

Weiter gegen Stuttgart 21

Resümee und Ausblick der Faktenschlichter

Schlichtung gelaufen? Da kommt noch was!

Die Schlichtung hat endlich Licht in ein Projekt gebracht, das bis dahin geheim gehalten wurde wie kein zweites. Bahn und Land wurden endlich zu verbindlichen Aussagen gezwungen. Dabei war die Schlichtung von vornherein als Faktencheck gedacht – ein Schlichterspruch war also nicht das Ziel.

Die Empfehlungen des Schlichters sind alle notwendig. Der Stresstest und die geforderten Nachbesserungen könnten das Aus für das Projekt Stuttgart 21 bedeuten.

Faktencheck: Stuttgart 21 ist Murks und alles andere als ein Zukunftsprojekt!

Im Faktencheck konnten wir punkten. Wir konnten die Behauptungen der Befürworter öffentlich widerlegen:

■ **Bestgeplant?** Es ist kaum zu glauben, doch erst im Zuge der Schlichtung machten sich die Planer daran, ein Fahrplan- und Betriebskonzept für die Stoßzeiten zu entwickeln! Ergebnis: Der geplante Tiefbahnhof kann allerhöchstens so viele Züge bewältigen wie der bestehende Kopfbahnhof – im heutigen Zustand, vor einer Modernisierung.

■ **Europäische Magistrale?**

Der Bahn-Technikvorstand Volker Kefer musste einräumen: Die vielbeschworene Achse Paris–Bratislava ist in der Praxis bedeutungslos. Stuttgart 21 ist ein rein regionales Projekt.

■ **Schlüsselprojekt?** Das Bahnprojekt hat nur geringe Effekte für die Wirtschaft im Land und wird nicht nennenswert Verkehr auf die Schiene verlagern. Bei begrenzten finanziellen Ressourcen gibt es deshalb wichtigere Projekte als die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm. Setzt man auf den Ausbau wichtiger Güterzugstrecken (etwa zwischen Karlsruhe und Basel), kann mit dem gleichen Geld der dreifache

ökonomische und bis zu hundertfache ökologische Nutzen erreicht werden!

■ **Keine Risiken?** Das gesamte, an der Schlichtung beteiligte Expertenwissen konnte eine Gefährdung des Stuttgarter Mineralwassers und das Aufquellen des Gipskeupers nicht hundertprozentig ausschließen.

■ **Ökologisch?** Das Fällen der Bäume und Beseitigen des Gleisfelds wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus. Die „Wüste“ des Gleisvorfelds ist ein einzigartiges Trockenbiotop. Tausende neu gepflanzte junge Bäume sind dafür kein Ersatz!

■ **Bestgerechnet?** Damit die politische Schallgrenze von 4,5 Milliar-



den Euro nicht überschritten wird, wurden die 2009 ermittelten Kosten von 4,9 Milliarden Euro auf runde 4 Milliarden Euro schöngerechnet. Die Wirtschaftsprüfer haben beim Faktencheck bestätigt, dass nur mögliche Einsparchancen, nicht aber Kostenrisiken beziffert wurden und auch keine Nachtragskosten enthalten sind.

■ **Alternativlos?** Wir konnten mit bundesweiter medialer Aufmerksamkeit beweisen, dass das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 funktioniert. **K 21 ist stufenweise umsetzbar, kostet nur die Hälfte, eröffnet städtebauliche Chancen schon heute, vermeidet alle Risiken für Geologie, Mineralwasser und Park. K 21 ist ökologischer und leistungsfähiger als S 21!**

Der Spruch des Schlichters: eine schallende Ohrfeige für die Bahn.

Nach Einschätzung des Schlichters ist es zu spät, um das Projekt Stuttgart 21 zu stoppen. Dieser Einschätzung folgen wir nicht – und aus diesem Grund ist der Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler wohl auch so unbefriedigend ausgefallen. Heiner Geißler blieb hinter seinen Möglichkeiten zurück – um nach jahrzehntelanger Missplanung ein K. o. für Mappus zu vermeiden? Die Empfehlungen des Schlichters haben Enttäuschung ausgelöst. Auch deshalb, weil



viele Menschen den Eindruck gewannen, dass Fakten nicht zählen. Stuttgart 21, ob mit oder ohne Plus, bleibt Murks und Kopfbahnhof 21 immer die bessere Lösung. Denn grundlegende Kritikpunkte (wie etwa der Erhalt der Parkbäume, die Gefährdung der Geologie, Fragen der Sicherheit und des Rettungskonzepts) sind nicht gelöst.

Die Empfehlungen des Schlichters enthalten umfassende Forderungen und Nachbesserungen. Diese gründen auf unserer Kritik, und nur diese wurden vor der Bekanntgabe der Empfehlungen zwischen Gegnern und Befürwortern verhandelt. Zentrale Forderung: der Stresstest. Die Bahn hatte 15 Jahre Zeit,

um zu beweisen, dass der neue Bahnhof 30 Prozent Kapazitätzuwachs bringen wird. In der ersten Schlichterrunde ist sie daran gescheitert. Sechs Wochen später wurde die Leistungsfähigkeit ein zweites Mal auf den Prüfstand gestellt. Wieder fiel die Bahn durch. Nun ist sie ein drittes Mal aufgerufen, den Sinn des neuen Bahnknotens nachzuweisen. **Wir fordern Land und Bahn auf, Erkenntnisse aus der Schlichtung nicht zu negieren und Ergebnisse des Stresstests nicht vorweg zu nehmen. Kleinreden und Schönrechnen funktionieren nicht mehr.**

Infrastrukturergänzung zu Stuttgart 21	Kosten ca.
9. und 10. Gleis im Tiefbahnhof	200 Mio. Euro
Option P (Tunnelverbindung Einführung Feuerbach/Bad Cannstatt)	100 Mio. Euro
Sanierung Gäubahn + sinnvolle Anbindung an den Hbf	150 Mio. Euro
Zweigleisige westliche Anbindung Flughafen	30 Mio. Euro
Minimalertüchtigung Flughafen Regionalbahnhof	20 Mio. Euro
Große Wendlinger Kurve	70 Mio. Euro
	570 Mio. Euro
Zusammenstellung: Boris Palmer, auf Basis der Empfehlungen von Dr. Heiner Geißler. Kostenwerte geschätzt.	

Impressum:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
v.i.S.d.P.: Gerhard Pfeifer
Fotos: Stadt Stuttgart (3),
Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (1)
gedruckt auf 100% Recyclingpapier
Dezember 2010

Kontakt:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
c/o BUND Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
Telefon: 0711 61970-40
E-Mail: info@kopfbahnhof-21.de
www.kopfbahnhof-21.de

Spendenkonto:

Konto Nr. 618 052 020
Südwestbank, BLZ 600 907 00
Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart
Verwendungszweck: K 21



Interview mit Uli Sckerl, Obmann der Grünen im Untersuchungsausschuss zum Polizeieinsatz am 30. September im Stuttgarter Schlossgarten

Polizeieinsatz politisch beeinflusst? „Der Beweis ist bei den Akten“

Wie sieht eine erste Zwischenbilanz der Grünen nach sechs Sitzungen und fast 40 Zeugen aus?

Der Polizeieinsatz ist politisch beeinflusst worden. Der Beweis ist bei den Akten: Eine Protokollnotiz von einer Unterredung des Ministerpräsidenten und der Umweltministerin mit Polizeiführern. Darin steht, Mappus erwarte ein „offensives Vorgehen gegen Baumbesetzer, keine Verfestigung“. Weiter wird der schnellstmögliche Termin für die Baumfällarbeiten gefordert, nämlich unmittelbar nach Ende der Wachstumsperiode. Das war eben der 1. Oktober. *Haben Sie mit einem so eindeutigen Beweis gerechnet?*

Nein, so offen haben wir das nicht erwartet. Wir wussten aber schon, dass vor dem 30. September von der Politik eine klare Erwartungshaltung formuliert worden war. Der Ton wurde verschärft, alles klare Signale an die Polizei. Aber ein derart eindeutiger Beweis in den Akten war schon überraschend. *Was brachte der Ausschuss an weiteren neuen Erkenntnissen zutage?*

Es gibt sehr überzeugende Hinweise dafür, dass der Polizeieinsatz weit überzogen und unverhältnismäßig war. Die Einsatzleiter der Polizei aus den anderen Bundesländern legten eindrucksvoll dar, wie chaotisch dieser Einsatz vorbereitet war. Einsatzhundertschaften kamen zu spät, waren uninformiert und orientierungslos. Sie wussten zum Teil nicht einmal, warum sie nach Stuttgart fahren.

Und die Zeugen?

Die Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger, die wir als Zeugen berufen hatten, äußerten sich eindeutig. Die große Masse der Demonstranten im Schlosspark hat sich völlig friedlich verhalten. Wir werden nicht zulassen, dass CDU und FDP im Untersuchungsausschuss vom Versammlungsrecht geschützte friedliche Sitzblockaden und deren Teilnehmer kriminalisieren. Am Nachmittag des 30. hat es dann auch von Demonstrantenseite einzelne Übergriffe und Gewalttätigkeiten gegen Polizisten gegeben, die wir verurteilen, egal, ob es um Pyrotechnik oder Flaschen geht. Aber die Zeugen, insbesondere der Katholische Stadtdekan Brock, haben deutlich gemacht: Auslöser für die Eskalation der Gewalt war nicht ein gesetzwidriges Verhalten der Demonstranten. Sigrid Klausmann-Sittler und Wolfgang Schorlau haben dies mit eindrucksvollen Schilderungen des Geschehens nachvollziehbar und glaubhaft bestätigt.

Gab es weitere Überraschungen?

Es überrascht eben sehr, dass beim Polizeieinsatz von den Verantwortlichen derart schwere Fehler begangen wurden. Es gibt im Übrigen Hinweise, dass Meinungsverschiedenheiten bei Politik und Polizeiführung entscheidend zu dem chaotischen Einsatz beitrugen. Noch am Vortag gab es Kontroversen, ob der Einsatz am 30. stattfinden soll. Der ranghöchste Polizist des Landes, Landespolizeipräsident Dr. Hamann, hat in einer E-Mail an Mappus, Rech und Stumpf dringend von dem Einsatz abgeraten und für eine Verschiebung plädiert. Unklar ist, warum diese Warnung ignoriert wurde und wer die letztendliche Entscheidung für den Einsatz am 30.9. ab 10 Uhr morgens getroffen hat. Das müssen Landesregierung und Polizeiführung lückenlos beantworten.

Der Stresstest als wichtiger Prüfstein darf nicht im stillen Kämmerlein ohne kritische Begleitung durchgeführt werden. Die neue Transparenz und Offenheit der Faktenschlichtung muss bei diesem nächsten Schritt fortgeführt werden. **Wir verlangen, einen Lenkungskreis zu berufen.**

Experten aus den Reihen von Projektträgern und Projektkritikern begleiten den Test aktiv, von der Aufgabenstellung über die Durchführung bis zur Bewertung. Sonst ist der Stresstest nichts wert.

Den Stresstest ernst nehmen, heißt: Bau- und Vergabestopp!

Der Stresstest ist keine freiwillige Leistung, sondern Fortsetzung der Schlichtung. Logische Konsequenz ist, dass keine weiteren Fakten geschaffen werden dürfen, bis der Test absolviert ist.

Es werden neue Planungen nötig, und es muss geklärt werden, welche Mehrkosten durch die Nachbesserung entstehen – und wer das bezahlen soll. Die Landesregierung und die Bahn haben zugesagt, die vom Schlichter geforderten Nachbesserungen an Stuttgart 21 zu akzeptieren. Nun sind sie aufgefordert, konsequent zu handeln. Denn auch wenn Geißler den Bau- und Vergabestopp nicht formuliert hat: Schon allein die Aufforderung, einen Stresstest durchzuführen, erzwingt ihn!

Unsere Prognose: Stuttgart 21 wird durchfallen.

Denn die geforderten 49 Züge pro Stunde sind nur mit mehr Gleisen im Tiefbahnhof und besseren Zulaufstrecken möglich. Konkret bedeutet das:

- Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein neuntes und zehntes Gleis,
- zweigleisige westliche Anbindung des Flughafen-Fernbahnhofs an die Neubaustrecke,

Spendenkonto:

Konto Nr. 618 052 020

Südwestbank

BLZ 600 907 00

Kontoinhaber: BUND

Regionalverband Stuttgart

Stichwort: K 21

- zweigleisige und kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve,
- Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof,
- Ausrüstung aller Strecken von Stuttgart 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik.

Legt man bestehende Kalkulationen zugrunde, kommt man zu dem Ergebnis, dass die erforderlichen Nachbesserungen insgesamt rund 570 Millionen Euro kosten werden (Tabelle 1). Hinzu kommen die von der Bahn herausgerechneten Kosten und die von den Wirtschaftsprüfern als „zu optimistisch“ gewerteten Einsparungen (Tabelle 2). Stuttgart 21 wird demnach rund 5,5 Milliarden Euro teuer! Und damit ist die Schallgrenze überschritten, eigentlich müsste dann die Bahn von sich aus aussteigen. Jedenfalls gilt: Stuttgart 21 darf nicht gebaut werden!

Wir wollten Demokratie und bekamen die Schlichtung.

Heiner Geißler forderte in seinen Empfehlungen zurecht mehr Beteiligung der Bürger an Großprojekten. Er zeigte Sympathie für das Alternativkonzept K 21. Leider hat er hieraus nicht die entsprechenden Konsequenzen für Stuttgart 21 gezogen.



Kosten von Stuttgart 21 laut DB

4.088 Mio. Euro

Ausgeklammerte Kosten:

Zinsverzicht Grundstücke durch Stadt Stuttgart	212 Mio. Euro
Nicht berücksichtigte Planungskosten	176 Mio. Euro
Abstellbahnhöfe an Außenbahnhöfen (TÜ, HN, ...)	44 Mio. Euro
Kosten Grundstücksgeschäfte	28 Mio. Euro
doppelt gebuchte Einsparungen (laut Wirtschaftsprüfer)	45 Mio. Euro
Ausstattung doppelte Signaltechnik	30 Mio. Euro

4.623 Mio. Euro

Nicht realisierbare Einsparungen (Wirtschaftsprüfer: „optimistisch“) 300 Mio. Euro

Heutige Kosten für Stuttgart 21 laut DB 4.923 Mio. Euro

Fazit: „Stuttgart 21 Plus“ = 5 Milliarden plus x Euro

Zusammenstellung: Boris Palmer, basierend auf Aussagen der Wirtschaftsprüfer

Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass bei Stuttgart 21 noch gar nichts „zu spät“ ist. Die Bürger sind nun bestens über das Projekt informiert (manche können sogar Trassenführungen und Gleisbelegungspläne interpretieren), sie sind in der Lage, eine fundierte Entscheidung zu treffen. Doch sie dürfen es nicht.

Das „Demokratieexperiment“, wie die Schlichtung fälschlicherweise genannt wurde, darf nicht bloß ein neues Modell für künftige Projekte sein. Es muss auch Konsequenzen für die hier und heute gelebte Demokratie haben. **Die Bürgerinnen und Bürger müssen über Stuttgart 21 entscheiden können!**

Der Widerstand geht weiter. Oben bleiben!

Der Protest gegen Stuttgart 21 geht weiter. Jeden Montag treffen wir uns zu den Montagsdemos, Großdemonstrationen gehören zum Programm. Wir demonstrieren weiterhin friedlich für einen Bau- und Vergabestopp – es dürfen keine weiteren Tatsachen vor dem Abschluss des Stresstests geschaffen werden! Wir wollen die zutage kommenden Fakten ins Land tragen und mit Sachverstand Mitstreiter gewinnen. Kopfbahnhof 21 ist unser Alternativkonzept – die leistungsfähigere, ökologischere und mit Abstand wirtschaftlichere Variante.

Die Projektträger müssen erkennen, dass jede Bauphase von Protesten begleitet wird. Niemand hält das durch. **Es ist illusionär zu glauben, die 15-jährige Operation am offenen Herzen der Stadt könnte gegen den Willen der Bürger durchgeführt werden.**

Bundeskanzlerin Angela Merkel will die Landtagswahl für eine Abstimmung über Stuttgart 21 missbrauchen. Wir wollten eine Bürgerbefragung und bekamen sie nicht. Nun steht die Politik also am 27. März auf dem Prüfstand.