

Viertes Schlichtungsgespräch zu Stuttgart 21

Zum vierten Mal sind Gegner und Befürworter des Bahnprojekts Stuttgart 21 am **Freitag, 12. November 2010**, im Rathaus zum Schlichtungsgespräch zusammengekommen. Ein Termin, der mit besonderer Spannung erwartet wurde: Denn diesmal stellten die S 21-Gegner das Konzept Kopfbahnhof 21 zur Diskussion, das die Sanierung des jetzigen Hauptbahnhofs und eine Neuordnung der Gleise vorsieht. Eine Annäherung konnte im Verlauf des über siebenstündigen Gesprächs allerdings nicht erzielt werden.

www.schlichtung-S21.de

Schlichter Heiner Geißler bewertete zunächst die bisherigen Sitzungen als erfolgreich und beschwor Gemeinsamkeiten: „Wir diskutieren hier auf Augenhöhe, wir sind alle von unserem hohen Ross heruntergekommen, auf dem wir möglicherweise gesessen sind, und sehen uns nicht mehr wahlweise als Lobbyisten oder als Hinterwäldler an.“ Es sei klar geworden, so Geißler, dass es für beide Positionen Argumente gebe. Die Diskussion um Stuttgart 21 habe zudem gezeigt, dass die Planungsverfahren von Großprojekten veraltet seien: „Wir müssen politische Initiativen ergreifen, um dies zu verbessern.“

Geißler kündigte zugleich an, dass Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in den Schlichtungsprozess eingebunden werden sollen. Bereits am Abend werde ein erstes vorbereitendes Gespräch stattfinden.

Diskussion über K 21

Den Einstieg ins Thema machte der Architekt Peter Conradi, der einen Überblick über das Konzept K 21 gab. Zu Beginn seiner Ausführungen kritisierte Conradi die Forderung der S 21-Befürworter nach einem detaillierten Bauablaufplan. Ein solcher sei für das Konzept Stuttgart 21 nach 15 Jahren Planungszeit auch noch nicht vorgelegt worden. Bei K 21 stehe das Prinzip der behutsamen Entwicklung im Vordergrund, so Conradi. Das Konzept sei ein Bausteinsystem, das man zeitlich gestaffelt umsetzen könne. Jeder einzelne Baustein bringe konkrete Verbesserungen. Im Gegensatz dazu könne S 21 erst nach der Fertigstellung in Betrieb gehen. „K 21 ist ein robustes Projekt mit vertretbaren Kosten, geringen Risiken und realistischen Zielen“, so Conradi.

Die Ziele von K 21 stellte Klaus Arnoldi vom Verkehrsclub Deutschland vor. Dazu zählen unter anderem ein moderner Bahnhof, eine Verbesserung des Gleisfeldes, ein integraler Taktfahrplan und eine bessere Verknüpfung des Fern- und Regionalverkehrs. Der Tübinger OB und Verkehrsexperte der Grünen, Boris Palmer, verwies darauf, „dass mit dem Kopfbahnhof 21 auf insgesamt 16 Gleisen 52 Züge pro Stunde abgewickelt werden können. Die Züge behinderten sich gegenseitig nicht“, so Palmer. Das K 21-Konzept sieht unter anderem zwei Gleise nach Cannstatt in einem Tunnel, zwei neue Gleise im Neckartal und die Verlegung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim vor.

Bahnvorstand Volker Kefer, der für die S 21-Befürworter antwortete, kritisierte, dass die S 21-Gegner kein einheitliches Konzept vorgelegt hätten. Es gebe nach wie vor mehrere Varianten. Beim Konzept K 21 könne er keine Verkürzung der Fahrzeiten erkennen. Die Stadtviertel in der Innenstadt und im Neckartal würden stark durchschnitten. Außerdem würden weniger Flächen für die städtebauliche Entwicklung frei. Er gehe zudem davon aus, dass bei der Umsetzung von K 21 mit Projektabbruchkosten in Höhe von 600 Millionen Euro und mit etwa 900 Millionen Euro für zurückzuzahlende Grundstückserlöse zu rechnen sei, so Kefer.

Als weiteren Kritikpunkt hob Kefer hervor, dass bei der Umsetzung von K 21 die Planfeststellungsverfahren neu erfolgen müssten und dass zudem unter laufendem Betrieb gebaut werden müsste. „Damit könnte die Fertigstellung bis zum Jahr 2035 dauern“, so der Bahnvorstand.

Peter Conradi hielt dem entgegen, dass nicht in allen Fällen eine erneute Planfeststellung erforderlich sei, und die Verfahren zudem weniger komplex wären, da bei K 21 kein Grundwassermanagement und keine langen Tunnelstrecken erforderlich seien.

Gangolf Stocker von der „Initiative Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21“ erklärte, er sehe es nicht als problematisch an, wenn K 21 einen längeren Zeitraum bis zur Komplettfertigstellung benötige. Wenn wir die ersten drei Module, nämlich die Modernisierung des Bahnhofs, die Verbesserung des Gleisvorfelds und die beiden zusätzlichen Gleise nach Bad Cannstatt realisiert haben, ist bereits eine deutliche Aufwertung erreicht. Boris Palmer ergänzte: Im zentralen Bahnhofsbereich könne das Konzept K 21 relativ rasch umgesetzt werden. Die Anbindung an die Neubaustrecke werde allerdings fünf Jahre länger dauern.

Heiner Geißler verwies darauf, dass bei allen Beteiligten offensichtlich Einigkeit darüber vorhanden sei, dass mit S 21 eine Fläche von 100 Hektar für die städtebauliche Entwicklung freiwerde und beim Konzept K 21 insgesamt 75 Hektar neu hinzukommen. Umweltministerin Tanja Gönner merkte dazu an, dass es einen erheblichen Unterschied in der Qualität gebe, denn beim Konzept K 21 seien die Flächen von Gleisen umgeben.

Betriebliche Konzeption bedarf weiterer Diskussion

Bei der anschließenden Pressekonferenz erklärte Schlichter Heiner Geißler, dass die betriebliche Konzeption in einer weiteren Sitzung noch einmal aufgegriffen werde. Erneut plädierte er für eine Änderung des Baurechts. „Planfeststellungsverfahren dauern zu lange und sind unflexibel. Es kann nicht angehen, dass die Verfahren eineinhalb Jahrzehnte dauern und die nächste Generationen das umsetzen muss, was vor ihnen geplant wurde.“

Boris Palmer sprach von großen Fortschritten. „Beide Varianten, K 21 und S 21, stehen jetzt einander gegenüber. Wir haben heute viel Kritik gehört, aber es wurde uns nie zu verstehen gegeben, dass wir einen Vorschlag gemacht hätten, der nicht umsetzbar wäre. Die genannten Kritikpunkte sind alle lösbar, insofern fühlen wir uns bestätigt, dass K 21 machbar ist“, so Palmer.

Volker Kefer, der das Abschlussstatement für die Befürworter abgab, erklärte: „Mit K 21 wurde ein Konzept vorgelegt, das für uns aus einer Ansammlung von Ideen besteht.“ Probleme sehe er nach wie vor bei der Planfeststellung und bei der terminlichen Umsetzung. Das, was technisch machbar sei, müsse nicht zugleich die sinnvollste Lösung sein, so Kefer.

Nächster Schlichtungstermin: 19. November

Bei der nächsten Verhandlungsrunde am Freitag, 19. November, von 10 bis 17 Uhr geht es dann um die Themen Ökologie und Stadtplanung. Am Samstag 20. November steht die Geologie auf dem Programm. Finanzielle Fragen und die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsprüfung sollen am 26. November diskutiert werden.

Auch während der künftigen Schlichtungen werden Interessierte die Möglichkeit haben, die Diskussionen durchgehend auf einer Großbildleinwand im Rathaus zu verfolgen. Phoenix und SWR werden weiterhin live ins Fernsehen und ins Internet übertragen.

Die Teilnehmer des Schlichtungsgesprächs am Freitag, 12. November, waren:

S 21 Befürworter:

- Dipl.-Ing. Wolfgang Arnold, Technischer Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG (in Vertretung des damaligen OB Dr. Wolfgang Schuster)
- Thomas Bopp MdL, 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.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur, Deutsche Bahn AG,
- Ingulf Leuschel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Berlin,
- Ernst Pfister MdL, damaliger Wirtschaftsminister Baden-Württemberg

S 21 - Kritiker:

- Klaus Arnoldi, Verkehrsclub Deutschland, stellvertretender Vorsitzender des Landesverbands 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
- Bürgermeister Werner Wölfle, damaliger MdL und Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion.

Expertenkreis zum Thema Kopfbahnhof 21 am 12. November

Auf Seiten der S21-Befürworter:

- Dr.-Ing. Florian Bitzer, Bündnis der Befürworter - Wir sind Stuttgart 21
- Prof. Dr. Gerhard Heimerl, Emeritus, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart
- Josef-Walter Kirchberg, Rechtsexperte
- Thomas Lutz, Leiter Fahrplan, DB Netz AG
- Prof. Dr. Ullrich Martin, Direktor am Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart
- Dipl.-Ing. Uwe Stuckenbrock, Leiter Abteilung Städtebauliche Planung, Stadt Stuttgart
- Dr. Werner Weigand, Leiter Langfristfahrplan/Fahrwegkapazität, Deutsche Bahn AG.

Auf Seiten der S21-Kritiker:

- Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Bahnexperte
- Rainer Engel, Pro Bahn Bundesverband

- Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Fachbereich Mathematik und Informatik, Philipps-Universität Marburg
- Gerd Hickmann, Verkehrsplaner, Verkehrsclub Deutschland
- Martin Hilger, Verkehrsplaner
- Egon Hopfenzitz, ehem. Vorsteher Hauptbahnhof Stuttgart
- Rafael Ryssel, Experte Schieneninfrastruktur.



Schlichtungsrunde im Sitzungssaal des Rathauses. Foto: Kraufmann



Wolfgang Schuster (l.) und Boris Palmer begrüßen den Schlichter Heiner Geißler. Foto



Per Video-Projektion verfolgen Zuschauer im großen Sitzungssaal die Gespräche. Foto: Kraufmann