

Achtes Schlichtungsgespräch zu Stuttgart 21

Telekolleg Mathematik anstatt Weihnachtsmarktbesuch bei strahlendem Sonnenschein - so erging es den Teilnehmern an der achten Schlichtungsrunde zu Stuttgart 21 im Rathaus am **Samstag, 27. November 2010**. Noch vom Freitag war die Frage nach den Kosten die für Neubaustrecke Wendlingen-Ulm offen geblieben. Darüber war auch am Samstag keine Übereinstimmung zu erzielen. www.schlichtung-s21.de

Kosten für die Neubaustrecke

Bahnvorstand Volker Kefer griff wie am Abend zuvor zum Stift und rechnete vor, wie die Bahn auf Kosten von 2,9 Milliarden Euro für die Neubaustrecke (NBS) kommt. Der Experte der Gegenseite Martin Vieregg machte eine andere Rechnung auf und kam auf 4,6 Milliarden Euro. Der Streit entspann sich um unterschiedliche Berechnungsgrundlagen, wie den Tunneldurchschnitt und damit die Aushubmenge sowie die Frage, ob Schienen und Technik eingerechnet werden müssen. „Wir kommen uns nicht näher, weil die Bahn aus Gründen der Ausschreibung nicht die tatsächlichen Kosten nennen kann“, resümierten Schlichter Heiner Geißler und Umweltministerin Tanja Gönner.

Die Fachdiskussion wandelte sich schnell zur politischen Debatte. Der Bundestags-Abgeordnete Winfried Herrmann (Grüne) bemängelte die ungelöste Frage der Finanzierung: Der Bund habe bisher nur 950 Millionen Euro zugesagt, nötig sei aber doppelt so viel. „Der Bund wird zahlen, aber er muss das Projekt zeitlich doppelt in die Länge ziehen.“ In diese Richtung argumentierte auch Brigitte Dahlbender, baden-württembergische BUND-Vorsitzende: „Sobald mit dem Tiefbahnhof begonnen worden ist, muss man die Neubaustrecke bauen, egal was sie kostet.“ Deshalb müsse man mit dem Bahnhofsneubau warten, bis die gesamte NBS planfestgestellt sei. Tanja Gönner räumte ein, dass es auf Bundesebene eine Unterfinanzierung gebe. „Aber wir in Baden-Württemberg haben ein Interesse daran, dass Bundesmittel ins Land fließen.“

Einig waren sich Gegner und Befürworter und auch Heiner Geißler in einem Punkt: Es sei bedauerlich, dass ausgerechnet die Bundesregierung als Trägerin des Bauvorhabens, keinen Vertreter in die Schlichtungsrunde entsandt hat.

Ausstiegskosten

Weit voneinander entfernt blieben die Positionen auch in der Frage, wie viel der Ausstieg aus dem Bahnprojekt Stuttgart21 kosten würde. Die drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften die bereits am Vortag Expertisen abgegeben hatten, haben auch die Kosten für einen Ausstieg geprüft. Ergebnis: Die von der Bahn ermittelten Beträge seien nachvollziehbar und plausibel - es sei aber eine Frage der Betrachtungsweise, die auch eine beträchtliche Reduzierung der Kosten möglich mache. „Wir haben hier einen Methodenstreit, was man anrechnet und was nicht“, sagte Werner Wölfle, Landtagsabgeordneter und Chef der Grünen-Gemeinderatsfraktion.

Während zwei Prüfer die Angaben der Bahn zu den Ausstiegskosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro bestätigten, sah die dritte Prüfungsgesellschaft die Kosten „nur“ bei 1,1 Milliarden. Professor Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, argumentierte für die Gegner: Die Kosten bezögen sich privatwirtschaftlich gesehen nur auf die Bahn, nicht aber volkswirtschaftlich gesehen auf die anderen Projektbeteiligten. Umstritten war vor allem die Frage, ob die Kosten für die Rückgabe der von der Stadt für 740 Millionen Euro gekauften Grundstücke und der Betriebskostenzuschuss durch den Flughafen in Höhe von etwa 112 Millionen Euro als Verlust zu rechnen sei. Nicht in volkswirtschaftlicher

Sicht, sagte Böttger, denn das Geld fließe ja wieder zu den Projektbeteiligten Stadt und Flughafen zurück. Insofern koste der Ausstieg sogar „nur“ 600 Millionen Euro. Aus Sicht der Bahn sei das aber sehr wohl ein Minus, das so in den Büchern auftreten werden, sagte Kefer.

Gangolf Stocker von der Initiative Leben in Stuttgart-Kein Stuttgart 21 war zudem der Meinung, die Planungskosten könnten als Abschreibungskosten ebenfalls nicht angerechnet werden, und Architekt Peter Conradi sagte, die Kosten für eine Sanierung des Kopfbahnhofs seien auch keine Ausstiegskosten, da die Bahn ohnehin die Aufgabe habe, ihre Bahnhöfe in Stand zu halten.

Immerhin sah der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer die Schlichtung einen großen Schritt weiter: Es herrsche jetzt Transparenz über die einzelnen Posten der Ausstiegskosten, wie die Bahn sie rechne.

Leistungsfähigkeit der Bahnhof-Varianten

Auch in der Frage der Leistungsfähigkeit der Bahnhof-Varianten Tiefbahnhof und ertüchtigter Kopfbahnhof gingen die Ansichten - wie schon der der Diskussion vor wenigen Wochen - auseinander. Boris Palmer bemängelte am Tiefbahnhof-Konzept, dass bei weitem nicht wie versprochen ein Drittel mehr Kapazität entstehe.

Stuttgart 21

Ingulf Leuschel stellte für die Bahn die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs vor. Der nun entwickelte Fahrplan entspreche den Wünschen des Landes und sei mit der schweizer Gesellschaft SMA abgesprochen. Er sei kompatibel zum 3-Löwen-Takt, und habe eine Durchschnittshaltezeit von drei Minuten als Grundlage, die bis zu fünf Minuten ausgedehnt werden könnten. „Der gesamte Fahrplan für den Nah- und Fernverkehr in Baden-Württemberg ist fahrbar mit einer Zugfolgezeit von vier Minuten.“ S21 biete die Möglichkeit, dass 44 Züge pro Stunde durch den Tiefbahnhof fahren könnten anstatt 35 heute. Die Kapazität werde durch die zum Teil eingleisigen Zu- und Abläufe vorgegeben.

Wie schon bei der ersten Behandlung des Themas drehte sich ein guter Teil der Diskussion darum, dass das schweizer Modell der Bahnplanung auch in Deutschland gelten solle: Erst wird der Fahrplan geplant, und dann erst die dafür nötige Infrastruktur. Boris Palmer warf dem Fahrplan bei S21 zu knappe Anschlusszeiten vor: „Das sind Turnschuhanschlüsse.“ Seine Kritik: zu dichte Zugfolge und Doppelbelegungen der Gleise im Bahnhof führten dazu, dass Verspätungen sich aufschaukeln würden, und dann wäre die Kapazität die gleiche wie im Kopfbahnhof. Das zentrale Versprechen, S21 wäre um ein Drittel leistungsfähiger als der jetzige Bahnhof, werde nicht erfüllt.

Zusätzlich zu den von Professor Gerhard Heimerl vorgeschlagenen Verbesserungen (zwei zusätzliche Gleise Richtung Feuerbach, zehn Gleise im Tiefbahnhof und Lösung für die eingleisigen Bereiche am Flughafen und bei Wendlingen) sei eine zweigleisige Wendlinger Kurve (große Wendlinger Kurve) sowie eine neue zweigleisige Strecke im Bereich Rohrer Kurve und Flughafenbahnhof entlang der Autobahn nötig, außerdem müsse die Gäubahn erhalten werden.

Bernhard Bauer vom Ministerium für Umwelt und Verkehr konterte, Palmer habe überzeichnete Einzelbeispiele gezeigt. Die Gestaltung des Fahrplans sei ein Prozess, der noch nicht beendet sei. „Der Fahrplan ist nicht nur fahrbar, er ist hervorragend fahrbar.“

Bahnvorstand Volker Kefer zollte Palmer Respekt für seine Analyse und bot ihm einen Job als Planer bei der Bahn an, was dieser jedoch dankend ablehnte. Kefer sagte zu,

untersuchen zu lassen ob die von Palmer genannten Verspätungseffekte nur Einzelercheinungen seien oder öfter vorkommen würden. Ebenso wolle er untersuchen lassen, ob die Infrastruktur an bestimmten Stellen tatsächlich zu eng bemessen sei. Ein anderes Thema seien jedoch die Umsteigebedingungen im Tiefbahnhof. Hier könne man durch entsprechende Taktung Abhilfe schaffen. Allerdings: Palmer „Verspätungssorgie“ bewahrheitete sich nur, wenn der ICE (zum Beispiel aus Richtung Heidelberg) keinen Puffer habe, der sei aber vorhanden - was Palmer wiederum bestritt.

Kopfbahnhof 21

Boris Palmer stellte den integralen Taktfahrplan (ITF) und die Gleisbelegung bei der Kopfbahnhofvariante vor. Bei dieser Variante wären 60 Städteverbindungen schneller, bei S21 seien nur 30 Städteverbindungen schneller. In der Spitzenstunde seien bis zu 52 Zügen möglich. „Das ist ein Drittel mehr.“ Das K21-Konzept verspreche mehr Pünktlichkeit als S21. Vorteile: Zuwachs der Zugzahlen, Abschlüsse deutlich besser als bei S21, mit S21 sinke, so Palmer, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Palmer beantwortete auch eine Reihe von Fragen, die von Befürworterseite gestellt worden waren, als das Thema zum ersten Mal auf der Tagesordnung stand. Zwar entstehe die Pflicht, Lärmschutzmaßnahmen zu bauen, aber laut sei es entlang der Schiene schon jetzt, sodass sich die Situation für die Anwohner verbessere. Es könne abschnittsweise modernisiert werden, die Folgen für Anwohner seien geringer als bei einem Komplettabriss und -neubau. Die Finanzierung solle so funktionieren: bisher eingesparte Mittel für Sanierung, zugesagter Bundeszuschuss für den Anschluss an die Neubaustrecke, Schienenmittel des Landes sowie Kostenersparnis, weil das Projekt günstiger sei.

Auf Nachfrage von Ingulf Leuschel von der Bahn räumte Palmer ein, dass die Planung sich nur auf den Personenverkehr beziehe, der Güterverkehr dabei nicht berücksichtigt sei. Auch die Frage der Finanzierung sahen die S21-Befürworter ebenso wie die Fahrplantaktung bei K21 anders als die Gegner. Volker Kefer sagte, damit sei der Begriff „Nebelkerzen“ neu definiert. Mindestens 2,5 Milliarden Euro würden diese Pläne kosten plus Ersatzkosten für die Modernisierung. „Das finanziert Ihnen keiner.“ Das K21-Konzept sei nur halb so teuer wie das S21-Konzept konterte Palmer, da es seiner Meinung nach höchstens 2,5 Milliarden koste.

Volkard Malik, Nahverkehrsexperte im Verkehrsministerium sagte, der Fahrplanentwurf bei K21 sei grundsätzlich umsetzbar, es sei aber fraglich, ob es die qualitativen Anforderungen des Landes an den Regionalverkehr erfüllen könne. Er übte Kritik am K21-Konzept. Über die Sanierung des Kopfbahnhofs hinaus würde ein ganzes Bündel an Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, wie eine vierte Bahnsteigkante in Vaihingen. Das K21-Konzept weise erhebliche Schwachstellen im Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr auf. Unter anderem verlängerten sich die ICE-Haltezeiten, am Flughafen sei weniger Regionalverkehr möglich, es gebe keinen S-Bahn-Halt Mitnachtstraße und durch die Expresslinie entstünden Taktlücken bei der S-Bahn in der Hauptverkehrszeit. Fazit: Das K21-Konzept nutze nur einen Teil der Möglichkeiten und sei deshalb für die Pläne des Landes untauglich.

Eine der Grundfragen drehte sich darum, was denn nun kundenfreundlicher sei: Möglichst schnell von A nach B zu kommen oder unterwegs möglichst gute Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten zu haben, auch wenn man dafür ein paar Minuten länger im Bahnhof Stuttgart im ICE sitzend warten müsse.

Professor Ullrich Martin vom Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Uni Stuttgart machte als Schwachpunkt bei K21 aus, dass mehrere Züge mit einem Abstand von drei Minuten auf dem gleichen Gleis ausfahren - und damit die Gefahr der sich aufschaukelnden Verspätungen auch bei K21 gegeben sei. Im Hinblick auf die Bahnsteigbelegung komme S21 besser weg als K21.

Schutz von Heil- und Mineralquellen

Eigentlich hatten sich die Teilnehmer der Schlichtungsrunde vorgenommen, dieses Mal wirklich um 17 Uhr Feierabend zu machen, da sorgte das Thema Heil- und Mineralquellenschutz für Aufregung und eine Nachspielzeit von gut anderthalb Stunden.

Für die S21-Gegner ging der Physiker Roland Morlock auf das Thema Schutz von Heil- und Mineralquellen ein. In einem älteren Schutzkonzept (Entwurf des Geologischen Landesamts von 1990) erstreckte sich die am strengsten geschützte Fläche, die Kernzone, durchgehend bis zur Schillerstraße. Im heutigen gültigen Schutzkonzept des Regierungspräsidiums von 2002 sei diese Kernzone unterbrochen von der weniger geschützten Innenzone - und ausgerechnet im Bereich dieser Innenzone sei der Trog des Tiefbahnhofs geplant. Das veranlasste Morlock und Werner Wölfle zu der Vermutung, die Einteilung der Schutzzonen sei nicht nach geologischen Gesichtspunkten erfolgt, sondern nach politischen, eben weil man dort den Tiefbahnhof bauen wolle.

Das rief die vehemente Reaktion von Matthias Hahn hervor. Denn zum Referat des Bürgermeisters für Städtebau und Umwelt gehört auch das Amt für Umweltschutz, auf dessen Untersuchungen sich Morlock berief. Hahn verwahrte sich dagegen, dass die drei Stadträte unter den Gegnern am Schlichtungstisch behaupteten, die Kontrolle der Behörde sei ausgeschaltet worden. „Das ist eine Verleumdung der Unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt. Das Amt für Umweltschutz hat im Gegenteil mit seinen Auflagen dafür gesorgt, dass sich das Projekt verteuert hat.“ Wölfle nahm daraufhin den Vorwurf zurück: Wenn er die gezeigte Folie in dem Vortrag vorher gesehen hätte, auf der diese Behauptung aufgestellt worden war, wäre sie nicht gezeigt worden. „Ich weiß Herr Hahn, dass Sie alles für die Kontrolle tun.“

Danach sorgte Professor Walter Lächler wieder für Sachlichkeit und Erhellung der Umstände. Er hatte bereits vor ein paar Tagen, als es ums Thema Mineralquellen ging, den geologischen Untergrund unter dem Bahnhof vorgestellt. Das Material des Amts für Umweltschutz, auf das sich die Gegner beriefen, stamme, so Lächler, aus dem Jahr 1996. „Seither sind viele neue Erkundungen gemacht worden, und ich kann Ihnen sagen: Die Dichtschicht zum Mineralwasser hin ist vorhanden“, so der Geologe.

Mit einem Längsschnitt durch den Talkessel auf Höhe des geplanten Bahnhofs wies er nach, dass sich der Trog für den geplanten Tiefbahnhof tatsächlich nicht in der besonders geschützten Kernzone befinden wird, sondern in der weniger geschützten Innenzone. Als Kriterium für die Einteilung der Zonen dient die Tatsache, wie viele und welche geologischen Schichten über der mineralwasserführenden Schicht liegen.

Wie schon in seinem ersten Vortrag legte Lächler auch dieses Mal dar, dass unter dem Trog zum Teil Mergel liegt, dann folgt die Schicht Bochinger Horizont, dann die dichtende Grundgipsschicht und schließlich noch der Lettenkeuper. Auch der Düker, das heißt die Umleitung, mit der der Nesenbach unter dem Bahnhofstrog hindurchgeführt wird, liegt meist über der Bochinger Schicht. Allerdings tangiert dieser Kanal zur Schillerstraße hin die wichtige Grundgipsschicht. „Hier ändern wir die Bauweise“, erklärte Lächler. „Wir üben mit Druckluft solch einen Druck auf den Boden nach unten aus, dass das Mineralwasser nicht auftreiben kann.“ Unterstützt wurde Lächler von Professor Walter Wittke, der bereits die Geologie im Zusammenhang mit dem Tunnelbau vorgestellt hatte.

SÖS-Stadtrat Hannes Rockenbauch dankte den beiden. „Man sieht, dass es Ihnen Ernst damit ist, das Mineralwasser zu schützen.“ Der Vortrag und die Grafiken von Morlock hätten aber auch gezeigt, dass es im Bereich des Hauptbahnhofs Verwerfungen und höhenmäßige Verschiebungen der Erdschichten gebe. „Sie können nicht ausschließen, dass es riskant ist.“ Schlichter Heiner Geißler zog das Resümee: „Das Heil- und Mineralwasser ist ein ganz sensibles Thema. Es war gut, dass wir es noch mal behandelt haben.“

Ein kleines vorweggenommenes Fazit der Schlichtung insgesamt zog Geißler auch gleich. „Die Schlichtung geht dem Ende entgegen. Mit tut es eigentlich fast leid. Es war sehr interessant, und ich habe viel gelernt. Es hat sich herausgestellt, dass man auch über ein schwieriges Thema einfach sprechen kann.“

Letzter Schlichtungstags am Dienstag, 30. November

Am Dienstag, 30. November, treffen sich die Teilnehmer um 10 Uhr zum letzten Schlichtungstreffen. Dann wird Heiner Geißler seinen Schlichtungsspruch bekannt geben, und die beiden Parteien haben Gelegenheit, ihre Einschätzung abzugeben.

Teilnehmer der Schlichtungsgespräche

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Schlichtungsgespräche am 27. 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
- Boris Palmer, OB Tübingen (in Vertretung von Winfried Kretschmann, MdL)
- Hannes Rockenbauch, Stadtrat SÖS, Stuttgart
- Gangolf Stocker, Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21
- Werner Wölfle, MdL, Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion
- Dr.-Ing. Wolfgang Arnold, Technischer Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG (in Vertretung von OB Dr. Schuster)
- Thomas Bopp, MdL, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart
- Johannes Bräuchle, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
- Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Deutsche Bahn AG
- Ingulf Leuschel, Deutsche Bahn AG
- Ernst Pfister, MdL, Wirtschaftsminister Baden-Württemberg (als zweiter Vertreter der Landesregierung)

Experten S21-Kritiker:

- Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Bahnexperte
- Rainer Engel, Chefredakteur „Der Fahrgast“
- Gerd Hickmann, Regional- und Nahverkehrsplaner, Netzwerk Nahverkehrsberatung Südwest
- Martin Hilger, Verkehrsplaner, Parlamentarischer Berater der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Landtag von Baden-Württemberg
- Michael Holzhey, KCW GmbH
- Rafael Ryssel, ehemaliger Leiter der Signalmeisterei einer nicht bundeseigenen Eisenbahn
- Dr. Jakob Sierig, Geologe, Geschäftsführer von Geothermie GmbH

Experten S21-Befürworter:

Thema Leistungsfähigkeit

- Prof. Dr. Ullrich Martin, Direktor am Institut für Eisenbahn-und Verkehrswesen, Universität Stuttgart
- Christian Becker, DB Netz AG
- Dr. Volker Christiani, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Prof. Dr. Gerhard Heimerl, Emeritus, Institut für Eisenbahn-und Verkehrswesen, Universität Stuttgart
- Josef-Walter Kirchberg, Rechtsexperte
- Volkard Malik, Nahverkehrsexperte, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
- Dr. Werner Weigand, Leiter Langfristfahrplan/Fahrwegkapazität, Deutsche Bahn AG

Thema Bauablauf

- Hany Azer, DB Projektbau
- Klaus-Jürgen Bieger, DB AG
- Gerhard Rotermund, Landeshauptstadt Stuttgart, Projektleiter S 21 Tiefbauamt
- Prof. Dr. Ing. Walter Wittke, WBI Wittke Beratende Ingenieure



Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende des Naturschutzbundes BUND in Baden-Württemberg.
Foto: Franziska Kraufmann



Der Schlichter Heiner Geißler in Aktion. Foto: Franziska Kraufmann



Volker Kefer, Technikvorstand der Bahn, während seiner Präsentation. Foto: Franziska Kraufmann