

Schlichtungsgespräch am 30.11.2010

### Rede Peter Conradi

Es gilt das gesprochene Wort!

### Schlussplädoyer zum Abschlussgespräch der Faktenschlichtung am 30.11.2010.

In den Zielen sind wir uns – das haben die Schlichtungsgespräche gezeigt – weitgehend einig:

- + mehr Personen- und Güterverkehr von der Strasse und vom Flugzeug auf die Bahn umlenken,
  - + mehr Kundenfreundlichkeit für die Bahnreisenden,
  - + kürzere Reisezeiten von Stuttgart nach Ulm-München und in die Region,
  - + eine bessere regionale Anbindung des Flughafens und der Messe,
  - + eine soziale und schöne städtebauliche Nutzung der freiwerdenden Bahnanlagen und
  - + eine Erweiterung der Parkanlagen –
- und das alles ökologisch und ökonomisch vertretbar.

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



#### Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Rotebühlstraße 86/1 · 70178 Stuttgart · Tel.: 0711 / 61970 -40 · E-Mail: info@kopfbahnhof-21.de · www.kopfbahnhof-21.de  
Spendenkonto: Südwestbank · KTO: 618 052 020 · BLZ: 600 907 00 · Stichwort: K21 (Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart)

Unsere Kritik an "Stuttgart 21" hat sich bei der Faktenschlichtung weithin bestätigt –

Stichworte:

- nicht ausreichende Kapazität des Tiefbahnhofs,
- Fehlplanungen für die Filderstrecke und den Flughafenbahnhof,
- Sicherheitsmängel,
- ökologische Defizite,
- geologische Risiken und
- geschönte Kostenrechnungen.

S 21 kann die gesetzten Ziele nicht erfüllen.

Unser Alternativkonzept "Kopfbahnhof 21" dagegen wurde von der Deutschen Bahn AG ausdrücklich als "machbar" bestätigt; es beweist, dass wir keine sturen Nein-Sager sind, sondern Freunde der Bahn und der Bahnreisenden. K 21 wird jedoch von den Projektträgern Bahn, Land und Stadt abgelehnt. Damit stehen sich zwei im Grundsatz gegensätzliche Konzepte, zwei ganz unterschiedliche politische, kulturelle und soziale Denkweisen gegenüber. Dazu einige Beispiele: :

. Das Grossprojekt S 21 mit der Neubaustrecke nach Ulm auf der einen Seite; dagegen steht unser behutsames, schrittweise realisierbares Konzept K 21 nach dem Prinzip: Bewährtes erhalten, sanieren und ertüchtigen.

. S 21 erfordert zwingend die Neubaustrecke über die Alb; K 21 funktioniert mit und ohne Neubaustrecke.

. S 21 wird frühestens nach 10 oder 15 Jahren mit der endgültigen Fertigstellung auch der Neubaustrecke fahrbar; unser Baukastenprinzip K 21 führt dagegen schon nach einigen Jahren zu spürbaren Verbesserungen im Bahnverkehr.

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

. S 21 hat grosse geologische Risiken bei den Tunnelstrecken und für die mineralwasserführenden Schichten unter dem Tiefbahnhof; K 21 hat diese Risiken nicht.

. S 21 verursacht schwere Eingriffe in den Mittleren Schlossgarten und den denkmalgeschützten Bonatz-Bahnhof; nichts dergleichen bei K 21.

. S 21 hat erhebliche Sicherheitsrisiken für die Reisenden im Tiefbahnhof und im Flughafenbahnhof, K 21 erhält dagegen den sicherheitstechnisch einwandfreien vorhandenen Kopfbahnhof.

. S 21 erfordert fünf bis acht Milliarden Euro – ohne die Neubaustrecke – für drei Minuten Fahrzeitgewinn im Fernverkehr und den unnötigen Anschluss des Flughafens an den ICE-Verkehr, während K 21 für die Hälfte zu haben ist.

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

Ein Kompromiss zwischen S 21 und K 21 ist nicht möglich, darin sind sich alle Beteiligten einig. Wir sind überzeugt davon, dass K 21 das bessere, zeitgemässe und nachhaltige Konzept ist. S 21 dagegen ist ein überteuertes, hochriskantes Grossprojekt der Vergangenheit, dessen grundsätzliche Mängel und Risiken auch durch Nachbesserungen und Korrekturen – ganz abgesehen von den dafür notwendigen zusätzlichen Kosten – nicht behoben werden können.

Die Deutsche Bahn AG betont, sie sei ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das Gewinne machen müsse; wir halten dagegen: die Deutsche Bahn ist ein öffentliches, privatrechtlich verfasstes Unternehmen, das dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen hat. Leider verhält sich die Bahn bei S 21 so, als sei nicht sie ein bundeseigenes Unternehmen, sondern Bundes- und Landesregierung bahneigene Einrichtungen.

Am Ende 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 S 21 offen gelegt, die alle politisch Beteiligten vor die Frage stellen, ob sie diese Risiken angesichts einer deutlich billigeren, schrittweise realisierbaren und weniger risikoreichen Alternative K 21 eingehen wollen.

Ein Weiterbauen wie bisher ist angesichts der grundsätzlichen Mängel von S 21 unter keinen Umständen vertretbar. Wir erwarten einen Bau- und Vergabestopp bis alle noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse für S 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 BürgerInnen des Landes gibt, zum Beispiel eine Volksabstimmung oder eine Volksbefragung.

Möglicherweise glauben jedoch die politisch Verantwortlichen, sie könnten nach der Faktenschlichtung S 21 durchwinken und weiter drauf los bauen wie bisher mit dem Versprechen, zukünftig solche Grossprojekte ganz anders zu planen und zu bauen. Das wäre nicht glaubwürdig und würde zu grossen Vertrauensverlusten in die Landespolitik führen und die kritische, zum Teil wütende Bürgerschaft 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 Hoffnungen erfüllen.