

Schlichtungsgespräch am 30.11.2010

### Rede Werner Wölfle

Lieber Herr Geißler,

werte Faktenschlichter der Gegenseite - auch die Neuen unter Ihnen -,

aufregende und aufreibende Stunden neigen sich zu Ende. Ich möchte allen Danken, die zur sachlichen Diskussion beigetragen haben und vor denjenigen, die für die liebenswürdige perfekte organisatorische Begleitung gesorgt haben.

Wir danken den Bürger und Bürgerinnen, die durch ihren unglaublichen noch nie da gewesenen Protest diese Schlichtung erstritten haben. Mit wöchentlich 10.000den Teilnehmern prägten sie ein friedliches und phantasievolles Bild einer neuen Qualität bürgerlichen Engagements und Widerstands.

Der brachiale Polizeieinsatz am 30. 9. 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 dieser Landesregierung nicht verzeihen. So bitter es klingt, ohne diese Beschädigung hätte Herr Mappus weder einer Schlichtung zugestimmt noch meinen Vorschlag mit Ihnen Herr Geißler als Schlichter, 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 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. Alles dreht sich um ein paar Minuten Beschleunigung.

Dabei erleben sie als Bahnfahrer täglich gravierenden Mängel im Bahnbetrieb.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind keine Eigenschaften der Bahn AG. Verlässlichkeit wird von der Bahn gefordert und keine Geschwindigkeitsrekorde. Die Bahn plant den 2. pünktlichsten Bahnhof Deutschland zu zerstören und will dafür einen Brennpunkt von Verspätungen bauen.

Warum hat sich die Schlichtung gelohnt?

S 21 ist ein Jahrhundertprojekt, aber des vergangenen Jahrhunderts. Es hätte die Kapazität des jetzigen Kopfbahnhofs, wenn wir mal großzügig sind. Es wäre faktisch nicht erweiterbar und stellt daher eine Verschlechterung der Schieneninfrastruktur dar. Selbst der Vater des Ganzen Herr Heimerl bescheinigt, dass in ca. 30 Jahren die Kapazitätsgrenze des 8 gleisigen Bahnhofs erreicht ist. Für ein 9. und 10. Gleis müsste der Betontrog jetzt breit genug gebaut werden, weil eine spätere Erweiterung unbezahlbar ist. Der Nachweis, ob für diese Zusatzgleise überhaupt Platz genug vorhanden ist, ist die Bahn schuldig geblieben.

Vielleicht plant die Bahn ja auch ein sog. Harry Potter Gleis, das  $9\frac{3}{4}$  Gleis.

Die Schlichtung hat gezeigt, S 21 ist eher Rückbau statt Ausbau von Schieneninfrastruktur. Ein Nadelöhr statt einem Zukunftsprojekt. Die Landesregierung müsste aufschreien. Das ist eine Mogelpackung, denn den Parlamenten wurde versprochen, dass S 21 30% mehr Kapazität bieten würde. Stattdessen wird durch Druck der Schlichtung ein Betriebskonzept präsentiert, das schon bei 15% mehr Verkehr als jetzt, wie ein Notfahrplan aussieht, mit verkürzten Durchrutschoptionen; was 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 S 21 kein überzeugendes Notfallkonzept gibt. Störungen im S-Bahn Tunnel führen unweigerlich zu gravierenden Behinderungen. Es gibt keine Ausweichmöglichkeiten mehr wie bei unserem Kopfbahnhof vorhanden. Mit der geplanten Stilllegung der Gäubahn verschwände 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 zu erweitern ist nicht geplant, denn durch den teuren Tiefbahnhof wäre die Finanzierungsgrenze übersprungen.

Spätestens beim Thema Finanzierung wurde klar, was S 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 oder Bündnis ist, sondern ein Bündnis für mehr Schienenverkehr. Das Konzept K 21 ist realisierbar, erweiterbar, finanzierbar und vermeidet mögliche Risiken fürs Mineralwasser.

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

Die Schlichtung hätte sich nicht gelohnt, wir müssten sogar sagen, die Schlichtung hätte geschadet, wenn die viel gerühmte Bürgerbeteiligung nur für künftige Projekte angewandt werden soll. Über kein Projekt in der Bundesrepublik haben die Bürger besser Bescheid gewusst, sie sind zu richtigen Bahnexperten geworden. Die Bürger müssen schon über dieses Projekt entscheiden 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 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 zur Jahreszeit, 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 sind. Was auch immer Herr Geißler nachher vorschlägt, es muss zuerst bewertet, geprüft, geplant und finanziert werden. So lange dauert 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.