

# **Schlichtungsverfahren**

**zu**

**Stuttgart 21**

**Abschlussplädoyers der  
Projektbefürworter und der  
Projektkritiker**

**Empfehlungen des Schlichters  
Dr. Heiner Geißler**

Stuttgart, 30. November 2010

**Stenografisches Protokoll**

(Beginn: 10:12 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir beginnen mit unserer letzten Schlichtungsrunde. Ich darf die Fotografen und Fernsehvermittler unserer schönen Schlichtung bitten, jetzt den Saal zu verlassen – nicht, dass wir sie nicht hier haben wollten, aber es kann natürlich nicht auf die Dauer so weitergehen wie immer in den ersten zehn Minuten.

Wir beginnen wie üblich mit der Begrüßung durch mich. Die Begrüßung richtet sich natürlich an Sie alle hier im Saal, aber vor allem wieder an die Bevölkerung, die draußen an den Bildschirmen sitzt. Unser Schlichtungsverfahren hat ja ein großes Echo gefunden. Wir wollten wirklich totale Transparenz und Öffentlichkeit herstellen.

Deswegen ist es vielleicht auch bei dieser letzten Sitzung richtig, wenn ich den Zuschauern die Teilnehmer an der Schlichtungsrunde vorstelle.

Ich fange auf der aus meiner Sicht rechten Seite an. Herr Hannes Rockenbauch ist Stadtrat und Mitglied der SÖS – Stuttgart Ökologisch Sozial. Ist das richtig?

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Die Schlichtung hat sich schon gelohnt!)

Bei meiner letzten Vorstellung habe ich mit „sozialistisch“ angefangen. Aber es ist in der Tat ein Unterschied zwischen sozialistisch und sozial. Da stimmen wir sicher überein. – Herr Winfried Kretschmann, Landtagsabgeordneter und Fraktionsvorsitzender der Grünen im Landtag von Baden-Württemberg; Herr Werner Wölfle, Landtagsabgeordneter und Vorsitzender der Stadtratsfraktion der Grünen in Stuttgart; Frau Dr. Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende des BUND Baden-Württemberg; Herr Peter Conradi, allseits bekannter Architekt hier in Stuttgart und darüber hinaus und langjähriger Bundestagsabgeordneter der SPD; Gangolf Stocker, der Initiator der „Initiative Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“, und Herr Klaus Arnoldi – es ist wieder zu klein gedruckt, um das genau lesen zu können –, Verkehrsclub Deutschland.

Nun komme ich auf die linke Seite. Damit müssen Sie sich abfinden, dass Sie jetzt hier links sitzen. Herr Johannes Bräuchle vom „Bündnis der Befürworter – Wir sind Stuttgart 21“ und von Berufs wegen evangelischer Pfarrer; Herr Thomas Bopp, Landtagsabgeordneter, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart; Frau Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in Baden-Württemberg. Die Ministerien wechseln ihre Namen ständig, und jedes Mal, wenn ein neuer Ministerpräsident kommt, dann gibt es neue Ministerien, die zum Teil ganz unglaubliche Benennungen haben – aber nicht hier in Baden-Württemberg; das will ich ausdrücklich sagen.

(Heiterkeit)

Dann kommt Stefan Mappus, Landtagsabgeordneter und Ministerpräsident in Baden-Württemberg. Bei der ersten Sitzung habe ich ihn vergessen. Das war ein für mich

nach wie unerklärliches Versehen, aber es hat ihm mit Sicherheit keinen Abbruch getan. Zum ersten Mal bei uns ist Dr. Rüdiger Grube, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG. Er sitzt an der Stelle, an der sonst Herr Leuschel sitzt, der jetzt hinter ihm Platz genommen hat.

Herr Grube, ich darf einige Bemerkungen zu Ihnen machen. Sie sind zum ersten Mal da. Ich finde es gut, dass Sie sich jedenfalls für das Ergebnis der Schlichtung interessieren.

(Heiterkeit)

Ich darf bei dieser Gelegenheit aber darauf aufmerksam machen, dass wir hier, vor allem das Büro, meine Mitarbeiterin und mein Mitarbeiter, im Zusammenhang mit der Schlichtung eine Menge zusätzliche Vorschläge bekommen haben. Diese Schlichtung hat sich auch beschäftigt mit positiven Vorschlägen, wie alles Mögliche verbessert werden kann. Die Zuschauer haben mir eine ganze Reihe von über das Thema der Schlichtung hinausgehenden Vorschlägen gemacht. Dazu gehört z. B., dass es bessere Parkplätze bei den Bahnhöfen geben sollte. Der Kaffee in den ICE-Zügen ist von zu verbessernder Qualität; ich will es mal so sagen.

(Heiterkeit und vereinzelt Beifall)

Ich nutze jetzt die Gelegenheit. Wann hat man schon einmal die Chance, so etwas zu sagen, vor allem wenn man ständig mit der Bahn fährt, wie das bei mir der Fall ist. Die Hotlines sind ein echtes Ärgernis, weil man Minuten braucht – die noch teuer bezahlt werden müssen, obwohl das jetzt auf Initiative des Deutschen Bundestags verboten wird –, bis man überhaupt an die richtige Stelle kommt. Wenn man z. B. etwas verloren hat, kommt man nicht dorthin, wo man eigentlich hinwill, sondern man landet in einer Hotline, und da wird einem gesagt: „Mit dem Fundbüro der Bahn im Bahnhof Mannheim kann ich Sie leider nicht verbinden. Wir melden uns wieder, sobald wir etwas hören.“ Ich habe einmal etwas verloren, ich habe 14 Tage lang nichts gehört. Das kann man sicher auch verbessern. Das ist eine Frage des Personals.

Ein großes Ärgernis besteht in Gestalt der Automaten. Früher ist man halt zum Schalter gegangen und hat eine Fahrkarte gekauft. Jetzt muss man zu einem Automaten. Da besteht aber regelmäßig die Gefahr, dass Sie auf einen falschen Knopf drücken und dann, wenn Sie z. B. nach Heilbronn wollen, in Pforzheim landen.

(Heiterkeit)

Das ist natürlich für viele nicht gerade angenehm.

Es ist auch etwas Lobenswertes zu sagen: Die Service Centers, die Sie eingerichtet haben, funktionieren deswegen ganz gut, weil man sich in den Service Centers mit Menschen unterhalten kann, die einem sagen, wie man am schnellsten und am billigsten dorthin kommt, wo man hinwill.

Mir hat Manfred Rommel einmal Folgendes erzählt: Da stand eine Frau in Vaihingen an der Enz am Bahnhof und hat den Schaffner gefragt: „Wie komme ich denn am schnellsten nach Pforzheim? Wann fährt der nächste Zug hier vorbei?“ Da sagte der Schaffner: „In fünf Minuten der Schnellzug und in 20 Minuten der Personenzug. Ich empfehle Ihnen den Personenzug.“ Da sagte die Frau: „Warum? Der kommt doch 20 Minuten später.“ Da sagte der Schaffner: „Aber der hält hier.“

(Heiterkeit)

Das war eine exakte Information. Die bekommt man eben auch an Ihren Service Centers.

So gibt es halt eine Mischung von Reaktionen auf die Eisenbahn, auf die Deutsche Bahn, wie sie jetzt heißt, die ja im Grunde genommen alle lieben, zumindest diejenigen, die ständig auf die Bahn angewiesen sind. Deswegen wünschen wir Ihnen als dem Vorsitzenden der Bahn, aber vor allem der Bahn selber natürlich eine gute Zukunft. Da ich da schon einmal geschlichtet habe: Passen Sie auf, dass die Lokomotivführer ordentlich bezahlt werden

(Vereinzelt Beifall)

und nicht Probleme haben wie unter Ihrem Vorgänger; das muss ich noch hinzufügen.

(Dr. Rüdiger Grube [Projektbefürworter]: Vielen Dank!)

Herr Kefer ist schon so bekannt durch die Schlichtung, dass ich ihn eigentlich gar nicht mehr vorstellen muss. Er ist der technische Vorstand, aber er legt Wert darauf, dass er auch noch zuständig ist für Infrastruktur usw. usf. Herr Grube, das wollte ich Ihnen sagen: Einen besseren Mann hätten Sie zur Vertretung der Bahn nicht herschicken können, wobei ich jetzt gar nicht sage, dass er immer recht gehabt hat. Das muss ich fairerweise sagen.

Dann der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart, Herr Schuster. Wir freuen uns, dass Sie hier in Stuttgart sind und nicht in Mexiko.

(Heiterkeit)

Das war aber nur eine kurze Episode; das gebe ich zu. Sonst haben wir uns ja mit Ihnen gut unterhalten können. Ich bedanke mich auch persönlich für Gespräche, die wir miteinander geführt haben.

Wir haben uns verabredet, dass wir jetzt eine Art Schlussplädoyers halten und dabei von jeder Seite ein Zeitkontingent benutzt wird von ungefähr 35 Minuten. Jede Seite hat sieben Vertreter, Delegierte oder Mitglieder dieser Schlichtung. Das Bündnis hat vor, dass jeder ungefähr fünf Minuten lang eine abschließende Stellungnahme abgibt. Das würden wir bei Ihnen auch vorschlagen. Das ist auch so besprochen.

Jetzt gebe ich zunächst den Befürwortern von Stuttgart 21 das Wort. Es beginnt Herr Dr. Kefer, dann kommt Herr Bopp, dann der Oberbürgermeister, dann Herr Bräuchle, die Frau Ministerin und der Ministerpräsident. Aber ich möchte Sie bitten, dass Sie sich ungefähr an die Redezeit halten und fünf Minuten nicht überschreiten.

Darf ich Herrn Dr. Kefer bitten. Bitte schön.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist eine große Ehre für mich, die Abschlussplädoyers hier beginnen zu dürfen. Herr Geißler, vielleicht noch einen organisatorischen Hinweis: Nachdem wir ein paar Vorträge weniger haben als die Projektkritiker, könnte es sein, dass unsere Vorträge ein bisschen länger sind, aber wir werden versuchen, trotzdem die Gesamtzeit für die Vorträge einigermaßen einzuhalten.

Ich würde gerne in meinem kurzen Abschlussplädoyer folgende Inhalte streifen: Ausgangssituation, behandelte Themenbereiche und Ergebnisse, ich werde eine Projektwertung versuchen, möchte gerne kurz sprechen über etwas, das ich den gesellschaftlichen Grundkonsens genannt habe, Aktionen für die Zukunft, auch ein persönliches Resümee und natürlich eine Danksagung.

Was war die Ausgangssituation? Ausgangssituation für uns als Bahn war, dass wir bis zum Frühjahr 2010 eigentlich ein normales Projekt hatten. Unter „normal“ verstanden wir: Die Finanzierung war festgezurr, wir hatten Planfeststellverfahren – nicht alle zu 100 %, aber zum großen Teil – durchlaufen. Insofern hat sich für uns die Welt sehr schlagartig und abrupt verändert, als die Proteste im Frühjahr gestartet wurden und ihr Maximum, ihre Eskalation beim Fällen der Bäume für das Grundwassermanagement erreicht haben.

Die Einsicht aller Beteiligten war: Es ist eine Befriedung nötig. Dazu wurde diese Fachschlichtung unter dem Motto „Fakten auf den Tisch“ ins Leben gerufen. Die Motivation für uns als Bahn war, dass wir Argumentationslinien statt Schlagworte in der Öffentlichkeit diskutieren wollten. Wir wollten die direkte Diskussion mit Ihnen als Kritikern, und wir wollten auch Öffentlichkeit, um diesen Argumenten möglichst ein Maximum an Gehör zu verschaffen.

In den einzelnen Themenbereichen würde ich das, was wir diskutiert haben, aus unserer Sicht folgendermaßen zusammenfassen:

Die strategische und verkehrliche Bedeutung unseres Projekts: Wir wollen insgesamt deutlich mehr als 12 Millionen zusätzliche Fahrgäste auf die Schiene holen. Dazu brauchen wir eine Verbesserung des Verkehrsangebots. Diese erreichen wir durch Direktverbindungen über den Hauptbahnhof, höhere Taktfrequenzen und vor allem verkürzte Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr. Dabei spielt die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm eine zentrale Rolle, denn ohne sie könnten die höheren Taktfrequenzen und die verkürzten Fahrzeiten nicht realisiert werden. Aus unserer Sicht gehören also Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zusammen.

Das Alternativkonzept K21 wurde ebenfalls in einer Sitzung ausführlich diskutiert. Die Feststellung aus der Diskussion ist: Dieses Konzept ist technisch machbar. Jedoch sagen wir, dass dafür hohe Investitionen erforderlich sind – deutlich über 3 Milliarden € –, die Finanzierung völlig offen ist und nach unserer Schätzung ein Zeitverzug von ca. 15 Jahren entstehen wird. Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist auch bei diesem Alternativkonzept nötig, da ansonsten kaum verkehrliche Verbesserungen gegenüber heute entstehen und sich dann überhaupt die Frage stellen würde: Warum würde dann ein solches Projekt insgesamt Sinn machen?

Wir haben dann Fragen zur Ökologie, Geologie und zum Grundwassermanagement diskutiert.

Die Feststellung von unserer Seite ist: S21 ist ein ökologisches Projekt, weil Eingriffe in die Natur durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden, 100 ha Fläche im Stadtzentrum für eine ökologische Entwicklung bereitgestellt werden, wir durch die Tiefbauweise einen deutlich verbesserten Schallschutz haben und mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

Bei der Geologie ist anzumerken, dass es in der Vergangenheit wohl kaum ein Projekt gegeben hat, das so ausführlich untersucht wurde: Jeweils ca. 1.500 Bohrungen für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke, 1.900 Feldversuche und 25.000 Laborversuche sind ein eindrucksvolles Zeugnis für das, was da im Vorfeld geschehen ist. Wir haben außerdem einen Erfahrungsübertrag aus anderen Tunnelbauwerken und die Umsetzung aller Erkenntnisse in die Planung.

Das Grundwassermanagement war ebenfalls ein sehr heiß diskutiertes Thema. Dazu wurde, wie hier ausgeführt wurde, vor über 20 Jahren ein Arbeitskreis Wasserwirtschaft gegründet, in dem in bislang einzigartiger Weise Bauherr, Ingenieurbüros, Behörden und Landesgutachter in 120 Sitzungen zusammenarbeiten und so das umfangreiche und umfassende Grundwassermanagement geplant haben, damit während der Baudurchführung der Schutz der Heil- und Mineralwasserquellen gesichert bleibt.

Fahrplan, Betriebskonzepte und Sicherheit wurden ebenfalls heiß diskutiert in einer Hauptsitzung und nochmals in einer sogenannten Restantsitzung.

Wir sind der Meinung, dass der Fahrplan von Stuttgart 21 die Anforderungen der Zukunft erfüllt. Wir haben aber auch konstatiert, dass weitere Optimierungen möglich sind, und zwar zum einen in dem Umgang mit Betriebseinschränkungen, wenn wir beispielsweise einzelne Gleise in den Tunnelröhren gesperrt haben, und zum andern in der Untersuchung von Auswirkungen von Einzelverspätungen auf die Betriebsstabilität. Dort habe ich eine Zusage gemacht, dass dies weiter untersucht und betrachtet wird.

Anpassungen im Konzept sowohl fahrplantechnisch wie auch infrastrukturell sind möglich. Wir haben dazu ja Zeit bis zum Ende dieses Jahrzehnts, wenn tatsächlich das Projekt in Betrieb gehen soll.

Bei der Sicherheit gibt es eigentlich nur eines anzumerken. Wir haben die Neigung des Bahnhofs und die Tunnelstrecken diskutiert. Da lautet von unserer Seite ganz klar das Statement, Herr Dr. Geißler: Wir stellen die Sicherheit im Betrieb des Bahnhofs und der Tunnel kompromisslos sicher und werden das in weiteren Diskussionen auch nachweisen.

Die Kostenüberprüfung am Ende durch drei Wirtschaftsprüfer brachte eine Bewertung, in der man das Einsparpotenzial als eher optimistisch bezeichnet hat. Aber man hat auch gesagt, dass wir heute keine Anzeichen haben für eine Überschreitung des Finanzierungsrahmens von 4,5 Milliarden €. Das ist die heutige Bestandsaufnahme, und alles Weitere für die Zukunft bezüglich Chancen und Risiken liegt damit ein Stück weit im Bereich der Spekulation.

Die Wirtschaftlichkeit für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke sind unter den gegebenen Randbedingungen genauso gesichert wie die Finanzierung dieser beiden Projekte.

Die Ausstiegskosten betragen aus Sicht der Bahn 2,8 Milliarden € bei 500 Millionen € Gegenfinanzierung aus den Bestandsnetzmitteln. Aber dem würden bei einer Abkehr von dem Projekt keine zusätzlichen Einnahmen aus mehr Verkehren gegenüberstehen.

Bei einer Gesamtwertung des Projekts muss man konstatieren, dass wir auf der einen Seite ein Projekt haben, Stuttgart 21, das durchgeplant, finanziert und bis 2019/2010 realisiert ist, aber sicherlich in Einzelpunkten noch verbessert werden kann und verbessert werden wird. Diesem Projekt steht auf der anderen Seite ein Konzept K21 gegenüber, nicht beplant, geschweige denn planfestgestellt und auch nicht finanziert. Es besteht aus einer Ansammlung einer ganzen Reihe von Einzelideen, die wohl technisch machbar, aber von der Genehmigungsseite her problematisch sind. Der Versuch einer Realisierung von K21 würde aus unserer Sicht einen Verzug bis 2035 bedeuten. Es stellt sich damit natürlich auch die Frage nach den verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen für die Stadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg. Aber da gibt es Berufenere als mich, um diese Frage zu beantworten.

Was haben wir, die Bahn, aus der Schlichtung gelernt? Wir haben hier einen Prozess durchlaufen in einer Tiefe und in einer Transparenz wie bisher noch nie. Wir haben alle wesentlichen Aspekte öffentlich dargestellt und diskutiert und haben sie damit der Beurteilung durch Kritiker, Gutachter und Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Wir sind überzeugt davon, dass ein gesellschaftlicher Grundkonsens für Großprojekte nötig ist; das hat diese Schlichtung ganz eindeutig ergeben. Warum ist das so?

Das ist so, weil Risiken am Ende nicht von Einzelpersonen oder Gesellschaften getragen werden, sondern von allen, und der Nutzen kommt ebenfalls allen zugute. Um einen Einklang zwischen Legalität und Legitimität zu erzeugen, ist die Akzeptanz durch die Bevölkerung ratsam. Daher sollten, um gar nicht erst eine Diskrepanz zwischen diesen beiden Punkten aufkommen zu lassen, solche Großprojekte durch die Bevölkerung insgesamt akzeptiert werden. Dadurch entsteht dann Planungs- und Rechtssicherheit.

Das Format der Fachschlichtung halten wir dazu für geeignet. Jedoch sollte dieses Format vor dem Planfeststellverfahren stattfinden und nicht danach. Wenn es vorher stattgefunden hat, ist mit Sicherheit auch im Anschluss die Aufrechterhaltung des Konsenses nötig. Das heißt, man muss die Erläuterungen und Erklärungen, die man in einer solchen Fachschlichtung oder in solchen Runden gibt, regelmäßig erneuern, damit sie nicht verloren gehen oder vergessen werden.

Was will die Bahn in Zukunft tun? Wir werden uns stärker öffnen im Zusammenhang mit solchen Schlichtungsverfahren. Wir wollen deutlich mehr Transparenz für solche Projekte erzeugen. Wir werden einzelne in der Schlichtung behandelte Themenbereiche aufgreifen, auch solche Themenbereiche, die jetzt nicht unmittelbar mit der Schlichtung zu tun haben. Ich erinnere mich gut an einen Vortrag von Winfried Hermann, der gesagt hat: Der Güterverkehr auf der Schiene ist etwas, was in Deutschland unbedingt gestärkt werden muss. Hier wollen wir gemeinsam dafür kämpfen, dass wir nicht ein Entweder-oder zwischen Güterverkehr und Stuttgart 21 schaffen, sondern ein Sowohl-als-auch zwischen diesen beiden Themenbereichen. Wir wollen uns stärker um den gesellschaftlichen Grundkonsens bemühen bei einzelnen Projekten, aber auch bei kompletten Verkehrsstrategien, natürlich insbesondere Schienenverkehrsstrategien.

Aber, meine Damen und Herren, wir wollen dabei auch fair behandelt werden. In der Schlichtung wurden wir das in den allermeisten Fällen, Herr Geißler, auch dank Ihrer Moderation. Diesen Prozess hätten wir gerne in dieser Fairness fortgeführt.

Wir haben darüber hinaus auch persönlich, jeder von uns, etwas aus der Schlichtung mitgenommen. Ich möchte mir am Ende meines Vortrages gerne noch gönnen: Was habe ich persönlich aus der Schlichtung gelernt? Ich werde meinen persönlichen Grundwerten – jeder Mensch hat Grundwerte – zwei weitere hinzufügen – ich werde nicht meine Grundwerte aufgeben, aber ich werde ihnen zwei weitere hinzufügen –, nämlich Demut und Beharrlichkeit: Demut, um mich in Zukunft auf Diskussionen einzulassen, die ich sonst in dieser Form vermutlich nicht geführt hätte – das habe ich bei dieser Schlichtung gelernt –, und Beharrlichkeit, um auch dann zu Lösungen zu kommen, wenn Standpunkte unvereinbar erscheinen – nicht sind, sondern erscheinen. Für beides waren Sie, Herr Geißler, ein exzellentes Beispiel. Ich kann mich an einige Gelegenheiten während dieser Schlichtung erinnern, wo Sie uns beide Grundwerte exzellent vorgeführt haben. Daraus habe ich einiges gelernt.

Ich möchte schließen mit einer Danksagung. Ich danke zunächst den Projektkritikern, ohne die das Projekt sicherlich nicht die öffentliche Transparenz hätte, die es heute hat. Das muss man ihnen zugestehen und konstatieren. Ich möchte meinen Projektpartnern danken für ihre Kooperation in diesem Schlichtungsverfahren. Ich möchte auch einen Dank richten an meine eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Bahn, die in sechs Wochen unermüdlich versucht haben, 15 Jahre Projekthistorie aufzuarbeiten und, Herr Geißler, einigermaßen verständlich darzustellen, auch wenn uns das nicht immer gelungen ist. Aber wir haben uns zumindest bemüht. Ich möchte natürlich auch den Projektunterstützern danken und allen Bürgerinnen und Bürgern, die uns durch ihre persönlichen Meinungsäußerungen, auch durch ihre öffentlichen Meinungsäußerungen den Rücken gestärkt haben.

Am allermeisten bedanke ich mich ganz am Ende bei Ihnen, Herr Geißler. Ohne Sie wäre eine solche Schlichtung nicht vorstellbar gewesen. Nach dem, was ich vorhin ausgeführt habe, waren Sie mir dabei auch ein sehr guter Lehrmeister.

Vielen Dank.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Kefer.

Bevor wir jetzt fortfahren, will ich noch darauf aufmerksam machen, dass wir nach dieser Plädoyerrunde, also in ungefähr einer Stunde, eine Unterbrechung machen – auch von ungefähr einer Stunde –, die wir einfach aus bestimmten Gründen brauchen. Ich will noch jeweils Gespräche mit den beiden Gruppierungen führen. Anschließend treffen wir uns wieder, und dann werde ich meine Meinung zu unserer Schlichtung und ihrem Ergebnis sagen. Danach findet die Pressekonferenz statt.

Jetzt darf ich das Wort Herrn Bopp erteilen. Sie brauchen nicht mehr ans Pult zu gehen. Wer ans Pult gehen will, dem ist das völlig unbenommen. Aber Sie können auch vom Platz aus reden. Bitte schön.

**Thomas Bopp (Projektbefürworter):** Sehr geehrter Herr Dr. Geißler, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart steht mit ganz breiter Mehrheit zu Stuttgart 21, weil dieses Projekt für die Weiterentwicklung unserer Region von enormer Bedeutung ist.

Ich möchte vier Hauptgründe nennen, warum dies so ist.

Erstens: Die S-Bahn. Mehrfach war hier während unserer Fach- und Sachschlichtung von der Erfolgsgeschichte der S-Bahn hier in der Region Stuttgart die Rede, und, wie ich finde, zu Recht, denn unsere S-Bahn wird mittlerweile von ca. 340.000 Fahrgästen pro normalem Werktag genutzt – also nur die S-Bahn, ohne Stadtbahnen, Regionalzüge und Busse.

Würde es diese S-Bahn nicht geben, so hätte sich die Region Stuttgart als Wirtschafts- und Lebensraum nie so entwickeln können. Denn 340.000 Leute zusätzlich pro Tag auf der Straße oder in anderen öffentlichen Verkehrsmitteln zu befördern wäre schlichtweg nicht darstellbar.

Ich habe deshalb hohen Respekt vor denjenigen, die in den Sechziger- und Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts den Mut und die Weitsicht hatten, diese S-Bahn zu bauen. Es wurden mehrere Milliarden € investiert und etwa 9 km Tunnel mitten in der Stadt gebaut. Diese liegen zum Teil deutlich tiefer als diejenigen, die wir jetzt bauen wollen.

Seit 1978 hat Stuttgart deshalb bereits einen Durchgangsbahnhof für die S-Bahn und mittlerweile ein sternförmiges S-Bahn-System mit sechs durchgebundenen S-Bahn-Linien und einer Streckenlänge von insgesamt 195 km.

Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm können wir die S-Bahn deutlich verbessern. Ich nenne nur zwei Beispiele: die Ausdehnung der S-Bahn ins Filstal – damit heilen wir dann endlich den Geburtsfehler, dass der Kreis Göppingen bisher nicht ins S-Bahn-Netz eingebunden ist – und die Verlängerung der S-Bahn über den Flughafen und Bernhausen hinaus nach Neuhausen. Unser Ziel ist es, noch mehr Menschen von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Dazu brauchen wir ein gutes Verkehrsangebot im Fern- und Regionalverkehr.

Zweitens: Der Regionalverkehr, der über den Radius der S-Bahn weit hinausgeht. Mit dem neuen Durchgangsbahnhof S21 schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass mittelfristig ein Netz durchgebundener Regionalexpresszüge möglich wird – entsprechend dem S-Bahn-Netz, aber eben mit einer deutlich größeren Reichweite. Damit verdoppelt sich der Einzugsbereich der Region Stuttgart von heute 2,6 Millionen Menschen über 5 Millionen Menschen in der Metropolregion.

An dieser Stelle reden wir von einem Jahrhundertprojekt. Wir haben die Entscheidung für eine neue Infrastruktur getroffen, deren vollständiger Nutzen zum Teil erst in vielen Jahren eintreten wird – genau wie bei der S-Bahn. Wir sollten heute den gleichen Mut und dieselbe Weitsicht haben wie die S-Bahn-Pioniere vor 40 Jahren.

Drittens: Der Fernverkehr. Die Einbindung des Industrie- und Wirtschaftsstandorts Region Stuttgart in das europäische Schnellbahnnetz ist für die weitere Entwicklung enorm wichtig, ja sie ist sogar die Voraussetzung dafür, dass wir unseren Wohlstand halten können.

Dass man Fern- und Regionalverkehr in einem dicht besiedelten Raum wie der Region Stuttgart gemeinsam betrachten muss, zeigen die schon gebauten Schnellfahrstrecken Köln – Frankfurt und Mannheim – Stuttgart. Mit einer Fahrzeit von knapp 40 Minuten ist Mannheim in eine Pendlerentfernung an Stuttgart herangerückt. Viele Menschen pendeln zwischen ebendiesen Räumen, und zwar auf der Schiene und nicht wie früher auf der Straße.

Zwischen Stuttgart und Ulm ist das heute leider noch nicht so. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Ulm – Wendlingen eröffnen uns diese Zukunftschance.

Viertens und letztens: Die Raumplanung. Der Regionalplan des Verbands Region Stuttgart fordert den schonenden Umgang mit Flächen und formuliert als Ziel der Siedlungsentwicklung die „Innen- vor der Außenentwicklung“. Bevor also Flächen für Wohnen und Gewerbe in der freien Landschaft erschlossen werden, sollen alle Möglichkeiten der Bebauung im Innern von Städten und Gemeinden ausgeschöpft werden.

Dies ist bei dem Projekt Stuttgart 21 in vorbildlicher Weise der Fall. Durch den Wegfall der Gleise in der Stuttgarter Innenstadt werden große Flächen für Parkerweiterung und Wohnungsbau frei, sodass die Stadt auf geplante Neubebauungen am Rand der Stadt verzichten konnte. Stuttgart 21 ist das größte Innenentwicklungsprojekt unserer Region, vielleicht sogar des ganzen Landes. Nur dieses Projekt bietet der Stadt Stuttgart die Chance, die schweren Eingriffe, die vor 100 Jahren mit den Gleisanlagen in das Stadtgefüge gemacht wurden, wie zu beseitigen und die Stadtteile Nord und Ost wieder zu vereinigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben in der Fach- und Sachschlichtung intensiv über Betriebsprogramme und Fahrpläne für das Jahr 2020 diskutiert. Mit Ihrer Unterstützung, Herr Dr. Geißler, wurde das Projekt in einer sehr verständlichen Weise aufbereitet. Das ging oft sehr ins Detail, aber das wichtig.

Es ist aber genauso wichtig, dass wir uns mit Stuttgart 21 für eine Lösung entschieden haben, die weit über 2020 hinaus Perspektiven und Optionen hat für Entwicklungen, die wir heute noch gar nicht absehen können, genauso wie damals bei der mutigen und vorausschauenden Entscheidung für die S-Bahn.

Ich bin mir am Ende unseres Fach- und Sachschlichtungsprozesses sehr sicher, dass das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm die beste Lösung ist und ein wichtiges Zukunftsprojekt für unsere Region Stuttgart.

Ich bedanke mich sehr für Ihre vermittelnden Bemühungen, Herr Dr. Geißler, und bei Ihnen, meine Damen und Herren, für das Zuhören.

Vielen Dank.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Bopp.

Jetzt gebe ich das Wort an den Oberbürgermeister. Ich will mich an dieser Stelle schon bedanken, Herr Oberbürgermeister, für die große Gastfreundschaft und den absolut perfekten Service, den wir von der Stadt bekommen haben. Ich komme nachher darauf zurück.

(Beifall)

Sie haben das Wort.

**Dr. Wolfgang Schuster (Projektbefürworter):** Herr Dr. Geißler, ich möchte den Dank zurückgeben für die große Beharrlichkeit – Sie sind ja auch bekannt als Bergsteiger –, mit der Sie versucht haben, diese komplexen Sachverhalte verständlich für die Bürger zu vermitteln. In der Tat, wir waren gerne Gastgeber, denn wir wollen ein offenes Rathaus sein, ein Haus des Dialogs mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Die intensiven Diskussionen und vielfältigen Fragestellungen haben gezeigt, dass es beim Projekt Stuttgart 21 wie auch bei möglichen Alternativen kein Schwarz-Weiß gibt. Die Schlichtungsgespräche haben dankenswerterweise zu einer Versachlichung und höheren Transparenz dieser komplexen Sachverhalte und auch des Projekts Stuttgart 21 und der Neubaustrecke beigetragen. Es wäre wünschenswert, wenn künftig bei großen Projekten die Verfahren von der Entscheidungsfindung bis zur Baugenehmigung schneller realisiert würden. Hier hatten wir immerhin eine Verfahrensdauer von rund 20 Jahren. Zugleich wäre es wünschenswert, dass in Ergänzung zu den rechtlichen Verfahren in einer kompakten Weise durch öffentliche Diskussionen mit Experten Pro und Contra diskutiert würden, wie wir es sehr intensiv in den letzten Wochen hier im Stuttgarter Rathaus erlebt haben. Insoweit kann dieses von Ihnen, Herr Dr. Geißler, gestaltete Verfahren durchaus beispielgebend sein.

Wie soll es weitergehen?

Zum einen: Wir wollen ein Bürgerforum „Bahnprojekt Stuttgart – Ulm“ einrichten. Wir werden mitten in Stuttgart eine große Baustelle für die nächsten zehn Jahre haben. Es gilt, bei diesem langwierigen und komplexen Baugeschehen die Bürger ebenfalls zu beteiligen. Anknüpfend an die Schlichtung wollen wir dieses Bürgerforum einrichten, bei dem die Bürger ihre Anregungen, Sorgen und Wünsche einbringen können. Dies gilt auch für die gewählten Bürgervertreter, das heißt die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte. Wir wollen uns dabei von Experten unterstützen lassen und die Diskussionen via Videotechnik allen öffentlich zugänglich machen.

Zum Zweiten: Wir wollen eine „Stiftung Rosenstein“ einrichten. Für uns Stuttgarter eröffnet das Bahnprojekt besondere städtebauliche Chancen. Vor rund 100 Jahren wurden die schönen Parkanlagen in der Stadt Richtung Neckar stark zerstört und riesige Gleisanlagen gebaut. Dank Stuttgart 21 können über 100 ha Gleisfläche mitten in der Stadt wieder verschwinden, die Stadtteile Nord und Ost können sich wieder vereinen, und die Parkanlagen können erweitert werden.

Diese wirklich historische städtebauliche Chance gilt es zu nutzen. Das war der Grund, dass die Stadt die Flächen im Vorgriff gekauft hat. Zwar steht ein kleiner Teil dieser Grundstücke schon jetzt zur Verfügung, doch die wesentlichen Flächen können erst ab 2020 bebaut werden. Deshalb haben wir erneut eine Bürgerbeteiligung gestartet. Durch Workshops mit Jugendlichen werden wir auch die nächste Genera-

tion in den Gestaltungsprozess einbeziehen, denn für sie bauen wir ja letztlich dieses Bahnprojekt, und für sie wollen wir diese Stadtentwicklung gestalten. Wir möchten damit gute Zukunftschancen für unsere Kinder und Enkelkinder eröffnen. Ich freue mich, dass sich so viele Bürgerinnen und Bürger, ob jung, ob alt, an diesem städtebaulichen Gestaltungsprozess beteiligen.

Sie, Herr Dr. Geißler, haben zu Recht darauf hingewiesen, dass ein solches Engagement eigentlich nur dann Sinn macht, wenn diese Grundstücke nicht letztlich durch Immobilienspekulationen vergeben und bebaut werden. Die Stadt hat Planungshoheit. Aber wir haben bewusst diese Grundstücksflächen gekauft, um solche Immobilienspekulationen zu verhindern.

Deshalb macht es Sinn, dass wir diese Grundstücke in die Verfügung einer gemeinnützigen städtischen Stiftung geben. Eine solche Stiftung unter Kontrolle des Gemeinderats und unter Beteiligung von Bürgern und Experten soll dann städtebauliche Ziele und Inhalte beschließen, die nur mit einer Dreiviertelmehrheit des Gemeinderats wieder geändert werden könnten. Mit einer solchen Stiftung könnte das sichergestellt werden, was vielen Bürgerinnen und Bürgern und auch mir persönlich wichtig ist, nämlich eine nachhaltige Stadtentwicklung unter sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten.

Dabei sollten wir Schwaben – wir sind ja durchaus ehrgeizig – uns auch ehrgeizige Ziele setzen. Ich bin sicher, dass es in zehn Jahren möglich sein wird, ein CO<sub>2</sub>-freies Stadtquartier zu realisieren. Zugleich wollen wir eine schrittweise organische Entwicklung zu einem lebendigen, sozial vielfältigen Stadtquartier. Dies politisch und rechtlich verbindlich zu vereinbaren ist mit einer Stiftung Rosenstein besser zu verwirklichen. Auch diese Art der Gestaltung eines großen Stadtquartiers unter intensiver Beteiligung der Bürger wäre beispielgebend für andere Stadtentwicklungsprojekte nicht nur in Stuttgart, sondern weit darüber hinaus. Deshalb möchte ich auch diejenigen, die vom Bahnprojekt Stuttgart – Ulm nicht überzeugt sind, einladen, sich aktiv in die städtebauliche Gestaltung einzubringen.

Die Schlichtung hat gezeigt: Es gibt nicht nur Schwarz-Weiß bei der Beurteilung des Bahnprojekts. Vielmehr ist Stuttgart 21 das Ergebnis eines langen und komplexen Abwägungsprozesses, der auch gerichtlich bestätigt wurde. Die Parlamente haben wiederholt mit ganz breiten Mehrheiten sich für Stuttgart 21 ausgesprochen. Zur Demokratie gehört die Freiheit, unterschiedliche Meinungen zu äußern und auch zu demonstrieren, aber auch zu respektieren, dass andere unterschiedlicher Meinung sind. Dieses Toleranzgebot hat Stuttgart in der Vergangenheit ausgezeichnet bei wesentlichen gesellschaftspolitischen Aufgaben, z. B. der Integration von Bürgern mit Migrationshintergrund. Deshalb bitte ich Sie alle, ob Sie Stuttgart 21 oder K21 als die bessere Lösung ansehen, die Meinung und vor allem die Person des anderen zu respektieren. Denn nur dann werden wir auf Dauer friedlich in unserer Stadt zusammenleben können.

Lieber Herr Dr. Geißler, nochmals vielen Dank für Ihre Arbeit.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Schuster.

Ich mache darauf aufmerksam: Wir sind voll dabei, das Zeitkontingent zu überschreiten. Aber wahrscheinlich lässt sich das bei dem versammelten Sachverstand und dem Engagement der Leute nicht verhindern.

Jetzt kommt Herr Pfarrer Bräuchle.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Das bürgerschaftliche Bündnis der Befürworter dankt Ihnen, Herr Dr. Geißler, für diesen Schlichtungsprozess im Streit um das Zukunftsprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke, insbesondere für die bestimmte, aber humorvolle Moderation.

Als einen entscheidenden ersten Erfolg sehen wir, dass Befürworter und Kritiker in einen Dialog miteinander eintreten. Wichtig ist, dass Bürgerinnen und Bürger auch im Meinungsstreit dennoch friedlich und auf Augenhöhe miteinander leben können und die Meinungsfreiheit des Andersdenkenden respektieren.

Wir konnten zeigen, dass Stuttgart 21 die aktuellen technischen Möglichkeiten zur Schaffung eines hochmodernen und wegweisenden Bahnknotens nutzt. Stuttgart 21 befreit unsere Stadt von den oberirdischen Gleisanlagen, führt bislang getrennte Stadtviertel dichter zusammen, schafft Raum für zukunftsfähige Stadtentwicklung und gibt dem Park diejenigen Flächen zurück, die ihm einstmals durch die Eisenbahn genommen wurden.

Sichtbar ist für uns geworden: Stuttgart 21 mit Neubaustrecke ist nicht nur zur Baureife geplant, sondern auch die beste aller Alternativen. Dies ist ein begrüßenswertes Ergebnis der Schlichtungsrunden. Wir danken ausdrücklich allen, die kritisch und konstruktiv daran mit- und weiterarbeiten. Wir wollen mit diesem Projekt auf ein besseres, ökologisch verantwortetes Mobilitätsverhalten der Menschen hinwirken.

Ein Weiteres hat die Schlichtung gezeigt: Wir haben als Planer und Befürworter nichts zu verbergen. Und wir sehen die Politiker in einem Lernprozess über die Notwendigkeit eines neuen, partizipierenden Miteinander von Politik und Bürgerschaft.

Entsprechend wollen wir unseren Beitrag leisten dafür, dass das durch die Schlichtung gebaute Gewächshaus für neue Vertrauensbildung und sachbezogenen Dialog nicht gefährdet wird. Dazu erhoffen wir einen Grundkonsens in der Anerkennung von Stuttgart 21 mit Neubaustrecke als entschiedenes und legitimes Bahn- und Bauprojekt. Dafür werden wir auch weiterhin werben.

Das Bündnis der Projektbefürworter erkennt, dass zu einer Vertrauenskultur in einem Gemeinwesen ein versöhntes Miteinander von Regierung und Lebenswirklichkeit und Denkweise der Bürger notwendig ist. Entsprechend sind neue Formen einer Bürger-

beteiligung am politischen Entscheidungsgeschehen zu entwickeln. Hier hat der Schlichtungsprozess neue Perspektiven erschlossen.

Wir sind uns sicher, dass künftig in Deutschland Projekte dieser Größenordnung bezüglich Kommunikation und Bürgerbeteiligung nicht mehr hinter die Erfahrungen aus diesem Schlichtungsprozess zurückkönnen. Dies ist ein Ergebnis, das die Projektkritiker zu Recht als Erfolg verbuchen können.

Stuttgart hat wie keine andere Stadt in Deutschland eine solche Chance einer Stadtentwicklung, wie sie die Umsetzung des Projektes Stuttgart 21 eröffnet. Hier kann unter Ausschluss von Immobilienspekulation ökologisch vorbildliche innerstädtische Wohnlandschaft mit dem Schaffen von Arbeitsplätzen verbunden werden.

Wir freuen uns auf die Bewährung des Gelernten und sind bereit zur Mitarbeit in der Stiftung Rosenstein.

Schließlich und endlich nehmen wir aus dem Schlichtungsprozess die Verpflichtung zu Verständlichkeit und Transparenz mit, um begangene Fehler in Zukunft auszuschließen. Der Dialog soll weitergehen in der Überzeugung, dass die Bauzäune nicht mehr so hoch sein müssen wie zuvor.

Wir freuen uns auf ein neues Miteinander in unserer Stadt und Region im Geiste der Verfassungsaussagen zu Menschenwürde und Meinungsfreiheit und Verpflichtung zu bürgerlichem Gemeinsinn.

Ich danke Ihnen.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Bräuchle.

Es ist tatsächlich als Erfolg anzusehen, dass Sie bereit sind, in einem Gewächshaus mit Herrn Rockenbauch und Herrn Stocker zu wachsen und zu blühen.

(Johannes Bräuchle: Jawohl!)

So kann ich das sicher verstehen. Vielen Dank.

Jetzt darf ich Frau Ministerin Gönner das Wort geben.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Sehr geehrter Herr Geißler, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich will mich zu Beginn zunächst bedanken für die Rückkehr der Sachlichkeit, die, glaube ich, die vergangenen sechs Wochen sehr stark geprägt hat. Ich wünsche mir, dass dieser Geist auch nach Ende der Schlichtung weiter gilt, weil ich es für wichtig für die Stimmung in dieser Stadt halte.

Ich will mich ausdrücklich bei Ihnen, lieber Herr Geißler, bedanken. Sie haben in ei-

ner unnachahmlichen Weise uns durch diese Wochen geführt, und immer dann, wenn eine etwas schwierige Situation war, ist es Ihnen gelungen, die Stimmung aufzulockern. Dafür ein ganz herzliches Dankeschön. Das führte auch immer mal wieder zu schönen Lachanfällen. Ich glaube, Lachen tut dem Menschen gut. Deswegen auch dafür ein ganz herzliches Dankeschön.

Ich will die Ergebnisse der Schlichtung aus Sicht des Landes kurz darstellen.

Die Schlichtung hat für uns gezeigt: Stuttgart 21 ist leistungsfähig. Mit Stuttgart 21 werden pro Tag 37 % mehr Züge fahren als heute. Dieses Angebot wäre mit dem heutigen Kopfbahnhof nicht fahrbar. Wir können einen 30-Minuten-Takt im Fernverkehr realisieren. Für den Fall, dass in der Zukunft darüber hinaus nochmals weitere Verkehrsbedarfe entstünden, gibt es verschiedene Ausbauoptionen im Projekt.

Es ist richtig: K21 ist technisch machbar. Es ist aber kein besseres Verkehrskonzept. Ohne die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm umfasst K21 lediglich eine Sanierung des Hauptbahnhofs und die Erweiterung der innerstädtischen und in Teilen die Parkanlagen durchschneidenden Gleisfelder, um kapazitätssteigernde Maßnahmen zu erreichen. Wesentliche Reisezeitgewinne können damit nicht realisiert werden.

Wir erkennen an, dass nun ein Betriebskonzept K21 vorliegt. Dieses ist aber nicht geprüft. Es setzt außerdem voraus, dass eine Erweiterung der Zulaufgleise von bisher fünf bzw. sechs auf neun oder zehn erfolgt. Damit verbunden ist das Eingeständnis, dass der heutige Kopfbahnhof in absehbarer Zeit an seine Leistungsfähigkeit kommt.

Um annähernd vergleichbare positive verkehrliche und städtebauliche Effekte wie Stuttgart 21 erzielen zu können, werden neben der umfassenden Sanierung des Gleisvorfelds und des Hauptbahnhofs erhebliche zusätzliche Infrastrukturausbauten zwingend notwendig.

Konkrete Planungen fehlen vollständig. Das ist kein Vorwurf; das ist natürlich nachvollziehbar. Aber Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren bedingen lange Planungszeiträume, unter anderem weil auch bei K21 die Beteiligungsrechte der Bürger nicht ausgehebelt werden dürfen. Allein das notwendige Raumordnungsverfahren, das dem Projekt zwingend vorangestellt werden müsste, würde zwei Jahre beanspruchen. Insgesamt ist eine Planungszeit von bis zu zehn Jahren zu erwarten.

K21 ist als ein Baukastenmodell konzipiert. Was als Vorteil vermittelt werden soll, ist ein großes Risiko. Man muss, so sagen es die K21-Verfechter, nicht alles auf einmal bauen, sondern braucht nur dann zu bauen, wenn auch das Geld zur Verfügung steht. Im Klartext bedeutet dies eine unkalkulierbar lange Bauzeit. Der volle verkehrliche Nutzen entsteht aber erst, wenn alle fünf Module dann vielleicht in 25 oder 30 Jahren gebaut sind. Das heißt aber auch, der ökologische und der wirtschaftliche Nutzen der Erweiterungen wird erst dann eintreten.

K21 bedeutet außerdem Bauen unter dem rollenden Rad, das heißt mit Beeinträchtigung für die laufenden Angebote, für mindestens zehn bis 15 Jahre – oder vielleicht auch eine längere Zeit.

Die Kosten für K21 werden hoch sein. Die Entwickler von K21 gehen selbst von 2,5 Milliarden € an Kosten aus, ohne dass darin die zahlreichen zusätzlichen Infrastrukturausbauten berücksichtigt wären, die in der Diskussion hier ja auch deutlich wurden. Prof. Heimerl hat überzeugend dargelegt, dass die Kosten bei ca. 3,5 Milliarden € liegen werden. Eine Finanzierung dafür gibt es nicht.

K21 bedeutet daher zunächst Stillstand statt Fortschritt.

Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist für das Land ohne Alternative. Wir brauchen die Neubaustrecke, um im Fern- und Nahverkehr ein attraktives Angebot bieten zu können: Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Ulm von 54 auf 28 Minuten. Die gerade vom Bund erst durchgeführte Kosten-Nutzen-Untersuchung zeigt, dass sich die Investition in jeder Hinsicht lohnt.

Alle Vorschläge für andere Trassenführungen sind für die Umwelt und die Bevölkerung wesentlich belastender. Insbesondere der Ausbau der Filstalstrecke, wie er hier andiskutiert wurde, würde die dort lebende Bevölkerung stark beeinträchtigen, genau die Bevölkerung, die sich sehr frühzeitig in den Planungsprozess für die Neubaustrecke eingebracht hat. Dagegen bietet die Bündelung mit der Autobahn eine ökologisch und raumordnerisch gute Lösung.

Wer auf die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke verzichtet, verschenkt Investitionsmittel des Bundes in Milliardenhöhe, die im Übrigen in anderen Ländern hochwillkommen sind, und schadet dem Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg.

Wir sind uns sicher: Dieses Projekt wird sich für Baden-Württemberg auszahlen und eine hohe Akzeptanz erfahren.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Schlichtung hat auch gezeigt: Zum Schutz der Mineralquellen wurde alles getan. Hier wird mit Gürtel und mit Hosenträger gearbeitet, weil uns allen bewusst ist, dass wir mit wertvollen Gütern umgehen. Seit etwa 20 Jahren begleitet ein Arbeitskreis Wasserwirtschaft die Planungen, um sicherzustellen, dass keine Gefahren für die Mineralquellen entstehen. Herr Prof. Wittke hat eindrucksvoll geschildert, wie die geologischen Besonderheiten in der Planung berücksichtigt sind. Das Sicherheitskonzept ist geprüft und bestätigt.

Die Wirtschaftsprüfer haben bestätigt, dass nach derzeitigem Stand die Kostenkalkulation der Deutschen Bahn innerhalb des Finanzierungsrahmens bleibt. Auch der Bund steht zu Stuttgart 21 und der Neubaustrecke.

Nach alledem bin und bleibe ich überzeugt davon: Stuttgart 21 und die Neubaustre-

cke sind richtig für Baden-Württemberg. Unser hohes finanzielles Engagement wird sich rechnen. Die Bürger Baden-Württembergs werden von der besseren Verkehrsverbindung profitieren, und zwar überall im Land. Die Bürger Stuttgarts erhalten eine einmalige städtebauliche Chance.

Ich würde mir wünschen, dass Sie uns diese Chance gemeinsam entwickeln und nutzen lassen.

Herzlichen Dank.

(Beifall)

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

Jetzt der Ministerpräsident. Bitte schön, Sie haben das Wort.

**Stefan Mappus (Projektbefürworter):** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte zunächst Ihnen, lieber Herr Geißler, sehr herzlich danken. Es hat seit Ende der Sommerpause mehrerer Anläufe bedurft, um in einen Kommunikationsprozess zu kommen. Ohne Sie, lieber Herr Dr. Geißler, hätten wir das nicht hinbekommen. Deshalb vielen Dank für Ihre Arbeit in den vergangenen Wochen. Ich glaube, man kann schon sagen, die Schlichtung hat eine neue Sachlichkeit in die Debatte um Stuttgart 21 gebracht und vor allem einen guten Gesprächsfaden zwischen Projektbefürwortern und Projektkritikern geknüpft. Ich bin der Überzeugung, dass das dieser Stadt, aber auch dem ganzen Land gutgetan hat.

Ich danke auch den Projektkritikern. Ich anerkenne, dass es keine Selbstverständlichkeit ist, dass man quasi in der Freizeit mit einem unbestrittenen Maß an Sachverstand diese Diskussion führt. Ich glaube, sie hat uns allen gutgetan.

Ich freue mich, dass es allen gemeinsam gelungen ist, in einen, wie ich finde, fairen und konstruktiven Dialog einzutreten. Mit diesem Ziel hatte ich in meiner Regierungserklärung am 6. Oktober die Schlichtung angestoßen und Herrn Dr. Geißler gebeten, diese bekanntermaßen schwierige Aufgabe zu übernehmen.

Für mich, meine Damen und Herren, steht heute fest: Aus dieser Schlichtung geht keine Seite als Gewinner oder als Verlierer hervor. Ich glaube, Gewinner ist die Demokratie, sind die Menschen in Stuttgart und in Baden-Württemberg.

Richtig ist, dass die Politik bei diesem Projekt in der Vergangenheit viel versäumt hat. Richtig ist auch, dass es der Politik nicht gelang, eine Kommunikation hinzubekommen, die die Menschen mitnimmt. Und richtig ist auch, dass in den letzten Jahren im Zuge dieser Versäumnisse eine ganze Menge an Vertrauen kaputtging. Ich hoffe, dass wir alle daraus die Konsequenzen ziehen. Ich jedenfalls habe persönlich aus den Ereignissen der letzten Monate viel gelernt.

Meine Damen und Herren, Baden-Württemberg zählt zu den wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas. Wir sind in Baden-Württemberg stolz auf unseren Wohlstand, vor allem auf unsere Innovations- und Schaffenskraft. Wir blicken stolz auf viele Weltmarktführer, auf Erfindungen, auf Patente und auf Talente.

Deshalb kann es sich unser modernes Land nicht leisten, an einer Schlüsselstrecke des Landes eine Infrastruktur vorzuhalten, die rund 160 Jahre alt ist. Unser Land kann es sich nicht leisten, dass der Zugverkehr der Zukunft wegen dieser veralteten Gleise Baden-Württemberg einfach links liegen lässt und uns auf der schnelleren Strecke über Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – München umfährt. Wachstum braucht Wege. Dies war schon immer so, und dies wird auch immer so bleiben. Deshalb braucht Baden-Württemberg aus wirtschaftlicher Sicht das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm.

Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke hat für die Zukunft des Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsstandorts Baden-Württemberg aus meiner Sicht der Dinge eine überragende strategische Bedeutung. Mit der ICE-Schnellbahnstrecke und Stuttgart 21 werden wir eine hervorragende Infrastruktur bekommen. Wir schaffen schnellere und vor allem bessere Verbindungen, und zwar im Fern-, im Regional- und im Nahverkehr. Wir binden Flughafen und Messe an den Schienenverkehr optimal an, und wir schaffen, wenn Sie so wollen, eine integrierte Verkehrsdrehscheibe. Aber vor allem, meine Damen und Herren, schaffen wir schaffen wir auch viele Tausende neue Arbeitsplätze.

Hinzu kommt: Gerade für Stuttgart bietet das Bahnprojekt eine historische städtebauliche Chance: die Entwicklung neuer Quartiere im Herzen dieser Stadt. So viele städtebauliche Chancen im innersten Kern für eine Großstadt gab es in Deutschland nach meiner Beurteilung nur ein einziges Mal, und zwar in Berlin nach dem Fall der Mauer. Deshalb lade ich alle ein: Arbeiten wir gemeinsam an der Gestaltung dieses neuen Stadtviertels. Wir wollen keine Grundstücksspekulationen, wir wollen keine Gigantomanie, und wir wollen keine seelenlose Architektur. Uns eint vielmehr das Ziel, in Stuttgart ein lebenswertes, ein ökologisches, ein bezahlbares und vor allem ein familienfreundliches Quartier mitten in der Stadt zu schaffen und die Bürgerschaft daran in einem transparenten und offenen Verfahren zu beteiligen.

Es war 1927, als mit der auf dem Stuttgarter Killesberg errichteten Weißenhofsiedlung ein wichtiges Architekturzeugnis für ganz Deutschland entstand. Lassen Sie uns gemeinsam auf dem neuen Gelände von Stuttgart 21 eine neue Weißenhofsiedlung bauen, modellhaftes und vorbildliches Wohnen und Arbeiten im Kontext des beginnenden 21. Jahrhunderts. Lassen Sie uns diese Chance gemeinsam nutzen.

Ich glaube, wir haben durch diese Schlichtung gelernt, dass unsere üblichen Planungs- und Verwaltungsverfahren in ihrer vertrauensbildenden und legitimierenden Wirkung an Grenzen stoßen. Kein Bauprojekt, meine Damen und Herren, darf zur Vertrauensfrage für eine Demokratie werden. Das ist unsere Lehre, und es ist vor allem, wenn Sie so wollen, die Hausaufgabe aus diesem Schlichtungsprozess.

Bei Stuttgart 21 ist es deshalb jetzt entscheidend, dass wir den Gesprächsfaden mit dem Ende der Sachschlichtung nicht abreißen lassen. Ich möchte den Dialog fortsetzen, und ich möchte die Chance nutzen, Stuttgart 21 zu einem echten Bürgerprojekt zu machen. Ich hoffe dabei auf die Bereitschaft aller Beteiligten, den konstruktiven Geist der Gespräche auch gemeinsam weiterzutragen.

Vielen Dank.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke schön, Herr Ministerpräsident.

Nun kommen wir zu den Plädoyers der Projektgegner. Sie sind ja nicht nur Gegner, sondern sie sind ja auf für etwas.

(Werner Wölfle: So ist es!)

Also ich sage jetzt einmal: zu den Plädoyers des Aktionsbündnisses und derjenigen, die sich darin versammelt haben.

Mir ist gesagt worden, dass Herr Wölfle anfängt. Bitte schön.

**Werner Wölfe (Projektgegner):** Ich muss Sie leider enttäuschen, Herr Geißler. Die Verspätung können wir nicht aufholen, obwohl unser Konzept ein besseres ist. Aber wir strengen uns an, Sie zu überzeugen.

Wir haben jetzt acht Sitzungen gehabt. Wenn ich die heutigen Stellungnahmen Revue passieren lasse, fällt mir leider auf, dass selbst Sie, Herr Kefer, hinter viele Erkenntnisse und Zusagen aus der Schlichtung zurückgefallen sind. Herr Schuster, Ihnen darf ich versichern: Wir werden Ihnen helfen, den Ehrgeiz, eine umweltfreundliche Stadtentwicklung in dieser Stadt hinzubekommen, auf die ganze Stadt auszuweiten und nicht nur auf den Rosensteinpark zu konzentrieren. Wenn wir eines wissen, Herr Ministerpräsident: Einen Potsdamer Platz brauchen wir in Stuttgart auf gar keinen Fall.

Lieber Herr Geißler, werte Faktenschlichter der Gegenseite, auch die Neuen unter Ihnen: Aufregende und aufreibende Stunden neigen sich dem Ende entgegen. Ich möchte allen danken, die zur sachlichen Diskussion beigetragen haben. Besonderer Dank gilt denjenigen, die für die lebenswürdige, perfekte organisatorische Begleitung gesorgt haben.

(Beifall – Folie: „Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21“)

Wir danken den Bürgern und Bürgerinnen, die durch ihren unglaublichen, noch nie da gewesenen Protest diese Schlichtung erstritten haben. Mit wöchentlich Zehntausenden Teilnehmern prägten sie ein friedliches und fantasievolles Bild einer neuen

Qualität bürgerlichen Engagements und Widerstandes. Der brachiale Polizeieinsatz am 30.09. gegen dieses Engagement war der Höhepunkt einer Politik gegen die Haltung eines Großteils der Bevölkerung. Er beschädigte nicht nur das Ansehen unserer Landesregierung. Nicht nur die zahlreichen Verletzten werden ihn dieser Landesregierung nicht verzeihen.

So bitter es klingt: Ohne diese Beschädigung hätte Herr Mappus weder einer Schlichtung zugestimmt noch meinen Vorschlag mit Ihnen als Schlichter, Herr Geißler, aufgegriffen.

Ohne den Schlichterspruch zu kennen, können wir sagen: Die Schlichtung hat sich gelohnt. Die meisten Fakten kamen auf den Tisch, zwar zögerlich und widerwillig und längst nicht vollständig. Aber auch so ist es gelungen zu beweisen, dass das bestgeplante und bestgerechnete Projekt Deutschlands tatsächlich ein Phantom ist – ein Phantom wie die sogenannte Magistrale von Paris bis Bratislava.

Die Fokussierung auf die Geschwindigkeit erregte zahllose Beobachter unserer Schlichtung. Haben auch wir Kritik bekommen? Alles dreht sich um ein paar Minuten Beschleunigung. Dabei erleben Sie als Bahnfahrer täglich gravierende Mängel im Bahnbetrieb. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind leider immer noch keine Eigenschaften der Bahn AG. Verlässlichkeit wird von der Bahn gefordert und keine Geschwindigkeitsrekorde. Die Bahn plant, den zweitpünktlichsten Bahnhof Deutschlands zu zerstören, und will dafür einen Brennpunkt von Verspätungen bauen.

Warum hat sich die Schlichtung gelohnt? Stuttgart 21 ist ein Jahrhundertprojekt, aber leider des vergangenen Jahrhunderts. Es hätte die Kapazität des jetzigen Kopfbahnhofs, wenn wir einmal großzügig sind. Es wäre faktisch nicht erweiterbar und stellt eine Verschlechterung der Schieneninfrastruktur dar. Selbst der Vater des Ganzen, Herr Heimerl, bescheinigt, dass in ca. 30 Jahren die Kapazitätsgrenze des achtgleisigen Bahnhofs erreicht sei. Für ein 9. und 10. Gleis müsste der Betontrog jetzt breit genug gebaut werden, weil eine spätere Erweiterung unbezahlbar ist. Den Nachweis, ob für diese Zusatzgleise überhaupt Platz genug vorhanden ist, ist die Bahn leider schuldig geblieben. Aber vielleicht plant die Bahn ja auch ein sogenanntes Harry-Potter-Gleis, das  $9\frac{3}{4}$ -Gleis.

Die Schlichtung hat gezeigt: Stuttgart 21 ist eher Rückbau statt Ausbau von Schieneninfrastruktur, ein Nadelöhr statt eines Zukunftsprojekts. Das ist eine Mogelpackung, denn den Parlamenten wurde versprochen, dass Stuttgart 21 30 % mehr Kapazität bieten würde. Stattdessen wird erst durch Druck der Schlichtung ein Betriebskonzept präsentiert, das schon bei 15 % mehr Verkehr als jetzt wie ein Notfahrplan aussieht mit verkürzten sogenannten Durchrutschoptionen – nicht nur Sie, Herr Geißler, auch ich habe vieles an Fachbegriffen in dieser Schlichtung gelernt –, was nichts anderes als eine vornehme Verschleierung von reduzierter Geschwindigkeit ist. In einigen Jahren, wenn der Zugverkehr wie gewünscht zunimmt, wird mancher Fernverkehr um Stuttgart einen Bogen machen müssen, weil keine Kapazität mehr vorhanden ist.

Die Schlichtung hat sich gelohnt, weil deutlich wurde, dass es bei Stuttgart 21 kein überzeugendes Notfallkonzept gibt. Störungen im S-Bahn-Tunnel führen unweigerlich zu gravierenden Behinderungen. Es gibt keine Ausweichmöglichkeiten mehr wie bei unserem Kopfbahnhof. Mit der geplanten Stilllegung der Gäubahn verschwände dann der ganze Schienenverkehr in Stuttgart in Tunnels.

Die Schlichtung hat sich gelohnt, weil wir deutlich machen konnten, dass die Kapazitätsbegrenzung des Stuttgarter Bahnhofs durch die Zahl der Zulaufgleise bestimmt wird. Diese Zahl zu erweitern ist nicht geplant. Denn durch den neuen, teuren Tiefbahnhof wäre die Finanzierungsgrenze überschritten. Spätestens beim Thema Finanzierung wurde klar, was Stuttgart 21 unbestreitbar eigentlich ist: ein Immobilienprojekt.

Die Schlichtung hat sich gelohnt, weil Millionen von Zuschauern nachvollziehen konnten, warum so viele Bahnfreunde und Bahnnutzer gegen dieses Schienenprojekt sind. Sie konnten nachvollziehen, dass das Aktionsbündnis keine Gegenpartei ist, sondern ein Bündnis für mehr Schienenverkehr. Das Konzept K21 ist realisierbar, erweiterbar, finanzierbar und vermeidet mögliche Risiken für das Mineralwasser.

Die Schlichtung hat sich gelohnt, weil für ganz Deutschland deutlich wurde, dass künftig Bürgerbeteiligung anders organisiert werden muss.

Aber die Schlichtung hätte sich nicht gelohnt – wir müssen sogar sagen: die Schlichtung hätte geschadet –, wenn diese viel gerühmte Bürgerbeteiligung nur für künftige Projekte angewandt werden soll. Über kein Projekt in der Bundesrepublik wissen die Bürger besser Bescheid als über dieses. Sie sind zu richtigen Bahnexperten geworden. Die Bürger – das erwarten wir eigentlich von Ihnen, Herr Geißler, als Schiedsrichter – müssen schon über dieses Projekt mitentscheiden können.

Angesichts der Fakten, der Mängel, der Risiken, der unzureichenden Finanzierung kann es kein Weiterbauen wie bisher geplant geben. Eine Landesregierung, die angesichts dieser Fakten für Weiterbauen plädiert und gar weitere Verbindlichkeiten eingeht, handelt aus unserer Sicht treuwidrig.

Wir haben die Projektbefürworter im ganzen Schlichtungsverfahren mit Respekt und Ernsthaftigkeit behandelt. Ich appelliere an Ihre eigene Glaubwürdigkeit: Nehmen Sie sich Zeit für die nötige Besinnung. Das passt erstens zur Jahreszeit und zweitens zum Wunsch der Bürger und Bürgerinnen.

Sie, Herr Kefer, haben selbst versprochen, Ihr eigenes Betriebskonzept auf die von uns aufgezeigten Schwachstellen zu prüfen und den Beweis anzutreten, dass 30 % mehr Verkehr leistbar seien.

Was auch immer Sie, Herr Geißler, nachher vorschlagen, es muss zuerst bewertet, geprüft, geplant und finanziert werden. So lange dauert aus unserer Sicht die Besinnungszeit oder Besinnungspflicht.

Die Schlichtung hat sich gelohnt, weil eine Bürgerinitiative, unser Aktionsbündnis, zeigen konnte: Mit Qualität, Sachkenntnis und guter Teamarbeit kann eine mächtige Bahn AG und Landesregierung mit Fakten erschüttert werden.

Der Nächste bitte.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Statt „erschüttert“ vielleicht besser „überzeugt“, denn wenn die erschüttert sind, dann sind sie nicht mehr fähig zu denken.

Bitte schön.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Meine Damen und Herren! Zu Beginn Ihnen, Herr Geißler, auch mein Dank für die Durchführung der Schlichtung. Sie waren ein Garant für die Sachlichkeit der Gespräche. Letztendlich aber haben, glaube ich, wir alle Faktenschlichter hier am Tisch gemeinsam dies bewirkt.

(Folie: „Ökologischer Rucksack“)

Mein Part ist der Teil Ökologie, den wir miteinander besprochen haben. Das Projekt Stuttgart 21 wirbt mit dem Slogan, ein ökologisches Projekt zu sein. Das ist es jedoch nicht.

Herr Geißler, Sie stellten am Ende des Schlichtungsteils Ökologie fest: „Man kann wohl festhalten: K21 ist das ökologischere Projekt.“

Stuttgart 21 leistet keinen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz. Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen im Personenfernverkehr vom Auto auf die Schiene durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke betreffen lediglich 1,3 % der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg und verringern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um gerade einmal 0,8 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in Baden-Württemberg. Diese geringen Beiträge zum Klimaschutz werden noch weiter verringert werden, da durch das Projekt der Flugverkehr am Stuttgarter Flughafen erheblich zunehmen soll.

Völlig außer Acht gelassen wurden die gesamten ökologischen Belastungen durch Bau und Betrieb. Allein für die Bereitstellung von Beton und Stahl für die Tunnelbauten bei Stuttgart 21 wird so viel CO<sub>2</sub> ausgestoßen, dass es elf Jahre dauern wird, bis dieser ökologische Rucksack wieder abgebaut ist.

K21 hat viel weniger Tunnelbauten, braucht keine Betonwanne wie S21 und auch kein energiefressendes Wassermanagement während der Bauzeit. Ein modernisierter Kopfbahnhof, unser Modell K21, wird weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Der ökologische Rucksack ist wesentlich geringer.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke haben nur einen geringen Effekt für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Würde man stattdessen das Geld gezielt in güterverkehrsspezifische Engpässe in Baden-Württemberg investieren, könnte die CO<sub>2</sub>-Einsparung ein Mehrfaches betragen.

Man muss festhalten: Aus Sicht des Klimaschutzes ist der Nutzen von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke minimal. Die Verwirklichung des Projekts blockiert wesentlich größere CO<sub>2</sub>-Verringerungsmöglichkeiten im zukünftigen Schienenverkehr.

(Folie: „Die ‚Gleiswüste‘ – Böschungen und Trockenbiotope“)

S21 zerstört wertvollste Lebensräume. Die Gleiskörper des Kopfbahnhofs sind ein wichtiger Lebensraum mit einer hohen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Die Gleiswüste lebt. In diesem Lebensraum, geprägt von den Schotteranlagen der Gleise, zahlreichen Böschungen und den wechselnden Ereignissen durch den Bahnbetrieb, leben insgesamt 683 Tierarten, darunter viele Rote-Liste-Arten, also gefährdete bis vom Aussterben bedrohte Tiere. Die Ausgleichsmaßnahmen bei S21 mit ihren künstlichen, isolierten Schotterflächen, die nicht dem Wechsel der Lebensbedingungen durch den Bahnbetrieb ausgesetzt sind, können diesen Lebensraum nicht ersetzen und auch nicht gleichwertig ausgleichen.

Bei K21 bleiben dagegen große Teile dieses wunderbaren Lebensraums und die Artenvielfalt erhalten.

Stuttgart 21 beeinträchtigt zudem das Stadtklima und das Wohlbefinden der Bürger.

(Folie: „100-jährige Rotbuchen im Schlossgarten“)

Die bis zu 200 Jahre alten Bäume sollen für Stuttgart 21 im Schlossgarten gefällt werden. Eine 100-jährige Rotbuche im Stuttgarter Schlossgarten produziert täglich 9.400 Liter Sauerstoff, kühlt die Umgebungstemperatur um bis zu drei Grad ab, bindet jährlich bis zu 1.000 kg Feinstaub.

(Folie: „Erholung und Freizeit im Schlossgarten“)

Der Schlossgarten mit seinen alten Bäumen ist somit ein wichtiger Faktor zur Verbesserung des Stadtklimas. Bis die Wirkungen dieser alten Bäume für das Stadtklima durch Neupflanzungen ersetzt werden können, vergehen 80 bis 100 Jahre, und in der Zwischenzeit haben die Bürger das Nachsehen.

K21 erhält den Schlossgarten, das Stadtklima wird nicht verschlechtert, und der zentrale Ort der Naherholung bleibt für die Stuttgarter Bürger erhalten.

(Folie: „Stuttgarter Talkessel“)

Stuttgart 21 führt zur Erhitzung des Stuttgarter Kessels. Die Gleisanlagen und der Schlossgarten sind die wichtigste Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt.

Durch die starke Abkühlung der Gleisanlagen in der Nacht kann die Innenstadt überhaupt nur wirkungsvoll abkühlen. Werden die Gleisanlagen, wie bei Stuttgart 21 geplant, aber bebaut, werden sich die Temperaturen und vor allem die Anzahl der sehr heißen Tage in der Stuttgarter Innenstadt wesentlich erhöhen und die Bürger belasten.

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart hat festgestellt, dass die Bebauung auf den Flächen A2 und A1 niedrig zu halten ist, da sonst die Frischluftzufuhr für die Stuttgarter Innenstadt stark beeinträchtigt würde. Stattdessen wurde auf der Fläche A1 eine hochgeschossige, sehr verdichtete Bauweise geplant und teilweise realisiert.

Umso wichtiger ist es, die restlichen A-Flächen – Hauptbahnhof und Gleisvorfeld – und die B-Fläche – Abstellbahnhof – von Bebauung frei zu halten. Dies ermöglicht unser Modell Kopfbahnhof 21.

Durch den Klimawandel werden die sehr heißen Tage in der Stuttgarter Innenstadt stark zunehmen. Umso wichtiger ist es, dass die zentrale Frischluftzufuhr mit der Möglichkeit für die Abkühlung der Innenstadt erhalten bleibt. Kopfbahnhof 21 erhält diese Frischluftschneise.

Meine Damen und Herren, mein Resümee ist das, was ich am Anfang in einer Äußerung von Herrn Geißler zitiert habe: Kopfbahnhof 21 ist das ökologischere Projekt. Kopfbahnhof 21 ist das Projekt, das die klimatischen Belastungen, die Hitzebelastungen der Bürgerinnen und Bürger im Stuttgarter Kessel reduziert.

Ich persönlich erhoffe mir von der Schlichtung, dass sie nicht damit endet: „Schön, dass wir miteinander gesprochen haben.“ Es ist ein Wert an und für sich, aber es reicht nicht. Diese Schlichtung kann auch nur Modell für die Zukunft sein, wenn sie wirklich zu einem Ergebnis führt, das der Sachlage, die wir hier diskutiert haben, auch gerecht wird. Ansonsten wäre es nichts anderes als das, was wir an Bürgerbeteiligungen auf breitester Front von Planfeststellungsverfahren bis Anhörungen sowieso schon haben, die damit enden, dass man sich ausgetauscht hat, dass man anerkennt, dass die Gegner gute Argumente hatten, und dann sich umdreht und sagt: „Aber trotzdem machen wir es so wie geplant.“ Das wäre fatal für die Zukunft. Das wäre auch fatal für unser Demokratieverständnis. Insofern erhoffe ich mir, dass die Schlichtung so ausgeht, dass wir tatsächlich ein Signal in die Bevölkerung in unser Land hinein aussenden können.

Vielen Dank.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Frau Dahlbender.

Jetzt gebe ich das Wort Herrn Stocker.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Sehr geehrter Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren! Bei Stuttgart 21 werden sämtliche Tunnel durch anhydridhaltigen Gipskeuper gebaut werden müssen.

(Folie: „Sicherheit im Tiefbahnhof“)

Das Auffahren von Tunnel in Anhydrid ist nicht vollständig beherrschbar. Manchmal kann man von Glück reden, meistens aber quillt der Berg, manchmal nach kurzer Zeit, manchmal erst später. Er quillt auf und drückt auf die Tunnelwände. Bei Tunneln, die bis zu 4,5 km durch anhydridhaltigen Gipskeuper fahren, ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zu Verformungen der Tunnel und damit zu ständigen Reparaturen und damit zur immer wiederkehrenden Nichtbefahrbarkeit einer Tunnelröhre kommt, sehr hoch.

Bei K21 sind keine Tunnel durch Anhydrid notwendig. Sofern die Neubaustrecke angeschlossen werden muss, muss ein Tunnel von Obertürkheim nach Denkendorf gebaut werden. Dort aber findet sich kein anhydridhaltiger Gipskeuper.

Die mineralwasserführenden Schichten werden beim Tiefbahnhofbau gegebenenfalls tangiert. Es ist nicht auszuschließen, dass es dabei zu einer Kontaminierung des Mineralwassers kommt oder dass die Schüttung beeinträchtigt wird.

Bei K21 wird nirgendwo in Grundwasser eingegriffen. Die mineralwasserführenden Schichten bleiben völlig unberührt.

Was passieren kann, meine Damen und Herren, passiert; es ist nur eine Frage, wann. Diese alte Feuerwehweisheit gilt auch für Tunnelbauten bei Stuttgart 21. Wenn es im Fall eines Brandes im Zug auch nur geringe Chancen zur Selbstrettung gibt, so müssen diese doch bei der Konstruktion und beim Sicherheits- und Rettungskonzept von Anfang an so gestaltet werden, dass man bestmögliche Sicherheit und größtmögliche Rettungschancen zum Ziel hat.

Dies, so behaupte ich, ist bei Stuttgart 21 nicht der Fall. Gegen den Willen der Deutschen Bahn AG musste durchgesetzt werden, dass die Rettungsquerstollen im Maximalabstand von 500 m errichtet werden. Die Deutsche Bahn AG wollte eine Ausnahmegenehmigung für 1.000 m. Aber auch die 500 m sind ein viel zu langer Weg zur Selbstrettung im Fall einer Havarie im Tunnel. Das gilt natürlich insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, z. B. Rollstuhlfahrer, die ohne fremde Hilfe sich im Havariefall nicht in diese Querstollen retten können. Auch sind die erreichbaren Querstollen zu klein und können nicht alle Menschen aufnehmen. Ich gehe jetzt einmal aus von einem voll besetzten ICE mit 800 Menschen. Diese 800 Menschen können sich bei einem Maximalabstand von 500 m nicht alle in diese Querstollen retten; ein Teil muss im Havariestollen bleiben. Es wäre daher zu fordern, dass solche Rettungsquerstollen alle 800 m (?) vorhanden sind.

In den Stuttgart-21-Tunneln sind Trockenleitungen vorgesehen. Das heißt, zum Feu-

erlöschen müssten diese dann erst mit Wasser gefüllt werden. Beim Filder-  
aufstiegstunnel z. B. benötigte man dann ca. 40 Minuten, bis Wasser in der Mitte des  
Tunnels angekommen ist – für uns eigentlich ein unmöglicher Zustand.

Das Rettungskonzept sieht vor, dass ein brennender Zug durchfährt und die Evaku-  
ierung am Portal auf den Fildern oder im Tiefbahnhof stattfindet. Die Schlichtung hat  
gezeigt, dass die Verrauchung der Verteilerebenen des Tiefbahnhofs in einem sol-  
chen Fall nicht auszuschließen ist. Auch sind die vielen Engpässe auf den Bahnstei-  
gen zwischen den Säulen, den Rolltreppen und den Bahnsteigkanten dann gegeben-  
enfalls tödlich.

Ich habe jetzt nur einige Punkte genannt, was das mangelhafte Sicherheits- und Ret-  
tungskonzept bei Stuttgart 21 angeht.

Ganz anders sieht es bei K21 aus, weil im Kopfbahnhof die Wege nach allen Seiten  
ins Freie offen sind und gegebenenfalls sich die Fahrgäste auch über das Gleisvor-  
feld retten können.

Ich habe Ihnen jetzt zu diesen drei Punkten vorgetragen, wie wir es sehen.

Abschließend möchte ich Ihnen, Herr Dr. Geißler, nochmals danken für die Schlich-  
tung. Vor allem möchte ich Ihnen ein großes Kompliment aussprechen für Ihre Kon-  
dition. Da könnte manch einer von uns sich noch eine Scheibe abschneiden.

Vielen Dank.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Stocker.

Jetzt gebe ich das Wort Herrn Rockenbauch. Bitte schön.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Nach den gruseligen Bildern habe ich et-  
was schönere Bilder mitgebracht.

(Folie: „Schlossgarten – damals“)

Sehr geehrte Damen und Herren, lieber Heiner Geißler! Ich habe meine zwei Lieb-  
lingsbilder mitgebracht, denn ich will über Stadtentwicklung mit Ihnen reden.

Ich glaube, bei diesem Bild mit dem prächtigen Schlossgarten kann man begreifen,  
warum der Stutengarten zum Namen für unsere schöne Stadt geworden ist. Aber ich  
finde dieses Bild auch ganz interessant, denn ich bin mir sicher: Zu der Zeit hätte  
sich keiner, der da gewohnt hat, träumen lassen, dass dieser Name Stuttgart einmal  
so um die Welt gehen würde, wie er es jetzt in diesem Sommer getan hat.

Dieser Name Stuttgart ist wirklich zu Recht, glaube ich, um die Welt gegangen. Das

liegt daran, dass wir hier in Stuttgart die eigentliche Fortschrittskraft der europäischen Stadt wiederentdeckt haben: Das sind die Bürgerinnen und Bürger. Für jede Stadtentwicklung müssen diese Bürgerinnen und Bürger im Mittelpunkt und im Ziel-punkt stehen.

Was wir bis jetzt erlebt haben, ist komplett das Gegenteil. Stuttgart 21 ist kein Kommunikationsfehler, sondern eine Fehlplanung. Das hat die Faktenschlichtung bewiesen. Aber es hat auch einen Grundgeburtsfehler. Jahrelang haben die Bahn AG und die Mehrheitsparteien durch Hochglanzbroschüren-Desinformation versucht, diesen Geburtsfehler zu vertuschen.

Stuttgart 21 stammt aus einem Jahrhundert, in dem die Politik die Glaubenssätze von „höher, schneller, weiter“ – Herr Mappus, Sie wollen immer noch mehr Wachstum – entwickelt hat. Inzwischen hat sich die Welt verändert, und die Menschen haben sich verändert. Die Menschen wissen, dass es in Zeiten des Klimawandels kein unendliches Wachstum geben kann. Seit der Bankenkrise wissen die Menschen auch, dass die eigentlichen Zukunftsinvestitionen nicht diejenigen in Tunnel und Beton sind, sondern Investitionen in Bildung, Kultur und in ein soziales und solidarisches Miteinander, das das Leben für alle ohne Ausbeutung für Mensch und Natur garantiert. Die zukunftsfähige Schöpfungskraft liegt nicht in der Technik oder in den Wegen, sondern in den Menschen, die diese Technik erfinden.

Vor diesem Hintergrundwissen erscheint Stuttgart 21 wie ein Fossil aus dem letzten Jahrhundert. Für dieses Fossil soll jetzt mitten im Herzen der Stadt offen operiert werden. Da geschieht es dann plötzlich: Der Bürger geht auf die Straße und wehrt sich dagegen, weil er seine Heimat schützen will, weil er seinen Bahnhof verteidigen will, der nach der grandiosen Einfahrt in diese schöne Stadt die Menschen mit seinen Flügeln empfängt und dann so intelligent durch die unterschiedlichen städtebaulichen Einbindungen in die Stadt entlässt und verteilt. Diesen Bahnhof wollen die Bürgerinnen und Bürger schützen genauso wie die 200 Jahre alten Bäume. Ich weiß nicht, wie viele Rendezvous unter diesen Bäumen stattgefunden haben. Dass die Menschen diese Lebewesen verteidigen, ist klar. Aber sie verteidigen nicht nur ihre Heimat. Sie kämpfen auch um ihr Recht, die Zukunft selber gestalten zu können.

Die Bahn und die Mehrheitspolitik sind bereit, all das zu opfern für ihre alten Vorstellungen von Zukunft und für die Profite von wenigen. Statt die Bürgerinnen und Bürger ernst zu nehmen, haben sie uns am 30.09. Wasserwerfer, Schlagstöcke und Pfefferspray geschickt. Wir werden diesen 30.09. nicht vergessen, auch nicht durch diese Schlichtung, denn das, was dort zerstört wurde, lässt sich nicht wieder reparieren.

Die Planungskultur – dafür ist der 30.09. auch ein Ausdruck – und die Politik bei Stuttgart 21 sind ein Beispiel für systematische Ausgrenzung der Bürgerinnen und Bürger. Ich erinnere mich noch ganz genau, wie ich 1995 das erste Mal mit meinen Eltern Unterschriften gegen dieses Projekt gesammelt habe. Schon damals wollten wir mit einem Bürgerantrag mitgestalten bei der zukünftigen Stadt. Trotz der Enttäuschung, dass damals das abgelehnt wurde, war ich natürlich 1997 bei der nächsten

Bürgerbeteiligung zu diesem Projekt dabei. Die Stadt – die Heimat, die erste Liebe für mich –, ich wollte sie mitgestalten. Damals haben die Bürgerinnen und Bürger wirklich Ziele aufgestellt, die genauso klingen wie das, was uns heute beim Rosensteinviertel versprochen wird. Wir wollen damals Vielfalt, Parzellierung, Durchmischung der Altersstrukturen, der Generationen, des sozialen Miteinanders, aber auch der Kulturen, Stadt der kurzen Wege, autofreie Gebiete und CO<sub>2</sub>-neutrale Stadtviertel.

Was hat die Politik daraus gemacht? Das erleben wir auf dem A1-Gelände direkt hinter dem Bahnhof. Sie hat die Bebauungspläne so gestaltet, dass die Bahn AG zur Finanzierung ihres Milliardenprojektes diese Stadt verhunzen konnte. Ich glaube trotz allem, was wir heute gehört haben, Herr Schuster: Es wird dort noch schlimmer. Hinter dem Bahnhof wird nichts besser. Da kommen noch zwei Hochhäuser, da kommt ein Rieseneinkaufszentrum. Ich sage jetzt über ICE lieber nichts und über irgendwelche, die damit gut vernetzt sind.

Stuttgart 21 ist und bleibt ein wolkiges Versprechen für eine ökologische Stadt, für blühende Landschaften, die da in zehn Jahren entstehen sollen. Wir, die Bürgerinnen und Bürger, wollen aber nicht auf morgen warten. Wir wollen die Stadt von heute gestalten, und wir müssen die Stadt heute gestalten. Denn wenn wir wirklich etwas gegen den Klimawandel tun wollen, dann müssen wir das heute tun und können nicht zehn Jahre warten.

Dank K21 könnten wir das heute schon tun. Denn bei uns beginnt die Zukunft heute. Bei K21 können wir behutsam und mit Respekt vor den gewachsenen Kulturleistungen in unserer Stadt die Fläche, die bei Stuttgart 21 zehn Jahre lang durch Logistikfläche belegt ist, gemeinsam mit den Menschen entwickeln und so Wohnraum, der heute notwendig ist, für Tausende von Wohnungen schaffen und sofort zur Verfügung stellen. Und das alles, ohne dass wir das Kesselklima und die Frischluftschneisen, die so lebenswichtig für die Lebensqualität und die Bürgerinnen und Bürger in dieser Stadt sind, riskieren.

Wenn es die Bürgerinnen und Bürger wirklich wollen, dann können wir – das ist der Gegensatz zu S21 – bei uns sogar den Abstellbahnhof verlegen und können dann auf der einen Seite beim Nordbahnhof der Stadt geben, was der Stadt ist, und auf der anderen Seite dem Park, was des Parks ist, und einen wunderbaren Bürgerpark schaffen für eine wirklich grüne Stadtentwicklung.

Damit steht fest: K21 steht für eine intelligente, soziale und ökologische Stadtentwicklung, bei der der Mensch im Mittelpunkt steht und die an die ganze Stadt denkt und nicht nur an eine kleine Modellstadt oder eine zweite Weißenhofsiedlung. Wir können uns das auch leisten, an die ganze Stadt zu denken. Denn wenn K21 kommt, werden genau die teuersten Grundstücke wieder an die Bahn AG gehen, und die Stadt wird Hunderte von Millionen erhalten, um eine Gesamtentwicklung der Stadt ökologisch nachhaltig zu beginnen.

(Folie: „Bürgerpark – morgen“)

Wer jetzt glaubt, dass er zu diesem Zeitpunkt die Bürgerinnen und Bürger mit einer weiteren Alibibürgerbeteiligung einbeziehen könnte, der zeigt nur, dass er die Bürgerinnen und Bürger schlecht kennt. Denn die Bürgerinnen und Bürger wollen heutzutage über die entscheidende Frage, die seit 1995 nie gestellt werden durfte, ob wir unter die Erde wollen oder oben bleiben, abstimmen. Diesen Grundmangel wird die versprochene Bürgerbeteiligung oder auch die schöne Stiftung Rosenstein nicht heilen können.

Deswegen ist mein Fazit: Stoppen Sie dieses wahnsinnige Projekt, nehmen Sie sich Zeit für eine Besinnungspause, und lassen Sie endlich die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt mitentscheiden und die Zukunft mitgestalten.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Rockenbauch.

Jetzt kommt Herr Arnoldi.

(Folie: „Plan von Kopfbahnhof 21“)

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Sehr geehrter Herr Dr. Geißler, sehr geehrte Damen und Herren! Die Schlichtungsgespräche haben deutlich gemacht: Bei Stuttgart 21 besteht ein erheblicher Nachbesserungsbedarf, während das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 machbar ist. Es ist fahrbar, es ist finanzierbar.

Deutlich wurde, dass der Kopfbahnhof heute noch lange nicht an seiner Kapazitätsgrenze angekommen ist. Der bestehende 16-gleisige Kopfbahnhof kann noch wesentlich mehr Züge bewältigen, wenn er modernisiert und ausgebaut wird. Es gilt, diese Vorteile zu nutzen. Mit dem Kopfbahnhof 21 haben die Umweltverbände ein Konzept vorgelegt, bei dem selbst die Deutsche Bahn einräumen muss, dass es funktioniert. Kopfbahnhof 21 ist kein Phantom, wie die Kritiker gerne behaupten. Kopfbahnhof 21 ist machbar.

Dies gelingt mit der Modernisierung der Anlagen und mit dem Ausbau der Zulaufgleise. Mit der Modernisierung des Gleisfeldes wird erreicht, dass sich ein- und ausfahrende Züge nicht mehr behindern. Mit dem Bau zweier zusätzlicher Gleise nach Bad Cannstatt wird ein Engpass beseitigt. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs kann damit wesentlich gesteigert werden.

Kopfbahnhof 21 ist ein Stufenkonzept. Je nach Bedarf können weitere Ausbauten dazukommen, beispielsweise der Ausbau der Zulaufstrecken nach Zuffenhausen und nach Obertürkheim, die Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm und die Verbesserung der Linien zum Flughafen und zur Messe. Das alles ist relativ schnell und einfach möglich.

Zugestanden wird, dass für weitere Ausbauten einzelne Planfeststellungsverfahren neu aufgerollt werden müssen. Das kostet Zeit, aber das ist, den politischen Willen vorausgesetzt, in drei bis vier Jahren leistbar.

Meine Damen und Herren, wir haben uns auch die Frage gestellt: Lässt sich mit Kopfbahnhof 21 der Bahnbetrieb tatsächlich verbessern? Leistet die Infrastruktur von Kopfbahnhof 21 das, was wir versprechen? Hierzu haben wir ein Betriebsprogramm mit 14 Linien erarbeitet, und es konnte der Nachweis erbracht werden, dass Kopfbahnhof 21 in der Lage ist, 52 Züge in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zu bewältigen – deutlich mehr als bei Stuttgart 21. Wir konnten nachweisen, dass sich die Reisezeiten bei Einführung des Integralen Taktfahrplans für die Mehrzahl der Verbindungen verkürzen.

Meine Damen und Herren, damit fällt die verkehrliche Rechtfertigung für Stuttgart 21 in sich zusammen. Stuttgart 21 ist der vergebliche Versuch, ein Verkehrsproblem zu lösen, das es gar nicht gibt. Kopfbahnhof 21 schafft mehr Kundennutzen. Die Verbesserungen werden früher wirksam als bei Stuttgart 21, und das bei deutlich geringeren Kosten als bei Stuttgart 21.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs ist auch eine Bestätigung für die Menschen, die jetzt ein Jahr lang für den Erhalt ihres Bahnhofs demonstriert haben. Die Stuttgarter Bürger kennen ihren Bahnhof besser als mancher Bahnmanager und mancher Politiker, und sie lieben diesen Bahnhof. Sie schätzen diesen Bahnhof wegen seiner Übersichtlichkeit, der barrierefreien Zugänge, des ebenerdigen Umsteigens, der Großzügigkeit der Anlagen, des bequemen Ein- und Aussteigens. Gerade Letzteres wurde uns auch von einem Vertreter der Behindertenverbände ausdrücklich bestätigt. All das sind Vorzüge, die in einer immer älter werden Gesellschaft immer wertvoller werden.

Meine Damen und Herren, auch bei Kopfbahnhof 21 werden 75 ha für die Stadtentwicklung frei. Die hohen Investitionen in den Schienenverkehrsknoten Stuttgart müssen dem Reisenden zugutekommen und nicht allein dem Städtebau. Der Reisende muss wieder im Mittelpunkt stehen. Ein Fahrzeitgewinn von zwei oder drei Minuten reicht bei Weitem nicht aus. Die Reisenden wollen schnelle Verbindungen. Noch wichtiger aber ist ihnen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs, insbesondere beim Umsteigen.

Deswegen ist es auch nicht hinnehmbar, dass mit dem Bau von Stuttgart 21 der S-Bahn-Betrieb nachhaltig gestört ist. Ich appelliere daher an Sie, Herr Bopp, als Vertreter der Region, und Sie, Herr Dr. Grube, als Vertreter der Bahn, diese Störungen möglichst bald wieder zu beheben im Interesse Ihrer Kunden, die täglich Ihre Fahrzeuge nutzen.

Meine Damen und Herren, ich komme zum Schluss. Kopfbahnhof 21 ist das bessere Konzept. Deswegen sagen wir: Oben bleiben!

Mein besonderer Dank, Herr Dr. Geißler, geht an Sie, dass Sie uns mit dieser Schlichtung die Gelegenheit geboten haben, unser Konzept einem breiten Publikum vorzustellen. Herzlichen Dank dafür.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Arnoldi.

Jetzt kommt Herr Kretschmann.

**Wilfried Kretschmann (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren! Das Aktionsbündnis ist für eine Stärkung der Schiene. Für ein gutes Schienenprojekt muss man Geld in die Hand nehmen. Aber gerade weil wir für die Stärkung der Schiene sind, sind wir gegen Stuttgart 21, Denn die Frage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist natürlich eine entscheidende Frage. Niemand nimmt für ein beliebiges Projekt beliebig viel Geld in die Hand. Irgendwann muss man auch fragen, ob die Kosten zu den Nutzen im richtigen Verhältnis stehen. Erreichen wir mit dem eingesetzten Euro, also den Kosten, den optimalen Nutzen, nämlich mehr Mobilität?

(Folie: „Kostenentwicklung von Stuttgart 21“)

Ursprünglich sollte sich der Tiefbahnhof Stuttgart 21 durch die Grundstücke selbst finanzieren. Aus diesem sich selbst finanzierenden Projekt ist längst ein Milliardengrab geworden. Noch im Juli 2007 lagen die angepeilten Projektkosten bei 2,8 Milliarden €. 2009 haben dann die Fachplaner die Kosten auf 5 Milliarden € korrigiert. Um die politische Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden € Projektkosten, die von Bahnchef Grube genannt wurden, nicht zu reißen, wurde daraufhin das Projekt von der DB auf 4,1 Milliarden € heruntergerechnet.

In der Schlichtung haben uns nun die Wirtschaftsprüfer deutlich gesagt: Bei diesen Einsparungen sind alle Chancen berücksichtigt, aber die Risiken sind ausgeblendet. Unsere Bedenken sind rechts die schwarzen Punkte. Deswegen gehen wir davon aus, dass mit den sicher kommenden Nachträgen, die wir einmal bei 10 % angesetzt haben – das ist absolut an der untersten Grenze solcher Projekte –, wir dann wieder bei der Kostenschätzung der Fachplaner sind, nämlich 5 Milliarden €. Bedenken Sie: Wenn nur ein Drittel der Einsparkosten nicht realisiert werden kann – das wäre eine optimistische Schätzung –, sind das ja schon wieder 300 Millionen € mehr.

Rechnet man nun die ausgeblendeten Kosten – die historischen Planungskosten, den Flughafenzuschuss – hinzu, sind wir schon bei 5,3 Milliarden €. Die Verbesserungen von Prof. Heimerl – das ist nach unserer Auffassung das Allermindeste, was geschehen muss, z. B. ein 9. und 10. Gleis – werden die Kosten noch um rund 500 Millionen € steigern. Nimmt man dann noch die Verbesserungen auf den Zulaufstrecken hinzu – Wendlinger Kurve, Filderbahnhof, aber auch Zulaufstrecken aus Richtung Bad Cannstatt –, müssen wir noch einmal mit zusätzlich einer halben Milliarde € rechnen. Wir sind dann mit diesen Verbesserungen, durch die sich erst die

notwendige Leistungsfähigkeit ergibt, bei 6 Milliarden € angelangt. Damit erreichen wir einen Zustand, den wir jetzt beim Kopfbahnhof bekanntlich schon haben. Wenn wir davon ausgehen, dass die Fahrzeitgewinne gegenüber dem Kopfbahnhof nicht größer sind und Stuttgart 21 für den Güterverkehr gar nichts bringt, dann ist damit überhaupt nichts gewonnen, und das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt nicht.

Ebenso haben wir bei der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm leider große Fragezeichen machen müssen. Unsere Gutachter sagen, dass nach menschlichem Ermessen die Strecke unter 4 Milliarden € nicht zu verifizieren ist. Sie ist nicht güterzugtauglich, und damit ist ihr volkswirtschaftlicher Nutzen gering bzw. entfällt sogar. Auch wenn wir über die Kosten noch streiten mögen, ist das Projekt jedenfalls nicht prioritär gegenüber anderen wichtigen Vorhaben.

Mit der Modernisierung des Kopfbahnhofs nach dem Konzept K21, dessen Machbarkeit hier festgestellt wurde, wäre eine höhere Leistungsfähigkeit zu den maximal halben Kosten von Stuttgart 21 erreichbar. Damit ist, wenn ich das Kosten-Nutzen-Verhältnis nehme, das Urteil über Stuttgart 21 gefällt. Es ist gegenüber dem Kosten-Nutzen-Verhältnis von K21 nicht zu verifizieren und wäre eine Verschleuderung von Geldern.

Wenn wir neu planen müssen – das muss man natürlich eingestehen, wenn man jetzt dieses andere Konzept realisieren will –, dann geht dieses Geld aber für Baden-Württemberg nicht verloren. Es kann mit hohem ökonomischem Faktor – verglichen mit der Neubaustrecke dem Faktor 3 – und mit hohem ökologischem Faktor – verglichen mit der Neubaustrecke dem Faktor 100 –, also mit hohen Effekten in die Rheintalbahn Karlsruhe – Basel investiert werden, die völlig unterfinanziert ist und vor allem noch mehr Geld braucht, wenn man die Trassenführung aus Lärmschutzgründen ändern will, was dringend erforderlich ist.

Ich kann also zusammenfassend über das Kosten-Nutzen-Verhältnis sagen: Da wir bei den Schieneninvestitionen generell eine Unterfinanzierung besitzen – das haben wir ja hier zeigen können –, ist eine strikte Kosten-Nutzen-Betrachtung beider Projekte unter Bedingungen der Schuldenbremse in unserer Verfassung dringend geboten. Ich betone: Bei nüchterner Betrachtung – an dem ganzen Schlichtungsprozess hat mir die nüchterne Sach- und Faktenatmosphäre so gut gefallen – des Projekts, wenn man es nicht hochstilisiert zu irgendeinem nicht realistischen Magistralen- oder Leuchtturmprojekt, neigt sich daher die Waagschale ganz eindeutig zugunsten des sanierten Kopfbahnhofs. Er liegt im Interesse des Landes Baden-Württemberg, seiner Menschen und seiner Wirtschaft.

Vielen Dank.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke schön.

Jetzt als letzter Redner Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, meine Damen und Herren! In den Zielen sind wir uns – das haben die Schlichtungsgespräche gezeigt – weitgehend einig. Wir wollen mehr Personen- und Güterverkehr von der Straße und vom Flugzeug auf die Bahn verlagern. Wir wollen mehr Kundenfreundlichkeit für die Bahnreisenden. Wir wollen kürzere Reisezeiten von Stuttgart nach Ulm/München und in die Region. Wir wollen eine bessere regionale Anbindung des Flughafens. Wir wollen eine soziale und schöne städtebauliche Nutzung der frei werdenden Bahnanlagen und eine Erweiterung der Parkanlagen. Das alles soll ökonomisch möglich und ökologisch vertretbar sein. Darüber sind wir uns einig.

Strittig sind die Mittel und Wege, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen.

Unsere Kritik an Stuttgart 21 hat sich bei der Faktenschlichtung weitgehend bestätigt. Ich nenne nur die Stichworte: nicht ausreichende Kapazität des Tiefbahnhofs, Fehlplanungen für die Filderstrecke und den Flughafenbahnhof, erhebliche Sicherheitsmängel, ökologische Defizite, geologische Risiken und geschönte Kostenrechnungen. Ich sage: Stuttgart 21 kann damit die gesetzten Ziele nicht erfüllen.

Unser Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 wurde von der Bahn ausdrücklich als „machbar“ bestätigt. K21 wird jedoch von den Projektträgern Bahn, Stadt und Land abgelehnt.

Damit stehen sich zwei im Grundsatz gegensätzliche Konzepte, zwei ganz unterschiedliche politische, kulturelle und soziale Denkweisen gegenüber. Dazu einige Beispiele.

Das Großprojekt Stuttgart 21 mit der Neubaustrecke nach Ulm auf der einen Seite und auf der anderen Seite unser behutsames, schrittweise realisierbares Konzept Kopfbahnhof 21 nach dem Prinzip: Wir wollen Bewährtes erhalten, sanieren, modernisieren und ertüchtigen.

Das achtgleisige Projekt Stuttgart 21 kann den Bahnknoten Stuttgart nicht verbessern. K21 hingegen hat mit dem gut und pünktlich funktionierenden 16-gleisigen Kopfbahnhof sogar noch Kapazitätsreserven.

Stuttgart 21 hat große geologische Risiken bei der Tunnelstrecke und für die mineralwasserführenden Schichten unter dem Tiefbahnhof. K21 hat nichts dergleichen.

Stuttgart 21 verursacht schwere Eingriffe in den Mittleren Schlossgarten und den denkmalgeschützten Bonatz-Bahnhof. K21 erhält beides.

Stuttgart 21 schließlich erfordert 5 bis 8 Milliarden € – ohne die Neubaustrecke – für drei Minuten Fahrzeitgewinn im Fernverkehr und den unnötigen Anschluss des Flughafens an den ICE-Verkehr. K21 wäre für die Hälfte zu haben.

Und was das Qualitative angeht: Stuttgart 21 schickt die Reisenden bei Feuerbach unter die Erde und lässt sie irgendwo auf den Fildern wieder ans Tageslicht kommen. K21 dagegen steht für eine oberirdische, erlebnisreiche, schöne, menschenfreundliche Bahnreise durch und um unsere schöne Stadt Stuttgart.

Ein Kompromiss zwischen K21 und S21 ist nicht möglich; darin sind wir uns alle einig. Wir sind aber überzeugt davon, dass K21 das bessere, zeitgemäße und nachhaltige Konzept ist. Stuttgart 21 dagegen ist ein überteuertes, hoch riskantes Großprojekt der Vergangenheit, dessen grundsätzliche Mängel und Defizite auch durch Nachbesserungen und Korrekturen – einmal ganz abgesehen von den zusätzlichen Kosten – nicht behoben werden können.

Die Deutsche Bahn betont, sie ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das Gewinn machen müsse. Wir halten dagegen: Die Deutsche Bahn ist ein öffentliches, privatrechtlich verfasstes Unternehmen, das dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen hat. Manchmal frage ich mich, ob die Bahn weiß, dass sie ein bundeseigenes Unternehmen ist, und ob sie nicht ihrerseits Bundes- und Landesregierung als bahneigene Institutionen versteht.

Am Ende jedenfalls geht es um eine politische Entscheidung. Die Politik im Bund, im Land und in der Stadt ist dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet. Die Faktenschlichtung hat große bahntechnische, geologische, finanzielle und zeitliche Risiken des Projekts Stuttgart 21 offengelegt. Alle politisch Beteiligten müssen sich die Frage stellen, ob sie diese Risiken angesichts einer deutlich billigeren, schrittweise realisierbaren und weniger risikoreichen Alternative Kopfbahnhof 21 eingehen wollen.

Ein Weiterbauen wie bisher ist angesichts der grundsätzlichen Mängel von Stuttgart 21 unter keinen Umständen vertretbar. Wir erwarten einen Bau- und Vergabestopp, bis alle noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse für Stuttgart 21 und für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm rechtskräftig vorliegen, bis alle zusätzlich notwendigen Planänderungsverfahren rechtskräftig abgeschlossen und bis die Kosten etwaiger Änderungen finanziell gesichert sind. Alles andere wären halsbrecherische Gewaltmaßnahmen.

Nach der Faktenschlichtung erwarten die Bürger und Bürgerinnen, dass sie an der Entscheidung beteiligt werden. Die Landesregierung sollte deshalb mit dem Landtag klären, welche demokratischen Beteiligungsmöglichkeiten es für die Bürger und Bürgerinnen des Landes gibt, z. B. eine Volksabstimmung oder eine Volksbefragung.

Möglicherweise glauben jedoch die politisch Verantwortlichen, sie könnten nach der Faktenschlichtung Stuttgart 21 durchwinken und weiter drauflosbauen wie bisher mit dem Versprechen: Zukünftig werden solche Großprojekte ganz anders geplant und gebaut. Das wäre nach der vergangenen Geschichte dieses Projekts nicht glaubwürdig und würde zu großen Vertrauensverlusten in die Landespolitik führen und die kritischen, zum Teil zornigen Bürger gewiss nicht befrieden.

Nun sind wir gespannt auf Ihre Empfehlungen, Herr Dr. Geißler, und wir wünschen Ihnen, dass diese Empfehlungen die in das Faktenschlichtungsverfahren gesetzten hohen Erwartungen und großen Hoffnungen erfüllen.

(Beifall)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank, Herr Conradi.

Damit sind wir am Ende der Runde der Plädoyers. Wir machen jetzt eine Stunde Pause. Es sind jetzt noch Einzelgespräche mit den jeweiligen Gruppen notwendig. Die Befürworter – ich kürze es mal so ab – treffen sich im Raum 408 – der ist da hinten rechts, wo wir schon einmal angefangen haben, miteinander zu diskutieren – und die Projektgegner und K21-Befürworter im Raum 407.

Es gibt ab 12 Uhr, also ab jetzt, Mittagessen. Die Kantine steht dafür nicht zur Verfügung, aber der Flur vor diesen Versammlungsräumen, was ja auch gar nicht schlecht ist. Da kann man zwischendurch etwas essen.

Damit schließe ich die jetzige Schlichtungsrunde. Wir werden jetzt bis 13 Uhr brauchen; das ist gar keine Frage. Möglicherweise muss ich noch etwas ändern. Dann wird mein Votum – ungefähr 20 Minuten – kommen, und anschließend findet die Pressekonferenz statt. Sie findet nicht vor 13:30 Uhr statt. An diesem Pressegespräch – das sage ich jetzt schon – werden wir alle wieder teilnehmen. Also wir machen das genauso wie bisher. Ich werde anfangen, dann kommt jeweils ein Vertreter oder möglicherweise eine Vertreterin der jeweiligen Seite zu Wort, und danach stehen wir für Fragen zur Verfügung. Sie müssen nur unter sich entscheiden, wer von Ihnen mit mir vor die Presse tritt.

Ich unterbreche die Sitzung. Ich würde mich jetzt zunächst einmal gerne mit den Projektbefürwortern im Raum 408 treffen. Dann kann es sein, dass es wie bei normalen Tarifschlichtungen noch ein bisschen hin und her geht.

Vielen Dank. Ich wünsche einen guten Appetit.

(Unterbrechung der Sitzung: 12:06 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 16:49 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine Damen und Herren, ich muss Sie um Entschuldigung bitten. Es hat doch etwas lange gedauert. Es gab noch ein paar technische Probleme. Aber ich darf sagen: Ich war sieben Jahre Zentralschlichter im Baugewerbe. Jede dieser Schlichtungen hat am letzten Tag wesentlich länger gedauert als hier bei uns in Stuttgart. In der Regel enden solche Tarifschlichtungen, die um zwölf Uhr beendet sein müssen, gewöhnlich morgens um fünf Uhr, indem man die Uhr anhält. Das haben wir heute nicht gebraucht.

Ich möchte Ihnen jetzt mein Votum, das Ergebnis der Schlichtung, bekannt geben. Für die Presse wird das schriftliche Exemplar am Ende der Schlichtung – in ungefähr 15 bis 20 Minuten – ausgeteilt werden. Wenn es die Gegebenheiten erlauben, wird die Pressekonferenz zehn Minuten oder eine Viertelstunde später stattfinden.

Am Mittwoch, den 6. Oktober 2010, wurde ich im Landtag von Ministerpräsident Mappus als Schlichter für den Streit um den Tiefbahnhof Stuttgart 21 und um die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vorgeschlagen – vom Fraktionsvorsitzenden Kretschmann in derselben Sitzung bestätigt –, nachdem am Tag zuvor der Fraktionsvorsitzende der GRÜNEN im Stuttgarter Stadtrat, Werner Wölfle, meinen Namen für diese Aufgabe genannt hatte. Dem schlossen sich alle Landtagsfraktionen an. Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 stimmte daraufhin am 12. Oktober meiner Nominierung zu. Am 15. Oktober 2010 einigten sich Projektgegner und Projektbefürworter darauf, sich an einen Tisch zu setzen und mit dem Schlichtungsverfahren zu beginnen. Zuvor war Einigung über den Inhalt der Friedenspflicht und deren Einhaltung während der Schlichtungsgespräche erzielt worden. Am 22. Oktober begann die erste Schlichtungsrunde.

Das Verfahren war als Fachschlichtung gedacht, wobei offen blieb, ob diese in eine Ergebnisschlichtung verbunden mit einem Votum des Schlichters münden sollte. Es war klar, dass daraus keine rechtliche Bindung entstehen konnte, wohl aber eine psychologische und politische Wirkung. Der Begriff „Schlichtung Stuttgart 21“ setzte sich dann auch in der Öffentlichkeit durch.

Nachdem sich der Bund sowie die Länder Baden-Württemberg und Bayern – Bayern wegen Neu-Ulm 21 – auf eine Vorfinanzierung geeinigt hatten, genehmigte der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn am 14. März 2001 das Projekt. Damit wurde der Weg für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen geebnet. Am 31. Oktober 2001 wurde das erste Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt eröffnet. In den darauffolgenden Jahren wurde das Projekt von allen zuständigen parlamentarischen Gremien mehrheitlich gebilligt und insoweit legalisiert. Dennoch formierte sich schon frühzeitig Widerstand gegen Stuttgart 21, der sich vor allem im Laufe des Jahres 2010 zu massenhaften Demonstrationen mit bis zu über 60.000 Teilnehmern äußerte. Der Spalt ging quer durch die gesamte Stadtbevölkerung und bewegte zunehmend auch die Bevölkerung Baden-Württembergs. Selbst die Befürworter gingen

auf die Straße. Am 30. September 2010 eskalierte der Protest. Bei einer Demonstration kam es zur Konfrontation der Protestbewegung mit der Polizei mit der Folge von über 100 Verletzten, darunter zwei Schwerverletzten.

Diese Entwicklung mit negativem Echo bis in die Vereinigten Staaten hatte die Bevölkerung und die politisch Verantwortlichen erschüttert. Sie hatte regionale und überregionale Gründe und ist nur vor dem Hintergrund einer massiven Vertrauenskrise in die Politik im Allgemeinen und einer speziellen ebenfalls massiven Kritik an der Art und Weise des Zustandekommens und der Durchführung des Projekts Stuttgart 21 zu verstehen. In den Augen vieler Bürgerinnen und Bürger waren mit diesem Projekt mehr ökologische, geologische und finanzielle Risiken als wirtschaftliche Chancen verbunden. Wichtiges Ziel der Schlichtung war daher, durch Versachlichung und eine neue Form unmittelbarer Demokratie wieder ein Stück Glaubwürdigkeit und mehr Vertrauen in die Demokratie zurückzugewinnen. Die Schlichtung hat mit dem sachlichen Austausch von Argumenten unter gleichberechtigter Teilnahme von Bürgern aus der Zivilgesellschaft etwas nachgeholt, was schon vor vier oder fünf Jahren hätte stattfinden sollen. Die Schlichtung konnte diesen Fehler jedoch nur teilweise reparieren.

Unabhängig vom Ergebnis in der Sache war die Schlichtung, bevor sie heute zu Ende gehen wird, ein Erfolg, wie die „Stuttgarter Zeitung“ schreibt. Im Einzelnen: Vertreter der Bürgerinitiativen aus der Zivilgesellschaft, Projektgegner wie -befürworter, Ministerpräsident, Minister, Bahnvorstände, Bürgermeister, Abgeordnete haben sich an einen Tisch gesetzt und in neun Schlichtungsrunden vom 22. Oktober bis zum 30. November 2010 die Argumente ausgetauscht. Wenn man an die Bezeichnungen denkt, die zwischen den Projektgegnern und Projektbefürwortern hin und her gegangen sind – das will ich im Einzelnen nicht noch einmal darstellen –, wäre das noch vor zwei Monaten unvorstellbar gewesen.

In der Landtagssitzung vom 6. Oktober 2010 sagte Winfried Kretschmann an die Adresse der Landesregierung:

*Glauben Sie mir, die Hauptquelle des Protestes ist, dass Sie den Protest gar nicht ernst nehmen und dass Sie denken, die Gegner hätten noch nicht einmal gute Argumente.*

Diese Beschwerde müsste er heute nicht mehr vorbringen. Die Projektgegner und Kopfbahnhof 21-Befürworter – das muss ich immer dazu sagen – haben bewiesen, dass sie für das von ihnen ausgeübte Demonstrationsrecht gute Gründe haben. Dies wird von der anderen Seite anerkannt. Die Debatte wurde auf Augenhöhe geführt. Auch dies hat es in dieser Form noch nie gegeben. Die Bereitschaft der Landesregierung, hierbei mitzumachen, kann auch als Gegenbeweis zu der weit verbreiteten Meinung gelten: Die da oben machen, was sie wollen.

Die Gleichberechtigung wurde auch dadurch sichergestellt, dass das Land Baden-Württemberg alle Ausgaben der Projektgegner und Kopfbahnhof 21-Befürworter für

die Erstellung von Gutachten und die Anhörung von Sachverständigen übernommen hat. Das Aktionsbündnis wurde dadurch, wie die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ schrieb, zum ebenbürtigen Kontrahenten in der Landespolitik aufgewertet. Dazu sagte Peter Conradi: „Die Schlichtung hat unser Gewicht in der Öffentlichkeit verändert. Es ist gelungen, so etwas wie ein faires Gegenüber herzustellen.“ Werner Wölfle sagte: „Unsere Akzeptanz ist gestiegen. Keiner kann mehr sagen, wir wären nur Protestler.“

Voraussetzung für das Gelingen der Schlichtung war die vom Ministerpräsidenten ausgegebene Parole: „Nicht nur alle an den Tisch, sondern alle Fakten auf den Tisch“. Dieser Faktencheck ist weitgehend gelungen – angesichts der Komplexität des Problems fast ein Wunder. Lediglich das Zurückhalten von Detailinformationen zur Projektfinanzierung wegen der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen bei den Ausschreibungen blieb unbefriedigend. Durch die Einsetzung von drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurde dieser Mangel jedoch in meinen Augen weitgehend behoben.

Einer der Hauptgründe für das Misstrauen gegenüber der Politik und gegenüber der Wirtschaft ist die wachsende Undurchschaubarkeit der politischen und ökonomischen Vorgänge, wie sie sich in der zurückliegenden Finanzkrise gezeigt haben. Die totale Öffentlichkeit und Transparenz des Schlichtungsverfahrens sollte die Gegenposition zu praktizierter Geheimhaltung und Konservierung von Herrschaftswissen bilden. Die Schlichtungen wurden daher jeweils von Anfang bis Ende live im Fernsehen durch Phoenix und teilweise den Südwestrundfunk sowie Flügel TV übertragen und in das Internet gestellt. An dieser Stelle möchte ich vor allem Phoenix danken. Phoenix hat uns von Anfang bis Ende immer begleitet.

(Beifall)

Gleichzeitig konnten interessierte Bürger im großen Saal des Stuttgarter Rathauses das Geschehen auf einer Großbildleinwand verfolgen. Die Schlichtung war daher auch moderne Aufklärung im besten Sinne von Immanuel Kant, nämlich die Menschen zu befähigen, sich aus – wie er sagte – „unverschuldeter Unmündigkeit“ zu befreien und dadurch – so seine Formulierung – „jederzeit selbstständig denken“ zu können. Das bedeutet, sich sein eigenes Urteil bilden zu können. Das Interesse war enorm und führte bei Phoenix und dem Südwestrundfunk zu bisher nicht erreichten Einschaltquoten mit über einer Million Zuschauern bei Phoenix. Die „Süddeutsche Zeitung“ schrieb:

*Das Interessante in den Augen der Beteiligten und der Zuschauer war, dass die gesamten Argumente beider Seiten offengelegt und Zusammenhänge dargestellt wurden.*

Statt der Vorstellung von Teilaspekten durch mediale Statements konnte die Herleitung von Argumenten dargestellt werden, die „Storylines“, wie Volker Kefer einmal sagte, „das heißt die technische Gesamterzählung und der innere Zusammenhang

des Vorhabens – und das vor einem Millionenpublikum.“

In der Presse, aber auch in den Parlamenten und Regierungen außerhalb von Baden-Württemberg, wurde die Frage gestellt, ob die Bürger in Zukunft der Regierung und den Parlamenten nachträglich in die Parade fahren dürften und dadurch die repräsentative Demokratie gefährdeten. Dies ist eine berechtigte Frage, aber in der Zeit der Mediendemokratie mit Internet, Facebook, Blogs, einer Billion Webseiten und der Organisation von zehntausenden Menschen per Mausklick kann die Demokratie nicht mehr so funktionieren wie im letzten Jahrhundert. Die Zeit der Basta-Politik ist vorbei. Auch Parlamentsbeschlüsse werden hinterfragt, vor allem wenn es Jahre dauert, bis sie realisiert werden. Sie müssen jedenfalls in dieser Zeit immer wieder begründet und erläutert werden.

Die Fristen zwischen Planung und Realisierung von Großprojekten sind viel zu lang. Die Öffentlichkeit muss zwar heute schon nach § 3 des Baugesetzbuches über Pläne und Alternativen frühzeitig informiert werden, diese Bestimmung steht jedoch auf dem Papier, wird nicht eingehalten oder zu eng ausgelegt. Notwendig ist zudem, dass die Alternativen offiziell ermöglicht und geprüft werden. Das Fehlen dieser Möglichkeit war einer der größten Schwächen im Verfahren von Stuttgart 21. Wären die Ursprungsplanung von Professor Heimerl, ähnlich der sogenannten Züricher Lösung, oder andere Pläne, zum Beispiel Kopfbahnhof 21, gleichberechtigt zu Stuttgart 21 in den Planfeststellungsverfahren zur Debatte gestellt worden, wäre der Tiefbahnhof möglicherweise auch das Resultat der Prüfungen gewesen, aber andere Konzepte wären nicht planerisch in nicht mehr revidierbaren zeitlichen Verzug geraten. Dies war – um auch dies deutlich zu sagen – nicht der Fehler der jetzigen Landesregierung; sie hat dieses Defizit geerbt. Ministerpräsident Mappus hat bereits konsequenterweise eine gesetzliche Reform des Baurechts vorgeschlagen.

Wir brauchen nach meiner Auffassung in Deutschland eine Verstärkung der unmittelbaren Demokratie. Sicher kann das Schweizer Modell nicht eins zu eins auf Deutschland übertragen werden. Aber wir sollten, um Entwicklungen wie bei Stuttgart 21 in der Zukunft zu verhindern, das Beteiligungsverfahren der Schweiz übernehmen, zumindest für Großprojekte. Erste Phase: Formulierung des Ziels, zum Beispiel Bau eines Basistunnels durch den Gotthardt, dann Abstimmung. Zweite Phase: Entwicklung der Pläne, mögliche Alternativen, dann Abstimmung. Dritte Phase: Realisierung mit begleitender Begründung und Information.

Solange dies im Bund und in den Ländern nicht möglich ist, bietet sich das hier praktizierte Stuttgarter Modell als Prototyp einer institutionalisierten Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe an.

Es war von vornherein klar, dass bei der gegebenen Situation heute ein Kompromiss zwischen Tief- und Kopfbahnhof nicht mehr möglich ist. Der ursprüngliche Plan von Professor Heimerl, nämlich die Sanierung des Kopfbahnhofs mit Bau eines viergleisigen Durchgangsbahnhofs plus Anschlusstunnel zur Neubaustrecke und Abzweig zum Flughafen, wäre ein solcher Kompromiss gewesen. Diese sogenannte Kombi-

oder Züricher Lösung war aber nach dem Raumordnungsverfahren 1996/97 von der Bahn so wenig aufgegriffen worden wie die sogenannte Lean-Variante, die heutige Kopfbahnhof 21-Konzeption.

Ein Kompromiss ist heute auch deswegen nicht möglich, weil sich die Politik vor der Landtagswahl der beiden Bahnhöfe regelrecht bemächtigt hat, ebenfalls kompromisslos; die CDU offiziell für Stuttgart 21 und die GRÜNEN per Parteitagsbeschluss dagegen und für Kopfbahnhof 21. Bei dieser Sachlage wäre es für mich das Einfachste gewesen, eine Volksabstimmung oder eine Bürgerbefragung vorzuschlagen. Eine Bürgerbefragung in Stuttgart ist heute noch möglich und rechtlich denkbar unter der Voraussetzung, dass während des Baus von Stuttgart 21 eine Beteiligung der Stadt an Mehrkosten gefordert würde. Das ergibt sich aus dem Beschluss des Gemeinderates vom 29. Juli 2009. Ein Bürgerentscheid zu der Grundsatzfrage – Stuttgart 21 ja oder nein – ist dagegen rechtlich unzulässig. Bei einer bloßen Bürgerbefragung hätte das Ergebnis keinerlei Auswirkungen auf den Fortgang des Projektes. Die Deutsche Bahn ist nicht verpflichtet, einem solchen Votum zu folgen. Hinzu kommt, dass der Vorstand der Bahn gesetzlich verpflichtet ist, Schaden vom Unternehmen abzuwenden, der bei einem Baustopp von Stuttgart 21 in Milliardenhöhe entstünde.

Die Schlichtung ist ein neues Projekt unmittelbarer Demokratie mit großer Transparenz. Es kommt für mich aber dennoch nicht infrage, am Ende alles offenzulassen. Das wäre für mich sehr einfach. Ich hatte mir zunächst überlegt, eine Abwägung und Beurteilung der Argumente zu allen wichtigen Streitpunkten vorzunehmen, also zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit, zum Betriebskonzept, zur Ökologie, Städteplanung, Geologie und Finanzierung von Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21. Dies hätte jedoch mit Sicherheit jeden Zeitrahmen gesprengt und zum sofortigen und aus jeweiliger Sicht durchaus berechtigten Widerspruch und somit zur Fortsetzung der Schlichtungsdiskussion über die Friedenspflicht hinaus geführt. Ich möchte ein Beispiel geben: Nach dem von den Kopfbahnhof 21-Befürwortern favorisierten Systems des Integralen Taktverkehrs – ich verzichte heute auf die Erläuterung des Konzepts ITV – nach schweizerischem Vorbild braucht der ICE von Mannheim über Stuttgart nach Ulm bei Kopfbahnhof 21 elf Minuten länger als bei Stuttgart 21. Ob dies, wie die Bahn meint, für die Reisenden unzumutbar sei – über zehn Minuten Standzeit im Stuttgarter Bahnhof – oder ein solcher Zeitpuffer pünktliche Züge und bequemes Umsteigen ermögliche, wie das Bündnis meint, kann vom Schlichter nicht entschieden werden. Er ist in dieser Frage völlig unentschieden; je nachdem, was er mit der Reise bezweckt.

(Heiterkeit)

Ich kann jedoch eine grundsätzliche Bewertung der unterschiedlichen Positionen vornehmen und Schlussfolgerungen für die Zukunft ziehen.

Ich beginne mit den Vorschlägen der Kopfbahnhof 21-Befürworter. Werner Wölfle, der Vorsitzende der Grünen Stadtratsfraktion, sagte zum Ablauf und Inhalt der

Schlichtung: „Wir haben gezeigt, dass wir mit K 21 ein alternatives Projekt zur Modernisierung des Stuttgarter Bahnknotens haben.“ Ein wichtiges Resultat der Schlichtung ist sicher, dass die Idee eines erneuerten Kopfbahnhofs mit Bau eines Anschlusstunnels von Obertürkheim nach Denkendorf zur Neubaustrecke mit Abzweig zum Flughafen trassenmäßig realisierbar und technisch möglich ist. Gleichzeitig haben die Projektgegner eine Reihe von fundierten Gründen gegen Stuttgart 21 und die Neubaustrecke vorgetragen und vor allem auf Risiken, Mängel und Probleme der Stuttgart 21-Projektion hingewiesen. Dies betrifft zunächst vor allem die knappe Dimensionierung des Tiefbahnhofs mit nur acht Gleisen im Hinblick auf die prognostizierte und gewünschte Zunahme des Personenverkehrs. Dasselbe gilt für den zweigleisigen Ausbau weiterer Strecken im Bereich des Flughafens und der sogenannten Wendlinger Kurve und die Beseitigung des Engpasses zwischen Zuffenhausen und dem Tiefbahnhof. Beachtliche Verbesserungsvorschläge betreffen die Notwendigkeit von kreuzungsfreien Einfahrten in den Tiefbahnhof. Ich empfehle der Bahn, aus diesen und anderen berechtigten Kritikpunkten Konsequenzen zu ziehen.

Dennoch halte ich die Entscheidung, Stuttgart 21 fortzuführen, für richtig. Die Gegner von Stuttgart 21 haben in den Schlichtungsgesprächen deutlich machen können, dass es mit dem Kopfbahnhof 21 eine durchaus attraktive Alternative gibt; es gibt jedoch ganz konkrete und wichtige Nachteile. Der am schwersten wiegende Nachteil liegt darin, dass aus heutiger Sicht eine Verwirklichung des Kopfbahnhofs 21 nicht als gesichert angenommen werden kann, da weder ausreichende Planungen und deshalb auch keine Planfeststellungen, also Baugenehmigungen, vorliegen. Zudem ist die Finanzierungsgrundlage logischerweise dann auch nicht gegeben. In der Schlichtungsrunde wurden zudem die Kosten für einen Kopfbahnhof 21 sehr unterschiedlich eingeschätzt.

Für Stuttgart 21 dagegen gibt es eine Baugenehmigung, und dies ist für die Deutsche Bahn AG gleichbedeutend mit einem Baurecht. Es wäre zwar theoretisch möglich, den Bau des Tiefbahnhofs politisch zu torpedieren, aber die rechtliche Situation scheint mir eindeutig: Der Bau von Stuttgart 21 käme nur dann nicht, wenn die Deutsche Bahn AG freiwillig darauf verzichten würde. Dazu ist die Bahn nicht bereit. Das war zu erwarten. Herr Dr. Kefer hat für den Fall eines Projektausstiegs in der vorletzten Schlichtungsrunde am letzten Freitag bereits eine umfassende gerichtliche Klage angekündigt.

Bei einem Ausstieg aus Stuttgart 21 entstünden den Projektträgern, insbesondere der Bahn, hohe Kosten, die von den Stuttgart 21-Gegnern auf 600 Millionen Euro und von der Bahn auf gut 2,8 Milliarden Euro beziffert werden. Deshalb haben wir diese Frage von drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einer Plausibilitätsprüfung unterziehen lassen. Eine der Gesellschaften kommt zu der Auffassung, dass ein Ausstieg rund eine Milliarde Euro kosten würde, die beiden anderen gehen sogar von Kosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro aus. Das ist viel Geld dafür, dass man am Ende nichts bekommt. Die Plausibilität der Kosten von Stuttgart 21 hat zwar Risiken deutlich aufgezeigt, in der Summe aber keinen wirklich überzeugenden Anhaltspunkt

dafür gebracht, das Projekt aus Kostengründen zum jetzigen Zeitpunkt noch zu stoppen. Die übrigen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Vorteile vor allem für den Regional- und Nahverkehr sind in den Schlussplädoyers ausführlich dargestellt worden.

Einen Kompromiss zwischen Stuttgart 21 und einem Kopfbahnhof 21 kann es nicht geben. Die Gründe hierfür habe ich dargelegt. Also kann eine Chance zur Verkleinerung des vorhandenen Konfliktpotenzials und eine Entschärfung des Konflikts nur noch darin gesucht und gefunden werden, wichtige und berechtigte Kritikpunkte der Stuttgart 21-Gegner aufzugreifen, offensichtliche Schwachstellen zu beseitigen und Stuttgart 21 als Bahnknoten im Interesse der Menschen deutlich leistungsfähiger, baulich attraktiver, umweltfreundlicher, behindertenfreundlicher und sicherer zu machen – zu Stuttgart 21 PLUS.

Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn entscheidende Verbesserungen an dem ursprünglichen Projekt vorgenommen werden, also aus Stuttgart 21 ein Stuttgart 21 PLUS wird. In der Schlichtung ist auch noch einmal klar geworden, dass der Tiefbahnhof nur dann einen Sinn hat, wenn gleichzeitig die Neubaustrecke zwischen Wendlingen – Ulm verwirklicht wird. Bis 2016 ist die Finanzierung durch die Bahn und das Land Baden-Württemberg sichergestellt. Ab 2016 wird sich der Bund und in einem bescheidenen Umfang die Europäische Union an den Gesamtkosten von 2,9 Milliarden Euro mit 1,8 Milliarden Euro beteiligen. Die Europäische Union hat ihren Niederschlag in der Überschrift „Magistrale Paris – Stuttgart – Bratislava“ gefunden. Das ist ein typisches Beispiel dafür, wie man mit einer falschen Überschrift ein an sich gutes Projekt in Schwierigkeiten bringen kann. Wie soll ich einem Einwohner von Sillenbuch klar machen, dass das Bauprojekt für ihn ein Vorteil ist, wenn er von Paris nach Bratislava fahren will, falls da überhaupt einer hin will.

(Heiterkeit)

Insofern hat die Bahn während der Schlichtung gesagt, dass die sogenannte Magistrale – ein Fremdwort, das der normale Mensch auch missversteht – unter verkehrspolitischen und finanziellen Gründen überflüssig ist und nicht gebraucht wird.

Ich komme wieder zurück zu der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Nach Auskunft des Vorsitzenden des Bundestagsausschusses für Verkehr, Winfried Hermann, im Schlichtungsverfahren ist jedoch die Finanzierung durch den Bund nicht abschließend gesichert. Diese Aussage basiert allerdings auf einer Prognose für das Jahr 2016 – da fängt der Bund erst mit der Finanzierung an – und unterstellt, dass die dann vorhandene Mehrheit im Deutschen Bundestag aus dem Projekt aussteigen würde. Ich weiß nicht, ob er eine rot-grüne Mehrheit für 2016 im Bundestag vorgesehen hat, die dann aus dem Projekt aussteigen würde. Es kann natürlich auch gerade umgekehrt sein. Infolgedessen können solche Annahmen nicht Grundlage des Schlichterspruches sein.

Es steht fest, dass sich von den sieben Planfeststellungsabschnitten für die Neubau-

strecke von Wendlingen bis Ulm vier noch im Planfeststellungsverfahren befinden. Drei Planfeststellungsabschnitte sind schon fast erledigt und werden bald vom Eisenbahn-Bundesamt entschieden werden. Da die Neubaustrecke eine zwingende Voraussetzung für den Tiefbahnhof bedeutet und die Bahn mit den Bauarbeiten fortfahren will, ist es vordringlich, dass die Projektträger für die Neubaustrecke so rasch wie möglich für die rechtliche und finanzielle Absicherung der Neubaustrecke Sorge tragen.

Was ich jetzt über die Verbesserungen und Änderungen vortragen werde, halten beide Seiten für notwendig:

1. Die durch den Gleisabbau frei werdenden Grundstücke werden der Grundstücksspekulation entzogen und daher in eine Stiftung überführt, in deren Stiftungszweck folgende Ziele festgeschrieben werden müssen: Erhaltung einer Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt. Die übrigen Flächen müssen ökologisch, familien- und kinderfreundlich, mehrgenerationengerecht, barrierefrei und zu erschwinglichen Preisen bebaut werden. Ich halte eine offene Parkanlage im Hinblick auf die Erkenntnisse aus der Gleiswüste mit großen Schotterflächen für notwendig. Das ist meine Meinung.
2. Die Bäume im Schlossgarten bleiben erhalten. Es dürfen nur diejenigen Bäume gefällt werden, die ohnehin wegen Krankheiten und Altersschwäche in der nächsten Zeit absterben würden. Wenn gesunde Bäume durch den Neubau existenziell gefährdet sind, werden sie in eine geeignete Zone verpflanzt und nicht umgesägt. Die Stadt sollte für diese Entscheidungen ein Mediationsverfahren mit Bürgerbeteiligung vorsehen.
3. Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, zum Beispiel über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden.
4. Im Bahnhof selber wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. Im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen müssen die Durchgänge gemessen an der bisherigen Planfeststellung verbreitet werden. Die Fluchtwege sind barrierefrei zu machen.
5. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof und in den Tunnels zum Brandschutz und zur Entrauchung müssen verbessert werden. Die Vorschläge der Stuttgarter Feuerwehr werden berücksichtigt.
6. Für das Streckennetz sind folgende Verbesserungen vorzusehen:
7. Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein neuntes und zehntes Gleis
8. Zweigleisige westliche Anbindung des Flughafen Fernbahnhofs an die Neubaustrecke

9. Zweigleisige und kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve
10. Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Canstatt zum Hauptbahnhof
11. Ausrüstung aller Strecken von Stuttgart 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik
12. Die Deutsche Bahn AG verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen. Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden. Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 herzustellen. Welche der von mir vorgeschlagenen Baumaßnahmen, die ich eben vorgetragen habe, zur Verbesserung der Strecken bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 realisiert werden, hängt von den Ergebnissen der Simulation ab.

Diese von mir vorgetragenen Vorschläge in den Nummern 11 und 12 werden von beiden Seiten für notwendig gehalten.

Aller Voraussicht nach wird der Bau des Bahnhofs Stuttgart 21 fortgesetzt werden. Ein Baustopp bis zur Landtagswahl ist sowohl von der Bahn wie von der Landesregierung abgelehnt worden. Es ist damit zu rechnen, dass der Protest trotz Stuttgart 21 PLUS anhalten wird. Es ist nicht auszuschließen, dass es bei bestimmten Bautätigkeiten zu Konfliktsituationen kommen kann. Nach den positiven Erfahrungen in dieser Schlichtungsrunde rege ich an, eine situationsbedingte Schlichtung in ähnlicher Zusammensetzung unter Vorsitz eines Moderators, zum Beispiel den Bischöfen oder eines Vertreters der Robert-Bosch-Stiftung, vorzusehen.

Die Schlichtung als solche, die Art und Weise der Diskussion, hat in der Bevölkerung ein überaus positives Echo gefunden. Dies könnte für den kommenden Wahlkampf ein Hinweis dafür sein, dass die Wahlchancen – je nachdem, wie sich die Parteien benehmen – umso größer werden, je mehr die Diskussionen um den Hauptbahnhof Stuttgart auf dem Niveau der jetzt zu Ende gehenden Schlichtung geführt werden.

Ich danke den Teilnehmern der Schlichtung und den Sachverständigen für die auf hohem Niveau geführten sachlichen Debatten. Sie haben der Demokratie im Allgemeinen und der bürgerschaftlichen Verständigung in dieser schönen Stadt einen großen Dienst erwiesen. Ich danke der Stadt Stuttgart, dem Oberbürgermeister, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz, die herzliche Gastfreundschaft und den kaum zu überbietenden perfekten Service.

(Beifall)

Der Dank gilt ebenso den Stenografen, der Presse und den Fernsehanstalten – natürlich auch dem Radio –, die diesem Demokratieexperiment zu einer großen Publizität und zu einem entsprechenden Erfolg verholfen haben. Ich wünsche dem Stuttgarter Demokratie-Modell eine weite Verbreitung in Deutschland. Ich bedanke mich.

(Beifall)

Ja, wir müssen jetzt aufhören, ohne Heimweh zu bekommen.

(Heiterkeit)

Aus dem Publikum kann ich vernehmen, dass die Schlichtung interessant war. Jedenfalls war es eine interessante und spannende Veranstaltung, die wir über ca. sieben Wochen durchgeführt haben. Niemand von uns wird bereuen, dabei gewesen zu sein. Herzlichen Dank.

In – wie lange brauchen wir? – zehn Minuten beginnt die Pressekonferenz. Ich darf Sie bitten, nachher rüber zu kommen. Dankeschön.

(Schluss:17:25 Uhr)