernommen.

Das Zweite ist eine völlig andere Aussage. Bei den Energieszenarienrechnungen für das Energiekonzept kommt heraus: Wenn diese Verlagerung des Güterverkehrs stattfindet – es ist nicht gesagt, dass sie stattfindet; es ist eine Szenarioannahme –, dann kann man diese 9 bis 18 Millionen t einsparen. Dann kann man selber den Schluss ziehen, wenn ich die Wahlfreiheit habe – und die Politik hat sie –: Wozu setze ich knappe Mittel, 11 Milliarden €, ein? Da nehme ich aus der Sicht des Klimaschutzes natürlich genau die Maßnahme, die mir das Hundertfache bringt, als



was ich beim Bau von S 21 und NBS herausbringe. Nichts anderes sagt die Aussage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber auch K 21 kostet etwas. Das müssen Sie dann hier berücksichtigen. Da ist die Bilanz wieder anders.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Aber besser!)

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Wenn man die Folie so sieht, dann könnte man den Eindruck gewinnen, Herr Kretschmann, dass Sie, Herr Nitsch, sagen: Wegen Stuttgart 21 werden andere wichtige Dinge nicht gemacht. – Es gibt ein Sonderprogramm des Bundes, nämlich „Seehafenhinterlandverkehr“. Hierfür sind 300 Millionen € freigegeben. Daran wird in Deutschland flächendeckend gearbeitet, auch in Süddeutschland, nicht in Norddeutschland.

Vor einer Woche hat der Bund die Finanzierung für den zweigleisigen Ausbau zum Tiefwasserhafen Wilhelmshaven freigegeben. Zurzeit wird die Strecke Hamburg–Hannover zwischen Lüneburg und Hamburg dreigleisig ausgebaut. Ich könnte das jetzt beliebig aufzählen; das möchte ich nicht. Auch zwischen Fulda und Frankfurt wird im Moment massiv gearbeitet. Es ist also nicht so, dass in diese Themen nicht investiert wird, dass kein Geld da ist und dass nichts getan wird.

Es ist unstrittig, dass man die Projekte unterschiedlich sehen kann. Da gebe ich Ihnen sehr gern recht. Aber es nicht so, dass im Moment nichts für den Güterverkehr und zur Bewältigung des Güterverkehrs, auch des zukünftigen Aufkommens, getan wird.

Ich sage auch noch das Stichwort „Rheintal“. Im Süden ist gebaut worden. Im Norden ist gebaut worden. Es kann einfach nicht so stehen bleiben, dass diese vier Punkte den Eindruck vermitteln, als wenn dort nichts getan würde.

(Winfried Kretschmann [Projektgegner]: Das hat niemand behauptet!)

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Zum einen müssen wir aufpassen, was das Thema Güterverkehr angeht, dass wir im Grundsatz möglicherweise sagen: Je mehr auch dort auf die Schiene verlagert wird, desto besser. – Ich vermute allerdings – Herr Nitsch, ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir sagen könnten, ob ich da richtig oder falsch liege –, dass die Aussage zum Schienengüterverkehr und der Verlagerung des Schienengüterverkehrs im Verhältnis zum Lkw-Verkehr auf der Straße gemeint ist, auch bei der Frage prioritär und nicht im Verhältnis Personenverkehr zu Schienengüterverkehr. Ich glaube, das ist eine ganz wichtige Aussage, wenn man das Energiekonzept entsprechend zitiert. Da wäre ich Ihnen also dankbar.

Zum anderen möchte ich Folgendes festhalten: Ich will Ihnen nichts unterstellen, sondern ich hinterfrage einfach diese Annahmen, insbesondere deswegen, weil Sie die 11 Milliarden € nennen. Darüber haben wir uns gerade unterhalten. Nach meinem Kenntnisstand hat das Bundesverkehrsministerium darauf hingewiesen, dass es sich nach seinen Berechnungen nicht um 11 Milliarden €, sondern um 40 Milliarden € handeln würde, die für das, was Herr Holzhey für das Umweltbundesamt ausgearbeitet hat, notwendig ist. Wir sind gern bereit, diese Stellungnahme des BMVBS einzubringen. Ich finde nur, dass sich dann natürlich die Frage Kosten/Nutzen anders darstellt.

Zum Dritten: Ich finde es schwierig, wenn ich die gesamte Verlagerung der Güter auf die Schiene mit einem kleinen Projekt vergleiche und vergesse, dass es noch viele andere Projekte gibt. Dann ist natürlich klar, dass solche Zahlen herauskommen.

Letzte Bemerkung: Wenn wir nur den Schienengüterverkehr nehmen, dann gehe ich davon aus, dass das gegen jeden Ausbau des Bahnknotens, also auch gegen K 21, sprechen würde. Insofern, glaube ich, muss man, wenn man diese Zahlen miteinander vergleicht, schon darauf achten, dass man auch diese Fragen stellen kann.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Im Grunde ist jetzt das gesagt worden, was auch ich sagen wollte. Wenn man nämlich ein bisschen Revue passieren lässt, was wir gerade diskutiert haben, stellt man fest, dass man nach der Kernaussage sucht, um die wir im Moment ringen. Diese Kernaussage ist auf der einen Seite: Ich erreiche durch das Projekt Stuttgart 21 und Ulm–Wendlingen eine Reduktion beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Dahinter haben wir einen Haken gemacht.

Auf der anderen Seite ist die These, dass ich, wenn ich die 11 Milliarden € anderswo einsetze, in der Lage bin, eine größere CO<sub>2</sub>-Minderung zu erreichen. Auch dahinter würde ich einen Haken machen, weil Stuttgart 21 und Ulm–Wendlingen nicht nur unter der einzigen Prämisse der CO-Minderung zu sehen sind.

Die dritte Aussage ist: Diese Erkenntnis gilt sowohl für Stuttgart 21 als auch für K 21.

Insofern würde ich sagen: Ja, ich glaube, wir sind ziemlich eng beieinander, was die Gesamteinschätzung anbetrifft. Eine Schlussfolgerung, dass daraus jetzt abzuleiten ist, dass Stuttgart 21 deswegen nicht zu machen sei, würde ich nicht unterschreiben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Wir sind beim Sammeln von Plus- und Minuspunkten. Das wird ja noch weitergehen.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Herr Kefer, ich finde das eine sehr starke Anmerkung. In Zeiten des Klimawandels, wo es wirklich darum geht, dass die Menschheit vor dem größten globalen Problem der Weltgeschichte steht, geht es ums Überleben der kompletten Lebensgemeinschaft hier auf diesem Planeten.

Sie sagen, CO<sub>2</sub> sei nicht das ausschlaggebende Kriterium. Wir haben nachgewiesen, dass K 21, wenn es um CO<sub>2</sub> geht – da geringerer Rucksack –, mindestens den gleichen Nutzen, wenn nicht sogar eine höhere Leistungsfähigkeit hat und wirklich das ökologischere Projekt ist.

In Zeiten des Klimawandels sollten wir alle uns gemeinsam dieser Mammutaufgabe stellen. Das Thema CO<sub>2</sub> dürfen wir nicht so nachrangig behandeln, wie Sie es hier tun.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sind allgemeine Aussagen. Wir müssten jetzt wieder zu unserem Bahnprojekt zurückkommen.

Ich habe noch eine Erinnerungsfrage: Wie ist bei K 21 die Verbesserung des Güterverkehrs konzipiert? Voraussetzung ist, wir unterstellen einmal, dass die Neubaustrecke nach Ihrer Auffassung, wenn ich die Kostenfrage von Herrn Kretschmann einmal etwas beiseiteschiebe, für sich genommen eigentlich etwas Sinnvolles ist.

**Gerd Hickmann:** Unsere These ist folgende: Die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart – – Egal ob Stuttgart 21 oder K 21; beide bringen nichts für den Güterverkehr. Aber bei K 21 bleibt mehr Geld übrig, um an anderer Stelle Schienenengpässe für den Güterverkehr zu beseitigen und damit etwas für den Schienengüterverkehr zu tun.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Schätzen Sie einmal, wie viel übrig bleibt. Das ist nämlich immer ein bisschen ungefähr geblieben.

**Gerd Hickmann:** Herr Arnoldi hat unterstellt, wir hätten keine exakte Kostenschätzung. Das können wir nicht leisten. Aber anhand der Massen, die zu bauen sind – Tunnelkilometer, Anzahl der Bahnhöfe –, ist unsere These: K 21 kostet nur etwa ein Drittel der Baukosten von Stuttgart 21.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das haben wir bei der Besprechung zu K 21 ausführlich dargestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Das betrifft aber nur den Bahnhof.

**Gerd Hickmann:** Nein, das betrifft den Gesamtknoten zwischen Zuffenhausen und Wendlingen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, Wendlingen. Aber nicht Wendlingen–Ulm.

**Gerd Hickmann:** Nein, natürlich nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, ein Drittel. Wenn Sie von 4,1 Milliarden € ausgehen, ist ein Drittel davon – – Wie viel ist das? 1,x.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das widerspricht aber dem, was Sie in Ihrer eigenen Broschüre angeben. Dort wird nämlich von 2,5 Milliarden € geredet.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Nein, nein!)

– Selbstverständlich. So steht es drin.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich darf kurz einmal etwas feststellen, weil hier die Frage ansteht, dass man an anderer Stelle nennenswerte Erfolge für den Güterverkehr erzielen kann, wenn S 21 nicht gebaut wird. Auch bei K 21 sind zwar Kosten vorhanden, aber dabei springt mehr für den Güterverkehr heraus, weil er weniger kostet. Also wäre es schon einmal wichtig, dass Sie ungefähr sagen, mit welchen Kosten Sie bei K 21 rechnen. Da wird gesagt: 2,5 Milliarden €. Wer kann darauf etwas sagen? Herr Arnoldi.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Wir sind zum Schluss dazu übergegangen – – Vieregg-Rössler hat es für uns einmal ganz grob abgeschätzt. Vieregg-Rössler kommt zu anderen Zahlen als 4,1 Milliarden €. Er ist irgendwo bei 6,7 Milliarden € gewesen. Er hat gesagt, dass man Pi mal Daumen sagen kann: Aufgrund der Bauwerke, die bei uns zu bauen sind und die bei S 21 zu bauen sind, wenn man dieses Verhältnis nimmt, dann kostet die Renovierung des Kopfbahnhofs nach dem Konzept K 21 ungefähr ein Drittel dessen, was S 21 kostet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Inklusive Flughafenbindung usw.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ja, inklusive dessen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Diese Erklärung ist einfach. Wenn ich 7,5 Milliarden € für S 21 annehme, dann wäre ein Drittel 2,5 Milliarden €. Das bedeutet: Sie bestätigen also die 2,5 Milliarden € für K 21.

(Zuruf)

– Nein, nein. – Wir sagen: Die 4,1 Milliarden €, die wir kalkuliert haben, sind das Preisniveau. Wir unterhalten uns also über ein Delta zwischen 4,1 und 2,5 Milliarden €.

Jetzt ist noch etwas zu berücksichtigen, nämlich dass bei der Finanzierung von K 21 die Grundstückserlöse nicht zur Verfügung stehen. Das wird so nicht funktionieren.

Herr Geißler, ich habe einen Vorschlag. Was wir jetzt vorwegnehmen, ist die Diskussion über die Kosten, die wir nächsten Freitag führen wollen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Schön, dass Sie es merken!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Deswegen habe ich die Frage gestellt. Ich weiß schon, warum. Ich will wieder auf die Ökobilanz zurückkommen. Die Frage mit dem Güterverkehr hängt mit Ihrem dritten Kriterium, dem Nutzen, den eine Investition hat, zusammen. Da ist die Frage, ob das Geld, das übrig bleibt, wenn man K 21 statt S 21 baut – Welchen Nutzen hat das für den Güterverkehr, sagen wir einmal Rheintalstrecke, oder was habt ihr noch alles? Anschluss Oberhausen/Duisburg usw. Das müsste man mitberücksichtigen. Sicherlich kann man dadurch den Güterverkehr verbessern; das ist richtig. Aber wird diese Verbesserung des Güterverkehrs ganz woanders – Rheintal oder Oberhausen oder was weiß ich – die Ökobilanz für S 21 im Verhältnis zu K 21 so grundlegend verändern?

Wir sind doch bei der Frage: Was ist ökologischer? Dass K 21 ökologischer ist, wollen wir wohl nicht bestreiten. Ich lasse einmal den Einwand von Frau Dahlbender weg, dass S 21 ökologiemäßig überhaupt nichts taugt.

Es kommt nur darauf an: K 21 ist ökologischer als S 21, aber das hängt davon ab, wo der Nutzen größer oder kleiner ist, und das hängt ein bisschen vom Güterverkehr ab. Selbst wenn man einberechnet, dass bei K 21 mehr Geld für den Güterverkehr übrig bleibt, kann das höchstens daraus resultieren, dass K 21 noch ein bisschen ökologischer ist als S 21 ohnehin.

Wir können jetzt noch lange mit den Zahlen herummachen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wir sollten es dabei belassen, Herr Geißler.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es ist einfach nicht von der Hand zu weisen – ich will das noch einmal sagen –, dass K 21 ökologischer ist als S 21. Jetzt schüttelt Herr Bräuchle wieder den Kopf. Ist es eine theologische Frage, weil Sie den Kopf schütteln?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir sollten jetzt mit den anderen Ökologiethemata weitermachen.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Das ist keine theologische Frage, sondern das sind Fakten. Aber ich will jetzt nicht Stellung dazu nehmen. Das werde ich aber noch tun. Ich werde mir das vorbehalten, wenn die entsprechenden Folien aufgerufen werden.

Das können wir natürlich nicht so stehen lassen. Wenn man die ökologische Bilanz vergleicht, dann kann ich nach jetzigem Stand, nach diesen Folien, die wir heute

präsentiert bekommen haben, nicht sagen, dass das eine ökologischer als das andere ist.

Ich will gar nicht sagen, dass ich subjektiv eher geneigt bin, deutlich zu sagen, dass die ökologische Bilanz bei S 21 wesentlich besser aussieht als bei K 21. Aber diese Hybris möchte ich jetzt gar nicht; denn ich bin Theologe, wie Sie selber sagten. Also werde ich mich auf die Fakten beschränken, und da ist diese Gewichtung nicht möglich. Aber das werde ich nachher an entsprechender Stelle gerne noch sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Aber der Theologe legt größeren Wert auf den Glauben als auf das Wissen.

(Heiterkeit)

Insofern muss man das natürlich etwas relativieren.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Wir als Theologen sind natürlich wahrheitsorientiert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will Ihnen helfen: Glauben ist auch Wissen aufgrund der Aussage einer Autorität. Jetzt müssen Sie das, was Sie sagen, auf eine Aussage im Evangelium zurückführen; denn das ist die Autorität, auf die sich Ihr Wissen bezieht. Ist das so?

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter] nickt.)

Wir sind gespannt, was dabei herauskommt. – Ich finde, wir lassen das jetzt und gehen weiter.

Der Güterverkehr ist natürlich eine wichtige Frage; da hat Herr Kretschmann völlig recht. Die Frage ist, wenn Geld übrig bleibt und wenn wir das für die Verbesserung des Güterverkehrs in Deutschland insgesamt investieren, inwieweit sich da die Ökobilanz deutlich verändert. Das können wir jetzt hier nicht feststellen.

Was kommt jetzt? Jetzt kommt Herr Pfeifer. Da geht es um Salamander und ähnliche Dinge. Dann kann man vielleicht zu eindeutigeren Ergebnissen kommen.

(Winfried Kretschmann [Projektgegner]: Herr Hahn war zuerst dran!)

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich möchte mich zu der Folie zu Wort melden, weil sie in meinem Bereich, im Umweltamt der Landeshauptstadt, entstanden ist.

(Folie: Die Gleiswüste lebt)

Die Folie beweist – wie auch die Broschüren –, dass bei uns nichts unter den Teppich gekehrt wird, sondern dass alle Fakten offen auf dem Tisch liegen und dass die Fakten bezüglich der ökologischen Qualitäten dieser Stadt sauber erhoben werden. Nun ist es aber nicht so, dass dies der einzige Faktor ist, der in eine städtebauliche Planung eingeht.

(Zuruf)

– Nein, das ist nicht der einzige Faktor, der in eine städtebauliche Planung eingeht, sondern es sind verschiedene Gesichtspunkte zu beachten. Dem Schutz der Arten, die hier genannt sind, dienen die Ausgleichsflächen, von denen wir heute Morgen gehört haben, dass sie ganz erhebliche Dimensionen annehmen; denn Sie haben heute Morgen von der Ausgleichsfläche A1 gehört, die allein 15 ha groß ist. Wenn man dann noch die konkrete Planung der Herausnahme von Gleisflächen aus dem Tal nimmt, dann stellt man fest, dass es weitere Ausgleichsflächen geben wird, die dann den freien Flächen zugeschlagen, aber anders sortiert werden. Da stehen bestimmte städtebauliche Dinge gegen den 1:1-Erhalt der Flächen; denn es gibt auch stadträumliche Qualitäten, die eher von Menschen wahrgenommen werden, die in der Stadt leben, und zu deren Lebensqualität beitragen. Dies muss untereinander abgewogen werden.

Also: Alles, was da steht, ist richtig. Aber es kann nicht eins zu eins in die Planung eingehen, sondern es ist Gegenstand von Eingriffen und Ausgleichsregelungen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Hahn, wichtig wäre jetzt – es wird generell von der Gleiswüste geredet –, wie es mit der Gleiswüste hier in Stuttgart aussieht.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Das ist konkret hier untersucht worden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist schon Stuttgart?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Das ist die in Stuttgart lebende Wüste. Aber wenn wir jetzt einmal die Obstbaumwiese betrachten würden – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Feldhasen.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ja, auch Feldhasen sind dabei. Das ist ein breites Spektrum.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wo laufen die herum?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich weiß, dass sie in der Schlossgartenanlage sind. Ich kenne sie nicht oben auf den Bahnanlagen, obwohl ich mich dort schon oft aufgehalten habe.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Haben Sie schon welche gesehen?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich habe sie schon gesehen.

Ich darf noch auf einen Punkt aufmerksam machen: Die Inanspruchnahme dieser Flächen ersetzt die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Wir werden nachher zeigen, dass wir 60 ha aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen haben.

Wenn wir jetzt an die Bebauung, sagen wir einmal, einer Obstbaumwiese dort draußen gingen, dann wären wir über die ökologische Untersuchung zur Qualität einer Obstbaumwiese erstaunt und auch darüber, was wir dort an Lebewesen finden und was für klimatische Wirkungen dort sind. Das heißt also, wir tauschen auch Flächen innerhalb der Stadt aus. Das muss in die Diskussion eingehen.

Wenn ich die Siedlung in der Stadt konzentriere, dann spare ich Verkehrswege. Ich spare Entfernungen und CO<sub>2</sub> ein. Das alles sind also Dinge, die ich in einer Gesamtbetrachtung dagegenrechnen muss. Das ist ein Element einer Betrachtung. Deswegen ist das, was vorgetragen worden ist, korrekt. Aber es ist eben nur ein Element für eine Gesamtentscheidung, die man über die Besiedlung einer Fläche trifft.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Müssten wir diese Fragen nicht bei der Städteplanung behandeln?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Das gehört dazu.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das fände ich sinnvoller.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, wenn Sie erlauben, würde ich ganz gerne Herrn Schenk genau zu dieser Frage das Wort erteilen.

Noch ein Hinweis: Der Stuttgarter Schlossgarten ist für die Vielzahl von Feldhasen bekannt, die es dort gibt; das ist so. Der Stuttgarter Schlossgarten ist für seine Feldhasen bekannt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe es nicht bestritten.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ich wollte es nur sagen!)

Ich wollte nur wissen, ob Sie welche gesehen haben.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Regelmäßig!)



**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Die Gleiswüste lebt. – Die älteren Semester können sich sicherlich noch an den Walt-Disney-Film „Die Wüste lebt“ erinnern. Es war damals eine große Überraschung, dass Wüsten eigene Biotope mit einem eigenen Artenspektrum sind. Das ist hier genauso.

Vom Biotop- und Artenschutz aus gesehen und von der Biodiversität, also der Arten- und Biotopvielfalt, her ist Stuttgart 21 kein ökologisches Projekt, sondern ein schwerer Eingriff in den Kernbestand der Ökologie dieser Stadt, weil es ein Biotop aus zweiter Hand, nämlich Gleisanlagen, schlichtweg zerstört.

Dieses Biotop, in dem die Gleisanlagen verschwinden, mit dem ganz spezifischen Artenspektrum, das hier quantitativ aufgelistet ist, verschwindet. Das ist erst einmal eine Tatsache. Insofern ist das Projekt ein schwerer Eingriff in ein Kleinod der Stadt, was die Artenvielfalt betrifft. Das ist natürlich den meisten Leuten gar nicht bewusst, weil sie denken, da wird eine Stein- und Schienenwüste beseitigt, wo sowieso nichts ist, und es kann nur besser werden. Das ist ein Blick aus Unkenntnis, was man niemanden verübeln kann. Aber er täuscht und ist falsch. Wir wollen erst einmal festhalten, dass das ganz wichtige Biotope aus zweiter Hand sind.

Die Umweltgesetzgebung schreibt uns vor, dass man versucht, solche schweren Eingriffe auszugleichen. Ob das bei dem, was da gemacht wird, gelingt, ist die große Frage. Wenn man stattdessen einen Park macht, ersetzt er das nicht; denn auf so einer Parkwiese ist das ökologisch nicht sehr wertvoll.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Wie?)

Eine Parkwiese ist erst einmal ökologisch nicht besonders wertvoll gegenüber dem, was man hier hat; denn das sind Trockenbiotope, die in unserer Landschaft seltener werden, die von großer Bedeutung sind und durch das Schienennetz noch vernetzt sind.

Auch ein Park ist ein wertvolles Biotop, besonders wenn er alt ist, mit alten Bäumen. Aber dort leben ganz andere Arten als hier. Der Versuch, das einfach durch etwas anderes zu ersetzen, ist außerordentlich schwierig und scheitert in der Praxis oft. Deswegen ist es trotzdem sinnvoll und richtig, dass wir das in unserer Gesetzgebung vorschreiben.

Was man aber nicht darf, ist, den Eindruck zu erwecken, als sei dies ein ökologisches Projekt. Das ist es nämlich mitnichten. Es ist ein schwerer Eingriff in die ökologische Substanz. Es ist wichtig, dass die Leute das wissen; denn das kann der Laie ohne Weiteres gar nicht wissen. Darum ist unser Appell an die Befürworter, es sein zu lassen, zu sagen, das sei ein ökologisches Projekt.

Man muss jetzt versuchen, das auszugleichen. Das versuchen wir bei allen Eingriffen. Das ist sehr schwierig, gelingt nicht ohne Weiteres und muss bei dem,

was hier quantitativ gemacht wird, durchaus ... (Am Stenografentisch akustisch unverständlich) ... zusammenfassen.

Mir geht es jetzt nicht darum, diese Ausgleichsmaßnahmen irgendwie herunterzumachen. Sie sind notwendig und wichtig und der Versuch, bei solchen Eingriffen stattdessen etwas zu machen. Trotzdem können solche schweren Eingriffe in der Regel nicht ohne Weiteres ersetzt werden. Jedenfalls kann man dann nicht sagen, Stuttgart 21 sei ein ökologisches Projekt, nur weil man woanders Ausgleichsmaßnahmen schafft.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich eine Frage stellen? Die Gleiswüste lebt. – Wenn man das erhalten will, dann wäre es eigentlich das Beste, wenn man gar nichts macht.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Der Kopfbahnhof erhält sie immerhin zu relevanten Teilen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** K 21, habe ich gelernt, stellt dem Städtebau ebenfalls Flächen in einer Größenordnung von ungefähr 75 % von S 21 zur Verfügung. Also auch bei K 21 hat man massive Eingriffe in die Gleiswüste.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Auch das sind Eingriffe; keine Frage. Wenn man den Betriebsbahnhof beseitigt, dann ist das ökologisch ein Eingriff; gar keine Frage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Wir sind ja dabei, was besser ist. Wir sind noch immer beim Sammeln von Plus- und Minuspunkten.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir möchte deutlich machen, dass – –

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Herr Schenk ist dran!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Richtig, Herr Schenk ist dran. Entschuldigung! Das ist ein richtiger Einwand. Herr Schenk.

**Manfred Schenk:** Herr Dr. Geißler, vielen Dank. – Ich möchte mich ganz kurz vorstellen. Ich bin Umweltbeauftragter im Großprojekt und seit 2001 in diesem Projekt tätig. Ich habe zusammen mit Herrn Pfeifer bisher die ganzen Planfeststellungsverfahren begleitet und bin deshalb im Naturschutzrecht bei diesem Projekt ziemlich tief drin.

Den einen Vorwurf, Herr Kretschmann, kann ich überhaupt nicht nachvollziehen, nämlich in der Richtung, wir hätten diese Gleisflächen in der Qualität, wie sie von Herrn Pfeifer dargestellt werden, nicht berücksichtigt. Das Gegenteil ist der Fall.

Das Heft 5, das dort so schön abgebildet ist, mit seiner ganzen Artenausstattung, die dort beschrieben ist, und das die Flächen haarklein in ihrer Wertigkeit bewertet, ist Basis für alle unsere Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierungen im Planfeststellungsabschnitt 1.5 für diese sogenannten Gleisbiotope.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment! Was ist 1.5? Von was reden Sie da?

**Manfred Schenk:** Planfeststellung, Abschnitt 1.1, also der Hauptbahnhof, die Eingriffe in das Gleisvorfeld.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sind zum ersten Mal hier. Sie müssen sich so ausdrücken, dass der normale Mensch es kapiert.

**Manfred Schenk:** Ich wiederhole: Dieses Heft 5, das jetzt vorliegt – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte, was?

**Manfred Schenk:** Dieses Heft 5, das hier vorliegt, Herr Dr. Geißler, war Bestandteil und Basis aller unserer Untersuchungen und unserer Einschätzung über die Eingriffsschwere auf den Gleisvorfeldern bei Stuttgart 21 im Planungsabschnitt 1.1, Hauptbahnhof, Basis sozusagen unserer Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung. Es ist mitnichten so, dass wir dort an der Stelle Eingriffe verursachen, die wir nicht ausgleichen. Wir haben diese Ausgleichsmaßnahme innerhalb der zukünftig entstehenden Parkfläche, wie bereits gesagt, A1 genannt.

Herr Kretschmann, dort entsteht im Übrigen keine Grünfläche, sondern das ist eine Fläche, die wir ganz gezielt anlegen, um die Eingriffe in trockenwarme Biotope zu kompensieren. Das heißt, die Tierarten, die dort auf den Gleisflächen festgestellt wurden und die von uns – da gebe ich Ihnen recht – durch erhebliche Eingriffe tatsächlich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt werden, finden dort wieder einen Lebensraum. Das ist überhaupt kein Thema und war auch nie Thema.

Wie gesagt: Dort entsteht keine Parkwiese, sondern es entsteht ein Standort, der ganz genau an die Qualitäten anknüpft, die wir beseitigen. Wir bringen dort ganz gezielt Schotterinseln ein. Wir modellieren sozusagen den verloren gegangenen Lebensraum wieder nach. Das muss man an dieser Stelle ganz klar festhalten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann bauen Sie in der Größenordnung wieder neue Gleise?

**Manfred Schenk:** Im Gegenteil, Herr Dr. Geißler. Was wir tun – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment einmal! Sie sagten gerade: Wir restaurieren an anderer Stelle, was wir bei der einen Stelle kaputt gemacht haben. – Wenn ich

das so wörtlich nehmen kann, dann bauen Sie an anderer Stelle – das ist vorhin gezeigt worden – offenbar Gleise.

**Manfred Schenk:** Man muss es relativieren, Herr Dr. Geißler. Diese neuen Lebensräume, die wir schaffen, haben sogar eine noch höhere Qualität. Sie müssen sich vorstellen: Über die Gleise fahren wir hin und wieder mit entsprechenden vegetationsreduzierenden Mitteln, sprich: mit Herbiziden etc. Sie werden ständig beräumt. In Zukunft wird der Einsatz von Herbiziden an der Stelle nicht mehr stattfinden. Wir haben dann einen Lebensraum, der sogar eine noch höhere Qualität hat als der jetzige.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was bauen Sie denn da?

**Manfred Schenk:** Schotterinseln.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Eine Wiese oder Kieswege? Was machen Sie?

**Manfred Schenk:** Wir bringen auf diese Fläche von 5,8 ha Schotter ein, eine Schotteroberfläche.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Schotter auf 5 ha?

**Manfred Schenk:** 5,8 ha mit entsprechenden Vegetationsinitialpflanzungen, sagen wir einmal so.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt kapiert es jeder. Jetzt sagen Sie uns noch, wo dieses Schottergelände in Stuttgart liegen soll. In Bad Cannstatt?

**Manfred Schenk:** Ich habe diese Fläche bereits heute Morgen vorgestellt. Sie befindet sich am Rand des bisherigen Abstellbahnhofs zwischen dieser Platanenallee, von der schon sehr häufig die Rede war, und der heutigen Wagenhalle. Ich habe jetzt leider die Maus nicht zur Verfügung. Herr Pfeifer, sind Sie so nett und zeigen uns das?

(Folie: K 21 sichert Gleisbiotope)

Hier in diesem Bereich – der ist dort eingezeichnet – werden diese Schotterinseln angelegt. Es wird Gleisschotter verwendet, damit diese Initialzündungen da sind und diese Arten sich dort entsprechend entwickeln können. Das ist eine zunächst einmal sicherlich verwunderliche Maßnahme. Aber sie hat genau den Zweck, dieses Trockenbiotop in diesem Bereich eins zu eins zu erhalten. Größenmäßig gelingt das nicht vollständig. Auch das habe ich heute Morgen vorgetragen. Deswegen wird in dem Mussenbachtal, das ich angesprochen habe, ebenfalls ein Trockenstandort entwickelt. Auch dort werden Schotterinseln angelegt. Damit sehen wir die Rücksicht, die wir diesen in den Gleisen lebenden Arten schulden, als erfüllt an.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Jetzt wird die Sache klar. Ich bedanke mich sehr. – Ist dazu etwas zu sagen? Sie bemühen sich also, falls es so weit kommt, Ausgleichsschottergelände zu verwirklichen.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Wir müssen jetzt allmählich wirklich zum Städtebau kommen, weil es immer interessanter wird. Wir erfahren jetzt, dass dort, wo bei Stuttgart 21 immer die grüne Allee gezeigt wird, Schotterinseln hineinkommen.

Aber grundsätzlich: Diese Ausgleichsmaßnahmen, die Sie da machen, sind – das hat Herr Kretschmann vorhin gesagt – schon etwas Krasses. Das muss man den Leuten draußen einmal erzählen.

Man sieht: Da leben Pflanzen, da leben Tiere. Diese Pflanzen und diese Tiere werden erfasst und in Zahlenfaktoren umgesetzt. Dann macht man, wenn man sie schön im Kästchen hat, damit man sie auf die Waage legen kann – so haben wir es heute Morgen gelernt –, dann legt man sie mit anderen Maßnahmen auf die Waage, die man von irgendwo ganz anders aus dem Kontext greift. Es geht um andere Tiere, um andere Pflanzen. Man versucht, da etwas zu simulieren und nachzumachen und wird natürlich nie wieder die Qualität erreichen, die wir jetzt haben.

Und vor allem – das ist bei den Gleisflächen das Entscheidende –: Die Gleisflächen sind eines der größten zusammenhängenden Biotope, das wir in der Bundesrepublik haben. Diese Schotterinseln, die Sie machen, sind einsame, vereinsamte Inseln, also kleine Lebensräume. Diese Qualität würden wir bei K 21 erhalten, weil wir diese Gleisflächen, diesen grünen Raum, bis in die Stadt hinein weiterführen würden.

Noch einmal grundsätzlich: Diese Ausgleichsmaßnahmen sind ein netter Versuch, etwas irgendwie ein bisschen ökologisch anzustreichen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber für Ihren Schotter bleiben nur 25 % übrig, bloß damit die Leute Bescheid wissen. Das ist die lautere Wahrheit. Das andere wäre nur die reine Wahrheit.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Die Tiere muss man zwischenlagern, also die kommen ins Terrarium, und die, die überleben, kommen dann nachher in das kleinere Schotterfeld.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das kann man doch kurz sagen: Machen Sie eine Arche Noah oder so etwas Ähnliches? Also sammeln die Leute sie da ein? Wie funktioniert das? Wie wollen Sie die verschiedenen Milben, Käfer, usw. sammeln?

**Josef-Walter Kirchberg:** Auf den Regen warten wir nicht, der die Arche vorangebracht hat. Wir brauchen auch kein Ruderboot. Es ist in der Tat so, dass der Schotter

in den Bereichen abgehoben wird. Nachdem die Gleise entfernt worden sind, wird der Schotter abgehoben und einfach dahin transportiert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da sind die Leute drin?

**Josef-Walter Kirchberg:** Da sind keine Leute, sondern Arten drin. Außerdem lebt dieser Standort von der Wärme, weil die Sonne ungehindert hinscheinen kann. Bei der A1-Fläche werden die Bäume so weit entfernt gehalten, dass die Wärme auch dort wieder entsteht. Das ist ein Raum, der von den Tieren angenommen wird. Der Feldhase ist dann vom Zugverkehr nicht mehr gefährdet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, vielen Dank. Jetzt müsste man eigentlich Herrn Hahn fragen, ob alles, was an Schotterperspektiven entwickelt worden ist, mit dem Städtebau in Übereinstimmung zu bringen ist. Aber sollen wir das verschieben, bis wir zum Städtebau kommen?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Wenn ich kurz etwas sagen darf. Das ist kein Widerspruch. Der Park ist kein englischer Landschaftsgarten, sondern er hat auch Zonen, in denen diese Schotterbereiche in Terrassen sind, die den Hang hochgehen. Es ist keine geschlossene Schotterfläche, sondern das sind jeweils Inseln und strukturierte Bereiche. Das kann man z. B. am Bahnhof Feuerbach feststellen. Dort haben wir so eine Fläche hergestellt. Man sieht sehr genau, dass sie sich in eine städtische Gestaltung integrieren kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Und da sind die Viecher alle schon drin?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Die siedeln sich dort von selber wieder an. Ich sage einmal: Es ist nicht so, dass man jeden greifen und wieder dorthin tragen muss, sondern die verbreiten sich gleichmäßig und finden die neuen Lebensräume. Manche müssen umgesetzt werden, manche finden den Lebensraum von sich aus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, vielen Dank.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Ich darf noch einmal klarstellen: Mir geht es nur darum, dass nicht behauptet wird, das sei ein ökologisches Projekt. Das ist ein Eingriff in die Natur. Er wird versucht auszugleichen. Das ist richtig und notwendig, wenn er gemacht wird. Dadurch entsteht bestenfalls, wenn alles gut geht, dasselbe. Das heißt, das ist ein Eingriff in die Natur und kein ökologisches Projekt. Das kann man, wenn man es gut macht, vielleicht ausgleichen, vielleicht auch nicht. Das will ich erst einmal gar nicht bestreiten. Mir geht es nur darum, dass sozusagen die Propaganda, hier würde ein ökologisches Projekt geschaffen, nicht weiterverbreitet wird. Das ist, jedenfalls was die Biodiversität betrifft, nicht der Fall.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Von meiner Seite aus würde ich das gerne mit einer Bemerkung zum Abschluss bringen; denn einiges kommt wahrscheinlich beim Städtebau noch einmal.

Wir haben unsere ökologische Darstellung an drei Punkten ausgerichtet. Der eine ist das als Lebensraum und von der Lebensgesellschaft her sehr wichtige Gleisvorfeld, von dem wir gesagt haben – Ihr Verweis war sehr richtig –, dass wir mit K 21 ganz wesentliche Teile dieses Gleisfeldes erhalten können. Dessen Lebensgesellschaft an Tieren und Pflanzen ist im Übrigen zu einem großen Teil davon abhängig, dass es z. B. hin und wieder Zugverkehr gibt. Dadurch setzt sich diese Gesellschaft zusammen.

Ich sage Ihnen voraus: Auf isolierten Schotterflächen, die unberührt bleiben oder über Jahrzehnte hinweg künstlich gepflegt werden müssen, wird es eine andere und eine minderwertigere Gesellschaft geben. – Punkt eins.

Punkt zwei. Wir haben in unserer Ökologiedebatte auf die alten Bäume im Stadtpark abgehoben, die eine ganz wichtige stadtklimatische Funktion haben, neben dem Erhalt des Schlossgartens im Herzen, im Zentrum Stuttgarts. Das ist für uns ein ganz wesentliches Element, und zwar zum einen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen im Talkessel von Stuttgart und zum anderen als unmittelbare Erholung und Naherholung. Das ist nämlich ein gewachsenes altes Parkgebiet, das einen hohen Identifikationsgrad bei den Stuttgartern und eine hohe ökologische Bedeutung hat.

Als dritten Punkt – das zeigt dieses Gleisvorfeld sehr schön; ich würde gerne bitten, dass wir das dann beim städtebaulichen Teil diskutieren – haben wir gesagt, dass wir diese Gleisanlagen inklusive einer sehr geringen Bebauung brauchen, um die Stadt Stuttgart, um das Zentrum in Kessellage heute und auch in Zukunft mit Frischluft, mit Abkühlung und mit Filterung von Luft zu versorgen und zu bedienen.

Das sind die drei Punkte, mit denen wir sagen – zusätzlich zur Ökobilanz –: K 21, Kopfbahnhof 21 ist die ökologische Lösung. Stuttgart 21, bei allen Bemühungen um Ausgleichsmaßnahmen, ist es nicht.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Ich habe natürlich ein großes Problem; denn die hochwertigste Gesellschaft ist die Menschengesellschaft. Das wollen wir doch einmal festhalten.

Da Sie vorhin den biblischen oder theologischen Hintergrund hatten, will ich Ihnen sagen, dass es dort natürlich heißt: Pflanze und Tier dem Menschen zum Nutzen. – So weit müssen wir dann schon an der Basis bleiben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist aber alte theologische Schule.

(Heiterkeit)

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Das ist gegenwärtige und biblisch fundierte Schule. – Jedenfalls ist klar: Eine Gleiswüste kann ich nicht gegen eine Fläche verrechnen, auf der Menschen wohnen. Das werden wir heute Nachmittag noch deutlicher sehen. Für mich steht eine Fläche einer Lebensgesellschaft von Mäusen und Käfern nicht in der Wertigkeit mit einer menschengesellschaftlich genutzten Fläche.

Außerdem, ganz abgesehen davon, haben wir über Jahre und Jahrzehnte hinweg die Beschwerden der Bewohner des Nordbahnhofs über den Stahlglutofen von 100 ha Gleisfläche. Die können im Sommer schier nicht mehr atmen. Wir haben die Beschwerden. Jetzt kriegen wir die Chance, diesen Glutofen, der tagsüber glüht – nachts glüht er nicht; das haben Sie gezeigt; aber das ist relativ uninteressant –, wenn die Menschen schnaufen und leben wollen, endlich zu beseitigen.

Jetzt will ich das Wort an Herrn Bitzer geben, der noch technisch, expertenmäßig konkret dazu Stellung nimmt; denn das ist der Inhalt der Wortmeldung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bitzer, wozu reden Sie jetzt? – Okay. Obwohl: Zu der Lebensgemeinschaft müssen wir noch etwas sagen, aber wir haben nicht die Zeit dazu. Kennen Sie den Film „Die Vögel“ von Hitchcock? – Schauen Sie sich den einmal genau an, nachdem wir die Fauna und Flora zwei Jahrtausende missbraucht haben!

**Dr. Florian Bitzer (Projektbefürworter):** Meine Damen und Herren! Ich möchte den Blick auf die nächste hier angezeigte Folie lenken.

(Folie: K 21 sichert Gleisbiotope)

Herr Dr. Geißler, Sie sehen hier die Flächen, die Sie selber schon angesprochen haben, bei K 21 oder beim Erhalt der Gleisanlagen. Rot sind die Flächen, die dem Städtebau oder einer Parkerweiterung zugeführt werden würden, sprich: Diese Flächen würden in jedem Fall nicht mehr den Trockenbiotopen zur Verfügung stehen. So weit war das schon Konsens.

Ich möchte jetzt noch auf die grüne Fläche eingehen, eben die, die Herr Kretschmann hervorgehoben hat. Wir haben das letzte Mal beim K-21-Termin gelernt, dass wir das Gleisvorfeld bei K 21 massiv umbauen müssen. Sie haben zum einen die Sanierung des Bestands, die Brücken, die Tunnelgebirge. Ich habe das letzte Mal ausgeführt, welchen Eingriff die Sanierung der Tunnelgebirge darstellt. Dazu kommen neue Überwerfungsbauwerke, neue Brücken im Gleisvorfeld, um K 21 entsprechend zu ertüchtigen.



Herr Kretschmann, Sie haben natürlich schon recht, dass diese Schotterflächen nach der Umsetzung von K 21 wieder vorhanden sind. Aber bis dorthin bleibt kein Stein auf dem anderen. Alles wird über den Haufen geworfen und neu geordnet. Ich habe große Bedenken, das alles bei einer entsprechenden ökologischen Begutachtung dieser Maßnahme eins zu eins umzurechnen. Wir haben hinterher ein anderes Trockenbiotop, als wir es heute haben. Da unterscheidet sich K 21 in keinem Deut von Stuttgart 21.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Das ist vielleicht nicht das eigentliche Problem.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ja, schon!)

Natürlich, das ist ja meine Frage. Bei K 21 haben wir ähnliche Probleme mit der anderen Lebensgemeinschaft.

(Zuruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

– Ja doch, schon ein bisschen, Frau Dahlbender.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Keine Frage!)

Ich meine, auch Sie müssen verlagern und Schotterflächen und was weiß ich alles machen. Das muss man ehrlicherweise sagen, wenn wir die lautere Wahrheit vertreten wollen.

Jedenfalls ist der Eingriff so oder so. Herr Kretschmann, bei Stuttgart 21 ist der ökologische Eingriff, was die Kleintierwelt anbelangt, natürlich stärker als bei K 21. Aber auch bei K 21 gibt es einen Eingriff.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner] nickt.)

Das stimmt doch; das ist einfach so. Daran führt kein Weg vorbei. Die Grünen hätten vor 20 Jahren möglicherweise gesagt: Es bleibt alles so, wie es ist. – Das wäre die radikalalternative Lösung gewesen. Aber das wird jetzt nicht mehr vertreten, sondern man muss etwas machen.

Darf ich jetzt einmal die Frage stellen: Wenn ich jetzt die übrigen Folien – –

(Zurufe)

– Frau Gönner stellt noch – – Nein? Gut.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Nein, ich wollte das nur wissen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe jetzt Folien: Stadtökologische Wirkung Großbäume, Baumkonzept Stuttgart, Juwel der Naherholung, der Mittlere Schlossgarten. Dann kommt: der nächtliche Kaltluftstrom von Kaltental. Dann gibt es Forderungen für die Planung. Dann: Temperatur und Windfeld, Stuttgart 21 Baustelle usw. Können wir das nicht im Zusammenhang mit der Städteplanung behandeln, Herr Hahn? Können wir das nicht so machen?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Doch, können wir! Sehr gut!)

– Schön. Dann würde ich jetzt das Kapitel „Ökologie“ abschließen, weil wir eigentlich das Wichtigste beredet haben. Was das Punktesammeln anbelangt, sind wir wieder bei einem Liquet. Unentschieden, würde ich mal sagen.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Na ja! – Weiterer Zuruf)

– Ja, ja. Gut, okay, das ist klar.

Jetzt kämen wir zur

### **Städteplanung, zur städtebaulichen Entwicklung.**

Da käme Herr Hahn dran. Herr Wolff kommt erst morgen?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Herr Wolff ist morgen erst hier.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Der kommt erst morgen.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Aber inzwischen ist Herr Ingenhoven hier.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Er soll Platz nehmen. Wo ist er? – Okay. Bleiben Sie da sitzen! – Ich habe jetzt 51 Folien.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich kann dazu sagen, dass sie textarm sind. Das heißt, ich muss – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wie lange brauchen Sie denn?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich meine, ich könnte mit knapp über 20 Minuten zurechtkommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sagen wir: knapp unter.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Knapp unter? Dann probiere ich es.

**(Präsentation: Die städtebauliche Chance)**

Meine Damen und Herren! Ich möchte den Anfang beim Thema Städtebau machen und die städtebauliche Chance beleuchten, die wir sehen. Ich möchte den Fokus vielleicht ein bisschen mehr auf die Perspektive, die Menschen auf dieses ganze Projekt haben, lenken, weil Menschen die Qualität von Stadträumen natürlich geräumiger wahrnehmen als die Arten, die dort sind, die geschützt und für die Ausgleich geschaffen werden müssen, aber die natürlich nicht das alleinige Kriterium sind, das Sie, Herr Kretschmann, in Ihrem furiosen Beitrag vorhin ein bisschen überhöht haben.

Die meisten deutschen Städte erledigen ihre internen Stadterweiterungen auf Bahnflächen. München, Mannheim, Hamburg – überall gibt es eine Stadterweiterung auf Bahnflächen. Überall wird mit dem Thema erfolgreich umgegangen.

Ich darf Sie zu einem kurzen Rückblick – das ist der einzige historische Rückblick – in das liebevolle Stuttgarter Tal im Jahre 1850 einladen.

(Folie 2)

Sie blicken hier von Richtung Rosenstein ins Tal. Sie sehen links als beherrschende Größenordnung den Schlossgarten. Und Sie sehen, wenn Sie ganz gut schauen, die beiden kleinen Bahnlinien, die zum alten Bahnhof in der Bolzstraße führen.

Ende der 20er-Jahre sahen dieselbe Fläche und derselbe Bereich dann so aus:

(Folie 3)

Wenn man einen Begriff des Wortes „Eingriff“ in städtischen Strukturen haben möchte, dann ist das, glaube ich, einer der massivsten Eingriffe gewesen, die in das Stuttgarter Tal je stattgefunden haben. Das Tal wird in der Mitte durchgeschnitten. Der Stadtbezirk Ost wird vom Stadtbezirk Nord abgetrennt. Entlang dem Park – der Mittlere und Untere Schlossgarten, der hier links wie ein grüner Fjord in das Tal geht – gibt es eine einzige Verbindung, wo man von der einen Seite auf die andere Seite des Tals kommen kann.

Ich darf das im Gegenschnitt einmal fortsetzen. Jetzt gucken wir von der Innenstadt heraus und sehen wieder diesen Keil, der da hineingetrieben ist.

(Folie 4)

Sie sehen die lineare grüne Struktur am Westrand des Parks. Das ist die Platanenallee.

Der Park ist von der eindringenden Eisenbahn auf eine Breite von 150 bis 180 m zusammengedrückt worden.

(Folie 5)

Das ist der Rest von dem Park, der an der Stelle geblieben ist; denn das Einbringen der Eisenbahn an dieser Stelle hat Parkfläche in erheblicher Größe gekostet und hat diese Trennlinie in die Stadt gebracht.

Jetzt zeige ich als letztes Beispiel zum Einstieg, wie weit das geführt hat.

(Folie 6)

Hier sehen Sie vier Gleise. Der Zug fährt nach Norden in Richtung Rosensteintunnel, worin er gleich verschwinden wird. Rechts ist die Platanenallee. Der Zug fährt den Platanen praktisch über die Füße, so nah ist das an den Park herangerückt. Das heißt, der Park ist von allen Seiten sehr bedrängt.

Wenn es nach Ihnen geht, würden diese vier Gleise dauerhaft an dieser Stelle liegen bleiben, was vielleicht unter bestimmten Gesichtspunkten günstig ist. Aber ich glaube, für die Stadtgestalt und für die Qualität der Stadt ist das eher ein Nachteil; denn Sie können den Park in diese Richtung nämlich überhaupt nicht erweitern.

Ich darf einmal die Flächen zeigen, um die es geht.

(Folien 7 und 8)

Als wir der Chance gewahr wurden, die darin besteht, dass Stuttgart 21 gemacht wird und dass die ganzen Gleisflächen, die dort sind, bis auf eine einzige S-Bahn-Linie entfernt werden, haben wir uns mit Folgendem befasst: Wo finden diese Umwandlungen statt? Da sind die Flächen eingegrenzt.

(Folie 9)

Ich darf schnell darüber hinweggehen. Inzwischen sind die Begriffe A1, A2, B und C gängig.

Ich darf einmal zeigen, wem die Flächen gehören. Inzwischen ist eine ganz wichtige Frage, wer Eigentümer ist.

(Folie 10)

Die Fläche A1, über die wir nachher vielleicht noch sprechen werden, gehört der Bahn und anderen. Das heißt, die Stadt Stuttgart ist mit dem Standort ihrer Bibliothek dabei. Es ist die LBBW usw. Natürlich sitzt die Bahn noch immer auf einem Teil ihrer Grundstücke.

Alle roten Flächen, die Sie sehen, hat die Landeshauptstadt im Jahr 2001 gekauft. Sie wollte dem entgehen, dass sie Opfer von Bodenspekulation wird. Deshalb hat die Stadt Stuttgart gesagt: Wir kaufen das selbst. Dann befreien wir das Projekt von einer gewissen Zukunftsunsicherheit und können hinterher steuern, was auf diesen Flächen passiert.

Dann gibt es ganz oben noch eine blaue Fläche, die der Post gehört. Aber diese Fläche kriegen wir in die Hand; denn die Hallen werden mehr und mehr funktionslos und werden Ende dieses Jahrzehnts abgeschrieben sein.

Dann haben wir – ich muss es erwähnen, weil vorhin etwas anderes behauptet worden ist – noch die Gäubahn gekauft. Die gesamte Gäubahn ist ebenfalls Eigentum der Landeshauptstadt. Die Gäubahn wird aber entgegen Behauptungen, die heute Morgen hier erhoben worden sind, nicht bebaut, weil sie unter dem Schutz der Region steht. Die Region hat nämlich im Regionalplan festgeschrieben, der an dieser Stelle verbindlich ist – ein Z, ein Ziel der Raumordnung –, dass, wenn diese Fläche benutzt wird, sie als Schienenstrecke benutzt wird. Wenn man irgendwann einmal den Bedarf hat, eine Stadtbahn oder eine S-Bahn zu machen, weil der Bedarf größer geworden ist, dann kann man an der Stelle einen Schienenverkehr weiter betreiben. Man darf jedenfalls nichts anderes machen. Das heißt, die ökologische Funktion, die der Bahndamm da oben hat, bleibt auf jeden Fall erhalten.

Das sind die Flächen, die als Entwicklungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Zeitgeschwindigkeiten zur Verfügung stehen.

Diese Folie zeigt noch einmal die Gesamtfläche. Verfügbar sind die ganzen 100 ha.

(Folie 11)

Der schwarze Eintrag ist die S-Bahn, die von Feuerbach her kommt und dann dort unter die Erde abtaucht, wo der schwarze Strich nach Süden hin endet.

Die Stadt hat sofort, als sie dieser Chance gewahr wurde – ich mache jetzt nur einen Ausschnitt aus dem, was passiert ist –, die städtebauliche Planung überprüft. Was kann man mit dem Bereich machen?

(Folie 12)

Sie sehen hier: Im Jahr 1996 gab es ein großes kooperatives Gutachterverfahren. Damals gab es zwei Entwürfe, die zur Debatte gestellt wurden, nämlich von Trojan, einem deutschen Städteplaner, und Jodry aus Paris. Man hat dies zur Debatte gestellt. Die Rückmeldung der Bevölkerung, aber auch die Rückmeldung derer, die am Preisgericht teilgenommen haben, war eindeutig so, dass man den Entwurf von Trojan bevorzugt hat.

(Folie 13)

Trojan ist die Grundlage z. B. für die klimatologische Darstellung geworden, die vorhin gezeigt wurde. Sie sehen aber auch da, dass auf bestimmte Dinge Rücksicht genommen wurde, die wir aber später noch deutlicher sehen werden.

Im Jahre 1997 hat es eine offene Bürgerbeteiligung gegeben.

(Folie 14)

400 Bürgerinnen und Bürger haben über zwölf Wochen hinweg in 15 Arbeitskreisen intensiv gearbeitet und 12.800 Arbeitsstunden aufgebracht. 900 Bürgerideen wurden eingebracht. Daraus ist dann ein Rahmenplan für die weitere Entwicklung von Stuttgart 21 entwickelt worden.

(Folie 15)

Hier ist das, worauf ich vorhin hingewiesen habe.

(Folie 16)

Wir haben im Zusammenhang mit der beginnenden Planung für Stuttgart 21 insgesamt 62 ha Bauflächen aus dem Flächennutzungsplan für den Zeithorizont 2010 herausgenommen, und zwar war das am 1. Juli 1999 unter dem Gesichtspunkt: Innenentwicklung vor Außenentwicklung. – Das heißt, alle Flächen, die freigeräumt worden sind, etwa Ackerflächen oder Obstbaumwiesen, jedenfalls grüner Bereich.

Wir haben bereits im Jahr 1998 den Satzungsbeschluss für das Gebiet A1 gemacht – ein Gebiet mit sicherlich hoher Dichte, die der entspricht, die zwischen der Bolzstraße und dem Arnulf-Klett-Platz in der Stadt vorhanden ist.

(Folie 17)

Das Thema Dichte war bei der Diskussion damals überhaupt kein Thema, und zwar von keinem aus dem Haus. Es gab zwar Aversionen, weil das ein Projekt im Zusammenhang mit Stuttgart 21 war, aber es gab keine nachhaltige Diskussion über die Frage, ob diese Dichte gerechtfertigt ist.

(Zuruf von Hannes Rockenbach [Projektgegner])

– Damals waren Sie noch gar nicht dabei, Herr Rockenbach.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Aber bei der Bürgerbeteiligung haben wir mitgemacht!)

– Bei der Bürgerbeteiligung ist in der Tat darüber geredet worden. Aber sozusagen in der generellen Debatte hat das keine große Rolle gespielt.

Wir sind dabei, dieses Gebiet zu entwickeln.

(Folie 18)

Sie sehen die großen Strukturen. Die hängen aber auch damit zusammen, dass dort große Institutionen untergebracht sind. Sie sehen die Kräne. Das ist die Baustelle der Bibliothek. Sie können erkennen, dass wir dort das ursprüngliche Gefälle des Geländes wieder aufbauen. Sie sehen, dass die Straßen auf Dämmen verlaufen. Das heißt, wir werden die ursprüngliche Neigung des Hangs an dieser Stelle wiederherstellen.

Diese Folie zeigt das Nutzungsschema, das für die nächste Zeit erkennbar ist.

(Folie 19)

Sie sehen, dass der Wohnanteil im Verhältnis zu dem, was noch vor fünf Jahren unsere Erwartungen waren, erhöht worden ist.

Das ist ein Ausschnitt aus einem Ihnen wohlbekannten Gebäude.

(Folien 20 und 21 - Peter Conradi [Projektgegner]: Stammheim!)

– Ich weiß, der Volksmund ruft das sehr schnell. Aber es ist ein Gebäude, das von Architekten geplant und ausgesucht worden ist, Herr Conradi, und das im Gemeinderat vor zwei Jahren bei nur drei Gegenstimmen beschlossen worden ist. Eine Gegenstimme sitzt sozusagen hier, die beiden anderen waren die Republikaner. Dann müssen mindestens zwei Stadträte hier sitzen – einer ist gegangen –, die dem zugestimmt haben.

Das war die Vision damals. Sie hat sich nicht ganz so erfüllt, weil sich die Farbe Weiß nicht so – – Aber wir arbeiten daran, das Ding aufzuhellen.

Das ist eine Vision für ein Wohnhochhaus mit 60 m an der Ecke Wolframstraße/Heilbronner Straße.

(Folie 22)

Ich erwähne das mit dem Hochhaus an dieser Stelle deshalb: Wir haben an der Stelle klimatologisch reagiert. Wir haben die drei Hochhäuser, die wir dort installieren, ganz an den Hangfuß geschoben, um sie aus dem Strömungsbereich des Talwinds herauszukriegen, der – by the way – in der Nacht eine Mächtigkeit von

90 m erreicht. Das heißt, man muss mit vielen Hindernissen fertig werden, die in der Stadt sind.

Übrigens: Auch der Bahnhof liegt quer im Tal. Auch er wird ab einer gewissen Uhrzeit von dem Strom überflossen. Das heißt, die Strömung ist auch bei Hindernissen gewährleistet, weil dieser Strom, wie gesagt, eine Mächtigkeit von bis zu 90 m erreicht.

Einige Bauprojekte in dem Bereich.

(Folie 23)

Eine Phantasie für eine kulturelle Einrichtung an der Nordkante des Bahnhofs.

(Folie 24)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum zeigen Sie uns das? Das ist doch schon geplant.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich höre, auch A1 soll debattiert werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir wollen vor allem hören, welche Vorstellungen die Stadt mit dem frei gewordenen Gleisgelände hat. A1 ist schon längst verbraten. Sie können es uns höchstens deswegen zeigen, weil Sie sagen wollen: So soll es nicht sein.

(Heiterkeit)

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Nein, dies tue ich nicht.

Wir bekennen uns zu städtebaulicher Dichte an der Stelle. Ich glaube, das wird mehr Akzeptanz finden, wenn das einmal vollendet ist und wenn sich das Bild gefügt hat.

Jetzt schauen wir einmal in den Bereich des Nordbahnhofviertels.

(Folie 26)

Das gehört mit zu dem Entwicklungsbereich. Oben sehen Sie die Wagenhallen. Inmitten dieses Gebiets liegt dieser charmante Bezirk, der sozusagen von der neuen Bebauung umfasst wird, mit der er vernetzt wird.

(Folie 27)

Das ist das Zeichen der Erinnerung, das auch in dem Bezirk liegt.



(Folie 28)

Von dort sind im Zweiten Weltkrieg jüdische Mitbürger abtransportiert worden. Das ist eine der ersten Maßnahmen auf der Basis der abgeräumten Gleisanlagen oder der dort nicht abgeräumten Gleisanlagen, wo man diese Gedenkstätte eingerichtet hat.

Dann haben wir im Jahr 2005 einen Wettbewerb gemacht, in dem wir gefragt haben: Wie soll dieser neue und überwiegend als Wohnquartier gedachte Bereich aussehen?

(Folie 29)

Unten links sehen Sie A1, oben rechts, dieses Dreieck, ist sozusagen das Zentrum der Entwicklung. Erstmals sind die Blocks schon kleiner. Außerdem ist daran gedacht, mit einer deutlich kleineren Körnung, mit einer deutlichen Vervielfältigung der Parzellen, auf denen gebaut wird, zu reagieren.

Ich zeige das einfach einmal in diesem Sprungbild. Das zeigt, wo Bahnflächen durch Bebauung bzw. Grünflächen ersetzt werden.

(Folien 30 und 31)

Sie sehen hier, dass der Park deutlich erweitert wird, nicht flächenhaft an einer Stelle, sondern rundum. Wir haben vorhin gesehen, dass angesichts des Zusammengedrücktseins des Parks durch die Bahnanlagen eine lineare Verbreiterung im Unteren Schlossgarten nottut.

Das ist eine Lupe, in der wir das zeigen.

(Folie 32)

Sie sehen, wenn ich hier springe, die Haltung zum Park, wie sich die Bebauung da einbindet.

(Folie 33)

Ich möchte auf einen Aspekt hinweisen, der mir sehr wichtig ist, z. B. die nahverkehrsmäßige Einbindung dieses Gebiets.

(Folie 34)

Das sind die Nahverkehrshaltestellen, die dieses Gebiet umgeben. Das „S“ genau in der Mitte ist die noch zu bauende S-Bahn-Station beim Projekt 21. Rundherum

sehen Sie das bereits existierende Stadtbahnnetz, das einen ökologischen Verkehr an dieser Stelle sichert.

Wo sind die Gestaltungsmöglichkeiten?

(Folien 36 und 37)

Das sind wir von den Bürgern gefragt worden. Was kann man noch ändern? Denn man glaubt angesichts des Projekts Stuttgart 21, der Städtebau sei ebenfalls schon vollständig bestimmt. Ich zeige einmal die Flächen, über die bereits verfügt ist.

(Folie 38)

Herr Geißler hat zu Recht auf das Europaviertel, genannt A1, hingewiesen. Da gibt es einen Bebauungsplan. Es gibt oben drüber die weiße Fläche „Wagenhallen und Berufsschulen“. Da ist der Bebauungsplan kurz vor der Fertigstellung. Das ist ebenfalls fixiert.

Aber alle diese blauen Flächen stehen bei der Gestaltung noch offen; denn sie sind noch nicht planerisch fixiert.

(Folie 39)

Darüber haben wir eine Diskussion mit den Bürgern eröffnet, weil wir natürlich reagiert und mitgekriegt haben, dass es einen Bedarf gibt, über Städtebau zu diskutieren – ein Lernerfolg dieses Sommers. Da geht es um Themen wie die Neugestaltung des Parkrandes. Auf dieser Skizze kann man vielleicht etwas erahnen, wie diese Trockenterrassen aussehen könnten, die am Park entstehen.

(Folien 41 und 42)

Das heißt, es wird Schotter über ein paar Hundert Meter aufgeschüttet. Das sind differenzierte, auch in der Neigung differenzierte Flächen.

Jetzt hat man einfach Bilder gezeigt. Da haben wir uns schamlos bedient, um an Sehgewohnheiten in anderen Bereichen anzuknüpfen, weil immer Missverständnisse über die Maßstäblichkeit der Gebäude vorhanden sind.

(Folien 43 bis 45)

Wir werden dort nach unserer Planung keine Ein- und Zweifamilienhäuser bauen. Wir werden Geschosswohnungsbau machen, aber keine Wohnsilos und keine großformatigen Blocks. Das ist die Planungsabsicht. Wir wissen nicht, wie es nach der Bürgerbeteiligung und der weiteren Diskussion in den nächsten Jahren aussieht.

Das Thema nachhaltiges Bauen spielt eine große Rolle.

(Folie 46)

Wir haben am 10. November die Reihe „Rosenstein“ angefangen, die wir in diesem Jahr schon länger konzipiert hatten.

(Folie 47)

Wir hatten aber den Beginn immer wieder verschoben, bis wir dann in der Situation waren, dass die Schlichtung bei Diskussionen das zivilisatorische Verhalten geschaffen hat, dass man nicht in Veranstaltungen von anderen geht, um sie zu stören. Dann haben wir diesen Dialog sozusagen unter dem Schutz der Schlichtung eingeleitet. Sie sehen hier, wie er über die nächsten Jahre strukturiert ist. Da geht es um gute und schlechte Beispiele – kann man es nachahmen, kann man es nicht nachahmen? – aus vier Städten, nämlich aus Utrecht, Hamburg, Wien und Zürich. Im März nächsten Jahres fangen wir an, einen bestimmten Katalog von Themen in Arbeitsgruppen zu bearbeiten, die wir bilden werden.

Frage: Wie sieht die Qualität eines solchen Wohngebiets aus?

(Folie 48)

Ich mag es jetzt nicht im Einzelnen vortragen, um meine Zeitvorgabe einzuhalten. Sie sehen die Themen, die da eine Rolle spielen. Da spielen die Worte „kleinteilig“ und „Parzellierung der Grundstücke“ eine große Rolle, was deshalb möglich ist, weil da das Eigentum der Stadt besteht.

Diese Folie zeigt die Gesamtherausforderung, nämlich den Umgang mit diesem Gleisteppich.

(Folie 49)

Übrigens: Es ist nicht nur ein Gleisteppich. Da sind unglaubliche Anlagen mit Blech- und Betondächern mit 5 bis 6 ha Größe drin. Die kann man nicht in die Rubrik einordnen, in die Herr Kretschmann sie eingeordnet hat. Sie müssen beseitigt werden und haben schlicht keine Funktion. Es ist möglicherweise ein gemeinsames Interesse, dies zu tun.

Ich sage, die Chance besteht darin:

(Folie 50)

Die Stadt ist Eigentümerin fast aller noch zu entwickelnden Grundstücke. Wer die Planungshoheit hat – diese hat die Stadt – und die Grundstücke vergibt, bestimmt,

was entsteht, insbesondere in welchem Maßstab, wie groß also gebaut wird. Der Maßstab des Europaviertels soll nicht Vorbild für die weiteren Quartiere sein. Das war er übrigens von Anfang nicht. Von Anfang an war gedacht, dass das Europaviertel ein hoch konzentriertes, ein hoch verdichtetes Viertel ist und dass dann die Verdichtung, je weiter man nach Norden kommt, deutlich abnimmt. Wie kleinteilig und wie unverdichtet man dann dort baut, ist eine Frage, die mit den Bürgern in der nächsten Zeit öffentlich erörtert wird.

Schlussfolie:

(Folie 51)

Die Vision ist, die störenden Gleisteppiche zu entfernen. Diese halte ich aus der Sicht der Menschen in der Tat für entfernenswert; denn wir können den Stadtraum öffnen und begehbar machen. Die Menschen können frei kreuz und quer durch das Tal gehen. Das heißt, die Verbindung zwischen den Stadtbezirken wird hergestellt.

Die weitere Vision ist, einen einheitlichen Stadt- und Landschaftsraum herzustellen. Das habe ich gerade freihändig schon gesagt.

Weiterhin: Die Entwicklung eines ökologischen Stadtteils, der sich auf kurzen Wegen mit den umgebenden Stadtteilen vernetzt, und Wohnungen in einem gemischten Quartier für alle Bevölkerungsschichten. Das haben wir in der Hand, indem wir bei der Vergabe von Grundstücken die Preise bestimmen, weil wir verkaufen. Ich glaube, das bietet die Aussicht auf eine gute Zukunft in Stuttgart.

Danke schön.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einen kleinen Moment, Herr Hahn! Ich habe noch eine Frage. Heute sind Thesen der Arbeitsgruppe Stuttgart 21 des Städtebauausschusses der Stadt Stuttgart vorgelegt worden. Herr Professor Auer ist ja hier. Das wird im Weiteren eine Rolle spielen.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Das wird auf jeden Fall bei Herrn Professor Auer eine Rolle spielen. Diese Thesen sind im Städtebauausschuss noch nicht diskutiert worden. Der Städtebauausschuss ist erst nächste Woche, weil der Tagesordnungspunkt „Städtebau“ in der Beratung vorgezogen worden ist. Nun gibt es einen Teil der Vorschläge, die dort gemacht werden, was den Städtebau betrifft, bei denen ich mich voll dahinter stellen kann. Das ist auch bei uns nicht so. Wenn Sie das letzte Woche beobachtet haben, die Bürgerbeteiligung, dann haben Sie festgestellt, dass das dort schon unsere Standpunkte waren.

Ich bin beim Bahnhof nicht so einig mit dem, was Sie vorschlagen. Ich kann nachvollziehen, was Sie denken, aber ich bin nicht mit Ihnen einig. Aber diese Auseinandersetzung kann Herr Ingenhoven viel qualifizierter mit Ihnen führen, weil Herr Ingenhoven der Architekt des Bahnhofs ist, natürlich in dieser Konzeption lebt und sie sehr gut erklären kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Ich begrüße Herrn Ingenhoven, Architekt des Bahnhofs. – Jetzt hat Herr Conradi das Wort.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Herr Vorsitzender, wir hatten vereinbart: jede Seite eine halbe Stunde. Da Herr Hahn in der Zeit unglaublich diszipliniert war, würde ich vorschlagen, dass jetzt Herr Ingenhoven anschließt, der nämlich nachher fort muss. Dann würden wir anschließen.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ja, das wäre vielleicht vernünftig.

(Zuruf)

– Aber es gibt Folien von ihm.

(Zuruf: Das ist schon richtig! Aber die sind noch nicht fertig! Das dauert noch!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Folien von Herrn Ingenhoven sind noch nicht fertig.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ach so, Sie meinen den Druck. Aber sie stehen hier für die Präsentation zur Verfügung. Ich glaube, das genügt. Die, die darüber diskutieren wollen, verstehen es, und auch das Publikum an den Bildschirmen wird es verstehen.

Man muss natürlich jetzt möglich machen, dass Herr Ingenhoven schon Dinge vorwegnimmt, die Herr Auer nachher sagen würde; denn Herr Ingenhoven kennt das Thema. Diese Auseinandersetzung ist schon über mehrere Runden gegangen. Ich habe ihm gestern dieses Papier zur Verfügung gestellt, damit er es im ICE wenigstens lesen konnte und darauf reagieren kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Herr Ingenhoven, wozu wollen Sie jetzt etwas sagen, zum Bahnhof?

**Christoph Ingenhoven:** Man kann sagen: zu den ersten 50 % des Papiers, das Herr Auer und Kollegen vorgelegt haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das kennen aber die anderen Leute nicht. – Der Ausdruck der Folien ist noch nicht hier.

**Christoph Ingenhoven:** Wir können es auch umgekehrt machen. Ich habe noch über eine Stunde Zeit. Das ist kein Problem.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist jetzt eine Ergänzung zu dem, was Herr Hahn gesagt hat. Wie lange brauchen Sie ungefähr?

**Christoph Ingenhoven:** Eine Viertelstunde.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. – Zur Geschäftsordnung?

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich wollte nur fragen: Wenn ich Herrn Conradi richtig verstanden habe, will er Herrn Ingenhoven deswegen vorziehen, weil dieser weg muss. – Sie müssen gar nicht weg, Herr Ingenhoven?

**Christoph Ingenhoven:** Doch, ich muss irgendwann weg, aber ich habe eine Stunde Zeit. Das ist kein Problem. Er kann gern dazwischenkommen.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich will das einfach nur sagen, damit wir dann keine Schwierigkeiten haben, wenn er sich auf etwas bezieht. Er kennt die Folien, die wir dann anschließend vorgetragen bekommen. Herr Auer, ist das richtig?

**Christoph Ingenhoven:** Ich müsste bloß meinen Vortrag auf den Laptop kriegen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was gibt es?

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Wir brauchen jemanden von der Technik, der die Präsentation einspielt! - Herr Rockenbach begibt sich zu dem Laptop für Präsentationen.)

Die Folien von Herrn Ingenhoven sind offenbar noch nicht auf dem Rechner. – Was ist jetzt los?

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Wir suchen die Folien.

**Christoph Ingenhoven:** Ich habe euch eben drei Sticks gegeben. Dann müsstet ihr das doch drauf haben.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Jetzt kommen die Sticks.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es hat so keinen Sinn. Ich würde vorschlagen, dass Herr Conradi erst redet. Herr Ingenhoven redet dann, wenn er seine Folien zur Verfügung hat oder diejenigen, die diese Folien – –

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich würde jetzt bitten, dass auf den PC von Herrn Pätzold umgestellt wird, damit er ihn bedienen kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist schon passiert.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Danke.

**Peter Conradi (Projektgegner):**

**(Präsentation: Stadtentwicklung)**

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe heute gelernt, dass es auch Tiere mit Migrationshintergrund gibt. Das ist immerhin eine neue Formulierung aus der Vormittagsdebatte, die wir in die zukünftigen Diskussionen einführen werden.

„K 21 – Phantom oder Alternative“ – so titelte kürzlich die *Stuttgarter Zeitung*. Der vierte Tag der Faktenschlichtung hat gezeigt, dass K 21 kein Phantom, sondern eine machbare Alternative ist. Ihre Kernstücke sind der bestehende Kopfbahnhof, der Schritt für Schritt saniert, modernisiert und verbessert werden soll, und eine menschenfreundliche, behutsame und der Zeit angepasste Stadtentwicklung.

Das Projekt Stuttgart 21 war von Anfang an ein Immobilienprojekt. Die Deutsche Bahn wollte nicht mehr bahnnotwendige Flächen in Stuttgart und die mit der Tieferlegung des Hauptbahnhofs frei werdenden oberirdischen Gleisflächen verkaufen. Das war der Geburtsfehler von Stuttgart 21.

Statt zu fragen, was für den Bahnknoten Stuttgart notwendig ist, was für eine bessere Bahnerschließung der Region notwendig ist, was den Flughafen betrifft und was für kürzere Fahrzeiten nach Ulm und München notwendig sind, und nach diesen Zielen zu planen, beschlossen damals bei einem Hubschrauberflug der damalige Verkehrsminister Wissmann, der damalige Ministerpräsident Teufel, der damalige Oberbürgermeister Rommel und der damalige Bahnchef Dürr das Projekt Stuttgart 21, ein für die Bahn lukratives, ja, gewinnträchtiges und für Stuttgart städtebaulich interessantes Immobiliengeschäft. Der leistungsfähige, funktionierende, schöne Kopfbahnhof sollte durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof – zuerst mit zehn Gleisen, hinterher mit acht Gleisen – ersetzt und durch kilometerlange unterirdische Tunnelstrecken verbunden werden. Seither bemühen sich die Projektträger zu beweisen, dass das Immobilienprojekt Stuttgart 21 fahrplanmäßig funktioniert. Das nenne ich: Das Pferd von hinten aufzäumen.

„Eine Jahrhundertchance für Stuttgart“ jubeln Stadt und Land und behaupten keck, Stuttgart 21 bringe 100 ha Fläche für Bebauung und Parkerweiterung. Wahr ist, dass von den frei werdenden Flächen etwa ein Drittel völlig unabhängig von Stuttgart 21 oder K 21 frei wird.

(Folie 2)

Das ganze A1-Gebiet wird völlig unabhängig von dem frei, was jetzt passiert. Das Gleiche gilt für C1, C2 und in gewissem Sinne auch für B, für den Abstellbahnhof. Das heißt, ein Drittel der Flächen wird sowieso frei, auch wenn K 21 käme. Ein weiteres Drittel wird frei, wenn der jetzige Abstellbahnhof vom Rosensteinpark – das wäre die Fläche B – nach Untertürkheim verlegt wird. Bei S 21 muss er verlegt werden, weil Sie den Abstellbahnhof dann gar nicht mehr anfahren können. Bei K 21 könnte er verlegt werden, er kann aber auch bleiben. Wir schlagen vor, die gesamte Fläche des Abstellbahnhofs dem Park zuzuschlagen.

Fazit: Mit S 21 wird von den 100 ha gerade einmal ein Drittel der behaupteten Flächen frei – nämlich die Gleisflächen A3, A2, die frei werden –, die beim Kopfbahnhof 21 natürlich Gleisflächen bleiben.

Nun sind wir hier nicht in einem Wettbewerb, wer mehr oder weniger Flächen für die bauliche Nutzung oder für eine Parkerweiterung frei bekommt. Wichtiger ist, welche Flächen wann und für welche Nutzung frei werden. Bei Stuttgart 21 werden alle Flächen erst in 10, 15 Jahren frei, wenn das Projekt beendet ist. Bis dahin werden sie für Baulogistik, für Baustellenfläche verwendet. Bei K 21 werden die Flächen zum größten Teil schon jetzt verfügbar und bebaubar.

Wir behaupten: Stuttgart 21 verursacht als totales Großprojekt schwere städtebauliche und architektonische Schäden:

Der Talkessel, der sich mit der Luft- und Wasserströmung zum Neckar hin öffnet, wird durch den S-21-Tiefbahnhof quer abgeriegelt. Die Grundwasserabsenkungen gefährden die mineralwasserführenden Schichten.

Der Mittlere Schlossgarten wird durch den Wall des Tiefbahnhofs entwertet, und der durchgehende Grünzug vom Neuen Schloss bis zum Neckar wird zerschnitten.

Der denkmalgeschützte Bonatz-Bahnhof wird in seiner baulichen Gestalt beschädigt und seiner Funktion beraubt.

Ich frage jetzt: Würde eine andere deutsche Großstadt mit so schönen erlebnisreichen Bahnzufahrten wie Stuttgart, würden Berlin, Hamburg, Köln oder Frankfurt am Main ihre Bahnhöfe mit den interessanten Zufahrten unter die Erde verlegen? Keine dieser Städte würde auch nur daran denken. Die Oberbürgermeisterin bzw. der Oberbürgermeister würden hinweggefegt. Nur in Stuttgart wird dies geplant.



Ich höre jetzt mit Überraschung von Matthias Hahn, dass die Gäubahnstrecke erhalten werden soll. Das ist schon einmal ein gutes Signal; denn die Gäubahnstrecke ist eine der schönsten – –

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Das war doch gerade vorgesehen!)

– Nein, die war bei Ihnen lange Zeit gar nicht drin. – Die Gäubahnstrecke ist eine der schönsten innerstädtischen Bahnstrecken in Deutschland. Wir wollen sie unter allen Umständen erhalten.

K 21 dagegen verursacht keine städtebaulichen oder architektonischen Schäden. Der kundenfreundliche Kopfbahnhof, die schöne Gäubahnstrecke und der für die Stuttgarter wichtige Mittlere Schlossgarten werden erhalten. Die Mineralquellen werden nicht gefährdet. Bewährtes wird behutsam saniert und in kleinen Schritten ergänzt.

In der Diskussion über Stuttgart 21 geht es bisher überwiegend um Quantitäten, nicht um Qualitäten. Dazu wird Professor Ostertag nachher etwas sagen. Die neue Bebauung des Baugebiets A1 ist ein Musterbeispiel für das, was die Stuttgarter zu erwarten haben, nämlich das Musterprojekt A1, eine inzwischen zum Teil überbaute Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs mit maximaler Flächenausnutzung und mit maßstabsloser Bürohausarchitektur. Das ist das Ergebnis einer von Investoreninteressen bestimmten Stadtplanung. Stuttgart hat Besseres verdient.

(Folie 3)

Das vom Oberbürgermeister favorisierte Megaeinkaufszentrum ECE – ich habe gelernt, das heißt Einkaufs-Center Entwicklung GmbH; ich glaube, Frau Gönner weiß mehr über dieses Unternehmen –

(Heiterkeit)

schädigt den Stuttgarter Einzelhandel. Zeigst du es mal bitte, Peter?

(Folien 4 und 5)

Peter Pätzold ist mein Kollege, Architekt und Stadtrat. Er kann mit diesen Dingen umgehen, ich nicht. Da vorne sehen Sie jetzt die Größe, das Ausmaß dieses Megaeinkaufszentrums, das den Stuttgarter Einzelhandel und unsere Innenstadt schädigen würde.

Der Stuttgarter Stadtplaner Professor Pesch schlägt dagegen einen Wohnungsanteil auf den frei werdenden Gebieten zwischen 50 % – hier in der Nähe des Bahnhofs –

und 80 % – je weiter sich das vom Bahnhof weg bewegt – vor. Davon ist A1 meilenweit entfernt. Aus Büro- und Konsumbauten entsteht keine lebendige Stadt.

Bei K 21 hingegen können statt großflächiger Investorenblöcke auf kleinen parzellierten Grundstücken unterschiedliche Nutzungen in vielfältiger baulicher Gestalt mit neuen sozialen Wohnideen und ökologisch orientierten Bauvorhaben entstehen.

Die Stuttgarter Bürgerschaft hat mit der Bürgerbeteiligung keine guten Erfahrungen gemacht: In den 90er-Jahren – Herr Hahn hat das gezeigt – gab es eine offene Bürgerbeteiligung zum Baugebiet A1. Herr Hahn, Sie haben die Zahlen, die Stunden und die vielen Ideen rühmend erwähnt. Von den damaligen Vorschlägen wurde nichts verwirklicht. Wenn ich Teilnehmer der damaligen Bürgerbeteiligung frage: „Ist das das, was ihr wolltet, also im Vordergrund das, was schon gebaut ist, und im Hintergrund das ECE und anderes“, dann sagen die: „Das haben wir damals im Traum nicht diskutiert“. Auch in den Planungen der Stadt war ursprünglich eine niedrigere Bebauung vorgesehen. Auch was das Umweltamt damals wollte, ist alles nicht zum Streich gekommen. Zum Streich kam das hier, was die Investoren wollten.

Der beratende Städtebauausschuss hat nach dem Tiefbahnhofwettbewerb eine Reihe städtebaulicher Forderungen aufgestellt. Professor Auer ist hier. Er wird nachher darüber berichten. Von diesen Forderungen hat die Stadt keine weiterverfolgt.

Bei allen Stuttgarter Großprojekten der vergangenen Jahre hatte nicht die Bürgerschaft, sondern hatten die Investoren das Sagen: der Trump-Tower in Feuerbach, das Fürst-Modezentrum am Killesberg, das Einkaufsquartier „S“ der Württembergischen Versicherung in Stuttgart-Süd, das Da-Vinci-Zentrum von Breuninger in der Stadtmitte – überall fordern die Investoren eine massive Erhöhung der zulässigen Baunutzung, und überall hat die Stadtverwaltung bisher nachgegeben.

Wenn OB Schuster jetzt eine Bürgerbeteiligung für 2020 und später frei werdende Bahnflächen anbietet, dann ist das nach meiner Auffassung ein durchsichtiges Ablenkungsmanöver, zumal er dann gar nicht mehr im Amt sein wird. Das heißt, er muss sein Versprechen gar nicht mehr einlösen, wenn diese Flächen bebaut werden.

Noch einmal: Es ist schön, jetzt zu hören, dass das zukünftig kleinflächig sein soll und dass bei den Wohngemeinschaften etwas herausgekommen soll, was alles bis jetzt in Stuttgart nicht möglich war. Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.

Fazit: Wir bleiben dabei: Bei der Stadtentwicklung steht Stuttgart 21 für brutale, nicht wiedergutzumachende Eingriffe in die Stadt und ihre Grünanlagen, für ein hohes

Risiko für die Mineralwasserquellen und für einen unattraktiven unterirdischen Tunnelbahnhof.

(Folie 6)

Dagegen steht K 21 für eine schrittweise, behutsame und ökologisch vernünftige Weiterentwicklung unserer Stadt mit einem Kopfbahnhof von einzigartiger baulicher und funktionaler Qualität.

(Folie 7)

Vielen Dank.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Könnten wir jetzt bitte wieder auf den Vortrags-PC umschalten?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment! Wer spricht jetzt?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Jetzt spricht Herr Pätzold.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich dachte, jetzt kommt Herr Ingenhoven.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Ist schon okay!)

Oder soll Herr Pätzold? Ich würde vorschlagen, dass Herr Ingenhoven redet. Dann steht er nachher noch für Fragen zur Verfügung. Einverstanden, Herr Pätzold?

(Peter Pätzold [Projektgegner]: Ja!)

Okay. Bitte schön! Sind das Ihre Folien?

**Christoph Ingenhoven:** Ja, ich erkenne sie wieder. – Guten Tag! Vielen Dank für die Gelegenheit. Ich werde anhand einiger populärer Fragen und auch ein bisschen vor dem Hintergrund des Papiers, das einige Mitglieder des Städtebauausschusses vorgelegt haben, zu meinem Entwurf, zu unserem Entwurf Stellung nehmen.

Zunächst eine historische Darstellung Stuttgarts, um Sie daran zu erinnern, dass das, was wir vorhaben zu bauen, vom Jahr 1870 bis heute der vierte Neubaubahnhof in Stuttgart wäre. Der im Jahr 1927 fertiggestellte Bonatz-Bau war bereits der dritte Bahnhof. Man sieht hier schon die beengte Lage im Tal. Man sieht, dass es ein Kopfbahnhof war, den man beseitigen musste, um dann später weiter aus dem Tal herauszukommen.

Wenn übrigens irgendjemand für mich einen Pointer hätte, dann wäre das supergut.

(Zuruf: Nehmen Sie die Maus!)

– Ah, die Maus, okay. Die Maus ist ein Pointer, ja?

Die Voraussetzungen, die wir zum Wettbewerb vorgefunden haben, bestanden in der Situation in Stuttgart, die Sie alle kennen: Das halbe Tal ist von Gleisanlagen belegt. Dieses halbe Tal wollen wir von Gleisanlagen befreien. Wenn man sich einmal anschaut, was uns die Kollegen Trojan und Trojan, die den städtebaulichen Wettbewerb gewonnen haben, als Voraussetzung in der Ausschreibung des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt haben, dann sieht man mitten im Tal liegend einen Bahnhof, der jetzt sogar noch relativ harmlos daherkommt. Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf die Tatsache lenken, dass es sich hierbei um einen mehr oder weniger kontinuierlich in Hochlage befindlichen Bahnhofsbaukörper handelte, der ca. 25 bis 30 m hoch quer hinter dem Bonatz-Gebäude durch das gesamte Tal einschließlich der Querung des Schlossgartens vorgesehen war.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich einmal kurz unterbrechen? – Herr Ingenhoven, am Fernsehapparat gucken ein paar Zehntausend Leute zu. Sie müssten Begriffe, die die Leute nicht kennen, erläutern. Sie haben von einem Architektenbüro geredet. Wie heißt das?

**Christoph Ingenhoven:** Trojan und Trojan. Das ist ein Architekten- und Stadtplanerbüro, das den städtebaulichen Wettbewerb im Vorfeld des Architektenwettbewerbs für den Bahnhof gewonnen hat. Die aus diesem Wettbewerb hervorgegangene Planung ist Grundlage der dann folgenden Ausschreibung für den Einzelwettbewerb „Bahnhofsneubau“ geworden.

Das ist sozusagen das Ergebnis dieses Wettbewerbs. Das haben Sie eben schon einmal als Modell gesehen.

Worum es mir jetzt hier geht, ist, klarzumachen, dass in diesem Wettbewerbsentwurf ein Bahnhof vorgesehen war. Dieser Bahnhof war als eine oberirdische Bahnhofshalle über tief liegenden Gleisen geplant, quer durch das gesamte Tal, ca. 450 m lang, zwischen 25 und 30 m hoch. Das war keine Vorgabe; das war sozusagen der Vorläufer dieses Wettbewerbs. So ist er gestartet.

Ich will an eine für Sie vielleicht teilweise bekannte, aber doch noch immer interessante Tatsache erinnern, nämlich dass ein solches Bauwerk, das hier in Weiß eingetragen ist, nicht nur im Tal selber fast das gesamte Tal in der Querung eingenommen hätte, sondern dass dieses Gebäude mit seiner erheblichen Höhe nicht nur hinter dem Bonatz-Bau liegend die gleiche Höhe wie der Bonatz-Bau einnehmen sollte, sondern daneben auch den aus dem Tal herausführenden Kaltluftstrom vollständig unterbrochen hätte.

Das war die Voraussetzung, die wir zum Wettbewerb hatten. So ist bei uns die Überzeugung entstanden, dass es nach Möglichkeit möglich sein sollte, die tief liegenden Gleise mittels einer tief liegenden Bahnhofshalle zu erschließen.

Man sieht hier, welche Dimension das Projekt hinter dem bestehenden Bahnhofsgebäude hat. Ich will gleich noch auf das Thema der Flügel eingehen. Hier sieht man bereits, dass jede tief liegende Baumaßnahme in Konflikt mit Teilen des oberirdischen bestehenden Bahnhofsgebäudes gelangen muss.

Das war die Vision aus dem Wettbewerb: ein mit 28 Lichtaugen belichtetes, unter der Oberfläche des Schlossgartens liegendes Bahnhofsgebäude.

Das ist das später daraus entstandene Modell, mittlerweile nicht mehr mit zehn, sondern mit acht Gleisen, nicht mehr mit Drei-Zwei-Rhythmus in der Lichtaugenartikulation, sondern mit Zwei-Zwei-Rhythmus. Das alles sind Dinge, die man sehr intensiv diskutiert hat. Das ist sozusagen ein sehr elaboriertes Modell, das auch der Planfeststellung zugrunde gelegen hat.

Man sieht dann im Detail, dass diese Lichtaugen niveauübersteigende Bauteile sind, die diesen – von den Gegnern immer als „Platz“ bezeichneten – Garten, wie wir ihn eigentlich bezeichnen, strukturieren und zu einem sehr besonderen Ort machen. Zu dem Thema werden wir gleich noch etwas detaillierter Stellung nehmen.

Das ist eine Vision aus dem Wettbewerb. Dies entspricht nicht mehr in allen Details der aktuellen Planung. So ist beispielsweise die Gitterschale etwas kleiner geworden; das werden wir gleich noch sehen.

Was dieses Foto ganz gut illustriert, ist dieses Konzert aus drei Elementen, nämlich den Lichtaugen, die den Bahnhof beleuchten und ihn konstruktiv überhaupt erst ermöglichen, den Gitterschalen, die die neuen Eingänge markieren, und dem bestehenden großen Hauptgebäude des Bahnhofs von Paul Bonatz.

Eben ist davon die Rede gewesen, dass der Bahnhof seine Funktion verliert. Das ist in keinem einzigen Detail der Fall. Er ist auch heute nicht die Bahnsteighalle, sondern er ist auch heute nur, wenn man so will, der Bahnhof. Genau das wird er in Zukunft bleiben; denn wir ersetzen nur die Bahnsteighalle.

Wie wird der Bonatz-Bau transformiert, und warum wird er überhaupt transformiert? Zunächst einmal wird er von diesem Zustand aus transformiert. Ich sage immer: Jeder, der auf diesen Zustand stolz ist und mit diesem Zustand die Liebe der Stuttgarter zu ihrem Bahnhof illustrieren möchte, möchte sich bitte vergewissern, ob er weiß, wovon er redet; denn Paul Bonatz hatte diesen Bahnhof in einem Zustand gebaut, in dem die Innenwände Ziegelwände mit Natursteinelementen waren. In diesem Raum war eine gerade Holzdecke. Wir finden heute überhaupt kein einziges

der wesentlichen Gestaltungselemente aus dem Entwurf und aus dem Bauzustand dieses Bahnhofs noch wieder. Das finde ich immerhin ein beeindruckendes Zeugnis für die Kenntnis und für die detaillierte Artikulation, die die Gegner teilweise in Bezug auf die Frage vorbringen – –

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Aber Sie wissen schon, dass das heute anders aussieht! Das ist heute weiß innen! Wenn Sie uns Inaktualität vorwerfen, dann ist das bei Ihnen genauso!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das war nur ein Zwischenruf, der genehmigt werden muss.

(Heiterkeit)

**Christoph Ingenhoven:** Das ist nur noch schlechter.

Das ist der Bonatz-Bau im Jahre 1927, und das würde er nach unserem Modell sein. Das heißt, all das, was die Stuttgarter von der Stadt aus von diesem Bahnhof sehen – funktional, volumetrisch –, wird erhalten. Ich gehe so weit zu behaupten, dass es quantitativ, jedenfalls seit der Baufertigstellung, sicherlich keinen besseren Zustand gegeben haben wird als den, den wir erreicht haben werden, wenn wir mit diesem Bahnhofsgebäude eines Tages fertig sind.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

Warum wird er überhaupt transformiert? Das ist eine sehr einfache Zeichnung, die das zeigen soll. In der Zukunft wird der Weg durch die große Schalterhalle ebenerdig auf eine Verteilerebene gehen, die gleichzeitig der Durchgang in das neue Stadtgebiet sein wird, und von dort mittels Treppen, Rolltreppen und Aufzügen auf die Gleise.

Heute ist dieses Bahnhofsgebäude ein Bahnhofsgebäude, das im Wesentlichen eine Transformation auf die Plus-1-Ebene vornimmt. Das heißt, um zu ermöglichen, was wir dort tun, muss der Bonatz-Bau in seiner Substanz verändert werden, was unbestritten ist.

Im weiteren Verlauf – das ist ein Schnitt, der praktisch parallel durch den neuen Eingang verläuft – ist es so: Der ist deswegen hier aufgetragen – das ist rechts aufgetragen –, um zu sehen, wie man in das neue Stadtgebiet überwechselt. Immer im Hintergrund behalten: Diese Verteilerebene ist eine Art öffentliche Straße, die auch eine Haupteinschließung des neuen Stadtgebiets sein wird.

Hier sieht man das noch einmal im Modell. Das ist diese durchgehende Ebene, die durch den Bahnhof hindurchführt, ebenerdig von der Königstraße aus, vom Schloss aus, wenn man so will, bis in das neue Stadtgebiet hinein.

Es hat eine heftige Auseinandersetzung über die Frage gegeben, wie sich unsere vorgeschlagene neue Architektur zum Bonatz-Gebäude verhält. Man kann vielleicht sagen, dass sie sich wie ein großer Gegensatz verhält, aber eine klare Artikulation von Alt und Neu hat, und dass sie in ihrer prononcierten Architektursprache eine glaubwürdige Botschafterin ihrer jeweiligen städtebaulichen und architektonischen Entstehungszeitpunkte sein wird.

Das ist eine sehr neue Darstellung, die das Ganze noch in einem anderen Zusammenhang zeigt, und zwar praktisch von der Eisenbahndirektion aus gesehen. Da sind die Eingangsschale am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, die dahinter liegenden Lichtaugen, die vor dem Bonatz-Bau vorgesehene Baumreihe und das Bonatz-Gebäude selber.

Das ist immer ein Garten mit einer wassergebundenen Oberfläche gewesen. Sie werden in der Geschichte der Gartenbaukunst viele solcher Flächen finden, die nicht grün sind und dennoch Garten genannt werden dürfen.

Mir ist wichtig zu klären, dass auf der Hauptebene des heutigen Bonatz-Gebäudes, also auf der Ebene der Bahnsteighalle, der sogenannten Querbahnsteighalle, in Zukunft ein ebenerdiges Herausgehen auf diese Gartenfläche möglich sein wird. Diese großen Bogenfenster, die heute teilweise geschlossen sind und teilweise als Bahnsteigzugänge dienen, werden in Zukunft geradezu ein Entree in diese Gartenfläche und darüber hinaus in das neue Stadtgebiet sein.

Das ist das Bild in seiner Gänze. Es wird noch deutlich, dass zu unserem architektonisch-städtebaulichen Konzept auch die sogenannte Talschaukel gehört. Es war von Anfang an integraler Bestandteil unserer Überlegungen, das Erleben beider Talseiten von dieser Gartenfläche, von dieser Straßburger Gartenfläche aus zu ermöglichen und eben nicht durch gegebenenfalls erhaltene – was unserer Ansicht nach technisch nicht möglich ist – oder wiederaufgebaute Flügel zu zerstören.

Ich werde versuchen zu erklären, wie die Stadt näher an die alte heranrückt und warum das in unserem Entwurf der Fall ist. Dafür muss ich Sie bitten, ganz unten links auf diese Zeichnung zu schauen. Das ist wiederum eine Zeichnung aus dem Büro Trojan und Trojan, aus der Wettbewerbsphase. Da sieht man nicht nur den querliegenden Bahnhof – das ist das Gebäude mit diesen Längsrippen –, sondern man sieht dann – – Diese Maus ist extrem nervös. Ich kriege sie nie ganz unter Kontrolle. Die macht nämlich gleichzeitig ein bisschen weiter. Sehe ich die Maus? Ich sehe die Maus nicht. Ich glaube, es ist besser, ich schildere das.

Dann sieht man anschließend an das Stadtgebiet einen Platz. Der war in allen anderen Entwürfen vorgesehen. Warum? Weil man hinter einem hochstehenden, 20, 30, 40 m hohen Gebäude – aus Stahl und Glas in den meisten Fällen – einen Vorplatz sozusagen nach Norden hat schaffen wollen. Diesen Vorplatz haben wir, anders als die Kollegen – Das ist eine Arbeit von Kollegen aus der letzten Runde des Preisgerichts. Das ist auch deswegen interessant, weil alle Kollegen vorgeschlagen haben, die Flügelbauten abzureißen, aber auch vorgeschlagen haben, hinter dem Bahnhof im Norden noch einen Platz zu bauen. Das sehen Sie hier in etwas anderer Form. Das sehen Sie hier noch in einer dritten Variante. Alles das haben wir nicht getan.

Diese Entwürfe hätten alle dazu geführt, dass man quasi zwei Drittel des Bahnhofs eine begeisterungswürdige Bahnhofshalle gehabt hätte und das letzte Drittel dann in einem pur unterirdischen Untergrundbahnhof zugebracht hätte. Genau das wollten wir nicht.

Unser Plan sah vielmehr vor, diesen Platz zu schließen, und zwar zugunsten einer näher an die alte Stadt herangerückten Bebauung, weil wir durch diese Garten- und Platzfläche auf dem Bahnhof überhaupt keine Notwendigkeit mehr gesehen haben, eine im Norden angrenzende Platzfläche zu generieren. So kommt also das hier orange gekennzeichnete Gebiet deutlich näher an die alte Stadt heran und ermöglicht gleichzeitig einen sehr kurzen Weg durch den Bahnhof in das neue Stadtgebiet.

Wie groß ist der Schlossgarten wirklich, und wie ist er beschaffen? Auch darüber gibt es immer sehr unterschiedliche Auffassungen, was ich eigentlich nicht verstehe, weil man das objektivieren könnte.

Das ist der Schlossgarten, wie er in Zukunft aussehen wird. Das ist der sogenannte Straßburger Garten, der ihn erweitert.

Das ist ein Plan, der sogenannte Thouret-Plan, für den Schlossgarten von 1806. Dieser Plan zeigt die damalige Planung.

Passen Sie auf! Das ist das, was die Gartenschau 1961 noch vorfand. Diese gestrichelte Linie soll Ihnen zeigen, wo damals der Park endete und wo noch heute die befestigten Flächen durch Straßen beginnen. Wenn Sie dieser gestrichelten Linie folgen, werden Sie die hier wiederfinden. Dann sehen Sie, dass von dem Thouret'schen Plan nicht mehr sehr viel übrig war, als 1961 die sogenannte Gartenschau stattfand, an die heute noch so heldenhaft erinnert wird.

Wenn man sich dann anschaut, was wir vorhaben zu tun, dann erkennt man, dass wir nicht nur vorhaben, einen ganz großen Teil der Thouret'schen Flächen wiederzugewinnen, sondern dass wir weit darüber hinausgehen.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung! Das alles ist zwar architektingeschichtlich hochinteressant, aber Sie müssen das erläutern.

**Christoph Ingenhoven:** Okay. Was wir vorhaben zu tun, ist eine Wiedergewinnung der Parkflächen, die zwischen den Jahren 1806 und 1961 verloren gegangen waren. Diese Wiedergewinnung findet teilweise im Tal selber statt, in den heute im weitesten Sinne dem Park zuzurechnenden Flächen. Aber sie findet auch auf dem sogenannten Straßburger Platz oder im Straßburger Garten – je nachdem, wie Sie es bezeichnen wollen – statt. Somit haben wir nicht nur die eben schon angesprochene ebenerdige Verbindung – wir haben nicht nur das Durchgängigmachen dieses Tals –, sondern wir haben schlicht und ergreifend quadratmetermäßig eine erhebliche Vergrößerung der der Bevölkerung zur Verfügung stehenden Parkflächen. Man mag zwar über die ökologische Bedeutung von Parkflächen streiten, aber die menschliche Bedeutung oder die städtebauliche Bedeutung ist, glaube ich, zwischen allen Beteiligten unumstritten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt für die Zuschauer: Wo ist der Straßburger Garten?

**Christoph Ingenhoven:** Entschuldigung! Da ist er. Das ist der Garten zwischen dem Bonatz-Gebäude und einem zukünftigen nördlich anschließenden ersten Gebäude des Gebiets A2. Dieses Gebäude ist nicht durchformalisiert. Es gibt verschiedene Vorschläge dazu. Deswegen ist das hier nur als Chiffre gegeben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sind die Lichtkuppeln.

**Christoph Ingenhoven:** Richtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dazwischen gibt es Bäume und Sträucher.

**Christoph Ingenhoven:** Nein, dazwischen gibt es am Rand dieser Lichtkuppeln zum Bonatz-Gebäude und zum nördlichen Bahnhofsgebäude hin Baumreihen. In der Fläche dieses Gartens gibt es eine wassergebundene Oberfläche, die dann aber in Park, in eine grüne Fläche, in eine Rasenfläche übergeht.

Die schwarze Fläche zwischen den Lichtaugen links oben wäre dann eine wassergebundene Oberfläche, zum Teil gepflastert. Die grüne Fläche nach rechts hin wäre eine im Park mit Rasen und Wiesen bepflanzte Fläche.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Schwarze heißt also Straßburger Garten?

**Christoph Ingenhoven:** Richtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ohne dass es ein Garten ist.

**Christoph Ingenhoven:** Es ist so viel ein Garten wie die Terrasse des Charlottenburger Schlosses oder die Große Terrasse im Versailler Schloss oder was auch immer Sie wollen, von mir auch das Palais Royal in Paris.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Japanischer Steingarten!)

– Ja, so etwas in der Art.

Jetzt kommen wir zum Schnitt und zu der Frage, ob es einen Wall im Schlossgarten gibt. Das wird von den Gegnern immer wieder gerne angeführt. Ich erinnere an eine Aktion, die einige Ihrer Kollegen vor vielen Jahren angezettelt haben. Damals ist man mit Luftballons, die mit Helium gefüllt waren, in den Schlossgarten marschiert und hat versucht, diesen Wall zu simulieren. Man hat das dann wegen allgemeiner Erfolglosigkeit relativ bald abgebrochen.

Das, was Sie auf der Oberfläche sehen, nach links hin in den Schlossgarten hinein – denn das ist die Oberfläche des Bahnhofs –, soll jetzt dieser Wall sein.

Zunächst einmal eine Zahl: Die durchschnittliche Neigung dieses Längsschnitts beträgt 2,7 %. Um das zu illustrieren: Ein Flachdach auf einem Kaufhaus hat ungefähr 2 % Neigung. Sie werden also schwerlich ausmachen können, dass das überhaupt geneigt ist, wenn Sie darauf stehen.

Aber ich will mit Ihnen insofern technisch fair sein, als ich diesen Schnitt hier auftrage und Ihnen zeige, dass das rote Gebäude der sogenannte Südflügel des Bonatz-Gebäudes ist. Dieser Flügel steht dort so, dass heute nach rechts hin die Gleise und nach links hin die Cannstatter Straße anschließen. Das ist die heutige Situation, in Rot eingetragen.

Die blaue Fläche bezeichnet das, was man notwendigerweise in jeder Planung als eine konstruktive Ausprägung eines Bahnhofsdeckels bräuchte. Dabei sieht man, dass im linken Teil ein Durchfahren der Bahn schlicht überhaupt nicht mehr möglich wäre. Ich will Ihnen das gleich noch sehr viel eindrücklicher an einem Detail zeigen. Das ist ein sehr wichtiger Punkt, weil von den Gegnern immer wieder behauptet wird, man könne unter Erhalt oder Teilerhalt der Flügel in Stuttgart Bahn fahren, und es sei alles einem Entwurf Ingenhoven geschuldet. Das ist überhaupt nicht der Fall, sondern jeder der Entwürfe im Wettbewerb hat den Entfall von Nord- und Südflügeln vorsehen müssen. So er dargestellt hat, ihn nachträglich wiederaufzubauen, ist er zumindest teilweise nicht ehrlich gewesen. Das werde ich Ihnen jetzt noch zeigen.

Das wäre die Vervollständigung dieses Schnitts. Da sieht man links hin, dass sich das durch das ganze Tal zieht. Man sieht auch, dass ganz am Ende links die theoretische Linie des Neubaus mit der heute tatsächlichen Linie wieder übereinstimmt. Das heißt, ganz zum Planetarium hin würden wir sozusagen exakt auf die niedrigste Höhe des Tals im Bereich des dort gedückten Baches auftreffen.

Das heißt, wir verändern die Talkontur, aber wir verändern sie nicht an ihren tiefsten Flächen, und wir verändern sie in einer sehr langgestreckten und sehr flachen Gestaltungsart.

Das ist ein Blick unter Einschluss all dieser Höhengenerationen auf genau das Problem, das hier immer artikuliert wird und das auch schon im Städtebauausschuss von einigen Mitgliedern artikuliert wurde. Man sieht, dass man nichts sieht.

Der Bahnhof funktioniert und verbindet die Stadt. Wie tut er das? Zunächst einmal: Er hat noch eine zusätzliche Ebene – das haben wir gerade schon gesehen –, mit der die Stadt miteinander verbunden wird. Das ist gleichzeitig die Haupteinschließungsebene des Bahnhofs. Von der geht man dann auf den Treppen auf die Bahnsteige hinunter. Das kennt man aus sehr vielen Bahnhöfen.

Das sind die vier Eingänge, die den Bahnhof erschließen. Das sind die sogenannten Fußwege, von denen wir gerade einen gesehen haben, die also in Plus-1 quasi über den Gleisen liegen. Das sind die dazugehörigen Gleise und Bahnsteige. An diese schließen dann die Tunnel an. Das ist also ein relativ einfaches Konzept.

Das sieht in der Wirklichkeit später so aus: Das ist ein Blick aus dem Bahnhof in Richtung auf das Bonatz-Gebäude. Hier sieht man, dass die Lichtaugen nicht nur ein Teil der Bahnhofshalle sind, sondern selbstverständlich auch eine Idee für den Verbindungsbau zum Bonatz-Gebäude geben.

Wie wird der Bahnhof in seine Umgebung eingebunden? Ich habe Ihnen dafür einen Plan mitgebracht, der zunächst etwas technisch aussieht. Er soll Ihnen eindrucksvoll zeigen, dass in dem damaligen Wettbewerb und auch in unseren heutigen Planungen außer dem eigentlichen Bahnhof und dem Bonatz-Gebäude die angrenzenden Flächen, die Straßen und die Vorplätze, bis hin zu den in der Hanglage liegenden städtebaulichen Ideen immer integriert waren und natürlich auch in Zukunft integriert werden müssen. Ich will hier nicht in jedes Detail gehen. Das ist sehr sorgfältig durchdacht.

Warum müssen die Flügelbauten abgerissen werden, von denen einige behaupten, dass sie aus städtebaulichen Gründen zu erhalten wären? Das ist eine Kollision zwischen den Flügelbauten und ihren Fundamenten mit dem neuen Bahnhof. Das, was man hier vielleicht nicht auf den ersten Blick sieht – man sieht natürlich, dass das nicht geht –, ist das, was ich Ihnen hier eingetragen habe. Eine Bahn in Deutschland hat ein 5,9 m hohes Gesamtlichtraumprofil. Das ist das Gelbe, was wir hier eingetragen haben. Wenn man genau hinschaut, dann sieht man im Hin- und Herschalten, dass damit bereits die Fundamente und Teile des Erdgeschosses dieses Bahnhofs weg sind. Wenn man darüber eine minimalistische 2-m-Konstruktionshöhe annimmt, einschließlich Aufbau – das ist schon sehr euphorisch –, dann sieht man, dass fast das ganze Erdgeschoss dieses Flügels ebenfalls weg ist.

Dieses Bild beweist – darauf lege ich großen Wert –, dass jeder, der behauptet, dass man die Flügelbauten erhalten kann, während man diesen Bahnhof baut – und zwar nicht nur meinen, sondern jeden Bahnhof auf der vorgegebenen Gleisoberfläche –, meiner Ansicht nach bewusst die Unwahrheit sagt, obwohl er sich hätte informieren können. Das finde ich einer solchen Veranstaltung hier völlig unangemessen. Ich habe heute Morgen in einem Papier von Ihnen wieder gelesen, dass das geht. Das geht nun einmal einfach nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Hier ist das noch nicht behauptet worden, nur weil Sie sagen, das sei dieser Veranstaltung nicht angemessen. Das ist noch nie behauptet worden.

**Christoph Ingenhoven:** Okay.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber es kommt vielleicht noch.

**Christoph Ingenhoven:** Ich werde Ihnen das Papier gleich einmal vorlegen.

Das ist der Konflikt, den man da sieht. Das ist das Bild, das man erzeugen würde, würde man diese Bauten erhalten. Was man dem Bild nicht so ohne Weiteres ansieht, ist, dass man dann in der Mitte von insgesamt noch vier Geschossen plus Fundamente nur noch zweieinhalb Geschosse ohne Fundamente hätte. Dass man das nicht erhalten kann, ist klar. Natürlich könnte man es mit einem immensen konstruktiven Aufwand wiederherstellen. Aber zu welchem Nutzen? Um ein Gebäude, dem man Arme, Beine und Füße weggeschlagen hat, dann doch noch irgendwie zu einem halben neuen Leben zu verhelfen und damit jede städtebauliche Chance an dieser Stelle, auch die Chance der Querung, zu vernichten? Das kann ich mir eigentlich nicht vorstellen.

Wir sind auch gefragt worden, warum es hier Lichtaugen gibt, warum der Platz so aussieht und warum es überhaupt niveauübersteigende Bauwerke geben muss. Das alles könnte man auch flach machen.

Erste Vision aus dem Wettbewerb, weitere Modelle. Man sieht bereits in diesen Skizzen und in den ersten Modellen von Frei Otto, dass man dieses Niveauübersteigende brauchte, um konstruktiv zur Entlastung der gesamten Konstruktion, dieser Gewölbekonstruktion beizutragen. Sie müssen sich vorstellen, dass allein zwei Drittel von diesem niveauübersteigenden Bauwerk dringend dafür notwendig sind; denn wir haben hier eine Konstruktion, die 36 m Spannweite mit 36 cm minimaler konstruktiver Höhe verbindet. Das geht natürlich nicht so ohne Weiteres, und das macht man auch nicht jeden Tag.

Das ist eines dieser Hängemodelle, das dann in diese Formfindung gemündet ist.

Ich mache das relativ schnell und zeige Ihnen hier noch, dass der höchste Punkt dieser niveauübersteigenden Konstruktion notwendiger Bestandteil des Bahnhofskonzeptes ist, weil er zur Belichtung, zur Belüftung, zur Entlüftung und insbesondere zur Entrauchung überhaupt jeweils einzige Mittel in diesem Bahnhof darstellt. Das heißt, wer auf diese Lichtaugen verzichten wollte, würde das gesamte Konzept dieses Bahnhofs auf den Kopf stellen.

Das ist dann von der anderen Seite gesehen das gleiche Lichtauge. Da sieht man sie einmal als Gruppe. Man sieht hier – das ist eben angesprochen worden –, was das ist. Das ist für mich ein Garten mit großen skulpturalen Lichtaugen. Das stelle ich mir wunderschön vor.

Das ist im Schlosspark. Wir sind für dieses Bild sehr angefeindet worden. Wir das noch einmal mathematisch überprüfen lassen. Dies ist das mathematisch zu 100 % korrekte Bild des Schlossgartens einschließlich des letzten Lichtauges.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Nur die Bäume gibt es halt dann nicht mehr!)

– Das sind die erhaltenen Bäume, und das ist hier ohne neue Bäume eingetragen. Machen Sie sich kundig! Dann werden Sie das nachvollziehen können. Wir haben ja versucht, das in der Zeitung – –

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Ingenhoven, wir haben bisher im Rahmen der Faktenschlichtung eigentlich immer einen sehr angenehmen Wortstil zueinander gefunden.

**Christoph Ingenhoven:** Finden Sie mich unangenehm?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich würde mich freuen, Sie würden das fortsetzen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will einmal so sagen: Im Deutschen Bundestag hat einmal jemand gesagt: Um Gottes willen, Kollege Krüger, was haben Sie da veranstaltet? – Dann ist ein CDU-Abgeordneter aufgestanden und hat gesagt: Herr Kollege, ich darf Sie darauf aufmerksam machen, dass die Anrufung von Gott den Christdemokraten vorbehalten ist.

(Heiterkeit)

Das, was Sie gerade gesagt haben, Frau Dahlbender, hätte eigentlich ich sagen müssen.

Herr Ingenhoven, wir müssen leider etwas zurande kommen; denn wir wollen auch noch über die städtebauliche Gestaltung der frei werdenden Gleisflächen sprechen.

**Christoph Ingenhoven:** Ich glaube, wir sind so gut wie durch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

**Christoph Ingenhoven:** Das ist das sozusagen in Gesamtheit als Modell, wie es sich heute darstellt. Zur Vervollständigung: Das ist natürlich ein be- und entlüfteter Bahnhof, der durch ein- und ausfahrende Züge ventiliert wird und der durch seine günstige Lage – dadurch, dass er quasi komplett unterirdisch ist und der Sonneneinstrahlung nicht, wie andere Baukörper, ausgesetzt sein wird – temperiert ist. Daher wird er ein sehr angenehmes und nicht durch weitere energetische Zusatzmaßnahmen geregeltes Innenklima haben.

Sie wissen, dass der Entwurf ständig verbessert worden ist. Ich habe Ihnen ein Beispiel dafür beigebracht, nämlich die große Gitterschale zur Königstraße hin, die im Wettbewerb tatsächlich diese Größe hatte und mittlerweile erheblich reduziert wurde, was ihr sicherlich gut getan hat. Sie ist nach wie vor notwendig, weil der Verkehr durch den Bahnhof und in den Bahnhof hinein anders nicht vonstatten gehen kann.

Oder ich nenne beispielsweise die Schale auf dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, die die komplizierteste Konstruktion überhaupt im Bahnhof ist und die ebenfalls in ihrer Konstruktion permanent optimiert und letzten Endes verschlankt werden konnte.

Ich spare mir das Weitere.

Das ist ein Projekt, das von außen gesehen mit sehr vielen Preisen bedacht worden ist. Es gibt viele Menschen, die das deutlich weniger kritisch sehen, als es in Stuttgart geschieht. Aber das ist natürlich völlig legitim.

Ich hoffe, dass ich mit meinen Ausführungen etwas zur Aufklärung beitragen konnte.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie noch einen Moment da bleiben? – Es wird behauptet, dass Ihr Entwurf notwendigerweise dazu führen würde, dass man die restlichen 100 Bäume umsägen muss. Vielleicht könnten Sie uns da helfen und sagen, dass es vielleicht nicht notwendig ist.

**Christoph Ingenhoven:** Man muss erst einmal wissen – – Das ist erst einmal wahr, denke ich. Es ist aber nicht unser Entwurf, der das benötigt, sondern es ist schlicht und ergreifend die unterirdische Baumaßnahme. Man baut in diesem Tal einen mit acht Gleisen versehenen tief liegenden Bahnhof. Um diesen bauen zu können – auch wenn man ihn schrittweise baut –, braucht man eine Baugrube, die die

gesamten 450 m umfasst, einschließlich Zu- und Abfahrtsstrecken. Dafür und für die darum herumliegende Baustelleneinrichtung werden die Bäume entnommen.

Jetzt könnte man sich fragen, ob unser Entwurf sozusagen zusätzlich dazu beiträgt, dass Bäume entnommen werden. Da würde ich sagen: Nein, das kann ich mir gar nicht vorstellen. Ich glaube, wir sind so minimalistisch wie nur irgend möglich mit diesen Fragen umgegangen. Aber ich bin jederzeit bereit, wenn mir jemand einen Baum zeigt, den wir erhalten können. Es gab die Bestrebung der Bahn und bei uns, noch den letzten Baum zu finden, den man noch erhalten kann, den man vielleicht durch Umpflanzen retten kann. Wir sind sicherlich die Letzten, die nicht für jeden Baum kämpfen würden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sind also nicht daran schuld?

**Christoph Ingenhoven:** Nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Vielen Dank, Herr Ingenhoven. – Gibt es noch Fragen an ihn?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich hätte nur eine Bitte: Wir haben jetzt zwei sehr lange Vorträge gehört. Als Nächstes steht Herr Pätzold an. Aber dann bitten wir, dass in Anschluss an Herrn Pätzold in Beantwortung auf den Gesamtkomplex Herr Auer und Herr Ostertag mit ein, zwei Abbildungen zu Wort kommen. Wir halten uns kürzer, damit wir dadurch den Gesamtkomplex, der jetzt hier vorgetragen wurde, beantworten können.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber vielleicht können wir am Thema bleiben.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Das ist genau zu diesem Thema.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nicht dass wir über den Abstellbahnhof reden, sondern über den Bahnhof selber und die Gestaltung des Gartens. Vielleicht behandeln wir jetzt nur die Themen, wozu Herr Ingenhoven etwas sagen kann.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Nein, Entschuldigung! Heute stand das Thema Stadtentwicklung an. Das heißt, wir würden – sonst versteht man uns nicht – erst einmal den gesamten Städtebau, die Stadtentwicklung, die damit zusammenhängt, und unser Konzept darstellen. Dann werden Herr Auer und Herr Ostertag genau darauf antworten. Wir müssen das machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Deswegen stelle ich jetzt einmal die Frage, wenn Herr Ingenhoven jetzt schon dasteht, ob jemand Fragen direkt an ihn hat. Dann können wir in Ihrem Sinne weiterfahren.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ich wollte nur sagen: Es geht nicht darum, dass Herr Ingenhoven hier seinen Entwurf verteidigt. Wir wollen oben bleiben. Wir wollen keinen Tiefbahnhof. Wir wollen hier jetzt nicht eine Variante des Tiefbahnhofs verteidigen. Deshalb brauchen wir das hier eigentlich nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Sie wollen es nicht! Wir wollen es schon!)

Es war ganz wichtig, dass es dargestellt worden ist. Noch einmal: Wir sitzen hier, um die Bevölkerung zu informieren. Herr Ingenhoven weiß das vielleicht nicht: Das alles wird live übertragen, und es steht im Internet. Infolgedessen müssen wir die Leute informieren. Diese haben nicht den Wissensstand, den Sie alle haben, weil Sie sich schon seit Jahren mit dem Thema beschäftigen. Insofern war es richtig, dass Herr Ingenhoven das dargestellt hat. Vielen Dank.

Wenn Sie jetzt keine Fragen mehr an ihn haben, dann fahren wir in der Tagesordnung fort.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wir haben noch zwei Fragen, nämlich von Herrn Stocker und von Herrn Auer.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Herr Ingenhoven, vielen Dank, dass Sie hier sind. Dann können Sie nämlich einmal aufklären, wie Sie aus einem Bahnhofsdach einen Park mit großen Bäumen machen.

**Christoph Ingenhoven:** Ich habe keinen großen Baum auf meinem Bahnhofsdach gesehen; Sie vielleicht.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** In Ihren Folien sind große Bäume direkt auf dem Bahnhofsdach zu sehen.

**Christoph Ingenhoven:** Nein. Die großen Bäume, die Sie gesehen haben, wenn Sie welche gesehen haben, sind zwei Baumreihen, die unmittelbar zwischen dem Bonatz-Gebäude und dem Hauptbahnhof stehen. Die stehen aber nicht auf der Bahnsteighalle, sondern daneben. Dort hat man die nötigen Aufbauhöhen, um auch große Bäume entsprechend unterbringen zu können. Das ist wichtig, weil man auf der Bahnhofskonstruktion selber die Höhe theoretisch nur durch große Aufschüttungen hätte. Die sind aber nicht dafür vorgesehen. Ich glaube nicht, dass man die braucht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, vielen Dank.



**Christoph Ingenhoven:** Wenn das das Bild ist, das Sie gemeint haben, dann kann man dazu erklären, dass die Bäume im Vordergrund Bäume sind, die schon jenseits des Bahnhofskörpers liegen, d. h. zur Straße hin. Da ist der Bahnhofskörper zu Ende. Die Lücke, die Sie in der Mitte sehen, ist exakt da, wo dann der Tunnel – –

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Unterirdische Gleise, um Gottes willen. Da gehen doch die Gleise in den Tunnel hinein.

**Christoph Ingenhoven:** Darf ich das erklären? Die Lücke vorne, die Sie sehen, ist das Tunnelende. Die Bäume links und rechts stehen bereits jenseits des Bahnhofs, also diesseits, wenn man so will, in diesem Bild. Die Bäume, die Sie hinten rechts sehen, sind alles Bäume, die im Bereich des Zwischengebäudes zwischen Bonatz-Gebäude und Bahnhofshalle verlaufen. Dazwischen ist über 20, 25 m Platz.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Darf ich einmal vorne zeigen, was ich meine, Herr Ingenhoven?

**Christoph Ingenhoven:** Ja, klar.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Um was geht es? Herr Stocker, bitte schön! Wobei ich davon ausgehe, dass das ein Bild ist, das, sagen wir einmal, das Gelände in X, Y Jahren darstellt.

**Christoph Ingenhoven:** Selbstverständlich, ja.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Hier ist die Kante des Bahnhofs.

**Christoph Ingenhoven:** Nein.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Ja, natürlich. Hier fahren die Gleise rein. Hier ist der Bahnhof ... (Am Stenografentisch akustisch unverständlich)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie müssen ein Mikrofon nehmen, sonst – –

**Christoph Ingenhoven:** Das ist die Achse, in der mit den Zügen ein- und ausgefahren wird. Sie sehen, da hinten ist der Ausgang. So geht es rein. Der Bahnhofsbaukörper endet hier vorne. Das ist die Einfahrt zum Bahnhof. Hier dazwischen ist der Bahnhof schon zu Ende. Hier gibt es eine Zone, in der Bäume gepflanzt werden können. Sonst noch eine Frage zu den Bäumen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, jetzt lassen wir einmal die Bäume. – Herr Auer.

**Fritz Auer:** Ich hätte Herrn Ingenhoven gern gefragt, wie er sich erklärt, dass für die Wettbewerbsaufgabe der Erhalt der Flügel durchaus möglich und auch geprüft war

und dass viele Teilnehmer die Flügel erhalten haben. Es ist nicht so, Herr Ingenhoven, dass die Durchführung der Baumaßnahme und die Funktionalität des Bahnhofs durch die Flügel behindert wäre, sondern es ist nur die Frage, ob Sie eine durchgängig hohe Bahnsteighalle machen, die das natürlich dann verunmöglicht; das ist ganz klar.

Wenn Sie diesen Absatz zwischen der heutigen Gleisebene und dem Niveau des Schlossplatzes machen würden, das also ohne Wall realisieren, was möglich und geprüft ist – Auch die Abfangung der Flügel ist konstruktiv durch uns geprüft worden, nicht durch den Städtebauausschuss, sondern das habe ich in einer Eigeninitiative machen lassen – dass diese Flügel abgetragen werden können, ohne dass die Bahnfunktionalität eingeschränkt ist. Auch das Lichtraumprofil für den Bahnbetrieb mit einer Höhe von 6 m ist durchaus ein auskömmliches Profil für einen Teil des Bahnsteigs.

**Christoph Ingenhoven:** Darf ich auch das noch kurz beantworten?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja. Aber für die Zuschauer wieder: Es geht darum, was Sie vorhin mit diesen roten Gebäuden gezeigt haben, ob die Flügel erhalten bleiben können, unabhängig davon, ob das schön ist oder nicht schön ist – das steht nicht zur Debatte –, ob es technisch möglich ist.

**Christoph Ingenhoven:** Wir werden es noch einmal zeigen. Aber ich kann vielleicht schon einmal mit der Erklärung beginnen. Vor dem Wettbewerb existierte ein Projekt des Büros Gerkan, Marg und Partner im Direktauftrag der Bahn. Das ist ein noch heute missverständlicherweise viel gezeigtes Projekt, in dem man davon ausgegangen war, dass die Tieflage der Gleise ungefähr 30 m unter Terrain sein würde. Dann gab es eine sehr tiefe Halle darunter. Da konnte man alles Mögliche machen. Das ist aber schon nicht mehr Vorgabe zum Wettbewerb gewesen.

Vorgabe zum Wettbewerb war – ich wiederhole das noch einmal, was ich schon öffentlich gesagt habe –: eine mit den obersten Landesbehörden für Denkmalpflege und den obersten Behörden in der Stadt für Denkmalpflege abgestimmte Ausschreibung, in der mehr oder weniger wörtlich stand, dass es den Teilnehmern trotz der Bedeutung des Kulturdenkmals Bahnhofs freigestellt ist, Teile des Bahnhofs abzureißen.

Zweitens. Das, was Sie dort sehen, ist nicht ein Schnitt durch irgendeine beliebige Stelle des Bahnhofs, sondern das ist der Schnitt an jeder Stelle, an der die Flügel über dem Bahnkörper liegen. Das bedeutet, dass dann, wenn Sie mit großem konstruktiven Aufwand hinter der Fassade der Flügelgebäude gegebenenfalls ein zweites Tragwerk errichten würden, links und rechts abgesetzt werden müsste, dass dieses Gerüst dennoch nur ab dem Zwei-Drittel-Punkt des Erdgeschosses nach oben hin den Flügel überhaupt erhalten kann. Alles andere müsste abgebrochen

werden. Das ist eine Tatsache. Das kann man doch nicht bestreiten. Ich meine, wir können das noch von 27 Experten untersuchen lassen. Aber das Bild lügt nicht.

Es wird immer davon gesprochen, dass der andere Flügel, der bereits abgerissen worden ist, hätte erhalten werden können. Ich weise darauf hin, dass der überhaupt kein Auflager gehabt hätte. Der Flügel reicht gar nicht auf die andere Seite hinüber. Das heißt, dem hätte man das Auflager auf der anderen Seite überhaupt erst bauen müssen, damit man einen Träger hinter der Fassade zum Halten hätte bekommen können. Aber das alles nur, um ein Gebäude in die Luft zu hängen, meines Erachtens mit einem unglaublichen konstruktiven Aufwand und mit einem unglaublichen städtebaulichen Verlust erkaufte, dass dann aber kein Erdgeschoß und kein Fundament mehr gehabt hätte – wo ist der Sinn?

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Deswegen wollen wir oben bleiben!)

**Christoph Ingenhoven:** Herr Auer verbessert meinen Entwurf; tut mir leid. Dann muss ich etwas dazu sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt kommen Herr Arnoldi und dann Herr Conradi. Dann müssen wir wieder einmal „ins Gelände gehen“, also dass wir die Sache mit dem Bahnhof vielleicht abschließen.

Darf ich noch eine ganz simple Frage stellen? Es ist unbestritten, dass die Gleise eine schiefe Ebene haben. Ich weiß jetzt nicht, wie sich das innerhalb des Bahnhofs auswirkt. Aber es könnte sein, dass der Abstand bei dem einen Flügel ein bisschen günstiger ist als bei dem anderen Flügel.

**Christoph Ingenhoven:** Das wäre so gewesen, hätte aber nicht dazu geführt, dass man ihn hätte erhalten können. Es wird häufig kolportiert, diese Neigung sei über 16 ‰. Sie ist bei etwa 15 ‰; das ist tatsächlich wahr, was übrigens gegen keinerlei Vorschrift verstößt. Es gibt keine Vorschrift über die Längsneigung von Bahnsteigen.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Darüber reden wir morgen in der Frage der Sicherheit, Herr Vorsitzender.

**Christoph Ingenhoven:** Okay, dann haben wir das schon heute beantwortet.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ich habe zwei Fragen an Herrn Ingenhoven. Erste Frage: Sie hatten anfangs gesagt, dass Sie den Bahnhof mit zehn Gleisen geplant hätten. Was hat Sie jetzt dazu bewogen, auf acht Gleise zurückzugehen, also nur noch einen achtgleisigen Bahnhof zu planen?

Die zweite Frage: Wie würde das aussehen, wenn man später noch ein neuntes und zehntes Gleis dazu bauen wollte? Es gibt eine Vorgabe aus dem

Raumordnungsverfahren, dass dies möglich sein müsse. Wo würden Sie dann diese beiden zusätzlichen Gleise an Ihren Entwurf anflanschen?

**Christoph Ingenhoven:** Zunächst einmal ist das nicht auf meine Initiative geschehen und hatte mit dem Entwurf nichts zu tun, sondern es gibt eine Berechnung aufseiten der Bahn – ich glaube, die ist hier schon einmal vorgestellt worden –, nach der mit den acht Gleisen ein auskömmlicheres Manövrieren im Bereich des Bahnhofs möglich ist, als es heute mit 16 Gleisen im Kopfbahnhof möglich ist, und dafür brauche man das schlicht und ergreifend nicht.

Um auch die zweite Frage noch zu beantworten, wo man das unterbringen würde: Zum Norden hin ist viel Platz. Es ist noch nichts gebaut. Rein theoretisch könnte man meinen Bahnhof um diese zwei Gleise erweitern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Das wäre nach Ihrer Konzeption möglich.

**Christoph Ingenhoven:** Ja, klar.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, gut.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wir haben jetzt Herrn Ingenhoven gehört. Es ist für die Stuttgart-21-Befürworter interessant, was er vorgetragen hat. In der Vergangenheit hat es immer wieder Vorschläge gegeben, den Ingenhoven-Entwurf zu machen, aber die Flügel zu erhalten. Sie haben jetzt ganz deutlich gemacht, dass das nicht geht. Das kommt uns sehr entgegen. Wir sind sowieso gegen dieses Stuttgart-21-Projekt und stattdessen für die Erhaltung des Kopfbahnhofs. Aber man muss allen Freunden Ihres Entwurfs, die sagen, man könnte das unter Erhaltung der Seitenflügel, sagen, dass das nicht geht. Das ist jetzt zumindest klargestellt. Dafür sind wir dankbar.

Jetzt, Herr Vorsitzender, würden wir gerne mit der Stadtentwicklungsfrage, die das eigentliche Thema dieses Nachmittags ist, fortfahren und meinen Kollegen Peter Pätzold bitten, den Vortrag zur Stadtbausituation zu halten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Pätzold, Sie haben das Wort. – Wie der Bahnhof aussieht, gehört natürlich auch zur Stadtentwicklung. Aber das haben wir ja jetzt erörtert.

**Peter Pätzold (Projektgegner):**

**(Präsentation: S 21 – K(eine) Chance für die Stadtentwicklung)**

Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Meine Damen und Herren!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich fragen, wie lange Sie brauchen? Wir brauchen noch genügend Zeit, um einige Fragen an Herrn Hahn zu stellen.

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Keine Angst. Ich habe 17 Folien. Ich bemühe mich.

Stuttgart 21 soll eine Chance für die Stadtentwicklung sein, aber wir bezweifeln, dass es das wirklich ist.

(Folie 2)

Es wird viel über die Nutzbarkeit der Flächen erzählt. Wie man sieht, hat Stuttgart 21 ca. 98 ha nutzbare Fläche. Davon sind 20 ha Parkerweiterung. Das Konzept Kopfbahnhof 21 hat etwa 66 ha, davon 30 ha Parkerweiterung. Ein großer Unterschied besteht in der Nutzbarkeit der Flächen. Sie sehen hier unterschiedliche Helligkeiten. Die hellen Flächen sind sofort nutzbar, die dunklen Flächen erst wesentlich später, bei Stuttgart 21 in 10 bis 15 Jahren. Sie sehen auf einen Blick deutlich, worin der Unterschied besteht. Stuttgart 21 ist ein Versprechen für die Zukunft. Den Kopfbahnhof 21 könnte man schon heute machen.

Der Unterschied, den Sie hier sehen, den die Flächenanzahl ausmacht, sind 32 ha. Das sind die Flächen, die Stuttgart 21, die Tieferlegung des Hauptbahnhofs, erzwingt. Aber diese Flächen sind sozusagen die Quintessenz von Stuttgart 21 und im Grunde genommen die städtebauliche Chance. Sie sehen, dass das nur das Gelände A3, A2 und ein Teil vom B-Gelände ist, die weißen Flächen, die beim Kopfbahnhof 21 eingezeichnet sind.

Ob wir diese Flächen brauchen?

(Folie 3)

Die Stadt Stuttgart untersucht alle zwei Jahre regelmäßig ihr Flächenpotenzial, auf dem sie bauen kann. Die Stadt hat das 2008 zuletzt gemacht. Dabei kam heraus, dass 284 ha Fläche in der Innenentwicklung da sind. Darauf können 22.000 Wohneinheiten gebaut werden. Zum Vergleich: Die reinen Stuttgart-21-Flächen, also diese 32 ha Differenz A2, A3 und ein Teil von B, machen dabei gerade einmal 29 ha mit 4.460 Wohneinheiten aus.

In dieser grafischen Darstellung sehen Sie die Untersuchung der Stadt, wie kontinuierlich die Bauflächen durch Baulücken, Konversionsflächen oder weitere Flächen der Innenentwicklung zugenommen haben. Wenn man jetzt als Vergleich die Flächen von Stuttgart 21 – A2, A3 und B – einblendet, sehen Sie, dass die Zunahme, das Potenzial von 2006 auf 2008, das man erhalten hat, weil man die Baulücken untersucht hat, diese Flächen im Grunde genommen kompensiert. Das heißt, zwingend notwendig sind sie nicht unbedingt.

Stuttgart 21 – das habe ich schon gesagt – ist ein Versprechen an die Zukunft.

(Folie 4)

Sie sehen hier: Mit Stuttgart 21 kann man sofort etwa 1.700 Wohneinheiten bauen, hauptsächlich auf A1. Mit dem Kopfbahnhof 21 könnte man 3.200 Flächen bauen, sogar auf dem C-Gelände, weil es auf dem C-Gelände eine Planung gibt. 2006 hat der Gemeinderat beschlossen, dass das Büro Pesch dort einen Masterplan, einen Verkehrsplan entwickelt. Für einen Teil gibt es schon einen gültigen Bebauungsplan. Diese Pläne wurden vor zwei Wochen durch den Oberbürgermeister beendet, weil er sonst keine Fläche gehabt hätte, um eine Bürgerbeteiligung zu machen.

Das Fazit ist, dass man mit dem Kopfbahnhof 21 schon heute die Nachfrage nach Wohnbebauung befriedigen kann, mit Stuttgart 21 hingegen erst in 10 oder 15 Jahren. Man weiß nicht, wie diese Entwicklung vonstatten geht.

Ein weiteres Problem sind die Grundstückskosten.

(Folie 5)

Bei Stuttgart 21 hat die Stadt diese Grundstücke für 470 Millionen € gekauft; das ist wahr. Aber sie hat die Grundstücke nicht gekauft, um bösen Investoren vorzubeugen, sondern sie hat sie gekauft, um das Projekt Stuttgart 21 anzufinanzieren. So steht es auch in der Vorlage.

Selbst die Architektenkammer hat 1995 auf das Risiko hingewiesen, das hohe Grundstückskosten mit sich bringen; denn dann steigt der Vermarktungsdruck.

Diese hohen Kosten – Sie sehen es hier am roten Balken – sind die reinen Grundstückskosten ohne Erschließung, ohne alles für das Teilgebiet A2. Dann sehen Sie es in Orange für das Teilgebiet C2 und in Gelb für das Teilgebiet C1. In Grün und Grau sehen Sie aktuelle Flächen der Stadt Stuttgart. Ich weise insbesondere auf das Grüne hin, das Projekt „Neckarpark“. Sie sehen, wie exorbitant diese Grundstückskosten steigen. Das wird eine hohe Hypothek für die Stadtentwicklung.

Die Stadt verspricht uns jetzt auf diesen Grundstücken Ökologie, Kleinteiligkeit, Baugemeinschaften, Parks, Plätze, Grün, Kitas, Schulen, Bürgerbeteiligung – alles hoch und runter. Aber mit dem Geld im Nacken wird es schwer.

Warum glauben wir, dass es schwer wird? Weil ich hier auf das Modellprojekt Neckarpark hinweisen will, ein ähnliches Projekt, das gerade läuft.

(Folie 6)

Sie sehen es hier auf dem Bild: Das sind alte Güterbahnhofflächen, übrigens an der Bahn gelegen, und noch ein Motorenwerk dazu. Unten liegt der Wasen. Auch dort ist das Ziel – genau gleich, wie auf der Folie von Herrn Bürgermeister Hahn –: urbanes Quartier, Arbeiten, Wohnen. Die Planung ist weiter. Man hatte eine Bürgerbeteiligung. Es laufen auch verschiedene EU-Projekte.

Sie können es oben lesen: Vor zwei Wochen hat der Finanzbürgermeister und erste Bürgermeister, der Stellvertreter des OB – – Leider kann der OB nicht hier sein. Er redet nämlich gerade in Mexiko zur Zukunft der Stadt im Jahr 2030 wie hier zur Zukunft der Stadt im Jahr 2020.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Da muss er doch nicht nach Mexiko fahren! Das hätte er auch hier machen können!

Dieses ganze Projekt soll nun gestoppt werden, weil die Kosten zu hoch sind: für die Infrastruktur, für die Kitas, für die Schule, für den Park, der dort drin ist. Wenn die Stadtverwaltung schon bei diesem Gebiet die Kostenbremse zieht – ich erinnere an die vorherige Folie, wie hoch die Grundstückskosten waren –, was passiert dann bei den Stuttgart-21-Flächen, wo die Kosten wesentlich höher sind? Das hier ist der Prüfstein für die ganze Bürgerbeteiligung. Wir glauben diesen Versprechungen nicht, wenn man schon hier das Beispiel hat, dass am Neckarpark sozusagen die Sache aufgegeben wird und schon wieder die Kosten vorgenommen werden.

Wohin der Vermarktungsdruck führt, sehen Sie hier: ein Musterstädtebau – Peter Conradi hat es schon gesagt – auf dem Gelände A1.

(Folie 7)

Sie sehen hier, was passiert, wenn mit Kostendruck gebaut wird. Sie sehen rechts unten die blütenweiße Bibliothek 21. Sie ist genauso blütenweiß im Plan, wie sie jetzt hier dran steht. Wir denken, dass der Tiefbahnhof, wie er gerade von Herrn Ingenhoven gezeigt wurde, genauso blütenweiß aus der Verschalung kommen wird.

Entschuldigen Sie, das ist auf der Folie schwer zu lesen. Im Rahmenplan stand:

*Im Planungsgebiet wird eine urbane Nutzungsmischung (Vielfalt städtischer Lebensstile) angestrebt.*

Das war die Ausgangssituation für diese Bilder. Sie können sie sich ansehen und dann das Fazit ziehen.

Eine weitere Sache in diesem Rahmenplan war:

*Eine Dominanz einzelner Nutzungen ist in der Regel zu vermeiden.  
In A1 sind Firmenverwaltungen erwünscht und haben Vorrang.*

Genau das ist jetzt passiert. Genau das ist jetzt geschehen. Wir trauen irgendwelchen Versprechungen nicht, weil wir sie hier vor der Tür sehen. Dies ist kein Phantom; das steht hier in Beton gegossen.

Es wird immer gesagt, Stuttgart 21 sei das zentrale Projekt, und das Wohl und Wehe der gesamten Stadtentwicklung würde davon abhängen.

(Folie 8)

Das stimmt nicht. Sie sehen hier einen Ausschnitt aus dem Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart aus dem Jahr 2004. Sie sehen rot eingekreist das Gebiet Stuttgart 21. Das Stadtentwicklungskonzept sieht vier Leitprojekte in dieser Stadt vor, die sich um dieses Projekt gruppieren und die weiterhin Stadtentwicklung sind. Es ist nicht wahr, dass die Stadtentwicklung, wenn Stuttgart 21 nicht kommen würde, behindert würde oder dass es keine Stadtentwicklung geben würde. Das stimmt nicht; denn es gibt genug Alternativpläne oder Pläne, die man weiterentwickeln kann.

Zur Topografie der Stadt haben wir schon genug Folien gesehen.

(Folie 9)

Sie sehen hier den Talkessel. Sie sehen den grünen Park eingestrichelt, der sich herausbewegt. Sie sehen an dieser Linie auch, dass die Hauptbewegungsrichtung in diesem Tal längs ist. Egal, was unten oder oben läuft, die Hauptverkehrsrichtung oder die Hauptbewegungsrichtung ist längs. Genau an der engsten Stelle – Sie sehen es an dem schwarzen Punkt – ist der Hauptbahnhof. Das ist eigentlich die schlechteste und engste Stelle.

Hier sehen Sie den Schlossgarten, der, angefangen vom Schlossplatz, durchläuft und sich in dieser Tallängsrichtung entwickelt.

(Folie 10)

Sie sehen auch den bestehenden Hauptbahnhof. Stuttgart 21 wird diesen Schlossgarten abtrennen. Quer zur Talrichtung, wie ein Sperrriegel, wird dieser Tiefbahnhof, wie er bisher genannt wird, eingezogen.

Hier oben ist der Querschnitt, der bisher nicht gezeigt wurde, weil er unangenehmer ist.

(Folie 11)



Denn dieser Tiefbahnhof ist kein Tiefbahnhof, sondern ein Halbtiefbahnhof, weil er bis zu 8 m aus dem bisherigen Boden herauschaut. Sie sehen hier an der grünen Linie das Level 0 des bisherigen Parks. Sie sehen, wie es aufsteigt. Sie sehen auch die Lichtaugen, die hintereinanderliegen und die Sache zumachen.

Sie sehen als Vergleich links den Ferdinand-Leitner-Steg mit 5,5 m. In Zukunft wird der Besucher des Parks, der vom Schlossplatz kommt, eine Achterbahnfahrt machen: Er steigt 5,5 m auf den Ferdinand-Leitner-Steg hoch, wieder herunter, geht dann 6 bis 8 m auf den Wall und geht dann wieder herunter. Dieses Bauwerk ist ein Sperrwerk in diesem Tal.

Es wird immer viel gesagt, dass die Verbindung von Nord nach Ost bei Stuttgart 21 wichtig ist.

(Folie 12)

Auf den ersten Blick sieht man, dass die Gleisanlage hier mittendrin liegt. Wir haben rechts Stuttgart-Ost und links Stuttgart-Nord. Nach unten hin ist die Innenstadt Stuttgart-Mitte. Aber schaut man auf den nächsten Blick hin, dann stellt man fest, dass es nicht die Schienen sind, die die Bürger vom Park trennen, sondern die Straßen.

Sie sehen links die Bundesstraße 27, sechsspurig, wie sie hier durchgeht. Links sehen Sie die B 14, wie auch sie durchgeht. Dort, wo die B 14, also der rechte blaue Streifen, einen Knick macht, liegt übrigens Stuttgarts bundesweit bekannteste Stelle. Das ist die Messstelle Neckartor mit der größten Luftverunreinigung in der Bundesrepublik.

Jetzt davon zu reden, die Bahn würde verhindern, dass die Leute von Osten und Norden in den Park kommen, mag zwar stimmen, aber sie kommen erst einmal gar nicht in den Park; denn zuerst sollte man darüber reden, wie diese Barriere der Straße eigentlich aufgebrochen werden kann. Sie müssen erst die Bürger in den Park bringen, um sie zueinanderzubringen. Das ist die erste Aufgabe, die aber nicht angegangen wird.

Auch der Lärm ist laut Stuttgart 21 ein großes Problem.

(Folie 13)

Aber nicht die Schiene ist das große Problem beim Lärm, sondern die Straße. Hier vermindert Stuttgart 21 nichts. Sie sehen links den Planfall: Lärm, Tag, bei der Schiene. Blau und Rot sind laut, Grün und Gelb sind leise. Sie sehen: Ja, die Schiene bringt eine Verringerung. Links ist nur die Schiene dargestellt. Allerdings bringt sie es nicht für das ganze Viertel C1 oder C2; denn Sie sehen oben noch immer einen roten Anteil.

Rechts sehen Sie den Planfall Straße. Es ist weiterhin Rot und Blau. Blau ist sehr laut. Die Schneise, die ich vorher mit den beiden Bundesstraßen genannt habe, können Sie hier weiterverfolgen. Das sind nämlich die beiden blauen Straßen, die sich hier entlang ziehen.

Sie sehen ebenfalls, dass Stuttgart 21 mit mehr Aufsiedlung auch mehr Verkehr anziehen und dieses Bild verändern wird. Wenn Sie das Ursprungsbild von heute über die Straße legen, gibt es keine Änderung.

Wenn Sie diesen kleinen Kreis angucken, sehen Sie ein eingrenzendes Gebiet an dieser verlärmten Bebauung.

(Folie 14)

Hier hat die Stadt 1993 Wohnen an der Schiene gemacht, experimenteller Wohnungsbau, ganz stolz überall verkündet. Hier wurden trotzdem Wohnungen gemacht. Man kann hier wohnen, wohnt hier noch immer. Plötzlich heißt es aber bei K 21: Das ist ein vollkommen schlechtes Gebiet. Hier kann man nicht wohnen.

Wenn wir nur das Problem haben, dass die Schiene der Lärm ist, dann sind wir in Stuttgart froh. Die Schiene ist aber nie das Problem – das zeigt auch der Lärmaktionsplan –, sondern die Straße ist das Problem.

Das haben wir heute Morgen beim Stadtklima schon gehabt: die abkühlende Wirkung der Gleisflächen, die auch biologisch wertvoll sind.

(Folie 15)

Sie sehen hier, wie sich tagsüber die Dann-Bebauung, die bei Stuttgart 21 vorgesehen ist, aufheizt und diese kühlende Wirkung zunichte machte. Es ist mitnichten so, dass ein begrüntes Flachdach, wie es uns vorgegaukelt wird, diese Wirkung aufheben oder verbessern würde. Tatsache ist, wenn man das sieht: Eine Bebauung auf den Feldern A2 und B ist eine Verschlechterung des Stadtklimas.

Sie haben hier einen Blick – den hatten wir vorher schon – auf den Abstellbahnhof, auf das Nordbahnhofviertel und weiter.

(Folie 16)

Es ist eigentlich nicht die Frage, wie viel Städtebau wir hier machen können, sondern welche Stadtentwicklung für Stuttgart verträglich ist. Es ist falsch, sich gegenseitig vorzurechnen, wie viel Wohneinheiten und wie viel Flächen man bauen kann, sondern man muss sich die Sache anschauen und muss mit der heutigen Erkenntnis sagen, welche Stadtentwicklung diese Stadt braucht.

Die logische Entwicklung wäre: mehr Park, weniger Bebauung, weniger Versiegelung, und man müsste die Chance richtig nutzen.

(Folie 17)

Eigentlich gehört das Teilgebiet B komplett als Park gemacht, sollte man den Abstellbahnhof verschieben. Dann hätte man keine halbe Sache gemacht – wie beim Tiefbahnhof –, sondern eine ganze Sache, und dann wäre es eine ordentliche Stadtentwicklung.

Fazit:

(Folie 18)

Bei Stuttgart 21: Die Stadtentwicklung wird um 10 bis 15 Jahre verschoben. Der Kostendruck verhindert freies Gestalten und Handeln. Der Schlossgarten wird an der zentralen Stelle zerstört. Es werden mehr Flächen als heute versiegelt.

Bei K 21: Die Stadtentwicklung kann heute gemacht werden. Freies Gestalten und Handeln ist mit weniger Kostendruck möglich, sogar wesentlich niedriger. Der Schlossgarten wird komplett erhalten; er kann sogar ergänzt werden. Ökologisch wertvolle Flächen bleiben bestehen.

Deshalb sind wir der Auffassung, dass K 21 *die* städtebauliche Chance ist, nicht Stuttgart 21.

Danke.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Wir würden jetzt Herrn Ostertag um seinen Vortrag bitten. Wir haben jetzt sehr viel über Zahlen und Fakten gehört. Aber eine Stadt ist keine Maschine, die man einfach nur auf Hochleistung trimmen kann, sondern eine Stadt ist viel mehr. Deswegen kommt jetzt Herr Ostertag zur Qualität der Stadt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss darauf bestehen, dass wir noch genügend Zeit haben, an die Stadt Fragen zu stellen, wie sie sich das vorstellt. Jetzt noch weitere unterschiedliche Positionen über die architektonische Gestaltung – – Was soll jetzt gemacht werden?

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Es soll darum gehen, was in der Stadt eigentlich für Qualitäten vorhanden sind, um was es bei Stadtentwicklung noch geht. Das ist eine Diskussion, die unterzugehen droht, wenn es nur darum geht, dass wir über Städtebau, d. h. über Baumaßnahmen, reden: Ist das ökologisch oder nicht? Bei der Stadt geht es um mehr: um das Bestehende, ein begehbares Gedächtnis, um Heimat – um genau das, warum gerade so viele Leute auf die Straße gehen und sich gegen dieses Bahnhofs- und Städtebauprojekt wehren. Damit man das versteht, muss man jetzt Herrn Ostertag anhören.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber wir müssen darüber reden, was die Stadt mit dem Gelände anfangen will. Das ist viel wichtiger. Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wenn man die Zeitbudgets der Befürworter von Stuttgart 21 und K 21 vergleicht, stellt man fest, dass wir noch ein gewisses Guthaben haben. Deswegen bitten wir, dass Herr Ostertag etwas über Qualitäten sagt, was genau das betrifft, was Sie sagen, Herr Geißler, nämlich die Qualität der zu bebauenden Flächen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Wir haben kein Problem!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also, bitte schön! – Wir müssen dann über 17 Uhr hinaus verlängern.

(Zurufe: Ja, ja!)

Das geht nicht anders.

**Roland Ostertag:** Herr Geißler! Meine Damen und Herren!

### **(Präsentation: Schlichtung – 19.11.2010)**

Herr Rockenbach, danke für die Einführung. Kürzlich wurde ich gefragt: Was wird hier gecheckt, Maschinen, Autos, nur Datenzahlen? Ich möchte unsere, Ihre Gedanken auf Werte lenken, die meiner Ansicht nach seit Beginn der Diskussion über Stuttgart 21 zu kurz gekommen sind, und eine etwas andere Perspektive unseres Themas öffnen.

Unsere Städte sind starken und schwachen Kräften ausgesetzt. Das Leitbild von Stuttgart 21 – überhaupt in Stuttgart häufig – orientiert sich an den starken, nur quantitativen Kräften. Vor 30, 40 Jahren so – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was für Kräfte haben Sie gemeint?

**Roland Ostertag:** Die starken Kräfte. Daran orientiert sich Stuttgart aus geschichtlichen Gründen. Es würde zu weit führen, warum das hier so ist. Das ist nicht von ungefähr geschehen.

Die ungehemmte Technik, der ungehemmte Kapitalismus, der Ökonomismus und die Ziele im Einzelnen: Geschwindigkeit, Tempo, Fahrzeitverkürzung, Machbarkeit, Wachstum, höher, weiter, schneller, alles mess- und quantifizierbar, Hektar, Euro, Sekunden, Quadratmeter – das haben wir in vier, fünf dieser Schlichtungsrunden immer gehört.

Stadt als funktionierende Maschine, Menschen als zu befördernde Ware, Bahnhof als Abfertigungsanlage – das ist das Wertsystem unserer Gesellschaft.

Städte sind jedoch keine Maschinen. Das Wesentliche wird vernachlässigt, wurde vernachlässigt, und zwar die Menschen mit Augen, mit Gefühlen, nicht mit quantifizierbaren Aspekten, sondern mit qualitativen Aspekten.

Wir, K 21, orientieren uns an einem anderen Leitbild: dem Leitbild der schwachen Kräfte. Ich habe das hier nur repräsentativ genommen. Das werden Sie alle kennen.

(Folie 3)

Das ist Oskar Kokoschka, Stadt Stuttgart mit allen seinen – – Ich bin der Meinung, derjenige, der Sensibilität besitzt, versteht, was ich damit meine.

Auch das andere Bild ist von einem bekannten Stuttgarter Maler, nämlich Reinhold Nägele, einer der bekanntesten, der Stuttgart in dieser Zeichnung mit seiner Qualität einfängt.

(Folie 4)

Wir orientieren uns an den schwachen Kräften: der Natur, der Ökologie, des Sozialen – diese sind überhaupt noch nicht erwähnt worden –, kulturellen, emotionalen, geschichtlichen, den atmosphärischen, ja, den menschlichen Dimensionen, den Themen geistig-räumliche Mobilität, Denkmalschutz, Gedächtnis der Stadt, den Menschen, Stadt als Organismus.

Jede Stadt – die Stadt Stuttgart genauso wie alle anderen Städte – ist Ergebnis einer langen Entwicklung, ist kein Ort der Bedürfnisbefriedigung, ist, was Herr Rockenbach schon sagte, begehbare Gedächtnis. Wir gehen gedanklich und tatsächlich auf den Schichten der Geschichte. Das ist ein sehr schönes deutsches Wort: Geschichte, schöner als Historie oder wie auch immer man in anderen Sprachen versucht, diesen Sachverhalt einzufangen.

Eigener Charakter, Persönlichkeit – das ist die Aufforderung, das sagt das Wort „Geschichte“, auf die wir eine neue Geschichte aufbringen sollen. Das ist unsere Aufgabe, nicht nur von uns Architekten, sondern von Politikern genauso wie von uns. Um das tun zu können, gilt es, aus den Zügen der Städte ihre Herkunft, ihr Grundgesetz zu erkennen, abzuleiten, um es dann weiterzuentwickeln. Ohne das Erste geht das Zweite nicht.

Stuttgart 21 beabsichtigt radikale, quantitative Änderungen. Wir, K 21, sind für behutsame, qualitative Änderungen, wollen auf jeden Fall keinen radikalen Austausch, auf welcher Ebene auch immer, vornehmen.

Unserem Denken und Handeln liegt natürlich die Strategie der kleinen stufenweisen Schritte in die richtige Richtung zugrunde.

Ein weiterer Gesichtspunkt: Es geht nicht nur um den Bahnhof, den Schlossgarten.

(Folie 5)

Stuttgart 21 zerstört, verletzt nach Angaben des Landesdenkmalamts 17 unter Denkmalschutz stehende – ich habe sie hier in die Zeichnung eingetragen; ich will sie im Einzelnen gar nicht erläutern; rechts oben sind sie aufgeführt – unverwechselbare, mit Stuttgarts Charakter konsentierende Objekte, unter der Überschrift aufgeführt vom Landesdenkmalamt, von Stuttgart 21 zerstört und beschädigt. Diese zwei Worte kommen da vor.

Es geht nicht um die 17, um die Zahl, sondern daraus entsteht der Charakter, das Netzwerk, in dem wir Stuttgarter uns bewegen, wo wir Stuttgarter uns zu Hause fühlen, wo wir – erlauben Sie mir dieses pathetische Wort – Heimat fühlen.

Eines der 17 Objekte ist der Graf Eberhard, der im Park steht und hoffentlich nicht zerstört wird, sondern zum soundsovielten Mal versetzt werden muss. Sie wissen: Graf Eberhard, die Untertanen in seinem Schoße liegend.

Die Stadt verabschiedet sich mit Stuttgart 21 als Bauherr, auch dem politischen, vor den Investoren, Technokraten. Während „die da oben“ sagen – ich würde es gerne dem Oberbürgermeister selbst sagen –, es wäre kein Projekt der Stadt, sondern ein Projekt der DB, sagen wir, K 21: Es ist unsere Stadt, von uns Bürgerinnen und Bürgern. – Der Investor – egal ob er Deutsche Bahn heißt oder anders; das spielt keine Rolle – ist kein Bauherr. Er kann nur aus seinem Selbstverständnis heraus eindimensionale Ziele verfolgen. Er ist nicht Stadtregent, Stadtbaumeister.

Ich möchte das, was ich eben gesagt habe, kurz an drei Beispielen noch näher erläutern, einmal den Sachverhalt Nesenbach.

Dieses Bild haben Sie heute schon des Öfteren gesehen – das ist von 1852 –, von einem bekannten Maler dieser Zeit, wo diese Kessellage und die Tallage deutlich werden.

(Folie 6)

Ich lese daraus hervor: die Notwendigkeit, die Öffnung. Das ist die einzige Öffnung aus dem Kessel in die freie Welt, in die klimatisch-geistige Öffnung, dorthin, wo der Geist dann durch das Neckartal braust.

Ich habe in diese Zeichnung ohne weitere Kommentierung den Verlauf von Stuttgart 21 eingetragen.

(Folie 7)

Das ist der Plan von 1806 – er ist heute schon einmal erwähnt worden – von Nikolaus von Thouret, dem letzten herzoglichen Baumeister, der dann von Friedrich I., dem ersten König von Württemberg, zum königlichen Baumeister gemacht wurde.

(Folie 8)

Auch in dessen Gesamtplan – – erst einmal zeigen, dass er diese Grundfunktionen, dieses Wesentliche der Talöffnung verstanden hat, genauso wie Jahre, Jahrhunderte vorher in der Renaissance, die Lustgärten, die da alle waren. Hier an dieser Stelle werden sieben Schichten der Geschichte Stuttgarts von Stuttgart 21 aufgeschlitzt, beschädigt, zerstört.

Das ist, deutlich visualisiert, das, was heute schön öfter erwähnt worden ist.

(Folie 9)

Das ist die Aufwühlung, die sich in wenigen Jahren zeigen würde. Links – ich brauche nur zu wiederholen, was Herr Pätzold sagte – ca. 8 m hoch die Glubschaugen, sage ich immer. Sie sind genau 4,35 m. Die Zeichnungen stammen zum Teil vom Büro Ingenhoven, den ich persönlich gut kenne. Wir sind in mancher Hinsicht, insbesondere hier, grundsätzlich anderer Meinung.

Die Augenhöhe von uns Erwachsenen ist zwischen 1,50 m, 1,60 m, 1,70 m. Eines unserer Hauptziele ist, den Schlossgarten zunächst einmal im Bestand zu akzeptieren, wie er ist, und ihn stufenweise, behutsam weiterzuentwickeln. Das ist eine Weiterentwicklung, wo in der Schillerstraße eine Verkehrsplanung der Stadt von vor soundso vielen Jahren eingeflossen ist, der Omnibusbahnhof.

Das noch als Randbemerkung: Die Bauherren oder die heute bei Stuttgart 21 Befindlichen – Land, Stadt usw. – waren diejenigen, die sich in den letzten 40, 50 Jahren des Schlossgartens als Baulandreserve beliebig, ohne Rücksicht, laufend bedient haben. Heute verkaufen sie uns das als gewaltige ökologische Maßnahme, wenn sie dem Park und damit auch uns wieder ein paar Quadratmeter zurückgeben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Von wem reden Sie? Das habe ich jetzt nicht ganz verstanden.

**Roland Ostertag:** Diejenigen, die heute dafür plädieren, den Park zu vergrößern. Das sind diejenigen, die sich des Schlossgartens als Baulandreserve für Straßen und Bahnen usw. über Generationen hinweg stückweise bedient haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Deren Vorfahren.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Bis heute!)

**Roland Ostertag:** Bis heute.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, also die Familien.

**Roland Ostertag:** In diesem empfindlichen, beschädigten, halb zerstörten Park müsste man nur dafür sorgen, endlich einmal die Chance wahrzunehmen, ihn stufenweise zu ergänzen, zu dem zu machen, was er sein sollte. Ich erinnere an Thouret 1852 und auch an neuere Daten. Den verwendet man jetzt dazu, diesen Tiefbahnhof durchzubrechen, sieben Schichten der Geschichte zu beschädigen, die darunter sind, vom Ursprünglichen bis hin zur Bundesgartenschau.

Was Herr Ingenhoven als „Talschaukel“ bezeichnet hat: Wir haben schon die Talschaukel, und zwar in Richtung der Schillerstraße. Eine zweite Talschaukel beschädigt oder relativiert oder mindert die Qualität der ersten.

Auch daran orientieren wir uns, nicht um es nachzumachen. Das ist Reinhold Nägele, der den Bahnhof in den 30er-Jahren – – Das ist eine berühmte Zeichnung, die jeder von Ihnen auswendig kennen wird.

(Folie 13)

Zum zweiten Punkt: die Bahnhofshalle, stadteinwärts. – Einen Moment! Da scheint das eine Bild nicht zu kommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie dieses Bild mit den Glubschaugen, wie Sie sagen, noch einmal zeigen? – Muss das so sein?

**Roland Ostertag:** Das ist ein Bild von Ingenhoven.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss so sein?

**Roland Ostertag:** Da muss jemand anders antworten. Wenn ich Ingenhoven wäre, würde ich sagen: Im Sinne meines Entwurfs – wobei ich den ganzen Tiefbahnhof für völlig fragwürdig halte – – sehe ich seine Argumentation ein, im Sinne dessen, dass es ein Gesamtentwurf ist. Ich kann dem Kollegen ja nicht sagen: Wesentliche Teile deines Entwurfs sind fragwürdig. Da hast du eine Zeit lang nichts gedacht.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist urheberrechtlich geschützt!  
Das ist Ingenhoven!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was denn?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Das ist urheberrechtlich Ingenhoven.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich frage, ob das so sein muss.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ingenhoven hat vorhin nachgewiesen: So, und nicht anders.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es gibt viele Leute, – –

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Kirchberg könnte vielleicht kurz darauf antworten, wenn er darf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** – – die das nicht so toll finden.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Vielleicht kann Herr Kirchberg sagen, ob es so sein muss oder nicht.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Nein, machen wir den Vortrag weiter und machen das nachher. Das können wir doch nachher machen.

(Zuruf: Herr Geißler hat doch eine Frage gestellt!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir müssen jetzt mal voranmachen. Es ist alles okay. Das, was Sie sagen, ist wichtig. Aber jetzt müssen wir daraus die Konsequenzen ziehen durch bestimmte Fragen, die wir an diejenigen richten müssen, die für die Zukunft die Verantwortung dafür haben. Das wollen die Leute nämlich wissen.

**Roland Ostertag:** Ich habe es heute Morgen nicht hier gesehen, sondern ich habe es zu Hause gesehen, wo diese fehlende Stunde oder diese zwei fehlenden Stunden herkommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist allerdings wahr; da haben Sie absolut recht. Fahren Sie jetzt fort!

**Roland Ostertag:** Ich wollte deutlich machen: Reisen – dessen müssen wir uns bewusst sein; wir sind uns auch dessen bewusst – ist nicht, um möglichst schnell von einem Ort A zu einem Ort B – egal, ob es in einem Tunnel oder sonst wo geschieht – zu kommen, sondern Reisen ist ein Erlebnis. Wer ein bisschen in der Literatur und auch bei sich selbst im Inneren Bescheid weiß, weiß, dass Reisen mehr ist als nur von A nach B zu gelangen.

(Folie 14)

Es gibt kaum eine Stadt wie Stuttgart, die dieses Ankommen, den Abschied, das Willkommen so zelebriert, wie es hier in diesem Bahnhof geschieht. Wir kommen oben an, plus 5 m über der Stadt. Die Stadt empfängt uns. Wir gehen zur Stadt hinunter.

Ich bin hier in Stuttgart aufgewachsen und erinnere mich noch gut: Man wird nicht in den Gully hinuntergeschickt, der sich, glaube ich, August-Klett-Halle oder wie auch immer nennt, sondern man kommt oben auf der Ebene an, wie bei Nägele. Die Stadt heißt uns willkommen. Wir gehen zu ihr hinunter. Sie empfängt uns.

Bahnhöfe sind Orte von Sehnsüchten, von Schmerz, von Freude, Trauer, Reisen – das sagte ich schon – und emotionaler Erlebnisse. Dies alles soll durch den Tiefbahnhof in einem Tunnel geschehen, tief unten, minus 5 m, minus 6 m? Man kann sich gar nicht vorstellen, dass das dort geschieht, im Keller, im Schattenreich.

Nur an der Beschriftung erkennen wir und die anderen, die hier durchfahren, dass darüber irgendeine Stadt ist, die sich Stuttgart nennt.

(Folie 21)

Wir müssten Maulwürfe oder Lemminge werden, um diesen Antennen keine Antwort zu geben. Und dies wegen ein paar Minuten Zeitgewinn. Da fällt einem Helmut Qualtinger ein – die meisten werden wissen, wer das ist –, der sagte: Ich weiß zwar nicht, wohin ich will, ich bin jedoch früher dort.

Noch zwei Bilder zu dem vorhin angesprochenen Gleisvorfeld.

(Folien 19 und 20)

Wir waren schon immer der Meinung, wir sollten dieses Gleisvorfeld räumen oder zumindest in die Überlegungen einbeziehen, und waren schon immer dafür, dieses Gleisvorfeld, wenn irgend möglich nicht zu bebauen, sondern die Fläche, die

Parkfläche den Menschen zurückzugeben, ungefähr so, wie es hier versucht wird darzustellen.

Zum Schluss, Zusammenfassung, Kernaussage: Der Städtebau ist stets der Vollzugsbeamte der Epochenstimmung. Entsprechend sehen unsere Städte und Landschaften aus, auch unsere Stadt Stuttgart: verdinglicht, entleert, entzaubert, ort- und bilderlos.

Stuttgart 21 ist die Fortsetzung dieser Entwicklung, dieses Denkens. Dagegen, gegen die radikale Wandlung, gegen die Ver- und Entfremdung ihrer Welt, revoltieren die Menschen, nicht gegen die Fakten, sondern sie spüren, dass hier in ihr Tiefstes eingegriffen wird. Darauf lassen sie sich nicht mehr reduzieren.

Sie wollen in einer Stadt leben voller Erinnerung, Gedächtnis, begehbare Gedächtnis, Atmosphäre, ihrer Stadt. Darin suchen die Menschen in unserer kalten Welt Halt. Darum haben wir zum Teil so enormen Zulauf; denn sie wissen, was auf sie zukommt. Das würde sie noch mehr in diese kalte Welt schicken. Diese Werte werden bei Stuttgart 21 missachtet. Die Stadt wird nicht als Gesamtheit, als Organismus bezeichnet.

K 21 – letzter Satz und letztes Bild – will auf die vorhandenen Schichten der Geschichte eine neue Schicht der Geschichte aufbringen: behutsam, stufenweise, mit kleinen Schritten in die richtige Richtung. Wir denken und planen die Stadt von heute für die Menschen von heute. Wir hoffen, dass Stuttgart 21 immer virtuell bleibt und dass K 21 stufenweise Wirklichkeit wird.

Ich danke Ihnen.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich danke Ihnen, Herr Ostertag. Man hat gemerkt, die Sache ist Ihnen als Stuttgarter eine Herzensangelegenheit. Ihr Herz blutet, wenn Sie die andere Konzeption sehen. Deswegen war es vielleicht ganz gut, dass Sie das vorgetragen haben.

Jetzt müssen wir auch über die möglichen Alternativen sprechen. Herr Pätzold, ich möchte gleich ein paar Fragen stellen; wir sollten über die reden. Sie haben eine Folie gezeigt, auf der Sie die Grundstückspreise gezeigt haben. Kann man sie noch einmal sehen?

(Folie 5 der Präsentation „S 21 – K(eine) Chance für die Stadtentwicklung“)

Können Sie das noch einmal erläutern? Man muss nämlich um die Ecke gucken, weil das von unten nach oben geschrieben ist.

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Das kann ich gerne machen. Die Grundstückskosten sind als Teilgebiet A2 aufgeführt. Im Grunde genommen sind das nur die Grundstückskosten, die aufgelaufen sind für den – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** A2 ist eine dieser Flächen.

**Peter Pätzold (Projektgegner):** A2 ist das Gleisvorfeld. A3 ist sozusagen der Straßburger Platz, der zum Teil ein Garten ist, wie wir gehört haben. A2 ist hauptsächlich das Gleisvorfeld. Sie sehen hier: Hier laufen die höchsten Kosten auf. Das sind nur die Kosten, die die Stadt hatte, um die Fläche zu kaufen. Die Stadt hat gezahlt durch die Anzahl der Quadratmeter, die die Fläche ausmacht. Wir kommen allein da auf 2.122 €. Hier kommen noch die Erschließungskosten und alles dazu.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Pro Quadratmeter?

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Ja. Das ist so: pro Quadratmeter.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Für A2?

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Für A2, ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** 2.000 € pro Quadratmeter?

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Ja.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Wir lassen Herrn Baudirektor Stuckenbrock antworten!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer kann etwas dazu sagen? Ich habe da immer eine andere Zahl gehört. Bitte schön!

**Uwe Stuckenbrock:** Diese Zahl steht noch nicht fest. Die Grundstücke sind noch nicht auf dem Markt, Herr Pätzold. Insofern muss man sagen – –

(Zuruf)

– Ich möchte das bitte kurz sagen! – Wir haben 424,4 Millionen € für diese gesamten Flächen bezahlt. Darin eingeschlossen sind die Gäubahnflächen, die Flächen A1, A2 – Herr Hahn hatte Sie vorhin gezeigt –, diese Stadtentwicklungsflächen, mit Ausnahme der Flächen, die schon heute durch die Deutsche Bahn AG vermarktet wurden; die gehören nicht der Stadt.

Jetzt ist die Frage: Was bedeutet dieser Preis, den wir dafür bezahlt haben? Das ist Geld, das am 31. Dezember 2001 bezahlt wurde. Dieses Geld ist aus der Stadtkasse bereits bezahlt. Es steht also dort nicht mehr zu Buche.

Man kann jetzt natürlich die Quadratmeter und den Preis, den man bezahlt hat, in Verbindung stellen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt nennen Sie einmal genau die Zahl. Was haben Sie der Bahn oder – –

**Uwe Stuckenbrock:** 424,4 Millionen € für diese 100 ha plus etwa 17 ha Gäubahn. Die Gäubahn wird aber nie als Bauland auf dem Markt erscheinen.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Warum habt ihr sie dann gekauft?)

– Das ist eine andere Frage, die ich vielleicht in einem anderen Zusammenhang beantworten kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Beantworten Sie sie doch jetzt.

**Uwe Stuckenbrock:** Die Gäubahntrasse wird vorgesehen werden – – Oder: Es ist eine der Optionen, sie als zusätzliche S-Bahn-Trasse vorzusehen. Die Stadt hat sie deshalb erworben, damit sie nicht, wenn sie aufgegeben wird, in Teile filetiert wird, zerlegt wird, verkauft wird, sondern dass sie als Trasse erhalten bleibt. Das ist nämlich – –

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner])

– Ich will es noch einmal sagen: Das war ein Argument. Sie standen zum Kauf an. Die Stadt hat gesagt: Wir machen eine Flächensicherung, um hier zukünftig Nahverkehrsoptionen und Regionalverkehrsoptionen offenzuhalten.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Verzeihung, Herr Stuckenbrock!

**Uwe Stuckenbrock:** Vielleicht darf ich das noch – –

**Peter Conradi (Projektgegner):** Baurechtlich war das Bahngelände zum Betrieb von Bahnen vorgesehen. Sie mussten es überhaupt gar nicht kaufen. Die Bahn durfte es nicht verkaufen, und niemand anders konnte es anders nutzen.

**Uwe Stuckenbrock:** Herr Conradi, das ist wahr und falsch zugleich.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Überwiegend wahr!)

Wir haben das Projekt über den Zeitpunkt hinaus gedacht. Wir haben uns vorgestellt, oder die Stadt hat sich vorgestellt – das wissen wahrscheinlich auch Sie; es gibt darüber eine ausführliche Gemeinderatsdrucksache, in der das gerechtfertigt ist –: Wenn das Projekt Stuttgart 21 realisiert wird und die Gäubahntrasse nicht mehr für die Bahnfunktionen zur Verfügung steht, dann wollen wir sie aber als Trassenzusammenhang sichern, um Regionalverkehrszüge, S-Bahn-Züge im Zusammenhang mit dem Ausbau des sogenannten Nordkreuzknotens zur Verfügung zu haben. Das ist eine Vorsorge.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Die Überlegung kann nicht ganz falsch sein. Jedenfalls kann man es nachvollziehen. Aber was war denn der Quadratmeterpreis? Dividieren Sie doch die 100 ha einmal durch die Summe.

**Uwe Stuckenbrock:** Etwa 383 €.

(Peter Pätzold [Projektgegner]: Das stimmt doch nicht!)

– Es stimmt, und es stimmt nicht. Ich muss es Ihnen erläutern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, erläutern Sie das.

**Uwe Stuckenbrock:** Wenn Sie ein Grundstück kaufen und auf diesem Grundstück nicht sofort bauen können, dann sind diese 383 € zunächst erst einmal investiert, aber man hat nichts davon. Wenn man erst zehn Jahre später kauft, muss man diese 383 € mit Zins und Zinseszins hochrechnen. Dann weiß man, was das Grundstück zu dem Zeitpunkt wert sein könnte.

Es wird aber auch durch das bestimmt – das möchte ich jetzt deutlich machen –, was der Gemeinderat dort an Flächennutzung bestimmen wird.

Herr Pätzold, wenn der Gemeinderat das Teilgebiet B als Grünfläche festsetzt, dann wird diese Fläche als Grünfläche in ihrem Wert bestimmt werden. Das ist die Planungshoheit der Gemeinde, die da zum Ausdruck kommt. Der Gemeinderat ist frei, das zu tun. Das ist die große Chance bei diesem Projekt Stuttgart 21.

Diese Flächen sind nicht, wie Sie sagen, zwingend den Marktkalkulationen ausgesetzt, sondern sie geraten in einen Schutzraum, nämlich den Schutzraum der Kommune. Die Kommune ist prinzipiell frei, den Wert dieser Flächen politisch zu bestimmen. Sie muss nicht wie ein Unternehmen denken. Sie kann als Körperschaft des öffentlichen Rechts denken. Niemand wird sie daran hindern, diese Flächen frei und nach Abwägung aller Belange festzusetzen und zu bestimmen und damit auch den Wert zu bestimmen.

(Beifall von Matthias Hahn [Projektbefürworter])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment! Das ist ganz wichtig.

**Uwe Stuckenbrock:** Ja, das ist wichtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Daraus entnehme ich, dass Sie die Behandlung dieser Flächen nicht so handhaben wollen wie die Bahn mit A1.

**Uwe Stuckenbrock:** Sehen Sie, das ist gerade der Unterschied.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine Ausgangsfrage war: Wie kommen Sie zu einem Quadratmeterpreis von 2.100 €?

**Uwe Stuckenbrock:** Dieser Quadratmeterpreis ist eine Vorstellung, die hier in der Diskussion geäußert wurde. Das ist aber gegenwärtig nicht die Vorstellung der Stadt, die eine Bürgerbeteiligung durchführt, um gerade diese Fragen – – nicht um den Grundstückswert zu bestimmen, aber die städtebauliche Ordnung zu bestimmen, die dann – –

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner])

– Nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt lassen Sie ihn doch mal erläutern!

**Uwe Stuckenbrock:** Herr Conradi, es ist ein struktureller Unterschied. Ich meine: Stadtplanung ohne Zuversicht geht sowieso nicht; das möchte ich einmal sagen. Ohne Realitätssinn, Herr Ostertag, ohne Möglichkeitssinn – Sie kennen Robert Musil – geht es auch nicht. Das heißt, wir müssen hier einfach etwas tun, was wir im alltäglichen planerischen Leben sonst nicht machen: eine große Vision, eine große Erzählung über eine langfristige Zukunft, die uns selbst nicht mehr unmittelbar zugute kommt, sondern unseren kommenden Enkeln und Urenkeln. Das ist also eine Perspektive.

Herr Pätzold, Sie haben doch gesagt, die anderen Flächen bei Ihnen ständen sofort zur Verfügung. Okay. A1 und C, da können wir uns sofort einigen. Aber wir haben doch hier eine ganz neue städtebauliche, landschaftliche Ordnung, eine Rekonstruktion eines Zustands, der um die Jahrhundertwende des vorigen Jahrhunderts in einer Weise, die der damaligen Technik angemessen war, aus unserer heutigen Sicht veränderungsbedürftig ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich möchte einmal versuchen – – Wenn Sie das nicht machen, dann mache ich das mal.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Wir würden gerne die Kosten erklärt haben!)

Die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt würden gerne einmal hören – es sitzt wahrscheinlich eine ganze Reihe von Leuten am Fernsehschirm, oder sie lesen es nachher im Internet –: Was hat die Stadt vor? Wenn ich das alles richtig vernommen habe, dann heißt das doch, dass die Stadt dieses Gelände bürgerfreundlich, menschenfreundlich, ökologisch – familienfreundlich habe ich noch nie gehört, aber auch das wird vielleicht mit einbezogen – verwenden wird. Das hängt aber ein bisschen davon ab, wie Sie den Quadratmeterpreis gestalten.

Sie haben also 363 € pro Quadratmeter von der Bahn für das Gelände bekommen. Wie kommen Sie dann auf 2.000 €?

(Peter Pätzold [Projektgegner]: Darf ich es erklären?)

**Uwe Stuckenbrock:** Sie denken, wir hätten das gesagt.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Das müssen wir jetzt einfach einmal aufklären!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Pätzold, wie kommen Sie denn dazu – –

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Pätzold und dann Herr Baumüller.

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Also: Diese Kosten sind nicht die Grundstückskosten, für die diese Grundstücke verkauft werden, sondern das ist die Hypothek. Das sind die Kosten, die die Stadt für diese Grundstücke gezahlt hat. Deshalb habe ich den Neckarpark gebracht. Beim Neckarpark sind es auch nicht die Kosten – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Noch einmal: Was hat die Stadt bezahlt? Die Stadt hat 363 € bezahlt.

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Nein, die Stadt – –

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Im Schnitt! Die rechnen einfach alles ein!)

– Kann sein, aber auch das passt nicht ganz. – Ich habe einfach – – Es gibt eine Gemeinderatsdrucksache, in der die Fläche für jedes Gebiet aufgelistet ist und was die Stadt für jede Fläche genommen hat. Dann habe ich einfach die Kosten genommen, durch die Fläche geteilt und komme dann auf diese Kosten. Diese Kosten sind die Hypothek, die die Stadt gemacht hat. Jetzt würde ich nichts sagen,



wenn man sagt: Man verzichtet auf die Kosten, um die wieder hereinzuholen, und macht Stadtplanung.

Wir haben vor zwei Wochen im Neckarpark, den ich gezeigt habe, der da in Grün drin ist, genau das gleiche Problem gehabt. Wir haben beim Neckarpark 184 € pro Quadratmeter gezahlt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie noch einmal erklären – die Leute wissen das alle nicht –, was der Stadt für Kosten entstanden sind?

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Die Stadt hat die Grundstücke gekauft.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, das haben wir jetzt aber schon erörtert, für 363 €.

**Peter Pätzold (Projektgegner):** Das sind diese Grundstückskosten. Was die Gegenseite rechnet, ist der Schnitt. Was ich jetzt aufgeteilt habe, sind die einzelnen Gebiete, was die Stadt gezahlt hat.

Um es deutlich zu machen – vielleicht wird es dann deutlicher –: Sie sehen hier diese Tabelle.

(Folie: S 21 Teilgebiete Grundstückskosten)

Sie sehen in dieser Tabelle die Herleitung, wie dieser Kaufpreise zustande kommt. Dort ergibt sich für A2 ein Kaufpreis von 2.122 €. Das mag im Schnitt vielleicht auf die 366 € gehen. Aber Fakt ist, dass die Stadt fast 460 Millionen € für diese Flächen gezahlt hat. Das ist eine Hypothek. Das hat die Stadt investiert. Die Stadt hat damit Stuttgart 21 vorfinanziert.

Jetzt ist die Frage: Ist die Stadt willens zu sagen: „Wir sehen diese Kosten nicht als zwingend, um sie wieder hereinzuwirtschaften, sondern wir verzichten darauf“? Das glauben wir nicht, weil beim Neckarpark genau das passiert ist, nämlich dass der Finanzbürgermeister gesagt hat: Es ist uns hier zu teuer. Die Grundstücke haben uns zu viel gekostet. Wir müssen eine andere Planung machen. – Bei der Planung im Neckarpark gab es eine Bürgerbeteiligung, auch alles andere, was Herr Hahn für Stuttgart 21 erzählt hat.

Sie sehen hier: Der Neckarpark hat 184 gekostet. Die anderen Gebiete sind wesentlich teurer. Da fragen wir uns: Wenn es beim Neckarpark nicht geklappt hat und wenn es dann am Ende heißt, es sei zu teuer, dann glauben wir euch nicht, dass es bei Stuttgart 21 anders gehen wird. Das ist die Quintessenz dieser Aussage.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das, was Sie da sagen, ist überhaupt nicht schlüssig. – Jetzt kommt Herr Rockenbach.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Wir führen jetzt hier wieder eine Diskussion, die ist die krasse Bestätigung des Vortrags, den Herr Ostertag gehalten hat. Jetzt fangen wir sofort wieder an, über solche Sachen zu streiten.

(Matthias Hahn (Projektbefürworter): Ihr fangt an!)

Wir haben klargemacht, dass die Ziele, die hier schön auf dem Papier standen – – Ich kann jetzt einfach einmal hergehen und vorlesen – ich war nämlich 1997 in der Bürgerbeteiligung –, was wir in der Bürgerbeteiligung für Ziele hatten. Das ist die Erfahrung mit der Bürgerbeteiligung. Dann möchte ich aber gerne noch weiter zu – –

Wir haben seinerzeit – damals war ich Sprecher des Arbeitskreises Jugend; Herr Stuckenbrock, Sie erinnern sich – mit der Bürgerbeteiligung 1997 wunderschöne Sätze aufgeschrieben. Das Ergebnis, das die Politiker daraus gemacht haben, war: Durchmischung der Altersstrukturen, Durchmischung der Nutzung, soziale Durchmischung, Durchmischung der verschiedenen Bevölkerungsgruppen, Modellgebiet autofreies Wohnen, Stadt der kurzen Wege. Die Jugendlichen haben sich besonders um A1 Gedanken gemacht. Sie wollten ein kulturelles, lebendiges Gebiet mit kleinteiligem Nutzen, kleinteiligen Flächen zur Ansiedlung von Leuten. All das hatten die Bürger entworfen. Genau das Gleiche wollen sie jetzt für ein Projekt in zehn Jahren machen.

Wir sagen: Bei K 21 – das ist die eigentliche Chance – beginnt die Zukunft heute; denn wir können schon heute Stadtentwicklung machen, indem wir die Qualitäten, die wir in dieser Stadt haben, erkennen und weiterentwickeln.

Um noch zu zeigen, was wichtig ist, würde ich gerne Herrn Professor Wallisser das Wort geben, damit er hier einfach einmal klarmacht, was für eine enorme Zukunftschance für Stuttgart darin besteht, das Bestehende wertzuschätzen, weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu vernetzen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das wissen wir alles, wie das aussehen soll. Mir persönlich reicht das, was an philosophischen, grundsatzperspektivischen und städtebaulichen Dingen gesagt worden ist. Ich habe überhaupt nichts dagegen einzuwenden.

Aber ich kriege keine Antwort auf die Frage: Zu welchem Quadratmeterpreis will die Stadt z. B. diese Grundstücke an Familien, an einfache Leute, an Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt verkaufen? Welche Vorstellungen haben Sie da? Wie teilen Sie das auf, mit Freizeitanlagen, mit Sportanlagen, mit Wohnungsbau – das haben Sie ja ein bisschen gezeigt –? Aber was kostet das? Wenn das 2.000 € pro Quadratmeter kostet, dann kann man sich an den Fingern abzählen, wer auf diesem Gelände in den Genuss des Wohnens kommt. Das würde ich jetzt einfach gerne erfahren, und zwar stellvertretend für die Leute, die hier wohnen, vor allem für die Kinder, die hier groß werden, die in zehn Jahren vielleicht in den Genuss kommen wollen, dort eine

Wohnung zu bekommen, egal ob mit S 21 oder K 21; denn da werden ebenfalls Grundstücke frei.

Ich würde jetzt Herrn Hahn das Wort geben. Der muss es doch wissen.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich darf zunächst einmal sagen: Wir denken im Moment überhaupt nicht über Grundstückspreise bei der Vergabe nach. Da sind wir noch zu weit weg. Vielmehr geht es um die Situation, dass man bestimmen will: Wo ist was, und welche Interessen werden wo befriedigt?

Wenn wir dann bestimmt haben, ein solcher Anteil ist für geförderte Wohnungen da, ein solcher Anteil ist für Familien mit Kindern da, ein solcher Anteil ist für Sportanlagen da, dann wird man betrachten, zu welchem Preis man es verkaufen muss, damit das möglich ist. Das ist der Punkt: Zu welchem Preis muss ich es verkaufen, damit das möglich wird?

Jetzt sage ich noch eines, nämlich zu dem hohen Preis für A2. Das ist natürlich das citynaheste Gebiet. Das hat man damals bei der Preisbildung – man kann Grundstücke nicht einfach willkürlich kaufen – nach diesen Werten bewertet. Das ist ein Stück von 600 oder 500 m Länge vom Hauptbahnhof her Richtung Norden. Das Gebiet B, das wir vorhin im Visier hatten, hat z. B. 231 € pro Quadratmeter gekostet. Das Ganze ist ein Durchschnittspreis von 361 € über alles.

Jetzt muss man sehen, wie man, wenn man zu einem Konzept gekommen ist, die Stadt entwickelt, die Preise richtig zuordnet. Der Stadt ist durchaus bewusst – deshalb macht sie diesen transparenten Prozess –, dass sie dabei keinen Gewinn macht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber das ist doch eine virtuelle Geschichte mit A2, was Sie da sagen. Als Sie das von der Bahn gekauft haben, lagen Gleise drauf.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ja, aber wir hatten die Phantasie, das 15 Jahre vorausszusehen. Das darf man nicht übelnehmen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja doch, das kann man natürlich schon übel nehmen, weil Sie da etwas vorwegnehmen. Sie wollen doch die Bürger beteiligen. Es ist doch die Aussage des Oberbürgermeisters und von allen, dass Sie die Bürgerinnen und Bürger an der Gestaltung dieses Geländes beteiligen wollen. Aber wenn Sie das schon vorweggenommen haben, als noch Gleisanlagen waren – –

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Aber ich muss die Preise am Ende an der Stelle nicht so zuordnen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich sehe schon: Da kommen wir in eine schwierige Geschichte hinein. Wer will jetzt etwas dazu sagen?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich würde jetzt gerne Herrn Baumüller das Wort zu dieser städtebaulichen Märchenstunde geben.

**Dr. Jürgen Baumüller:** Das Wirtschaftliche ist eigentlich nicht mein Fach. Aber die spätere Nutzung und damit die klimatischen Auswirkungen hängen natürlich miteinander zusammen. Ich habe für mich einmal eine Rechnung gemacht. Wenn die falsch ist, sagen Sie mir das bitte.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Ich möchte die Märchenstunde zurückweisen. Es geht hier nicht um eine Märchenstunde.

**Dr. Jürgen Baumüller:** Ich habe nicht von Märchenstunde gesprochen.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Ich möchte Sie bitten, sich davon zu distanzieren. Wir sind ernsthafte Leute.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bräuchle, jetzt haben Sie wieder das Wort an sich gerissen. Es sei Ihnen verziehen.

**Dr. Jürgen Baumüller:** Die Stadt hat die Grundstücke im Jahr 2000 für 460 Millionen € gekauft, und zwar hat sie das Geld der Bahn zinslos gegeben. Die Nutzung der Grundstücke wird in überwiegendem Umfang im Jahr 2020/2025 realisiert. Mit Zins und Zinseszins, habe ich einmal abgeschätzt, dürften das etwa 1.500 Millionen € sein.

An nutzbarer Fläche haben Sie, wenn Sie die Infrastruktur abziehen, insgesamt etwa 50 ha zur Verfügung. Das ergibt für die Gesamtfläche einen Quadratmeterpreis von 3.000 €. Wenn ich mich verrechnet habe, dann sagen Sie es mir. Dann müssen Sie aber die ganze Fläche bebauen. Da haben Sie keinen Spielraum mehr. Da sind die 20 ha für den Park schon abgezogen. Aber bei der reinen Baufläche liegen Sie bei 3.000 € pro Quadratmeter, vielleicht sind es nur 2.500 €. Aber das ist ein Preis, bei dem sich einem wirklich die Frage stellt, was dort realisiert werden soll.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist absolut die richtige Frage. – Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Die Stadtverwaltung ist derzeit nicht willens, den Neckarpark – – Herr Geißler, das ist das zweite Feld von links, das grüne Feld. Für 184 € pro Quadratmeter hat sie das erworben. Das ist ihr zu teuer zu entwickeln. Aber sie macht jetzt eine Beteiligung mit wunderbaren Einfamilienhäusern und Kleinparzelliertem für ein Gebiet, das sie für etwa 2.000 € pro Quadratmeter gekauft hat, ohne die Verzinsung.

Es wird zu Recht darauf hingewiesen: Die Bahn hätte einen Zins für die Zeit vom Kauf bis zum Freiwerden zahlen müssen. Den hat ihr die Stadt erlassen. Das heißt, die Stadt hat die Bahn hoch subventioniert, der Bahn einen Haufen Geld gegeben. Deswegen ist unsere Befürchtung: Es wird gar nicht dazu kommen, weil die Stadt hier so viel Geld ausgegeben hat, dass sie das nicht erschließen kann.

Der Vorschlag von K 21 ist: Lasst doch der Bahn die Gleisflächen. Dann gibt die Bahn das Geld zurück. Dann hat die Stadt genug Geld, um die anderen Gebiete vernünftig und sorgfältig zu erschließen.

Wir haben noch einen Vorschlag, Herr Geißler, der in die Zukunft weist. Herr Wallisser, der am Mercedes-Benz-Museum beteiligt war und Professor und Architekt ist, würde einmal eine ganz andere Vorstellung der Überbauung der Gleisflächen zeigen, als sie bisher diskutiert worden ist, einfach um zu sagen, dass noch ganz andere Möglichkeiten drin sind. Wenn Sie ihm die Möglichkeit geben würden, wären wir Ihnen sehr dankbar.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer soll das machen?

(Peter Conradi [Projektgegner]: Herr Wallisser!)

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich würde jetzt noch gerne auf den mehrfach angesprochenen Fall Neckarpark erwidern.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie haben das falsche Namensschild vor sich.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Entschuldigung! Aber ich glaube, man kennt mich trotzdem.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das macht nichts. Wir wissen, wer Sie sind. Bleiben Sie sitzen!

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich möchte jetzt auf den mehrfach angesprochenen Fall Neckarpark reagieren. Die ganze Stadtverwaltung? Es ist nicht die ganze Stadtverwaltung. Der Kämmerer hat eine kritische Bemerkung gemacht.

Herr Pätzold, Sie sollten jetzt nicht hier sitzen und sagen: Wir haben kein Vertrauen. – Herr Pätzold, Sie sind die Gemeinderatsmehrheit, zusammen mit denen, die das Gebiet entwickeln wollen. Das sind Sie, die Grünen, die SPD und die SÖS/DIE LINKE. Diese drei wollen dieses Gebiet miteinander entwickeln. Es gibt eine stabile Mehrheit für die Entwicklung dieses Gebiets, auf die ich hoffe. – Warum lachen Sie da? Glauben Sie nicht an Ihre eigene Mehrheit?

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Doch!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt machen wir aber keine Parteipolitik des Stuttgarter Stadtrats, sondern jetzt machen wir hier weiter. Was hat die Stadt mit diesem Gelände bei diesen Grundstückspreisen vor? Wer will etwas sagen? Professor Auer? Nein. Herr Wallisser und dann Herr Auer. Ich muss Sie nachher sowieso etwas fragen.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, Herr Professor Wallisser kann nichts dazu sagen, was die Stadt vorhat. Er kann vorschlagen, was er vorhat, aber für die Stadt kann er nicht sprechen. Das wollte ich einfach nur klargestellt haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Hier muss jeder verantworten, was er sagt.

**Tobias Wallisser:** Ich möchte nur ganz kurz sagen: Ich habe das Glück gehabt, fünf Jahre lang am Mercedes-Benz-Museum zu arbeiten. Das ist sicherlich eines der innovativsten Projekte in dieser Stadt. Ich möchte nicht von etwas reden, was wir schon haben, sondern von etwas, wie es sein könnte.

Im Moment beschäftigen wir uns sehr stark mit der Stadtentwicklung, Stadt der Zukunft. Da gibt es verschiedene Beispielprojekte, u. a. in arabischen Ländern, mit denen wir sehr stark beschäftigt sind. Man sieht: Es ändern sich alle technischen Randbedingungen, und Städte brauchen ein flexibles Rahmenwerk.

Das ist eine Stadtentwicklung – viele kennen diese Stadt – in Abu Dhabi, nämlich Masdar, die erste CO<sub>2</sub>-freie Stadt. Sie hat sehr gute Ziele, aber in der Umsetzung ein großes Problem: Es ist nämlich ein vorgegebenes Rahmenwerk, ein Quadrat von 1,5 km<sup>2</sup>. Wir haben das Zentrum entworfen, das Sie in der Mitte sehen. Das Problem ist: Man kann kein Zentrum bauen, wenn man nicht die genügende Dichte hat. Bevor es Wohnungen und Arbeitsflächen gibt, kann man kein Zentrum bauen. Das ist das Problem einer Stadtentwicklung, die als ein großes Gesamtobjekt gedacht ist.

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

**Tobias Wallisser:** Was ich damit sagen will, ist, dass Planungen – – 1995 haben wir alle Mobiltelefone benutzt, wenn wir sie hatten, wie auf dieser Seite. Sie haben als Mobiltelefone funktioniert und das Leben revolutioniert. Heute benutzen wir etwas anderes. Das heißt, Systeme, die zukunftsfähig sind, müssen multifunktional, erweiterbar und offen sein, damit man sie anpassen kann.

Das heißt, wenn wir über einen zukunftsfähigen Bahnhof reden, dann ist die Form die eine Sache. Ich möchte den Bahnhofsentwurf für S 21 gar nicht kritisieren. Das war damals ein wunderbarer Entwurf für die gestellte Aufgabe. Aber ob die Form zukunftsfähig ist, hat gar nichts damit zu tun, was es für ein Bahnhofstyp ist. Das heißt, es ist nicht die Frage „Vorwärts oder rückwärts?“, hat mit unten oder oben gar nichts zu tun.

Das heißt, für uns wäre ein zukunftsgerechter Bahnhof: Man müsste darüber nachdenken, dass es ein Knotenpunkt im Mobilitätsnetz ist. Bahnfahren ist ein Aspekt. Aber auch die Bahn bietet Mobilitätsprodukte an. Es gibt Elektromobilität usw.

Wir brauchen einen attraktiven Stadtbaustein. Ein Bahnhof ist ein ganz wichtiger Baustein in der Stadt, sonst könnten wir ihn an den Stadtrand verlegen. Und man kann darüber nachdenken, ob nicht auch große Gebäude ein Baustein zur Energielieferung sein könnten. Das heißt, die Nachteile, dass wir eine große Fläche für einen Kopfbahnhof brauchen – – Dafür kriegt man z. B. ein großes Dach, da könnte man Energie erzeugen. Und man kriegt darunter z. B. ein großes Parkhaus; in dem man ganz schnell auf andere Verkehrssysteme umsteigen kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber jetzt reden Sie wieder über den Bahnhof. Wir waren inzwischen beim Gelände.

**Tobias Wallisser:** Wir reden gerade über die Integration eines Bahnhofs in die Stadt. Wir haben vorhin gesehen, dass der Park eine wichtige Rolle spielt. Es geht mir darum, dass auch ein Kopfbahnhof an sich nicht unbedingt eine Barriere darstellt. Man kann ihn integrieren, indem man eine andere Art der Verwebung mit den Bauteilen macht.

Man kann auch Fläche bebauen, wenn man A2 nicht da bebaut, wo heute die Gleise sind, sondern wenn man an den Rändern baut.

Das ist einfach nur ein Gedankenspiel. Wenn der Bahnhof mehr ist als nur ein Bahnhof, sondern ein Bahnhof plus die Integration von anderen Funktionen, dann kann man ihn anders in die Stadt integrieren. Dann kann man einen Kopfbahnhof, der große Flächen braucht – wir haben jetzt über einen Unterschied von 30 ha zwischen den beiden Lösungen geredet – – Auch das bekommt man hin, dass man noch zusätzliches etwas bauen kann. Man bekommt einen weiteren Vorteil, dass man eben andere Aspekte, die für eine lebenswerte und zukunftsorientierte Stadt auch wichtig sind, mit integrieren kann. Das ist ganz wichtig bei dem Aspekt, wenn man mitten in der Stadt das Filetgrundstück neu überdenken kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Aber ich glaube, das haben wir schon dreimal gehört. Ich muss es jetzt so direkt sagen. Wir waren jetzt bei dem Thema: Was hat die Stadt angesichts der nicht bestrittenen Tatsache vor – ich glaube, das hat Herr Baumüller ausgerechnet –, wenn man letztendlich alles umlegt, wie wir im Jahr 2018 oder 2010 zu einem Quadratmeterpreis von 2.500 € kommen, wenn die Sache spruchreif wird, unter der Voraussetzung, dass S 21 realisiert wird? Wenn das so ist – – Wir können das einmal unterstellen. Das ist nicht meine Prognose; das kann aber sein. Diese Grundstückspreise kann sich ein normaler Mensch nicht leisten. Wer soll die Grundstücke kriegen? Wer kann die kaufen?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich habe jetzt schon mehrfach gesagt, dass die Stadt nicht beabsichtigt, diese Kaufpreise eins zu eins weiterzugeben. Das steuernde Element bei der Entwicklung soll die Qualität sein, die wir an diesen Stellen erreichen. Ich glaube, das habe ich heute Morgen deutlich gesagt. Das soll die Grundlage für die Entwicklung sein. Dann nimmt man auch in Kauf, dass man sein Geld nicht völlig zurückbekommt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich eine Zwischenfrage stellen? Ist es eigentlich rechtlich zulässig, dass die Stadt auf die Zinsen verzichtet?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Damals hat es niemand beanstandet. Das ist kein Geheimbeschluss gewesen. Das ist durch die Aufsichtsbehörden geprüft worden; das unterstelle ich einmal. Das war ein Beschluss des Gemeinderats. Das kauft natürlich nicht die Verwaltung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ihr habt doch hier ein Regierungspräsidium, nicht wahr? Das hat doch die Aufsicht über die Stadt. Und das erlaubt es, dass Sie auf Geld verzichten?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Offensichtlich!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das glaube ich nicht. Das bleibt noch offen.

**Uwe Stuckenbrock:** Das, was die Stadt will, ist das, was die nachfolgenden Gemeinderäte spätestens in zehn Jahren mit ihren Mehrheiten beschließen werden. Es ist verfrüht, gegenwärtig zu sagen, was die Stadt will. Wir können natürlich sagen: Aus der gegenwärtigen Sicht, mit den gegenwärtigen Auffassungen und Kenntnissen sollten wir das für die Zukunft dieses Stadtbezirks wollen. – Das können wir aus der gegenwärtigen Sicht sagen. Das nur zur Methode.

Aus der gegenwärtigen Sicht würden wir sagen: Es wird ein ökologischer Stadtteil. Bei der Planung dieses neuen Stadtteils werden alle neuen Erkenntnisse auf der Höhe der Zeit berücksichtigt. Wir machen einen Unterschied, ob wir Flächen planungsrechtlich entwickeln, die im Eigentum der Stadt sind, oder Flächen, die unterschiedlichen Eigentümern gehören. – Ich glaube, das ist ein nicht unwesentlicher Unterschied, ungeachtet der Tatsache, ob das Regierungspräsidium sagen würde, wir dürften den anderen Preis nicht nehmen.

Das Baugesetzbuch erlaubt dem Gemeinderat, seine Planungshoheit auszuüben, soweit es die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erfordern zu bestimmen. Es steht nicht drin, dass man das nach fiskalischen Grundsätzen abwägen muss. Sie müssen Bestandteil der Abwägung sein, aber sie sind nicht ausschlaggebend.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt machen wir einmal weiter: Herr Kretschmann, Frau Dahlbender, Herr Rockenbauch.



**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Herr Stocker hat sich zuerst gemeldet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön, Herr Stocker.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Ich habe zwei kurze Anmerkungen. Herr Stuckenbrock, wir hatten schon einmal eine Bürgerbeteiligung. Sie ging nicht nur über das Gebiet A1, sondern über das Gesamtgebiet. Jetzt, wo die Titanic Stuttgart 21 offenbar am Sinken ist, räumen Sie alles wieder weg und machen eine erneute Bürgerbeteiligung. Diese Anmerkung müssen Sie mir schon erlauben.

Warum ich mich gemeldet habe: Für diejenigen, denen es jetzt noch nicht aufgegangen ist: Alles, was bei diesem Grundstückskauf geschehen ist, hat etwas mit einer Subventionierung von Stuttgart 21 zu tun. Damit hat man Stuttgart 21 subventioniert.

(Beifall von den Projektgegnern)

Man hat es auch deutlich erklärt. Man hat damals gesagt: Wir kaufen die Grundstücke, um Stuttgart 21 unumkehrbar zu machen. – Bezahlen tun es dann nachher die Bürger über Grundstückspreise und über sonstige Umlegungen, die in diesem Zusammenhang passieren müssen.

**Winfried Kretschmann (Projektgegner):** Ich meine, es ist eigentlich außerhalb meiner Kompetenz, zu städtebaulichen Fragen Stellung zu nehmen. Ich mache es nur, weil auch der Ministerpräsident mit dem Versprechen durch die Lande zieht, man würde bei den zukünftigen Gleisflächen eine Bürgerbeteiligung sichern.

Ich muss jetzt nach den Ausführungen der Vertreter der Stadt feststellen, dass es heute gar keine Grundlage dafür geben kann, weil selbst die Frage, wie hoch die Grundstückspreise dann sind, heute gar nicht entschieden werden kann. Die Grundstückspreise sind aber natürlich eine wesentliche Voraussetzung – das haben Sie gesagt, Herr Dr. Geißler –, was man auf so einer Fläche städtebaulich machen kann und was nicht. Insofern, finde ich, ist das Versprechen jetzt, was man in zehn Jahren mit einer Bürgerbeteiligung machen kann, obsolet. Das ist ein Versprechen, das zehn Jahre zu früh erfolgt und mit dem man nach den Aussagen nicht wirklich was anfangen kann.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte das unterstreichen. Diese Entwicklung im Umgang mit Bauflächen, für die eine Stadt sehr teuer bezahlt hat, ist Realität. Man muss das Geld wieder zurückbekommen. Es ergibt sich ein Zwang, die Grundstücke teuer zu verkaufen. Das ruft Investoren auf den Plan. Das ist die städtebauliche Realität.

Wir sagen bei K 21, beim Kopfbahnhof: Gebt diese Fläche an die Bahn zurück! Ihr bekommt dann euer Geld zurück. Die Flächen C1 und C2 könnt ihr direkt bebauen. – Für die kann man jetzt eine realistische Planung machen, und man hat genügend Geld, um eine, wie wir sie in Ansätzen dargestellt haben, vernünftige Stadtentwicklung zu machen, und zwar heute und jetzt auf den jetzt existierenden Zahlen und Daten mit einem Baubeginn, der in greifbarer Nähe liegt.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ich wollte noch einmal klarmachen, was der zentrale Unterschied zwischen dem Städtebau bei K 21 und bei S 21 ist. Er liegt gar nicht in den Zielen, die uns jetzt vollständig versprochen wurden. Ich habe vorgestellt: Wir hatten selbst 1997 schon ähnliche Ziele, die jetzt plötzlich schön auf den Folien auftauchen. Da war auch schon über Bauherrengemeinschaft, Sonstiges – – Das sind nicht die Ziele.

Der zentrale Unterschied ist, dass Sie die Stadtentwicklung, wie sie heute in Stuttgart stattfindet, im Endeffekt mit einem Versprechen entschuldigen wollen, mit dieser schönen Bürgerbeteiligung, mit dem, was in zehn Jahren kommen soll, wo Sie natürlich realistischerweise von den dann dort herrschenden Mehrheiten im Gemeinderat abhängig sind, wenn wir bis dahin nicht eine direkte Demokratie haben. Dieses Versprechen auf die Zukunft in zehn Jahren haben wir aus berechtigten Gründen angezweifelt.

Bei K 21 haben Sie ohne Zerstörung von Kulturdenkmälern – das gehört auch zur Stadt –, ohne Zerstörung von Parks, von Lebensräumen in dieser Stadt, ohne dass Sie diesen Querriegel, diesen Halbtiefbahnhof bauen schon heute die Möglichkeit – – ohne den Kostendruck, weil wir genau die Grundstücke, für die Sie in Ihrer Durchschnittspreisberechnung am meisten Geld gezahlt haben, wieder zurückgeben. Man muss sich einmal vorstellen: Wenn dieses Geld heute im Stadtsäckel wäre, dann wären wir schuldenfrei. Dann könnten wir ein alternatives ökologisches Konjunkturprogramm zur Modernisierung des gesamten Gebäudebestands hier in Stuttgart auflegen. Das würde wirklich CO<sub>2</sub> sparen. Das würde der Gesamtstadt zugute kommen.

Bei K 21 findet die behutsame Entwicklung, die Zukunft heute statt. Wir haben nicht – darüber haben wir noch nicht geredet – über das geredet, was bei S 21 durch A 1 – jetzt schon verschert – , aber auch durch das B-Gebiet entstehen wird.

In Ihren eigenen Begründungen und Zahlen steht eine Verkehrszunahme. Das heißt, dass Sie eine klimatisch höchst sensible Fläche verdichten und damit riskieren, die Lebensqualität der ganzen Stadt zu gefährden, weil die Nachtabkühlung gestört wird.

Sie erzeugen durch Ihre zusätzliche Bebauung in diesem Talkessel zusätzlichen Verkehr, der die Lebensqualität weiter durch Lärm, Feinstaub, Stickoxide – da sind

wir schon heute bundesweit spitze – belasten wird. All das könnten wir behutsam und mit alternativen Konzepten ohne Druck schon heute bei K 21 beginnen. Das können Sie bei S 21 nicht, weil genau diese Flächen, die wir heute zur Verfügung hätten, entweder schon verkauft – meistbietend bei A1 – oder durch Logistikflächen belegt sind.

Dann noch einen Punkt, weil wir das A1 nicht so rausgehen lassen sollten. Die Gleisflächen haben wir gekauft, um Stuttgart 21 zu subventionieren. Aber der Gemeinderat, die Gemeinderatsmehrheit hat damals – ich habe Ihnen die Ziele vorgelesen – den Bebauungsplan A1 trotz Bürgerbeteiligung so gemacht, wie wir ihn heute haben. Das wurde nur gemacht – das ist die zweite Subvention –, damit die Bahn AG maximale Renditen für ihre Grundstücke auf diesen Flächen erzielen kann, egal was das klimatisch bedeutet, egal was das an zusätzlichem Verkehr erzeugt, egal was dort hinten für eine Wüste an Banken und Versicherungen entsteht und – ich sage das einmal – ein was für ein Viertel, das nicht lebenswert ist und durch das man nicht gerne geht. All das hat man gerne gemacht, damit die Bahn AG A1 meistbietend verkaufen und Stuttgart 21 bauen kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Conradi, ich gebe Ihnen gern das Wort. Aber ich hätte jetzt gerne wieder einmal etwas von Herrn Hahn gehört.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Da unser Regierungspräsident fest in das große Bündnis von Stuttgart 21 eingespannt war, hat er natürlich die Gemeindeaufsicht nicht ausgeübt, sondern alles, was zu Stuttgart 21 gemacht wurde, genehmigt.

(Widerspruch von den Projektbefürwortern)

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Conradi, das weisen wir ausdrücklich zurück. Ich finde nicht, dass die Schlichtung der Ort ist, um solche Dinge zu machen. Sie können gern Stadtpolitik machen. Aber das weisen wir zurück, weil ich das als eine Unterstellung an den Regierungspräsidenten empfinde, die Sie durch nichts belegen können. Wenn Sie es belegen können, dann bitte. Ansonsten wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie es zurücknehmen.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Das können wir an zahlreichen Äußerungen belegen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bin mit dem baden-württembergischen Kommunalrecht vielleicht nicht so vertraut. Ich weiß nur: In Landau, also in der Stadt, die in der Nähe meines Wohnortes liegt, greift die Bezirksregierung ein, wenn die Stadt z. B. nicht genügend bezahlbare Parkplätze ausweist. Dann genehmigt die Bezirksregierung der Stadt den Haushalt nicht. Das Regierungspräsidium – das hat jetzt einen anderen Namen – – Das kann nur einer Kombination von SPD und FDP einfallen. Entschuldigung! Da kann man die Baden-Württemberger beglückwünschen, dass sie noch immer „Regierungspräsidium“ sagen.

Ich lasse einmal offen, weil ich das Recht nicht kenne, ob eine Stadt tatsächlich auf Zinseinnahmen verzichten darf, wenn sie möglich sind.

Ich sage Ihnen noch einmal in allem Ernst: Ich bekommen unendlich viele Mails und Briefe und was weiß ich. Ich habe hier viele Bekannte von früher in allen Bereichen, auch in der Christlich Demokratischen Union. Die haben vor allem ein Problem: Denen ist der Bahnhof und seine verkehrliche Leistungsfähigkeit vielleicht nicht so wichtig. Aber die wollen nicht, dass auf dem Gleisfeld, das frei wird, ein Klein-Manhattan entsteht und dass das gemacht wird, was die Bahn bei A1 gemacht hat. Das wollen die nicht. Ich kann Ihnen schwören, dass es in Stuttgart Zehntausende von Leuten gibt, die dies nicht wollen. Das ist das Hauptproblem für die Leute, was die Grundstücke anbelangt.

Jetzt gucken ein paar Hunderttausend Leute zu. Sagen Sie doch einmal, dass Sie ein Klein-Manhattan nicht wollen und, was Sie mir gestern erklärt haben, welche Perspektiven Sie bei diesem Gelände im Kopf haben und was Sie da machen wollen.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich glaube, aus meinem Vortrag am frühen Nachmittag ist hervorgegangen, dass wir dort kein Klein-Manhattan vorhaben. Wir haben einen Wettbewerb gemacht, der uns eine Grundlage für die Diskussion gegeben hat. Er war von Herrn Pesch, der uns in den letzten Tagen kritisiert hat. Er hat eine freie und unabhängige Position gegenüber der Stadt.

Das, was wir da gezeigt haben, ist eine maßvolle Bebauung, sozusagen auf einem europäischen Stadtgrundriss, ohne Ausreißer in die Höhe. Das können Sie sich als vierstöckige Gebäude, als fünfstöckige Gebäude, vielleicht noch als sechsstöckige Gebäude vorstellen, aber dann ist es aus. Das kommt jeweils auf die Einzellage im Gebiet an. Das heißt, wir wollen eine maßvolle Bebauung entlang der Parkkanten. Das ist das Ziel. Ich glaube, das ist das, was ich mit dem Gebiet B gezeigt habe, wo wir alle Qualitäten ausspielen wollen, die Städtebau in dieser bevorzugten Lage bieten kann. Es gibt die Nähe zur Innenstadt. Wir haben im Augenblick Gott sei Dank einen Trend, nämlich zurück in die Städte, den wir nicht bedienen können, wenn wir keine ausreichenden Flächen haben. Das wird eine dieser Flächen sein, wohin Menschen, die auf das Land gezogen sind, mit ihren Kindern zurückkommen, um dort zu wohnen. Da ist sozusagen die Leitgröße für die Entwicklung des Bezirks nicht der Preis, sondern die Qualität. Dafür wollen wir stehen.

Herr Kretschmann hat zu Recht gesagt, dass es eine lange Bürgerbeteiligung von heute bis dann ist. Wir stellen uns vor, dass wir aus der Bürgerbeteiligung – wir haben den Diskussionsrahmen, den wir jetzt haben, auf etwa zwei Jahre gezogen – zu so etwas wie einem Konsenspapier, einem Konsensbeschluss des Gemeinderats kommen, der festlegt, wie die ganze Entwicklung weiter zu betreiben ist und auf den man sich gemeinsam einigt und verpflichtet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Weil Herr Kretschmann gerade gesagt hat, der Gemeinderat könne dann beschließen, was er mag, so ungefähr. Das kann er eben nicht mehr. In Zukunft wird es anders laufen. Auch das ist so ein Großprojekt, bei dem es wirklich nicht mehr möglich sein wird, dass ein Gremium, das durchaus zuständig ist, allein bestimmt, was mit einem solchen Gelände gemacht wird, ohne dass vorher mit den Leuten geredet wird. Wenn das nicht gemacht wird – so, wie wir das jetzt hier machen; wahrscheinlich zu spät; das hätte man früher machen müssen, aber es hat trotzdem noch eine Wirkung – – Das müssen Sie machen – das sage ich Ihnen schon jetzt voraus –, wenn es darum geht, die Planung für diese Grundstücke zu beginnen. Dann müssen Sie Institutionen finden, innerhalb derer Sie die Sache mit den Leuten hier in Stuttgart bereden. Nicht dass der Gemeinderat dann par ordre du mufti irgendeine Planung beschließt, und dann haben Sie nachher dasselbe Theater. Das sage ich Ihnen voraus.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich habe gesagt, dass am Ende dieses – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie haben es nicht gesagt; Herr Kretschmann hat das gesagt.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich habe gesagt, dass am Ende dieses Diskussionsprozesses, den wir jetzt eingeleitet haben, eine Vereinbarung auf Grundsätze erfolgt. Die muss natürlich über den Gemeinderat gehen. Aber dass der Diskussionsprozess nicht abreißt, das ist zugesagt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will nur eine einfache Frage stellen: Können in dem Wohnbezirk Familien mit drei oder vier Kindern – – Ist das eine kinderfreundliche Konzeption? Können die da wohnen? Können die solche Wohnungen bekommen? Ist das in der Planung drin?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Davon gehe ich aus.

(Zuruf: Geht es noch schwammiger?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Davon gehen Sie aus.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das wollen Sie auch?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bauer und dann Herr Rockenbach.

**Bernhard Bauer:** Herr Geißler, eigentlich wollte ich mich nicht zu Wort melden, aber ich mache es trotzdem. An und für sich fußt jede städtebauliche Entwicklung,

insbesondere wenn es um junge Familien, um Senioren, um ein soziales Umfeld geht, darin, dass man eine sehr kluge Grundstücksbevorratungspolitik macht. Das heißt, die Kommunen – das sind viele im Land – suchen rechtzeitig die Möglichkeit, Grundstücke zu erwerben, und zwar zu einem Preis, der zum damaligen Zeitpunkt zumindest im Durchschnitt den Marktpreis widerspiegeln muss. Es ist eine Option auf die Zukunft, um dann in der Zukunft, wenn man das Baugebiet ausweist, in der Tat zu sagen: In diesem Bereich wohnen junge Familien. – Dort wohnen dann von mir aus auch ältere Menschen, um ein ordentliches soziales Gemisch, ein Gemenge hinzubekommen, um entsprechende Kindergärten oder auch Pflegeheime usw. in dem Wohngebiet zu haben.

Dann setzt man einen Durchschnittspreis fest. Heute ist es in vielen Kommunen üblich – zumindest in Baden-Württemberg –, dass ein bestimmter Preis festgesetzt wird, weil man Wohneigentum letztlich gerade an bestimmte Familien oder bestimmte soziale Verhältnisse ermitteln will. Dies – so entnehme ich es dem, was auch Bürgermeister Hahn gesagt hat – ist in Stuttgart auf Basis einer Bürgerbeteiligung geplant – ich denke, das, was Sie gesagt haben, ist sehr wichtig –, die in der Tat mitbestimmt, wie die einzelnen Sektoren sind. Am Ende muss aber der Gemeinderat, also die Gremien, entscheiden und sozusagen den Knopf hinmachen. Aber es ist möglich. Ich bin davon überzeugt, dass gerade dieser Prozess und auch viele andere Prozesse dazu dienen, bezahlbare Preise für Wohneigentum in Citynähe oder in Stadtnähe zu ermöglichen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist auch eine Chance, weil man jetzt einmal einfachen Leuten Wohnmöglichkeiten mitten in der Stadt ermöglichen kann, und es ist nicht von der Landesbank oder sonst was abhängig. – Herr Rockenbach.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ich glaube, wir haben schon ganz viele Gründe genannt. Man kann viel wollen. Man muss einfach klar sagen: Das Wollen, die Möglichkeit, das Versprechen auf die Zukunft reicht uns nicht; denn wir sehen heute aktuell, was passiert.

Noch einmal: Auch beim Neckarpark wollte man ein kinderfreundliches Stadtviertel machen. Da hat man sich genau überlegt, es hochzuentwickeln, die Durchmischung zu machen, die Infrastruktur so gut zu machen, dass wir dort die ganze Infrastruktur haben. Da macht man es anders.

Jetzt sagt man uns – das ist mein entscheidender Satz, sonst wäre es nichts Neues –: Jetzt machen wir alles besser. Bitte vertraut uns doch. Wir meinen es jetzt gut. Wir meinen die Bürgerbeteiligung jetzt ernst.

Wenn wir uns einmal anschauen, was bis jetzt geplant ist, dann stellt man fest, dass das „Bürgerbeteiligung 1997 reloaded“ ist. Das ist nichts Neues. Erst einmal gibt es große Vorträge über irgendwelche tollen Städte. Man kann sich z. B. Hamburg anschauen: Aha, eine Elbphilharmonie. Die brauchen wir auch. Bei uns heißt das

dann Schlossgartenphilharmonie. Das macht unser Oberbürgermeister die ganze Zeit. Er ist viel in der Welt unterwegs, sieht dort Riesenräder, Trump-Tower etc. und will sie alle gern in Stuttgart haben. Man macht man so: Man schaut sich drei, vier Städte an, damit man richtig Hunger hat, was man hier in Stuttgart alles Wunderbares braucht. Dann hat man zwei Jahre Zeit zu entwickeln und will ein Konsenspapier, sagt Hahn. Und dann passiert genau das, was immer passiert: Dann kommt ein Architektenwettbewerb. Da müssen die Profis ran, die setzen es um. Der Gemeinderat – das sagen Sie selber – entscheidet dann irgendwann einmal in zehn Jahren. Aber glauben Sie, dass der Gemeinderat einfach so entscheiden kann? Der hat doch wirklich Entscheidungen, die wir heute getroffen haben, die einen Entscheidungsspielraum minimieren. Er kann nicht ignorieren, dass das B-Gebiet – – Nur um das B-Gebiet geht es; denn alles andere können wir auch. Das können wir bei C1, und schon jetzt.

(Zuruf)

– Bei C1 und A1 könnten wir auch schon.

(Zuruf: Attraktives Wohnen an den Gleisen!

C1 könnten wir schon heute bebauen – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss einmal kurz unterbrechen. Kann man die Karte noch einmal an die Wand werfen, damit man weiß, wo C1 und B sind.

(Folie: Vergleich nutzbare Flächen K 21 – S 21)

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** C1 könnten wir schon heute bebauen, weil wir das nicht durch Logistikfläche belegen. Sie können das in zehn Jahren bebauen. In zehn Jahren – das muss man noch einmal klar sagen – haben wir das Problem, dass das Geld, das wir 2002 investiert haben – – Das sind keine 424, sondern es sind insgesamt 474 Millionen €, die wir für alle Grundstücke ausgegeben haben.

(Dr. Florian Bitzer [Projektbefürworter]: Ohne Zins!)

– Ja, ohne Zins. – Man muss sich einmal überlegen, was das bis dahin wert ist. Es ist nicht so, nur weil wir es einmal ausgegeben hätten. Die Stadt Stuttgart hat Schulden. Wir könnten mit dem Geld schon jetzt arbeiten, wirtschaften, kriegen aber bis 2020, 2025 nichts für dieses Geld. Das fehlt effektiv, um heute wirklich ernsthaft – wie wir es bei K 21 könnten, wenn Stuttgart 21 nicht kommt –, nicht nur im Neckarpark, sondern auch in C1, eine Entwicklung zu machen, die vorbildlich wäre, mit Bürgerbeteiligung, mit all dem, was Sie sich vorstellen: kinderfreundlich, kleinteilig, endlich einmal die Parzelle, die man in Stuttgart wieder einmal sieht, ohne Investoren. Die bitte draußen lassen! Es gehört uns ja schon. Das alles können wir machen. Aber wir haben das Geld schon heute, wenn wir oben bleiben, wenn wir

kein Stuttgart 21 machen. Dann wäre das, was Sie vorhaben, realistisch. Dann könnten Sie wirklich eine Stadtentwicklung machen und nicht diese grüne Insel, die Sie isoliert mitten in dieses Gleisvorfeld hineinbauen wollen, die in einem Park schwimmt. Das wird Ihnen doch gar niemand glauben. Das müssen Sie sich einmal überlegen. In unmittelbarer Parknähe wohnen dann die Sozialhilfeempfänger etc. Das ist in Ihrer eigenen Diktion hochwertiges Wohnen. Was heißt denn „hochwertiges Wohnen“? Das heißt, es ist teuer. Das ist im Endeffekt hochpreisiges Wohnen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich würde jetzt einmal vorschlagen, dass Sie – –

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Wir zeigen vielleicht noch einmal kurz, was wir bei Stuttgart 21 – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Natürlich können die Preise jetzt nicht vorausgesagt werden. Ich würde Ihnen empfehlen – dann können wir gleich weitermachen –, dass Sie sich in den nächsten Tagen vielleicht auf ein Verfahren einigen. Darüber können wir in einer der letzten Sitzungen noch einmal sprechen.

Das, was bisher abgelaufen ist, ist das Gegenteil z. B. des Schweizer Modells. Die Schweizer machen es völlig anders. Die Schweizer formulieren zunächst einmal die Ziele, was die Grundstücksgeschichte anbelangt. Es werden Ziele formuliert, wie diese Grundstücke aussehen sollen, wer sie kriegen soll, was gemacht wird, ob da endlich ein Schwimmbad gebaut werden soll, länger als 50 m. So etwas gibt es in Stuttgart offenbar noch gar nicht, wie ich mir habe sagen lassen, was sehr verwunderlich ist. Es geht also um die Fragen, was alles möglicherweise auf dem Gelände gemacht werden kann.

Dann lassen die Schweizer das Volk darüber abstimmen. Wie man das bei Ihnen macht, ist nicht meine Aufgabe. Dann macht man die Pläne. So läuft das in der Schweiz ab. Man macht die Pläne dann, wenn die Ziele eine Mehrheit bekommen haben. Dann wird mit den Bürgerinnen und Bürgern über die Pläne diskutiert. Dann stimmen sie in irgendeiner Form über die Pläne ab. Erst dann, wenn darüber abgestimmt worden ist und ein bestimmter Plan die Mehrheit gekriegt hat, wird der Plan realisiert.

Wenn Sie das so machen, dann kriegen Sie mit den Leuten keine Schwierigkeiten mehr, weil die Leute dann beteiligt sind, weil sie informiert sind und sagen müssen, dass das demokratisch entschieden worden ist.

Wenn Sie es jedoch umgekehrt machen, nämlich dass der Gemeinderat einfach etwas beschließt und dass man dann den Leuten par ordre du mufti sagt: „So wird es gemacht!“, dann kriegen Sie in zehn Jahren dasselbe Theater wie heute. Das würde ich als Konsequenz aus unserer Arbeit, was die Schlichtung anbelangt, für die Zukunft sehen. Wir müssen uns in Deutschland auf ein anderes Verfahren einlassen,



wobei man wahrscheinlich auch Gesetze ändern muss. Aber das könnten Sie in Stuttgart ja vorbereiten. Verstehen Sie? Sie könnten in Stuttgart vorbereiten, dass Stuttgart einmal vorbildlicher Weise ein solches Verfahren durchexerziert, was dieses Gelände betrifft.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte jetzt unabhängig von der Einzeldiskussion zu diesem Gelände noch einmal darauf hinweisen, dass wir beim Kopfbahnhof 21 aus guten Gründen gesagt haben: Wir wollen die Bebauung von A2 und A3 nicht. Wir wollen dies erhalten und aus der B-Fläche einen Park entwickeln. Wir wollen mit unserem Bahnhof oben bleiben. – Wir tun das aus guten Gründen der Stadtentwicklung und der Stadtentwicklungsqualität. Wir befinden uns da auf hochmodernem Terrain im Verein mit der Kommission Nationale Stadtentwicklungspolitik und mit den Vorgaben der EU für die städtebauliche Entwicklung. Damit wollen wir zum Ausdruck bringen: Wir haben die Perspektive der ganzheitlichen Stadtentwicklung im Blick.

Für uns gilt mit Kopfbahnhof 21 und den Stadtentwicklungsmodellen, die sich daraus entwickeln lassen, ein Modell, das auf die Bedürfnisse der Bürger und auch auf die weichen Faktoren Rücksicht nimmt, die wir heute angesprochen haben, die Herr Ostertag angesprochen hat, die sehr wichtig sind und die in Zukunft ganzheitliche Strategien aller am Prozess einer Stadtentwicklung Beteiligten erfordern. Da bin ich bei Ihnen. Aber ich möchte nicht isoliert über die Modellage von A2 und A3 oder die Bebauung diskutieren.

Wir haben heute gesagt, dass „Kopfbahnhof 21“ bedeutet: Das soll Bahnhofsgelände bleiben. Wir wollen die Gleise oben halten. Wir haben aufgezeigt, dass die Preise für die Bebauung, wenn S 21 je kommen sollte, so hoch sind, dass keine andere Nutzung als eine intensive Nutzung möglich ist. Aber ich möchte in Erinnerung rufen: Wir wollen diese Art der Stadtentwicklung, der städtischen Bebauung nicht.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Sie sagten vorhin, das Versprechen reiche Ihnen nicht. Das stelle ich einfach einmal fest. Aber Sie unterschlagen in diesen ganzen Einlassungen den Preis oder die Preisvorstellung, die Sie irgendwann einmal sagen müssen. Wir haben klar gesagt, zu welchem Preis im Schnitt die Gesamtfläche von uns gekauft worden ist. Das sind diese 363 €. Das ist der Durchschnittspreis dieser Gesamtfläche, die die Stadt Stuttgart gekauft hat.

Nun freut sich eine deutliche Mehrheit der Bürger auf die Entwicklung – –

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Das stimmt doch nicht! Das ist eine Unterstellung!)

– Jetzt nehmen Sie sich einmal zusammen und unterstellen mir nicht eine Lüge, geil! Hören Sie einfach zu! Dann höre auch ich Ihnen nachher zu.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bräuchle, Sie sagen durchaus etwas Richtiges, aber auch er hat nichts Falsches gesagt. Er hat sich nur geärgert, weil Sie gesagt haben, in demokratischer – – Sie haben eine prospektive Kraft hinsichtlich dessen, was die Bürger wollen, weil Sie gesagt haben: eine Mehrheit. – Das hat ihn ein bisschen geärgert, weil das nur Ihrem Glauben entspricht.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Also jedenfalls: Eine große Masse der Bürger freut sich auf diese Entwicklungsmöglichkeiten, die jetzt angezeigt sind. Dazu wurden Veranstaltungsangebote initiiert, um diese Stadtentwicklung mit Bürgerbeteiligung voranzutreiben. Diese ganzen Veranstaltungsangebote, die wir seit relativ kurzer Zeit haben, sind in einem einmaligen Umfang von Bürgerbeteiligung voll belegt.

Nun hören wir – das ist für mich verwunderlich – aus Presseerklärungen oder Verlautbarungen vonseiten des Aktionsbündnisses, dies sei zu früh; denn es sei ja noch gar nicht beschlossen oder gar nicht Tatbestand, ob man diese Flächen tatsächlich so entwickeln könne, wie sie jetzt unter Bürgerbeteiligung diskutiert werden. Dazu sage ich nur: Es kann nie zu früh sein, aber es ist schlecht, wenn man zu spät kommt. Deshalb will ich das jetzt in diesem Verfahren. Herr Stuckenbrock begleitet dieses Verfahren. Dafür sind wir unendlich dankbar.

Ich bin guter Zuversicht, dass wir die Bürgerbeteiligung unter dem Eindruck dieses Schlichtungsprozesses immer glaubwürdiger darstellen und zu dem Ziel bringen können, das wir uns vorstellen, nämlich bürgerfreundliche Stadt, ökologische Stadt, so, wie es uns versprochen worden ist, und so, wie wir es jetzt verfolgen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben – hieß der Spruch. Ich habe vorhin dargestellt, welche Erfahrungen die Bürgerschaft Stuttgarts mit Bürgerbeteiligungen hat. Ich habe an vier Beispielen dargelegt – großen innerstädtischen Entwicklungsbeispielen auf höchst sensiblen Geländen –, dass die Stadtplanung hier immer eine Investorenplanung war. Auf dem Gelände waren 30.000 m<sup>2</sup> zulässig. Dann hat der Investor 50.000 m<sup>2</sup> verlangt. Daraufhin ist die Stadt auf 45.000 m<sup>2</sup> hoch gegangen. So ist das in Stuttgart. Wenn man das über die Jahre hinweg verfolgt, dann fehlt das Vertrauen.

Denken Sie daran, wie die Stadt mit dem Bürgerentscheid umgegangen ist, als wir das Bürgerbegehren eingereicht haben. Die Stadt hat sich mit Händen und Füßen gegen ein Bürgerbegehren gewehrt. Wenn es so wäre, wie Sie sagen: Warum hat sie es dann nicht gemacht? Der OB selber hat vor der Wahl versprochen, bei Mehrkosten gäbe es einen Bürgerentscheid.

Das heißt, wir haben in dieser Stadt die Erfahrung gemacht, dass die Obrigkeit die Bürger nicht hören will, dass sie nicht entscheiden lassen will. Und jetzt auf einmal

sollen wir glauben, dass alles gut wird, weil Sie so unglaublich viel gelernt haben. Da erlauben wir uns gewisse Zweifel. Das ist, wie wenn ein starker Alkoholiker auf einmal erklärt, ab nächster Woche trinke er nur noch Milch. Das glauben Sie nicht, Herr Pfarrer, und das glaube auch ich nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt habe ich noch Herrn Rockenbach. Dann würde ich vorschlagen, dass wir das Kapitel abschließen.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, dürfte Herr Stuckenbrock vonseiten der Stadt noch etwas sagen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, natürlich, selbstverständlich, ganz klar.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Gut, danke.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber erst Herr Rockenbach.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ich wollte nur noch einmal Folgendes klarmachen: Unterstellen wir einmal – wir haben gute Gründe dafür, dass das anders läuft –, alles wird wunderbar. Um was geht es eigentlich bei diesem Projekt, das gerade so hochgepriesen wird und das rechtfertigen soll – wir haben es heute Morgen gehört –, dass wir ein Projekt bauen, das nicht das ökologischere ist? Wo sind denn die Gründe, die für Stuttgart 21 sprechen sollen? Ich sehe sie nicht.

Wir unterstellen jetzt trotzdem einmal, dass wir Ihnen glauben und dass Sie das mit der Bürgerbeteiligung das erste Mal anders hinkriegen: Wir nehmen die Bürger ernst.

Die eigentliche, die zentrale Aufgabe – das hatten wir heute Morgen beim ökologischen Projekt – ist: Wir müssen uns heute der Zukunft stellen. Wir müssen heute etwas gegen den Klimawandel tun, nicht erst in zehn Jahren, wenn die Technik irgendwann so weit ist, um „Triple Zero“ oder sonst was zu machen, sondern wir müssen heute mit dem, was wir haben, wirtschaften.

Genau das ist das Konzept von K 21, nämlich auf der verkehrstechnischen Seite das Herzstück, den Bahnhof, intelligent in Etappen weiterzuentwickeln, wie es der Bedarf erfordert. Genauso machen wir es mit der Stadt, nur machen wir es schon heute. Wir decken den Wohnungsbedarf, den wir heute brauchen. Wir brauchen etwa 3.000 Wohnungen. Sie sind in der Notfallkartei drin. Das sind wirklich echte Notfälle. Wir können schon heute auf C1 etwas machen. Dort sind gute Vorarbeiten da. Man muss nur noch die Bürger beteiligen. Dann sind wir im Gegensatz zu Stuttgart 21 ziemlich schnell dabei. Dann haben wir gleichzeitig gezeigt, dass Stuttgart mit dem, was Sie da in Zukunft tun, schon heute nachhaltig beeinträchtigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Rockenbach, darf ich kurz unterbrechen?

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sagen das sehr intensiv. Aber ich muss sagen: Das haben Sie jetzt schon des Öfteren deutlich und klar gesagt. Es ist völlig klar, was Sie sagen und was Sie sagen wollen.

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Nur noch einen Satz.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ihre Zielsetzung ist klar. Aber ich frage Sie auch: Alles, was Sie sagen, basiert auf einem Glauben, nämlich dass Sie von der Bahn das Geld wieder zurückkriegen. Darauf bin ich gespannt.

(Zuruf: Das ist vertraglich geregelt!)

**Hannes Rockenbach (Projektgegner):** Nur noch den einen Satz, Herr Geißler, dann bin ich ruhig.

Das ist vertraglich geregelt. Die Stadt Stuttgart kriegt das Geld mit 5,5 % Zinsen wieder zurück. Man kann sich ausrechnen, was das seit 2002 wäre.

Im Endeffekt – das sage ich noch einmal – geht es um wenige Hektar in der Stadt. Das muss man einmal deutlich relativieren. Wir wollen die Gesamtstadtentwicklung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bedanke mich für die Information und nehme an, dass es so ist. – Jetzt hat sich noch Herr Stuckenbrock gemeldet.

**Uwe Stuckenbrock:** Ich möchte Sie gerne ermutigen, weil die Zuversicht in die Handlungsmöglichkeiten, die Sie selber haben und die Sie jetzt auch vertreten, Voraussetzung für das Gelingen einer wie auch immer gestalteten Stadtplanung ist. Ich würde gerne an gute Beispiele in Stuttgart anknüpfen.

Der eine oder andere wird sich sicherlich an die Entwicklung im Bosch-Areal erinnern. Das ist ein harter Prozess gewesen. Es sagt niemand, dass es bei städtebaulichen Entwicklungen nicht auch um harte Auseinandersetzungen geht. Das ist gelungen. Beim Olga-Areal sind gerade – das sind zwei Stuttgarter Beispiele in der Nähe des Stuttgarter Westens – ähnliche Prozesse angelaufen. Ich glaube, dass die Zuversicht in die Möglichkeit solcher Prozesse selbst Voraussetzung für ihre Verwirklichung ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Die Positionen sind ausgetauscht. Ich glaube, es hat zur Erleuchtung der Situation beigetragen, vielleicht nicht zur Erhärtung, aber zur Erleuchtung. Die Positionen sind klar. Die Argumente waren klar.

Ich würde, was die Städteplanung anbelangt, im Laufe der Schlichtung noch einmal kurz darauf zurückkommen.

Ich meine, dass Sie sich die Bürgerbeteiligung nicht in Form von Veranstaltungen in einer Turnhalle oder sonst wie vorstellen, wo einer redet, und die Leute hören zu und können diskutieren, sondern dass Sie diese Beteiligung, und zwar in der Abfolge, wie ich das vorhin genannt habe – das ist nur ein Vorschlag von mir –, in irgendeiner Form institutionalisieren. Sie sollten, wenn die Schlichtung vorbei ist, einmal darüber reden, ob Sie in Stuttgart einen solchen Prototyp einer neuen Bürgerbeteiligung schaffen und das institutionalisieren wollen.

Damit, glaube ich, können wir diesen Tagesordnungspunkt schließen. Wir treffen uns morgen früh um 9 Uhr und beginnen mit der Geologie.

(Zuruf)

– Entschuldigung! Ich bin noch nicht ganz fertig. Ich wollte nur sagen, wie es planmäßig aussehen soll.

Wir, also die Mitglieder, treffen uns anschließend zur Nachbesprechung des heutigen Tages. Morgen geht es um 9 Uhr mit der Geologie weiter. Da wird Herr Wolff von der – –

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Herr Wolff wird nicht auftreten. Wir haben bei der Sichtung der Vorträge, die gehalten werden, gesehen, dass das grundsätzliche Thema Mineralwasser in Stuttgart auch von den anderen Referenten sehr gut bearbeitet wird. Deshalb wird Herr Wolff den Vortrag nicht halten, sonst wird es insgesamt zu lang. Das Stuttgarter Mineralwassersystem wird durch einen der Gutachter erläutert werden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie wollten doch jemanden haben, der weder Pro noch Contra ist, und infolgedessen abklären, wie die unterirdischen Ströme verlaufen usw.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Das wird einer der Gutachter zeigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer denn? Wer wird das zeigen?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Wer wird das machen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ein Beamter vom Ministerium?

**Bernhard Bauer:** Morgen wird zuerst Professor Wittke beginnen, und dann kommt Dr. Lächler. Diese beiden machen auch den Mineral- und Heilquellenschutz.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Haben Sie vor der eigenen Courage Angst gekriegt?

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Nein, ich habe keine Angst vor der eigenen Courage gekriegt. Herr Wolff ist von der unteren Wasserbehörde. Das Thema „Neutralität der einen und der anderen Seite“ könnte beschädigt werden, wenn er hier auftritt. Deshalb haben wir gesagt: Wir wollen ihn gerne nicht auftreten lassen, damit kein Missverständnis auftritt. Und wir haben es deshalb gemacht, weil wir die Positionen der Erläuterung des Mineralwassersystems in anderen Vorträgen haben, und zwar in einer Weise, die angemessen ist und den Tatsachen entspricht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt werde ich aber misstrauisch, weil Sie sagen, Sie lassen ihn nicht auftreten, weil die Gefahr besteht, dass die Neutralität verletzt ist. Gestern haben Sie mir das Gegenteil gesagt.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Ich habe gestern versucht, mit Ihnen zu vereinbaren, dass wir ihm gleich von Anfang an einen Status der Neutralität geben, dass er nicht der einen oder anderen Seite zugerechnet wird. Nachdem wir gestern einen Probelauf über die Vorträge gemacht haben, haben wir gesehen, dass der Vortrag zu dem Thema Mineralwässer insgesamt viel zu lang würde. Da die Position, das Mineralwassersystem von Stuttgart zu beschreiben, sehr gut in dem Vortrag von Professor Wittke vorkommt – auch so, dass Professor Wolff damit einverstanden ist –, haben wir gesagt, dann können wir auf ihn verzichten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sind Sie alle damit einverstanden, dass Herr Wolff nicht auftritt? – Okay. Das kann man verantworten, dass Ihr Professor – – Okay, gut.

Wir treffen uns gleich anschließend noch. Die Pressekonferenz findet um 19 Uhr statt. Einverstanden? – Dann schließe ich die Sitzung und bedanke mich für die engagierte Diskussion.

(Schluss der Sitzung: 18:10 Uhr)

\* \* \*

### **Erstellung des stenografischen Protokolls:**

\* vor der Mittagspause: Stefan Ernst, Wuppertal

\* nach der Mittagspause: Stefan Kampfner, Nürnberg

