



Großer Medienrummel herrschte während des Schlichtungsverfahrens zu Stuttgart 21.

Foto: Landeshauptstadt Stuttgart

## Geißler empfiehlt Stuttgart 21 plus

### Schlichterspruch bringt Klarheit | Ein Ausstieg ist unmöglich

**Stuttgart.** Die Schlichtung ist nach acht Runden zu Ende und Heiner Geißler hat sich am 30. November 2010 entschieden: das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm kann weitergebaut werden. Geißler fordert aber von der Bahn umfangreiche Nachbesserungen beim Tiefbahnhof und bei den Zulaufstrecken. Die Bahn verspricht, in einem Stresstest für den Bahnknoten Stuttgart zu klären, ob eine 30-prozentige Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof möglich ist.

Die Deutsche Bahn AG, Wirtschaftsverbände, CDU und FDP begrüßen die Entscheidung, die SPD bekennt sich zwar weiterhin zum Bahnprojekt, fordert weiterhin einen „Volksentscheid“. Die Grünen wollen weiterhin den Kopfbahnhof erhalten und kündigen einen Richtungswechsel an, wenn sie die Landtagswahlen in Baden-Württemberg gewinnen sollten. Die Gegner sind mit dem Schlichterspruch nicht einverstanden und kündigen weitere Proteste an. Aus allen politischen und gesellschaftlichen

Schichten kommt großes Lob über dieses bundesweit erst- und einmalige Schlichtungsverfahren. Das „Demokratieelement“ hat Transparenz und Versachlichung gebracht und gilt als Zukunftsmodell bei der Bürgeranhörung und Umsetzung von weiteren Großprojekten.

**Wir möchten Ihnen**, liebe Leserinnen und Leser, Auszüge aus dem Vortrag über die Entscheidungsverkündung von Dr. Heiner Geißler präsentieren:

„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 dürfen und dadurch die repräsentative Demokratie gefährden. 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 Mausclick 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 wird jedoch nicht eingehalten oder zu eng ausgelegt. Notwendig ist zudem, dass Alternativen offiziell ermöglicht und geprüft werden. Das Fehlen dieser Möglichkeit war einer der größten Schwächen im Verfahren von S 21. Wäre die Ursprungsplanung von Prof. Heimerl, ähnlich der sogenannten Züricher Lösung, oder andere Pläne wie z. B. K 21 gleichberechtigt zu S 21 in den Planfeststellungsverfahren zur Debatte gestellt worden, wäre der Tiefbahnhof möglicherweise auch

das Resultat der Prüfungen gewesen, aber andere Konzepte nicht planerisch in nicht mehr revidierbaren zeitlichen Verzug geraten.“

### Stuttgart 21 muss weitergebaut werden

„Dennoch halte ich die Entscheidung, S 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 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.“

### Vorhandene Baugenehmigung und hohe Ausstiegskosten

„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 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 den vorletzten Schlichtungsrunde am letzten Freitag bereits eine umfassende gerichtliche Klage angekündigt. [...]

Deshalb haben wir diese Frage von drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einer Plausibilitätsprüfung unterziehen lassen: Eine der Gesellschaften kommt zu der Auffassung, dass ein Ausstieg rund 1 Milliarde Euro kosten würde, die beiden anderen gehen sogar von 1,5 Mil-

liarden 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 doch noch zu stoppen.“

### Kein Kompromiss möglich

„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 S21-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.“

### Entscheidende Verbesserungen durch Stuttgart 21 plus möglich

„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 Ulm-Wendlingen verwirklicht wird. Bis 2016 ist die Finanzierung durch die Bahn und das Land Baden-Württemberg sichergestellt. Ab 2016 wird sich der Bund an den Gesamtkosten von 2,9 Milliarden Euro mit 1,8 Milliarden Euro beteiligen. 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 und unterstellt, daß die dann vorhandene Mehrheit im Deutschen Bundestag aus dem Projekt aussteigen würde. Es kann natürlich auch gerade umgekehrt sein. Infolgedessen können solche Annahmen nicht Grundlage des Schlichterspruches sein.“

### Stresstest muss 30 Prozent Leistungszuwachs garantieren

„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. [...] Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Filder-tunnels 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 S 21 herzustellen. Welche der von mir vorgeschlagenen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Strecken bis zur Inbetriebnahme von S 21 realisiert werden, hängt von den Ergebnissen der Simulation ab.“

„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 und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz, die herzliche Gastfreundschaft und den kaum zu überbietenden perfekten Service.“

Der Dank gilt ebenso den Ste-nographen, der Presse und den Fernsehanstalten, 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. ■