

# Abschluss der Schlichtung: Geißler plädiert für ein Stuttgart 21 Plus

Heiner Geißler hat sich in seinem Stuttgart-21-Schlichterspruch für einen Weiterbau des Projekts ausgesprochen, aber deutliche Verbesserungen gefordert. Ein Abbruch des Bahnprojekts käme nach Ansicht Geißlers zu teuer.

## Schlussplädoyers

Befürworter und Gegner des Bahnprojekts Stuttgart 21 haben in ihren Plädoyers am Ende der Schlichtung noch einmal eindringlich für ihre Positionen geworben. Dabei schlugen vor allem die Befürworter eher versöhnliche Töne an. So betonte Baden-Württembergs Ministerpräsident Stefan Mappus, die Tieferlegung des Hauptbahnhofs sei für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes enorm wichtig. Seitens der Landeshauptstadt, kündigte Oberbürgermeister Wolfgang Schuster an, man wolle auch künftig über ein Bürgerforum Bahnprojekt Stuttgart - Ulm mit den Stuttgartern im Gespräch bleiben. Außerdem wird die Stadt die bereits von der Bahn gekauften Gleisflächen einer Stiftung anvertrauen, um sie so vor Immobilienspekulationen zu schützen. Parallel soll die Bürgerbeteiligung für die Gestaltung des neuen Rosensteinquartiers fortgeführt werden.

Der nachfolgende Beitrag bietet einen Überblick über die Abschlussplädoyers der Schlichtungsrunde:

### **Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, DB AG:**

Volker Kefer beschrieb in seiner Abschlussrede noch einmal die Vorzüge von Stuttgart 21. Durch das Projekt seien 12 Millionen zusätzliche Fahrgäste möglich, das Verkehrsangebot werde stark verbessert, zentraler Aspekt sei dabei die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Das Konzept der Gegner, K 21, sei zwar technisch ebenfalls machbar, aber es berge noch viele offene Fragen. S 21 dagegen stehe auf einer gesicherten Grundlage. Durch zahlreiche Bohrungen, Feld- und Laborversuche habe man umfassende Kenntnisse über das Terrain, auf dem gebaut werden solle, gesammelt. S 21 sei durchgeplant, planfestgestellt und finanziert. Bei K 21 müsse dies erst noch gemacht werden, was bei der Realisierung einen Verzug bis 2035 bedeuten könne.

Die Schlichtung, so Kefer weiter, habe allerdings gezeigt, dass ein gesellschaftlicher Konsens für Großprojekte nötig sei. Die Bahn werde sich deshalb künftig bemühen, einen solchen Grundkonsens zu schaffen und bei neuen Vorhaben für mehr Transparenz sorgen.

### **Thomas Bopp, MdL, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart:**

Thomas Bopp betonte noch einmal, dass die Regionalversammlung der Region Stuttgart voll hinter dem Projekt Stuttgart 21 stehe. S 21 sei für die Region außerordentlich wichtig. Allein die S-Bahn befördere täglich 340.000 Fahrgäste und könne durch das Projekt noch deutlich ausgebaut werden. Zudem trage S 21 auch wesentlich zur Verbesserung des Regionalverkehrs weit über das S-Bahn-Netz hinaus bei. Fünf Millionen Menschen würden davon letztlich profitieren. Ein weiterer entscheidender Punkt sei die Einbindung in das europäische Schnellbahnnetz. Damit sichere S 21 den künftigen Wohlstand für Stuttgart und sein Umland. Bopp bezeichnete Stuttgart 21 deshalb als das größte Innenentwicklungsprojekt der Region.

## **Prof. h. c. Dr. Wolfgang Schuster, Oberbürgermeister a. D.:**

Wolfgang Schuster sagte, ein Schwarz-Weiß-Denken sei bei diesem Projekt nicht möglich. Er sei froh, dass durch die Schlichtungsgespräche eine Versachlichung der Debatte stattgefunden habe und mehr Transparenz erreicht worden sei. Gleichzeitig erachtet er es für wichtig, dass die Verfahrensdauer bei solchen Projekten in Zukunft kürzer wird. Die Schlichtung sei durch die öffentliche Diskussion zu den Vor- und Nachteilen für das Projekt beispielgebend. Er kündigte ein Bürgerforum für das Projekt an. Die Bürger sollten ihre Ideen, Wünsche und Sorgen einbringen können. Außerdem werde eine gemeinnützige städtische Stiftung gegründet, um die Grundstücke, die die Stadt bereits von der Bahn erworben habe, vor Immobilienspekulationen zu schützen. Diese Stiftung solle unter der Kontrolle des Gemeinderats fungieren, um eine umweltverträgliche, ökonomische und soziale Stadtentwicklung zu ermöglichen.

## **Johannes Bräuchle, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21:**

Johannes Bräuchle dankte Heiner Geißler zunächst für die bestimmte aber humorvolle Leitung der Gespräche. Beim Projekt Stuttgart 21 sei es wichtig, auch die Meinungsfreiheit von Andersdenkenden zu respektieren. Während der Schlichtung sei für ihn erneut deutlich geworden, dass S 21 nicht nur bis zur Baureife geplant, sondern auch die beste Alternative sei. Unter Ausschluss von Immobilienspekulanten stelle das Projekt eine ökologische Chance für das neue Stadtviertel dar.

## **Tanja Gönner, damalige Ministerin für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg:**

Tanja Gönner gab in ihrer Rede die Sicht des Landes wieder. Stuttgart 21 sei leistungsstark, durch das Projekt könnten 37 Prozent mehr Züge fahren als heute. Im Fernverkehr werde ein 30-Minuten-Takt möglich und zudem gebe es durch Ausbauoptionen zusätzliche Spielräume.

Das Konzept K 21 stelle für sie dagegen keine Alternative dar. Konkrete Planungen fehlten vollständig, die Dauer für Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren dauere zu lange. Außerdem sei die Bauzeit durch das stufenweise Verfahren unkalkulierbar lange.

Für das Land, betonte Gönner, gebe es keine Alternative zur Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, die Investition lohne sich in jeder Hinsicht. Ein Verzicht würde dem Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg nachhaltig schaden.

## **Damaliger Ministerpräsident Stefan Mappus, MdL:**

Für Stefan Mappus ist durch die Schlichtung ein guter Gesprächsfaden geknüpft worden. Er lobte den fairen und konstruktiven Dialog und betonte, die Schlichtungssitzungen hätten Stadt und Land gut getan. Keiner gehe aus diesen Gesprächen als Gewinner oder Verlierer hervor. Die Politik habe viel versäumt bei diesem Projekt, man habe die Menschen kommunikativ nicht mitgenommen, dadurch sei auch ein Vertrauensverlust entstanden. Daher begrüße er die jetzige Entwicklung. Stuttgart 21 sei wichtig für die Wirtschaft des Landes: „Wachstum braucht Wege, das war schon immer so, das wird immer so bleiben.“

Auch die städtebauliche Chance sei für die Stadt enorm. Statt Gigantomanie und seelenlose Architektur solle auf den frei werdenden Gleisflächen ein familienfreundliches, ökologisches Wohnviertel entstehen.

## **Werner Wölfle, damaliger MdL und Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion:**

Werner Wölfle trat als erster Vertreter der S 21 Gegner ans Rednerpult. Er bedankte sich bei allen, die zur Versachlichung des Dialogs beigetragen haben. Die Schlichtung habe sich schon deshalb gelohnt, weil nun alles auf den Tisch gekommen sei.

Er wies darauf hin, dass nach den Planungen der Bahn die Kapazität des neuen Bahnhofs in ein paar Jahren möglicherweise nicht mehr ausreichend sei. Stuttgart 21 sei eine Mogelpackung. In den Parlamenten habe man für das Projekt 30 Prozent mehr Kapazität versprochen. Entgegen dieser Zusicherungen werde mancher Fernverkehr wegen fehlender Kapazitäten künftig aber einen Bogen um Stuttgart machen müssen. Bei den derzeitigen Planungen würden Störungen in den Tunneln zwangsläufig zu Verspätungen führen und somit ein intaktes Funktionieren verhindern. Auch die Zahl der Zulaufgleise zum neuen Tiefbahnhof sei nicht ausreichend.

Er bezeichnete Stuttgart 21 als reines Immobilienprojekt. Das Konzept K 21 dagegen sei aus seiner Sicht realisierbar, finanzierbar und erweiterbar.

## **Dr. Brigitte Dahlbender, Vorsitzende BUND Baden-Württemberg:**

Für Dr. Brigitte Dahlbender ist Stuttgart 21 kein nennenswerter Beitrag zum Klimaschutz. Ökologische Bedenken beim Strecken- und Tunnelbau seien völlig außer Acht gelassen worden.

Nach der Bauzeit brauche es deshalb elf Jahre, bis der ökologische Rucksack wieder abgetragen sei. Für den Güterverkehr habe S 21 ebenfalls nur einen geringen Effekt. Außerdem zerstöre das Projekt Lebensräume und bedrohe durch den Abriss der Gleisanlagen 683 Tierarten. Im Vergleich dazu blieben große Teile des Lebensraums und der Artenvielfalt bei der Realisierung des Konzepts K 21 erhalten.

Darüber hinaus führe Stuttgart 21 zu einer Erhitzung des Stuttgarter Kessels, zumal in Zukunft durch den Klimawandel heiße Tage in der Stadt zunehmen würden. Bei K 21 bleibe die wertvolle Frischluftschneise dagegen erhalten.

Ihr Fazit: Nur darüber sprechen, reicht nicht.

## **Gangolf Stocker, Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21:**

Gangolf Stocker wies noch einmal auf die Risiken des Tunnelbaus durch Anhydrit hin. Durch das Aufquellen des Gesteins werde der Druck auf die Tunnelwände irgendwann steigen. Dies führe zu einer Verformung der Tunnel. Die Folge: ständige Reparaturen.

Stocker zweifelte auch an, dass Stuttgart 21 im Falle einer Katastrophe eine bestmögliche Sicherheit und größtmögliche Rettungschancen biete. Im Havariefall seien die Rettungswege nach den derzeitigen Planungen zu lange und die Querstellen zu klein. K 21 biete dagegen Wege, die nach allen Seiten offen seien, die Menschen könnten sich im Extremfall auch über das Gleisvorfeld retten.

Abschließend machte er Schlichter Geißler noch ein Kompliment über dessen Kondition während der Schlichtungsphase. Da könne sich manch einer noch eine Scheibe abschneiden.

### **Hannes Rockenbauch, Stadtrat SÖS:**

Hannes Rockenbauch betonte, das Projekt Stuttgart 21 habe die Fortschrittskraft der europäischen Stadt wiederentdeckt: den Bürger. Stuttgart 21 sei kein Kommunikationsfehler, sondern ein Planungsfehler. Er machte deutlich, dass es in Zeiten des Klimawandels kein unbeschränktes Wachstum geben könne und die Bürger dies auch wüssten.

Im Blick auf die frei werdenden Gleisflächen bei S 21 meinte er: Zusätzlicher Wohnraum in Stuttgart sei heute notwendig und nicht erst in zehn Jahren. Als sinnvolle Alternative sieht er deshalb das Konzept K 21, das für eine intelligente, soziale, ökologische Stadtentwicklung stehe.

Sein Fazit: „Stoppen Sie dieses wahnsinnige Projekt und lassen Sie endlich die Bürgerinnen und Bürger mitentscheiden.“

### **Klaus Arnoldi, Verkehrsclub Deutschland, stellvertretender Vorsitzender des Landesverbands Baden-Württemberg:**

Klaus Arnoldi sagte, bei Stuttgart 21 bestehe weiterhin ein enormer Ergänzungs- und Verbesserungsbedarf. Erhalte man dagegen den Kopfbahnhof, sei es durch Ausbau und Modernisierungen möglich, dessen Kapazität noch zu erhöhen. K 21 sei ein Stufenkonzept und daher bei Bedarf variabel. Die Bürger liebten ihren Bahnhof, weil er so übersichtlich sei. Er sei komfortabel und barrierefrei - im Hinblick auf die demographische Entwicklung ein wichtiger Punkt.

Arnoldi forderte, dass nicht die Zeitersparnis, sondern der Reisende im Mittelpunkt stehen müsse. Auch Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit seien zentrale Aspekte. Durch Stuttgart 21 werde der S-Bahn-Betrieb nachhaltig gestört. „K 21 ist das bessere Konzept. Deshalb sagen wir: Oben bleiben.“

### **Ministerpräsident Winfried Kretschmann, damaliger MdL und Vorsitzender der grünen Landtagsfraktion:**

Winfried Kretschmann wies noch einmal auf das Kosten-/Nutzenverhältnis hin. Dies sei stets eine entscheidende Frage. Dabei sprach er die unterschiedlichen Kostenangaben bei der Berechnung des Projekts an. Die Wirtschaftsprüfer hätten gesagt, es sei zwar ein Einsparpotenzial da, die Risiken würden aber ausgeblendet. Sollten sich noch Verbesserungen ergeben, so Kretschmann, würden diese auch zu steigenden Kosten führen.

Mit einer Modernisierung des Kopfbahnhofs wäre nach Meinung des Vorsitzenden der Landtagsfraktion der Grünen eine höhere Leistungsfähigkeit zu maximal der Hälfte der Kosten realisierbar.

Kretschmann weiter: Gefallen habe ihm die nüchterne Sach- und Faktenatmosphäre während der Schlichtungsgespräche. Die Waage senke sich letztlich aber eindeutig zugunsten des Konzepts K 21.

### **Peter Conradi, Architekt:**

Peter Conradi ergänzte, dass über die Ziele bei Befürwortern und Gegnern weitgehende Einigkeit herrsche. So sei es das Ziel aller Beteiligten, mehr Kunden auf die Schiene zu bringen, kürzere Reisezeiten zu erreichen, eine bessere regionale Anbindung an den Flughafen zu bekommen und die Parkanlagen zu erweitern.

Doch die Kapazität von Stuttgart 21 sei nicht ausreichend, die Fehlplanungen gravierend, die geologischen Risiken hoch und die Kostenrechnung geschönt.

Er verglich beide Konzepte noch einmal miteinander und kam zu dem Schluss, dass ein Kompromiss nicht möglich sei. Stuttgart 21 sei ein überteuertes, hochriskantes Großbauprojekt. Politische Entscheidungen seien aber immer dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet, dies müssten sich alle politisch Beteiligten klar machen. Angesichts der Mängel sei ein Weiterbau so nicht möglich. Er forderte, die Bürger in Form einer Volksabstimmung oder Volksbefragung zu beteiligen und zeigte sich gespannt auf Heiner Geißlers Schlichterspruch.

## **Schlichterspruch**

Kurz vor 17 Uhr am 30. November 2010 war es endlich soweit. Schlichter Heiner Geißler verließ sein improvisiertes Büro im Rathaus, um vom angestammten Platz im Mittleren Sitzungssaal aus seinen Schlichterspruch zu verkünden. Dabei sprach er sich für einen Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 aus, forderte aber deutliche Verbesserungen.

Die Bahn verpflichtete er zu einem „Stresstest“: Bei dieser Simulation soll die versprochene Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs nachgewiesen werden. Ansonsten muss die Bahn zwei weitere Gleise für den unterirdischen Durchgangsbahnhof bauen.

Wichtig, so Geißler, seien auch Änderungen bei den Fluchtwegen und Zugängen zum geplanten Tiefbahnhof. Dazu gehörten verbreiterte Zugangs- und barrierefreie Fluchtwege, um einen behindertenfreundlichen Bahnhof sicherzustellen. Auch die Sicherheit der geplanten Tunnel müsse verbessert werden - unter anderem mit mehr Zugängen für die Feuerwehr.

## **Teilnehmer der Schlichtungsgespräche**

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Schlichtungsgespräche am 30. November waren:

- Dr. Heiner Geißler, Schlichter Stuttgart 21
- Klaus Arnoldi, Verkehrsclub Deutschland, stellvertretender Vorsitzender Landesverband Baden-Württemberg
- Peter Conradi, Architekt
- Dr. Brigitte Dahlbender, Vorsitzende BUND Baden-Württemberg
- Winfried Kretschmann, MdL, Vorsitzender der grünen Landtagsfraktion
- Hannes Rockenbach, Stadtrat SÖS, Stuttgart
- Gangolf Stocker, Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21
- Werner Wölfle, MdL, Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion
- Thomas Bopp, damaliges MdL und Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart
- Johannes Bräuchle, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Tanja Gönner, damalige Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
- Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG
- Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Deutsche Bahn AG
- Stefan Mappus, damaliges MdL und Ministerpräsident
- Dr. Wolfgang Schuster, damaliger Oberbürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart



Der Ansturm von Bürgern und Pressevertretern war groß - am letzten Schlichtungstag kam das Rathaus bisweilen räumlich an seine Grenzen. Foto: Landeshauptstadt Stuttgart



Blitzlichtgewitter zum Auftakt des letzten Schlichtungstags. Foto: Landeshauptstadt Stuttgart