

Zweites Schlichtungsgespräch zu Stuttgart 21

Auch am **Freitag, 29. Oktober 2010**, war das Medienaufgebot im Stuttgarter Rathaus groß: Wie in der letzten Woche fand dort das Schlichtungsgespräch zu Stuttgart 21 unter der Leitung von Heiner Geißler (CDU) statt. Bereits vormittags verfolgten etwa 165 Bürgerinnen und Bürger das Gespräch aus dem Großen Sitzungssaal des Rathauses. Rund 90 Journalisten hatten sich angemeldet. PHOENIX und SWR übertrugen die Verhandlung live ins Fernsehen und Internet. www.schlichtung-S21.de

Irritationen zu Beginn der Verhandlung

Zu Beginn der Gespräche mussten erst einmal Irritationen ausgeräumt werden. Vertreter der Projektgegner von Stuttgart 21 warfen der Deutschen Bahn AG vor, durch den Einbau von Betonwinkeln im Mittleren Schlossgarten gegen die Friedenspflicht zu verstoßen. „Wir halten unsere Zusagen ein. Diese Arbeiten sind Teil des Grundwassermanagements, die wir gemeinsam in der Schlichtung festgelegt haben“, entgegnete Bahnvorstand Volker Kefer. Die Betonwinkel gehörten zum Auffüllen und Verdichten des Unterbodens.

Auch die Bauarbeiten im Südflügel wurde von den Stuttgart 21-Gegnern kritisiert. Kefer versicherte, dass es sich dabei nicht um Entkernungsarbeiten, sondern lediglich um Arbeiten handle, die das Gebäude sicherten. Beide Parteien einigten sich darauf, dass die Bahn die Arbeiten bis Donnerstag überprüft. Zudem soll es einen gemeinsamen Besichtigungstermin des Südflügels geben.

Im Fokus: Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21 und der zukünftige Fahrplan

Eigentlich sollte bei dieser Verhandlung die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm im Mittelpunkt stehen. Doch auch dieses Mal entzündete sich die Diskussion an der Leistungsfähigkeit des zukünftigen Bahnknotens Stuttgart 21 und dem Fahrplan.

In seiner Präsentation zeigte Bahn-Technikvorstand Volker Kefer die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs noch einmal klar auf: „Mit dem Stuttgarter Durchgangsbahnhof werden 37 Prozent mehr Fahrten stattfinden und er hat darüber hinaus noch Kapazitätsreserven“, so Kefer. Die Ein- und Ausfahrtzeiten sowie die Haltezeiten seien kürzer, es würden nur die Hälfte der Gleise wegen der Aufteilung des Vorfeldes benötigt und die Kreuzungskonflikte würden reduziert.

Für Boris Palmer dagegen ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden Kopfbahnhofs gleich groß wie die des geplanten Durchgangsbahnhofs. Deshalb stelle sich für ihn die Frage, weshalb man dieses Projekt dann überhaupt benötige. Seiner Ansicht nach werden die Anschlüsse mit Stuttgart 21 schlechter, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit würden sinken.

Realistischer Fahrplanentwurf

Auch beim zukünftigen Fahrplan gingen die Meinungen der beiden Parteien auseinander. „Es gibt keinen integrativen Taktfahrplan. Ein Umsteigen ist so nicht möglich und wenn ein Zug eine kleine Verspätung hat, muss der nächste Zug warten“, so Palmer. Dem entgegnete Umweltministerin Tanja Gönner: „Wir befinden uns in einem laufenden Prozess. Der Fahrplan wird ständig weiterentwickelt und optimiert.“

Zur Erinnerung: Die schweizerische Firma SMA hat im Auftrag der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft ein Betriebskonzept erstellt. Beim letzten Schlichtungsgespräch präsentierte die Nahverkehrsgesellschaft einen sehr vorläufigen Fahrplan.

Die Parteien einigten sich darauf, dass in der nächsten Woche ein neuer realistischer Fahrplanentwurf in die Runde eingebracht werden soll.

Diskussionen gab es auch in der Frage, ob der geplante Abstand zwischen den Rolltreppen und der Sicherheitslinie zum Bahngleis beim neuen Bahnhof in Punkto Sicherheit ausreichend ist. Gangolf Stocker von der Initiative „Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21“ stufte die Abstände als kritisch ein. Ingulf Leuschel von der Deutschen Bahn AG entgegnete, dass die vorgeschriebenen Maße der Abstände eingehalten werden.

Stuttgart 21 und Flughafen Stuttgart

Georg Fundel, Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH, stellte in einer kurzen Präsentation die Vorteile von Stuttgart 21 aus Sicht des Flughafens und der Messe dar. Die Investitionen für Stuttgart 21 seien zwar enorm, aber langfristig ein Gewinn für Mensch und Region.

Fazit

Abschließend fasste Geißler zusammen, dass auf Grundlage dessen diskutiert würde, was Ziel dieser Veranstaltung sei, nämlich ein Faktencheck. Er sagte, bei der ein oder anderen Frage sei man zu einem einvernehmlichen Ergebnis gekommen. Die Bahn habe ihre Position erklärt und begründet. „Nächstes Mal werden wir uns mit den Argumenten der Gegner beschäftigen, die dann auch genau unter die Lupe genommen werden.“ Festzuhalten sei, dass die Bahn die Aussage getroffen habe, dass im Großraum Stuttgart mit dem neuen Bahnhof alle Züge auf allen Strecken fahren könnten.

Nächste Woche soll außer K21 auch die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen Gegenstand der Diskussion sein. Der nächste Schlichtungstermin findet am Donnerstag, 4. November 2010 im Stuttgarter Rathaus statt.

Das waren die Teilnehmer des zweiten Schlichtungsgesprächs

Schlichter: Heiner Geißler (CDU)

S21-Befürworter:

- Ernst Pfister MdL (FDP), damaliger Wirtschaftsminister Baden-Württemberg
- Tanja Gönner (CDU), damalige Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
- Wolfgang Arnold, Technischer Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), (in Vertretung des damaligen OB Wolfgang Schuster)
- Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Deutsche Bahn AG
- Ingulf Leuschel, Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin
- Thomas Bopp MdL, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart
- Johannes Bräuchle, Initiativbündnis Wir sind Stuttgart 21

S21-Gegner:

- Klaus Arnoldi, Verkehrsclub Deutschland, stellvertretender Vorsitzender Landesverband Baden-Württemberg
- Peter Conradi, Architekt
- Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende des BUND Baden-Württemberg
- Boris Palmer (Grüne)
- Ministerpräsident Winfried Kretschmann, damaliger MdL, Fraktionsvorsitzender Grüne im Landtag von Baden-Württemberg (im zweiten Teil der Sitzung)
- Hannes Rockenbauch, Stadtrat der SÖS, Stuttgart
- Gangolf Stocker, Initiative "Leben in Stuttgart" - kein Stuttgart 21"
- Bürgermeister Werner Wölfle, damaliger MdL und Verkehrsexperte der Grünen-Landtagsfraktion

Experten des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21:

- Dr. Felix Berschin, Jurist und Nahverkehrsberater
- Prof. Dipl.-Ing. Kalr Dieter Bodack, freiberuflicher Unternehmensberater
- Rainer Engel, Richter im Ruhestand, Chefredakteur von "Der Fahrgast"
- Gerd Hickmann, Regional- und Verkehrsplaner
- Michael Holzhey, KCW GmbH, Strategie- und Managementberatung für öffentliche Dienstleistungen
- Egon Hopfenzitz, ehemaliger Bahnhofsvorsteher, Leiter des Stuttgarter Hauptbahnhofs 1981 - 1994
- Karlheinz Rößler, Geschäftsführer und Gesellschafter der Vieregg-Rössler GmbH, München

Experten der Stuttgart 21-Befürworter:

- Christian Becker, DB Netz AG, Leiter Kundenmanagement und Fahrplan, Regionalbereich Südwest
- Florian Bitzer, Assistent des Technischen Vorstands der SSB AG
- Georg Fundel, Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH
- Gerhard Heimerl, Emeritus, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart
- Volkhard Malik, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
- Ullrich Martin, Universität Stuttgart, Direktor am Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen
- Dr. Werner Weigan, DB Netz AG, Leiter Langfristfahrplan/Fahrwegkapazität



Etwa 165 Menschen verfolgten das Gespräch im Großen Sitzungssaal des Rathauses.
Foto: Franziska Kraufmann



Bahn-Technikvorstand Volker Kefer. Foto: Franziska Kraufmann



Gangolf Stocker, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21. Foto: Franziska Kraufmann.



Die Runde tagte im Mittleren Sitzungssaal des Rathauses. Foto: Franziska Kraufmann



Großes Medienaufgebot beim Schlichter Heiner Geißler. Foto: Franziska Kraufmann.



Wirtschaftsminister Ernst Pfister (FDP) und Georg Fundel, Geschäftsführer Flughafen Stuttgart GmbH. Foto: Franziska Kraufmann.



Winfried Kretschmann, Fraktionsvorsitzender der Grünen im baden-württembergischen Landtag und Boris Palmer (Grüne). Foto: Franziska Kraufmann.