

Stuttgart 21 – Die Schlichtung gab den Gegnern recht!

Teil 1: Der Schlichterspruch

- Die Gegner haben recht – gebaut wird trotzdem. Wer hat die Schlichtung wirklich gewonnen?
- Will die Mehrheit den Tiefbahnhof? – Die Tricks bei Umfragen!
- War es ein Fehler der K21-Seite, an der Schlichtung teilzunehmen? Nein - Die Schlichtung brachte den Gegnern mehr Ansehen!
- Hat Stuttgart 21 durch den Schlichterspruch neue Legitimation erhalten? Rechtlich blieb alles beim Alten!
- Warum akzeptieren die Gegner den Schlichterspruch nicht?
- Was ist Stuttgart 21 "plus"?
- Was fehlt bei Stuttgart 21 "plus"?

Teil 2: Der Faktencheck: 16 Jahre Planung und kein realisierbarer Fahrplan

- Eine Großplanung ohne Stresstest!
- Was muss der Stresstest liefern?
- Wird der Stresstest objektiv? – Die Gegner müssen draußen bleiben
- Warum dauert der Stresstest so lange?
- Die hohen Kosten sorgen für Engpässe bei Stuttgart 21
- Die Schlichtung hat den künftigen Fahrplan zerpflückt! Der Stresstest wird den Mangel zeigen.
- Welche Gleis-Ergänzungen werden untersucht?
- Ein Tiefbahnhof mit acht Gleisen – das reicht nicht aus!
- Warum behauptet die Landesregierung dennoch, die Gleiszahl im Tiefbahnhof reiche aus?
- Was wird aus der Gäubahn? Die Schlichtung hat sie gerettet!
- Und wie sieht es mit dem Fahrplan für K21 aus? Der Kopfbahnhof K21 kann mehr als der Tiefbahnhof S21!
- Die Neubaustrecke – für den Güterverkehr untauglich und deshalb zu teuer!
- S21 ist ohne Neubaustrecke nicht denkbar – K21 geht mit und ohne die Neubaustrecke

Teil 3: Die Kosten

- Was kostet Stuttgart 21 wirklich?
- Was kostet Stuttgart 21 "plus"?
- Wer übernimmt die Mehrkosten für das „Plus“?
- Was kostet der Ausstieg wirklich?
- Ist der Kopfbahnhof K21 am Ende genau so teuer wie S21?
- Was kostet der Kopfbahnhof K21 ?

Teil 4: Wie lange dauert es, bist K21 gebaut ist?

- Woher soll das Geld für K21 kommen?

Teil 5: Geologie und Mineralquellen

- K21 schützt die Mineralquellen
- Wie groß sind die geologischen Risiken?

Teil 6: Städtebau und Ökologie

- Ist Stuttgart 21 die städtebauliche Chance?
- Was kostet die Bürger diese städtebauliche Chance?
- Bringt Stuttgart 21 mehr Parkerweiterung als K21?
- Ist Stuttgart 21 besser für das Stadtklima?
- Ist Stuttgart 21 ein ökologisches Projekt?

Landtagswahl und Volksentscheid

- Ist ein Volksentscheid noch möglich?
- Kann man die Verträge über S21 noch auflösen?

Stuttgart 21 – Die Schlichtung gab den Gegnern recht!

Teil 1: Der Schlichterspruch

Die Gegner haben recht – gebaut wird trotzdem. Wer hat die Schlichtung wirklich gewonnen?

Die meisten Medien sehen Ministerpräsident Mappus als Sieger der Schlichtung. Die Umfragewerte der CDU sind gestiegen. Was zählt, ist offenbar, dass der Konflikt in Stuttgart entschärft zu sein scheint. Geschickt versteht es die Politik, das Objektivitätsimage des Schlichters nach außen zu tragen: Stuttgart 21 "plus", die Lösung der teuren Nachbesserungen wird als Erfolg verkauft.

Das waren Fakten der Schlichtung:

- Stuttgart 21 kann nach der bisherigen Planung so nicht gebaut werden. Das Projekt lässt sich nur als Stuttgart 21 "plus" mit teuren Nachbesserungen realisieren.
- Die Bahn musste einräumen: Der Tunnelbahnhof kostet mehr und leistet weniger, als den Parlamenten vorgerechnet wurde.
- Der Schlichter hat scharf kritisiert, dass die Alternative Kopfbahnhof 21 nie ernsthaft geprüft wurde.
- Die Magistrale für Europa gibt es nur auf dem Papier als wohlklingenden Werbetrick.
- Für Verkehr und Wirtschaft in Baden-Württemberg ist Stuttgart 21 von marginaler Bedeutung.

Letztlich blieben als Hauptgrund für den Weiterbau von Stuttgart 21 nur die bisher geschaffenen Fakten: der bereits erzielte Baufortschritt. Eine neue Landesregierung hat mit diesen Ergebnissen der Schlichtung alle guten Argumente für den Umstieg auf Kopfbahnhof 21.

Will die Mehrheit den Tiefbahnhof? – Die Tricks bei Umfragen!

Eine Umfrage der Stuttgarter Zeitung und des SWR am ersten Tag nach dem Schlichterspruch ergab, dass 54 Prozent für Stuttgart 21 sind. In der Fragestellung wurde der alte Trick der Projektträger benutzt. Die Neubaustrecke nach Ulm wurde einfach zu einem Teil von Stuttgart 21 erklärt. Die Neubaustrecke hat aber eine wesentlich größere Zustimmung als der Tunnelbahnhof. Kein Wort davon, dass die Neubaustrecke auch mit K21 möglich wäre. Auch die Grünen waren lange für die Neubaustrecke, bis dann die Kosten explodierten. Wer aus dieser Umfragemethode eine Mehrheit für Stuttgart 21 herausliest, interpretiert unredlich. Die Verknüpfung in der Fragestellung macht eine sinnvolle

Aussage über Stuttgart 21 schlicht unmöglich. Wer daraus einen Meinungsumschwung herausliest, für den ist der Wunsch der Vater des Gedanken, nicht die Umfrage. Die Untersuchung hat nicht erhoben, welchen Anteil die Neubaustrecke hat.

Geschickt wurde nach der Schlichtung der „Geissler-Effekt“ genutzt: Die Unentschiedenen verbinden unterschwellig mit dem Spruch des Schlichters eine Objektivität. In den Hintergrund tritt, dass der Schlichter nur 'Stuttgart 21 "plus"' für realisierbar hält. Es ist ein Projekt, das es noch gar nicht gibt, und das wesentlich teurer wird als Stuttgart 21.

Spätestens wenn die Defizite der vorhandenen Planung und die Mehrkosten für das "plus" öffentlich werden, wird es ein bitteres Erwachen geben.

War es ein Fehler der K21-Seite, an der Schlichtung teilzunehmen? Nein - Die Schlichtung brachte den Gegnern mehr Ansehen!

Die Teilnahme sei falsch gewesen, argumentiert ein Teil der Linken. Doch gab es eine Alternative? Nach den schrecklichen Bildern von verletzten Demonstranten im Stuttgarter Schlossgarten hätte jede weitere Konfrontation ein hohes Risiko bedeutet. Und zwar für viele Menschen wie für die Bewegung. Der Bürgerprotest gegen Stuttgart 21 war erfolgreich, weil er friedlich war. Die Landesregierung war vor dem "Schwarzen Donnerstag" nicht zu Gesprächen und einem Moratorium bereit. Die Gegner haben sich aber verantwortlich verhalten.

Wer darin einen Fehler sieht, müsste eine Alternative beschreiben. Nachdem die Regierung eingelenkt und einer Schlichtung mit faktischem Baustopp zugestimmt hatte, konnten wir uns nicht verweigern.

Die Schlichtung brachte den Projektgegnern eine überaus große Öffentlichkeit, zeigte, wie eine Handvoll engagierter Bürger eine 16-jährige Planung mit bürgerlichem Sachverstand zerpflückten. Die Befürworter mussten die Gegner auf Augenhöhe zulassen und konnten nicht mehr mit den Mitteln von Diffamierung und Abschätzigkeit operieren.

Ohne Schlichtung wäre es vermutlich nie so deutlich geworden, wie schlecht Stuttgart 21 geplant und begründet ist.

Hat Stuttgart 21 durch den Schlichterspruch neue Legitimation erhalten? Rechtlich blieb alles beim Alten!

Einen Schlichter gibt es weder in der Verfassung noch in einem Planungsgesetz. Stuttgart 21 mangelte es nicht an formal-juristischer Legitimation. Das Problem war die fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung. Der Protest speiste sich wesentlich aus fehlender Bürgerbeteiligung und der Überzeugung, dass die Parlamente Beschlüsse auf falschen Grundlagen gefasst haben.

Die Schlichtung hat nun vordergründig die Bürgerbeteiligung nachgeholt. Der Faktencheck hatte einen zentralen Mangel: er war nicht ergebnisoffen! Für die Landesregierung und die Bahn stand immer fest, Stuttgart 21 wird gebaut, ganz gleich, was die Schlichtung ergibt.

Diese Haltung schließt den Ausstieg oder eine vernünftige Planungsänderung in Richtung Kopfbahnhof K21 ohne Prüfung der Argumente von vorneherein aus. Dabei wurden die Gründe für den wachsenden Protest der Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger nicht nur bestätigt, sondern verstärkt.

Die Schlichtungsdokumente belegen zweifelsfrei:

- Zum Zeitpunkt der Beschlüsse in den Parlamenten lagen die internen Kostenrechnungen der Bahn bereits eine Milliarde Euro über den offiziellen Angaben.
- Für Stuttgart 21 existiert auch nach 16 Jahren Planung bis heute kein Fahrplan.
- Stuttgart 21 "plus" muss in den Stresstest gehen, um zu beweisen, dass der Tiefbahnhof überhaupt mehr leisten kann als ein modernisierter Kopfbahnhof. Die behaupteten Vorteile für den Eisenbahnverkehr stehen bisher nur auf dem Papier.

Die Parlamente wurden in die Irre geführt!

Nach der Schlichtung gibt also mehr Gründe also zuvor, für eine echte Bürgerbeteiligung und eine neue Entscheidung auf der Basis realer Fakten einzutreten.

Die Frage bleibt: Ist die Zustimmung der Parlamente geschickt erschlichen worden? Ist ein solches Verhalten sittenwidrig?

Warum akzeptieren die Gegner den Schlichterspruch nicht?

Das Gegenteil ist der Fall, auch wenn Ministerpräsident Mappus ständig diese Unwahrheit in die Welt setzt: Der Schlichterspruch im Wortlaut wird akzeptiert. Die zentrale Stelle im Text des Spruches heißt, beide Seiten halten die von Heiner Geißler vorgeschlagenen Verbesserungen für notwendig. Geissler hat die Verbesserungen formuliert, weil diese Verbesserungen die Voraussetzungen dafür sind, dass er selbst, als Schlichter, Stuttgart 21 befürworten könne. Diese Verbesserungsvorschläge nannte er Stuttgart 21 "plus".

Die K21-Seite hat sich damit erneut konstruktiv verhalten. Die Schlichtung hat die Mängel von Stuttgart 21 aufgezeigt und die Forderung nach Abhilfe formuliert. Bis dahin tragen die Gegner das Ergebnis mit. Damit soll das Schlimmste verhindert werden: ein Bahnhof, der nicht funktioniert. Niemand kann aber verlangen, dass die Projektgegner sich nicht für eine vernünftiger Lösung stark machen. Die vernünftiger Lösung heißt: Kopfbahnhof K21.

Nebenbei muss immer wieder betont werden, dass der Schlichter kein Mandat hatte, sich für oder gegen den Tunnelbahnhof auszusprechen. Sein Auftrag war eine Sach- und Faktenschlichtung.

Was ist Stuttgart 21 "plus"?

Die Schlichtung ergab: Das bisher bestgeplante Projekt Stuttgart 21 kann nach bisherigem Stand nicht funktionieren. Nur das Projekt Stuttgart 21 "plus" hat Aussicht, einigermaßen zu funktionieren.

Stuttgart 21 "plus" ist nach Heiner Geißler das Projekt, das entsteht, wenn die von beiden Seiten als „notwendig“ bezeichneten Verbesserungen umgesetzt werden.

- Verbesserter Brandschutz und Barrierefreiheit im Tunnelbahnhof;
- Der Erhalt der Gäubahn und die Forderung, sie an das Netz von S21 anzubinden;

- Die Forderung, einen Notfahrplan für den Fall der Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels vorzulegen;
- Eventuell weitere Ergänzung der Infrastruktur in Abhängigkeit vom Ergebnis des Stresstests;
- Das Gebot zum Erhalt und Verpflanzen vitaler Bäume im Schlossgarten;
- Die Forderung, die frei werdenden Bahngrundstücke in eine Stiftung einzubringen und der Spekulation zu entziehen;
- Die Sicherung einer Frischluftschneise im Tal.

Was fehlt bei Stuttgart 21 "plus"?

Der Schlichterspruch sagt nichts zu folgenden Kritikpunkten:

- Gefährdungen für das Mineralwasser in Stuttgart sind nicht auszuschließen;
- Die Tunnelbohrungen finden in schwierigem Untergrund statt;
- Der denkmalgeschützte Bonatzbau wird teilweise abgerissen und seiner Funktion beraubt;
- Im Tunnelbahnhof ist kein integraler Taktfahrplan mit kurzen Umsteigezeiten möglich;
- Volkswirtschaftlich ist K21 dem Projekt Stuttgart 21 weit überlegen, weil Kosten des modernisierten Kopfbahnhofs niedriger und die Nutzeneffekte größer sind.

Teil 2: Der Faktencheck

16 Jahre Planung und kein realisierbarer Fahrplan

Eine Großplanung ohne Stresstest!

Die K21 Seite setzte in der Schlichtung durch, dass für den Tunnelbahnhof ein Stresstest zu machen ist. Es handelt sich um eine Computersimulation der gesamten Eisenbahninfrastruktur von Stuttgart 21 einschließlich der Zulaufstrecken und eines Langfristfahrplans. Damit kann erkannt werden, welche Zugzahlen zu bewältigen sind, bis der Betrieb instabil wird und Verspätungen sich aufschaukeln.

Es gehört zu den Eigenheiten der deutschen Bahnpolitik, dass solche Simulationen nicht die Regel sind. Bisher war es in Deutschland üblich, erst die Schienen zu legen und nachher zu fragen, wie die Züge fahren. Die Infrastruktur bestimmt den Fahrplan. Das erklärt, warum neue ICE-Strecken in Deutschland immer isoliert gebaut und nie vernünftig an Bahnknoten und in das Netz eingebunden werden. In der Schweiz geht man mit großem Erfolg nach der umgekehrten Logik vor: Zuerst wird geklärt, wie viele Züge in welcher Fahrzeit welche Strecken bedienen sollen, dann erst wird ermittelt, was dafür gebaut werden muss. Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur. Auch deshalb ist die Schweizer Bahn so viel erfolgreicher als die Deutsche.

Die Schlichtung hat gezeigt, dass mittlerweile auch die DB erkennt, dass man erst denken und dann bauen sollte. Für Stuttgart 21 wird mit dem Stresstest also etwas nachgeholt, dass eigentlich eine selbstverständliche Voraussetzung sein sollte.

Was muss der Stresstest liefern?

Die Bahn hat sich verpflichtet, einen funktionierenden Langfristfahrplan vorzulegen und zu simulieren, der im Tunnelbahnhof 49 Züge in der Spitzenstunde nachweist. Im Kopfbahnhof werden heute ohne Probleme 37 Züge abgewickelt. Die Kapazität liegt tatsächlich noch etwas höher. Vereinbart ist nun aber, dass auf diese 37 Züge 30 Prozent aufgeschlagen werden. So ergibt sich die Anforderung der 49 Züge pro Stunde.

Nachzuweisen ist, dass diese in guter Betriebsqualität nach allgemein anerkannten Standards des Eisenbahnverkehrs gefahren werden können. Das gilt besonders für Fahrzeiten, Zugabstände und Haltezeiten.

Wird der Stresstest objektiv? – Die Gegner müssen draußen bleiben

Die Bahn hat ein transparentes Verfahren wie bei der Schlichtung zugesagt. Alles soll öffentlich diskutiert werden. Zur Überprüfung der Resultate wird das Schweizer Gutachterbüro SMA eingeschaltet. Für die K21-Seite ist klar, dass schon bei der Formulierung der Bedingungen und der Konstruktion des Fahrplans die Möglichkeit zur kritischen Diskussion geschaffen werden muss. Die Bahn will den Stresstest alleine konzipieren. Bisher hat sie die Beteiligung der Gegner an der Fragestellung für den Stresstest abgelehnt.

Warum dauert der Stresstest so lange?

Für die bis auf eine zehntel Minute exakte Simulation muss die Lage jeder Weiche und jedes Signals im Rechenmodell hinterlegt werden. Ebenso muss die zulässige und technisch mögliche Geschwindigkeit auf jedem Meter Gleis definiert sein. Dafür muss die Bahn teilweise erst noch Festlegungen treffen. Die Erstellung der Grundlagen der Simulation wird schon deshalb viel Zeit in Anspruch nehmen. Es stellt kein wahltaktisches Manöver dar, wenn die Ergebnisse erst im Mai vorgelegt werden. Allerdings muss schon sehr viel früher feststehen, welcher Fahrplan für die Simulation verwendet werden soll. Dies muss öffentlich analysiert werden können. Wie das geschehen soll, ist offen.

Die hohen Kosten sorgen für Engpässe bei Stuttgart 21

Weil die Kosten ohnehin kaum zu stemmen sind, wurde bei Stuttgart 21 an den Gleisen gespart. Besonders problematisch ist der Rückbau vorhandener Streckenkapazitäten und das Entstehen von eingleisigen Abschnitten und Mischverkehrsstrecken.

- Heute führen noch vier Gleise von Zuffenhausen zum Hauptbahnhof. Im Plan für S21 sind es nur noch zwei.
- Am Flughafen und bei Wendlingen gibt es insgesamt drei eingleisige Verbindungskurven.
- Der Tiefbahnhof soll nur acht Gleise erhalten.
- Die Nutzung der heutigen S-Bahn-Strecke von Vaihingen zum Flughafen für ICE-Züge schafft extreme Fahrplanzwänge. Besonders die so genannte Magistrale ist auf dem Abschnitt Zuffenhausen-Flughafen restlos ausgelastet.

Besonders problematisch ist, dass ein Zug auf einer Fahrt durch den Tunnelbahnhof nacheinander viele Engpässe überwinden muss. Dies schränkt die Möglichkeit zu sinnvoller Fahrplangestaltung dramatisch ein und reduziert die Kapazität des Bahnknotens Stuttgart stärker als der jeweilige Engpass alleine. Die besonders kritischen Verbindungskurven haben für sich betrachtet noch Reserven. Wenn ein Zug einen Engpass überwunden hat, trifft er aber häufig am nächsten oder übernächsten auf einen entgegenkommenden oder vorausfahrenden Zug. Um das zu vermeiden, müssen die Fahrpläne verändert werden. Dafür gibt es nur wenige Möglichkeiten.

Die Schlichtung hat den künftigen Fahrplan zerpfückt! Der Stresstest wird den Mangel zeigen.

Die Bahn und das Land haben in der Schlichtung einen Fahrplan für den ganzen Tag („Grundtakt“) und für die Spitzenstunde vorgelegt. Dieser Fahrplan weist eine Vielzahl von Mängeln auf, die als Ergebnis des Faktenchecks unwidersprochen dokumentiert sind. Im wesentlichen handelt es sich um drei Typen von Problemen:

- **Der Abstand zwischen den Zügen („Zugfolge“) ist zu gering.**
Auf den Gleisen im Tiefbahnhof sollen laut Fahrplanentwurf Züge im Abstand von

- drei, teilweise zwei oder sogar nur einer Minute verkehren. Ein verspäteter Zug überträgt automatisch seine Verspätungen auf die nachfolgenden Züge.
- **Die Ankünfte und Abfahrten sind nicht aufeinander abgestimmt.**
Der Anschlusszug ist häufig planmäßig weg, bevor man aussteigen kann.
 - **Zwei Züge stehen im selben Gleis („Doppelbelegung“).**
Bei Verspätungen kommt es zu verwirrenden Situationen für die Fahrgäste und gegenseitigen Behinderungen der Züge. Die Ein- und Ausfahrt wird erheblich langsamer.

Alle drei Problemtypen treten schon im Grundtakt häufig auf. Nur die Zahl der Fälle erhöht sich in der Spitzenstunde.

Der in der Schlichtung vorgelegte Fahrplan ist in der Spitzenstunde überhaupt nicht und im Grundtakt nur mit größter Präzision, d.h. nahezu 100Prozent Pünktlichkeit fahrbar.

Die unterstellten Haltezeiten von nur drei Minuten für ICE sind für Stuttgart nicht ausreichend. Die Zugfolgen unter drei Minuten gibt es in keinem deutschen Großbahnhof.

Es ist offensichtlich, dass die Bahn sich gezwungen sah, mit solchen Konstruktionen zu arbeiten, weil die Infrastruktur mit ihren vielen Engpässen bessere Fahrpläne nicht erlaubt. Und trotzdem konnte sie in der Spitzenstunde keine 49, sondern nur 44 Züge unterbringen.

Im Stresstest sind solche Tricks nicht erlaubt. Nach dem Ergebnis des Faktenchecks und den Gesetzen der Logik kann der Stresstest also nur das Ergebnis haben, dass 49 Züge nur dann fahren können, wenn wesentliche Ergänzungen der Infrastruktur kommen.

Dies heißt aber: Stuttgart 21 "plus" wird ein finanzielles Fass ohne Boden!

Welche Gleis-Ergänzungen werden untersucht?

Um die Engpässe von Stuttgart 21 zu beseitigen, sind folgende Ergänzungen der geplanten Infrastruktur in der Diskussion:

- Erweiterung der Wendlinger Kurve auf zwei Gleise, kreuzungsfrei;
- Erweiterung der Anbindung des Fernbahnhofs Flughafen auf zwei Gleise;
- Erweiterung der Anbindung des Nahverkehrsbahnhof Flughafen auf zwei Gleise;
- Neubau einer ICE-Strecke von Stuttgart-Rohr zum Flughafen;
- Erweiterung des Tunnelbahnhofs auf zehn Gleise;
- Erweiterung der Zuführung Feuerbach-Tiefbahnhof auf vier Gleise;
- Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof.

Welche dieser Ergänzungen notwendig sind, wird im Stresstest in einem interaktiven Prozess ermittelt: So lange es Probleme mit dem Fahrplan gibt, werden an den Engpässen nach und nach Ausbauten unterstellt, bis der Fahrplan stabil wird.

Ein Tiefbahnhof mit acht Gleisen – das reicht nicht aus!

Verkehrsministerin Gönner behauptet, es sei schon jetzt klar, dass acht Gleise im Tiefbahnhof ausreichen. Sie bezieht sich dabei auf eine Aussage des Gutachterbüros SMA, wonach sich der Tiefbahnhof „nicht als limitierender Faktor“ erwiesen habe. Diese Aussage bezieht sich aber auf den Grundtakt mit 30 Zügen in der Stunde. Es stimmt, dass zuerst Engpässe in den Zulaufstrecken beseitigt werden müssen, um mehr Züge durch S21 zu schleusen. Zwischen 30 und 49 Zügen ist der Abstand aber so groß, dass keineswegs klar ist, ob es ausreicht, nur die Zulaufstrecken auszubauen. Es kann sehr wohl beides notwendig sein: mehr Gleise im Tiefbahnhof und auch Ausbau der Zulaufstrecken.

Auch wenn alle Engpässe in den Zulaufstrecken beseitigt sind, wird es eng im achtgleisigen Tiefbahnhof. Das Gutachten, das Prof. Martin 2005 für den Prozess vor dem VGH in Mannheim erstellt hat, attestiert dem Tiefbahnhof eine maximale Kapazität von 51 Zügen. Dabei sind allerdings Haltezeiten von einer Minute im Regionalverkehr und zwei Minuten im Fernverkehr unterstellt. Verlängert man diese Haltezeiten um nur eine Minute, werden bei 49 Zügen auch 49 zusätzliche Bahnsteigminuten erforderlich. Allein deswegen sinkt die maximale Kapazität schon so weit unter 51 Züge, dass ein neuntes Gleis erforderlich wird, um die Vorgaben einzuhalten.

Das Gutachten von Prof. Martin unterstellt aber nicht nur unrealistische Haltezeiten, es geht auch davon aus, dass alle Gleise immer optimal genutzt werden können. Das ist in der Realität nicht der Fall. Die Zugfolge ist auch abhängig von Anschlusszwängen und kann deshalb nicht einfach in einen Durchschnittswert gepackt werden.

Aus diesen Überlegungen, die ausschließlich auf den Resultaten des Faktenchecks aufbauen, ergibt sich unmittelbar, dass der Tiefbahnhof mindestens ein neuntes Gleis benötigt, um 49 Züge in der Stunde zu bewältigen, auch wenn alle Engpässe im Zulauf beseitigt sind. Ob sogar ein zehntes Gleis erforderlich ist, muss der Stresstest zeigen.

Warum behauptet die Landesregierung dennoch, die Gleiszahl im Tiefbahnhof reiche aus?

Es gibt zwei Gründe, warum die Landesregierung behauptet, weitere Gleise im Tiefbahnhof seien nicht erforderlich. Zum einen ist bislang überhaupt nicht klar, ob Platz für zehn Gleise vorhanden ist. Eine Planung dafür liegt nicht vor. Es wäre daher ein umfangreiches Planänderungsverfahren notwendig. Das wird den Bau des Tiefbahnhofs in jedem Fall um zwei Jahre verzögern.

Zum andern sind zwei weitere Gleise im Tiefbahnhof ausgesprochen teuer. Mehrkosten von etwa 200 Millionen Euro sind anzunehmen.

Was wird aus der Gäubahn? Die Schlichtung hat sie gerettet!

Die einzelnen Ergänzungen der Infrastruktur werden sich aus dem Stresstest ergeben. Der Erhalt der Gäubahn ist aber durch die Schlichtung bereits festgeschrieben. Die Projektträger haben sich verpflichtet, sie zu erhalten.

Dafür gibt es außer der anekdotischen Begründung, dass Heiner Geißler als Referendar häufig über die Gäubahn in den Talkessel eingefahren ist und die spektakuläre Szenerie zu Recht geliebt hat, auch sachlich gute Gründe. Über die Gäubahn kann ein ICE aus Zürich genau so schnell wie in der Planung von S21 über den Flughafen zum Hauptbahnhof gelangen. Dabei hat er die zweigleisige Gäubahn für sich und muss sich nicht durch die Engpässe auf den Fildern quälen. Mindestens so wichtig: Falls der S-Bahn-Tunnel gesperrt ist, können die S1, S2 und S3 über die Gäubahn nach Vaihingen gelangen. Über den Fildertunnel ist das nur für die Züge einer Linie möglich. Mehr lässt seine Kapazität nicht zu. Außerdem kann im Fall der Sperrung des Fildertunnels die Gäubahn als Ausweichstrecke für Fernzüge genutzt werden.

Damit diese Vorzüge der Gäubahn genutzt werden können, ist aber eine neue Anbindung an den Hauptbahnhof erforderlich. Der Schlichterspruch sagt, diese solle „leistungsfähig, z.B. über Feuerbach“ erfolgen. Die Leistungsfähigkeit war eine Forderung der K21-Seite, das Beispiel Feuerbach kam von der S21-Seite.

Der Grund dafür sind mal wieder die Kosten: Nach Feuerbach könnte die Gäubahn über den vorhandenen Pragtunnel geführt werden. Dort müssten die Züge allerdings wenden, um zum Tiefbahnhof zu gelangen. Das würde allerdings die Fahrzeit vom Tiefbahnhof nach Vaihingen gegenüber heute um etwa zehn Minuten verlängern. Wegen Zugkreuzungen in Feuerbach könnten nur wenige Züge über die Gäubahn fahren. Das ist nach unserer Auffassung nicht leistungsfähig und wird beim Nachweis eines funktionierenden Notfallkonzepts ausscheiden.

Eine leistungsfähige Anbindung wird einen neuen Tunnel von der Gäubahn zum Tiefbahnhof erforderlich machen. Nur dann ist der Erhalt der Bahnstrecke auch sinnvoll. Dies heißt aber Kostensteigerung. Die Projektgegner rechnen mit mindestens 100 Millionen Euro.

Und wie sieht es mit dem Fahrplan für K21 aus? Der Kopfbahnhof K21 kann mehr als der Tiefbahnhof S21!

Wir haben in der Schlichtung erstmals einen vollständigen Fahrplan für K21 vorgelegt. Dieser zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

Höhere Leistungsfähigkeit als Stuttgart 21 "plus": 52 Züge in der Spitzenstunde

- Bessere Anschlüsse als bei Stuttgart 21 "plus":
- Integraler Taktfahrplan mit optimalen Umsteigeverbindungen in alle Richtungen im Kopfbahnhof.
- Schnellere Verbindungen als bei Stuttgart 21 "plus": Ein Vergleich der Fahrzeiten zwischen allen wichtigen Bahnhöfen im Großraum Stuttgart und entlang der Strecke Mannheim / Karlsruhe-Ulm hat gezeigt, dass die Fahrzeiten bei K21 in zwei Drittel der Fälle kürzer sind als bei S21. Das wird sich auch durch das „Plus“ nicht wesentlich ändern.

Der Fahrplan von K21 beweist also eine höhere Leistungsfähigkeit als Stuttgart 21 "plus" und natürlich eine viel höhere als Stuttgart 21. Diese Leistung wird erreicht, ohne Abstriche bei der Betriebsqualität hinzunehmen.

- Alle Züge halten im Hauptbahnhof mindestens vier Minuten.

- Alle Anschlüsse werden bequem erreicht, es gibt keine unrealistischen Zugfolgen im Bahnhof.

Dies alles wurde erreicht, ohne Planungsmillionen einzusetzen. Das Ergebnis war so gut, dass die Landesregierung in der Schlichtung das Testat „grundsätzlich machbar“ erteilte. Einziger Nachteil: Das Konzept entspreche nicht den Zielvorstellungen des Landes.

Die Neubaustrecke – für den Güterverkehr untauglich und deshalb zu teuer!

Die Neubaustrecke ist im Rahmen der Schlichtung ausführlich behandelt worden. Eines der wichtigsten Ergebnisse dürfte das Eingeständnis der Bahn sein, dass die berühmte Magistrale von Paris nach Bratislava für Reisende und Wirtschaft nahezu keine Bedeutung hat. Ebenso musste die Bahn zugestehen, dass die Neubaustrecke für normale Güterzüge wegen der großen Steigung nicht nutzbar ist. Weil es auf der bestehenden Strecke über die Alb freie Kapazitäten gibt, reduziert sich also der Nutzen der Neubaustrecke auf den Fahrzeitgewinn der Personenzüge. Ob dieser geringe Nutzen die Kosten wert ist, bleibt strittig. Das gilt schon, weil über Kosten der Neubaustrecke keine Klarheit erzielt wurde. Die Wirtschaftsprüfer hatten nicht genügend Zeit, die Kalkulation zu analysieren. Wir halten es weiter für sehr unwahrscheinlich, dass der Kostenrahmen von knapp drei Milliarden Euro bei 50 Prozent Tunnelanteil auf der Strecke Wendlingen-Ulm gehalten werden kann. Ganz deutlich hat die Schlichtung gezeigt, dass der Bund nicht genug Geld zur Verfügung hat, um alle Neubauprojekte der Bahn zu finanzieren. Ebenso deutlich ist, dass aus Sicht der Bahn und des Bundes andere Strecken als Wendlingen-Ulm viel wichtiger sind. Beispielsweise der viergleisige Ausbau der völlig überlasteten Rheintalbahn.

S21 ist ohne Neubaustrecke nicht denkbar – K21 geht mit und ohne die Neubaustrecke

Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und der Tiefbahnhof Stuttgart 21 sind zwei vollkommen getrennte Themengebiete. Niemand ist gegen die Neubaustrecke auf die Straße gegangen. Hunderttausende haben gegen die Tieferlegung des Hauptbahnhofs protestiert. Die Neubaustrecke greift eben nicht in das Herz der Landeshauptstadt ein, nicht in den Park, nicht in den Bonatzbau. Und im Gegensatz zu Stuttgart 21 bedeutet sie tatsächlich eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Nur eben eine, die weniger gebraucht wird als die Effekte anderer Projekte.

Für uns ist entscheidend, dass K21, das Schienennetz des modernisierten Kopfbahnhofs, mit und ohne Neubaustrecke bestens funktioniert, während das ganze Konzept des Tunnelbahnhofs zusammenbricht, wenn die Neubaustrecke nach Ulm nicht finanziert werden kann. Ob sie gebaut wird, ist angesichts des Feilschens zwischen Land und Bahn über deren Mehrkosten keineswegs sicher.

Teil 3: Die Kosten

Was kostet Stuttgart 21 wirklich?

Drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften haben sich mit den Kosten von Stuttgart 21 beschäftigt.

Die offiziell genannten 4,088 Milliarden Euro sind nur ein Teil der zu erwartenden Kosten. Die Summe von 4,088 Milliarden Euro scheint heruntergerechnet zu sein, um das Projekt politisch durchsetzen zu können.

Werden die Kosten hinzugerechnet, die systematisch zu niedrig angesetzt wurden, und die Kosten, die gar nicht erst aufgeführt wurden, ergibt sich folgendes Bild:

Die Bahn hat Einsparungen bei Bau und Vergabe von fast 900 Millionen Euro berechnet. Die Wirtschaftsprüfer stellen fest, dass diese Einsparpotenziale generell „optimistisch“ angesetzt seien. Selbst wenn sich zwei Drittel der angegebenen Einsparungen realisieren ließen, stiegen die Kosten schon um 300 Millionen Euro auf 4,4 Milliarden Euro. Unsere Einschätzung ist, dass sich am Ende die ursprüngliche Kostenberechnung der Fachplaner als richtig erweisen wird. Das sind dann 4,9 Milliarden Euro.

Zu diesem Betrag müssen auch die Posten addiert werden, die in der Kostenberechnung der Bahn gar nicht mehr vorkommen. Das sind alle bisher erbrachten Planungsleistungen im Wert von 170 Millionen Euro. Verzicht der Stadt Stuttgart auf Zinsen im Wert von 212 Millionen Euro und die Kosten der Verlegung des Abstellbahnhofes in andere Städte in Höhe von 40 Millionen Euro.

Stuttgart 21 kostet damit nach dem Faktencheck mindestens fünf Milliarden Euro.

Was kostet Stuttgart 21 "plus"?

Die Landesregierung behauptet, die Mehrkosten für S21 "plus" würden sich auf 150 Millionen Euro begrenzen. Die gesamten Kosten der diskutierten Ergänzungen sind aber deutlich höher:

- Zehngleisiger Tiefbahnhof: 200 Millionen Euro
- Viergleisiger Ausbau Feuerbach-Tiefbahnhof: 100 Millionen Euro
- Anbindung Gäubahn: 150 Millionen Euro
- Zweigleisige Anbindung Flughafen Fernbahnhof: 30 Millionen Euro
- Zweigleisige Anbindung Flughafen Nahverkehrsbahnhof: 20 Millionen Euro
- Zweigleisige Wendlinger Kurve: 70 Millionen Euro
- Nachrüstung Signaltechnik: 30 Millionen Euro
- Brandschutz und Barrierefreiheit: 10 Millionen Euro

In der Summe kostet das Plus bei S21 "plus" damit vermutlich mehr als 500 Millionen Euro. Sollte auch die neue ICE-Strecke Rohr-Flughafen gebaut werden müssen, sind hierfür Mehrkosten von 300 Millionen Euro anzunehmen.

Stuttgart 21 "plus" wird also in jedem Fall deutlich mehr als fünf Milliarden kosten. Vermutlich ist ein Wert von mehr als sechs Milliarden Euro realistisch.

Wer übernimmt die Mehrkosten für das „Plus“?

Das ist derzeit offen. Bahnchef Grube hat bereits angekündigt, dass er den Risikotopf dafür nicht antasten möchte. In diesem Topf befinden sich nach offizieller Lesart noch 400 Millionen Euro. Die Projektträger haben sich verpflichtet, bis zu 4,5 Milliarden Euro für S21 zu tragen. Davon sind bislang 4,088 Milliarden Euro gebunden. Weil Grube weiß, dass die 400 Millionen Euro schon für unvermeidbare Kostensteigerungen gebraucht werden, will er Mehrkosten für Ergänzungen separat finanzieren.

Verkehrsministerin Gönner hat hingegen erklärt, für sie sei der Risikotopf „nicht tabu“. Sie will jetzt keine Diskussion darüber, was das Land dann zusätzlich zahlen muss. Denn bis die Kostensteigerungen eintreten, könnte man dann behaupten, S21 "plus" sei bereits finanziert.

In diese Situation kommt jetzt das Bürgerbegehren gegen die Finanzierungspraxis bei Stuttgart 21. Mit diesem Bürgerbegehren soll nachgewiesen werden, dass es grundgesetzwidrig ist, wie sich die Stadt Stuttgart an diesem Projekt beteiligt. Das Projekt S21 ist ein Projekt des Bundes, bei dem es nicht legitim ist, dass die Stadt Stuttgart einen Teil mitfinanziert.

Was kostet der Ausstieg wirklich?

Diese Frage ist vor allem eine nach dem Begriff der Ausstiegskosten. Hierfür gibt es zwei grundsätzlich verschiedene Sichtweisen, eine volkswirtschaftliche und eine betriebswirtschaftliche. Die Bahn blickt nur in ihre Bilanz. Dort sieht sie nicht nur die bisher für Stuttgart 21 erbrachten Aufwendungen von höchstens 600 Millionen Euro, sondern auch den „Wertverlust“ ihrer bereits an die Stadt Stuttgart verkauften Grundstücke von 700 Millionen Euro und die Rückzahlung aller Zuschüsse. Darüber hinaus rechnet die Bahn auch alle Investitionen in den Kopfbahnhof zu den Ausstiegskosten. So kommen am Ende fast drei Milliarden Euro heraus.

Die Wirtschaftsprüfer haben die Kosten für den Erhalt des Kopfbahnhofes nicht akzeptiert, ebenso auch nur Teile der Kosten für die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte. Damit kommen sie zu Ausstiegskosten zwischen 1,0 und 1,5 Milliarden Euro für die Bahn.

Eine solche Rechnung ist nicht falsch, aber nach unserer Meinung unerheblich. Entscheidend ist die volkswirtschaftliche Betrachtung. Wenn zum Beispiel der Flughafen Stuttgart seinen Zuschuss von 186 Millionen Euro zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von S21 zurück erhält, dann fehlt das Geld zwar der Bahn, dafür hat es aber der Flughafen wieder. Und weil Bahn und Flughafen allein dem Steuerzahler gehören, sind überhaupt keine Ausstiegskosten entstanden. Dasselbe gilt für die Grundstücksgeschäfte.

Außerdem sind die Kosten für die Modernisierung des Kopfbahnhofes keine Ausstiegskosten, sondern Einstiegskosten in K21.

Wir bleiben dabei: Zum Jahreswechsel 2011 betragen die Ausstiegskosten nicht mehr als 600 Millionen Euro.

Alle übrigen Transaktionen machen die Steuerzahler nicht reicher und nicht ärmer, sie führen nur zu Vermögensverschiebungen zwischen einzelnen Konten der Steuerzahler – beim Bund, der Stadt, dem Land oder der Region.

Was kostet der Kopfbahnhof K21 ?

Nach gesundem Menschenverstand ist die Lösung Kopfbahnhof K21 die Lösung der Vernunft. Leider gibt es auch nach der Schlichtung keine genauen Zahlen. Bei der Bahn hat sich nie jemand die Mühe gemacht, eine nachprüfbare Rechnung vorzunehmen. Und die Kopfbahnhofseite hat schlicht nicht die Ingenieurskapazitäten, diesen Mangel auszugleichen. Wir können benennen, wieviel weniger Tunnel und Brücken notwendig sind, welche Gleisstrecken und Bahnsteigmeter es braucht. Die Kosten dafür können wir aber nicht ermitteln. Dazu fehlt uns Bürgern die Planungskapazität.

Immerhin gibt es grobe Anhaltspunkte:

- Bei K21 sind nur 11 km Tunnelstrecken notwendig, bei S21 über 30km.
- Die gesamten Kosten für den Tiefbahnhof entfallen bei K21.
- Es entfallen die Kosten für den neuen Flughafenbahnhof, weil die bestehende Station Flughafen genutzt werden kann.

Wir sagen daher: Wenn S21 mit 4,1 Milliarden Euro angesetzt wird, dann kosten die Neu- und Ausbauten bei K21 allenfalls ein Drittel, also möglicherweise 1,5 Milliarden. Euro.

Dazu kommen noch die Kosten für die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs. Die Bahn hat gegenüber dem Bundestag für die reine Sanierung Kosten von 400 Millionen Euro angegeben. Hierzu müsste für eine komplett neue Bahnsteighalle sicherlich nochmals ein Betrag in ähnlicher Größenordnung addiert werden.

So errechnet sich für K21 eine Kostenobergrenze von etwa 2,5 Milliarden. Euro. In der Schlichtung hat die Bahn Kosten von „mindestens 2,5 Milliarden Euro“ für K21 behauptet. Die Größenordnung ist also stimmig. Und wenn die Kosten von S21 deutlich höher sind als bisher angegeben, dann steigen nach unserer Vergleichsrechnung auch die Kosten für K21 in gleichem Maße. Wenn K21 gebaut wird, hat die Bahn mit der Aussage „mindestens 2,5 Milliarden Euro“ vermutlich Recht, weil sie in diesem Fall die Kosten nicht politisch herunterrechnet, sondern großzügig nach oben rundet. Wir können diese Aussage aus der Schlichtung akzeptieren:

K21 kostet 2,5 Milliarden Euro – und ist damit immer noch erheblich günstiger als der Tunnelbahnhof.

Ist der Kopfbahnhof K21 am Ende genau so teuer wie S21?

Diese Behauptung der Projektträger ist durch die Schlichtung widerlegt. Selbst wenn man zu den 2,5 Milliarden Euro für K21 noch Ausstiegskosten von 600 Millionen

Euro addiert, ist K21 mit 3,1 Milliarden rund eine Milliarde Euro billiger als S21 nach der optimistischen Kostenberechnung der Bahn.

Die Bahn rechnet natürlich mit ihren überhöhten Ausstiegskosten von 1,4 Milliarden Euro und erreicht damit einen scheinbaren Kostengleichstand beider Projekte bei rund vier Milliarden Euro. Allerdings ist S21 bei weitem nicht so leistungsfähig wie K21. Es müssen also die Kosten von S21 "plus" zum Vergleich herangezogen werden. Und die liegen bei mindestens fünf Milliarden Euro. K21 ist selbst in dieser Betrachtung noch mindestens eine, wahrscheinlich eher zwei Milliarden Euro billiger als S21 "plus". Und weil K21 mindestens dieselbe Leistung erbringt wie S21 "plus", ist K21 die weitaus wirtschaftlichere Lösung.

Gleiche Leistung bei halbem Preis!

Festzuhalten ist: Hätte man nicht 15 Jahre Geld für S21 vergraben, dann wäre K21 auch nach den Zahlen der Bahn um Milliarden günstiger als der Tunnelbahnhof, der weniger leistet als der modernisierte Kopfbahnhof.

Die Schlichtung hat also zweifelsfrei erwiesen:

- **S21 heißt Verschwendung im Milliardenumfang.**
- **Die Politik ist dafür verantwortlich.**

Teil 4: Wie lange dauert es, bist K21 gebaut ist?

Als der Bahn die Argumente ausgingen, blieb am Ende der Schlichtung nur noch der erreichte Planungsstand. In den Worten von Mehdorn und Grube: S21 ist das bestgeplante Projekt der Bahn, und K21 sei ein Phantom. In der Zwischenzeit hat Bahnchef Grube die Behauptung offiziell zurückgenommen, dass Stuttgart 21 das bestgeplante Projekt sei.

In diesem Kontext ist auch seine These kritisch zu sehen, bis K21 gebaut sei, vergehe mindestens das Jahr 2035. Es könnte stimmen, wenn man sich so anstellt wie bei S21, nämlich ständig die Planungen abbricht, weil das Geld nicht reicht und die Politik keine Entscheidungen trifft.

Wenn man sich aber auf den Bau von K21 festlegen würde, dann könnte auch nach Aussage der Rechtsexperten der Bahn ein neues Baurecht in vier Jahren geschaffen werden. Zehn Jahre Bauzeit unterstellt, ist K21 im Jahr 2025 in Betrieb. Die neue Bahnsteighalle und viele Teilelemente können schon wesentlich früher eingeweiht werden.

Woher soll das Geld für K21 kommen?

Der Bund hat seinen Beitrag auf exakt die Höhe festgelegt, die für die Anbindung des Kopfbahnhofs an die Neubaustrecke errechnet war: 886 Millionen Mark oder heute 453 Millionen Euro. Dieses Geld steht auch weiterhin zur Verfügung. Auch die Bahn kann sich nicht einfach davon stehlen. Die Kosten für die Sanierung des Bahnhofes muss sie aus den vom Bund jährlich zur Verfügung gestellten Erhaltungsmitteln bestreiten. Sie kann sich eben doch nicht leisten, den Bahnhof Stuttgart wegen Verfall zu schließen.

Auch für die Stadt Stuttgart wird sich der neue Kopfbahnhof finanziell rechnen. Immerhin werden auch bei K21 rund 60 ha Flächen für den Städtebau frei. Da Grundstücksspekulation durch den Schlichterspruch ausgeschlossen werden soll, kann die Stadt auf die Rückforderung des Kaufpreises der Bahnflächen verzichten, wenn sie dafür jene Flächen erhält, die bei K21 frei werden. Allein damit stehen 700 Millionen Euro für einen modernisierten Kopfbahnhof zur Verfügung.

Die wichtigste Finanzierung ist aber K21 selbst, denn diese Lösung kostet Milliarden weniger als S21 oder gar S21 "plus".

Teil 5: Geologie und Mineralquellen

K21 schützt die Mineralquellen

Die Schlichtung hat einer breiten Öffentlichkeit gezeigt, dass für den Bau des Tiefbahnhofs ein immenser Aufwand zur Sicherung der Mineralquellen betrieben werden muss. Kein vergleichbares Bauwerk wurde bisher im Stuttgarter Talgrund errichtet. Belegt ist weiterhin, dass Teile des Tiefbahnhofs in geologisch schwierigen Zonen mit geringer Stärke der schützenden Deckschichten und Störungen der Schichtstruktur gebaut werden müssen.

Ob es am Ende zu einer Beeinträchtigung des Mineralwassers kommen kann, muss offen bleiben. Wir wollen aber gar nicht herausfinden, ob sich das alles technisch beherrschen lässt. Denn selbst wenn das Risiko klein ist, kann es eben doch nicht ausgeschlossen werden. Hingegen gibt es mit K21 eine technische Alternative, die alle Anforderungen des Eisenbahnverkehrs erfüllt und dennoch ohne jeden Eingriff in die das Mineralwasser schützende Schichten des Talbodens auskommt: die Modernisierung des Kopfbahnhofs.

Wie groß sind die geologischen Risiken?

Hier muss man eingestehen, dass es in der Schlichtung nicht gelungen ist, den Nachweis für geologische Risiken zu führen, die unbeherrschbar wären. Das Aufschwimmen des ganzen Bahnhofs wie bei einem U-Boot ist zwar theoretisch denkbar, setzt aber eine solche Anzahl von Fehlern voraus, dass man davon den Bau des Bahnhofs nicht abhängig machen kann.

Als relevant erscheinen weiterhin die Gefahren des Anhydrit in den Gipskeuperschichten. Anhydrit hat die spezielle Eigenschaft, beim Kontakt mit Wasser über Jahrzehnte zu quellen und dabei auch starke Betonwände einzudrücken. Unwidersprochen blieb die Analyse, dass bei der großen Mehrzahl der in diesem Gestein bisher gebauten Tunnel Probleme mit quellendem Anhydrit aufgetreten sind.

Die Projektverantwortlichen stellen sich auf den Standpunkt, aus diesen Problemen alle notwendigen Schlüsse gezogen zu haben. Die Tunnel für Stuttgart 21 sollen so aufwändig konstruiert sein, dass kein Wasser eindringen kann und deshalb kein Quellen des Gesteins zu befürchten ist. Und in den Zonen, in denen dies doch nicht ausgeschlossen werden kann, soll der Beton so verstärkt sein, dass die Röhre dem Druck standhält.

Ob sich dies bewahrheitet, kann wiederum nur beim Bau bewiesen werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Prototyp – und darum handelt es sich insbesondere beim Filderaufstiegstunnel – sofort fehlerfrei funktioniert, ist nicht eben groß.

Fest steht aber: Wenn wider Erwarten eine Tunnelröhre wegen quellendem Gestein verformt wird, dann sind langwierige Reparaturarbeiten die Folge, die nur mit einer Vollsperrung erfolgen können.

Sicher ist aber, dass K21 kein Anhydrit-Problem hat. Weder im Stuttgarter Kessel, noch für den Fall der Anbindung an die Neubaustrecke. Der für K21 mit

Neubaustrecke vorgeschlagene Tunnel von Obertürkheim nach Denkendorf liegt außerhalb des kritischen Gipskeupers.

Teil 6: Städtebau und Ökologie

Ist Stuttgart 21 die städtebauliche Chance?

Die 100 ha freiwerdende Flächen bei Stuttgart 21 sollen laut Aussage der Befürworter die städtebauliche Chance für die Stadt Stuttgart sein. Die Schlichtung hat aber deutlich gezeigt, dass dem nicht so ist:

Es sind keine 100 ha, die einzig und alleine durch Stuttgart 21 frei werden. Die freiwerdenden Flächen, die eine Tieferlegung des Bahnhofs zwingend erfordern, machen nur 32 ha aus. Die restlichen Flächen brauchen das Projekt Stuttgart 21 nicht.

Ein Teil der immer wieder genannten 100 ha freiwerdenden Flächen ist schon teilweise bebaut und beplant. Die Teilfläche A1 mit 16 ha ist schon bebaut und die Investorenbauten, die dort schon stehen, lassen Schlimmes für die restlichen Flächen ahnen.

Die städtebauliche Chance der 32 ha bei Stuttgart 21 ist auch teuer erkaufte. Bei einem Kaufpreis von über 1.300 EUR/qm hat hier die Stadt Stuttgart schon vor Jahren das Projekt Stuttgart 21 vorfinanziert. Ohne Gegenleistung bisher. Nach allen demographischen Untersuchungen und Erfahrungen mit dem Wohnungs- und Arbeitsmarkt in der Region Stuttgart braucht es die Flächen der Innenentwicklung, die freiwerdenden Gleisflächen nicht. Ab 2015 wird der Bedarf an Wohnungen und Arbeitsplätzen abnehmen. Stuttgart 21 behindert aber die Wahrnehmung der städtebaulichen Chance. Sogar die jetzt schon verfügbaren Flächen des Rostensteinviertels C1 und C2 könnten sofort entwickelt und bebaut werden, um die heutige Nachfrage zu bedienen. Aber diese Areale sollen durch die Baustellenflächen von Stuttgart 21 bis 2020 besetzt werden.

Die städtebauliche Chance bei Stuttgart 21 ist, das hat die Schlichtung ergeben, auf 32 ha zusammengeschrumpft. Sie kann erst viel zu spät genutzt werden. 10 Jahre nach dem eigentlichen Bedarf.

Was kostet die Bürger diese städtebauliche Chance?

Die Stadt Stuttgart wurde durch den Schlichtungsspruch aufgefordert, die Flächen von Stuttgart 21 in eine Stiftung einzubringen. Warum? Weil die Stadt diese Flächen für einen sehr hohen Preis gekauft hat. Ein Teil der Flächen lag alleine beim Kaufpreis über 2.000 EUR/qm. Ein Preis, der Wohnraum für Familien und den Normalbürger verhindert. Es droht eine Bebauung mit funktionalen Bürokomplexen, wie z.B. die LBBW neben dem Bahnhof.

Jetzt soll eine Stiftung dafür sorgen, dass die Flächen zu bezahlbaren Preisen an die Bürger kommen könnten. Dies heißt aber auch als Konsequenz, dass die Stadt Stuttgart den Kaufpreis für die Flächen nie wieder zurückbekommt. Dadurch wird die Stadt Stuttgart das Projekt Stuttgart 21 mit mindestens 290 Millionen EUR mitfinanzieren durch den Grundstückskauf. Mit diesem Geld könnten statt dessen die maroden Stuttgarter Schulen saniert werden.

Bei einem Verzicht auf Stuttgart 21 könnte man die teuersten Flächen wieder zurück an die Bahn geben. Dadurch kämen mindestens 240 Millionen EUR wieder zurück in die Stadtkasse, und die angespannte Haushaltslage für Schulen, Soziales und Kultur könnte sich verbessern.

Bringt Stuttgart 21 mehr Parkerweiterung als K21?

Stuttgart 21 soll über 30 ha mehr Grünfläche bringen. Nach der Schlichtung ist man schlauer und weiß, dass die Parkerweiterung 20 ha sind. Bei den restlichen 10 ha wurde aus der Straßenbegrünung und den Stadtplätzen in den neuen Vierteln zum Grüngewinn dazugezählt.

Bei K21 jedoch könnte man dem Schlossgarten rund 30 ha Park zurückgeben. Ein deutliches Plus für den Erhalt des Kopfbahnhofs.

Ist Stuttgart 21 besser für das Stadtklima?

Stuttgart 21 wirbt mit mehr Ökologie und Verbesserungen beim Stadtklima. Weit gefehlt. Schaut man sich die heutige Klimasituation an, dann sieht man sofort, dass die jetzigen Gleisanlagen nicht nur ein Biotop sind, sondern auch eine klimarelevante Fläche. Die unversiegelten, teilweise bewachsenen Flächen helfen das Kleinklima im Talkessel zu verbessern. Eine Bebauung würde dies verhindern. Die jetzt fast freien Flächen könnten nicht mehr bodennah von Luft überströmt werden und wären versiegelt. Eine Verschlechterung für das eh schon ungünstige Kleinklima der Innenstadt wären die Folge. Die neu hinzukommenden 20 ha Park könnten dies nicht kompensieren.

Bei K21 wären diese klimarelevanten Gleisflächen weiterhin Gleisflächen und könnten die Luft abkühlen und erfrischen. Ein guter Zug Atemluft für die Stadt. Ein Plus für K21.

Ist Stuttgart 21 ein ökologisches Projekt?

Auf den bestehenden Gleisanlagen leben über 600 Arten, zum Teil geschützt und selten. Dieses wertvolle Biotop würde durch Stuttgart 21 vollständig zerstört werden. Eine Kompensation durch die geplanten Ausgleichsflächen ist nur auf dem Papier möglich. In der Realität werden dieses Biotop und seine 600 Arten fast vollständig beseitigt.

Baumbestand mit großen, alten Bäumen muss bei Stuttgart 21 weichen und wird durch junge kleine Bäume ersetzt. Die biologische Leistung dieser Bäume kann nicht sofort ersetzt werden. Erst in rund 20 Jahren kann die biologische Leistung dieser Baumgrößen ersetzt werden. Das heißt, zwei Jahrzehnte weniger an Sauerstoff, weniger an Staubreinigung, weniger Schatten und weniger an Grün.

Daran ändert auch die Forderung der Schlichtung nichts, die Bäume zu versetzen. Fachleute sind sich einig, dass solch eine Versetzung nur bei kleineren Bäumen erfolgreich sein kann - d.h. der Baum überlebt es langfristig. Bei alten Bäumen, wie sie im Schlossgarten stehen, ist die Chance gleich null, dass sie eine Versetzung überleben. Einen mit seiner Umgebung über Jahrhunderte verwurzelten und verbundenen Baum lässt sich nicht einfach „ausgraben“ und umsetzen. Technisch ja, aber biologisch nein.

Stuttgart 21 ist vieles, aber kein ökologisches Projekt.

Landtagswahl und Volksentscheid

Ist ein Volksentscheid noch möglich?

Schlichter Heiner Geißler hat sich auf den Standpunkt gestellt, ein Volksentscheid sei nach der Landesverfassung nicht möglich, deshalb habe er ihn auch nicht vorschlagen können. Ob das rechtlich richtig ist, sei dahin gestellt. Die SPD hat Gutachten präsentiert, die einen Volksentscheid unter bestimmten Bedingungen für möglich erklären.

Nach der Schlichtung ist jedenfalls klar: Vor der Landtagswahl im März 2011 wird es keinen Volksentscheid mehr geben. Nach der Landtagswahl hängt es von der neuen Regierung ab, ob und wie sie das Volk über Stuttgart 21 entscheiden lässt. Einfach gesagt: Wenn Schwarz-Gelb wiedergewählt wird, dann gibt es keinen Volksentscheid und Stuttgart 21 wird gebaut, koste es, was es wolle. Kommt es zu einer Grün-Roten Regierung, so haben sich beide Parteien darauf festgelegt, das Volk über Stuttgart 21 entscheiden zu lassen.

Kann man die Verträge über S21 noch auflösen?

Sollte es nach einem Regierungswechsel in einer Volksabstimmung ein Nein gegen Stuttgart 21 geben, bleibt die Frage, was das bewirken könnte. Die Projektträger sagen, die bereits geschlossenen Verträge seien bindend, ein Ausstieg nicht möglich. Das ist unpolitisch und unrealistisch. Wenn das Land Baden-Württemberg nach einem Volksentscheid aus Stuttgart 21 aussteigen will, werden weder der Bund noch die Bahn dies verhindern. Sie werden allerdings den Preis nach oben treiben. Rechtlich spricht überhaupt nichts gegen die einvernehmliche Auflösung von Verträgen, wie man am Atomausstieg sogar im Fall von Verträgen mit privaten Konzernen sehen kann. Finanziell sind wir der Meinung, dass Stuttgart so teuer ist, dass sich der Ausstieg als Umstieg auf K21 nicht nur für das Land, sondern sogar für den Landeshaushalt lohnt.