



Thema Stuttgart 21 - Fragen aus der Podiumsdiskussion der Calwer Obenbleiber am 23.02.2011

1. Warum schafft man es in 17 Jahren nicht, den Nachweis eines Stresstests zu erbringen? Das sollte eigentlich Grundlage des ganzen Projekts sein!
Meine Meinung hatte ich ja am Mittwochabend bereits gesagt: ganz offensichtlich hat man von Anfang an vor allem die Städtebauliche Idee der freiwerdenden Gleisflächen im Auge gehabt und nicht wirklich die Kritik der Bahn- Sachverständigen ernst genommen. Nur so lässt sich erklären, dass alle "Lobby"-Verbände des Bahnfahrens - VCD, BUND, PRO BAHN und eben auch wir GRÜNEN sehr schnell sich gegen das Projekt ausgesprochen haben. Aber auch ein Mann wie Egon Hopfenzitz, 14 Jahre lang Chef des Stuttgarter Hauptbahnhofs und "von Haus aus" bestimmt kein "Grüner", ist ein Zeichen dafür, dass die Projektpartner nicht einmal in ihren eigenen Reihen Kritik angenommen haben. Soweit der Versuch einer Erklärung.
2. Geht es bei S21 wirklich um Argumente, dann müsste nach dem Faktencheck das ökologischere, nutzerfreundlichere, billigere, risikolosere und schneller umsetzbare K21 Verkehrsprojekt umgesetzt werden - warum nicht? Macht gegen 67.000 Bürger?"
Ich kann dem nur zustimmen und ich weiß um die Vereitelung des Stuttgarter Volksentscheids. Ein ungeheurer Vorgang: im Oktober 2007 unterschreibt OB Schuster einen Milliarden schweren Finanzierungsvertrag und damit 1 ½ Jahre vor den 3 weiteren Vertragspartnern (April 2009), nur um das bereits angestoßene Bürgerbegehren zu unterlaufen, obwohl die GRÜNEN im Stuttgarter Gemeinderat ihn ausdrücklich darauf hingewiesen hatten. Noch schlimmer: die Rechnung geht auf, im Sommer 2009 bestätigt ein Gericht, dass damit ein Volksentscheid nicht mehr möglich sei. So viel zum Thema "rechtmäßig und demokratisch gefasste Beschlüsse".
3. Viele Menschen in BW haben vor den großen Demos nie dieses Projekt wahrgenommen. Was haben Gegner und Befürworter falsch gemacht, um ihren Standpunkt öffentlich zu machen (landesweit)?
Wer die Sitzungen und Fraktionsstellungen im Gemeinderat Stuttgart und im Landtag verfolgt hat, konnte schon früher die Problematik erkennen, aber ich gebe zu, ich hab das bis zum Frühjahr 2010 auch nur oberflächlich gemacht. Dass das Ganze noch einmal so hochkocht, hat meines Erachtens schon mit den Vereitelungen des Volksentscheids in Stuttgart zu tun (siehe dazu meine Antwort zu 2. oben). Dies haben klar die Befürworter zu verantworten. Spätestens da hätte ich z. B. von der Stuttgarter SPD erwartet, auf Distanz zu gehen, bei aller Begeisterung für das Projekt an sich. Ansonsten weiß ich nicht wirklich, was man in frühen Jahren anderes tun hätte können. In den Gremien haben die Gegner und die GRÜNEN sicher stets ihre Meinung klar gesagt, aber sie blieben eben in der deutlichen Minderheit und damit auch in der öffentlichen Wahrnehmung nicht sehr präsent.
4. Was soll ich bezüglich der S-Bahn-Anbindung von Calw noch glauben? Prewo: Hat nix mit S21 zu tun! Köblitz: S21 macht S-Bahn wahrscheinlicher. Der eine so, der andere so.
Prewo hat recht, ich selbst hatte es am Mittwochabend auch gesagt und mit dem Schreiben der Ministerin Gönner begründet. Gäbe es einen Zusammenhang, müsste er in einem Antwortschreiben des Ministeriums - explizit zur Frage der Auswirkungen von S21 auf die Region Calw - auftauchen. Dass über die Entnahme von Finanzmitteln in Höhe von 650 Mio € aus Fördertöpfen des Nahverkehrs dieser insgesamt geschwächt wird, liegt auf der Hand, insofern gibt es einen negativen Zusammenhang, wenngleich es nicht sein muss, dass unsere Projekte dann die konkret Betroffenen sein werden. Köblitz' Behauptung halte ich für eine nebulöse Vermutung, um S21 ins bessere Licht zu rücken. Ich sehe



keinen einzigen konkreten Punkt, an dem dies festgemacht werden könnte. Auch in den aktuellen Verhandlungen zur S- Bahn- Verlängerung, an denen ich für die GRÜNEN teilweise beteiligt bin, ist keinerlei Zusammenhang zu S21 Gesprächsthema.

5. Was passiert eigentlich, wenn die nächsten Bäume, die zu groß zum Verpflanzen sind, im Schlosspark gefällt werden? Wieder Wasserwerfer, Polizeigewalt etc?
Was passiert bei weiteren Baumfällarbeiten, kann ich nicht voraussagen. Mir geht es darum, das Projekt politisch und aus volkswirtschaftlichen Gründen noch zu stoppen, weil ich das beileibe noch nicht für zu spät halte. Wichtig wäre natürlich zunächst ein Regierungswechsel nach der Landtagswahl. Insofern bin ich bei diesen Vorort- Dingen nicht so präsent. Das doch etwas fragwürdige Verpflanzen der Bäume ist übrigens eine der wenigen Forderungen im Schlichterspruch, die Geißler nicht von den Projektgegnern hat, sondern die er sich selbst ausgedacht hat.
6. Wenn S21 nicht realisiert wird, was passiert dann mit dem Ausbau des Transeuropäischen Streckennetzes? Gibt es Alternativen?
**Zum Ausbau des Transeuropäischen Streckennetzes kann ich so viel sagen: ein Problem des Projektes S21 ist, dass es nur mit der Neubaustrecke Wendlingen- Ulm gemeinsam gebaut und in Betrieb genommen werden kann. Deshalb wollen die Projektbefürworter immer die positiven Effekte beider Projekte miteinander vermengen. Unsere Alternative K21 könnte man dagegen genauso mit der Neubaustrecke nach Ulm verwirklichen, dies sieht der aktuelle Stand zu K21 sogar vor, wenngleich wir die aktuelle Detailplanung dieser Strecke nicht für gut heißen.
Aber entscheidend ist deshalb, dass man S21 und Wendlingen- Ulm immer getrennt betrachten muss. Durch den Bahnhofsumbau würden die Fernzüge max. 3 Minuten Zeitgewinn erreichen. Dies ist überhaupt nicht relevant bei Fahrzeiten von vielen Stunden auf der Fahrt von z. B. Paris nach München. Genau dies meinte der Bahnvorstand Kefer, als er die europäische Magistrale für S21 als wirtschaftlich unbedeutend bezeichnete, und genau deshalb wehren wir uns gegen S21, weil es dem Fernverkehr nichts Nennenswertes bringt, aber dem Regionalverkehr eine deutliche Verschlechterung einbrockt. Denn den Integralen Taktfahrplan (ganz laienhaft ausgedrückt: "Züge können besser aufeinander warten, Anschlüsse bei Verspätungen besser gesichert werden.") kann man eben nur mit einem Kopfbahnhof verwirklichen. Es ist für mich als Laien auch leicht nachvollziehbar, dass wegen 3 Minuten Fahrzeitunterschied keine europäische Streckenführung grundsätzlich geändert wird. Über Frankfurt wird es immer weiter sein, wenn man von Paris nach München oder gar Budapest fahren möchte.
Eine Verbesserung auf der Strecke nach Ulm wäre dagegen tatsächlich mit einem nennenswerten Zeitgewinn verbunden, auch für die europäische Linie. Deshalb gibt es meines Wissens auch einen EU- Zuschuss dafür. Der Bahnhof hingegen ist den Europäern völlig egal, da gibt es auch keine Zuschüsse. Wenn man die Prioritäten der Schienenprojekte in Baden- Württemberg betrachtet, muss man allerdings feststellen, dass es mit dem Rheintalausbau in Südbaden, mit der Strecke Mannheim- Frankfurt, mit der Gäu- und Südbahn bedeutsamere Projekte gibt als die Strecke nach Ulm, auch wegen viel wichtigerer internationaler Verpflichtungen im Bezug auf den Güterverkehr durch den neuen Gotthard- Tunnel. Man weiß schon heute, dass dieser in den ersten Jahren nach seiner Fertigstellung (etwa 2017) nicht voll ausgelastet sein wird, weil auf deutscher Seite die Hausaufgaben in Form der oben genannten Projekte nicht gemacht sein werden.**
7. „Wer bezahlt Stuttgart 21? Wie ist die genaue Aufteilung der Kosten? Was kostet S21 insgesamt und wie soll das finanziert werden?“
Der Tiefbahnhof (ohne Neubaustrecke nach Ulm) kostet offiziell 4,1 Mrd. Die unabhängigen Wirtschaftsprüfer bei der Geißler- Schlichtung haben diese Zahl auf mind. 4,6 Mrd korrigiert. Der



Bundesrechnungshof hat bereits im Oktober 2008 mind. 5,3 Mrd berechnet. Herr Grube hat auf meine direkte Frage hin (bei der Veranstaltung am 25. Februar in Stammheim) selbst zugegeben, dass für die Bahn die Wirtschaftlichkeitsschwelle bei 4,8 Mrd liegt.

Finanziert sind nur 4,5 Mrd: 3,1 Mrd aus dem Grundfinanzierungstopf und 1,4 Mrd aus dem Risikofonds, der bei realistischer Betrachtung bereits heute überschritten ist.

Von diesen 4,5 Mrd zahlen:

- Die Bahn ca. 1,8 Mrd
- Der Bund ca. 1,4 Mrd, davon mehr als 0,6 Mrd Gelder, die eigentlich für den Nah- und Regionalverkehr in Baden- Württemberg vorgesehen sind.
- Land, Region und Stadt Stuttgart ca. 1,3 Mrd

8. „Wird tatsächlich S21 plus verwirklicht – mit zwei zusätzlichen Gleisen und transparentem Stresstest? “
Nachdem ich am 2.3.2011 Zuhörer der Ingenieure aus Stuttgart war, die nüchtern und sachlich anhand konkreter Fakten, Zugabwicklungszahlen die vielen Vorteile von K21 aufgezeigt haben, gehe ich mehr denn je davon aus, dass ein Stresstest bei 8 Bahnsteigen nicht erfolgreich sein wird. 2 weitere Bahnsteige und Ausfahrgleise wären event. eine Lösung, aber dann muss die Genehmigung (Planfeststellungsverfahren) neu aufgerollt werden. Zudem hat der Bahnhof aus einem bestimmten Grund nur 8 Bahnsteige – wegen des vorgegebenen Platzes zwischen Hauptbau des Bahnhofes und dem knapp 20 Jahre alten LBBW- Gebäude. Das heißt, so einfach wird es nicht sein, einfach in die Breite zu gehen. Insofern halte ich die Verwirklichung von S21PLUS für sehr fraglich.
9. „Was für einen Nutzen hat S21 für unsere Region? Welche Unternehmen leiden darunter, dass S21 nicht gebaut wird? Viele leiden doch unter den mit LKW verstopften Autobahnen. Was könnte man mit diesen Milliarden und den bereits vermuteten Mehrkosten alles anfangen? Die Bahn hat doch heute schon großen Sanierungsbedarf im gesamten Bundesgebiet.“
Der verkehrliche Nutzen von S21 für die Region Calw ist nicht erkennbar, da hatte ich mich bereits beim Podium auf das Schreiben der Ministerin Gönner berufen. Im Kreistag hatte ich – bis heute unwidersprochen und im Schreiben von Gönner ebenfalls bestätigt – in einer schriftlichen Erklärung aufgezeigt, dass S21 mit mehr als 650 Mio € (allein im Grundfinanzierungstopf von 3,1 Mrd.€) aus Nahverkehrstöpfen finanziert wird, gerade die Töpfe, aus denen unsere geplanten Schienenprojekten im Kreis Calw (Weil der Stadt- Calw, Herrenberg- Nagold, Elektrifizierung Nagoldtalbahn) Zuschussmittel brauchen. Darüber hinaus gibt es ein Vielzahl deutlich effizienterer Schienenprojekte, die man mit den Ausgaben für S21 decken könnte.
10. „Warum wird nicht mehr auf die Forderung des UBA eingegangen bei S21? Dort heißt es, die Infrastrukturpolitik muss grundlegend umgestaltet werden und diese Kehrtwende dulde keinen weiteren Aufschub. Ohne „Verzicht auf die Prestigeprojekte“ beim Schienenbau seien die „sinnvollen Vorhaben“ nicht einmal bis 2030 finanzierbar. Stuttgart 21 muss gestoppt werden, es beseitigt kein Nadelöhr es schafft neue, so dieses Gutachten. Dem Güterverkehr auf der Schiene nutzen diese Investitionsvorhaben nicht, beanspruchen aber fast alle Bundesmittel. Wir brauchen umweltverträglichen Schienengüterverkehr.“ S.R.
Ich kann dieser Einschätzung und der Frage nach dem Warum nur zustimmen. Eine Erklärung könnte sein, dass diejenigen, die hier entscheiden, selbst keinen Bezug zum Bahnfahren haben. Dass niemand stutzig wurde, als bereits kurz nach Veröffentlichung des Projektes S21 im Jahre 1994 alle Lobbyverbände des Bahnfahrens sich kritisch äußerten und sehr schnell Alternativen aufzeigten, ist mir ein Zeichen dafür, dass S21 vor allem unter städtebaulichen Gedanken entwickelt wurde. Es klingt ja auch durchaus attraktiv, die ganzen Gleise abbauen und anders nutzen zu können. Aber ein Bahnhof sollte eben in erster Linie dem Schienenverkehr dienen und da wäre K21 eindeutig besser.



11. „Was ist mit dem Güterverkehr? Den brauchen wir wirklich mehr! Die Sinnfrage von S21 ist nicht geklärt.“
Der Güterverkehr ist in der Tat der größte Faktor, um mehr „Straße“ auf die „Schiene“ zu bringen. Nicht nur aber am effizientesten auf der Hauptstrecke zwischen den Güterhafen in Italien und an der Nordsee. Deshalb ist der neue Gotthardtunnel trotz seiner immensen Kosten so wertvoll und deshalb stehen wir Deutschen in der Pflicht, die Rheintalstrecke mit oberster Priorität auszubauen z. B. in Südbaden. Deshalb ist es auch unverantwortlich, dass die aktuelle Planung der Neubaustrecke Wendlingen- Ulm ihre Wirtschaftlichkeit vortäuscht, indem 17 Leichtgüterzüge pro Tag einkalkuliert werden, die es am Markt nicht gibt. So wurde die inzwischen fertiggestellte Strecke Nürnberg – München auch kalkuliert – heute fährt kein einziger Güterzug dort. Deshalb sind wir nicht pauschal gegen die Neubaustrecke, aber sie macht in der aktuell geplanten Variante keinen Sinn – auch hier berufe ich mich auf das vom Umweltbundesamt veröffentlichte Gutachten.

12. „Die planerischen Fehler von S21, die nicht größere Zugabfertigung von S21 – wo soll da die Verbesserung sein?“ **Es gibt keine Verbesserung, sondern nur teure Geldverschwendung. Begründung siehe weitere Antworten.**

13. „wenn Offenheit und Transparenz die neue Devise der Regierung und der Bahn ist, warum werden dann die K21-Befürworter nicht am Stresstest beteiligt?“ **Ich weiß es nicht, wir Grünen und inzwischen auch Geißler fordern jedenfalls Transparenz und Beteiligung der Projektgegner.**

14. „Ist Stuttgart 21 unumkehrbar? Wann kommt die S-Bahn-Verlängerung Weil der Stadt-Calw? Der Kopfbahnhof in Stuttgart ist der pünktlichste zumindest in Deutschland Wieviel pünktlicher wird der Tiefbahnhof sein?“ **Im Blick auf Integralen Taktfahrplan und die Zugabwicklungszahlen in Spitzenstunden wird S21 eher unpünktlicher werden, weil sich eine einzige Verspätung, z. B. ICE aus Frankfurt auf andere Züge übertragen wird. Denn im Durchgangsbahnhof bei nur 8 Gleisen kann eben ein Zug in der Regel nicht länger warten, sondern muss wieder Platz machen.**

15. „Bei Verzicht auf dieses Riesen-Investitionsprojekt: Wie kann Stuttgart und BaWü eine wirtschaftliche Spitzenstellung in D behalten/erreichen, wenn die zeitgemäße/moderne Anbindung der Bahn an die dt. und internationalen Metropolen an die Region/Städte im Umkreis und an die Messe Stuttgart sowie an den Flughafen Stuttgart nicht zügig realisiert wird?“
Ich kann's nur wiederholen. Der Tiefbahnhof bringt für den Fernverkehr max. 3 Minuten Fahrzeitgewinn, was nicht entscheidend und auf jeden Fall keine Rechtfertigung für 4 bis 5 Mrd Kosten sein kann. Für den Regionalverkehr sowie für alle, die hier umsteigen wollen, brächte S21 Nachteile, weil der Integrale Taktfahrplan nicht mehr möglich wäre. Dies sieht man an den Zugabwicklungszahlen. Bei der Schlichtung wurde nachgewiesen, dass K21 mind. 52 Züge in der Spitzenstunde abwickeln kann. S21 blieb 2 x bei 44 Zügen stecken, und das schon bei Haltezeiten von nur 2 Minuten bei den Fernzügen und 1 Minute bei den Regionalzügen. Auch hier wäre K21 deutlich komfortabler.
Im Übrigen ist der Güterverkehr der größte Faktor, um mehr „Straße“ auf die „Schiene“ zu bringen und dem bringt der Tiefbahnhof überhaupt nicht.
Insofern kann – gerade wirtschaftspolitisch betrachtet - von Abhängen bei Verzicht auf S21 nicht die Rede sein. Auch für Messe und Flughafen wäre eine bessere S- Bahn- Anbindung viel besser und trotzdem



einfacher. Dies sieht man am Fernbahnhof des Flughafens Köln/Bonn. Von 49 möglichen ICE's pro Tag halten nur 5 dort. Für den Rest lohnt dies offenbar nicht.

16. „Wer schützt die Polizisten bei den Demonstrationen vor Übergriffen (vor den Demonstranten)? Ist es in Ordnung, dass Arbeiter blockiert und angespuckt werden, nur weil sie ihre Arbeit verrichten um ihren Unterhalt zu verdienen?“

Ich habe mich mit dem 30. September und den weiteren Zwischenfällen nicht näher befasst, war aber in der Nacht vom 30. September auf 1. Oktober, als die Bäume gefällt wurden, vor Ort und habe viele Gespräche mit Polizisten und Demonstranten geführt. Inwiefern passiver Widerstand angebracht ist bei diesem Projekt, kann ich nicht abschließend beurteilen, so wenig wie ich den massiven Polizeieinsatz abschließend bewerten kann. Bespucken von Arbeitern ist natürlich nicht akzeptabel. Tatsache bleibt aber, dass der allergrößte Teil der Demonstranten über Monate hinweg absolut friedlich und gewaltlos, ohne Spucken etc. agiert haben.

17. „Warum hat die Bahn nach jahrelanger Planung nicht von sich aus einen Stresstest durchgeführt, und zwar vor Baubeginn? Das muss doch einen Grund haben. Ich habe die Vermutung, dass dann frühzeitig bekannt geworden wäre, dass kostspielige Nachbesserungen notwendig werden.“

Ich weiß es nicht, würde aber auch in diese Richtung vermuten.

18. „Wann muss der Stresstest beendet sein? Veröffentlichung und Diskussion der Ergebnisse mit wem?“

Kann ich leider keine detaillierte Auskunft geben. Wir Grünen und inzwischen auch Geißler fordern jedenfalls Transparenz und Beteiligung der Projektgegner.

19. „Sollte auch zu K21 das Volk befragt werden?“

Grundsätzlich ja. Der Vorteil von K21 wäre allerdings, dass es in Einzelabschnitten verwirklicht werden könnte, die alle für sich gleich in Betrieb gehen könnten. Die ersten beiden Abschnitte – Sanierung Bahnhof und Gleisvorfeld sind reine Bahnsache, weil alles auf Bahngelände passiert, vermutlich auch nicht mit Planfeststellung verbunden und mit viel weniger Aufwand verbunden. Der 3. Abschnitt wäre ein weiterer Rosensteintunnel, so wie ihn S21 auch vorsieht, da müsste man die Genehmigung beinahe übernehmen können. Insofern wäre das Ganze einfach eine Nummer kleiner und würde eher die Bürger Stuttgarts zur Bürgerbeteiligung ansprechen. Dies ist allerdings nur meine persönliche Einschätzung.

20. „Wer darf bei Projekten dann abstimmen? Welche Region?“

Die Grünen streben einen Volksentscheid für Baden- Württemberg an, zur Frage des Finanzierungsanteils des Landes. Dieser Anteil ist ja ungewöhnlich hoch.

21. Warum werden demokratische Entscheidungen von Grün und Rot-links nicht akzeptiert? Warum wird das Schlichtungsergebnis nicht akzeptiert?



Zum Thema demokratische Entscheidungen 2 Punkte:

- a) Der Bundesrechnungshof hat mit Schreiben vom Oktober 2008 nicht nur als Kosten (nur für S21 ohne Neubaustrecke) mind. 5,3 Mrd prognostiziert, sondern auch klargestellt, dass die Bundestagsabgeordneten völlig unzureichend über Kosten und Wirtschaftlichkeit informiert waren. Seither gab es keine neuerlichen Beschlüsse, sondern auf dieser fragwürdigen Grundlage ruhen die gewaltigen Zuschüsse des Bundes bis heute.
- b) Vereitelung des Stuttgarter Volksentscheids: Ein ungeheurerlicher Vorgang: im Oktober 2007 unterschreibt OB Schuster einen Milliarden schweren Finanzierungsvertrag und damit 1 ½ Jahre vor den 3 weiteren Vertragspartnern (April 2009), nur um das bereits angestoßene Bürgerbegehren zu unterlaufen, obwohl die GRÜNEN im Stuttgarter Gemeinderat ihn ausdrücklich darauf hingewiesen hatten. Noch schlimmer: die Rechnung geht auf, im Sommer 2009 bestätigt ein Gericht, dass damit ein Volksentscheid nicht mehr möglich sei. So viel zum Thema "rechtmäßig und demokratisch gefasste Beschlüsse".

Zum Thema Schlichtungsergebnis: ich bitte ausdrücklich, den ganzen Schlichterspruch zu lesen. Bei Bedarf kann ich ihn zusenden. Darin stehen viele aufschlussreiche Dinge. Deshalb einige bemerkenswerte Zitate erwähnen:

- *„Die Projektgegner haben bewiesen, dass sie für das von Ihnen ausgeübte Demonstrationsrecht gute Gründe haben.“* Das liest man gerne, wenn man täglich anderweitig lesen muss, einer reinen „Dagegen-Partei“ anzugehören. Eine lebendige Zivilgesellschaft lebt von wachen und kritischen Bürgern.
- *„Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn entscheidende Verbesserungen an dem ursprünglichen Projekt vorgenommen werden, also aus Stuttgart21 ein Stuttgart21PLUS wird.“*
- Geißler stellt auch klar, dass Stuttgart21 *nur dann Sinn* macht, wenn gleichzeitig die Neubaustrecke Wendlingen- Ulm kommt. Das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 könnte dagegen mit und ohne Neubaustrecke und insbesondere ohne Gleichzeitigkeit gebaut werden.
- *“Die Zeit der Basta-Politik ist vorbei, auch Parlamentsbeschlüsse werden hinterfragt, vor allem wenn es Jahre dauert, bis sie realisiert werden. Sie müssen jedenfalls in dieser Zeit immer wieder begründet und erläutert werden. [...] „Wir brauchen nach meiner Auffassung in Deutschland eine Verstärkung der unmittelbaren Demokratie.*
- *„Dennoch halte ich die Entscheidung, Stuttgart21 fortzuführen, für richtig“.*

Dieser letztgenannte Satz ist zum Rest des Schlichterspruchs unlogisch und deshalb auch nicht akzeptabel. Denn wenn S21 nur mit den beschriebenen Verbesserungen gutzuheißen ist, sollte wenigstens der von Geißler ausdrücklich geforderte Stresstest abgewartet werden, um dann zu prüfen, was zusätzlich gemacht werden muss und ob das auch umsetzbar ist. Tatsache ist z. B., dass das von Geißler angedachte 9.+ 10. Gleis technisch kaum möglich wäre, auf jeden Fall aber ein neues Genehmigungsverfahren notwendig machen würde.

22. „Was müsste das Land an Strafen bezahlen, wenn es aus dem Projekt S21 aussteigt?“

Ob man das als Strafen bezeichnen kann, weiß ich nicht. Bzgl. der gesamten Ausstiegskosten kann man Folgendes sagen: die Landesregierung benennt 2,8 Mrd, die unabhängigen Wirtschaftsprüfer kamen auf 1,0 bis 1,5 Mrd. Ein Bahn- Vertreter hat während der Schlichtung sogar nur rund 600 Mio benannt. Im ungünstigsten Fall würde ich deshalb 1,5 Mrd. rechnen. Demgegenüber steht, dass K21 nur ein Drittel der Tunnellängen bräuchte und deshalb nur ein Drittel bis max. die Hälfte kosten würde. Das wäre in der Summe dann eindeutig weniger, obwohl man damit einen deutlich leistungsfähigeren Bahnhof erhalten würde. Deshalb wäre es meines Erachtens besser, S21 abubrechen, zumindest aber bis zum Stresstest-Ergebnis keine neuen Aufträge zu erteilen.



23. „K21 ist weder planungs- noch baureif. Damit ist das Projekt nicht umkehrbar, oder?“

Der Vorteil von K21 wäre, dass es in Einzelabschnitten verwirklicht werden könnte, die alle für sich gleich in Betrieb gehen könnten. Die ersten beiden Abschnitte – Sanierung Bahnhof und Gleisvorfeld sind reine Bahnsache, weil alles auf Bahngelände passiert, vermutlich auch nicht mit Planfeststellung verbunden und mit viel weniger Aufwand verbunden. Der 3. Abschnitt wäre ein 5. + 6. Gleis nach Cannstatt, zentral dabei ein weiterer Rosensteintunnel, so wie ihn S21 auch vorsieht, da müsste man die Genehmigung beinahe übernehmen können, quasis als Änderungsantrag. Diese Dinge müssten bis 2019 hätten gute Chancen, bis 2019 ebenso fertiggestellt zu sein. Für die Anbindung an die Neubaustrecke durch einen Tunnel vom Neckartal auf die Filder hätte man hingegen ja auch Zeit, weil klar absehbar ist, dass diese Neubaustrecke weder geplant noch finanziert ist. Insofern wäre meines Erachtens ein Ausstieg einfach besser.

24. „S21: Da sind doch noch gar nicht alle Bauabschnitte planfestgestellt und genehmigt? Rheintalschiene: Sind die Verträge mit der Schweiz nicht auch rechtsverbindlich?“

Dazu kann ich nichts sagen. Aber für weitere Projekte mit der Schweiz ist es sicher nicht dienlich, das wir hier unsere Hausaufgaben nicht pünktlich machen werden, was heute schon klar absehbar ist.

25. „Kümmern sich unsere Abgeordneten auch darum, wo der gigantische Aushub von S21 abgeladen und wie er transportiert wird?“

Im Blick auf die Deponiesanierung Tälesbach ist das ja aktuell. Grundsätzlich ist es Sache des Unternehmers, der den Zuschlag erhält, zu entscheiden, wo er den Abraum entsorgt. Politisch kann man natürlich versuchen, wünschenswerte Angebote zu vermitteln oder event. in der Ausschreibung vorzugeben. Ob das gemacht wird, weiß ich nicht.

26. „Zusammenhang S21 und Erddeponie Thälesbach? Wie sieht es mit der Belastung durch den Straßenverkehr aus? Transport und Abraum?“

Die Sanierung Tälesbach ist fachlich nach meinem Kenntnisstand kaum anzuzweifeln – wir brauchen dazu rund 500.000 cbm Erdmaterial – zunächst einmal unabhängig ob von S21 oder von anderswo. Die Frage der Anlieferung ist der 2. Knackpunkt. Schienen- Anlieferung ginge nur vom Nagoldtal her, was zumindest mit einer zusätzlichen Lärmbelastung verbunden wäre. Via Lastwagen käme das Material sicher von oben, also von Althengstett her, was dort eine zusätzliche Belastung bedeuten würde. Dies gilt es abzuwägen, was mir heute noch nicht möglich ist. Es wird allerdings meines Wissens noch in der ersten Jahreshälfte eine öffentliche Versammlung geben.

27. Herr Schwarz: „Stillstand ist Rückstand! Grüne sind dagegen, aber sie wissen nicht, wie es besser gemacht wird. Was passiert, wenn die Grünen in die Regierung kommen: Wird der Bahnhof dann zurückgebaut und wer bezahlt das?“

Bis jetzt wurde ja vor allem im Gleisvorfeld gebaut. Diese Maßnahmen sind ja nur als Provisorium für die Bauzeit gedacht, wären zum größeren Teil aber für die Alternative K21 brauchbar. Wenn GRÜNE nun in die Regierung kommen, wird es sehr wahrscheinlich Folgendes geben: Klarheit über Kosten und Wirtschaftlichkeit, getrennt nach Projekt S21 Tiefbahnhof und Neubaustrecke Wendlingen- Ulm, weil die Neubaustrecke auch bei K21 also getrennt machbar wäre. Dann streben die Grünen einen Volksentscheid



für Baden- Württemberg an, zur Frage des Finanzierungsanteils des Landes. Dieser Anteil ist ja ungewöhnlich hoch. Der Nordflügel des Bahnhofs spielt ja Schienentechnisch keine Rolle, ich glaube nicht, dass er wieder aufgebaut würde. Wichtiger wäre, dass K21 zügig umgesetzt würde. Der Vorteil von K21 wäre ja, dass es in Einzelabschnitten verwirklicht werden könnte, die alle für sich gleich in Betrieb gehen könnten. Die ersten beiden Abschnitte – Sanierung Bahnhof und Gleisvorfeld sind reine Bahnsache, weil alles auf Bahngelände passiert, vermutlich auch nicht mit Planfeststellung verbunden und mit viel weniger Aufwand verbunden. Der 3. Abschnitt wäre ein 5. + 6. Gleis nach Cannstatt, zentral dabei ein weiterer Rosensteintunnel, so wie ihn S21 auch vorsieht, da müsste man die Genehmigung beinahe übernehmen können, quasi als Änderungsantrag. Diese Dinge müssten bis 2019 hätten gute Chancen, bis 2019 ebenso fertiggestellt zu sein. Für die Anbindung an die Neubaustrecke durch einen Tunnel vom Neckartal auf die Filder hätte man hingegen ja auch Zeit, weil klar absehbar ist, dass diese Neubaustrecke weder geplant noch finanziert ist. Insofern wäre meines Erachtens ein Ausstieg einfach besser.

28.

„Mich würden die sachlichen Argumente schienentechnischer Art gegen S21 von Johannes Schwarz interessieren.“

1. **Stuttgart ist der größte Bahnknoten Baden- Württembergs, deshalb wollen hier die wenigsten Fahrgäste einfach durchfahren, sondern hier in der Metropole etwas erledigen oder vom Nah- (+ Regionalzug) auf den Fernzug bzw. umgekehrt umsteigen. Deshalb wäre ein Integraler Taktfahrplan optimal, wo die Nahzüge etwas früher ankommen als die Fernzüge, diese Fernzüge dann wieder als erste starten und danach die Nahzüge ausfahren. Große Verspätungen gibt es meistens nur bei den Fernzügen. Das heißt, wer mit dem Nahzug kommt, erreicht ziemlich sicher den Fernzug. Die ausfahrenden Regional- (Nah-) –züge warten auf die Fernzüge. So ergibt sich eine hohe Anschlusssicherheit. Die Schweiz hat ihre Bahn genau in dieser Richtung weiterentwickelt und damit in den letzten 10 Jahren Fahrgastzuwachs bekommen. Bei uns sind diese Zahlen deutlich nüchterner, weil wir vor allem auf Prestigeprojekte setzen. Deshalb auch die Stresstestforderung. Bei der Schlichtung wurde nachgewiesen, dass K21 52 Züge in der Spitzenstunde abwickeln kann. S21 blieb 2 x bei 44 Zügen stecken, und das schon bei Haltezeiten von 2 Minuten bei den Fernzügen und 1 Minute bei den Regionalzügen. Auch hier wäre K21 deutlich komfortabler, und dies trotz riesigem Aufwand bei S21 mit gewaltigen Tunnellängen, Grundwasserabsenkungen etc.**
2. **S21 ist Schienentechnisch im wahrsten Sinne des schwäbischen Wortes „verzungen“, was ich an folgenden Parametern ablese:**
 - **8 Gleise und 4 Bahnsteige, die Bahnsteige je 10 m breit, darin noch Treppen und Stützen (ehernes Gesetz der Bundesbahn war einmal, Stützenfreiheit auf den Personenbahnsteigen). Woher kommt das? Weil mehr Breite zwischen Hauptbau des Bahnhofs und der LBBW (Baujahr anfang 90-er-Jahre!!) einfach nicht möglich. Bei K21 wären 16 Gleise und 8 Bahnsteige mit bis zu 13,5 m Breite möglich. Erst gestern – an einem harmlosen Sonntag nachmittag – wurde mir am Karlsruher Bahnhof klar, welche Engpässe durch Treppen entstehen.**
 - **die Bahnsteige haben 1,5% Gefälle, weil S-Bahntunnel einerseits und B14 andererseits die Waagrechte nicht zulassen. Mit großem Aufwand muss das Wegrollen von Gepäckwagen, Kinderwagen etc. vermieden werden.**

Ich kann mir weniger denn je vorstellen, dass eine solche Lösung herauskäme, wenn Schienenverkehrsfachleute neutral nach einer langfristigen und volkswirtschaftlich darstellbaren Lösung für den Stuttgarter Hauptbahnhof suchen würden. Mögliche Alternativkonzepte wurden aber schon bei Beginn der Planungen vor 20 Jahren nicht ernsthaft geprüft => Zitat Geißler: (Dies ...) war eine der größten Schwächen im Verfahren von S 21.“ S21 steht deshalb auch auf keiner



Prioritätenliste, was die Gesamtentwicklung des Schienennetzes und das Ziel angeht, mehr Fahrgäste und Güter auf die Schienen zu bringen. Eines der Hauptargumente für S21 von der Einbindung in die „Magistrale Paris- Bratislava“ musste vom Bahnvorstand als wirtschaftlich unbedeutend fallen gelassen werden. Man weiß dagegen schon heute, dass der Gotthard- Tunnel in den ersten Jahren nach seiner Fertigstellung (2017) nicht voll ausgelastet sein wird, weil auf deutscher Seite die Hausaufgaben nicht gemacht wurden. Insbesondere der Ausbau der Rheintalbahn (Nutzen-Kosten-Faktor 2,9) aber auch weitere Strecken in der Verlängerung bis zu den großen Containerhäfen der Nordsee sind eigentlich versprochen, können aber – heute klar absehbar – nicht mehr fristgerecht erfolgen. Zu diesen Versprechen gehört auch die durchgängige 2-Gleisigkeit der Gäubahn. Nirgendwo aber spielt in diesen Dingen S21 eine Rolle, sondern es ist dabei ohne nennenswerte Bedeutung, ob Stuttgart einen Durchgangs- oder einen Kopfbahnhof hat. Im Bahn- Bedarfsplan taucht S21 noch nicht einmal auf, sondern nur „Wendlingen- Ulm“. Allein das Geld von S21 wird bei den anderen Projekten fehlen.

Im Übrigen haben sich alle "Lobby"-Verbände des Bahnfahrens - VCD, BUND, PRO BAHN und eben auch wir GRÜNEN sehr schnell gegen das Projekt ausgesprochen. Aber auch ein Mann wie Egon Hopfenzitz, 14 Jahre lang Chef des Stuttgarter Hauptbahnhofs und "von Haus aus" bestimmt kein "Grüner", ist ein Zeichen dafür, dass die Projektpartner nicht einmal in ihren eigenen Reihen Kritik angenommen haben.