

(Beginn: 10.04 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir beginnen jetzt mit der Schlichtung Stuttgart 21. Ich benutze den Begriff „Schlichtung“ und will nachher auch gern erläutern, warum ich ihn benutze. Es ist klar, worum es sich handelt. Bevor ich dazu etwas sage, möchte ich die Bürgerinnen und Bürger, die uns zuschauen, ebenfalls herzlich begrüßen.

Außerdem möchte ich mitteilen, dass die Gespräche, die wir hier führen, öffentlich sind in einer Form, wie das bisher noch nicht der Fall war. Unsere Sitzung wird von Phoenix im Fernsehen übertragen. Andere Fernsehanstalten übernehmen die Signale. Ferner haben wir Public Viewing hier im Hause. Unsere Sitzung wird also ebenfalls auf eine Großbildleinwand übertragen. Die Sitzung ist also im Fernsehen, aber auch im Internet zu verfolgen.

Bei Stuttgart 21 geht es um das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, um einen Durchgangsbahnhof in Tieflage - man könnte auch von einem unterirdischen Durchgangsbahnhof sprechen - mit Flughafenanbindung sowie um eine Neubaustrecke Ulm-Wendlingen. Das ist das Thema.

Wegen dieser Projektion der Deutschen Bahn hat es in Stuttgart erhebliche Auseinandersetzungen gegeben. Es gab Großdemonstrationen mit Zehntausenden von Bürgern in der Landeshauptstadt. Das Thema hat weit über Stuttgart hinaus Aufsehen erregt und Interesse gefunden.

Die Gegner und die Befürworter dieses Projektes waren der Auffassung, dass man den Versuch unternehmen sollte, mit einem Schlichter zu einer Befriedung, zu einer Versachlichung der Auseinandersetzung beizutragen. Ich habe mich dazu bereit erklärt, die Rolle des Schlichters zu übernehmen, nachdem ich von beiden Seiten gebeten worden bin, diese Aufgabe zu übernehmen.

Ich will von vornherein sagen: Wir können im Rahmen dieser Schlichtung keinen neuen Bahnhof erfinden. Was die Topografie betrifft, können wir leider auch nicht Stuttgart zu einer ebenen Stadt machen. Diese Ziele können wir nicht erreichen.

Ich bleibe aber dennoch beim Begriff „Schlichtung“, obwohl es bei Tarifaueinandersetzungen im Wesentlichen darum geht, dass man eine Lösung in der Mitte findet. Wenn eine Lohnsteigerung von 6 % und eine Lohnsteigerung von 2 % im Raum stehen, dann landet man meistens bei 4 %. Aber auch diese Tarifschlichtung, die ich gerade geschildert habe, hat eine erste Stufe, auf der eine Fach- und Sachschlichtung stattfindet. Das heißt, beide Seiten, die Gewerkschaften und die Arbeitgeber - ich habe das im Bauhauptgewerbe sieben Jahre lang als Zentralschlichter gemacht -, unterhalten sich zunächst einmal über die Voraussetzungen für eine tarifliche Schlichtung. Das heißt, man arbeitet das her, was man gemeinsam für richtig hält. Wenn man zum Beispiel den Produktivitätsfortschritt oder die Entwicklung des Brut-

tosozialprodukts in die Findung der Lohnhöhe einbezieht oder Vergleiche mit anderen Tarifverhandlungen herstellt, dann unternimmt man den Versuch, der auch notwendig ist, wenn man etwas Wichtiges entscheiden will, gemeinsame Grundlagen für die eigentliche tarifliche Entscheidung zu erarbeiten.

Wir machen hier den Versuch einer Fach- und Sachschlichtung. Man kann auch sagen - wie es der Ministerpräsident neulich gesagt hat -, dass wir einen Faktencheck machen. Dies ist unbedingt notwendig; denn bisher haben alle, die hier am Tisch sitzen, ihre Auffassungen vertreten, aber im Wesentlichen unilateral in eine Richtung, aber nie gemeinsam.

Wir werden also alle Fakten auf den Tisch legen. Alle an den Tisch. Alles auf den Tisch. Wir werden dann versuchen, zu einer gemeinsamen Bewertung dieser Fakten zu kommen. Das wird in möglichst vielen Punkten gelingen, wahrscheinlich aber nicht in allen Punkten. Am Ende der Schlichtung muss jede Seite die Konsequenzen daraus ziehen, die sie für richtig hält.

In der Vergangenheit ist immer wieder - vor allem von Berlin aus - die Frage nach der demokratischen Legitimation dessen aufgetaucht, was wir hier tun, weil das Projekt Stuttgart 21 schon über lange Jahre hinweg in den Gemeinderäten, in den Stadträten und in den Parlamenten beraten worden ist und darüber auch entschieden worden ist. Dennoch kann man sich in der heutigen demokratischen Situation nicht mehr allein darauf berufen. Es bleibt alles rechtmäßig und legal, was beschlossen worden ist. In einer modernen Mediendemokratie aber, mit Internet, Facebook, Blogs und mit der Möglichkeit, mit einem Mausklick Hunderttausende, ja Millionen von Menschen zu informieren und zusammenzuführen, und auch grundsätzlich bleibt immer wieder die Aufgabe für die Politik, das, was einmal beschlossen worden ist, in der jeweiligen Phase der Realisierung des Projekts den Menschen zu begründen und zu erläutern. Dazu soll diese Schlichtung einen Beitrag leisten.

Ich will es als einen großen Erfolg bezeichnen, dass die Projektbefürworter und die Projektgegner sich hier zusammengefunden haben und an diesen gemeinsamen Tisch gekommen sind. Wir haben einen Ministerpräsidenten, der von sich sagt, dass ihm keine Perle aus der Krone falle, wenn er sich mit der Bürgerinitiative aus der Zivilgesellschaft an diesen Tisch setzt. Er ist bereit, diesen Faktencheck durchzuführen, und zwar nicht von oben nach unten, sondern auf Augenhöhe. Die Bürgerinitiative hat sich zu diesem Gespräch bereit erklärt mit der Absicht, zur Sache zu argumentieren. Damit tritt sie dem Vorwurf entgegen, es ginge ihr nur um das Anheizen von Emotionen und um Beiträge zur Eskalierung der Auseinandersetzung. Dadurch, dass Sie mit am Tisch sitzen, zeigen Sie, dass Sie eine fachliche Auseinandersetzung für richtig halten.

Bitte erlauben Sie mir, noch etwas zum Verlauf der Sitzung zu sagen. Wir müssen hier streng zur Sache reden. Das heißt, wir wollen keine parteipolitischen Auseinandersetzungen führen. In der Art und Weise, wie wir argumentieren, sollten wir uns

danach richten. Es hat also wenig Sinn, dass wir unsere Diskussionsbeiträge einleiten mit Sätzen wie: „Wenn Sie gescheit sind, dann werden Sie wohl begreifen“, oder: „Jedermann weiß, dass das, was ich sage, richtig ist“, wobei das meistens aber überhaupt nicht feststeht. Das führt zu überhaupt nichts.

Wir wollen hier keine Predigten und keine Glaubensbekenntnisse hören. Wir veranstalten auch kein historisches Seminar, in dem man sagt: Herr Kretschmann hat vor anderthalb Jahren dies gesagt. Der Ministerpräsident hat vor einem halben Jahr jenes gesagt. – Würden wir uns darauf einlassen, wäre diese Schlichtung zum Scheitern verurteilt. Hier geht es um die Sache und darum, wie es in der Gegenwart aussieht und wie es in der Zukunft aussehen soll.

Die Öffentlichkeit ist deswegen hergestellt worden, weil wir hier das Gegenteil von dem machen, was die Bürgerinnen und Bürger in der Politik immer vermuten, nämlich dass man die Dinge hinter verschlossenen Türen abhandelt und nach Möglichkeit Fakten verschweigt. Was wir hier machen, ist wirklich etwas Neues, und es ist im guten Sinne von Immanuel Kant eine Möglichkeit, eine Initiative, um die Bevölkerung in die Lage zu versetzen, jederzeit selbstständig zu denken. Das ist Aufklärung. Zu dieser Fähigkeit gehört eben die Information.

Vor allem in Deutschland zeigt sich immer wieder die verhängnisvolle Neigung, dass man annimmt, dass Gedanken umso gescheiter sein müssen, je unverständlicher sie formuliert werden. Deswegen möchte ich bitten, dieses Vorurteil zu widerlegen. Vor allem aufgrund der Tatsache, dass uns Zehntausende zuschauen, die nicht unbedingt mit der Materie im Einzelnen vertraut sind, bitte ich Sie, nach Möglichkeit nicht Englisch und auch nicht Lateinisch zu reden – nur wenn es unbedingt sein muss – und vor allem keine Abkürzungen zu verwenden. EBA heißt Eisenbahnbundesamt. Das weiß der normale Bürger aber nicht. NBS heißt Neubaustrecke. DB heißt Deutsche Bahn. Ich bitte darum, dass wir dies in unseren Diskussionsbeiträgen berücksichtigen.

An dieser Stelle möchte ich noch etwas an die Adresse der Zuschauer sagen: Sie sollten nicht denjenigen, der das sagt, was Sie selbst denken und für richtig halten, für den allein Intelligenten halten, sondern sich öffnen für neue Argumente.

Jetzt darf ich Ihnen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unserer Schlichtung vorstellen. Allerdings bin ich überrascht worden; denn um den Tisch herum sitzen mehr Leute als die eigentliche Delegation zahlenmäßig beinhaltet. Diejenigen, die von mir jetzt nicht vorgestellt werden, sind sogenannte Experten, die jede Seite mitbringen darf. Wir werden sie jeweils dann vorstellen, wenn sie von den sieben Hauptdelegierten als Experten gefragt werden.

Ich stelle zunächst die Teilnehmer des Aktionsbündnisses und der Grünen in alphabetischer Reihenfolge vor. Mir gegenüber sitzt Klaus Arnoldi. Er ist stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg.

Daneben sitzt Peter Conradi, Architekt hier in Stuttgart. Dr. Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende des BUND Baden-Württemberg. Boris Palmer, Oberbürgermeister von Tübingen. Er vertritt heute den Fraktionsvorsitzenden der Grünen, Winfried Kretschmann. Hannes Rockenbauch, Stadtrat der SÖS in Stuttgart. Gangolf Stocker, Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“. Werner Wölfle, Landtagsabgeordneter und Verkehrsexperte der grünen Landtagsfraktion.

Auf der Seite der Befürworter von Stuttgart 21 sitzen in alphabetischer Reihenfolge: Bernhard Bauer, Ministerialdirektor im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg. Thomas Bopp, Landtagsabgeordneter und Vorsitzender des Verbandes Region Stuttgart. Johannes Bräuchle, evangelischer Pfarrer, Initiative „Pro Stuttgart 21“. Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Deutsche Bahn AG. Dr. Wolfgang Schuster, Oberbürgermeister von Stuttgart.

Links und rechts neben mir sitzen Frau Rita Pudelko und Lothar Frick. Sie sind zuständig für die Leitung meiner Büros in Stuttgart und zu Hause.

Wie gesagt: Die anderen, die jetzt auch schon hier sitzen, werden dann vorgestellt, wenn sie drankommen.

In der ersten Sitzung befassen wir uns mit der strategischen Bedeutung und verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Es folgen weitere Themen in darauf folgenden Sitzungen. Ich spreche sie im Einzelnen an. Im Weiteren werden wir uns beschäftigen mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Dann werden wir uns mit dem Kopfbahnhof 21, also mit den Alternativen zu Stuttgart 21 befassen. Danach werden wir uns mit der Kosten- und Wirtschaftlichkeitsrechnung befassen. Dann wird es darum gehen, Geologie, Sicherheit und Bauablauf darzustellen. Anschließend stehen Ökologie und städtebauliche Entwicklung auf der Tagesordnung. Das sind die Themenkomplexe.

Ich habe gerade noch einmal geschaut, weil ich dachte, ich hätte jemanden vergessen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Kam der Herr Mappus vor?)

- Das weiß ich nicht.

(Stefan Mappus [Projektbefürworter]: Ich bin als Experte da! - Heiterkeit)

Ich glaube, es ist mir gerade blitzartig eingefallen, dass jemand fehlt. Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass ich ihn schon zwei Mal erwähnt habe. Natürlich ist der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stefan Mappus, anwesend. Es ist mir vollkommen unerklärlich, wie ich ihn überspringen konnte.

Ich war bei der Darstellung der Themen. Heute beschäftigen wir uns mit der strategischen Bedeutung und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Im Einzelnen werden wir folgende Themenblöcke behandeln: die verkehrliche Bedeutung, die Konzeption des Bahnknotens, der verkehrliche Nutzen für Fern-, Regional- und Nahverkehr, die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart 21.

Wir haben vorgesehen, dass Herr Diplom-Ingenieur Kefer eine Einführung zu diesem Thema von ungefähr 45 Minuten gibt. Ihm antworten dann der Oberbürgermeister von Tübingen, Boris Palmer, und Herr Gangolf Stocker. Sie werden zusammen ebenfalls ungefähr 45 Minuten sprechen. Dann werden wir über beide Informationen miteinander diskutieren und dann zu den von mir schon genannten Themenkomplexen kommen.

Bevor es nun endlich losgeht, muss ich noch etwas sagen. Ich bin vonseiten der Technik und von den übertragenden Sendern gebeten worden, auf Folgendes aufmerksam zu machen. Bitte achten Sie darauf, dass Sie die Mikrofone benutzen und diese auch vorher einschalten. Eigentlich eine simple Anregung. Trotzdem wird es mitunter vergessen. Das Missliche daran ist, dass Sie dann draußen nicht gehört werden können.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass Sie direkt ins Mikrofon sprechen. Außerdem ist es hilfreich, wenn nicht zwei Leute oder sogar noch mehr Leute gleichzeitig sprechen. Wenn man im Chor redet, kann man nichts mehr verstehen. Für die vielen Leute, die uns zuschauen und zuhören, wäre es dann schwer, uns zu folgen. Ich bitte auch darum, dass wir während der Sitzung keine Aufnahmen machen. Ich werde die jeweiligen Redner immer mit Namen ankündigen, damit die Stenografen den Redebeitrag richtig zuordnen können.

Ich glaube, ich habe jetzt alles gesagt. Nun können wir mit unserer Diskussion beginnen. Ich darf mich noch einmal herzlich bedanken, dass Sie alle gekommen sind, und bitte nun Herrn Dr. Kefer um seine Informationen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Sehr geehrter Herr Mappus! Sehr geehrte Frau Gönner! Sehr geehrte Partner – so sage ich es in der heutigen Diskussion einmal ganz bewusst – vom Aktionsbündnis! Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Bei der Vorbereitung dieses Vortrags haben wir uns Gedanken darüber gemacht, wie wir diesen aufbauen und was wir vermitteln wollen. Dabei haben wir uns bemüht, ein paar Dinge zu befolgen, die wir vorhin besprochen haben, Herr Geißler; denn die Diskussionen, die wir alle miteinander im Vorfeld erlebt haben, waren sehr stark von Schlagworten geprägt. Was wir in dieser Diskussion hingegen vermitteln wollen, sind

fachliche Hintergrundinformationen und vor allem Argumentationen, warum also bestimmte Dinge so sind, wie sie sind.

Zu diesem Zweck haben wir die Themen aufgegriffen, die in der jüngeren Vergangenheit am intensivsten diskutiert wurden. Diese wollen wir hier ansprechen und in einen fachlichen Zusammenhang stellen. Dazu gehören in jedem Fall die Diskussion um den Kopfbahnhof und die Diskussion um den Durchgangsbahnhof sowie die Fernverkehrsstrategie, das heißt die Einbindung des Gesamtprojektes insgesamt in die deutsche Verkehrsstrategie. Wir wollen natürlich auch über den Regional- und Nahverkehr reden. In meinem Vortrag werde ich aber nur begrenzt darauf eingehen, weil wir davon ausgehen, dass diese Themenbereiche im Nachgang noch einmal im Detail angesprochen werden.

Wir möchten erklären, warum der Spurplan des Bahnknotens heute so ist, wie er ist; denn das erschließt sich nicht automatisch. Im Anschluss daran möchte ich drei Worte über die Projekthistorie verlieren. Keine Sorge, Herr Geißler, ich möchte dabei keine Ahnenforschung betreiben. Ich möchte auch keine Beschlüsse zitieren. Vielmehr geht es mir darum, den Prozessablauf zu verdeutlichen, damit ich in der Lage bin, im Anschluss daran darzustellen, an welcher Stelle im Prozess wir uns heute befinden und was wir machen, und um daraus Schlüsse zu ziehen, wie dieser Prozess weiter laufen könnte. Außerdem möchte ich am Ende kurz über den Ablauf und den Stand der Fahrplanung reden und die Bedeutung des Projekts für die Menschen in Stuttgart und Baden-Württemberg herausstellen. Um gleich vorweg der Sorge die Spitze zu nehmen: Dies werde ich nicht mit den üblichen Folien machen, sondern mit einigen Adressen von unserer Seite, die insbesondere in die wirtschaftliche Richtung gehen. Wir werden dieses Thema in einer gesonderten Sitzung noch einmal aufrufen und bearbeiten.

Ich beginne mit der Diskussion Kopfbahnhof vs. Durchgangsbahnhof. Hierbei muss man wissen, wie die Bahn entstanden ist, meine Damen und Herren.

[\(Anlage 1](#) – Seite 3)

Die Bahn ist vor 175 Jahren als Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen Städten entstanden. Ich habe hier einmal einige Beispiele eingetragen. Kiel – Altona, Leipzig – Dresden, Frankfurt – Heidelberg waren solche Strecken. Zwischen diesen Städten ist man im Pendelverkehr hin- und hergefahren. Pendelverkehr heißt immer, dass man auf einer Linie hin- und auch wieder zurückfährt.

Sie sehen, dass die damaligen Strecken etwas über 100 Kilometer lang waren. Das hatte einen ganz simplen Grund. Dampfloks hatten nämlich eine maximale Reichweite von ca. 200 Kilometern. Das lag daran, dass sowohl der Wasservorrat als auch der Kohlevorrat, den man mitnehmen konnte, begrenzt waren. Der Wettbewerber – das mutet altmodisch an, war aber so – war die Postkutsche.

Hinsichtlich der Infrastruktur gab es also Punkt-zu-Punkt-Strecken, und die Endbahnhöfe waren immer Kopfbahnhöfe. Das heißt, Kopfbahnhöfe haben also eine lange Historie.

Wie schaut das Netz heute aus? Der heutige Schienenverkehr findet auf einem großen Netz statt. Das heißt, die Einzelstrecken sind zusammengewachsen. Wir haben heute praktische keine Punkt-zu-Punkt-Verbindungen mehr.

([Anlage 1](#) – Seite 4)

Dies gilt insbesondere für den Fernverkehr. Dies gilt aber auch für große Teile des Nah- und Regionalverkehrs. Darauf werden wir noch eingehen. Die erste Botschaft lautet also: Wir haben keine Einzelstrecken mehr. Wir haben ein Netz.

Die Fahrzeuge sind mittlerweile moderne Hochgeschwindigkeitszüge im Fernverkehr. Im Regionalverkehr haben wir - je nach Zweck - angepasstes Rollmaterial. Der Wettbewerber ist nicht mehr die Postkutsche, sondern Wettbewerber sind das Flugzeug und das Auto. Ich werde später noch darauf eingehen, warum das so bedeutsam ist.

Hinsichtlich der Infrastruktur haben wir internationale Hochgeschwindigkeitsverbindungen. Bei den wesentlichen Knoten zeigt sich ein deutlicher Übergang zu Durchgangsbahnhöfen. Außerdem vollzieht sich die Flächenerschließung durch Regionalverkehrsverbindungen.

Weil das so ist, hat es in der Vergangenheit – insbesondere was die Bahnhöfe anbelangt - eine sehr starke Bewegung gegeben. Je mehr der Schienenverkehr vernetzt wurde, umso mehr folgte der Übergang zu Durchgangsbahnhöfen.

([Anlage 1](#) – Seite 5)

Hier habe ich Bahnhöfe eingetragen, die alle im Laufe der Zeit zu Durchgangsbahnhöfen umgebaut worden sind. Diese Umbauten gehen weiter, vor allem auch im europäischen Ausland. Das bedeutet: Wir haben nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland ganz eindeutig einen Übergang von Kopfbahnhöfen zu Durchgangsbahnhöfen.

Das ist – rein qualitativ betrachtet – deshalb so, weil durch den Übergang vom Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof die Betriebsqualität wegen der geringeren Vernetzung gesteigert werden kann. In einem kleinen konkreten Beispiel möchte ich später darauf eingehen, was der resultierende Effekt ist. Darüber hinaus haben Durchgangsbahnhöfe bei sonst gleichen Randbedingungen eine erhöhte Kapazität. Die Verkehrshaltezeiten reduzieren sich. Der Flächenverbrauch ist deutlich geringer. Die Instandhaltungskosten sind ebenfalls geringer.

Jetzt stellt sich die Frage, woran es liegt, dass ein Durchgangsbahnhof diese Vorteile gegenüber einem Kopfbahnhof hat. An dieser Stelle möchte ich schematisch die Funktionsweise von Kopfbahnhöfen erläutern.

([Anlage 1](#) – Seite 6)

Wenn wir einen Pendelverkehr haben, fährt beispielsweise ein Zug aus Tübingen in den Kopfbahnhof ein. Dieser endet dort, und die Fahrgäste, die in eine andere Richtung weiter wollen, müssen von dem einen Zug in den anderen Zug umsteigen. Dieser Zug fährt dann aus dem Bahnhof heraus, und der andere Zug fährt zurück nach Tübingen. Das ist der typische Pendelverkehr. Dieser Pendelverkehr kann konfliktfrei abgewickelt werden.

Wenn man jetzt eine Veränderung herbeiführt, dass man nämlich keinen Pendelverkehr mehr betreiben möchte, sondern dass man eine Zugfahrt durch den Kopfbahnhof hindurch machen möchte, wenn man also nicht dort die Linie enden lässt, dann muss dieser Zug andere Linien kreuzen. In der Zeit, in der er andere Linien kreuzt, blockiert er natürlich die Fahrstraßen, die er kreuzt. Das heißt, es entsteht systemtechnisch eine Blockade der entsprechenden Fahrstraßen.

([Anlage 1](#) – Seite 7)

Außerdem muss der Zug längere Zeit im Gleis stehen, weil man einen Fahrtrichtungswechsel vornehmen muss. Dieser Fahrtrichtungswechsel funktioniert folgendermaßen. Der Lokführer fährt seinen Stand, auf dem er hineingefahren ist, runter, verlässt den Führerstand, sperrt ab, läuft den Zug entlang, geht in den Führerstand auf der anderen Seite des Zuges, fährt dort die Systeme wieder hoch und fährt dann aus dem Bahnhof heraus.

In der anschließenden Diskussion wird sicherlich entgegnet werden, dass man das heute technisch anders lösen könnte. Jawohl, das kann man heute technisch anders lösen. Vergleichbar ist aber zunächst einmal dieser Zustand.

Das heißt, man muss eine sogenannte Kopfwende machen. Dann fährt der Zug aus dem Bahnhof heraus in eine andere Richtung und blockiert dabei wiederum die anderen Gleise, die er kreuzt. Diese Blockade beim Rein- und Rausfahren ist insbesondere dann problematisch, wenn man an einem Bahnhof von einem Pendelverkehr zu einem Durchgangsverkehr umsteigen möchte. Dies ist umso problematischer, je größer die Verkehrszahlen sind.

Wenn man bei einem Kopfbahnhof bliebe, wäre dieses Problem auf jeden Fall zu lösen. Bei einem Durchgangsbahnhof hingegen fährt schlichtweg ein Zug ein und hält, die Fahrgäste steigen aus bzw. ein, und der Zug fährt weiter. Es gibt aber keine weitere Kreuzung irgendwelcher anderen Linien. Das heißt, man hat eine Entflechtung der Verkehre.

([Anlage 1](#) – Seite 8)

Meine Damen und Herren, nun können Sie nachvollziehen, warum systembedingt die Störanfälligkeit dieser kreuzenden Verkehre erheblich größer ist als die Störanfälligkeit der Durchgangsverkehre. Wenn nämlich an einem Kopfbahnhof ein kreuzender Zug Verspätung hat, verspätet er damit automatisch alle anderen Züge, die auf Ausfahrt warten. Vor diesem Hintergrund haben Durchgangsbahnhöfe nicht nur eine deutlich höhere Kapazität, sondern sind in der Regel auch betriebsflexibler und qualitativ besser.

([Anlage 1](#) – Seite 9)

Wir haben diesen Hintergrund konkret auf Stuttgart angewendet und Simulationsrechnungen durchgeführt, die Folgendes zeigen. Der Durchgangsbahnhof vermeidet täglich 300 systembedingte Kreuzungen im Gleisvorfeld, also potenzielle Störstellen. Er verringert die mittlere Gleisbelegungszeit von zehn auf fünf Minuten im Nahverkehr. Außerdem ermöglicht er eine vollständige Durchbindung des Regionalverkehrs mit einer Reduzierung von unnötigen Zugfahrten. Bei der Ausgestaltung des Knotens komme ich noch darauf zurück, warum das für die Zukunft des Bahnhofs in Stuttgart sehr wichtig ist.

Aus diesen Effekten resultiert ein erwarteter Kapazitätsgewinn des Stuttgarter Bahnhofs von über 200 Zügen mehr pro Tag bei gleichzeitiger Halbierung der Zahl der Gleise. Wir erzielen damit ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit. Meine Damen und Herren, das ist der eigentliche physikalische Hintergrund, warum wir diesen Durchgangsbahnhof geplant haben.

Damit möchte ich gern übergehen zur Fernverkehrsstrategie. Bei der Fernverkehrsstrategie stellt sich zunächst einmal die Frage, welche Entwicklung der Verkehre wir in den nächsten 20 bis 25 Jahren erwarten.

([Anlage 1](#) – Seite 11)

Ich habe Ihnen hier einmal dargestellt, was das Herausragende an den Erwartungen für die Zukunft ist. Wir erwarten, dass der Verkehr in den nächsten 20 Jahren im Durchschnitt über alle Binnenrelationen lediglich um 6 % steigt. Zwischen sämtlichen Metropolen in Deutschland aber wird er um 25 % wachsen. Beim Personenverkehr zwischen den zehn größten Metropolen in Deutschland erwarten wir einen Zuwachs um 62 %. Der Verkehr zwischen den grenzüberschreitenden Metropolen wird um 80 % wachsen.

Ich rede jetzt nicht vom Schienenverkehr, sondern ich rede von dem sich entwickelnden Reisebedürfnis der Menschen in den einzelnen Regionen. Das heißt, aufgrund

der Prognosen wird erwartet, dass das Reisebedürfnis in den nächsten 20 Jahren insbesondere zwischen den Metropolen stark zunehmen wird.

Die Frage ist nicht so sehr, ob wir ein Mobilitätswachstum haben – dies belegen die Studien -, sondern die Frage ist, wie viel davon auf der Schiene stattfinden wird, was ja eigentlich gewollt ist. Die Konkurrenz zur Schiene sind der Luftverkehr und der motorisierte Individualverkehr, also der Autoverkehr. Bei der weiteren Betrachtung muss man folgende Zusammenhänge berücksichtigen.

[\(Anlage 1](#) – Seite 12)

Hier habe ich die Wanderungsbewegungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern aufgezeigt. Aus dieser Grafik geht Folgendes hervor: Wenn wir Verbindungen im Schienenverkehr anbieten können, steigt bei einer Reisezeit von drei bis viereinhalb Stunden der Marktanteil der Bahn enorm an. Bei einer Reisezeit von fünf oder mehr Stunden haben wir einen Marktanteil von nur 20 %. Bei einer Reisezeit von zwei Stunden hingegen haben wir einen Marktanteil im Vergleich zum Flugzeug von ungefähr 50 %. Ein Zuwachs des Marktanteils der Bahn zeigt sich im Bereich zwischen drei und viereinhalb Stunden.

Das ist der Grund dafür, warum wir beim Ausbau des Fernverkehrsnetzes in Deutschland insgesamt versuchen, die wesentlichen Verbindungen zwischen den einzelnen Metropolen so zu gestalten und so auszubauen, dass die Reisezeit zwischen drei und viereinhalb Stunden liegt.

Es gibt eine alte Faustregel: Bei einer Reisezeit von dreieinhalb Stunden sind wir absolut wettbewerbsfähig im Vergleich zum deutschen Flugverkehr. Das wird in diesem Zusammenhang deutlich.

Sie sehen hier rechts, dass zum Beispiel Verbindungen von Köln nach München oder von Berlin nach München heute noch massiv außerhalb dieses Bereiches sind, wir also nur einen geringen Marktanteil haben. Die Anbindung wird durch Neubauprojekte bzw. durch Ausbauprojekte so gestaltet werden, dass wir in den Bereich hineinkommen, in dem wir deutlich mehr Reisende auf der Schiene haben.

[\(Anlage 1](#) – Seite 13)

Eine ähnliche Statistik gibt es für die Straße. Wir haben eine Korrelationsanalyse auf der Basis einer Auswertung von ungefähr 10 000 Destinationen gemacht, wobei die Menschen entweder mit dem Auto fahren oder den Zug nehmen können. Wir stellen auch in diesem Zusammenhang fest, dass die Reisezeit die herausragende Rolle spielt. Wenn man es ganz platt ausdrücken möchte: Immer dann, wenn die Bahn schneller ist als das Auto, haben wir massive Zugewinne bei den Fahrgastzahlen. Immer dann, wenn das Auto deutlich schneller als die Bahn ist, haben wir relativ geringe Marktanteile.

Meine Damen und Herren, aus diesem Grund geizen wir im Fernverkehrsnetz innerhalb von Deutschland um die Minuten. Deshalb spielt eine halbe Stunde in diesem Bereich eine so große Rolle.

Wenn wir auf irgendeiner Strecke eine halbe Stunde schneller werden, dann bieten wir nicht nur den Reisenden den Komfort an, dass sie ihr Ziel eine halbe Stunde schneller erreichen. Sondern über eine Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde erreichen wir teilweise eine enorme Verschiebung von Fahrgastzahlen. Somit bewegen wir Reisende dazu, nicht das Auto oder das Flugzeug, sondern den Zug zu wählen. Das ist der Hintergrund.

([Anlage 1](#) – Seite 14)

Ich habe hier einmal dargestellt, wie das Fernverkehrsnetz in Deutschland hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit heute aufgebaut ist. Sie sehen, dass wir insbesondere im Norden, im Westen und im Osten von Deutschland wettbewerbsfähige Reisezeiten haben. Das heißt, in diesen Bereichen ist unsere Wettbewerbsfähigkeit vorerst einmal in Ordnung. Ich weiß, dass es im Norden Diskussionen über eine Ypsilon-Trasse usw. gibt. Das sind aber hauptsächlich Kapazitätsdiskussionen. Ich rede jedoch über Reisezeiten.

Was die Reisezeiten angeht, sind wir derzeit dabei, sie auf einigen Strecken in Deutschland zu verbessern. Diese Strecken sind hier gelb eingezeichnet. Sie sehen zum Beispiel die Verbindung von Nürnberg nach Leipzig und dann nach Berlin. Dort ist derzeit die 8182 im Bau, sodass wir dort demnächst ebenfalls schnelle Reisezeiten realisieren können.

Um es sich einmal auf der Zunge zergehen zu lassen: Wenn die 8182 fertiggestellt ist, beträgt die Reisezeit von München nach Berlin deutlich unter vier Stunden. Das bedeutet, auch in diesem Fall erwarten wir, dass wir Marktanteile gegenüber dem Flugverkehr in erheblichem Umfang gewinnen. Weitere Baumaßnahmen finden zwischen München und Wien sowie zwischen München und Augsburg statt, also praktisch überall dort, wo wir heute noch Probleme haben.

Außerdem gibt es noch ein großes Gebiet im Südwesten der Republik. Im Südwesten gibt es drei große Projekte: Dies sind erstens Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Das ist zweitens das Projekt Rhein/Main-Rhein/Neckar. Das ist drittens das Projekt Karlsruhe-Basel. Unter den Prämissen, die ich gerade geschildert habe, sind diese drei Projekte essentiell für einen Lückenschluss und für die Bereitstellung eines wettbewerbsfähigen Fernverkehrsnetzes in Gesamtdeutschland.

Es kommt noch etwas hinzu, was man wissen muss. Insbesondere in den an den Südwesten Deutschlands angrenzenden Staaten finden weitere Ausbauten statt, nämlich in Frankreich, in der Schweiz, aber auch in Österreich. Das heißt, nicht nur

innerhalb Deutschlands, sondern auch außerhalb Deutschlands finden derzeit Arbeiten statt, die am Ende zu einem europäischen Netz führen sollen, sodass die europäischen grenzüberschreitenden Verbindungen ebenfalls erheblich besser werden.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich als Beispiel die Strecke zwischen Frankfurt und Paris zitieren, eine Verbindung, die wir vor gar nicht so langer Zeit eingerichtet haben. Die Fahrzeit beträgt ebenfalls weniger als vier Stunden. Dabei ist es gelungen, bereits innerhalb eines Jahres einen Marktanteil von 25 % zu erreichen. Das heißt, die grenzüberschreitenden Verbindungen werden gefragt sein und sind deshalb wesentlich.

An dieser Stelle stellt sich die Frage, ob der Südwesten bei diesen Veränderungen mitmachen möchte oder nicht mitmachen möchte. Das ist eine durchaus ketzerische, aber valide Frage. Wollen wir es uns leisten, im Südwesten dabei nicht mitzumachen?

Was bringt das Ganze eigentlich? Wenn wir den Lückenschluss im Südwesten aufheben, bringt uns das einen Zuwachs von netto ungefähr 2 Millionen Reisenden pro Jahr. Das heißt, wir bekommen dadurch 2 Millionen Menschen mehr pro Jahr von der Straße auf die Schiene. Dies führt natürlich zu einer erheblichen Entlastung der Umwelt, und – was auch nicht ganz unwichtig ist – die Hauptverbindung von Frankfurt nach München wird nicht über Nürnberg, sondern wieder über Stuttgart führen. Das bedeutet, die Anbindung und Einbindung der Region wird auf diese Art und Weise erheblich gestärkt.

([Anlage 1](#) – Seite 15)

Jetzt könnte man natürlich sagen: Dann war der Ausbau der Strecke von Nürnberg nach München zur Hochgeschwindigkeitsstrecke wohl eine Fehlinvestition. – Nein, das war keine Fehlinvestition, weil die Intention in diesem Fall eine ganz andere war. Dabei ging es um eine schnelle Verbindung zwischen München und Berlin. Dazu braucht man eine schnelle Verbindung zwischen München und Nürnberg.

Das heißt, durch den Lückenschluss im Südwesten – das ist eine weitere Erwartung - wird ebenfalls eine massive Umlenkung der Verkehrsströme innerhalb Deutschlands in Richtung Südwesten erreicht. Durch die Netzwirkung insgesamt bieten wir weitere Vergünstigungen für die Reisenden.

Betrachten wir einmal die Anzahl der Reisenden, die über Stuttgart und Ulm fahren. Dies sind mehr als 10 Millionen Fahrgäste, die von dieser Reisezeitverkürzung profitieren. Das sind diejenigen, die nach unseren Umfragen und Abschätzungen die Bahnstrecke über Stuttgart und Ulm benutzen.

([Anlage 1](#) – Seite 16)

Es ist nicht verblüffend, aber interessant zu wissen, dass es durchaus Reisende gibt, die von Hamburg nach München fahren, die von Berlin nach Ulm fahren oder die von Amsterdam nach München fahren. All diese kommen in den Genuss einer kürzeren Reisezeit. All diese profitieren. Dies sind mehr als 10 Millionen Fahrgäste.

Das heißt, wir erzeugen damit nicht nur eine deutliche Verlagerung der Reiströme in Richtung Südwesten, sondern wir erreichen darüber hinaus eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebots für diejenigen, die diese Bahnstrecken heute schon nutzen und diese Strecken dann in einer kürzeren Reisezeit „genießen“ können.

Nun zum Regional- und Fernverkehr. Ich sagte vorhin schon, dass dies noch mit mehr Tiefgang diskutiert werden wird. Eine Anmerkung möchte ich vorwegschicken, damit kein falscher Eindruck entsteht.

([Anlage 1](#) – Seite 18)

Auf dieser Folie sehen Sie nicht die S-Bahn. Die S-Bahn ist deswegen aber nicht vergessen. Grundsätzlich werden wir bei der S-Bahn selbstverständlich alles so machen, dass keine Beeinträchtigungen damit einhergehen. Die S-Bahn wird weiterhin unbeeinträchtigt im Betrieb sein.

(Gerd Hickmann: So wie jetzt gerade!)

- Darüber reden wir nachher.

Der Vorteil für den Regionalverkehr besteht zunächst einmal darin, dass wir durchgehende Linien durch den Hauptbahnhof bekommen werden. Insgesamt acht Linien werden dann durchgehend sein. Damit haben wir umsteigefreie Verbindungen zwischen Außenbezirken und Subzentren. Es ist extrem angenehm für die betroffenen Menschen, wenn Zentren miteinander verbunden werden.

Außerdem haben wir dann einen schnelleren Regionalverkehr zwischen Stuttgart und Ulm. Schauen Sie sich einmal an, was heute auf der Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München passiert. Wir haben dort nicht nur ICEs, die mit einer maximalen Geschwindigkeit von 300 Kilometer pro Stunde verkehren, sondern wir haben dort auch einen Regionalverkehr, der mit einer maximalen Geschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde fährt.

Damit werden die Abstände zwischen den einzelnen Metropolen so kurz, dass wir heute mittlerweile von München aus betrachtet ein Pendlereinzugsgebiet haben, das bis nach Nürnberg reicht. Wenn Sie innerhalb einer Stunde von Nürnberg nach München fahren können und dort im Zentrum landen, können Sie tatsächlich in Nürnberg wohnen und in München arbeiten.

Die gleiche Erwartung hat man, wenn man einen schnellen Regionalverkehr einführt, beispielsweise zwischen Stuttgart und Ulm. Man kann also durchaus in Ulm oder außerhalb von Ulm wohnen und erreicht in einer guten halben Stunde Stuttgart.

Außerdem wird es eine deutliche Ausweitung des Angebots nach Tübingen, Schwäbisch-Hall-Hessental und Aalen geben. Darüber hinaus wird es durch die Einbindung des Flughabens zu einer deutlichen Verbesserung der Flughafenanbindung kommen. Die Reisezeit, insbesondere für Reisende aus dem südlichen Landesteil, wird sich deutlich verringern. Ich habe hier ein paar Zahlen dazu aufgeschrieben. Wir werden auch das sicherlich noch im Detail diskutieren.

Dieses verbesserte Angebot führt zu einem prognostizierten Zuwachs von 35 000 bis 40 000 Fahrgästen pro Tag. Wir erwarten also, dass wir auf diese Art und Weise über 10 Millionen Mitbürgerinnen und Mitbürger weg von der Straße auf die Schiene bekommen. Das sind sehr große Zahlen, die hierdurch entstehen.

Zum Spurplan des Bahnknotens. Wir haben uns die Frage gestellt, warum der Bahnknoten so ist, wie er heute ist. Das ist nicht so ganz einfach zu verstehen. Es ist aber notwendig, dies zu verstehen, wenn man eine Diskussion darüber führen möchte, welche Vorteile mit einem solchen Projekt verbunden sind und warum man ein solches Projekt auf den Weg bringt. An dieser Stelle möchte ich die fünf wesentlichen Prämissen benennen, die beim Projekt Stuttgart 21 und bei der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen umgesetzt werden sollen.

[\(Anlage 1](#) – Seite 20)

Erstens wurde eine schnelle Durchbindung der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart-Ulm als Lückenschluss der Hauptstrecke Paris-Stuttgart-München angestrebt. Dieser schnelle Lückenschluss ist der erste Ansatz, der damit geboren wurde.

Zweitens wollte man die Schnellfahrstrecke mit der A 8 in Richtung Ulm bündeln. Das Ganze sollte möglichst nah aneinander stattfinden, damit die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft möglichst gering ist.

Drittens hat man gesagt, dass man den alten Standort des Hauptbahnhofs Stuttgart beibehalten möchte. Gleichzeitig wollte man die Möglichkeit einer städtebaulichen Entwicklung schaffen.

Viertens wollte man den Flughafen – später kam die neue Messe Stuttgart hinzu – an den Regionalverkehr und insbesondere an den Fernverkehr anbinden. Dies wird in der weiteren Diskussion noch von großer Bedeutung sein.

Fünftens wollte man die Gäubahn über den Flughafen mit einbinden als logische Konsequenz aus der Tatsache, dass der Fernverkehr über den Flughafen geführt wird.

Dies sind die fünf grundsätzlichen Prämissen, die Grundlage für die weitere Beplanung des Knotens waren. Jetzt stellt sich die Frage, wie der Knoten gestaltet worden ist.

([Anlage 1](#) – Seite 21)

So stellt sich der Knoten heute dar. Sie sehen die einzelnen Linien, den Hauptbahnhof und den Flughafen Stuttgart, der über die S-Bahn angebunden ist. Außerdem sehen Sie dort unten die Autobahn. So zeigt sich das schematische Gleisbild heute.

Die erste Forderung war, dass die Schnellfahrstrecke über den heutigen Hauptbahnhof und den Flughafen gehen und mit der A 8 gebündelt werden sollte. Damit bekommen Sie eine Durchleitung, wie sie hier dargestellt ist.

([Anlage 1](#) – Seite 22)

Das ist die logische Konsequenz, die aus diesen Prämissen bzw. Randpunkten resultiert.

Außerdem gab es die Aufgabenstellung, die Gäubahn über den Flughafen einzubinden. Dazu muss eine Verbindung zwischen der heutigen Gäubahn und dem Flughafen geschaffen werden.

([Anlage 1](#) – Seite 23)

Sie sehen hier – mit dem Pfeil dargestellt – dieses rote Stück, was hinzukommt. Darüber hinaus wollte man aus konzeptionellen Gründen einen Verteilerring schaffen, um Betriebsflexibilität für die Regionalverkehrskonzepte zu erreichen.

([Anlage 1](#) – Seite 24)

Dieser Verteilerring wird erreicht, indem man eine Verbindung von der Schnellfahrstrecke zur heutigen Strecke, die nach Göppingen und Ulm führt, schafft.

Diese drei Schritte sind bei der Planung gegangen worden. Daraus resultiert der heutige Spurplan. Das Ganze übersetzt sich dann folgendermaßen.

([Anlage 1](#) – Seite 25)

Sie kennen alle die Bilder mit den eingetragenen Planfeststellungsabschnitten. Oben im Bild sehen Sie den Verteilerring. Unten sehen Sie den Flughafen. Außerdem sehen Sie die Einbindung der Gäubahn über die Rohrer Kurve auf den Flughafen. Die Strecke führt dann zum Hauptbahnhof. Ferner sehen Sie, dass die Schnellfahrstrecke

cke in der Nähe der Autobahn verläuft. Im Grunde genommen ist das erfüllt, was vorhin schematisch dargestellt worden ist.

Das heißt, diese fünf Randbedingungen, die definiert worden sind, haben zu dem Spurplan geführt, der heute vorliegt. Diese fünf Randbedingungen existieren schon sehr lange und sind bis heute unwidersprochen. Aus diesem Grund ist es schwierig, von diesen Randbedingungen abzuweichen. Darüber werden wir sicherlich noch diskutieren, Herr Palmer.

Durch die autobahnahe Anbindung der Schnellfahrstrecke Ulm-Wendlingen, die später noch ein gesondertes Thema sein wird, stellen sich Herausforderungen beispielsweise im Zusammenhang mit dem Alpaufstieg. Das sind aber alles Dinge, die gelöst werden können.

([Anlage 1](#) – Seite 26)

Hinsichtlich des Fahrzeitgewinns zwischen Stuttgart und Ulm von 26 Minuten habe ich vorhin schon erklärt, dass es nicht allein um eine Reisezeitverkürzung von einer halben Stunde geht. Sondern es geht darum, dass dadurch sehr viel mehr Menschen in das System Schiene gebracht werden.

Noch kurz zur Projekthistorie und zum Ablauf. Der Ablauf ist nämlich bedeutsam mit Blick auf die hinterlegten Prozesse und die Zukunft.

([Anlage 1](#) – Seite 28)

Im Jahr 1980 gab es erste Ideen zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Im Jahr 1985 wurde dieses Schnellfahrprojekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Im Jahr 1988 ist das Konzept des tiefer liegenden Durchgangsbahnhofs unter dem Hauptbahnhof entwickelt worden, bekannt geworden unter der sogenannten Heimerl-Denkschrift. Im Jahr 1994 haben Bahn, Bund, Land und die Stadt Stuttgart gemeinsam das heutige Konzept mit den heutigen Anforderungen vorgestellt. Im Jahr 1995 ist eine Rahmenvereinbarung getroffen worden, in der sich Bahn, Bund, Land, Stadt und Region geeinigt haben über die zeitgleiche Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Man hat also damals bereits erkannt, dass diese beiden Projekte sehr viel miteinander zu tun haben.

([Anlage 1](#) – Seite 29)

Im Jahr 1994 – jetzt folgt ein bedeutsames Datum, das man sich merken muss – wurde sozusagen mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung begonnen. Es erfolgte nämlich der Auftrag zur Machbarkeitsstudie. Es war damals schon eine Grundlage vorhanden, nämlich ein zumindest rudimentär angenommener Fahrplan für das Jahr 2010.

([Anlage 1](#) – Seite 30)

In den Jahren 1996 und 1997 folgte das Raumordnungsverfahren für Knoten und Strecken. Ab dem Jahr 2001 folgten die Planfeststellungsverfahren für den Hauptbahnhof und die Neubaustrecken. Eine Finanzierungsvereinbarung wurde im Jahr 2009 abgeschlossen. Ende 2009 folgte der Start des Umsetzungsprojektes. Dieses Projekt soll in zehn Jahren umgesetzt werden.

Meine Damen und Herren, wenn man sich das einmal vor Augen hält, dann stellt man fest, dass dieses Projekt von der ersten Idee bis zur Inbetriebnahme 40 Jahre lang dauert. Wenn man fairerweise hinzufügt, dass die ersten zehn Jahre nicht besonders von Aktivitäten getrieben waren, dann sind es aber immer noch 30 Jahre. Jetzt stellt sich die Frage, was daraus eigentlich folgt.

([Anlage 1](#) – Seite 32)

Ich habe das hier noch einmal dargestellt. Beim gesamten Ablauf eines solchen Projektes sind fünf Schritte entscheidend. Normalerweise gibt es vorlaufende Konzeptstudien. Diese sind in diesem Fall in den Jahren 1980 bis 1988 durchgeführt worden. Dann folgten Machbarkeitsstudien. Daran schlossen sich ingenieurmäßige Vertiefungen in verkehrlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht an. Aufbauend auf diesen ingenieurmäßigen Vertiefungen folgen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren. Danach folgen die Ausführung und der Bau. Parallel dazu werden immer wieder Projektbeschlüsse gefasst, die zur Durchführung erforderlich sind.

Man muss wissen, dass bei der ingenieurmäßigen Vertiefung verkehrliche Grundlagenuntersuchungen durchgeführt werden, die finale Fahrplanung aber deutlich später erfolgt. Das ist Teil des Prozesses, weil eine solche Beplanung aufgrund der langen Laufzeiten sehr stark im Vorgriff erfolgen muss.

Nun könnte man argumentieren, das Projekt sei eigentlich schon viel zu lange gelaufen, es habe sich alles verändert, und nun sollte ein neuer Aufsatzzpunkt gewählt werden. Meine Damen und Herren, ich habe einmal die Projektlaufzeiten der wesentlichen Infrastrukturprojekte in Deutschland zusammengeschrieben

([Anlage 1](#) – Seite 33)

Die klare und knackige Kernaussage lautet, dass sich Stuttgart 21/Ulm-Wendlingen in extrem guter Gesellschaft befindet. Schauen Sie sich das einmal an. Die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main ist innerhalb von 17 Jahren realisiert worden. Das war relativ schnell gewesen. Beim Projekt Nürnberg-München hat es 23 Jahre lang gedauert. Das Projekt Karlsruhe-Basel hat 27 Jahre gedauert. Mit diesem Projekt sind wir übrigens heute noch nicht fertig. Bis wir endgültig fertig sind, wird noch einige Zeit vergehen. Die Realisierung des Projekts Knoten Berlin-Ostkreuz hat 21 Jahre in Anspruch genommen. Das Projekt Knoten Berlin/Südkreuz-Blankenfelde dauerte

30 Jahre. Wenn man Stuttgart 21 mit anderen Projekten vergleicht, dann sind für Stuttgart 21 insgesamt 30 Jahre anzusetzen.

Wenn also das Argument greifen sollte, dass man nach einer so langen Laufzeit grundsätzlich einen „Reset“ machen muss, dann hätten all die anderen Projekte nicht stattfinden dürfen. Die Verfahren sind so lang, weil es in Deutschland Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren als Teil unserer Demokratie gibt. Diese Prozesse erfordern es, dass diese langen Projektlaufzeiten beherrscht werden. Die Beherrschung langer Projektlaufzeiten – darauf komme ich gleich noch zu sprechen – gelingt dadurch, dass man bei der Vorgehensweise bestimmte Schritte wählt.

An dieser Stelle möchte ich aber noch auf etwas anderes hinweisen. Wenn es tatsächlich so ist, dass für die Realisierung solcher Projekte 20 bis 30 Jahre erforderlich sind, dann bedeutet das für die Region Stuttgart, dass, wenn man jetzt einen Neuaufsatz macht, dieser Neuaufsatz vielleicht in 30 Jahren zum Tragen kommt. Man weiß aber nicht, wie man die zukünftigen Anforderungen an den Verkehr in dieser Region innerhalb der kommenden Jahre befriedigen kann. Das ist ein wesentliches Problem.

Das heißt, wenn wir das Projekt jetzt stoppen und neu aufsetzen, würde das bedeuten, dass das, was heute in verkehrlicher Hinsicht notwendig und im Prozess relativ weit fortgeschritten ist, nicht stattfinden kann. Dies hätte Auswirkungen auf die Region, auf Deutschland und auf Europa, wie ich sie vorhin dargestellt habe.

([Anlage 1](#) – Seite 34)

In den Jahren 1988 bis 1996 wurden Planungsgrundlagen hinsichtlich Machbarkeit und Leistungsfähigkeit geschaffen. Seit dem Jahr 2008 beschäftigt sich eine ganze Reihe von Institutionen mit der Definition möglicher Fahrpläne. Heute überprüfen wir die Stabilität der gewünschten Fahrpläne.

Ich will es einmal so ausdrücken: In der Bepanung existiert eine Infrastruktur. Zu dieser Infrastruktur gibt es gewünschte Fahrpläne. Das muss jetzt irgendwie zur Deckung gebracht werden. Dabei gibt es natürlich Konfliktstellen, die in den Diskussionen herausgearbeitet werden. Meine Damen und Herren, wir werden uns mit Sicherheit im Fortgang der heutigen Diskussion über solche Konfliktstellen unterhalten. Dass es solche Konfliktstellen gibt, stellen wir aber überhaupt nicht in Abrede. Die Frage ist nur, wie wir mit diesen Konfliktstellen umgehen. An dieser Stelle gibt es drei Möglichkeiten.

Erstens. Man kann versuchen, den Fahrplan zu optimieren. Einfaches Beispiel: Man kann Züge geschickt oder ungeschickt in den Fahrplan einbinden. In dem einen Fall blockiert man mit ungeschickt eingebundenen Zügen den halben Fahrplan und reduziert die Kapazität. Wenn man es geschickt macht und damit einen großen Fluss erzeugt, dann erreicht man eine deutlich höhere Kapazität. Fahrplanoptimierungen

spielen in diesem Zusammenhang also eine wesentliche Rolle. Deswegen beschäftigen sich so viele Leute mit dieser Optimierung.

Zweitens. Es ist natürlich immer möglich, die geplante Infrastruktur anzupassen, indem man bestimmte Engstellen aufweitet und dann den gewünschten Fahrplan trotzdem fahren kann.

Drittens. Man macht eine Kombination aus beidem.

Diese Möglichkeiten existieren und sind bei jedem Infrastrukturgroßprojekt in Deutschland genutzt worden. Diese Möglichkeiten sind immer so genutzt worden, dass am Ende etwas Vernünftiges dabei herausgekommen ist.

Es ist schlichtweg nicht möglich, 20 bis 25 Jahre im Vorgriff einen detaillierten Fahrplan zu antizipieren. Man kann aber sehr wohl verkehrstechnische Kapazitätsuntersuchungen anstellen und diese dazu nutzen, den gewünschten Fahrplan und die Infrastruktur zur Deckung zu bringen. Die heutige Diskussion über Konfliktstellen ist daher auf der einen Seite dringend geboten und auf der anderen Seite aber nicht sehr überraschend.

Ich habe einmal die wesentlichen Konfliktstellen, die wir in der Vergangenheit diskutiert haben und die wir mit Sicherheit im Verlauf der Sitzung noch diskutieren werden, herausgegriffen und hier aufgezeigt.

[\(Anlage 1](#) – Seite 35)

Dies betrifft die Anzahl der Gleise im Bahnhof, die höhengleiche Kreuzung bei der Rohrer Kurve, die Dimensionierung der Anlagen am Flughafen sowie die höhengleiche Kreuzung und Eingleisigkeit bei Wendlingen. Der eine oder andere Punkt mag vielleicht noch hinzukommen, aber das sind die wesentlichen Themen, die in der Vergangenheit öffentlich diskutiert worden sind.

Ich möchte es noch einmal wiederholen: Bei der Diskussion dieser Themen geht es uns nicht darum, dass das Gesamtkonzept infrage gestellt wird. Sondern uns geht es darum, dass wir einen gewünschten Fahrplan und die entsprechende Infrastruktur in Übereinstimmung bringen.

Gestatten Sie mir noch ein anderes Aviso. In der jüngeren Vergangenheit haben wir gelernt, dass die Öffentlichkeitsarbeit bei Stuttgart 21 eine entscheidende Rolle spielt und dass insbesondere – deswegen sind wir heute hier zusammen, und deswegen erläutere ich die dahinter liegenden Argumente und Themenstellungen im Detail – Strategie und Ziele, Prozesse und Vorgehen sowie die Umsetzungsplanung gut bekannt sein müssen und auch stärker in und mit der Öffentlichkeit und den politischen Parteien diskutiert werden müssen. Diese Botschaft ist bei uns sehr klar angekommen.

([Anlage 1](#) – Seite 36)

Aus diesem Grund haben wir gesagt, dass eine Schlichtung absolut in unserem Sinne ist. Dabei sind wir zu größerer Offenheit und verstärkter Kooperation bereit. Wir haben uns im Vorfeld darüber unterhalten, dass wir Unterlagen austauschen und wie wir Unterlagen austauschen. Wir stehen dazu, dass wir uns in einem kleinen Arbeitsteam zusammensetzen und genauer sagen, was notwendig ist. Wir werden zudem Material veröffentlichen. Dies gilt im Übrigen auch für diesen Vortrag. Wir werden die Folien verteilen und ins Netz einstellen, sodass man darüber diskutieren kann.

Lassen Sie mich zum Ende meines Vortrags ganz kurz auf die Bedeutung des Projektes für die Menschen in Stuttgart und Baden-Württemberg eingehen. Dieses Bild zeigt den heutigen Zustand.

([Anlage 1](#) – Seite 38)

Die rot gekennzeichnete Fläche gibt das an, was heute im Stadtzentrum von Stuttgart durch Gleisanlagen belegt ist. Diese Gleisanlagen werden durch die Tieferlegung des Bahnhofs wegfallen.

([Anlage 1](#) – Seite 39)

Dadurch entsteht ein Flächengewinn von 100 Hektar. Dieser Flächengewinn wird dazu genutzt, Grünanlagen zu erzeugen, Bäume zu pflanzen und natürlich auch Gebäude zu errichten. Ich will das jetzt nicht vertiefen; denn dies wird Thema einer gesonderten Sitzung sein.

([Anlage 1](#) - Seite 40)

Durch das Konzept, das ich gerade vorgestellt habe, verlagern wir 18 Millionen Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene. Damit verbunden ist eine Reduzierung von insgesamt 350 Millionen Pkw-Kilometern. Dies würde nicht stattfinden, wenn wir dem Projekt eine Verzögerung von 20 Jahren bescheren würden.

([Anlage 1](#) – Seite 41)

Stuttgart 21 hat natürlich auch eine große wirtschaftliche Bedeutung für das Land Baden-Württemberg. Es ist mit einer Steigerung der gesamtwirtschaftlichen Leistung in Baden-Württemberg von etwa einer halben Milliarde Euro pro Jahr zu rechnen. In der Folge – so ist die Schätzung – werden zusätzliche Investitionen in die städtebauliche Entwicklung von ungefähr 4 Milliarden € stattfinden. Zudem werden 10 000 Dauerarbeitsplätze geschaffen und gesichert sowie 7 000 zusätzliche Arbeitsplätze während der Bauphase.

([Anlage 1](#) – Seite 42)

Ich möchte schließen mit der Anmerkung, dass Baden-Württemberg - und insbesondere der mittlere Neckarraum - schon immer das Land der Tüftler und Erfinder war. Was uns noch nicht gefallen hat, war das Daimler-Benz-Zentrum. Dies würden wir gern hierdurch ergänzen.

Meine Damen und Herren, damit bin ich am Ende meiner Ausführungen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herzlichen Dank, Herr Kefer. – Ich schlage vor, dass wir jetzt direkt die Erwiderung hören und so zusätzliche Informationen bekommen. Herr Boris Palmer, der Oberbürgermeister von Tübingen, hat jetzt das Wort.

Boris Palmer (Projektgegner): Vielen Dank, Herr Dr. Geißler. – Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kefer, ich möchte mich zunächst einmal dafür bedanken, dass wir jetzt sehr viele Sachverhalte auf dem Tisch haben, die wir aufklären wollen.

Bevor ich in meine Präsentation einsteige, möchte ich zunächst anmelden, dass wir zu vielen Punkten Widerspruch erheben. Das wollen wir im Laufe des Tages belegen. Wir halten viele Ihrer Aussagen für nicht zutreffend. Ich melde gleich zu Beginn Widerspruch zu einigen Ihrer Aussagen an.

Erstens. Die Prämissen, die Sie benannt haben, sind nicht unwidersprochen. Vielmehr ist es so, dass nur Ihre Planung herauskommen kann, wenn diese Prämissen von vornherein gesetzt werden. Gerade das ist das Thema. Wir wollen darüber reden, ob die Prämissen richtig sind. Wir wollen die Gründe für die Prämissen diskutieren. Wenn man andere Prämissen setzt, können völlig andere Lösungen entstehen.

Zweitens. Wir behaupten – auch darüber wollen wir intensiv mit Ihnen diskutieren –, dass der bestehende Kopfbahnhof leistungsfähiger ist als Ihr neu geplantes Netz. Dies gilt allemal für einen ertüchtigten Kopfbahnhof. Deswegen sind wir der Auffassung, dass Ihre Planung keinen Fortschritt, sondern einen Rückschritt darstellt.

Drittens. Die vielen Vorteile, die Sie uns benannt haben, sind fast ausschließlich auf die Neubaustrecke zurückzuführen. Nur die clevere Verknüpfung des Vergrabens des Bahnhofs – was einen Rückschritt darstellt – mit der Neubaustrecke, die natürlich einen immensen zeitlichen Vorteil mit sich bringt, erlaubt es Ihnen, diese Vorteile hervorzuheben.

Wir werden versuchen, deutlich zu skizzieren, was auf Stuttgart 21 und was auf die Neubaustrecke zurückzuführen ist. Das sind zwei verschiedene Sachverhalte, die getrennt voneinander betrachtet werden können. Sie müssen nicht getrennt voneinander betrachtet werden, können aber getrennt voneinander betrachtet werden.

Schließlich haben Sie behauptet, die Alternativen ließen sich nur in 20 oder 30 Jahren realisieren. - Herr Geißler, bitte rügen Sie mich, wenn ich zu polemisch werde. – Das hängt auch davon ab, was die Bahn will. Wenn die Bahn den Transrapid nicht mehr will, kann sie innerhalb von viereinhalb Jahren die Strecke zwischen Hamburg und Berlin auf 220 ausbauen. Die Planung war vorher jedoch völlig anders. Es hängt am Geld, an der Finanzierung und an den Planungen. Wenn das alles gegeben ist und nicht jahrelang nichts gemacht wird oder in Scheiben von 100 Millionen gebaut wird, wie bei der Strecke zwischen Nürnberg und Erfurt, dann geht es in kürzester Zeit. Wir behaupten, dass eine Alternativplanung schneller fertig ist als die Planung, die Sie vorgestellt haben.

Ihre Aussage zu den Arbeitsplätzen ist eine reine Projektion, die überhaupt nicht bewiesen ist. Ihre Aussage gilt sicherlich für die Bauzeit. Ob aber danach diese Effekte eintreten, das ist Wirtschaftswissenschaft par excellence. Jeder kann in die Formel einsetzen, was er will, und es kommt das gewünschte Ergebnis heraus. Wir bestreiten entschieden, dass die wirtschaftliche Zukunft des Landes Baden-Württemberg an diesem Projekt hängt.

Wer sind wir? Wir sind ein Bündnis aus der Zivilgesellschaft. Wir haben verschiedene Menschen hier mit am Tisch. Wir haben Experten, die sich seit kurzem oder seit langem für dieses Projekt interessieren. Wir vertreten nicht Zehntausende, sondern nach unserer Auffassung Hunderttausende, die auf die Straße gehen, um gegen diese Vorhaben zu demonstrieren.

Wir sind sehr unterschiedlich. Manche von uns hängen am derzeitigen Zustand des Schlossgartens und wollen keinen Wall quer durchs Tal gebaut haben. Andere wollen die Bäume erhalten. Wieder andere wollen das Denkmal Kopfbahnhof erhalten. Wieder andere fürchten, dass die Neubauten, die dort entstehen sollen, genauso sind wie die Landesbank, die uns hingeklotzt worden ist. Es gibt also viele Gründe, warum Menschen gegen dieses Projekt demonstrieren.

Heute reden wir über die verkehrlichen Wirkungen. Das soll heute im Zentrum stehen. Wir werden oft gefragt, warum wir „oben bleiben“ wollen,

([Anlage 2](#) – Seite 1)

insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Verkehrsclub Deutschland, der Fahrgastverband PRO BAHN, der BUND und eine erklärte Eisenbahnpartei gemeinsam sagen, dass sie diese Investition in die Schiene nicht wollen. Uns wird vorgeworfen, dass wir gegen die Schiene seien, und wir werden gefragt, wie das sein kann.

Unsere Begründung lautet: Wir wollen die Schiene nicht schwächen, sondern stärken. Deswegen darf Stuttgart 21 nicht gebaut werden. Stuttgart 21 schwächt den Schienenverkehr in Deutschland. Dafür wollen wir Ihnen Argumente liefern.

([Anlage 2](#) – Seite 2)

Der Durchstich des Gotthardbasistunnels in dieser Woche war ein historisches Ereignis im Eisenbahnverkehr. Nicht Stuttgart 21, sondern dies ist das größte Bauprojekt in Europa. Hier wird immer mit Superlativen gearbeitet. Die meisten sind nicht zutreffend. Das ist die wichtigste Güterstrecke auf dem Kontinent.

Von dem hier in Rede stehenden Projekt – ob es nun fünf, sieben oder zehn Milliarden kostet, sei dahingestellt. – profitiert der Güterverkehr überhaupt nicht. Herr Kefer hat aus gutem Grund kein Wort dazu gesagt. Hierdurch entsteht keinerlei Nutzen für den Güterverkehr. Dieser stellt jedoch das größte Problem auf unseren Autobahnen dar. Darum müsste sich die Bahn dringend kümmern.

Der Gotthardtunnel und der Lötschbergtunnel hingegen können nur funktionieren, wenn die Anbindung an die Häfen in Rotterdam und in Hamburg funktioniert. Dafür brauchen wir die Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt. Darüber hinaus brauchen wir den viergleisigen Ausbau bis nach Basel. Dazu hat sich Deutschland staatsvertraglich im Vertrag von Locarno verpflichtet. Hingegen gibt es für Stuttgart 21 keine Verpflichtung gegenüber europäischen Partnern, auch wenn die Bundeskanzlerin anderes suggeriert. Wir sind in diesem Zusammenhang zu nichts verpflichtet im Gegensatz zu dieser Strecke.

Was ist aber die Realität in Deutschland? Die Schweiz durchquert mit ihrem Schienennetz die Alpen. Wir schaffen es nicht, im flachen Gelände, in der Rheinschiene auf vier Gleise zu kommen.

Bis zum Jahr 2020 fallen Gesamtkosten für die Rheintalbahn in Höhe von 5,7 Milliarden € an. Im Bundesverkehrswegeplan sind 2,3 Milliarden € finanziert. Die restliche Finanzierung ist noch völlig offen. Das heißt, wir werden niemals so fertig, dass die Schweizer ihre Tunnel nutzen können. Die Tunnel sind fertig, aber die Züge kommen nicht durch Deutschland durch.

Ohne die Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt, von der wir seit zwei Tagen wissen, dass sie Voraussetzung Ihres Betriebskonzeptes ist, bricht ihr Betriebskonzept erst recht zusammen. Die Realisierung dieser Neubaustrecke ist überhaupt nicht finanziert. Hierfür stehen bisher 0 € zur Verfügung.

Deswegen ziehen wir das Fazit: Stuttgart 21 ist schlicht die falsche Priorität, und zwar für den Schienenverkehr und für Baden-Württemberg. Priorität muss auf die Rheinschiene gelegt werden. Auch auf der Strecke zwischen Rotterdam und Genua

ist die Rheinschiene der Engpass. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke spielen dabei überhaupt keine Rolle.

Wir haben die wichtigsten plakativen Sätze zusammengetragen, die für Stuttgart 21 in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Herr Kefer, bei allem Respekt, was Sie vorgetragen haben, ist nicht das, was in der Öffentlichkeit diskutiert wird. Vielmehr werden die folgenden plakativen Sätze in der Öffentlichkeit diskutiert. Diese wollen wir durch Fakten widerlegen, in kurzer Form jetzt sofort und ausführlich im Rahmen dieser Schlichtung.

([Anlage 2](#) – Seite 3)

Der Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg sagt: Stuttgart 21 ist entscheidend für eine gute wirtschaftliche Entwicklung.

Ich bin ein Zahlenmensch. Sie haben Ihr Projekt gerade schlechter dargestellt, als es ist, Herr Kefer. Es wird von 1 Milliarde Personenkilometer gesprochen, die verlagert werden sollen. 370 Millionen Personenkilometer sollen durch Stuttgart 21 und 630 Millionen Personenkilometer sollen durch die Neubaustrecke auf die Schiene verlagert werden.

Die Verkehrsleistung in Baden-Württemberg beträgt jedoch 70 Milliarden Pkw-Kilometer. Das heißt, selbst dann, wenn eintritt, was Sie sagen, dann geht es um 0,5 % der Gesamtverkehrsleistung im Land bei Stuttgart 21 und insgesamt um allenfalls um 1,3 %, wenn man die Neubaustrecke hinzunimmt.

Fazit: Von insgesamt 1,3 % der Gesamtverkehrsleistung im Land kann die wirtschaftliche Zukunft dieses Landes nicht abhängen. Das ist nämlich der Zuwachs der vergangenen zwei Jahre. Davon kann die wirtschaftliche Zukunft des Landes nicht abhängen.

([Anlage 2](#) – Seite 4)

Stuttgart 21 sei ein wichtiges Verkehrsprojekt für Europa, sagt niemand Geringeres als die Bundeskanzlerin.

Allerdings hat die EU in ihrem Abschlussbericht 2006/2007 durch den zuständigen Kommissar festgestellt, dass nur die Neubaustrecke für Europa von Interesse ist. Nur daran beteiligt sich die Europäische Union finanziell. Sie beteiligt sich aber ganz bewusst nicht an Stuttgart 21. Hierzu stellt sie fest: Die Entscheidung über Art und Größe von Bahnhöfen ist eine Angelegenheit der Mitgliedstaaten.

Es wäre auch absurd, wenn sich Europa darum kümmern würde, ob man einen Kopfbahnhof oder einen Durchgangsbahnhof nutzt. Der Ministerpräsident wird sicherlich auch nicht wollen, dass uns Europa das vorschreibt.

Unser Fazit ist, dass Europa das nicht interessiert. Die EU hat ausschließlich Interesse an der Neubaustrecke; denn damit ist eine Beschleunigung des Verkehrs zwischen europäischen Staaten möglich.

([Anlage 2](#) – Seite 5)

Gestern Abend hat die Bundeskanzlerin gesagt – es ist kein Historisches Seminar, sondern hoch aktuell, Herr Dr. Geißler -: Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21, um nicht verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt zu werden.

Dies ist das Argument, das wir am häufigsten hören, das am stärksten gewichtet wird, das Ängste weckt. Wer will schon abgehängt werden und wirtschaftlich verarmen?

Allerdings – wenn man einmal die Zahlen sprechen lässt - sinkt durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke die Fahrzeit von Paris nach Bratislava um gerade einmal 4 % auf 12,5 Stunden. Die Fahrzeit zwischen Paris und München – dies ist noch eine relevante Relation – ist heute schon über Stuttgart kürzer, als sie über Nürnberg sein kann. Das bedeutet, es besteht überhaupt keine Gefahr, dass uns ohne den Ausbau die Züge umfahren.

Es gibt schließlich Gründe, warum der TGV seit kurzem von Paris-Est – einem Kopfbahnhof – nach Stuttgart Hauptbahnhof – einem Kopfbahnhof – fährt. Es gibt nämlich Fahrgäste, die diese Strecke benutzen wollen. Wir werden nicht abgehängt. Wir werden schon gar nicht verarmen, wenn Stuttgart 21 nicht gebaut wird.

([Anlage 2](#) – Seite 6)

Es gibt einen weiteren Grund, warum Stuttgart im Fernverkehrsnetz bleiben wird. Der ICE fährt glücklicherweise nicht durch Stuttgart durch, sondern er hält in Stuttgart. Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist mit einem Einzugsbereich von 5 Millionen Einwohnern einer der zehn wichtigsten Bahnhöfe in Deutschland. Wenn die Deutsche Bahn auf die Idee kommt, solche Bahnhöfe vom Fernverkehr abzuhängen, kann sie ihren Betrieb einstellen. Das wird nicht geschehen. Unser Fazit lautet: Der Stuttgarter Hauptbahnhof bleibt so oder so ein wichtiger ICE- und TGV-Bahnhof.

([Anlage 2](#) – Seite 7)

Kopfbahnhöfe seien ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert, so Hartmut Mehdorn. Herr Kefer hat heute versucht, dies mit schönen Bildern aus dem 19. Jahrhundert zu illustrieren.

Viele Ihrer Beispiele haben keinerlei Relevanz für Stuttgart. Wenn Sie den Hauptbahnhof Kassel abhängen, wo 90 % der Fahrgäste nicht aus- oder einsteigen, son-

dern durchfahren, dann ist das richtig. Wenn Sie das aber in Stuttgart machen, wo 80 % der Fahrgäste nicht durchfahren, sondern ein- oder aussteigen, ist das falsch. München und Frankfurt haben ihre 21er-Projekte schnell aufgegeben. Dort bleiben die Kopfbahnhöfe. Sie sagen also, dort bleibe man im 19. Jahrhundert. Der modernisierte Kopfbahnhof in Zürich ist einer der leistungsfähigsten Bahnhöfe Europas. Sie haben ihn fälschlicherweise in Ihrer Liste als Durchgangsbahnhof aufgeführt. Er hat zwar Durchgangsmöglichkeiten, aber er bleibt ein Kopfbahnhof mit weit über 20 im Züricher Bahnhof endenden Gleisen. Ich bin dort häufig unterwegs. Sobald ich die Schweizer Grenze nach Deutschland überquere, beginnen die Verspätungen.

Paris hat vier Kopfbahnhöfe mit TGV-Anschlüssen. Niemand plant, diese umzubauen. Durch Stuttgart 21 sinkt die Fahrzeit im Fernverkehr um zwei Minuten, um mehr nicht. Der Rest lässt sich auf die Neubaustrecke zurückführen.

Kopfbahnhöfe sind außerdem für die Kunden viel bequemer.

Jetzt steht hier ein provokatives Fazit. Das lasse ich einmal so stehen und sage es ein bisschen weniger provokativ: Es kommt darauf an. Kopfbahnhöfe können die richtige Lösung für eine Stadt, für eine Region und für das Verkehrsnetz sein. Gleiches gilt für Durchgangsbahnhöfe. Beide haben ihre Berechtigung. Man muss in jeder Situation prüfen, was richtig ist. Wir sagen: Die Verhältnisse in Stuttgart sprechen mehr für einen Kopf- als für einen Durchgangsbahnhof.

[\(Anlage 2 – Seite 8\)](#)

In einem Infoblatt der CDU Baden-Württemberg heißt es – ich hoffe, dass das nicht bestritten wird -: Die Anbindung des Flughafens an das Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine zentrale Investition in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Auch hierzu die Realität, die Zahlen, die Fakten: Der Flughafen Stuttgart beförderte in seinem Rekordjahr rund 10,3 Millionen Passagiere, Herr Fundel. Der Verkehrsverbund Stuttgart zählte im vergangenen Jahr 326 Millionen Fahrgäste. Das heißt, selbst dann, wenn durch Ihre Neubaustrecke niemand mehr mit dem Auto zum Flughafen fährt, dann geht es um 3 % aller Fahrgäste, die heute schon im ÖPNV in der Region Stuttgart unterwegs sind.

Ich behaupte, an 3 % der Fahrgäste kann die Zukunft des Landes nicht hängen. Im Übrigen werden nicht alle mit dem Auto kommen. Die wichtigen Manager des Landes, die vielleicht die Zukunft des Landes ausmachen, Herr Mappus, werden nicht alle mit der Bahn anreisen. Es werden weiterhin einige mit dem Auto kommen. Schließlich hat man dabei neben einem Fahrer noch anderen Komfort. Man wird viele Gründe haben, warum man der Meinung ist, dass man das Auto nutzen sollte. Dies gilt insbesondere für den Personenkreis, den Sie vielleicht im Auge haben.

Zusätzliche Fahrgäste können ohne eine zweite Startbahn in Stuttgart nicht abheben. Das ist auch eine Frage, die sich an Herrn Mappus richtet. Wenn man davon ausgehen würde, dass sehr viel mehr Menschen zum Stuttgarter Flughafen kommen, dann stellt sich die Frage, wohin diese sollen. Abheben können sie jedenfalls nicht. Es sei denn, Herr Fundel setzt sich mit seinem Wunsch nach einer zweiten Startbahn durch. Es ist mir aber neu, dass Sie das unterstützen. Deswegen wird es auch nicht eintreten.

Das ist auch nicht zu befürchten; denn seit zwei Tagen wissen wir, dass nur alle zwei Stunden ein ICE auf der Strecke Stuttgart-Ulm am Flughafenbahnhof hält. Dafür ist das nun wirklich nicht erforderlich.

Fazit: Es wird kein Fluggast, der bisher in Frankfurt oder München abhebt, nach Stuttgart umgelenkt werden. Deswegen wird auch kein Nutzen entstehen, der Ihnen 300 Millionen € für das Projekt gegenfinanziert, Herr Fundel.

([Anlage 2](#) – Seite 9)

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, sagt: Das ist ein Geschenk an die Stadt Stuttgart. Andere Bundesländer, andere Städte würden sich die Finger danach lecken.

An dieser Stelle halten wir einmal fest, dass laut Grundgesetz Bau und Unterhalt des DB-Netzes ausschließlich Bundesaufgabe sind. Von einem Geschenk kann deshalb keine Rede sein. Das ist eine Pflicht.

Trotzdem zahlen wir nicht nur in den Länderfinanzausgleich ein, wie es Herr Mappus immer betont, sondern wir zahlen für ein Projekt, für das wir nicht zuständig sind. Das Land zahlt 1,7 Milliarden €. Stadt, Region und Flughafen, der dem Land und der Stadt gehört, zahlen zusammen 800 Millionen €. Das sind frei verwendbare Mittel. Es werden also 2,5 Milliarden € freie Steuermittel verwendet, die man, wenn es schon um die Zukunft geht, auch in Schulen und Hochschulen investieren könnte.

Ihre Aussage, dies seien verkehrlich gebundene Mittel, ist falsch. Die Verwendung dieser 2,5 Milliarden € steht im Streit. Diese Mittel könnten anders und für die wirtschaftliche Zukunft des Landes besser eingesetzt werden in Schulen und Hochschulen, in Kinderbetreuung und in Bildung insgesamt.

Bei Kostensteigerungen, die unvermeidlich sind, wird man bei den genannten Beteiligten, bei Stadt, Land und Region in die Tasche greifen.

([Anlage 2](#) – Seite 10)

Es gibt zwei Strategien für den Ausbau des Schienenverkehrs, die sich völlig unterschiedlich auswirken. Ich will beide Strategien benennen.

Eine Strategie hat Herr Kefer uns heute Morgen eindrücklich vorgestellt. Dies ist das Modell Deutschland. Dabei orientiert man sich viel zu sehr am Flugzeug, obwohl das Flugzeug gerade einmal 4 % der Verkehrsleistung ausmacht. Der Pkw macht 80 % der Verkehrsleistung aus. Da sind die großen Potenziale. Man baut ein paar schnelle Strecken zwischen den Zentren. Ihre grüne Folie ist sehr irreführend; denn bei den grünen Folien schließen Neubaustrecken und Altbaustrecken immer abwechselnd aneinander an.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass wir einen wahren Torso an Schnellfahrstrecken in Deutschland haben, weil jeder Ministerpräsident seine Schnellfahrstrecke will. Auch der hier anwesende Ministerpräsident kämpft für seine Schnellfahrstrecke, aber nicht für den Schienenverkehr als Netz in Deutschland. Meiner Meinung nach müsste man als Ministerpräsident bereit sein, auf seine Schnellfahrstrecke zu verzichten, wenn es für die Bundesrepublik und den Schienenverkehr besser ist. So etwas hören wir selbstverständlich nicht.

Das Ergebnis kann man eindeutig ablesen. Der Zuwachs des Personenverkehrs auf der Schiene betrug zwischen 2000 und 2009 etwa 12 %. Nichts davon entfiel auf den Fernverkehr. In diesem Bereich hatten Sie einen Rückgang zu verzeichnen. Sie sind mit Ihrer Strategie auf ganzer Linie gescheitert, die der Vorstand der Bahn immer noch verfolgt, wie wir anhand Ihres Vortrags leider feststellen mussten.

Auf der anderen Seite gibt es das Modell Schweiz. Dies bedeutet einen netzweiten Ausbau und einen Verzicht auf Prestigeprojekte. Dies bedeutet Taktdichte, Qualität, Vernetzung statt Hochgeschwindigkeitsprojekte überall in der Landschaft. Außerdem bedeutet dieses Modell, dass man dafür sorgt, dass vom Start bis zum Ziel die optimale Reisekette funktioniert, sodass man immer pünktlich ans Ziel kommt.

Das Ergebnis ist: Obwohl die Schweizer ohnehin schon öfter als die Deutschen mit dem Zug fahren, zeigte sich im Personenverkehr auf der Schiene ein Zuwachs von 45 % im Vergleichszeitraum.

Wir wollen das Modell Schweiz. Deswegen können wir mit Ihrem falschen Modell nicht einverstanden sein. Stuttgart 21 ist das alte deutsche falsche Modell zum Ausbau des Schienenverkehrs. Wir wollen keine weiteren Prestigeprojekte. Sondern wir wollen den netzweiten Ausbau mit integralem Taktfahrplan.

([Anlage 2](#) – Seite 11)

Uns wird es heute darum gehen, nachzuweisen, dass Stuttgart 21 ein Rückschritt ist, dass Stuttgart 21 dem Schienenverkehr insbesondere in Baden-Württemberg schadet. Gangolf Stocker wird direkt daran anschließen. Die Hauptthesen sind folgende: Mit Stuttgart 21 – jetzt reden wir nicht über die Neubaustrecke, sondern dezidiert

über Stuttgart 21 – wird ein umfassender integraler Taktfahrplan unmöglich gemacht. Dieser funktioniert nicht mit einem achtgleisigen Tunnelbahnhof.

Stuttgart 21 bedeutet einen Rückbau von Infrastruktur. Wir werden Ihnen detailliert nachweisen, dass heutige Infrastrukturen leistungsfähiger sind als das, was Sie neu errichten wollen.

Deswegen werden Zuwächse im Schienenverkehr auf Dauer verhindert. Die Zugzahlen, die Sie benennen, stellen die Obergrenze dar. Mehr ist nicht drin. Dabei wird auch noch getrickst. Wenn Sie über 17 Stunden am Tag die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs messen, dann ist das Unfug, weil es uninteressant ist, wie viele Züge nachts zwischen drei und vier Uhr fahren. Entscheidend ist, was in der Spitzenstunde möglich ist. Bereits der heutige Kopfbahnhof kann in der Spitzenstunde mehr Züge abwickeln, als dies nach Ihrem Konzept, nach Ihren eigenen Gutachten möglich ist, die Sie uns jetzt endlich vorlegen.

Die vielen Engpässe werden ständig zu Verspätungen führen. So wird der Eisenbahnverkehr unzuverlässig. Heute Morgen gab es wieder einen S-Bahn-Stau bei der Einfahrt nach Stuttgart, weil Sie nicht wissen, wo Signale stehen, die Sie beim Ausbau nicht mehr einbauen können. Ein Dreivierteljahr lang wird es Verspätungen im gesamten Netz geben. Viel Vergnügen mit dieser Baustelle.

Zudem wird der Ausbau wesentlich mehr kosten. Ihre Mondzahlen über die Kosten des Kopfbahnhofs werden wir in einer anderen Sitzung auseinandernehmen. Es kostet wesentlich mehr, alles kaputt zu machen und wieder neu zu bauen, als das Vorhandene zu ertüchtigen. Man könnte es auch als eine konservative Tugend bezeichnen, etwas zu erhalten, was sich bewährt hat. Dieser Kopfbahnhof hat sich bewährt. Er ist einer der besten, leistungsfähigsten und pünktlichsten Bahnhöfe in Deutschland. Er ist pünktlicher als viele Durchgangsbahnhöfe wie zum Beispiel der Bahnhof Heidelberg. Dort gibt es die größten Verspätungen, obwohl Heidelberg ein Durchgangsbahnhof ist, Herr Kefer.

Schließlich und endlich sind wir gegen Stuttgart 21, weil man das Geld nur ein Mal ausgeben kann. Wenn man es für Verkehrsprojekte ausgeben will, dann bitte für solche, die dem Schienenverkehr nutzen. Wenn man es nicht für Verkehrsprojekte ausgeben will, dann sollte man es für Projekte ausgeben, die der Wirtschaft im Land mehr Nutzen einbringen.

Wir sind der Auffassung, dass die Parlamente viele Informationen, die im Rahmen dieser Schlichtung auf den Tisch kommen werden, bei Ihrer Beschlussfassung nicht gekannt haben. Wir haben bereits einige sehr konkrete Beispiele offenlegen können. Wir glauben, dass deswegen die alten Beschlüsse nicht mehr tragen. Sie stehen auf einer brüchigen Faktenbasis. Plakativ gesagt: Wenn die Parlamente einen ICE bestellen und nachher zum doppelten Preis eine Dampflok geliefert wird, dann darf man

doch einmal fragen, ob man diese Bestellung rückgängig machen darf. Wir sind der Meinung, die Bestellung ist dringend rückgängig zu machen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich gebe das Wort nun weiter an Gangolf Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Vielen Dank, dass ich die Möglichkeit habe, den Vortrag von Herrn Palmer fortzuführen. Ich will gleich sagen, dass wir das Modell Schweiz wollen. Wir wollen aber auch das Demokratiemodell Schweiz. Sie wissen, das Schweizer Volk hat alle wesentlichen Investitionen in die Bahninfrastruktur der Schweiz zuvor mit einer Abstimmung gebilligt. Das hätten wir auch gerne.

Zunächst möchte ich aber einige Anmerkungen zu Ihrem Vortrag machen, Herr Kefer. Ich musste feststellen, dass Sie den Stuttgarter Bahnknoten nicht kennen. Ich fand es schon etwas sonderbar, wie Sie versucht haben vorzuführen, welche Fahrwegausschlüsse es gibt, wenn beispielsweise ein Zug von Gleis 16 Richtung Feuerbach fährt oder umgekehrt. Das gibt es nicht in Stuttgart. Wir fahren dreistöckig rein und raus. Es erstaunt mich, dass das nicht verstanden wird, nachdem wir das 15 Jahre lang immer wieder erklärt haben. In der Regel haben wir in Stuttgart keine Fahrwegausschlüsse. Es gibt allenfalls Weichenpassagen kurz vor der Verteilung auf die Bahnsteige.

Herr Palmer hat es schon gesagt, und ich wiederhole es gerne: Sie haben aus diesen Fahrwegausschlüssen den Schluss gezogen, dass Kopfbahnhöfe unpunktlicher seien als Durchgangsbahnhöfe. Die beiden pünktlichsten Bahnhöfe Deutschlands sind jedoch Leipzig und Stuttgart. Der Stuttgarter Bahnhof ist der zweitpünktlichste Bahnhof. Beide Bahnhöfe sind Kopfbahnhöfe. Ich denke, das sind Fakten, die man einfach einmal zur Kenntnis nehmen sollte.

Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie in Ihrem Vortrag deutlich gemacht haben, dass das Modell Deutschland bedeutet, dass man zuerst baut und dann überlegt, was man damit macht. Das kenne ich vom Städtebau. Das kenne ich aber auch von der Bahn. Das heißt, die Schweizer gehen anders an das Thema heran. Sie fragen sich zuerst, welchen Bedarf sie haben und welchen Fahrplan sie brauchen. Erst dann fragen sich die Schweizer, was unter Umständen an der Infrastruktur geändert werden muss. Hier baut man erst die Infrastruktur, und dann überlegt man, welchen Fahrplan man dafür verwendet.

([Anlage 3](#) – Seite 1)

Ich zeige Ihnen nun eine Animation des Fraunhofer-Instituts vom Ingenhofen-Bahnhof. Ich zeige Ihnen das deshalb, weil ich Sie auf diesen Abschnitt hier aufmerksam machen möchte. Zwischen der Rolltreppe und der Sicherheitslinie zur Bahnsteigkante liegen 1,03 Meter. Das heißt, in diesem Bahnhof gibt es einen Engpass für die Kunden, der sowohl in Evakuierungsfällen als auch im Normalbetrieb

dazu führt, dass es Gedränge gibt und unter Umständen das Problem entsteht, dass Menschen durch solche Engstellen zu Schaden kommen.

Die Bahn hat jetzt diese Engstelle an einem Bahnsteig beseitigt, indem sie zwei Treppen mit je nur einer Rolltreppe plant und dadurch 80 Zentimeter gewinnt. Bei zwei Bahnsteigen am Bahnhof ist diese Engstelle jedoch nach wie vor gegeben.

Was in dieser Animation nicht sichtbar wird, ist, dass die Bahnsteige ein Gefälle von 15 Promille haben. Nach Eisenbahnbetriebsordnung ist ein Gefälle 2,5 Promille zulässig. Hier liegt jedoch ein Gefälle von 15 Promille vor. Das entspricht einem Gefälle von 6 Meter auf die gesamte Bahnsteigkante gerechnet.

([Anlage 3](#) – Seite 4)

Ich zeige Ihnen hier eine Folie, die ich aus einem Vortrag von Herrn Dr. Schuster herauskopiert habe. Hier sehen wir die acht Gleise, die vorgesehen sind. Außerdem sehen wir die niveaugleichen Kreuzungen. Das ist genau das, was die Fahrwegauschlüsse produziert. Das alles sind also niveaugleiche Kreuzungen. Dort sind nur acht Gleise im Gegensatz zu heute 17 Gleisen. Das bedeutet, dieser Bahnknoten wird zurückgebaut, und zwar deutlich zurückgebaut.

Hier kommen wir von den Fildern runter und kommen innen rein. Wenn ich dann zum Beispiel Richtung Feuerbach möchte, dann kann ich nur die beiden inneren Gleise benutzen. Sie bauen also nicht nur den Bahnknoten zurück von 17 auf acht Bahnsteiggleise, sondern Sie bauen innerhalb dieses Engpasses noch einmal einen Engpass, indem Sie festlegen, dass man nur dann von der einen auf die andere Trasse wechseln kann, wenn man die beiden inneren Gleise benutzt. Das ist eine massive Schwachstelle in der Planung, die Sie vorgelegt haben.

Es wird immer behauptet, bei Stuttgart 21 gebe es acht Zulaufgleise. Beim Kopfbahnhof haben wir fünf Zulaufgleise. Herr Hopfenzitz rechnet sogar noch ein weiteres Gleis als Zulaufgleis. Dann wären wir bei sechs Zulaufgleisen. Wir bleiben aber bei fünf Zulaufgleisen. Sie behaupten, Stuttgart 21 habe acht Zulaufgleise.

Zählen Sie einfach einmal die schwarz eingezeichneten Gleise – das sind die Ablaufgleise - und dann die roten Gleise. Die roten Gleise sind die entscheidenden Gleise; denn das sind die Zulaufgleise. Dann stellen Sie fest, dass es bei Stuttgart 21 vier Zulaufgleise gibt. Das heißt, auch bei den Zulaufgleisen bauen Sie den Bahnknoten Stuttgart, der übrigens bestens funktioniert, zurück.

([Anlage 3](#) – Seite 3)

Auf diesem Bild zeigt sich schematisch die Flughafenanbindung bei Stuttgart 21. Auf diesem Bild sehen Sie außerdem sogenannte Blitze und sogenannte Schnecken. Die Blitze bedeuten, dass es Probleme wegen Fahrstraßenkreuzungen gibt. Damit sind

Fahrwegausschlüsse verbunden. Die Schnecken stellen die Strecken dar, auf denen eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometer pro Stunde gilt.

Schauen Sie sich einmal dieses Gewurschtel am Flughafen an. Mein Lieblingsplakat dort unten am Bauzaun ist übrigens das Plakat, auf dem steht: Marx ist tot – Murks lebt. – Hier lässt sich das wunderschön verdeutlichen. Sie haben hier also überall Langsamfahrstrecken, aber auch Fahrwegausschlüsse, die mit dieser Planung produziert werden.

Diese Fahrwegausschlüsse treten immer bei eingleisigen Führungen in Ihrer Planung auf. Sie haben bereits einige genannt, Herr Kefer, nämlich beispielsweise die Wendlinger Kurve, die Rohrer Kurve, aber auch die Kurve von Untertürkheim Richtung Bad Cannstatt, also Richtung Ahlen und Nürnberg. Diese Strecke ist eingleisig, und das verursacht natürlich ganz große und massive Probleme bei der Fahrplangestaltung. SMA hat nicht umsonst von einem nur sehr schwer beherrschbaren Gesamtsystem geschrieben. Das können wir nur unterstreichen.

Noch eine Anmerkung, die ich als Frage formulieren möchte. Ist es korrekt, wenn Arno Luik im „Stern“ schreibt, dass der Durchmesser bei der Tunnelplanung statt der üblichen 5,10 Meter lediglich 4,05 Meter beträgt und dass dadurch in diesem Tunnel keine Oberleitungen mehr möglich sind und dass Sie deshalb auf das European Train Control System zurückgreifen müssen, das pro Lokomotive eine Investitionssumme von 300 000 € erfordert? Ist es also richtig, dass Sie etwas bauen, was Sie technisch überhaupt noch nicht im Griff haben?

Ich weiß, dass es in der Schweiz eine Strecke gibt, auf der dieses Signalsystem verwendet wird. Auf anderen Strecken wurde dieses Signalsystem wieder ausgebaut und auf die übliche Signaltechnik umgestellt, weil es zu große Probleme gegeben hat.

Diese Frage müssen wir klären. Ich schneide die Themen nur an, damit wir das nachher auch klären können.

Meine letzte Anmerkung zu dieser Planung bezieht sich darauf, dass man bei der Kapazitätsberechnung – ich spreche jetzt Herrn Professor Martin an – zum Teil höchst willkürliche Haltezeiten angenommen hat. Aufgrund dieser höchst willkürlichen Haltezeiten kommt man bei Stuttgart 21 zu einer fast doppelt so hohen Kapazität wie bei der alternativen Planung zum Kopfbahnhof. Das ist für mich ein ganz wichtiges Thema, das wir in dieser Runde klären müssen.

Ich bedanke mich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich schlage vor, dass wir zu einigen Feststellungen der einen und der anderen Seite zunächst eine Replik hören. Schließlich haben sowohl Herr Palmer als auch Herr Stocker eini-

ges von dem infrage gestellt, was Herr Kefer gesagt hat. Es ist sicherlich relativ leicht, die Frage nach der Tunnelgröße zu beantworten und damit zu klären, ob Oberleitungen bei den neuen Tunneln möglich sind und ob dieses europäische System realisierbar ist bzw. ob es überhaupt schon anwendbar ist.

Außerdem müsste man eine ganze Reihe weiterer Fragen vertieft behandeln. Man könnte aber auch darüber diskutieren, wenn die einzelnen Themenkomplexe behandelt werden.

Ein Hauptargument vonseiten der Projektgegner war, dass die ökonomischen Auswirkungen von Stuttgart 21 minimal seien. Können wir dazu vielleicht noch etwas hören, also zu dem, was Herr Palmer über die wirtschaftspolitische Bedeutung von S 21 gesagt hat? Wer möchte dazu Stellung nehmen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wir sind dazu jetzt nicht in der Lage. Ich bin davon ausgegangen, dass wir jetzt nicht sofort im Einzelnen darauf replizieren. Ich bin der Überzeugung, Herr Kefer könnte auf Vieles, was vorgetragen worden ist, erwidern. Wir sind gern bereit, heute Nachmittag zu den wirtschaftlichen Fragen Stellung zu beziehen; denn dazu sind einige Aussagen getätigt worden, die im Einzelnen so nicht stimmen. Das würde ich dann gern heute Nachmittag noch einmal aufrufen, weil ich glaube, dass man den einen oder anderen Punkt korrigieren muss, vor allem, weil es darum geht, sachlich richtige Aussagen zu treffen. Dazu müssen aber noch entsprechende Unterlagen geholt werden. Wir sind gern bereit, uns heute Nachmittag dazu zu äußern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dafür spricht einiges. Möglicherweise bekommen wir die Ausführungen noch schriftlich. Dann kann man das in der Mittagspause noch einmal genau betrachten.

Ich wollte eigentlich verhindern, dass es so abläuft, wie es normalerweise bei Hearings abläuft, nämlich dass ein Statement nach dem anderen folgt, ohne dass man zu einer Abgleichung der Fakten kommt.

Die Vorträge waren sehr komplex und mit viel Zahlenmaterial versehen. Aufgrund der Zeitvorgabe ist natürlich auch sehr komprimiert vorgetragen worden. Daher schlage ich vor, dass wir jetzt mit den Unterpunkten beginnen und bis zur Mittagspause mit der Information weitermachen. Nach der Mittagspause müssen wir aber in der Lage sein, zu den einzelnen Kontroversen Stellung zu nehmen; denn es ist einiges an die Wand projiziert worden, und die Leute haben das gesehen.

Wir müssen aber aufpassen bei dem, was wir hier machen. Das ist alles sehr fachlich und fachmännisch vorgetragen worden. Das geht auch nicht anders in der jetzigen Situation. Viele werden das aber nicht so ohne Weiteres nachvollziehen können. Da sind viele Gleise zu sehen: schwarze, rote und grüne Gleise, gestrichelt und gepunktet. Damit kennt sich aber nicht jeder im Einzelnen aus. Das müsste man viel-

leicht noch etwas genauer darstellen. Herr Stocker hat ein Bild mit Blitzen und Schnecken an die Wand geworfen. Das müsste man noch einmal erläutern. Es ist schließlich wichtig für die Leute, welche Vorteile der eine Bahnhof mit sich bringt und welche Vorteile der andere Bahnhof mit sich bringt. Dabei gehen die Meinungen weit auseinander.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, Herr Kefer würde gern eine Replik zu einigen Punkten machen. Ich habe darum gebeten, lediglich das Thema der ökonomischen Auswirkungen zurückzustellen. Herr Palmer hat in seinem Vortrag dazu einige Relationen hergestellt, von denen ich glaube, dass eine Überprüfung entlang der Gutachten erforderlich ist. Deshalb habe ich darum gebeten, dies heute Nachmittag zu diskutieren. Ansonsten besteht durchaus die Möglichkeit, auf einige der Darstellungen von Herrn Palmer und Herr Stocker fachlich und inhaltlich jetzt zu replizieren. Das würde Herr Kefer gern machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann können wir so verfahren. Herr Kefer, dann haben Sie das Wort und nehmen Stellung zu einzelnen Punkten von Herrn Palmer und Herr Stocker.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Vielen Dank, Herr Geißler. – Meine sehr geehrten Damen und Herren, unter den aufgeführten Punkten gibt es sicherlich einige Punkte, auf die man relativ schnell und gut reagieren kann. Dies will ich versuchen, um einige der Punkte auf die Seite räumen zu können. Es gibt andere Punkte, bei denen es durchaus komplizierter wird, die wir heute Nachmittag im Laufe der Detaildiskussion behandeln sollten. Zunächst möchte ich auf einige Punkte bezüglich der Gesamtstrategie und auf die Vorgehensweise eingehen, die wir gewählt haben. Herr Palmer, Sie sagten, dass ich den Güterverkehr in meinem Vortrag nicht berücksichtigt habe. Das ist natürlich richtig. Das ist auch sehr offensichtlich. Der Hintergrund ist folgender: Wir verfolgen natürlich auch beim Güterverkehr eine Gesamtstrategie in Deutschland. Diese Gesamtstrategie in Deutschland orientiert sich an den wesentlichen Güterverkehrsströmen.

Sie haben gesagt, es komme Güterverkehr vom Norden, von den großen Häfen, der durch Deutschland verteilt werden müsse. Wir haben natürlich Strategien für diesen Güterverkehr. Diese sind hier aber nicht Gegenstand der Betrachtungen.

Ich möchte allerdings einen Punkt erwähnen, bei dem ich nicht mit Ihnen übereinstimme. Die Schnellfahrstrecke stellt selbstverständlich einen Vorteil für den Güterverkehr dar, da wir in Zukunft den Regionalverkehr ebenfalls auf dieser Strecke abwickeln wollen. Ich hatte vorhin ausgeführt, dass wir dort insbesondere einen schnell laufenden Regionalverkehr einrichten wollen. Das betrifft nicht den gesamten Regionalverkehr, aber einen großen Teil des Regionalverkehrs. Damit schaffen wir Platz auf der heute existierenden Strecke, der dann deutlich besser vom Güterverkehr genutzt werden kann.

Das bedeutet, dass auch der Güterverkehr ganz klar von dieser Schnellfahrstrecke profitiert, weil so auf der heute existierenden Strecke Platz für zusätzliche Züge geschaffen wird.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Ich würde gern dazu etwas fragen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sehe ich es richtig, dass sich die Vorteile für den Güterverkehr auf das Regionale beschränken würden?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, das ist nicht so.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Wölfle, haben Sie eine Gegenfrage?

Werner Wölfle (Projektgegner): Nur damit ich es richtig verstehe: Sie schaffen Platz auf der Neckar-Fils-Strecke, damit dort mehr Güterverkehr fahren kann?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja.

Werner Wölfle (Projektgegner): Danke.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, Sie sagten, das Projekt Rhein-Main/Rhein-Neckar sei nicht finanziert, und ohne dieses Projekt würde die gesamte Strategie zusammenbrechen.

Erste Aussage dazu: Ja, es ist richtig, dass dieses Projekt bis heute nicht finanziert ist. Zweite Aussage dazu: Rhein-Main/Rhein-Neckar ist in diesen Betrachtungen kein Projekt, das die Fahrzeit massiv verkürzt. Dabei geht es vielmehr um die Kapazität.

(Zuruf von Boris Palmer[Projektgegner])

- Ich habe ja gesagt, dass es kein Projekt ist, das die Fahrzeit verkürzt. Dabei geht es um die Kapazität.

Schauen Sie sich das einmal an. Die Fahrzeitgewinne resultieren hauptsächlich aus der Schnellfahrstrecke. Das ist richtig. Der Bahnhof Stuttgart und Rhein-Main/Rhein-Neckar hingegen liefern relativ geringe Beiträge. Daraus wird der Schluss gezogen, dass das nicht notwendig sei. Der Schluss ist aber falsch, weil wir natürlich entsprechende Kapazitäten benötigen. Wir wollen schließlich mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

Diese Kapazitätsbetrachtungen führen dazu, dass wir sehr wohl der Ansicht sind, dass man Rhein-Main/Rhein-Neckar realisieren sollte. Wir sind aber auch der Ansicht, dass eine Nichtrealisierung oder eine spätere Realisierung von Rhein-Main/Rhein-Neckar trotzdem die erwarteten Passagierschiebungen bringt, viel-

leicht nicht in vollständiger Höhe von 2 Millionen, sondern etwas reduziert. Zu einer Verschiebung wird es aber trotzdem kommen, weil sich – das ist die Erwartung an den Markt - die Kapazitätsfrage auf andere Art und Weise regeln wird.

Man muss also sehr deutlich unterscheiden. Der eigentliche Anreiz für die Leute, auf die Schiene umzusteigen, liegt in den kurzen Reisezeiten. Dabei ist Rhein-Main/Rhein-Neckar nicht der große Bringer. Wir wollen aber natürlich auch die Kapazitäten bereitstellen, um diesen zusätzlichen Verkehr zu fahren. Deshalb treten wir für Rhein-Main/Rhein-Neckar ein. Der Markt bietet aber auch andere Möglichkeiten, so etwas zu realisieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht könnten Sie für das Publikum einmal kurz erläutern, was es mit Rhein-Main/Rhein-Neckar auf sich hat.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Rhein-Main/Rhein-Neckar ist die Verbindung von Frankfurt nach Mannheim. Auf dieser Strecke haben wir heute Kapazitätsengpässe. Ich hatte vorhin dargestellt, dass die Verbindung von Mannheim nach Stuttgart mittlerweile relativ gut ist. Das obere Verbindungsstück weist jedoch eine relativ knappe Kapazität auf.

Dieses Problem kann man entweder durch infrastrukturelle Anpassungen oder durch Anpassungen im Fahrplan lösen. Im letzteren Fall könnte man ferner darüber nachdenken, Züge mit einer höheren Kapazität zu fahren. Auch solche Lösungen sind möglich.

Die Erwartung ist eindeutig: Wenn der Bedarf an solchen Verkehren besteht – dieser entsteht aufgrund höherer Geschwindigkeiten -, dann bietet der Markt die Möglichkeit, diesen Bedarf zu decken. Es wird Verkehrsunternehmen am Markt geben, die solche Verkehre anbieten, allerdings mit anders ausgestatteten Zügen. Das ist eine der Alternativen.

Insofern noch einmal klipp und klar: Wir treten aus Kapazitätsgründen für Rhein-Main/Rhein-Neckar ein. Dies ist aber nicht exklusive Voraussetzung dafür, dass diese Konzepte funktionieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dazu Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, Sie haben die Historie des Projektes sehr ausführlich dargestellt. Bei einem solchen Projekt gibt es immer Höhen und Tiefen. Einer der Tiefpunkte war im Jahr 1999. Damals ist der Vorgänger von Herrn Mehdorn, Herr Ludwig, nach Stuttgart gekommen und hat gesagt, er setze die Planungen zu Stuttgart 21 nicht um.

Das gleiche gilt für den Bund, der gesagt hat: Die Neubaustrecke nach Ulm ist zwar sehr schön, aber auch sehr teuer und unwirtschaftlich. Der verkehrliche Bedarf ist bei

weitem nicht so groß wie beispielsweise auf der Strecke von Frankfurt nach Mannheim.

Ich würde gern von Ihnen wissen, aus welchen Gründen sich Herr Ludewig seinerzeit gegen Stuttgart 21 ausgesprochen hat. Darüber wurde in der Presse nie berichtet. Wir haben es erst später erfahren. Die eigentlichen Gründe sind uns bis heute nicht bekannt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich schlage vor, dass die Frage nur dann beantwortet wird, wenn sie uns tatsächlich weiter bringt. Eingangs hatte ich bereits gesagt, dass es unendliche viele Äußerungen zu diesem Thema gegeben hat. Das ist also nur insoweit interessant, als dass Herr Kefer sagen könnte, dass Herr Ludewig aus den und den Gründen nicht Recht gehabt habe.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich bin Ihnen dankbar für Ihren Einwand.

Zunächst einmal ist es unstrittig, dass es zwischen dem Raumordnungsverfahren und der Aufnahme der Planfeststellung eine Pause gegeben hat. Das erkennt man anhand der Lücke im Zeitplan.

Ich schlage vor, dass wir Finanzierungsthemen in der dafür vorgesehenen Sitzung diskutieren. Darüber hinaus schlage ich vor, dass wir jetzt wieder zurückkommen auf die verkehrliche Diskussion; denn das ist letztlich die Aufarbeitung der Historie.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frage nach dem Güterverkehr ist aber noch nicht beantwortet worden. Den Güterverkehr sollten wir aber noch zu Ende diskutieren.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Er war mit seiner Replik noch nicht fertig!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner, wenn Sie eine gute Bemerkung machen wollen, dann nutzen Sie bitte das Mikrofon. Dann haben alle etwas davon.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Vielen herzlichen Dank. Ich freue mich immer, wenn alle etwas davon haben wollen.

Ich wollte nur darauf hinweisen, dass Herr Kefer immer noch bei der Replik auf den Vortrag von Herrn Palmer ist und dabei immer wieder unterbrochen worden ist. Er möchte aber sicher noch einige andere Anmerkungen machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Er ist aber vom Güterverkehr aus schon einen Schritt weiter gegangen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Meine Aussage zum Güterverkehr – reduziert auf das Wesentliche – war: Es wird auch etwas für den Güterverkehr getan, da dadurch mehr Platz auf dieser Strecke geschaffen wird, indem der schnell laufende Regionalverkehr auf die andere Strecke verlagert wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht können wir bei diesem Punkt bleiben. Das halte ich für sehr wichtig. Sonst bleibt das unbeantwortet.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sollten wir den Punkt weiter vertiefen, würde ich Herrn Weigand um eine weitere Kommentierung bitten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht behandeln wir zunächst die Fragen zum Güterverkehr. Jetzt Herr Wölfle zum Güterverkehr.

Werner Wölfle (Projektgegner): Die Frage des Güterverkehrs werden wir im Verlauf der weiteren Runden sicherlich noch vertiefen. Ich frage aber schon an dieser Stelle vertieft nach, weil Sie eingangs Prämissen für dieses Projekt benannt haben. Diese müssen wir zunächst einmal hinterfragen. Es wäre nicht schlecht, wenn die entsprechende Folie noch einmal an die Wand projiziert werden könnte.

Bisher wurde immer argumentiert, die Neubaustrecke sei auch hilfreich für den Güterverkehr, für diese sogenannten leichten Güterzüge. Wenn ich es richtig im Kopf habe, helfen diese sogenannten leichten Güterzüge dabei, dass die Neubaustrecke eine ausreichende Wirtschaftlichkeit erreicht. Ist das richtig?

Ist die Neckar-Fils-Strecke jetzt schon so überlastet, dass Sie diese Entlastung durch den Güterverkehr brauchen? Das ist schließlich eine Ihrer Annahmen. Deswegen frage ich danach.

Gerd Hickmann: Sie haben gesagt, Sie verfolgten eine Gesamtstrategie für den Güterverkehr. Das ist ein löbliches Ziel. Die Frage ist aber, was der Engpass für den Güterverkehr auf der Strecke zwischen Stuttgart und Ulm ist. Ist es die Kapazität oder die immer wieder angeführte Geislinger Steige, wo die schweren Güterzüge schlecht hinauf kommen?

Nach unserer Information wird der Güterverkehrskorridor zwischen Stuttgart und Ulm auf dem umkämpften Markt des Güterverkehrs, der zu immer schweren Güterzügen führt, aufgrund der Geislinger Steige tendenziell immer mehr gemieden. Wenn das richtig ist, wäre es ja so, dass allein die Entlastung der Strecke vom Fernverkehr das Problem des Nadelöhrs nicht löst. Dann hätte die Strecke Stuttgart-Ulm heute und auch auf absehbare Zeit gar keine Kapazitätsprobleme hinsichtlich des Güterverkehrs. Wir haben aber auch viele andere Strecken wie die bereits angesprochene Rheintalachse, wie die Hafenhinterlandverkehre, wo die Kapazitäten limitierende Faktoren für das Wachstum des Güterverkehrs auf der Schiene und für die Verlagerung sind. Diese Achsen müsste man eigentlich prioritär ausbauen, wenn man mehr

Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern möchte. Aus der Sicht der exportorientierten baden-württembergischen Wirtschaft sind diese Achsen vielleicht sogar wichtiger als der Korridor zwischen Stuttgart und Ulm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt noch eine Zusatzfrage, aber dann muss die Bahn etwas dazu sagen.

Karl-Dieter Bodack: Es gibt die Strecke über das Remstal und Nördlingen nach Donauwörth. Diese Strecke ist nachts geschlossen. Diese hat nahezu keine Steigung und ist darüber hinaus grundsaniert. Ich bin kürzlich mit einem ICE über diese Strecke gefahren. Warum fahren Sie die Güterzüge nicht über diese Strecke, die nachts Betriebsruhe hat, wenn der Güterverkehr jedoch Bedarf hat? Diese Strecke steht zur Verfügung und könnte mithilfe sehr kleiner Maßnahmen – Verlängerung von zwei oder drei Kreuzungsgleisen und einer Zufahrt von Untertürkheim – hervorragend für den Güterverkehr ausgestaltet werden. Die Strecke ist auch heute schon geeignet. Für 100 Millionen wäre sie eine hervorragende Güterzuganbindung Richtung Süden. So könnten wir das Filstal und die vielen Bewohner entlasten, die dort wohnen. Ich bitte, dies einmal zu berücksichtigen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte gern übergreifend auf diese Punkte eingehen und mich dann von Herr Weigand und Herrn Leuschel unterstützen lassen.

Ich unterstreiche das, was zur Güterverkehrsstrategie gesagt worden ist, nämlich dass die großen Probleme in Deutschland woanders liegen. Die großen Probleme beim Güterverkehr liegen woanders. Der Güterverkehr von Stuttgart Richtung Ulm oder Richtung München ist eine eigene Geschichte. Wenn eine Schnellfahrstrecke geschaffen wird, bekommt man auf der heutigen Strecke mehr Platz für Güterzüge. Die Thematik mit den leichten Güterzügen, mit den 1 000-Tonnen-Zügen ist so, wie sie dargestellt worden ist. Auf der neuen Strecke können Züge, die über ein bestimmtes Maximalgewicht hinausgehen, nicht fahren, weil sie nicht mehr anfahren können, wenn es zu einem Stopp kommt.

Insofern ist die Situation so, wie sie ist. Ich weise aber darauf hin, dass mit der Schnellfahrstrecke nicht das primäre Ziel verfolgt wird, die Güterverkehrsanbindung zu verbessern. Vielmehr wird das primäre Ziel verfolgt, dem Personenverkehr dienlich zu sein.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Gibt es jetzt diese Züge, oder gibt es sie nicht?)

- Welche Züge?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Die leichten Güterzüge!)

- Natürlich wird es leichte Güterzüge geben. Davon bin ich felsenfest überzeugt.

Ein leichter Güterzug ist ein Güterzug, der weniger als 1 000 Tonnen wiegt. Man kann das beispielsweise dadurch variieren, indem man die Anzahl der Waggons limitiert. Es ist heute bereits so, dass im normalen Bahnverkehr das Gewicht durchgegeben und der Betrieb darauf abgestimmt werden muss. Die „Herstellung“ von leichten Güterzügen ist also keine technische Frage, sondern eine logistische Frage.

Wir reden hier über Zeiträume von zehn bis 20 Jahren. Was den Güterverkehr insgesamt angeht, werden wir weiter darüber nachzudenken haben, welche logistischen Konzepte, welche Fahrplankonzepte und welche infrastrukturellen Konzepte wir zum Einsatz bringen. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen – deswegen waren meine Ausführungen eindeutig so fokussiert –, dass es hier primär um etwas anderes geht, nämlich um den Personenverkehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Der Personenverkehr war Ihr Schwerpunkt. Da aber nach wie vor ein Defizit im Güterverkehr besteht - -

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das habe ich nicht gesagt. Ich habe gesagt, dass durch den Bau der Neubaustrecke zusätzliche Kapazität für den Güterverkehr geschaffen wird. Das heißt, der Güterverkehr wird nicht verschlechtert, sondern er wird verbessert. Das ist aber nicht primäres Ziel dieser Neubaustrecke.

Gerd Hickmann: An dieser Stelle möchte ich noch einmal nachfragen. Die Frage war, ob das Problem für den Güterverkehr heute und auf absehbare Zeit die Kapazität oder die Steigung an der Geislinger Steige ist und ob Sie das Problem lösen.

Dr. Werner Weigand: Beim Güterverkehr gibt es mehrere Aspekte. In Bezug auf den zukünftigen Verkehr ist es so, dass der Effekt in der Mischung liegt. Auf der alten Strecke verkehren dann nur noch relativ langsame Züge und auf der neuen Strecke die schnellen Züge. Daher ist ein Zuwachs im Güterverkehr möglich.

Auf der Strecke Richtung Plochingen ist außerdem geplant, den Schienenpersonenverkehr deutlich auszuweiten. Im Jahr 2008, als wir den stärksten Verkehr hatten, der sich jetzt allmählich wieder zeigt, hatten wir schon 100 % der Nennleistung im Abschnitt zwischen Plochingen und Geislingen erreicht. Es ist also eine sehr stark belastete Strecke. Wir können zwar immer ein paar mehr Züge fahren, als die Nennleistung hergibt, aber dann sinkt die Qualität. Einer der Hauptgründe für die Entwicklung der Achse ist jedoch die Tatsache, dass die Kapazität beschränkt ist.

Es ist richtig, dass der Güterverkehr in den vergangenen Jahren hier nicht zugenommen hat. Er hat zum Teil sogar etwas abgenommen zugunsten der Achse über Würzburg. Man muss sich nur einmal die Kapazitätsauslastung auf der Strecke zwischen Mannheim und Frankfurt anschauen. Dort kommen nämlich gar nicht mehr

Güterzüge durch. Insofern blieb gar nichts anderes übrig, als den Weg über Würzburg zu nehmen.

Nach der Prognose ist es aber so, dass auch diese Wege völlig ausgelastet sind. Insofern ist das Argument hinsichtlich der Strecke Remstal-Donauwörth nicht zutreffend. Diese Strecke ist nach den Prognosen sehr stark belastet durch Güterzüge, die von Norddeutschland kommen und über Donauwörth nach München und dann ggf. weiter nach Südeuropa fahren.

Die Remsbahn ist für uns eine interessante Umleitungsstrecke. Das ist gar keine Frage. Man muss aber auch mit den Güterzügen „Kopf machen“ in Stuttgart oder anderswo. Das heißt, wenn man die Strecke durchgehend ohne Probleme nutzen möchte, müsste man sich überlegen, entsprechende Kurven zu bauen, was sicherlich erheblich schwerer ist.

Außerdem ist die Strecke zu großen Teilen eingleisig. Beim gegebenen Nahverkehrstakt werden sicherlich kaum mehr Güterzüge fahren können. Wenn die prognostizierte Zahl für die Strecke über Plochingen realisiert würde, müsste diese zweigleisig ausgebaut werden. Außerdem müsste von Donauwörth nach Augsburg wahrscheinlich ein drittes Gleis gebaut werden. Das ist zwar eine Alternative, erfordert aber erhebliche Ausbauten an verschiedenen Stellen.

Nach einer neuen Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird für das Jahr 2025 eine Steigerung der Zahl der Güterzüge, die über die Geislinger Steige fahren, in einer Größenordnung von 35 % erwartet. Hinzu kommt der zusätzliche Nahverkehr, sodass nach dem Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke auch diese Achse wieder voll ausgelastet sein wird.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Professor Martin würde auch gern auf die Fragen antworten.

Dr. Ulrich Martin: Herr Hickmann, ich möchte ganz kurz auf Ihre Anfrage hinsichtlich des leistungsbestimmenden Kriteriums eingehen, ob die Steigung oder die Kapazität das leistungsbestimmende Kriterium ist. Ich denke, wie bei vielen anderen Fragestellungen im Bereich des Verkehrs der Eisenbahn ist beides ein Kriterium. Die Entscheidung, welches das maßgebliche Kriterium ist, hängt letztlich davon ab, welche Züge dort fahren.

Wenn die Nachfrage nach leichten Güterzügen ansteigt und dort zunehmend leichte Güterzüge unterwegs sein werden, dann wird die Kapazität das limitierende Kriterium sein. Wenn wir hingegen möglichst schwere Güterzüge fahren wollen, dann ist natürlich die Steigung das limitierende Kriterium. Aufgrund der Trassengeometrie ist letztlich auch der Radius das leistungsbestimmende Kriterium.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was Sie da sagen, versteht abgesehen von den Fachleuten kein Mensch. Bitte stellen Sie das so dar, dass das von den Menschen draußen verstanden wird.

Dr. Ulrich Martin: Herr Hickmann hat gefragt, wodurch die Zahl der Güterzüge auf der bestehenden Strecke mit der starken Steigung im Bereich der Geislinger Steige begrenzt wird.

Die Zahl der Züge wird durch die Steigung begrenzt, wenn wir möglichst schwere Güterzüge fahren wollen. Andererseits wird die Zahl der Züge durch die Kapazität, also durch die Aufnahmefähigkeit der Strecke begrenzt, wenn wir möglichst viele leichte Züge fahren wollen.

Dieser Zusammenhang ist zu betrachten. Insofern kann man an dieser Stelle keine abschließende Antwort auf die Frage von Herrn Hickmann geben. Das hängt von dem vorgesehenen Fahrplan, insbesondere vom Fahrplan des Güterverkehrs ab.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte einen Vorschlag machen, damit wir uns nicht bei der Güterverkehrsstrategie verheddern.

Ich möchte auf Stuttgart 21 und auf die Strecke Wendlingen-Ulm zurückkommen. Bitte korrigieren Sie mich, falls ich etwas Falsches sage. Folgendes kann man aber doch sicher festhalten: Wenn die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gebaut wird, dann führt das zu einer Entlastung des Personenverkehrs auf der alten Strecke und somit auch auf der Geislinger Steige. Auf der Geislinger Steige können dann mehr Güterzüge fahren. Das gilt aber nicht für alle Güterzüge, sondern nur für leichte Güterzüge.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Auf der alten Strecke existiert diese Einschränkung nicht. Die Einschränkung auf leichte Güterzüge existiert nur bei der Neubaustrecke. Das bedeutet, auf der alten Strecke dürfen alle fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann kann doch auf dieser Strecke die Kapazität für Güterzüge gesteigert werden.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ganz genau.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir reden hier ja über Stuttgart 21. Herr Palmer hat völlig zu Recht darauf hingewiesen, dass Sie zu den Güterzügen nichts gesagt haben. Für jeden Autofahrer und für jeden sonstigen Zeitgenossen ist jedoch ersichtlich, dass die Lastwagen eine der Hauptbelastungen auf den Autobahnen darstellen.

Insofern besteht ein Zusammenhang zwischen der Erweiterung der Kapazität für Güterzüge und Autobahnen. Wenn es möglich wäre, durch die Neubaustrecke Güter-

verkehr – Sie haben von Pkws gesprochen - von der Straße auf die Schiene zu bekommen, dann wäre Stuttgart 21 insoweit etwas Positives. Wollten Sie das sagen?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter] nickt mit dem Kopf)

- Gut. Ich habe das jetzt einmal so zusammengefasst. So ist es dann auch verständlich. Das ist doch etwas, was man positiv anmerken kann.

So, jetzt ist Herr Palmer an der Reihe.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Geißler, Ihre Zusammenfassung war verständlich, nach meiner Auffassung aber nicht zutreffend.

Jetzt will ich noch einmal klar machen, worum es geht. Für den Güterverkehr in Baden-Württemberg bringt diese Ausbaustrecke nichts. Stuttgart 21 bringt für den Güterverkehr schon gar nichts. Darüber kann man nicht streiten; denn durch den Stuttgarter Tunnelbahnhof fährt kein Güterzug. Es geht nur um die Ausbaustrecke.

Sie bringt nichts, weil kein Bedarf besteht. Die Filstal-Strecke hat heute große Reserven für Güterzüge, aber nicht für Personenzüge. Diese müssen im Taktverkehr durchfahren. Für Güterzüge gibt es aber Reserven, weil Sie schon in den 90er-Jahren viel mehr Güterzüge auf dieser Strecke gefahren haben als heute. Man braucht Stuttgart 21 dafür also nicht.

Außerdem können auf der Neubaustrecke nur Züge fahren, von denen derzeit in Deutschland vier bis fünf Stück unterwegs sind. Es gibt also keinen Güterzugbedarf.

Wenn das alles eintritt, was Sie sagen, dass dort ein paar schnelle Güterzüge fahren und dass Züge von Bayern nach Baden-Württemberg verlagert werden, dann bedeutet das lediglich, dass es in Baden-Württemberg nachts mehr Schienenlärm durch Güterzüge gibt. Es gibt jedenfalls keine positiven Effekte für die Wirtschaftskraft. Das war meine Aussage.

Herr Kefer, vielleicht können wir uns einigen, dass Sie gesagt haben, dass Sie absichtlich nicht viel über Güterverkehr gesprochen haben, weil das bei diesem Projekt nachrangig ist. Ich wäre mit der Aussage einverstanden, dass es hier nicht um Güterverkehr geht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss mich immer in die Rolle derjenigen versetzen, die draußen zuschauen. Deshalb stelle ich manchmal etwas einfache Fragen. Man kann also festhalten, dass die Neubaustrecke so, wie sie jetzt geplant ist, nicht für alle Güterzüge geeignet ist. Ist das richtig?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist richtig.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das wurde so auch immer kommuniziert. Das ist auch nichts völlig Neues. Sondern das war immer klar und wurde auch immer so kommuniziert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Für Sie war das vielleicht klar, aber nicht für die Leute draußen. Wir sind schließlich dafür da, um das transparent zu machen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, da es offensichtlich einen Bedarf gibt, dass wir beiden einen Konsens herbeiführen, lassen Sie mich Folgendes ausführen. Was Herr Geißler vorhin zusammenfassend dargestellt hat, ist voll und ganz richtig. Es entsteht zusätzliche Kapazität. Ihre Aussage ist, dass wir diese nicht brauchen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben gerade gesagt, das sei falsch.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Was Sie gesagt haben, war vollkommen richtig, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sehr gut.

(Heiterkeit)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer sagt, dass wir keine zusätzliche Kapazität brauchen. Ich bin hierbei anderer Ansicht, weil – jetzt bin ich wieder bei der Gesamtstrategie Deutschland – wir hohe Zuwachsraten im gesamten Containerverkehr erwarten. Was nach den Prognosen in den nächsten Jahren von Norden und von Westen reinkommt, erfordert eine flächige Nutzung des Netzes in Gesamtdeutschland, weil wir sonst den Güterverkehr nicht abfahren können. Dabei werden auch solche Strecken eine größere Rolle spielen.

Das heißt, die Aussage, nur weil die Verkehre heute noch Luft haben, sei morgen keine zusätzliche Kapazität erforderlich, eine solche Aussage würde ich niemals unterschreiben in Kenntnis der prognostizierten Zuwachszahlen.

Wir können uns vielleicht auf Folgendes einigen. Durch die Neubaustrecke entsteht zusätzliche Kapazität. Diese brauchen wir heute noch nicht. Wir erwarten aber, dass wir in den nächsten Jahrzehnten – in diesen Zeiträumen denken wir - eine solche Kapazität sehr wohl brauchen können. Das ist die Kernaussage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dem wird widersprochen.

Werner Wölfle (Projektgegner): Wir widersprechen nicht der Aussage, dass wir fast überall in der Bundesrepublik zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr brauchen. Das ist unstrittig. Dabei wollen wir uns nicht gegenseitig das Wort im Munde herumdrehen.

Wir haben deswegen nachgefragt, weil man uns immer vorgeworfen hat, wir würden das Neckartal und das Filstal zusätzlich verlärmern wollen.

Macht es eigentlich Sinn, den Güterverkehr ausgerechnet über die Steigung an der Geislinger Steige zu jagen? Sollten wir nicht andere Varianten in Erwägung ziehen, um so Steigungen dieser Art für den Güterverkehr zu vermeiden?

Karl-Dieter Bodack: Ich möchte Herrn Weigand widersprechen. Ich habe hier eine Veröffentlichung von Ihnen aus dem Jahr 2009 über die Verkehrsströme des Jahres 2008. Damals lief mehr Güterverkehr als heute. Darin sprechen Sie sich dafür aus, die Strecke Donauwörth-Augsburg auszubauen.

Das kann aber nicht zutreffen. Die Strecken, die ich genannt habe, sind aber alle grün gekennzeichnet. Das heißt, die Auslastung liegt unter 60 %. So steht es in Ihrer eigenen Veröffentlichung. Es kann also nicht zutreffen, was Sie sagen.

Im Übrigen schlage ich vor, Herr Geißler, dass wir die Punkte aufgreifen, zu denen wir klaren und sachlich Widerspruch erheben. Dies gilt auch für die Ausführungen von Herrn Kefer. Herr Kefer, was Sie über die Kopfbahnhöfe sagen, trifft für Stuttgart einfach nicht zu. Das trifft für Frankfurt zu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, Herr Bodack. Wir sind noch beim Güterverkehr. Wir können das relativ rasch abschließen. Einige Fragen sind schon geklärt. Dann können wir zu den weiteren Fragen kommen.

Wir befinden uns immer noch in der Diskussionsphase. Herr Kefer nimmt Stellung zu strittigen Punkten, die von Herrn Palmer und Herrn Stocker vorgetragen worden sind. Wir diskutieren jetzt über den Güterverkehr, und das ist auch wichtig. Das ist eine Sache, die die Leute interessiert. Dazu haben wir einige Erläuterungen erhalten.

Gerd Hickmann: Ich möchte die gemeinsame Feststellung zum Güterverkehr noch ergänzen. Wir sind uns einig, dass hier Kapazitäten geschaffen werden, die man sicherlich irgendwann einmal gut gebrauchen kann, wenn man Verkehre verlagern will. Wir haben aber auch gehört, dass dort heute schon einige Züge nicht mehr fahren, weil sie nördlich von Mannheim gar nicht mehr durchkommen und somit auch nicht auf unsere Strecke gelangen.

Deshalb möchte ich hinzufügen: Diese Kapazitätserweiterung ist für die Zukunft wichtig, aber nicht prioritär. Wir müssen erst einmal dort anfangen, wo die wirklichen Engpässe bestehen und wo heute schon limitierende Faktoren für das Wachstum des Schienengüterverkehrs gegeben sind; denn sonst bringt der Ausbau auf unserer Strecke auch nichts.

Das heißt, es werden Zukunftskapazitäten geschaffen. Diese Strecke ist aber nicht prioritär, wenn wir Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es wird sicherlich nicht bestritten, dass es dort einen Engpass gibt. Es wurde gesagt, der Engpass liege weiter westlich.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wir beginnen jetzt eine Diskussion darüber, was prioritär ist. Das ist eine Diskussion über die Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in Deutschland. Das ist aber ein Thema, das als eigenes Thema erheblich mehr Raum beansprucht.

Die Feststellung, die wir vorhin getroffen haben, ist gültig. Die Frage, ob diese Strecke für den Güterverkehr prioritär ist oder nicht prioritär ist, muss in einem anderen Zusammenhang beantwortet werden.

Meine Aussage war nicht, dass sie für den Güterverkehr nicht prioritär ist. Sondern meine Aussage war, dass sie als Argumentation für die Schnellfahrstrecke nicht prioritär ist.

Ich würde gern an dem festhalten, was wir vorhin als Konsens festgestellt haben. Das halte ich auch für in Ordnung. Eine Aussage dazu, wie prioritär diese Strecke im gesamten Güterverkehrsnetz ist, würde ich an dieser Stelle aber nicht treffen wollen; denn dazu gehört noch viel mehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dazu noch einmal Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Kefer, wenn wir schon den Konsens bemühen wollen, dann nur ein Satz: Zuerst müssen die Güterverkehrsstrecken ausgebaut werden, bei denen schon heute Engpässe gegeben sind, aber nicht die, bei denen vielleicht in Zukunft Engpässe entstehen können. Können wir uns darauf einigen?

Werner Wölfle (Projektgegner): Noch ein Nachsatz von meiner Seite: Vielleicht die Strecken zuerst, entlang derer weniger Menschen wohnen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Palmer, da das an Ihre Argumentation anschließt, würde ich gern etwas zur Rheintalbahn sagen.

Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass der Bund für den Teil der Rheintalbahn, der planfestgestellt ist, vor kurzem Gelder freigegeben hat. Würden Sie sagen, dass in den Bereichen, in denen Planfeststellungen gegeben sind, die entsprechende Priorisierung auch vorgenommen wird? Würden Sie weiter zugestehen und im Konsens mit uns gehen, dass für die restlichen Strecken oberhalb von Weil am Rhein derzeit keine Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, dass sie also gar nicht umgesetzt werden können und dass wir uns in einer intensiven Diskussion mit den Menschen am

Oberrhein befinden, in der es um die Frage geht, wie wir dort Trassen finden können und was man dort tun muss, um erfolgreich zu sein?

Wenn Sie mir das zugestehen, wären Sie dann auch bereit, in Zukunft darauf zu verzichten, zu sagen, dass wir dort nichts unternehmen würden, obwohl dies prioritär sei? Hierbei handelt es sich also um einen Bereich, bei dem die Planungen noch nicht soweit sind. Würden Sie auf der anderen Seite auch zugestehen, dass neben der Frage des Güterverkehrs die Frage des Personenfernverkehrs ein ganz wesentliche Frage ist? Deshalb halte ich es nicht für sonderlich geglückt, wenn wir versuchen, Güterverkehr und Personenfernverkehr gegeneinander auszuspielen. Genau dieser Versuch wird aber gerade unternommen.

Boris Palmer (Projektgegner): Das waren sehr direkte Fragen. Ich gestehe Ihnen gerne zu, dass viele Planungen nicht vorliegen. Sie wissen aber auch, dass Sie gerade dabei sind, die Planungen so zu verändern, dass sie viele Hundert Millionen Euro mehr kosten, weil die Bürgerinnen und Bürger die Trasse sonst nicht akzeptieren.

Wir haben gehört, dass die Neubaustrecke, die auch für den Güterverkehr einen Engpass auf der Rheinschiene darstellt, bis zum Jahr 2020 nicht finanziert ist. Das haben Sie bestätigt. Sie haben außerdem meiner Aussage nicht widersprochen, dass im Bundesverkehrswegeplan – egal, was jetzt freigegeben wird – bis zum Jahr 2020 nicht einmal die Hälfte der Mittel zur Verfügung stehen, die für das ausgegeben werden müssen, was der alten Planung entspricht. Die Mittel decken also weder die Mehrkosten für den Schutz der Bürger noch reichen sie für die bestehende Planung. Deswegen lautet meine Aussage: Sie kommen mit den Planungen nicht voran. Selbst dann, wenn Sie mit den Planungen vorankommen würden, hätten Sie vor allem nicht das Geld, um das umzusetzen.

Vielleicht können wir uns darauf einigen, dass das Land Baden-Württemberg das Hauptinteresse haben muss, diesen gravierenden Engpass im europäischen Schienennetz auf der Rheinschiene zu beseitigen, und dass es viel mehr für Wirtschaft und Umwelt bringt, wenn wir das Geld für den Güterverkehr dort einsetzen. Ich gebe Ihnen Recht, dass es eine andere Betrachtung des Personenverkehrs gibt.

Wenn wir uns darauf einigen können, haben wir einen Konsens erzielt. Die Aussage bleibt aber, dass die Rheinschiene der Engpass ist, aber nicht die Strecke Stuttgart-Ulm. Dort brauchen wir die Mittel, die Sie nicht zur Verfügung gestellt haben.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Jetzt muss ich doch etwas zur Güterverkehrsstrategie sagen. Wir haben in Deutschland zwei große Schlagadern des Güterverkehrs. Dies ist zum einen die Strecke aus den Häfen Hamburg und Bremen, runter über Hannover, Kassel und Fulda, dann weiter Richtung Süden, Südosten und Südwesten. Dies ist zum anderen der Rheingraben.

Derzeit stellen wir grundsätzliche Überlegung an, wie wir diese Hauptschlagadern entlasten können. Wir diskutieren derzeit mit dem Bund über ein sogenanntes Wachstumsprogramm. Dieses Wachstumsprogramm sieht vor, dass wir insgesamt zwei zusätzliche Korridore eröffnen, einen sogenannten Westkorridor und einen sogenannten Ostkorridor. Über diese Korridore werden wir den Güterverkehr auf den heutigen Schlagadern entlasten, sodass wir dort erstens weniger fahrplantechnische Probleme haben werden und dass wir dort zweitens den Regional- und Fernverkehr wieder besser abwickeln können.

Das muss man sich insgesamt anschauen. Dann bekommt man ein Bild davon, welche Bedeutung die Güterverkehrsstrecke zwischen Stuttgart, Ulm und München hat. Man kann aber nicht den Schluss ziehen, wir würden nichts für den Güterverkehr tun, wenn wir eine Neubaustrecke schaffen. Man kann auch nicht aus diesem Bauvorhaben schließen, welche Bedeutung der Güterverkehr auf dieser Strecke hat.

Meine Kernaussage dazu lautet: Es gibt eine Güterverkehrsstrategie, die gesondert davon zu betrachten ist. Wir werden die Diskussion an dieser Stelle so nicht weiterführen können, weil wir damit ein Thema ansprechen, das wir in der gesamten Breite diskutieren müssen. Das hat aber nicht mehr viel mit den konkreten Projekten Schnellfahrstrecke und Stuttgart 21 zu tun.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, das haben wir jetzt erörtert. Ich unternehme auch gar nicht den Versuch einer Zusammenfassung; denn sonst kommt die Diskussion erneut auf.

Man kann aber Folgendes festhalten: Durch die Neubaustrecke entsteht eine größere Güterverkehrskapazität auf der Geislinger Steige. Ob diese notwendig ist oder nicht, sei dahingestellt.

Der Ausbau im Rheintal macht nur dann Sinn – darauf kommen wir bei der dritten oder vierten Schlichtungsrunde noch zu sprechen -, wenn man sagen könnte, dass mehr Geld für die Rheintalstrecke zur Verfügung stünde, wenn Stuttgart 21 nicht realisiert wird. Nur in dieser Relation macht das Sinn.

Das können wir jetzt aber beiseitelassen; denn das steht derzeit nicht zur Diskussion. Zur Diskussion stehen vielmehr die Gesamtstrategie, was den Personenverkehr betrifft, sowie die verkehrliche Leistungsfähigkeit dieser Strecke. Dabei haben wir Sie vorhin unterbrochen. Sie wollten noch etwas zu den Ausführungen von Herrn Palmer sagen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, Sie haben angeführt, dass München und Frankfurt an ihren Kopfbahnhöfen festhielten. Dem möchte ich widersprechen. In Frankfurt ist ein Durchgangsbahnhof gebaut worden, und zwar am Flughafen. Dieser Bahnhof ist extrem erfolgreich. Dieser weist heute ein ähnlich hohes Aufkommen auf wie der Frankfurter Hauptbahnhof. Was die Anzahl der Gleise

angeht, ist er übrigens auch erheblich kleiner als der Frankfurter Hauptbahnhof. Das ist ein sehr erfolgreiches Modell analog zu dem, was in Stuttgart passiert.

Boris Palmer (Projektgegner): Nein, der Frankfurter Hauptbahnhof wird nicht abgerissen. Das wäre mir neu. Ersetzt Frankfurt seinen Kopfbahnhof durch den Flughafenbahnhof? Ja oder Nein?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Der Stuttgarter Hauptbahnhof wird auch nicht abgerissen.

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist der Plan.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich garantiere Ihnen eines: Die Frankfurter wären mit ihrem heutigen Bahnhof auch glücklich, wenn dieser durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt würde.

(Zuruf: Es geht doch nicht um Glücklichkeit!)

- Na ja, der Punkt ist folgender: Es wird grundsätzlich darüber diskutiert, was richtig, was machbar und vor allem was sinnvoll. Ihre Kernaussage war, dass Frankfurt keinen Durchgangsbahnhof hat. Frankfurt hat jedoch einen Durchgangsbahnhof.

Boris Palmer (Projektgegner): Meine Kernaussage war: Frankfurt und München behalten ihre Kopfbahnhöfe. – Widersprechen Sie dieser Aussage?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, weil alternative Möglichkeiten gefunden worden sind.

Der zweite Punkt ist: München hat ein Megaproblem, weil eine Anbindung des Fernverkehrs an den Flughafen in München faktisch nicht möglich ist. Die Damen und Herren dort wären extrem froh, wenn dort ein ähnliches Konzept wie hier in Stuttgart realisiert werden könnte. Das geht jedoch leider nicht. Das hat aber andere Gründe. Das liegt an der Linienführung usw.

Das bedeutet, dass die von Ihnen aufgeführten Beispiele nicht als Beispiel dafür taugen, dass andere Städte aus betrieblichen Gründen beim Kopfbahnhof bleiben.

Ingulf Leuschel: An dieser Stelle würde ich gern etwas ergänzen. Dabei beginne ich in Zürich, weil Sie gesagt haben, wir hätten den Züricher Hauptbahnhof als Kopfbahnhof dargestellt. Auf der Folie von Herrn Dr. Kefer war von „teilweise“ die Rede.

Zürich hat eine Durchmesserlinie und bekommt jetzt die zweite. Damit gibt es in Zürich zehn unterirdische Bahnsteige. Dies sind Museumsstraße, Löwenstraße usw. Dieselbe Entwicklung zeigt sich auch in anderen Bahnhöfen. Das heißt, diese Städte

brauchen mehr Durchmesserlinien. Die Entwicklung geht dorthin. Auch Leipzig bekommt eine Durchmesserlinie.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was für eine Linie? Wie heißt die?

Ingulf Leuschel: Eine Durchmesserlinie, die durch die Stadt hindurch geht, eine Tunnelstrecke unter der Stadt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist mir schon klar. Fachausdrücke müssen hier aber allgemein verständlich erklärt werden. Wir sind hier nicht in einem Expertengremium. Hier schauen auch ein paar andere Leute zu.

Ingulf Leuschel: München braucht eine zweite Tunnelstrecke, die unter der Stadt hindurch verläuft. Anders kann man den zukünftigen Verkehr in München gar nicht mehr abwickeln. Das wird auch Verkehr sein, der über die S-Bahn hinaus geht. Dort sind auch Regional-S-Bahnen vorgesehen, die durch diesen Tunnel führen sollen. Die Kopfbahnhöfe limitieren diese Entwicklung in den Großstädten. Sie haben Paris erwähnt. Das ist richtig. Dort gibt es große Kopfbahnhöfe. Der Verkehr in Frankreich ist aber auch vollkommen anders als der Verkehr in Deutschland. Wir sind ein polyzentrisch ausgerichtetes Land. Frankreich hingegen ist monozentrisch auf Paris ausgerichtet. Alle Fernverkehrslinien gehen radial von Paris weg. Es gibt überhaupt keine nennenswerte Querverbindung. Ähnlich ist es in London. Gleichwohl gibt es in Paris einen viergleisigen Eisenbahntunnel für den Nahverkehr, wobei der Nahverkehr deutlich größer gefasst ist als die Stuttgarter S-Bahn. Außerdem führt der Verkehr viel weiter ins Umland hinaus und unter Paris hindurch, wie dies übrigens auch in Brüssel und in London der Fall ist.

Die Entwicklung in allen europäischen Städten läuft also auf Tunnelstrecken unter der Stadt hindurch hinaus. Das muss Gründe haben.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Jetzt noch einmal ganz kurz zu der anderen Anfrage, da wir gerade über den Bahnhof reden. Herr Palmer und Herr Stocker, Sie haben behauptet, wir würden den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht kennen; denn dort würden diese Querungen nicht stattfinden.

Schauen Sie sich meine Präsentation an. Bei meinem sehr simplen Beispiel ist nicht vom Stuttgarter Hauptbahnhof die Rede. Der Hintergrund ist ganz eindeutig. Heute hat der Stuttgarter Hauptbahnhof in der Hauptsache Pendelverkehre. Wenn Sie bei den Pendelverkehren bleiben – das ist eine Frage des Verkehrskonzepts –, kann man auch wunderbar bei diesem Bahnhof bleiben. Wenn Sie aber Verkehre durch den Stuttgarter Hauptbahnhof hindurch führen wollen, dann haben Sie ein Problem, weil dann diese Kreuzungen notwendig werden. Das Problem verschärft sich, wenn die Verkehre wachsen.

Das heißt also – theoretische Ausführung -: Pendelverkehre sind für Kopfbahnhöfe in Ordnung. Das ergibt sich aus der Historie. Wenn aber Durchbindungen von Linien erfolgen und wenn dies mit wachsendem Verkehr einhergeht, haben Kopfbahnhöfe ausgedient. Das muss man einmal so klar sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt haben wir folgende Situation: Die Küche meldet, das Essen sei warm.

Wir sind jetzt bei der Frage der Sinnhaftigkeit von Kopfbahnhöfen in Verbindung mit Pendelverkehr usw. Sollen wir jetzt erst die Mittagspause machen? Dann würden Sie nach der Mittagspause der Reihe nach drankommen.

Werner Wölfle (Projektgegner): Ich möchte einen didaktischen Vorschlag machen. Wenn wir nach der Mittagspause die einzelnen Punkte diskutieren, dann sollten Ihre Folien wieder an die Wand projiziert werden, damit die Zuschauer auch wissen, über was gerade gesprochen wird. So könnte man sich das Bild des ein- und ausfahrenden Zuges besser vorstellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ist das möglich?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann machen wir das so.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Geißler, wäre es möglich, nach der Mittagspause den aktuelle Gleisplan des Stuttgarter Hauptbahnhofs vorzulegen, sodass uns Herr Dr. Kefer die 300 systembedingten Kreuzungen erläutern kann? Das würden wir gern von Ihnen sehen.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, was Sie jetzt gesagt haben, ist schlichtweg falsch. Es kommt nicht darauf an, ob man durchbindet oder nicht durchbindet. Sondern es kommt darauf an, wie die Züge in den Knoten reinkommen und wie sie aus dem Knoten herauskommen.

(Zuruf von Stefan Mappus [Projektbefürworter])

- Herr Mappus, Sie können noch etwas lernen.

Es ist egal, wenn der Zug auf Ebene 2 reinkommt und auf Ebene 0 herausfährt. Es ist völlig egal, ob er durchgebunden ist oder ob dieser Zug im Pendelverkehr fährt. Das müssen Sie einfach einmal zur Kenntnis nehmen.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Kefer, wir suchen ja einen Konsens. Ich habe gerade einen sehr bemerkenswerten Satz von Ihnen gehört, den ich unterstreichen möchte und von dem ich sagen möchte, dass ich damit einverstanden sein kann.

Sie haben gesagt: Wenn man die Durchbindungen nicht will, dann kann man auch bei dem bestehenden Kopfbahnhof bleiben. – Ich denke, ich gebe Ihre Äußerungen richtig wieder.

Jetzt möchte ich auf eine meiner Folien verweisen und Ihre Zahl dagegen stellen. Durch Stuttgart 21 und insbesondere durch diese Durchbindungen sowie durch die Neubaustrecke haben wir nach Ihren Prognosen 17 Millionen zusätzliche Fahrgäste, wovon 10 Millionen zusätzliche Fahrgäste auf Stuttgart 21 zurückzuführen seien. Das sind Ihre Zahlen, die Sie gerade genannt haben.

Im Nah- und Regionalverkehr haben wir im Verkehrsverbund Stuttgart, zu dem Tübingen nicht gehört, 328 Millionen Fahrgäste. Das heißt, der ganze Aufwand des Vergrabens des Bahnhofs wird deshalb betrieben, um nach Ihren Prognosen einen Zuwachs im Nahverkehr von 3 % zu erreichen. Jetzt will ich wissen, ob das stimmt. Müssen wir den ganzen Bahnhof vergraben, um einen Zuwachs von 3 % im Nahverkehr zu erreichen? Ist das Ihre Aussage?

Ansonsten könnten wir ja auch beim Kopfbahnhof bleiben. Ihre Aussage war, dass die Durchbindungen nur 3 % bringen. Wenn man diese nicht unbedingt braucht, kann man beim Kopfbahnhof bleiben.

Nebenbei: Wir behaupten, die Durchbindungen sind auch beim Kopfbahnhof möglich.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, ich schlage vor, dass Sie den Gesamtverkehr in Deutschland als Basis nehmen, damit die Prozentzahl noch kleiner wird. Dann reden wir vielleicht nur noch 0,3 %.

Hier geht es aber um etwas anders. Hier geht es um den Bahnhof an sich und die dort stattfindenden Verkehre. Dabei spielt das verkehrliche Konzept des Bahnhofs eine Rolle. Frau Gönner wird nachher ausführen, was dazu geplant ist.

Die 3 % sind nicht der Punkt. Diesen Anteil verkleinert oder vergrößert man mit einem kleineren oder größeren Betrachtungsumfang. Hier geht es vielmehr um die geplanten Verkehre und darum, ob diese ordentlich gefahren werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich schlage vor, dass wir die Diskussion fortsetzen, wenn die Folien an der Wand sind.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich möchte gern eine Replik auf Herrn Stocker machen, weil ich seine Ausführungen so nicht stehen lassen möchte.

Herr Stocker, es ist so, dass wir eine deutlich unterschiedliche Auffassung hinsichtlich der Frage der Durchbindeverkehre und der Pendelverkehre haben. Wir werden

heute Nachmittag anhand der Nahverkehrskonzeption des Landes Baden-Württemberg erklären, warum für den deutlichen Ausbau des Nahverkehrs und des Regionalverkehrs die Durchbindung sehr wichtig und entscheidend ist; denn damit schaffen wir weit mehr Kapazitäten. Deswegen sind für uns nicht die Pendelverkehre entscheidend, sondern die Durchbindeverkehre.

Herr Palmer, Sie nehmen ein S-Bahn-System – die Region Stuttgart hat nach meinem Kenntnisstand rund 4,5 Millionen Einwohner -, das jeden Tag genutzt wird, und den Regionalverkehr und kommen dann auf die 326 Millionen Fahrgäste. Wenn man jeden Tag die S-Bahn drei, vier oder fünf Mal nutzt, ist es etwas anderes, als wenn man jeden Tag nur ein Mal den Regionalverkehr nutzt. Insofern vergleichen Sie in diesem Zusammenhang nicht nur Äpfel mit Birnen, sondern Äpfel mit Orangen.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Sie können doch auch beim Kopfbahnhof durchbinden. Es ist doch überhaupt kein Problem, Nahverkehrslinien durchzubinden. Ich wollte lediglich erklären, dass durch Durchbindungen keine Fahrwegausschlüsse entstehen.

Ich habe es gerade erklärt. Wir haben ein dreistöckiges Gleisvorfeld. Man fährt auf Ebene 2 rein und auf Ebene 0 raus. Dabei gibt es keine Fahrwegausschlüsse. Dann binden Sie doch einfach durch. Ich habe nichts dagegen.

Karl-Dieter Bodack: Das ist eindeutig eine Falschaussage von Herrn Kefer. Das müssen wir diskutieren. Es stimmt nicht, was Sie gesagt haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen wir aber nach der Mittagpause. Wir machen jetzt eine Pause und sehen uns um 13:30 Uhr wieder.

(Unterbrechung der Sitzung: 12:38 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 13:38 Uhr)

Wir setzen unsere Sitzung jetzt fort.

Wir lernen noch, wie eine solche Schlichtung ablaufen kann. Ich schlage nochmals vor, dass man sich so ausdrückt, dass die Menschen draußen am Bildschirm das auch verstehen. Wir veranstalten hier keine Fachsitzung mit Sachverständigen, bei der man sich die Begriffe zuwirft und jeder weiß Bescheid. Vielmehr müssen wir das, was wir sagen, den Menschen mit den Mitteln der deutschen Sprache zugänglich machen.

Wir sollten uns nun auf folgende Punkte konzentrieren. Der erste Punkt, der jetzt noch abgearbeitet werden muss, bezieht sich auf die Frage nach dem Kopfbahnhof. Dazu haben sich einige zu Wort gemeldet. Dabei ging es um Sinn und zukünftige

Bedeutung eines Kopfbahnhofes bzw. um die Frage, ob der Kopfbahnhof der Vergangenheit angehört. Dazu ist noch Diskussionsbedarf vorhanden.

In diesem Zusammenhang ist der Wunsch geäußert worden, einen Film von vier bzw. fünf Minuten Dauer zu zeigen. Darin wird dargestellt, was mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit eines Kopfbahnhofs gemeint ist.

Dann wird Frau Starke etwas zur Planung des Landes zum Regional- und Nahverkehr sagen, die auch bedeutsam ist für die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes. Dann müssen wir die Sache mit dem Kopfbahnhof abschließen und kommen dann zur Frage, welche Bedeutung Stuttgart 21 für die baden-württembergische Wirtschaft hat. Auch dieses Thema wurde kontrovers diskutiert.

Bevor wir mit dem Kopfbahnhof beginnen, zunächst noch Frau Gönner zur Geschäftsordnung.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, die Frage der Wirtschaftlichkeit hat sich an der Frage entzündet, wie viele Pkw-Kilometer auf die Schiene verlagert werden. Es war klar, dass wir die Frage der Vorzüge für die Wirtschaft heute noch nicht im Einzelnen diskutieren. Wir sind aber gern bereit, dies aufzunehmen. Heute geht es aber um den Stuttgarter Bahnhof und um die Frage der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnhofs. Ich würde mich freuen, wenn wir entlang der vorgegebenen Themen vorgehen würden.

Zu dem Bild, das Herr Palmer heute Morgen gezeichnet hat, würde ich nachher gern eine Dreisatzrechnung anstellen, um zu verdeutlichen, dass die Aussage zu den 1,3 %, die S 21 angeblich bringt, so nicht stehen bleiben kann, was die Frage der Gesamtheit der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg und die Frage der Steigerung insbesondere im Fernverkehr angeht. Ich denke, die Zahlen müssen richtig zueinander in Beziehung gesetzt werden. Wir sind gern bereit, heute noch etwas dazu zu sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt also zum Kopfbahnhof. Herr Bräuchle kann sicherlich etwas dazu sagen. Er hatte sich schon vor längerer Zeit gemeldet und fühlte sich übersehen bzw. übergangen. Das muss natürlich nicht sein.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Ich möchte kurze Erläuterungen zu zwei Punkten abgeben, die heute Morgen benannt worden sind und die begrifflich stehen geblieben sind. Vom Initiativbündnis hören wir natürlich mit dem Ohr der Bürger deren Ängste, Befürchtungen und Anfragen mit.

Erstens. Der bisherige Bahnhof wird nicht abgerissen, sondern er behält seine drei Verkehrsebenen. Das muss auch den Bürgern draußen immer wieder neu klargemacht werden. Es wird nichts abgerissen. Es handelt sich um eine verkehrliche Veränderung, aber nicht um einen Bahnhofsabriss.

Zweitens. Es ist ein Konsens erzielt worden, den ich noch einmal sehr deutlich hervorheben möchte. Stuttgart 21 bringt ein Mehr und eine Entlastung für den Personenverkehr sowie ein Mehr für die heutige und für die errechnete künftige Kapazität für den Güterverkehr. Das ist also ein Vorzug. Das möchte ich noch einmal festhalten und nach außen kommunizieren.

Werner Wölfle (Projektgegner): Ich möchte erklären, warum uns das Thema wichtig ist. Wir wollen keinen neuen Kopfbahnhof bauen. Darum geht es gar nicht. Vielmehr geht es um die Infragestellung der Leistungsfähigkeit dieses Kopfbahnhofs. Das haben Sie nämlich in Ihrem Vortrag gemacht. Deshalb habe ich vor der Mittagspause gesagt, dass es hilfreich wäre, wenn man die jeweiligen Folien hätte. Sie haben versucht, uns zu erklären, warum ein Kopfbahnhof so wenig leistungsfähig sei, weil es zu Kreuzungen komme usw.

Deshalb haben wir darum gebeten, dass der ehemalige Bahnhofsvorsteher dieses Bahnhofs, Herr Hopfenzitz, aus seiner Sicht kurz erläutert, warum die Prämissen, die Sie dargestellt haben, falsch sind. Im Anschluss daran möchte Herr Edwin Dutler den integralen Taktfahrplan erklären. Herr Edwin Dutler ist Präsident von Pro Bahn Schweiz. Die Schweizer haben mit dem integralen Taktfahrplan bekanntlich besonders viel Erfahrung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einverstanden. – Jetzt Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Hat sich erledigt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wollen wir das jetzt gleich machen, oder wollen wir Herrn Becker zuvor noch hören?

Christian Becker: Ich würde gern auf Herrn Hopfenzitz erwidern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie reden jetzt als Sachverständiger für wen?

Christian Becker: Ich rede für die Deutsche Bahn AG. Ich bin für den Fahrplan in der Region Südwest zuständig.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Hopfenzitz sollte mit seinen Ausführungen beginnen. Dann werden wir erwidern.

Egon Hopfenzitz: Meine Damen und Herren! Ich war 14 Jahre lang Leiter des Stuttgarter Hauptbahnhofs, und zwar von 1981 bis 1994. Ich lege großen Wert darauf, dass Sie wissen, dass ich früheren Jahren sieben Jahre lang im Außendienst tätig war. Ich kenne den Hauptbahnhof also nicht nur aus der etwas angehobenen Position eines Dienststellenleiters, sondern ich war auch Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamter. Daher rühren auch meine Detailkenntnisse zu diesem Bahnhof.

Der Höflichkeit wegen ist noch hinzuzufügen, dass ich auf dieser Seite der einzige war, der heute Morgen Herrn Kefer applaudiert habe. Das heißt natürlich nicht, dass ich ihm sachlich zustimme. Sondern mir hat seine Stimme gefallen. Ich finde, diese Höflichkeit könnte man gegenseitig immer wieder austauschen.

Nun aber zur Sache. Es wurde auf Blockaden zwischen Einfahrten und Ausfahrten hingewiesen. Dem ist hinzuzufügen, dass es zum Eisenbahnergrundwissen gehört, dass jeder Bahnhof, wenn er über mehr als zwei Gleise verfügt, Fahrten aufweist, die einander ausschließen. Das ist keine Spezialität des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Sondern diese Spezialität besitzt tatsächlich auch der Tiefbahnhof, sofern er gebaut wird.

Wenn im Tiefbahnhof von Gleis 1 ein Zug zum Flughafen fährt, dann sind sämtliche Ausfahrten in Richtung Stuttgart-Wangen gesperrt. Ich könnte Ihnen mehr als ein Dutzend Ausschlüsse servieren. Dies spricht für den Kopfbahnhof. Der Kopfbahnhof hat 72 Fahrstraßen, die eingestellt werden können. Der Tiefbahnhof hingegen hat nur 32 Fahrstraßen. So können Sie einmal mitbekommen, in welcher Größenordnung der Kopfbahnhof dem Tiefbahnhof voraus ist.

Es gibt natürlich Situationen, in denen ein einfahrender Zug mit einem einfahrenden Zug kreuzen soll. Dazu gibt es aber in jedem Bahnhof eine Fahrplangestaltung. Das heißt, wenn ein Zug von Feuerbach nach Gleis 16 einfährt, dann wird der Bahnhof nie vorschreiben, dass zur gleichen Zeit von Gleis 12 ein Zug nach Bad Cannstatt ausfährt. Sondern es wird ein für ein Jahr gültiger Fahrplan entwickelt, der keine einzige Kollision im Regelbetrieb beinhaltet.

Kommt es zu Verspätungen, dann weicht man natürlich von dieser Disposition ab. Der Fahrdienstleiter bzw. die Betriebsüberwachung ist hierfür verantwortlich und legt fest, welcher Zug Einfahrt und welcher Zug Ausfahrt hat. Die Betriebsüberwachung wird disponieren, indem sie einen Zug auf ein anderes Gleis verlegt. Andere Gleise stehen im Hauptbahnhof in ausreichendem Umfang zur Verfügung, sodass diese Blockade nicht stattfindet.

Mich ärgert, dass man den Bahnhof kaputt redet. Es ist ein vorhandener Bahnhof, der bleiben kann. Es ist kein neuer Bahnhof, der 4,1 Milliarden € kostet und der die gleichen Probleme bei Ein- und Ausfahrten hat, die der Kopfbahnhof heute schon hat. Normalerweise dürfte ein neuer Bahnhof diese Probleme nicht aufweisen. Er weist sie aber auf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte einmal fragen, warum er die gleichen Problem aufweist.

Egon Hopfenzitz: Er weist die gleichen Probleme aus, weil Fahrstraßenausschlüssen, also Kreuzungen bei Ein- oder Ausfahrten im Kopfbahnhof genauso existieren

können wie beim Tiefbahnhof, wenn es zu Verspätungen oder sonstigen Abweichungen vom Regelfahrplan kommt.

Darüber hinaus wurde die Kopfwende im Kopfbahnhof dargestellt. Herr Kefer hat detailliert geschildert, wie sich eine Kopfwende mit zwei Triebfahrzeugführern vollzieht. Im Kopfbahnhof in Stuttgart ist es aber so, dass bei Einfahrt eines ICE ein zweiter Triebfahrzeugführer am Gleis steht, der sofort aufsteigt, sodass der Zug zwei Minuten später wieder ausfahren kann. Wir haben es im Hauptbahnhof fertig gebracht und bringen es heute noch fertig, dass für Wenden nicht vier Minuten, sondern lediglich drei Minuten benötigt werden.

Jetzt werden Sie wahrscheinlich einwenden, dass das Personal koste. Dazu ist zu sagen, dass die Fahrzeit eines Triebfahrzeugführers auf einem ICE eingeschränkt ist. Dieser fährt nur eine bestimmte Stundenzahl lang. Wenn er von Berlin oder Rostock kommt, dann steht in Stuttgart ohnehin ein Wechsel an. Diese Kosten kann man also nicht der Wende zuschreiben. Sondern das ist ein Aspekt des Fahrplans, den der Mann einhalten muss.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist eine Frage des Tarifvertrages, wie lange der Mann arbeiten darf.

Egon Hopfenzitz: Der Tarifvertrag schreibt vor, wie lange er aktiv auf dem Führerstand sitzen darf.

(Zuruf: Das gilt aber auch für einen Durchgangsbahnhof!)

Ich darf darauf hinweisen, dass Sie laut Ihrem neuen Plan in Ostfildern eine sogenannte überschlagene Wende vorschreiben. Das heißt, dort wird nicht nur der Triebfahrzeugführer gewechselt. Sondern der Aufenthalt am Endbahnhof ist so knapp bemessen, dass nach Ankunft des ersten Zuges der zweite Zug sofort abfahren muss. Das kostet einen weiteren Triebfahrzeugführer und ein weiteres Fahrzeug. Außerdem ist im Bahnhofsterminal ein zweiter Mann einzusetzen; denn aufgrund der mangelhaften Leistungsfähigkeit der Strecke reichen die Aufenthaltszeiten im Endbahnhofsterminal und im Endbahnhof Ostfildern nicht mehr aus, um eine Wende zu schaffen. So viel zur Kopfwende.

Nun zu den Durchbindungen. Im Kopfbahnhof gibt es heute schon Durchbindungen. Es fahren Züge über Stuttgart nach Jagdfeld. Es fahren Züge nach Neckarelz. Ob dies notwendig ist, weiß ich nicht. Interessant ist aber, dass solche Durchbindungen beim Tiefbahnhof angepriesen werden mit dem Hinweis, dass die Strecke zum Abstellbahnhof Untertürkheim ausgelastet sei, sodass Züge durchgebunden werden müssten.

Hiermit ist also nicht der Bedarf an Reisenden angesprochen. Sondern hier muss der Zug weiterfahren, weil keine Trasse zum Wartungsbahnhof Untertürkheim zur Verfügung steht.

Es wird von einem Lastenwechsel gesprochen und damit ein schönes Wort gebraucht. Das heißt: Der Zug kommt voll an und fährt halbleer weiter, aber nicht, weil man ihn benötigt, sondern weil keine Trasse zum Abstellbahnhof zur Verfügung steht. Aus diesem Grund soll im Tiefbahnhof durchgebunden werden.

SMA schreibt zum Beispiel: Der ICE Zürich-Stuttgart kann nicht in Stuttgart enden. Er muss nach Nürnberg durchgebunden werden. – Sie sollten das Problem der Durchbindung nicht so sehr als kundenfreundlich betrachten. Es ist schlichtweg eine Notwendigkeit, um den zu kurz und zu klein geratenen Tiefbahnhof zu entlasten.

SMA schreibt mehrmals, dass Fahrstraßenkonflikte - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Leute wissen nicht, was SMA ist.

Egon Hopfenzitz: Die SMA und Partner AG ist eine Schweizer Beratungsgesellschaft, die hierzu einige Aussagen getroffen hat.

SMA schreibt mehrmals, dass Fahrstraßenkonflikte im Tiefbahnhof auftreten. Diese werden dadurch behoben, dass man die Züge einfach weiter fahren lässt.

Im Hauptbahnhof hat man folgenden Vorteil, der schon einmal angesprochen wurde. Die Züge von Bad Cannstatt fahren durch dieses Tunnelgebirge. Sie fahren im Kellergeschoss nach Stuttgart ein. Parterre befindet sich die Verbindung zwischen dem Personenbahnhof und dem Abstellbahnhof. Im ersten Geschoss fahren wir von Stuttgart nach Zuffenhausen oder umgekehrt. Das sind also Einrichtungen, die diese Fahrstraßenkonflikte weitgehend ausschließen.

Zudem ging es noch um das Problem der Zulaufgleise. Über die Zulaufgleise habe ich mit dem Kommunikationsbüro heftige Auseinandersetzungen geführt. Sie erlauben, dass ich sage, dass Herr Drexler mir geschrieben hat: Herr Hopfenzitz, es bleibt dabei. Hier sind fünf Zulaufgleise. – Ich hätte fast meinen Hut genommen und gesagt: Dann bin ich nicht mehr der geeignete Bahnhofsvorsteher. Dann soll Herr Drexler kommen.

Es sind nicht fünf, sondern sechs Zulaufgleise. Man will auch sieben Zulaufgleise haben. Jetzt darf ich kurz eine Zwischenfrage an Herrn Professor Dr. Martin richten: Wird von Ihrer Seite noch behauptet, dass der Tiefbahnhof doppelt so leistungsfähig ist wie der Kopfbahnhof?

(Dr. Ullrich Martin: Nein!)

- Sie sagen Nein. Ansonsten hätte ich Ihnen vom Konzernbeauftragten der Bahn für Baden-Württemberg vorgelegt. Dieser hat gesagt, dass dieser Ausdruck nicht mehr verwendet wird. Damit haben wir also offensichtlich Übereinstimmung erzielt.

Soweit die Aufarbeitung der Fragen, die Herr Kefer gestellt hat. Gebe ich jetzt das Wort zurück an Herrn Kefer, oder setze ich meine Ausführungen zum Kopfbahnhof fort?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir gehen jetzt der Reihe nach vor. Wir reden jetzt zu diesem Thema, nicht wieder zu einem anderen Thema. Sie reden schon vom Kopfbahnhof und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, dürfte Herr Professor Martin neben dem Kopfschütteln auch auf die Frage antworten? Er würde gern etwas dazu sagen; denn er ist direkt angesprochen worden.

Werner Wölfle (Projektgegner): Vielleicht können wir noch kurz den Film zum integralen Taktfahrplan sehen, weil das dazu gehört. Dann können Sie darauf antworten.

Christian Becker: Nein, ich muss jetzt erst einmal darauf antworten. Ich bin für den Fahrplan im Stuttgarter Hauptbahnhof verantwortlich. Deshalb muss ich mich jetzt zu dem äußern, was gerade gesagt wurde.

Entscheidend ist, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof ein Kopfbahnhof mit einer gewissen Leistungsqualität ist, die wir tagtäglich im Zugverkehr erleben. Meine Mitarbeiter sind dafür verantwortlich, dass wir die zahlreichen Zugfahrten in den Stuttgarter Hauptbahnhof hineinbekommen.

Erste Aussage dazu: Im Stuttgarter Hauptbahnhof haben wir mehr Fahrstraßenausgänge. Ich möchte kurz erklären, was ein Fahrstraßenausgang ist. Der Fahrdienstleiter muss einem Zug Einfahrt nach Stuttgart Hauptbahnhof auf einem Gleis gewähren. Bevor das Signal auf „Fahrt“ geht, müssen alle Weichen auf diesem Fahrweg eingestellt sein, damit das Signal auf „Fahrt“ geht und der Zug in den Bahnhof einfahren kann.

In diesem Moment können diese Weichen nicht mehr umgestellt werden. Wenn eine andere Fahrstraße eingestellt werden soll, die über eine solche Weiche läuft, dann geht nicht. Das heißt, wir können einen anderen Zug nicht ausfahren lassen.

Einfaches Beispiel: Wenn wir nach Gleis 16 einfahren – das ist eines der langen Gleise im Stuttgarter Hauptbahnhof mit einer Bahnsteiglänge von 400 Metern –, dann können wir auf Gleis 12, 13, 14 und 15 nicht mehr ausfahren.

(Egon Hopfenzitz: Das ist falsch!)

Es gibt die Alternative, in einem Gegengleis zu fahren. Das führt dann aber zu weiteren Ausschlüssen. Genau das habe ich heute Morgen erlebt. Ich wollte auf dem Gegengleis einfahren. Wegen der Ausschlüsse im Stuttgarter Hauptbahnhof konnte ich aber nicht einfahren. Das ist nur ein kleines Beispiel, das verdeutlicht, was ich heute Morgen erlebt habe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was verstehen Sie unter Ausschlüssen?

Christian Becker: Ausschluss bedeutet, dass die Weiche durch den Fahrweg festgelegt ist und nicht durch einen anderen Zug, der ausfahren will, benutzt werden kann. Andernfalls würden die Züge kollidieren. Das heißt, es wird technisch ausgeschlossen, dass eine Weiche zwei Mal für einen Fahrweg genutzt werden kann.

(Peter Conradi [Projektgegner]): Sie haben vorhin zugesagt, dass der aktuelle Verkehrswegeplan für den Stuttgarter Bahnhof hier an der Wand sein wird! Dann verstehen wir auch besser, was Sie sagen!

- Lassen Sie mich doch bitte zu Ende sprechen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie können doch zu Ende sprechen. Seien Sie ganz ruhig.

Christian Becker: Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Welche Folie hätten Sie gerne?

Peter Conradi (Projektgegner): Wir hatten vor der Mittagspause darum gebeten, die beiden Pläne an die Wand zu projizieren, damit Sie zeigen können, wo es Fahrplanausschlüsse gibt. Sie sprachen von 300 systembedingten Kreuzungen. Das würden wir gerne sehen. Dazu müssten wir das Licht ausschalten, sodass wir es besser auf der Leinwand sehen können. Dann können Sie es erklären.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist problematisch, das Licht auszuschalten, weil in dem Moment, in dem wir das Licht ausschalten, das Fernsehen nicht mehr so gut senden kann. Das wird aber noch bis zum nächsten Mal geklärt werden. So ist es mir gesagt worden. Deshalb müssen wir zusehen, dass wir mit diesen etwas beleuchteten Folien zu Rande kommen.

Welche Folie soll denn jetzt eingeblendet werden?

(Zuruf: Hauptbahnhof West!)

- Da müssen Sie mir jetzt helfen. Das kann ja nicht eine Folie von Herrn Kefer sein, sondern das muss eine Folie von Herrn Palmer sein.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es gab dazu heute Morgen keine Folie.

Christian Becker: Dazu gab es bis jetzt noch keine Folie.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Der Gleisplan des Hauptbahnhofs eignet sich schlichtweg nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann hat jetzt wieder Herr Becker das Wort.

Christian Becker: Ich wollte andeuten, dass es Fahrstraßenausschlüsse gibt. Es gibt wesentlich mehr Fahrstraßenausschlüsse als bei einem Durchgangsbahnhof.

Es wurde gerade gesagt, bei einem Durchgangsbahnhof hätten wir weniger Fahrstraßen. Es müssen also weniger Straßen festgelegt werden, damit ein Zug fahren kann. Das ist logisch. Wenn Sie mit einem Zug von Osten einfahren, dann wird er nicht nach Osten ausfahren. Das heißt, dort ist keine zweite Fahrstraße erforderlich, um den Zug wieder ausfahren zu lassen. Es werden also viel weniger Fahrmöglichkeiten benötigt, als dies heute bei einem Kopfbahnhof der Fall ist. Bei einem Kopfbahnhof müssen Sie immer in die gleiche Richtung ein- und ausfahren. Diese Problematik gibt es bei einem Durchgangsbahnhof nicht. Deshalb sind bei einem Durchgangsbahnhof auch viel weniger Fahrstraßen erforderlich.

Entscheidend für Stuttgart 21 und den Durchgangsbahnhof ist aber Folgendes. Heute haben wir ein gewisses Verkehrsvolumen am Stuttgarter Hauptbahnhof. Ich kann Ihnen sagen, dass meine Mitarbeiter den Verkehr heute noch gerade so abwickeln können, dass alle Züge in den Stuttgarter Hauptbahnhof hineinfahren werden können. Dies ist auf die Problematik der Ausschlüsse zurückzuführen.

Wenn wir Zusatzverkehre fahren wollen, wie es vom Land und auch vom Fernverkehr gewünscht ist, wird dieser Bahnhof diese Kapazität aufgrund dieser Einschränkung nicht mehr aufnehmen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte stellvertretend für das Publikum eine Frage stellen. Wenn ein Zug von Zuffenhausen einfährt und sich im Bahnhof befindet, warum kann dann nicht ein anderer Zug auf der Strecke, auf der der erste Zug eingefahren ist, wieder rausfahren?

Christian Becker: Wenn er im Bahnhof in – dabei gebe ich Ihnen Recht -, löst sich die Fahrstraße wieder auf, und Sie können den nächsten Zug fahren. Solange der Zug aber noch am Bahnsteig angekommen ist, können Sie keinen anderen Zug fahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Weshalb kann der nicht direkt reinfahren? Warum muss der Zug über zehn Weichen fahren?

Christian Becker: Dies ist halt das Gleisfeld, das der Stuttgarter Hauptbahnhof heute hergibt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wundert einen andauernd. Wenn man in den Bahnhof reinfährt, da rumpelt man zunächst über sechs Weichen und weiß gar nicht, warum das so ist.

Christian Becker: Genau die Weichen, über die Sie fahren, Herr Geißler, - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn jemand auf der Toilette ist, dann haut es ihn runter.

(Heiterkeit)

Christian Becker: Genau diese Weichen, von denen wir sprechen, können von einem anderen Zug in dem Moment nicht genutzt werden. Wir reden von 16 Gleisen. Die Züge, die zu diesem Zeitpunkt am Bahnsteig stehen, können diese Weichen nicht mehr befahren, wenn es gerade rumpelt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich vernehme heftigen Widerspruch von ganz hinten.

Dr. Wolfgang Hesse: Ich wollte etwas Grundsätzliches sagen. Deswegen hatte ich mich schon die ganze Zeit gemeldet.

Hier wird immer auf den durchgebundenen Zügen bestanden. Durchgebundene Züge sind eine Notlösung, um möglichst viele Züge durchzubringen.

Außerdem werden hier Kapazitätsbetrachtungen angestellt, wie viele Züge man in welcher Zeit durch den Bahnhof durchbringt. Das geht an der Realität der Fahrplanbedürfnisse vorbei. Das wäre genauso, als wenn man die Schulhäuser im Lande auf ein Drittel verkleinern und sagen würde, die Schüler könnten auch in drei Schichten zur Schule gehen.

Die Bahnhofsgleise werden zu bestimmten Zeiten gebraucht, und zwar dann, wenn man gute Umsteigemöglichkeiten gefragt sind, und zwar in alle Richtungen. Das ist das Prinzip des integralen Taktfahrplans, das Herr Dutler gleich noch genauer erklären wird. Hierfür müssen diese Gleise zur Verfügung stehen. Dafür braucht man eine große Anzahl von Gleisen.

Ich habe zum Beispiel einen integralen Taktfahrplan für Stuttgart entwickelt. Damit kann ich nachweisen, dass man zur gleichen Zeit 13 Gleise braucht. Sonst kann man diesen Fahrplan nicht fahren. Das heißt, wenn man mit einem Zug reinkommt – alle S-Bahnfahrer kennen das - und in einen anderen Zug umsteigen will, dann hat man Glück, wenn der zweite Zug nach dem ersten Zug einfährt. Wenn er aber gerade zuvor weggefahren ist, dann muss man die gesamte Taktzeit abwarten. Wir haben es

aber nicht nur wie bei der S-Bahn mit 20-Minuten-Takten zu tun, sondern wir haben es sehr häufig mit Stundentakten zu tun.

Egon Hopfenzitz: Eine direkte Antwort auf die Ausführungen von Herrn Becker. Was er geschildert hat, ist vollkommen richtig. Exakt das Gleiche passiert aber auch im Tiefbahnhof. Gerade wurde gesagt, es rumpelt, wenn man über zehn Weichen fährt. Wenn man im neuen Tiefbahnhof von Cannstatt aus nach Gleis 5 einfährt, fährt man über sieben Weichen. Dann rumpelt es genauso. Sie dürfen also nicht so tun, als wäre es eine Spezialität des Kopfbahnhofs, dass über viele Weichen gefahren wird.

Das Umstellen von Fahrstraßen ist auf dem Stellwerk in Stuttgart eine Sache von Sekunden. Das passiert durch zwei Knopfdrücke. Man sollte nicht meinen, jede Weiche müsse einzeln umgestellt werden.

Christian Becker: Ich möchte dem widersprechen. Auch ich war Fahrdienstleiter. Auch ich weiß, wie man Fahrstraßen einstellt. Auch ich weiß, dass das in Sekunden geht.

Wenn die Fahrstraße aber einmal steht, sind keine weiteren Fahrten möglich. Es geht um die Zeit, in der der Zug fährt.

Egon Hopfenzitz: Im Tiefbahnhof ist das aber genauso wie im Kopfbahnhof. Eine Eisbahnfahrt im Tiefbahnhof findet unter keinen anderen eisenbahntechnischen Voraussetzungen statt als eine Eisenbahnfahrt im Kopfbahnhof.

Christian Becker: Dem stimme ich zu. Wir haben beim Tiefbahnhof aber weniger Fahrstraßenausschlüsse als bei einem Kopfbahnhof.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich will es ganz praktisch machen. All diejenigen, die in den Stuttgarter Kopfbahnhof einfahren, sollten einfach einmal darauf achten, wann sie eine Weiche passieren. In der Regel passieren sie eine Weiche erst kurz vor der Verteilung in die Bahnsteige. Das ist so – ich wiederhole es jetzt zum x-ten Mal -, weil wir im Gleisvorfeld drei Stockwerke haben. Wir haben das sogenannte Tunnelgebirge. Das erleichtert uns das. Das ist in Frankfurt anders, wo alles über Frankfurt-Sportfeld geht.

Nicht jeder Kopfbahnhof ist gleich. Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist mit seinem Tunnelgebirge der optimale Kopfbahnhof in Europa.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte versuchen, die Diskussion ein bisschen zusammenzufassen, damit wir nicht den Faden verlieren. Dann würde ich gern das Wort an Professor Martin weitergeben, weil das, was er auszuführen hat, sehr wichtig ist.

Wir haben argumentiert, dass wir bei einem Kopfbahnhof mehr Kreuzungen haben. Diese zusätzlichen Kreuzungen bedingen mehr Fahrplanausschlüsse. Ich definiere das noch einmal. Das heißt einfach nur, dass verhindert wird, dass zwei Züge zum selben Zeitpunkt an ein und derselben Stelle sind, sodass diese nicht kollidieren.

Weiter wird argumentiert, dass es in einem Durchgangsbahnhof ebenfalls Fahrstraßenausschlüsse geben kann. Das dementieren wir nicht. Wir behaupten jedoch, dass es bei einem Kopfbahnhof erheblich mehr Fahrstraßenausschlüsse als bei einem Durchgangsbahnhof gibt.

An dieser Stelle kann die Diskussion qualitativ nicht mehr weitergeführt werden; denn alles andere wäre eine reine Behauptung. Um diesen Punkt zu quantifizieren, haben wir Untersuchungen angestellt. An dieser Stelle sollte Herr Professor Martin sagen, was bei seinen Simulationsrechnungen herausgekommen ist. Er hat nämlich untersucht, wie viele Züge mehr oder weniger aufgrund dieses Kriteriums im Kopfbahnhof bzw. im Durchgangsbahnhof abgewickelt werden können.

Dr. Ulrich Martin: Herr Hopfenzitz, ich möchte kurz auf Ihre Frage eingehen. Sie haben von der doppelten Leistungsfähigkeit gesprochen. Bei den anderen Dingen sind wir gar nicht so weit auseinander, aber bei diesem Punkt vertreten wir unterschiedliche Auffassungen. Die Behauptung einer doppelten Leistungsfähigkeit ist nie aufgestellt worden. Das ist auch nirgendwo nachzulesen.

(Zuruf von Egon Hopfenzitz)

- Nein, ist es nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit das noch einmal klar wird. Hier wird die angebliche oder wirkliche Behauptung von Herrn Professor Martin diskutiert, dass der Durchgangsbahnhof doppelt so leistungsfähig sei wie der Kopfbahnhof. Haben Sie das gesagt?

Dr. Ulrich Martin: Der Durchgangsbahnhof hat eine etwa ein Drittel höhere Leistungsfähigkeit als der Kopfbahnhof. Hierbei wurde K 21 zum Vergleich genommen. Dies wurde stets behauptet, und dazu stehe ich auch unverändert.

Außerdem ging es um die Frage der Fahrstraßenausschlüsse. Herr Kefer hat gerade darauf hingewiesen, dass die entscheidende Frage ist, wie viele Weichen in einem Bahnhof vorhanden sind. Herr Hopfenzitz, Sie haben vollkommen richtig festgestellt, dass jede Weiche zu Fahrstraßenausschlüssen führt. Jede Weiche kann man bekanntlich in vier Richtungen befahren.

(Zuruf)

- Moment. Man kann jede Weich ein vier Richtungen befahren. Es kommt darauf an, ob - -

(Egon Hopfenzitz: Aus drei Richtungen und in vier Relationen!)

- In vier Relation. Eingedenk der mahnenden Worte von Herrn Geißler habe ich aber versucht, es einfach zu formulieren.

Demzufolge können wir davon ausgehen: Je mehr Weichen vorhanden sind – die Weichen sind letztlich die Ursache für die Fahrstraßenausschlüsse –, desto mehr Fahrstraßenausschlüsse gibt es tendenziell.

Dass es diese auch im Durchgangsbahnhof gibt, ist überhaupt keine Frage. Die entscheidende Frage für die Leistungsfähigkeit ist allerdings, wie häufig diese Fahrstraßenausschlüsse bei dem geplanten Fahrplan tatsächlich wirksam werden. Daraus lässt sich die Leistungsfähigkeit ableiten. Eine entsprechende Untersuchung führte zu der Aussage, dass der Durchgangsbahnhof ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit aufweist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist aber Ergebnis einer Simulation.

Dr. Ulrich Martin: Das wurde aufgrund einer standardisierten betrieblichen Untersuchung herausgefunden. Dies ist ein anerkanntes Verfahren.

An dieser Stelle möchte ich noch auf die Frage eingehen, die Herrn Stocker heute Vormittag gestellt hat. Er hat in Zweifel gezogen, dass die Eingangsparameter dieser Untersuchung richtig sind. Dabei bezog er sich konkret auf die Haltezeiten. Auch das kann ich ganz einfach erklären.

Wir haben unterschiedliche Mindesthaltezeiten im Kopfbahnhof und im Durchgangsbahnhof. Das ist kein Stuttgarter Problem, sondern das ist generell so. Im Durchgangsbahnhof ist das Ein- und Aussteigen der Reisenden für die Mindesthaltezeit maßgeblich. Im Kopfbahnhof sind – wie es Herr Hopfenzitz selbst bestätigt hat – die betrieblichen Belange für das Wenden des Zuges maßgeblich.

Das Wenden des Zuges kann auf zweierlei Art passieren. Entweder es steht ein zweiter Lokomotivführer am Bahnsteig, steigt gleich auf den Zug auf und fährt diesen Zug weiter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Professor Martin, ich möchte gern eine Frage stellen. Haben Sie bei Ihrer Simulation auch berücksichtigt – nur darum geht es ja -, dass der Stuttgarter Kopfbahnhof drei Ebenen hat, wie wir gerade von Herrn Stocker erfahren haben?

Dr. Ulrich Martin: Das ist vollständig berücksichtigt worden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt hat Herr Dutler das Wort.

Edwin Dutler: Ich vertrete Pro Bahn Schweiz und komme aus Zürich. Mir ist die Aufgabe übertragen worden, etwas über den integrierten Taktfahrplan zu sagen.

Ich spreche nicht von Simulationen, sondern von der Realität. In Zürich haben wir einen Kopfbahnhof mit 16 Gleisen. Außerdem haben wir einen voll integrierten Taktfahrplan. Jede halbe Stunde fahren alle Züge rein. Spätestens 10 Minuten später verlassen die Züge den Bahnhof wieder.

Bei uns fahren parallel vier Züge ein. Im Vorfeld haben wir das so organisiert, dass das möglich ist. Wir binden alle Züge um. Das heißt, kein Zug bleibt in Zürich, sondern jeder Zug fährt sofort weiter. Wir haben parallel jede halbe Stunde zwölf Züge im Bahnhof, sodass man gegenseitig umsteigen kann. Das ist die Realität, und das ist jederzeit im Kursbuch nachlesbar.

Nun zum integrierten Taktfahrplan. Zwischen Minute 47 und Minute 00 finden Einfahrten statt. Zwischen Minute 58 und Minute 12 finden alle Ausfahrten statt. Man kann dabei in alle Relationen umsteigen. Eine halbe Stunde später passiert das gleich noch einmal. Das ist eine sehr einfache und gleichzeitig großartige Lösung.

Ich empfehle, einmal nach Zürich zu kommen. Schauen Sie sich einmal an, was wir gemacht haben. Wir haben zu einem Bruchteil der Kosten ein integriertes Taktfahrplansystem entwickelt mit einem Kopfbahnhof, der bestens funktioniert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann bleibt die Frage, warum das bei den deutschen Bahnhöfen nicht so funktioniert.

Ein Argument von vielen von Herrn Kefer war, der Kopfbahnhof sei aufgrund der zahlreichen Ausschlüsse nicht mehr brauchbar. Dies sei beim Durchgangsbahnhof besser, weil man beim Durchgangsbahnhof mehr Züge abwickeln könne.

Dies wird nun vom Fachmann aus Zürich bestritten. In Zürich ist es offenbar anders.

Peter Conradi (Projektgegner): Ich möchte das Problem des Fahrplanausschlusses noch einmal erläutern. Wenn Sie eine ebenerdige Straßenkreuzung bei grüner Ampel erreichen, dann kann auf der Querrichtung nicht gefahren werden, weil dort Rot ist. Das ist ein Fahrbahnausschluss. Wenn man diese Kreuzung auf zwei Ebenen verteilt, gibt es keinen Fahrbahnausschluss, und beide können gleichzeitig fahren. So kann man jedem Autofahrer klar machen, was ein Fahrbahnausschluss ist.

Wir halten Ihnen vor, dass Sie ständig von Weichenzahlen reden. Sie reden aber nicht davon, dass der Stuttgarter Kopfbahnhof so, wie er ist, mit dreigeschossigen Überwerfungen kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten für einen großen Teil der Rela-

tionen erlaubt. Dies gilt nicht für alle Relationen, aber für einen großen Teil der Relationen.

Reden Sie deshalb doch bitte nicht dauernd davon, als sei das Vorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit Frankfurt oder München vergleichbar. Diese sind eben. Wir haben jedoch drei Geschosse und sind deswegen sehr viel leistungsfähiger.

Ingulf Leuschel: Herr Conradi, es ist zunächst einmal richtig, was Sie sagen.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist schon einmal gut!)

- Ich komme noch darauf zurück. Jetzt möchte ich aber auf die Ausführungen des Schweizer Kollegen eingehen.

Was Sie bezogen auf Zürich gesagt haben, ist vollkommen richtig. Zur Situation in Zürich kann ich Sie nur beglückwünschen.

Wir müssen aber berücksichtigen, dass es in Zürich deutlich mehr Zu- und Abfahrtgleise gibt. Es gibt zwei zweigleisige Strecken allein von Oerlikon. Wenn Sie von Zürich Richtung Norden, Richtung Hauenstein fahren, fahren Sie weit links, bevor die Strecken überworfen werden. Das hängt alles mit dem Kopfbahnhof zusammen.

Wenn man einen Kopfbahnhof möglichst effizient gestalten will, muss man nach Möglichkeit Überwerfungsbauwerke haben. Das hat man in Zürich zum Teil sehr weit draußen gemacht. Ich kann die Aussagen des ITF nur bestätigen. In Zürich haben wir aber heute schon eine zweigleisige Tunnelstrecke mit einem viergleisigen Bahnhof an der Museumsstraße. Nun kommt ein weiterer unterirdischer Bahnhof mit vier Gleisen an der Löwenstraße in Zürich hinzu, weil die Kapazität des Kopfbahnhofs aufgrund der großen Verkehrsnachfrage ausgeschöpft ist. Das eine muss also nicht das andere ausschließen. Ein Kopfbahnhof ist aber kein Allheilmittel.

Herr Conradi, ich möchte noch auf Ihre Ausführungen eingehen. Ja, wir haben in Stuttgart Kreuzungsbauwerke. Das stellt niemand von uns infrage. In dieser Beziehung ist Stuttgart wesentlich effektiver als Frankfurt oder München. Das haben wir auch nicht in Abrede gestellt. Das haben wir heute nie in Abrede gestellt.

Bei einem Kopfbahnhof ist es aber unstrittig, dass Sie mit einem Zug - Kreuzungsbauwerke unterstellt – in das Gleis hineinfahren und in dieselbe Richtung wieder hinausfahren. Über eine Weiche geht es dann in eine andere Richtung. Sie fahren gegen die Richtung. Das erfordert Kapazität.

In einen Kopfbahnhof fahren Sie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde ab Bahnsteigspitze.

(Dr. Felix Berschin: Das machen Sie auch, wenn Sie kein ETCS haben! Beim Gefällebahnhof und beim Durchgangsbahnhof fahren Sie auch nur 30 km/h!)

- Gehen Sie bitte davon aus, dass ETCS heute Standard in Europa ist und im Übrigen vorgeschrieben ist. Die Schweizer fahren übrigens mit ETCS. Sie haben nichts zurückgenommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist ETCS? Das kann kein Mensch verstehen.

Ingulf Leuschel: Entschuldigen Sie bitte, Herr Geißler. Heute Morgen ist bereits einmal erklärt worden, dass das das europäische Sicherheitssystem ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das müssen Sie dann wiederholen; denn das kann sich niemand merken.

Ingulf Leuschel: Gerne. ETCS heißt European Train Control System. Das ist der europäische Standard, der sicherstellt, dass ein Zug – um es einmal plakativ zu sagen - nicht aus Versehen bei Rot am Signal vorbeifährt.

Zurück zum Kopfbahnhof. Sie müssen gegen die Richtung ausfahren. Ein Kopfbahnhof erfordert immer mehr Weichen als ein Durchgangsbahnhof. Ich glaube, es führt zu weit, wenn wir uns gegenseitig alle Fahrstraßenausschlüsse in Stuttgart erklären wollen und erklären wollen, wie man diese umfahren kann. Es gibt schließlich auch Umfahr- und Einfahrwege. Herr Hopfenzitz, wir kennen das alle. Auch ich war einmal Fahrdienstleister. Das gibt es. Das kann man verfeinern.

Wir sollten aber lieber bei dem Punkt bleiben, den Herr Professor Martin angesprochen hat, dass ein Durchgangsbahnhof grundsätzlich mehr Kapazität bringen kann als ein Kopfbahnhof. Wir haben gesagt, dass ein Durchgangsbahnhof ein Drittel leistungsfähiger ist. Dabei sollten wir bleiben und das anders klären.

Wir haben hier nie infrage gestellt, dass Stuttgart Hauptbahnhof als Kopfbahnhof gut gelöst ist. Richtig ist aber, dass wir zu Spitzenzeiten – bei 17 Stunden ist die Nacht in der Regel ausgeschlossen, und der Nahverkehr geht heute in der Regel von fünf Uhr bis Mitternacht – Mühe haben.

Der TGV fährt jetzt nur vier Mal am Tag von Paris nach Stuttgart. Lassen aber einmal den Tunnel in den Vogesen fertig sein. Dann wird der TGV alle zwei Stunden fahren. Das ist unter Berücksichtigung der anderen Nahverkehre fahrplantechnisch schwierig unterzubringen. Wir kommen irgendwann an eine Kapazitätsgrenze und sind dann bald dort, wo Zürich ist, dass man halt mehr machen muss.

Boris Palmer (Projektgegner): Meine Damen und Herren, wir haben jetzt ohne Zweifel eine Diskussion erlebt, mit der wir sehr tief in die Details des Tunnelgebirges

eingestiegen sind. Ich möchte unterstreichen, was Herr Leuschel gesagt hat, nämlich dass wir zwei Fragen zu klären haben. Die eine betrifft den Durchgangsbahnhof vs. Kopfbahnhof. Heute Morgen habe ich vorgeschlagen, festzuhalten, dass beides funktioniert. Es gibt Durchgangsbahnhöfe, die sehr gut funktionieren, und es gibt Kopfbahnhöfe, die sehr gut funktionieren. Stuttgart ist einer der am besten funktionierenden Kopfbahnhöfe, weil er so viele Nicht-Fahrstraßenausschlüsse hat und weil er dieses Tunnelgebirge hat.

Vielleicht können wir uns darauf einigen, dass es nicht generell und in jeder Stadt notwendig ist, Kopfbahnhöfe abzureißen und durch Durchgangsbahnhöfe zu ersetzen. Dann ist für mich diese Diskussion im Sinne der Schlichtung bereits erledigt.

Die andere Seite sagt: Der Kopfbahnhof muss unbedingt weg. – Wir sagen: Beides geht. – Das reicht uns völlig aus. Wir wollen von nicht mehr als das Zugeständnis, dass auch Kopfbahnhöfe funktionieren.

Wir fügen hinzu: Der Kopfbahnhof bietet Vorteile für Fahrgäste. Versuchen Sie einmal, wie ich es schon versucht habe, in einem Durchgangsbahnhof mit einem Kinderwagen von einem Gleis aufs andere zu kommen. Der Zug ist immer weg, weil die Aufzüge die Menschen nicht mit der erforderlichen Kapazität befördern. Bei kurzen Umsteigezeiten ist der Anschlusszug immer weg. Bei einem ebenerdigen Kopfbahnhof hingegen schafft man es immer; denn da kann man rennen.

Außerdem schätzen viele Fahrgäste Kopfbahnhöfe. Darüber reden wir jetzt aber noch nicht. Uns reicht lediglich die Feststellung, dass beides geht.

Es gibt Städte, die hervorragende Kopfbahnhöfe haben. Zürich und viele andere Städte haben Kopfbahnhöfe und behalten diese. Das reicht uns als Aussage völlig aus. Vielleicht könnte das von der Gegenseite akzeptiert werden. Wir sind nicht gezwungen, den Kopfbahnhof abzureißen.

Jetzt sage ich, was ich damit genau meine. Nord- und Südflügel und das gesamte Gleisvorfeld sollen abgerissen werden. Lediglich das Haupt- und das Empfangsgebäude bleiben stehen.

(Johannes Bräuchle: Dann sagen Sie es auch so!)

Das ist hier doch eine Schlichtung. Also einigen wir uns darauf, dass „nur“ Nord- und Südflügel und die Gleise abgerissen werden sollen. Was übrig bleibt, ist aber nicht mehr viel.

Wenn das Ihre Aussage ist, dass das alles weg muss, dann möchte ich darauf hinweisen, dass die Feststellung ausreichend ist, dass beides geht.

Herr Kefer, keine Stadt in Europa macht das, was Sie hier vorhaben, nämlich eine Querlegung zum vorhandenen Kopfbahnhof. Wenn etwas durchgebunden ist, ist das immer die Verlängerung der Achse des bestehenden Kopfbahnhofs. 90 Grad quer legen und alles neu bauen, das ist ein solch gigantische Investition, die nach meinem Kenntnisstand keine andere Stadt in Europa unternimmt. In keiner anderen Stadt in Europa wird alles abgerissen und quer zum Bestehenden neu gebaut.

(Ingulf Leuschel: Wien!)

- Nein, in Wien wird durchgebunden. Zwei Vorhandene werden in Längsrichtung durchgebunden. Es wird nicht quer zum vorhandenen Bahnhof gebaut. Es wird durchgebunden.

Jetzt zur Leistungsfähigkeit. Ich habe die Europafolie vom Anfang zitiert. Professor Martin hat sehr feinsinnig alles richtig gesagt und trotzdem etwas Falsches behauptet. Alles, was Sie sagen, stimmt, aber das Ergebnis ist falsch. Vielleicht muss man dafür Professor sein, um das zu können, aber ich versuche, es auseinanderzunehmen.

(Ullrich Martin: Oberbürgermeister von Tübingen!)

– Ich bin nicht als OB hier.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist ja gut, wenn wir wegen dieses Themas eine lebendige Debatte haben. Aber ich glaube, wir können die Sache „Kopfbahnhof“ jetzt zum Abschluss bringen.

Boris Palmer (Projektgegner): Aber die Leistungsfähigkeit, Herr Geißler, der zweite Punkt. Es sind zwei Punkte. Es steht jetzt die Aussage von Professor Martin im Raum, ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit ist für den Bahnhof. Das ist eine zentrale, extrem wichtige Aussage für unsere Diskussion.

Unsere Gegenaussage lautet: Sie haben es durch die Definition von Randbedingungen – dafür haben wir einen Katalog vorgelegt, den wir bitte schriftlich abarbeiten wollen – geschafft, es so hinzurechnen, dass es so aussieht, als wäre dieser Bahnhof leistungsfähiger.

Unsere Behauptung – das will ich bitte im Detail geklärt haben – ist: Wenn man Ihr gesamtes Infrastrukturkonzept zugrunde legt und dann mit SMA überprüft, wie viele Züge wirklich fahren können – nicht was theoretisch in irgendwelche Simulationen hineinpasst, sondern was wirklich gefahren werden kann –, dann sind es weniger Züge, als heute in der Spitzenstunde bereits im Kopfbahnhof abgewickelt werden. Das ist die zentrale Behauptung zur Leistungsfähigkeit. Was Sie neu bauen, hat weniger Kapazität in der Spitzenstunde, als die vorhandene Infrastruktur im Kopfbahnhof. Darüber wollen wir mit Ihnen streiten. Stimmt es oder nicht?

In dieser Folie können Sie sehen, worum es geht. In der Spitzenstunde werden in Ihrem Konzept – das Konzept ist „auf Kante genäht“, Zitat Ihres Gutachters – diese Zugzahlen weniger durch den Tunnelbahnhof geschleust, als heute im Kopfbahnhof abgewickelt werden. Ein Zug weniger aus Heilbronn, zwei Züge weniger aus Schwäbisch Hall, ein Zug weniger aus Aalen, zwei Züge weniger aus Göppingen.

Was Sie erreichen, ist, dass Sie über den Tag verteilt zusätzliche Züge im Halbstundtakt anbieten, wo sie nicht gebraucht werden, da die Leute dann in den Büros sitzen und nicht im Zug fahren wollen, aber dann, wenn die Leute zu Ihrem Arbeitsplatz wollen – da geht es um die Wirtschaft, wenn das schon das Thema ist –, fahren weniger Züge als heute. Es können auch nicht mehr Züge gefahren werden, weil Sie einen Engpass in der Infrastruktur erstellen. Es sind nicht nur die acht Gleise unten, sondern auch die genannten Engpassstellen mit Fahrstraßenausschlüssen und Kreuzungen, eingleisiger Infrastruktur oben auf den Fildern. Die Summe dieser Infrastruktur ist das Problem.

Ihr schönes Gutachten, um das klar zu benennen, hat das, was davor und danach ist, nicht mehr betrachtet, sondern nur den Tunnelbahnhof selbst. Was immer der irgendwann irgendwo theoretisch abwickeln kann, was Sie bauen wollen, reicht nicht aus, um die heutige Leistungsfähigkeit zu erbringen.

Herr Dr. Geißler, das würden wir gern – dazu haben wir den schriftlichen Fragenkatalog vorgelegt – anhand der zahlreichen Gutachten, die jetzt offengelegt werden – wir wissen es erst seit zwei Tagen, SMA hat diese Gutachten erstellt –, Punkt für Punkt nachweisen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wo sind die Fragen?

(Boris Palmer [Projektgegner]: Der Katalog müsste Ihnen vorliegen!)

– Der ist schon in Ihrem Papier vorhanden. Okay. – Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich darf das noch ergänzen. Ich hatte heute Morgen – Herr Professor Martin kam auch darauf zurück – von seltsamen angenommenen Haltezeiten in seinem Gutachten gesprochen. Ich will die kurz nennen. Das sind die Haltezeiten, mit denen er sogar in den Hauptverkehrszeiten weniger Züge hineinbekommt.

Beim ICE nimmt er eine Haltezeit von zwei Minuten bei Stuttgart 21 und von vier Minuten beim Kopfbahnhof an. Zwei Minuten beim ICE in der Hauptverkehrszeit stimmen zwar auch nicht, aber egal, das akzeptieren wir. Beim IC nimmt er eine Haltezeit von zwei Minuten an, beim Kopfbahnhof von sechs Minuten mit der Argumentation, dass ein Drittel des Fernverkehrs dann von privaten Anbietern gefahren wird. Eine wirklich abenteuerliche Annahme. Beim Regionalverkehr – das sind ca. 80 % des

Bahnverkehrs im Stuttgarter Kopfbahnhof – geht er bei Stuttgart 21 von einer Minute Mindesthaltezeit – also abenteuerlich – und beim Kopfbahnhof von sechs Minuten aus.

Bei solchen Grundannahmen muss ich nur noch auf den Knopf drücken, dann bekomme ich ein Drittel mehr Kapazität bei Stuttgart 21 heraus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bedanke mich. – Jetzt haben sich Herr Kefer, Frau Ministerin Gönner und Professor Martin gemeldet.

Zum ersten Teil unserer Diskussion „Kopfbahnhof – Durchgangsbahnhof“ möchte ich sagen: Wir sind immer noch bei Stuttgart 21. Im Vergleich dazu: Generell gesehen wird man Stuttgart 21 nicht deswegen bauen wollen, weil die Kapazität beim Durchgangsbahnhof ein bisschen größer ist, als bei einem anderen Bahnhof. Jetzt wird aber die Behauptung aufgestellt, konkret sei es bei der Durchgangsbahnhofsplanung um Minuten schlechter als beim jetzigen Zustand. Dazu muss die Bahn jetzt einmal Stellung nehmen. – Oder Frau Ministerin Gönner, wollen Sie?

(Zuruf von Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich will versuchen, die Diskussion ein bisschen zusammenzufassen und noch einmal deutlich zu machen, wo die Unterschiede liegen. Ich glaube, das ist auch der Ansatzpunkt dafür, wie wir hier weitermachen sollten.

Wir haben eingangs versucht darzustellen – das ist meines Erachtens weitgehend unbestritten –, dass wir in einem direkten Vergleich eines Kopfbahnhofs und eines Durchgangsbahnhofs systemtechnische Vorteile bei einem Durchgangsbahnhof haben. Das Argument des Bündnisses ist: Das spielt hier aber keine Rolle, weil die systemtechnischen Nachteile des Kopfbahnhofs in Stuttgart durch Zusatzmaßnahmen relativ gut gelöst sind. Dem würde ich zustimmen.

Ich möchte aber noch eine Anmerkung machen, die bislang noch nicht so wirklich diskutiert wird, und das sollten wir mal tun: Das gilt für den heutigen Zustand. Wenn wir in die Zukunft denken – wir haben heute Morgen ein bisschen über die Laufzeit eines solchen Projektes diskutiert –, dann haben wir zwei Dinge zu berücksichtigen, nämlich entsprechendes Wachstum und – deswegen müssen wir nachher noch einmal tatsächlich über die geplanten Verkehre diskutieren – eben doch die Durchbindung. Wenn ich mit dem heutigen Stuttgarter Bahnhof eine Durchbindung von einer großen Anzahl von Linien und gleichzeitig mehr Verkehr machen möchte, dann komme ich mit dem, was heute da ist, nicht mehr zurecht.

Herr Stocker, Sie haben vorhin gesagt, ich habe Überwerfungsbauwerke in drei Etagen. Damit haben Sie Recht. Diese Überwerfungsbauwerke sind die Antwort auf die systembedingten Nachteile eines Kopfbahnhofs.

(Gangolf Stocker [Projektgegner]: Das kann man jetzt so formulieren!)

– Das ist aber so. Wenn wir einen Kopfbahnhof haben und kreuzen wollen, und sie wollen es nicht höhengleich machen, damit Sie keine Ausschlüsse bekommen, müssen Sie zwangsweise Überwerfungsbauwerke bauen. Das ist ganz einfach. Das bedeutet auch immer mehr, je größer der Bahnhof ist, je mehr Sie durchbinden und je mehr Sie fahren wollen. Das heißt, ich kann mich selbstverständlich in jeder Art von Bahnhof irgendwann darauf einpendeln, dass ich ein solches Problem technisch löse. Die Frage ist nur: Wie elegant geht das? Wir sagen, da ist der Kopfbahnhof mit Sicherheit nicht die Lösung, die in die Zukunft fahren wird.

Jetzt geht es, wie ich vorhin ausgeführt habe, darum, ob die Kapazität des geplanten Durchgangsbahnhofs ausreicht. Wir haben Gutachten gemacht, zu denen Herr Professor Martin nachher mit Sicherheit noch etwas sagen wird, wo wir nachgerechnet haben, dass der Durchgangsbahnhof in der geplanten Art und Weise ein Drittel mehr Kapazität aufweist als der Kopfbahnhof. Jetzt können Sie argumentieren: Dann rüste ich halt den Kopfbahnhof nach. Ja, das können Sie, aber die Frage ist, was am Ende des Tages die günstigste Lösung ist. Jedenfalls so, wie es heute ist, geht es nicht.

Wenn wir einmal festgestellt haben, wo die Unterschiede in der Argumentation liegen, ist jetzt die große Frage: Welches Verkehrsprogramm will ich eigentlich in der Zukunft fahren? Denn nur, wenn ich das kenne, kann ich eine solche Frage qualifiziert beantworten. Deswegen bin ich dafür, dass wir jetzt vielleicht ein Stück weit diese Thematik des Kopfbahnhofs auf die Seite legen und uns einmal ansehen, was gefahren werden soll. Denn wenn das bekannt ist, dann kann man die Frage noch einmal aufgreifen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will noch einmal darauf hinweisen, wir reden jetzt nicht über den Kopfbahnhof als solchen, sondern über den Stuttgarter Kopfbahnhof.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, die Ausführungen, die ich machte, waren für den Stuttgarter Kopfbahnhof.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, aber Sie bestreiten das ja.

(Zuruf: Es wurde nicht widerlegt! Ich warte noch auf die Leistungsfähigkeit!)

– Dann müssen wir es austragen.

(Zuruf)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Hallo! Sie kommen dran!

Dr. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Geißler, die Rednerliste scheint recht lang zu sein. Aus dem Grund ist das Thema etwas sprunghaft. Ich möchte noch aus einer etwas plakativeren qualitativen Sicht zum Hauptbahnhof Zürich etwas sagen, da der Hauptbahnhof Zürich immer wieder als Paradebeispiel für einen funktionierenden Kopfbahnhof angeführt wurde. Herr Leuschel hat das schon ausgeführt. Ich möchte ergänzen: Das ist der Zürcher Hauptbahnhof gerade nicht. Der Zürcher Hauptbahnhof wurde zunächst durch einen viergleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof für die S-Bahn ergänzt und wird neuerdings durch einen viergleisigen Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr ergänzt.

Dabei ist interessant – das möchte ich hier auch noch anmerken, auch für die Zuschauer und Zuhörer draußen –: Am 12. Oktober war Herr Roland Kobel, der Gesamtprojektleiter für die Durchmesserlinie in Zürich, in Stuttgart. Er hat gesagt – ich zitiere –:

Die vier neuen Durchgangsgleise der Durchmesserlinie werden die gleiche Leistungsfähigkeit aufweisen wie die 16 Stumpfgleise in der Kopfbahnhofhalle.

Wie gesagt mit allen Einschränkungen, was die unterschiedlichen Gleisvorfelder angeht. Aber nehmen Sie doch bitte zur Kenntnis und akzeptieren Sie, dass es zum eisenbahntechnischen Handwerkszeug gehört, dass ein Durchgangsbahnhof wesentlich leistungsfähiger ist mit der gleichen Gleisanzahl wie ein Kopfbahnhof.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: 16 Gleise, und wir diskutieren nicht weiter!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einen ganz kleinen Moment. Das wollten wir an sich vermeiden.

Dr. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Herr Wölfle, ich glaube, Sie haben mir nicht zugehört. Ich möchte erwidern: Es geht um die 16 Kopfbahnhofgleise. Der Projektleiter in Zürich hat gesagt: Die 16 Kopfbahnhofgleise, die 16 Stumpfgleise, haben die gleiche Leistungsfähigkeit wie die vier Durchgangsbahnhofsgleise. Das war seine Aussage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte daran erinnern, was ich am Anfang gesagt habe. Diese affrontativen Appelle, das lassen wir besser bleiben. Das haben die schon zur Kenntnis genommen.

Ich sage es umgekehrt an alle: Darum geht es nicht, sondern es geht um die Fakten. Es wird behauptet, dass ein Sachverständiger aus der Schweiz sagte, die 16 Kopfbahnhofgleise haben dieselbe Kapazität wie die vier Durchgangsbahnhofsgleise. Okay, schön. Und? Aus dem Grund muss ich ja keinen Durchgangsbahnhof bauen.

Dr. Florian Bitzer (Projektbefürworter): Das wollte ich damit auch nicht gesagt haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Verstehen Sie. Ich muss immer wieder darauf hinweisen, sonst verheddern wir uns.

(Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, aber wir reden gerade über die Leistungsfähigkeit! Insofern ist es wichtig!)

– Wir reden über Stuttgart 21. Warum muss Stuttgart 21 gebaut werden? Ein Argument war, dass bei einem Durchgangsbahnhof – das hat Herr Kefer jetzt noch einmal gesagt – die verkehrliche Leistungsfähigkeit größer ist, und zwar auch in Stuttgart größer ist. So, das ist die Aussage gewesen.

Dann hat Herr Kefer – wenn ich das richtig verstanden habe – gesagt: Im Moment mag zwar die Kapazität des Kopfbahnhofs in Stuttgart genauso groß sein, wenn nicht vielleicht noch größer, wie dieser Durchgangsbahnhof mit seinen vier Gleisen, aber in der Zukunft ist die Frage, ob dieser Kopfbahnhof mit seinen dreistöckigen 16 Gleisen in der Lage ist, die dann in der Zukunft auf uns zukommende Kapazität zu verkraften. So habe ich das ungefähr verstanden.

Jetzt kann man dazu doch einmal Stellung nehmen. Dann können wir das Kapitel abschließen und uns einem weiteren Thema zuwenden. Wer spricht? – Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Professor Martin, zu Ihrer Untersuchung, die Sie zum Kopfbahnhof und zum Durchgangsbahnhof gemacht haben. Sie sagen, ein Drittel mehr hat der Durchgangsbahnhof. Dieses Thema haben wir schon mehrfach miteinander diskutiert. Ich sage Ihnen immer wieder: Diese Leistungsfähigkeit, die Sie für den Durchgangsbahnhof errechnet haben, wird wesentlich durch die kurze Haltezeit, die Sie unterstellt haben, beeinflusst. Sie haben hier eine rein theoretische Betrachtung gemacht, und dies reicht als Begründung nicht aus.

Ich hatte früher schon zu Ihnen gesagt, ich hätte gern eine vergleichende Betrachtung, dass Sie einmal Ihren Computer anwerfen und mal die gleichen Haltezeiten unterstellen. sagen wir mal, auch im Durchgangsbahnhof eine Haltezeit für Fernzüge von mindestens drei Minuten und für Nahverkehrszüge eine Haltezeit von mindestens vier oder fünf Minuten. Wie sieht dann noch Ihr Durchgangsbahnhof aus? Diese Forderung hatten wir schon 2005 gestellt. Ich glaube, es wäre eine einfache Übung für Sie, das durchspielen und durchrechnen zu lassen. Das ist eine Sache, die Sie innerhalb von wenigen Tagen erledigen können.

Dann wird nämlich dieses Bild, das Sie hier aufbauen, dass dieser Durchgangsbahnhof maximal 72 Züge und der Kopfbahnhof nur 48 Züge verkraftet, sehr schnell in sich zusammenbrechen. Ich bezweifle diese Aussagen in dem Gutachten bezüglich

der höheren Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs, weil einfach die Prämissen, die Sie unterstellt haben, nicht stimmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sollten jetzt zu dem Fragenkatalog von Herrn Palmer kommen, dass wir den mal durchgehen. Das ist der auf Seite 4: Leistungsfähigkeit des Bahnknotens.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, es gab vorher noch einige Wortmeldungen. Ich würde schon darum bitten, diese auch zu beantworten. Nachdem Sie sagen, wir sollen in die Diskussion kommen, fände ich es durchaus hilfreich, wenn diese Antworten auch gegeben werden dürfen. Zum einen ist Herr Professor Martin mehrfach angesprochen worden. Ich finde, bevor wir uns dieser Liste zuwenden, sollte Herr Professor Martin die Möglichkeit haben, darauf zu antworten.

Zum Zweiten will ich darauf hinweisen, dass Herr Palmer von abstrakt und nicht von konkret gesprochen hat, weil wir mehrfach gefragt hatten, ob es um Stuttgart oder nicht um Stuttgart geht. Dann zu der Frage, nicht generell und überall. Auch da sage ich wieder: Es geht heute um Stuttgart und Stuttgart Stuttgart Stuttgart 21. Es geht darüber hinaus um die Frage – das ist genau die Schwierigkeit, die wir derzeit in der Diskussion haben –: Unterhalten wir uns über heute oder über die Zukunft? Das, was wir hier planen und vortragen, ist für die Zukunft aufgestellt, ist dafür vorgesehen, dass für die nächsten Jahre und Jahrzehnte in Baden-Württemberg ein leistungsfähiges Netz entstehen kann. Wir hatten uns eigentlich vorgenommen, die Nahverkehrskonzeption, die dem Ganzen zugrunde liegt, heute nach Möglichkeit noch vorstellen zu können. Ich stelle fest, dass wir in der gesamten Diskussion ständig von dem wegkommen, was wir uns heute vorgenommen hatten für die Frage, wie die Dinge aussehen.

Ich finde, wenn die eine Seite etwas sagt, sollte der anderen Seite auch die Möglichkeit gegeben werden, dies hier entsprechend zu beantworten. Deswegen werbe ich dafür, dass Herr Professor Martin zu den Diskussionsbeiträgen entsprechend Stellung nehmen darf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe nichts dagegen. Aber ich muss die Diskussion leiten, und ich halte nun wirklich nichts davon. Was Herr Professor Martin gesagt hat, war alles in Ordnung. Es hat keinen Wert, weiterhin über die Voraussetzungen zu debattieren, unter denen diese simulatorischen Untersuchungen gemacht worden sind. Da kommen wir zu keinem Ende. Wir unterstellen einmal, dass Sie das nach wissenschaftlichen Begriffen alles gut und richtig gemacht haben. Was Sie gesagt haben, haben Sie auch nach wissenschaftlichem Gewissen von sich gegeben. Aber dadurch, dass wir Gutachten miteinander bewerten, kommen wir nicht weiter.

Es sind ein paar Fragen aufgestellt worden, die die Leistungsfähigkeit des Knotens Stuttgart 21 betreffen, also genau unser Thema, und zwar auch für die Zukunft. Es muss immer noch beantwortet werden, warum bei der Konzeption, die mit Stutt-

gart 21 verbunden ist, die Kapazität geringer sein soll – ich sage ausdrücklich: geringer sein soll – als die jetzige.

Ich wäre im Grunde genommen schon längst fertig, aber ich sehe, dass es ein wichtiges Thema ist. Ich hätte gesagt, wir können das ruhig so dahingestellt sein lassen. Die Entscheidung der Frage, ob der Kopfbahnhof nun eine größere verkehrliche Leistungsfähigkeit als der Durchgangsbahnhof hat oder umgekehrt, kann möglicherweise nicht ausschlaggebend dafür sein, dass man Stuttgart 21 baut, sondern es kommen ein paar andere Gründe dazu. Nehme ich einmal an. Die Frage zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist auf der Tagesordnung. Das haben wir jetzt lang genug diskutiert.

Nun sind neue Informationen vorhanden, die uns weiterführen können. Dazu kann Professor Martin auch wieder Stellung nehmen. Herr Palmer hat schon seit einer halben Stunde angemeldet, dass wir jetzt einmal diese Fragen durchgehen. Wenn wir das abgehandelt haben, können wir zum nächsten Punkt übergehen, vielleicht in dem Sinne, wie ich es gerade gesagt habe, dass wir jetzt das Generalthema Stuttgart 21 nicht davon abhängig machen, welcher Bahnhof verkehrliche Leistungsfähigkeiten plus oder minus aufweist. Das haben wir jetzt hin und her diskutiert.

Einmal unterstellt, der Durchgangsbahnhof hätte tatsächlich eine größere verkehrliche Leistungsfähigkeit, dann wäre diese Erkenntnis allein noch keine vorzeigbare Begründung, um ein solches Bauwerk in Gang zu setzen, sondern es müssen ein paar andere Gründe dazukommen. Wenn sich zusätzlich positiv auswirkt, worüber wir bisher gesprochen haben, dann ist es gut so. – Herr Bräuchle, bitte.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Mir liegt dieser Fragenkatalog nicht vor, und bevor wir uns mit diesen Fragen beschäftigen, möchte ich zuerst den Fragenkatalog haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist natürlich ein richtiges Argument. – Ich gebe mal Herrn Palmer das Wort.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Geißler, in Modifikation Ihres Vorschlags und in Zustimmung zu Frau Gönner finde ich es sehr wichtig, dass Herr Professor Martin sofort zu Wort kommt, um diese Fragen zu beantworten. In Modifikation insoweit, als ich auch denke – es geht auf Seite 7 des Katalogs um die Fragen, die wir auch schriftlich beantwortet haben möchten –, dass wir das in der heutigen Sitzung nicht abschließend bearbeiten können. Unser Vorschlag ist, dass wir die Beantwortung der Fragen schriftlich bekommen.

Warum kommen wir so kurzfristig mit diesem Katalog? Weil wir erst vor zwei Tagen das Betriebskonzept überlassen bekommen haben – wir hatten es vorher nicht –, und erst jetzt können wir konkret anhand des Betriebskonzepts nachweisen, was unsere Kritik ist. Deswegen ist mein Vorschlag, dass jetzt nicht im Detail zu erörtern,

sondern eine schriftliche Beantwortung vorzunehmen. Wir werden es jetzt nicht schaffen, es auseinandernehmen zu können.

Aber ich würde gerne heute schon von Herrn Martin und wahrscheinlich auch vom Gutachter der SMA – ich weiß, dass er auch hier ist –, oder vom Verkehrsministerium eine Antwort auf unsere Aussage haben. Nach Analyse des vor zwei Tagen vorgelegten Betriebskonzepts ist die Infrastruktur als Ganzes – wir reden nicht von dem Tunnelbahnhof zwischen seinen beiden Gleisvorfeldern – so ausgelegt, dass in der Spitzenstunde weniger Züge durchfahren können, als heute im bestehenden Kopfbahnhof. Es wäre schön, wenn wir die Folie noch einmal auflegen könnten.

Das ist unsere zentrale Analyse des Betriebskonzepts. Es sind die zehn Punkte im Detail, die ich jetzt nicht vortragen will. Ich will Ihnen sagen, woran es nach unserer Analyse liegt, damit plausibel wird, wie es zustande kommt. Es liegt daran, dass das Gesamtkonstrukt eine Sparlösung ist, weil sie schon so teuer war, dass man sich nicht mehr leisten kann. Es wird gespart an der Kurve von Zürich, eingleisig. Es wird gespart am Flughafen. Da werden Bahnsteige umgebaut, sodass vorhandene Infrastruktur zurückgenommen wird. Es wird gespart – Sie haben gesagt, Sie wollen es ändern, aber in der Planung ist es anders – mit einem eingleisigen Flughafenbahnhof. Und es wird gespart mit einer eingleisigen Wendlinger Kurve.

Diese eingleisigen Problemstellen führen dazu, dass durch die Infrastruktur als Ganzes – Tunnelbahnhof mit seiner neuen Infrastruktur – nach den vorgelegten Fahrplänen in unserer Analyse diese Reduktion der tatsächlichen Leistungsfähigkeit entsteht. Deswegen sind wir nicht daran interessiert, dieses Gutachten von 2005, dass diese Erkenntnisse alle nicht berücksichtigt, weiterhin zu diskutieren – das bringt uns nicht weiter –, sondern wir wollen die heutige vollständige Infrastrukturanalyse mit Ihnen bis ins Detail erörtern, um von Ihnen widerlegt zu bekommen, was dort steht, dass Sie eine Infrastruktur errichten, die ein Engpass ist und weniger Züge abwickelt als heute.

Herr Geißler, da muss ich Ihnen leider widersprechen. Wenn diese Infrastruktur wesentlich mehr Zugverkehr in Baden-Württemberg ermöglichen würde, könnte ich als Schienenpolitiker nicht dagegen sein. Wenn dann weniger Geld für Autobahnen ausgegeben wird, wäre mir egal – ich wäre dafür. Da ich aber der umgekehrten Auffassung bin, dass die neue Infrastruktur weniger leistet als die alte, kann ich als Schienenpolitiker dazu nicht ja sagen. Es ist ein zentraler Konflikt. Es geht nicht um irgendwas, sondern es geht um die Frage: Ist das, was neu gebaut wird, wenigstens so gut wie das Alte? Es ist schlechter. Wir sollten im Laufe dieser Schlichtung wirklich klären, wer da Recht hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Professor Martin.

Dr. Ullrich Martin: Ich versuche, den Fragenkatalog kurz abzuarbeiten.

Erster Punkt: Stichwort „Leistungsfähigkeit Gutachten 2005“. Ich meine, wir sollten an der Stelle ein Stück weit fair bleiben. Gutachten entstehen ja nicht aus dem Nichts. Seinerzeit war die Basis eine Frage, die seitens des Gerichtsverfahrens in Mannheim zu klären war. Da ist eine klare Frage gestellt worden, die mit dem Gutachten beantwortet wurde. Damals ging es tatsächlich nur um die engere Infrastruktur des Bahnhofs. Das war zu klären.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Gut, Strich drunter! Dann sagen wir nie mehr, ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit für das Ganze!)

– Moment! Die Aussage bleibt so bestehen, dass der Bahnhof als solches in seinem Kernbereich als Durchgangsbahnhof ein Drittel höhere Leistungsfähigkeit hat als die Alternative, die zu prüfen war.

Zweiter Punkt. Herr Arnoldi, auch ich bitte darum, wenn Zahlen genannt werden – das ist immer sehr imposant –, dann aber die richtigen Zahlen verwenden. Was Sie als relativ praktische Leistungsfähigkeit bezeichnet haben, ist nicht so, ist nirgendwo so ausgeschrieben oder behauptet worden. Die tatsächliche für die Praxis relevante Leistungsfähigkeit im neuen Durchgangsbahnhof bezogen auf diesen abgegrenzten Bereich beträgt zugegebenermaßen – wie auch nie anders behauptet – zwischen 42 und 51 Zügen pro Stunde.

Ergänzt wird eine solche Leistungsuntersuchung auch stets von einer Betrachtung der Pünktlichkeit. Nun kann man sich darüber aufregen, ob das theoretisch oder simuliert ist, was vorhin ein Stück weit anklang. Damit habe ich kein Problem. Man muss nur erklären, wie man für noch nicht vorhandene Infrastrukturen, die erst gebaut werden sollen, Entscheidungen treffen soll, wenn man sagt, Simulationen sind das eine und die Praxis ist das andere. Insofern bleibt uns an diesen Stellen generell nichts anderes übrig, als hier mit bestimmten Methoden und Modellen zu arbeiten.

Dritter Punkt: Mindesthaltezeiten. Ich hatte schon einmal angesetzt, Herr Geißler. Sie hatten mich unterbrochen. Ich dachte, das Thema sei erledigt. Aber es wird von der anderen Seite immer wieder nachgefragt, und ich will mich nicht der Antwort entziehen.

Ich setze dort fort, wo ich vorhin angefangen habe. Wir haben also zwei Möglichkeiten, in einem Kopfbahnhof den Richtungswechsel vorzunehmen, einmal mit einem Lokführer, der am anderen Ende steht und sofort aufsteigt, und zum anderen mit einem Lokführer, der den ganzen Zug entlanglaufen muss, um auf der anderen Seite wieder aufzusteigen. Diese beiden grundsätzlichen Möglichkeiten sind für den Fahrtrichtungswechsel im Kopfbahnhof vorhanden.

Demzufolge gibt es zwei unterschiedliche Ansätze. Mit Lokführerwechsel müssen wir mit etwas mehr als vier Minuten rechnen. Mir ist klar – da bin ich ganz bei Ihnen, Herr Hopfenzitz –, dass das im Einzelfall schneller geht. Wenn ich aber heute Welt-

rekord laufe, ist damit noch nicht gesagt, dass ich das morgen, übermorgen und die ganzen nächsten Wochen schaffe. Natürlich sind die Umstände mal ideal, sodass es schneller geht. Aber für eine solche Betrachtung für den Normalfall kann ich nicht immer den Spitzenwert ansetzen, den ich unter günstigsten Umständen erreiche. Zum anderen gibt es auch arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen, die zu berücksichtigen sind. Die Lokführer müssen die Zeit haben. Da sind formal juristische Bedingungen bei der Übergabe des Zuges von einem zum anderen Lokführer zu beachten. Demzufolge sind die etwas mehr als vier Minuten durchaus gerechtfertigt.

Nun haben wir sechs Minuten angenommen. Ich will erklären, warum. Der Netzzugang ist diskriminierungsfrei. Das bedeutet, nicht jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist in der Lage, tatsächlich an jeden Zug einen zweiten Lokführer zu stellen. Wenn wir auf den Stuttgarter Hauptbahnhof schauen, sehen wir bereits heute, dass im Nah- und Regionalverkehr ein Wechsel des Lokführers nicht stattfindet. Er muss an diesem Zug entlanglaufen, und wenn er an diesem Zug entlanglaufen muss, dann muss man ihm dazu auch ein wenig Zeit zur Verfügung stellen. Das bedeutet, dass man für einen Fahrtrichtungswechsel mit demselben Lokführer etwas mehr als neun Minuten benötigt.

Wenn man annimmt, das zwei Drittel aller Züge auch künftig mit Lokführerwechsel wenden und nur ein Drittel der Lokführer tatsächlich den Zug entlanglaufen muss, dann ergibt sich, wenn man das ausrechnet, der Mittelwert von sechs Minuten. Ich möchte noch bemerken, dass wir bei den hochwertigen ICE-Reisezügen grundsätzlich nur eine Fahrtwechselzeit von vier Minuten angenommen haben. So viel zu den Zahlen. Insofern bitte ich, das an dieser Stelle zu beachten.

(Gerd Hickmann: Herr Geißler, darf ich einen Zwischenruf machen?)

Ich bin eigentlich fertig.

Gerd Hickmann: Sie sagen, man muss von realistischen Zeiten ausgehen.

(Dr. Ullrich Martin: Richtig!)

Halten Sie dann die nicht nur im Idealfall funktionierende Haltezeit im Nah- und Regionalverkehr von einer Minute im Hauptbahnhof Stuttgart für realistisch?

Dr. Ullrich Martin: Darauf kann ich direkt antworten. Hier bitte ich auch wieder zu beachten: Die Frage so stellt sich nicht, denn wir haben Mindesthaltezeiten betrachtet. Man muss für solche Untersuchungen bestimmte untere Grenzen festsetzen. Das ist allgemein üblich. Welche Grenzen haben wir genommen? Wir haben die Grenzen genommen, die im allgemeinen Regelwerk nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu verwenden sind, die in solchen Fällen generell genutzt werden, übrigens nicht nur in Deutschland. Das heißt, wir haben die in diesen Fällen üblichen Mindestwerte eingesetzt. Es darf nicht verwechselt werden, dass die tat-

sächlichen Haltezeiten, die dann in einem Fahrplan realisiert werden, die die Reisenden unmittelbar zu spüren bekommen, mit diesen Mindesthaltezeiten in aller Regel nicht sehr viel zu tun haben.

Gerd Hickmann: Das ist mir klar. Aber Ihre Simulation baut ja darauf auf. Jenseits der Frage des Regelwerks ist die Frage: Halten Sie eine Minute Haltezeit im Stuttgarter Hauptbahnhof mit Fahrgastwechsel im Regionalverkehr für realistisch?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja, weil wir das jeden Tag in Deutschland bei Doppelstockzügen in Rhein-Ruhr sehen; nehmen Sie z. B. Essen und Duisburg. Metronom ist eine andere Firma, nicht Deutsche Bahn AG, mit bis zu acht Doppelstockwagen von Hannover nach Hamburg. Die liegen im Regionalverkehr in großen Bahnhöfen wie Hamburg-Harburg und Lüneburg unter einer Minute Haltezeit.

Ich möchte gern noch etwas sagen zur Praxis und dazu, was Herr Dr. Martin gesagt hat. Der ICE braucht mit zwei Lokführern technisch mindestens vier Minuten für den Fahrtrichtungswechsel. Er hat in praxi heute in Frankfurt, Leipzig und Stuttgart fünf Minuten, damit es nicht zu knapp ist. Ich glaube, der TGV – korrigieren Sie mich – benötigt technisch mindestens sechs Minuten. Das sind die Zeiten, die wir heute beim Kopfbahnhof haben. Wir können ruhig mal von Realitäten ausgehen.

In Berlin Hauptbahnhof hält der ICE genauso wie in der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf zwei Minuten im Durchgangsbahnhof. Das erleben Sie in Düsseldorf jede Viertelstunde und in Berlin Hauptbahnhof laufend. Im Regionalverkehr bis unter einer Minute ist Standard.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich darf mal eine Frage stellen. Aber das gilt ja wohl nicht für Spitzenzeiten?

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Doch!)

– Aber im Regional- und Nahverkehr brauchen Sie doch zu Zeiten des Berufsverkehrs für den Aufenthalt eines Zuges in München, Hamburg oder wo auch immer mehr als eine Minute. Die Leute können so schnell gar nicht einsteigen. Ich fahre regelmäßig mit dem Zug, und neulich bin ich mit dem Regionalexpress von München nach Freising gefahren. Bis nachmittags um 17 Uhr die Fahrgäste alle im Zug waren, hat das wesentlich länger gedauert als eine Minute. Wenn Sie solche Zahlen nennen, sind das dann Durchschnittszahlen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein, das ist Realität. Herr Dr. Geißler, wenn ich ergänzen darf.

Dr. Felix Berschin: Entschuldigung, wenn ich Ihnen ins Wort falle. Ich habe keinen Zug mit zwei Minuten gefunden. Können Sie mir vielleicht die Zugnummer für Hamburg, Leipzig und Berlin mit zwei Minuten Haltezeit sagen. Auch Durchgangsbahnhö-

fe Hannover und Köln haben vornweg beim Fernverkehr vier Minuten, und das aus gutem Grund. Weil sie nicht nur Haltezeit, Pufferzeit brauchen.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Hannover beispielsweise hat drei Minuten. Das weiß ich sehr genau. Minute 28 auf Minute 31. Ich bin jetzt nicht in der Lage, Ihnen alle Minuten auswendig zu nennen. Ich habe gesagt, Hannover hat drei Minuten. Weil Sie eben vier Minuten sagten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Liebe Leute, das hat so keinen Sinn. Das geht „Pi mal Daumen“, und einmal sind es drei Minuten, dann ist es wieder eine Minute. Ich fahre dauernd mit der Bahn, ich benutze fast kein anderes Verkehrsmittel, aber bei einem Aufenthalt von einer Minute würden Sie was erleben. Da kommen die Leute ja gar nicht mit.

Verstehen Sie, es ist immer das Problem, wenn zur Begründung einer bestimmten Projektion Behauptungen aufgestellt werden, wo die Leute sagen: Das kann gar nicht wahr sein. Dann kommen diese Vertrauensverlustmomente ins Spiel.

Das spielt im Moment auch keine so große Rolle, sondern vielleicht können wir uns noch einmal der Frage zuwenden, die hier eine Rolle spielt: Ist es für Stuttgart 21 tatsächlich ein wichtiges Element, zu überlegen, die verkehrliche Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung dessen, was Sie sagen, dass man beim Durchgangsbahnhof nicht so viel Zeit braucht mit den Lokführern? Über die Lokführer könnte ich auch etwas erzählen. Ich habe mal mit Kurt Biedenkopf vor zweieinhalb Jahren einen Tarifkonflikt geschlichtet habe. Sie haben Recht, die Lokführer lassen sich auch nicht kujonieren. Sie sagen, sie müssen den Zug entlang rennen, bis sie am anderen Ende des Zuges sind. Aber auf der anderen Seite gibt es viele Züge, wo ohnehin, und zwar auch am Durchgangsbahnhof, gewechselt werden muss. Die Zeiten muss man auch einrechnen.

Wie sollen wir in dieser Frage weiter verfahren? Ich nehme sehr ernst, was Sie sagen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wenn heute keine Antwort möglich ist, dann muss sie später nachgeliefert werden! Wir haben keine Antwort gehört! – Zuruf Tanja Gönner [Projektbefürworterin])

– Einen kleinen Moment, bitte. Es geht immer noch um die Frage. Die Diskussion dieser Punkte bringt uns im Moment nicht weiter.

(Dr. Werner Weigand: Vielleicht darf ich versuchen, ein bisschen nach vorn zu schauen!)

– Wozu wollen Sie jetzt etwas sagen?

Dr. Werner Weigand: Ich möchte zu den verschiedenen Punkten etwas sagen, wo die Kollegen Kritiker Zweifel an der Kapazität des Durchgangsbahnhofs haben. Alle Punkte, die Sie als kritisch ansehen, haben wir uns auch erst einmal ganz kritisch angesehen, und zwar in den letzten zwei Jahren, seitdem es wieder darum geht, die Planung konkret weiterzutreiben. Alles andere waren Gutachten, wo es um bestimmte Vergleiche ging.

Ich möchte mit dem integralen Taktfahrplan beginnen. Auch wir möchten einen integralen Taktfahrplan. Das heißt zunächst einmal, dass der Fern- und Nahverkehr aufeinander abgestimmt sind, an möglichst vielen Punkten gute Anschlüsse haben. Für uns heißt das auch, dass in diesem Taktfahrplan schon Trassen für den Güterverkehr eingearbeitet sind. Denn Sie wissen, die Europäische Union legt größten Wert darauf, dass es in Europa durchgehende Trassen für Güterzüge gibt. Wir möchten nicht, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Gütertrasse anmeldet und die dann zulasten des Personenverkehrs geht.

In diesem integralen Taktfahrplan gibt es Anschlussknoten, und es gibt solche, wo alle Züge gleichzeitig ankommen und dann wieder wegfahren. Dieses ist leider nur in bestimmten Bahnhöfen möglich. Das ist in Zürich möglich. In Mannheim ist es so, dass alle ICE gleichmäßig ankommen und wegfahren. In Hannover und in Karlsruhe haben wir das. Wenn es in Mannheim geht, geht es leider nicht in Stuttgart, weil wir mit dem neuen Bahnhof 34 Minuten Fahrzeit haben. Das heißt, der Zug kann nicht zur Minute null sowohl in Mannheim als auch in Stuttgart sein. Also haben wir Stuttgart nicht als integralen Taktknoten, wo wir für alle Züge Gleise brauchen, sondern als Knoten, wo wir entsprechend für möglichst viele Anschlüsse herstellen, und zwar auch dadurch, dass wir relativ dichte Takte haben.

Mich treibt auch die Zugzahl um; das hat mir auch schon vorher Sorgen gemacht. Das müssten wir vielleicht im kleinen Kreis abklären. Wir hatten mal gezählt, wie viele sind es morgens und wie viele sind es abends von 17 bis 18 Uhr. Dann habe ich mir angesehen, was wir eigentlich zugrunde gelegt haben. Im Fernverkehr haben wir weit mehr zugrunde gelegt. Denn wir haben zusätzlich zu den heutigen Zügen angenommen, dass alle halbe Stunde zusätzlich ein ICE von Köln oder Frankfurt nach München fährt, und wir haben angenommen, dass diese TGV-Trasse, die jetzt viermal am Tag benutzt wird, regelmäßig benutzt werden kann, ob jetzt von dritten Fernverkehrsunternehmen, von weiteren TGV oder wie auch immer, sodass wir auf der Hauptachse mehr als 50 % mehr Züge unbedingt drin haben, als heute fahren.

Beim Regionalverkehr bin ich mir nicht so sicher. Strecke für Strecke komme ich dazu, dass wir zumindest gegenüber 17 und 18 Uhr, was wir heute haben, fast in allen Relationen deutlich mehr Züge haben. Die einzige Bahn ist die Gäubahn – wobei wir auf der Gäubahn auch noch eine Trasse in der einen Stunde haben –, wo der ICE nicht fährt.

Aber ich glaube, in der Summe bekommen wir das wahrscheinlich morgens um sieben Uhr, wenn alle ankommen, mit Sicherheit auch hin. Abends haben wir noch das

Problem, dass der gesamte Fernverkehr im Takt läuft, während er morgens erst anläuft. Das heißt, für Verstärkerzüge finden wir morgens leichter eine Zusatztrasse als abends.

Wir haben dann dieses Taktsystem unterstellt; das wird Frau Starke u. a. noch erklären. In dem Taktsystem sind zudem in bestimmten Relationen auch Verstärkerzüge. Also nach Ulm eine Trasse, die belegt werden kann in der Spitzenstunde nach Heilbronn und nach verschiedenen Richtungen, sodass es auf jeder Achse nicht über diesen Zahlen lag von morgens, aber weit über den heutigen Zahlen. Insofern glaube ich schon, dass wir da nicht ganz danebenliegen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bevor Sie jetzt die gesamte Bahn im Einzelnen im Allgemeinen aufzählen. Es ist klar geworden, was Sie sagen wollten. Aber wenn ich das mal zusammenfassen darf: Es war halt furchtbar schwierig, zu exakten Ergebnissen zu kommen, was Fahrdauer und Züge usw. anbelangt.

Deswegen würde ich den Vorschlag machen, dass wir jetzt die Frage Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof/Durchgangsbahnhof einfach mal zurückstellen, weil ich es nach der ganzen Diskussion, die wir geführt haben, und unter Berücksichtigung dessen, was Herr Palmer als Schienenpolitiker gesagt hat, durchaus ernst nehme. Aber es ist für die zentrale Frage Stuttgart 21 vielleicht nicht gerade das allerwichtigste Thema.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Doch!)

– Vielleicht doch. Wenn Sie das so sehen, dann müssen wir weiter diskutieren.

(Zuruf von Boris Palmer [Projektgegner])

– Später.

Gerd Hickmann: Ich denke, wir haben jetzt folgende Situation: Wir haben keine Zweifel daran, dass die Praktiker einen Fahrplan mit ausreichenden Haltezeiten erstellen, der auch realistisch abwickelbar ist. Das kann aber dazu führen, dass gegenüber den Annahmen vom theoretischen Gutachten von Professor Martin dann weniger Züge durch den Hauptbahnhof passen, mit längeren Aufenthaltszeiten.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Richtig!)

Das Fahrplankonzept, das wir seit zwei Tagen haben, spricht dafür, dass es weniger Züge sind, als heute in der Spitzenstunde – sieben bis acht – fahren. Es mag sein, dass noch Verdichterzüge dazu kommen. Nur, diese Information haben wir nicht. Sie sagen jetzt: Da kommen bestimmt wieder ein paar Züge dazu. Dann müssten wir dazu auch konkrete Informationen bekommen, die nachvollziehbar sind und sich nicht in einer mündlichen Aussage erschöpfen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt stehen noch Herr Rockenbauch, Herr Stocker, Frau Dahlbender und Herr Kefer auf der Rednerliste. – Aber vielleicht kann man das Ergebnis, von dem Sie immer reden, dass sie vor zwei Tagen bekommen haben, an alle geben.

(Dr. Felix Berschin: Uns liegt es vor; ich habe ja die Folie gemacht! – Zuruf von Werner Wölfle [Projektgegner])

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Dr. Berschin, die Unterlagen, die von uns vor drei Tagen angefordert worden sind, sind bei Ihnen vor zwei Tagen angekommen, wohingegen die Unterlagen, die wir bei Ihnen angefordert haben, bis zum heutigen Tag nicht bei uns angekommen sind, um dies auch einmal deutlich zu machen. Denn ich finde, dass auch das hierher gehört.

(Zuruf von Dr. Felix Berschin)

Bevor wir auf diese Themen kommen, will ich sagen, da sind genau zwei Fragen beinhaltet, und das sind Suggestivfragen. Ansonsten sind es bei 26 von 34 Punkten lediglich Feststellungen.

Drittens. Mir ist wichtig, dass beim Fahrplankonzept, das man Ihnen übersandt hat, ausdrücklich und ganz dick und fett darunter steht, dass es ein vorläufiges ist. Ich fände es gut, bevor wir anschließend in die Diskussion einsteigen, wenn derjenige, der es erstellt hat, es auch vorstellen darf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber ich glaube, das sollten wir nicht jetzt machen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Wann dann? Das war für heute vorgeesehen!)

Dr. Felix Berschin: Das Thema „Spitzenstunde“ müssen wir ja abhandeln, weil das im Kontext mit der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs steht, wo wir sagen, wir glauben es einfach nicht. Wenn hier im Takt schon weniger Züge hineinkommen, wo sollen die anderen Züge noch kommen? Das ist die Grundfrage, die irgendwie geklärt wird. Heute ist das wahrscheinlich nicht im Detail machbar. Aber wir haben anhand der vielen Konflikte, die an anderen Stellen auftreten – – Das sind nicht nur die Bahnsteigzahlen. Herr Professor Barthel hat gesagt – es ist sozusagen nur der isolierte Bahnhof im Labor untersucht worden und nicht der Zulauf –, dass dieser Kontexte aufgearbeitet werden muss, wie viel verdrängen die ganzen Mischverkehrsstrecken, die man neu aufbereitet, insbesondere in der Spitzenstunde. Da müssen wir uns in die Augen schauen können, wie das wirklich gehen soll. Denn wir haben jetzt viele Zweifel bekommen. Das Betriebskonzept – ich war Vorsitzender im VCD schon 1995, als das Projekt entstand – haben wir schon da angefordert. Jetzt haben wir es vor zwei Tagen bekommen.

Dr. Werner Weigand: Das Konzept plus Verstärkerzüge haben wir uns nicht für einen Punkt, sondern für den Gesamtbereich in den kritischen Punkten angeschaut. Wir können das im Detail diskutieren. Die kritischen Punkte funktionieren oder wir haben auf bestimmte Nachforderungen gestellt, wo bestimmte Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Pünktlichkeit herzustellen.

Mein Vorschlag wäre, dass Frau Starke das Konzept an sich vorstellt. Wichtig dabei ist, dass wir nur den Grundtakt haben und nicht das Gesamte, was in der Spitzenstunde fährt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer hatte sich noch gemeldet. Bitte schön.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich glaube, wir sollten durchaus dem Vorschlag folgen, dass Frau Starke mal vorstellt, was gefahren werden soll. Herr Palmer, ich möchte jedoch vorher noch auf einen Punkt Bezug nehmen, den Sie angesprochen haben, bzw. auf die ganze Diskussion, die wir im Moment hier führen. Diese Diskussion ist eine Diskussion – Sie erinnern sich an meinen Vortrag von heute Morgen –, die sich damit beschäftigt, ob eine geplante Infrastruktur einen gewünschten Fahrplan aufnehmen und realisieren kann oder nicht. Ich habe Ihnen gesagt, dass diese Diskussion geführt werden muss. Das ist eine Diskussion, die legitim ist.

Es ist auch keine Frage von glauben oder nicht glauben, es ist eine Frage von Randbedingungen. Diese Randbedingungen werden grundsätzlich in Zweifel oder eben nicht in Zweifel gezogen. Um die Sache noch ein bisschen komplizierter zu machen: Auch die Sensitivität dieser Randbedingungen spielt natürlich eine Rolle. Wir können uns darüber unterhalten, ob wir eine Minute oder zwei Minuten mehr Haltezeit einbeziehen sollen. Allein eine Aussage, dass der Fahrplan nicht mehr fahrbar ist, wenn Ihrer Meinung nach eine Haltezeit zu kurz bemessen ist, ist eine Aussage, die man so nicht treffen kann, sondern man muss schauen, was passieren würde, wenn man mehr Haltezeit hätte. Insofern ist das eine Diskussion, wo ich heute Morgen gesagt habe, wir sind hier an einer ziemlich normalen Stelle im Prozess. Feststellung Nummer eins.

Die Aussage, die Sie als zweites getroffen haben, ist die eigentlich kritischere, nämlich: Wir sind weit davon entfernt zu sagen, dass diese Diskussion eine Diskussion sein wird wie bei Stuttgart 21 und Ulm–Wendlingen grundsätzlich, weil wir sagen, die grundsätzliche Sinnfähigkeit des Projekts wird über die strategische Einbindung – wie heute Morgen dargestellt – und diverse andere Themen bestimmt. Und das, was wir hier diskutieren, muss halt gelöst werden. Da gibt es eben unterschiedliche Auffassungen, und darüber muss man diskutieren. Ich bitte einfach um ein bisschen Respekt für unsere Leute, die diese Untersuchungen machen.

Ich will noch eins verdeutlichen: Es ist nicht so, dass ein Dr. Weigand und die gesamten Truppen, die wir dort im Einsatz haben, das seit vorgestern machen. Dahin-

ter stecken teilweise das Know-how und die Erfahrung von 15, 20, 25 Jahren. So, wie man Annahmen diskutieren kann, so sollte man zumindest respektieren, dass solche Leute sehr wohl wissen, was sie dort tun und auf einen sehr großen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Insofern bitte ich darum, dass wir hier eine respektvolle, aber von mir aus auch eine durchaus tiefgehende Auseinandersetzung führen.

Noch einmal: Das ist keine Diskussion um das Gesamtprojekt Stuttgart 21 an sich, das ist eine Diskussion, ob an bestimmten Stellen das System ausreicht. Das, was Sie vorhin angesprochen haben, war die Rohrer Kurve, waren bestimmte Eingleisigkeiten usw. Selbst wenn sich eine Eingleisigkeit nach eingehender Prüfung als nicht ausreichend erweist, hat man die Möglichkeit, dort nachzubessern. Das ist eine andere Frage. Aber an dem Punkt eine grundsätzliche Existenzfrage für ein solches Projekt aufzuhängen, das ist meines Erachtens nicht angemessen.

Nach den Einlassungen würde ich jetzt vorschlagen, dass man einmal über das Betriebsprogramm diskutiert, denn sonst haben wir gar keine Basis, die Diskussion fortzuführen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Das hätten wir vielleicht schon früher machen sollen. Frau Starke erhält gleich das Wort. Möchte sich noch jemand zu Wort melden, bevor Frau Starke redet? Aber dann bitte ganz kurz. – Herr Rockenbauch hat sich schon früh zu Wort gemeldet.

Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Wir haben jetzt gesehen, dass es mit dieser Theorie und der Alltagspraxis sehr schwierig ist. Das eine ist der Fahrplan, das andere ist, wie die Kapazität berechnet wird, aber es hat wenig mit der Praxis zu tun. Jetzt egal. Es geht da um Minuten hin oder her.

Angenommen, diese Annahmen, die Sie machen, dieses Betriebskonzept, das Sie unterstellen, soll nachher funktionieren. Das ist Ihre Forderung, was ich ja verstehen kann. Sie sagen: Man kann geschwind ein Gleis mehr machen, wenn es nicht passt oder so. Meine zentrale Frage ist. Bei dem grundsätzlichen Tiefbahnhofprojekt ist genau das das Problem, dass, wenn sich die Annahmen ändern und wir hoffentlich viel mehr Verkehr auf die Schiene bekommen – wie wir es jetzt annehmen –, wie erweitern Sie dann in diesem Tiefbahnhof überhaupt noch? Es wird doch viel teurer, wenn Sie unterirdisch einfach ein Gleis mehr machen müssen. Wie ist die Zukunftsfähigkeit dieses Bahnhofs, wenn sich Ihre Annahmen doch noch positiv verbessern?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte deshalb vorab noch etwas sagen, weil es auch darum geht, dass die Menschen draußen im Land verstehen, warum wir uns an diesem Punkt so auseinandersetzen. Ich glaube, es geht darum, dass alles, was uns und unseren Gutachtern und Experten bisher vorliegt – ich beziehe mich auf den respektvollen und würdigenden Umgang miteinander, Herr Kefer

–, die Annahmen und die Schlüsse, die daraus gezogen werden und das, was dem zugrunde gelegt wird, nicht plausibel ist. Darum streiten wir uns jetzt.

Wir kommen zu dem Schluss, dass das, was für Stuttgart 21 geplant ist, nicht wesentlich leistungsfähiger ist. Das stellen wir gerade in Abrede. Darüber sollten wir uns unterhalten. Uns geht es darum, ob man Zukunftsfähigkeit und Leistungsfähigkeit statt mit einem tiefer gelegten Bahnhof nicht auch mit einem modernisierten Kopfbahnhof erzielen kann.

Sehr verehrte Frau Ministerin, ich möchte Sie noch auf eins hinweisen. Sie haben die Unterlagen angemahnt. Wir haben gestern am späten Nachmittag das Schreiben mit den Anforderungen erhalten. Es datiert vom 21. Oktober und bezieht sich auf ein Gesprächsthema, das wir als drittes Gesprächsthema zu K 21 festgelegt haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich versuche seit ungefähr einer halben Stunde, deutlich zu machen, dass es wirklich um verkehrliche Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof geht. Die Leute, die die letzten anderthalb Stunden zugehört haben, worüber wir reden, werden ja total verwirrt.

Es geht konkret darum, ob die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs, so, wie er bei Stuttgart 21 konzipiert ist, größer ist als beim Kopfbahnhof, selbst wenn der modernisiert wird. Darüber wollen wir jetzt etwas hören. Das kann man nur im Zusammenhang mit dem, was Frau Starke gleich vorträgt, beurteilen. – Vorher hat noch Herr Palmer das Wort.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bin sehr gespannt auf Frau Starkes Vortrag, auf den ich seit zehn Jahren warte. Es ist der Kern unserer Fragestellung: Was soll denn wirklich gefahren werden?

Ich will noch auf Ihren Punkt des Respekts eingehen. Wir haben großen Respekt vor dieser Arbeit; wir wissen, die ist sehr kompliziert. Unser Problem ist die Reihenfolge. Die Beschlüsse der Parlamente betreffen eine Infrastruktur. Ich war im Parlament. Uns hat man gesagt: Diese Infrastruktur ist so dimensioniert, dass darauf Zukunft gefahren wird, d. h. riesige Möglichkeiten mehr, Bahnverkehr abzuwickeln. Das ist die Grundlage, auf der alle Parlamente entschieden haben.

Sie sagen, dass Sie die letzten zwei Jahre Untersuchungen gemacht haben, was wirklich auf dieser Infrastruktur fahren kann. Unsere Vorgehensweise ist die, dass wir sagen: Zuerst müsste man diese Untersuchungen machen, dann kommt heraus, was wirklich gefahren werden kann, und dann entscheiden die Parlamente, wie viel Infrastruktur wir uns leisten wollen. Das ist eine Verdrehung der Reihenfolge, die zu unserem großen Problem der Akzeptanz führt.

Wir müssen jetzt wirklich miteinander diskutieren. Da Sie jetzt erst die Leistungsfähigkeit der geplanten Infrastruktur konkret in den Fahrplan übersetzen, die teilweise

planfestgestellt ist, wenn dabei jetzt herauskommt, was in unserer Analyse dieser Fahrplangrafiken, die wir jetzt erst haben, als Ergebnis feststeht, dass schon jetzt das, was Sie an Zügen vorsehen, nicht oder nur mit riesigen Problemen und Verspätungen fahrbar ist – das ist unsere These, allein das, was Frau Starke vortragen wird –, so, wie wir es seit zwei Tagen kennen, funktioniert schon fast nicht. SMA sagt es mit höflichen schweizerischen Worten ganz genau: Auf Kante genäht, Infrastruktur voll ausgereizt.

Wenn es stimmt, was Ihre eigenen Gutachter sagen, dass die Infrastruktur, die die Parlamente beschlossen haben, gerade einmal ausreicht, um den Fahrplan zu fahren, der uns seit zwei Tagen vorgelegt wird, wir diesen neben den Fahrplan legen, den wir schon haben, Herr Dr. Geißler, und feststellen, da ist kaum mehr, selbst wenn uns Frau Starke sagt, uns wurde nicht alles übersandt – ich wäre sogar bereit zu sagen, es ist ein bisschen mehr als das, was heute fährt –, dann ist die entscheidende Aussage des heutigen Tages: Die Parlamente haben auf der Grundlage beschlossen, wir bekommen für unser Geld eine Infrastruktur, die riesige Zuwächse im Schienenverkehr ermöglicht, und Sie machen nachher die Untersuchung und stellen dann fest, das Gegenteil ist richtig. Für dieses Geld, das da ausgegeben wird, können wir vielleicht gerade mal das an Zügen haben, was wir schon hatten. Daraus ziehe ich dann die Schlussfolgerung: Wenn das stimmt, dann ist der alte Bahnhof gut genug, dann muss man nicht alles abreißen. Jetzt bin ich gespannt auf Frau Starke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt haben sich noch Herr Professor Hesse, Herr Conradi und Herr Bitzer gemeldet. Aber bitte, fassen Sie sich kurz Danach kommt Frau Starke.

Dr. Wolfgang Hesse: Ich möchte zwei Dinge miteinander in Verbindung bringen, die meiner Meinung nach noch nicht genügend gemeinsam betrachtet worden sind. Herr Dutler hat eben die Vorzüge des integralen Taktfahrplans dargestellt, und ich glaube, hier herrschte auch allgemeine Zustimmung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wozu reden Sie jetzt?

Dr. Wolfgang Hesse: Zu dem Thema, das wir gerade zu den Kapazitätsberechnungen hatten.

Der zweite Punkt sind die Kapazitätsberechnungen, wie sie vom Kollegen Martin vorgebracht wurden. Meine Frage ist, ob er diese Kapazitätsberechnungen und die Aussage, dass es ein Drittel leistungsfähiger wäre, auch noch aufrechterhalten wird unter der Prämisse, dass der integrale Taktfahrplan gefahren wird. Ich meine, das kann nicht möglich sein, weil, ein Taktfahrplanknoten – wie ich bei dem Fahrplan nachgewiesen habe, den ich aufgestellt habe – allein schon zur Knotenzeit 13 Gleise braucht, wir aber im Durchgangsbahnhof nur acht Gleise haben. Darauf hätte ich gern eine Antwort.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das können wir nachher machen. Herr Martin wird es beantworten. – Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Herr Dr. Kefer hat die Reihenfolge ganz deutlich gemacht. Sie haben sich zuerst für eine Infrastruktur, d. h. für eine gebaute Struktur aus Schienen, Tunneln und Bahnhöfen, entschieden. Und nun – nachträglich – fangen Sie an zu prüfen, ob Sie in diese gebaute Struktur irgendwelche Fahrpläne und Kapazitäten hineinbekommen. Herr Weigand und Frau Starke sind zu bedauern, weil sie jetzt versuchen müssen, auf Teufel komm raus nachzuweisen, dass das Ding auch geht.

In der Schweiz – so hat uns Herr Weibel am Montag erklärt – fängt man anders an. Da fragt man: Welche Verkehre wollen wir, was sind unsere Bedarfe, welche Linien sind für uns wichtig, auf welche Fahrgast- und Güterzahlen zielen wir? Und wenn wir uns darüber verständigt haben, dann gehen wir an die Baufrage, nämlich an die Infrastruktur.

Das heißt, Sie versuchen das, was Sie vorher entschieden haben, möglicherweise aus Immobiliengründen, jetzt hinterher schönzurechnen, was in einer anderen Reihenfolge vernünftig gewesen wäre.

(Zurufe)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen wir alles nachher. – Herr Bitzer, bitte.

Dr. Florian Bitzer: Frau Starke, ich bitte um Nachsicht, dass wir alle so unhöflich sind und uns hier zu Wort melden, während Sie schon lange am Rednerpult stehen.

Aber sehr geehrter Herr Palmer, man kann es einfach nicht so stehen lassen, was Sie zur Leistungsfähigkeit ausgeführt haben. Bei der Folie, die Sie zu der Frage weniger statt mehr Züge in der Hauptverkehrszeit aufgelegt haben, muss man eindrücklich auf Folgendes hinweisen: Sie haben den Grundtakt analysiert. Ihnen ist vom Land der geplante Grundtakt der Angebotskonzeption 2020 vorgelegt worden. Sie können mitnichten hingehen und diesen Grundtakt mit dem, was man nachher in der Hauptverkehrszeit fährt, vergleichen. Genau das spricht aus Ihrer Folie. Man muss den Bürgern draußen sagen, was Sie hier verglichen haben. Das ist ein Gebot der Fairness.

Natürlich habe ich mich auch deshalb noch zu Wort gemeldet. Vielleicht können wir einen Konsens finden. Es dient aber auch der Debatte, dass Frau Starke jetzt einmal das Konzept vorstellen darf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wobei bei dem Papier genau die Zeit angegeben ist, nämlich von sieben bis acht Uhr.

Dr. Felix Berschin: Wir haben selbstverständlich kein Tagesbetriebsprogramm. Wir haben immer gesagt: Das, was wir bekommen haben, haben wir seit 15 Jahren angefordert. Ich kann nur das auswerten, was wir haben. Aber noch mal, warum wir uns getraut haben, mit dieser Aussage rausgehen. Weil schon dieser Grundtakt unseres Erachtens mit vielen Blitzen am Ende ist und es uns deswegen nicht erschließt, wo jetzt noch die weiteren Züge kommen. Aber ich bin gespannt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nun Frau Starke, bitte.

Dagmar Starke: Sehr geehrte Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich jetzt einsteigen kann. Ich bin sehr froh, dass ich meinen Vortrag so aufgebaut habe – als hätte ich es geahnt –, denn es war zu erwarten, dass hier entsprechende Nachfragen kommen.

Ich möchte Ihnen hiermit dokumentieren, dass wir momentan in der Entwicklung dieses Angebotskonzepts stecken. Wir haben sehr große Schritte erreicht. Sie wissen auch, dass wir seit 2008 an diesem Konzept arbeiten. Wie sich heute herausstellt, ist es genau das, was wir im Prinzip immer gesagt haben. Es ist ein laufender Prozess. Wir müssen hier weiterarbeiten und tun das jetzt insbesondere in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG. Um hier zu signalisieren, dass wir in den Dialog einsteigen und auch vorlegen, was momentan da ist, haben Sie einen Arbeitsstand vor sich liegen, auch was die Unterlagen betrifft.

Deshalb sind auch die dargestellten Referenzen, wie Sie festgestellt haben, die Infrastruktur, die jetzt bei SMA in den Systemen hinterlegt sind, die, die wir zum Eingang in dieses Projekt gefunden haben. Wir sind jetzt in einem engen Dialog mit der DB Netz AG, also mit der Deutschen Bahn, und werden an der Stelle nach weiterer Optimierung suchen. Das vorausgeschickt.

Sie haben – Herr Bitzer, das ist das, was Sie gesagt haben – damit bisher nur einen systematischen Fahrplan. Wir haben also noch nicht schauen können, ein Tagesbetriebsprogramm von allen Strecken entsprechend zu entwickeln.

Das sind die Prozesse, die wir in den nächsten Monaten angehen werden. Sie wissen, dass wir dieses Projekt nicht aus Eigennutz aufgestellt haben, sondern wir haben hierfür noch eine sehr wichtige Begründung, dass wir uns noch über die Strukturen in diesem sehr weiträumigen Zielhorizont im Klaren sein müssen. Das sind die Ausschreibungsprozesse, die vom Land beabsichtigt werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich Sie einmal unterbrechen? Ich bin nicht ungeduldig, aber wir müssen so reden, dass das draußen verstanden wird. Das geht so nicht. Erläutern Sie bitte in der Sache. Alles, was Sie machen, ist dankenswert, aber Sie müssen es so vortragen, dass die Menschen draußen es verstehen.

Dagmar Starke: Dann sagen wir jetzt ganz einfach: Das ist jetzt ein Zwischenstand eines Fahrplans, der sich in der Weiterentwicklung befindet und im Hinblick auf die beabsichtigten Vergabeprozesse konkretisiert wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie sieht das aus?

([Anlage 4](#) – Seite 2)

Dagmar Starke: Wie sieht das aus? Wir hatten dieses Mal das Glück – das ist sehr schön –, dass uns die Deutsche Bahn AG die Überlegungen für den Fernverkehr zur Verfügung stellen konnte – das war ein sehr großer Vorteil, denn auch wir haben schon versucht, dieses Thema anzugreifen –, sodass es, auch unter Berücksichtigung dieser langfristigen Überlegungen, die hier vorliegen, sinnvoll ist, die Fahrpläne miteinander abzustimmen, damit wir dort wiederum Anschlüsse unter den Systemen entsprechend einrichten können.

([Anlage 4](#) – Seite 3)

Hier gehe ich nur kurz drüber. Das Thema haben wir heute schon angesprochen. Wir haben im Rahmen dieser sehr langfristigen Angebotskonzeption auch langfristige Infrastrukturprojekte über Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm hinaus entsprechend unterstellt. Sie sind hier alle aufgelistet neben den von Herrn Dr. Kefer schon genannten, selbstverständlich auch die im Lande angestrebten Infrastrukturausbauprojekte.

Uns ist bewusst, dass es Zwischenschritte geben wird. Wir sind am Ziel. In unserem Konzept möchten wir das Ziel abbilden. Wir werden selbstverständlich, weil nicht alles zeitgleich kommen wird, aber auch noch Zwischenstände erarbeiten müssen.

([Anlage 4](#) – Seite 4)

Laufender Prozess. Dies ist das Ergebnis, was unsere Arbeit beschreibt. Wir können sehr wohl ein Angebotskonzept anbieten, was Fern- und Regionalverkehr entsprechend untereinander vernetzt. Der Fernverkehr nutzt die Chance der neuen Infrastrukturen und bietet auf den Hauptachsen einen attraktiven Halbstundentakt, das heißt, dass wirklich halbstündliche Verbindungen im Bereich zwischen Frankfurt–Mannheim–Basel und Mannheim–Ulm–München vorgesehen sein sollen, die erstens den Kunden für den Fernverkehr sehr gut zur Verfügung stehen, die wir aber auch durch unsere Anschlussangebote im Regionalverkehr gern abnehmen wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich noch einmal Folgendes sagen. Können Sie nicht sagen: Wir planen, dass jede halbe Stunde ein Zug von Ulm nach XY fährt, anstatt halbstündlicher Takt oder integraler Takt. Das geht nicht. Wir müssen es so machen, dass die Leute es verstehen. – Bitte, Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich möchte darauf hinweisen, dass wir uns vorgenommen haben, hier Fakten zu besprechen. Uns war immer klar, dass wir dort in Details hineingehen, die nicht ganz einfach sind. Ich finde es allerdings schwierig, wenn wir auf der einen Seite bei der Frage, wie viele Gleise, wie viele Weichen notwendig sind, bis in die Tiefe in Details hineingehen und es auf der anderen Seite jemandem, der vorträgt, nicht möglich ist, Planungen über viele Jahre und für einen Fahrplan, der in zehn Jahren gefahren werden soll, vorzutragen.

Deswegen werbe ich dafür, jemanden ausreden und vortragen zu lassen. Ich finde, dass es durchaus verständlich ist. Ich glaube, dass Frau Starke darauf achten wird. Auch gab es bisher bei dem, was der Herr Palmer oder andere vorgetragen haben, sehr viel an Fachlichkeit. Eine gewisse Fachlichkeit wird man in einer Fach- und Sachschlichtung, in einer Faktenschlichtung nicht vermeiden können, sondern wir werden das zulassen müssen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie brauchen mich nicht darüber zu informieren. Es geht darum, dass wir nicht in einem Expertengremium sind, sondern Leute zuschauen und zuhören. Ich habe ausdrücklich gesagt, dass ich anerkenne, was Frau Starke vorträgt. In der Vorlage steht zum Beispiel „Integraler Taktfahrplan für Baden-Württemberg“. Das verstehen die Leute nicht.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das wurde vorher auch vorgetragen!)

– Frau Gönner, Sie brauchen Frau Starke nicht zu verteidigen – sie hat von mir jede Sympathie –, aber ich bin der Anwalt der Leute, die zuschauen und natürlich kein Verständnis dafür haben, dass wir uns hier sachverständig äußern und sie nichts davon verstehen. Es ist nur meine Bitte, dass Sie versuchen, Ihre Fachausdrücke

(Dagmar Starke: Zu erläutern!)

so zu interpretieren, dass es verständlich ist. Darauf muss ich bestehen, und zwar gegenüber jedermann. Das gilt für beide Seiten. – Bitte schön, Frau Starke.

Dagmar Starke: Ich greife gern noch einmal das Stichwort „Integraler Taktfahrplan“ auf. Wir haben momentan im Land entsprechende – so nenne ich es mal – Zugangebote, und diese Zugangebote fahren nicht alle Ziele an, die der Reisende sucht, sondern sie sind in den Anschlussbahnhöfen miteinander koordiniert, sodass man Umsteigebeziehungen hat. Das ist für uns diese fachliche Vernetzung zwischen den Angeboten. Ich denke, dass die Reisenden sehr wohl verstehen, was wir hiermit meinen. Wer beispielsweise in Heidenheim wohnt und nach Aalen fährt und dort in Richtung Stuttgart seinen Anschlusszug erreicht, wird sehen, wie gut es heute funktioniert, und es wird auch weiterhin gut funktionieren. Das ist letztendlich mit dieser Vernetzung gemeint.

Wir können als weitere Erkenntnis zum gegenwärtigen Stand eine sehr wichtige Aussage zur S-Bahn Stuttgart treffen, dass wir diese S-Bahn Stuttgart selbstverständlich als festen Bestandteil in das Konzept integriert haben.

Wir haben aber auch – jetzt komme ich zu den Neuerungen – die Chancen in unserer neuen Infrastruktur zum Durchgangsbahnhof gesucht und gefunden, nämlich neue attraktive Direktverbindungen, durchgehende Verbindungen, umsteigefreie Verbindungen hier in der Region und darüber hinaus anbieten zu können. Durch diese Anschlusskoordination zwischen den einzelnen Zügen können wir die Fahrtzeitvorteile, die überwiegend durch den Fernverkehr auf der Neubaustrecke generiert werden, auch über die Anschlussverkehre in unsere Regionalverkehrszüge, in die Regionalbahnen, in die Regionalexpresszüge übernehmen. Darüber hinaus – darüber hatten wir schon gesprochen – sind wir so frei und nutzen die Neubaustrecke auch, um ein eigenes Angebot zu installieren.

[\(Anlage 4 – Seite 5\)](#)

Damit Sie die Auswirkungen dieses Durchgangsbahnhofs auf das Land in einer grafischen Darstellung sehen. Durch diesen neuen Durchgangsbahnhof ist es möglich, dass man Linien über Stuttgart Hauptbahnhof hinaus durch das ganze Land zusammenbinden kann. Es ist dann nicht mehr notwendig, in Stuttgart umzusteigen. Es wird sicherlich Relationen geben, die nicht nachgefragt sind. Aber wir wissen, dass insgesamt in der Region diese Direktverbindungen sehr attraktiv sind und damit auch angenommen werden.

[\(Anlage 4 – Seite 6\)](#)

Wir binden mit diesen Linien auch die Oberzentren entsprechend an Stuttgart und die Verdichtungsräume untereinander an. Die Beispiele kann ich Ihnen noch nennen. Sie sehen es an den Farben sehr schön. Wir kommen also aus Richtung Würzburg in Richtung Ulm und weiter bis Friedrichshafen, langlaufende Linien durch das Land, die wir hier ermöglichen. Nicht verschweigen möchte ich, dass es das in anderen Landesteilen schon gibt. Das ist auch dargestellt, wie Sie an der roten Linie sehen, Rheintal-Linie und auch in der Schwarzwaldbahn.

Durch diese neuen Möglichkeiten gelingt es uns auch im Raum Stuttgart durch die Überlagerung, das heißt, dass verschiedene Linien auf Stuttgart zusammen den gleichen Bereich nutzen und es zeitlich versetzt ist. Der erste kommt jetzt eine halbe Stunde vor dem zweiten Zug an, sodass man dieses halbstündliche Angebot in verschiedenen Zulaufstrecken auf Stuttgart hier finden wird, also die Vorzüge dieses Durchgangsbahnhofs.

[\(Anlage 4 – Seite 7\)](#)

Zur Ergänzung, damit Sie wissen, wir haben natürlich gesamthaft geplant. Es gibt darüber hinaus um die Zentren herum weiterhin die kleinräumigen Verbindungsangebote. Die Feinerschließung ist weiterhin gewährleistet bzw. wird ebenso ausgebaut. Wir haben die S-Bahn natürlich als wichtigen Punkt eingezeichnet, obwohl die vom Land an der Stelle nicht organisiert wird. Aber Sie sehen die Angebote im Freiburger und Mannheimer Raum.

Wir haben auch sehr ländliche Bereiche, die wir entwickeln wollen mit entsprechenden Angeboten, in denen es letztendlich um eine höhere Taktfrequenz und besseres Fahrzeugmaterial geht. Das ist die Feinerschließung.

Hierauf möchte ich relativ kurz eingehen, denn die Diskussion ist noch nicht ausgestanden. Nur das heutige Bild. Wir wissen – das haben wir lange genug besprochen –, dass es möglich ist, heute mehr als die Einzellinie durchzubinden. Wir sind aber der Meinung, dass es nicht gelingt, diese Form durchzubinden.

([Anlage 4](#) – Seite 8)

Jetzt sind wir bei dem, was konkret hier möglich wird, was von Herrn Dr. Kefer schon genannt wurde. Hier sehen Sie im Detail – das ist wieder schlecht leserlich; deswegen sind die Linien daneben aufgeführt, damit man es nachvollziehen kann –, welche Relationen wir künftig miteinander verbinden können durch den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus.

Das kann ich Ihnen ganz einfach erklären. Wir schauen in den Süden. Wir können – nicht müssen – durch diese neue Infrastruktur und die Anbindung des Filderbereichs einen hoch attraktiven Bereich hier in Stuttgart anbinden. Ich denke, dass ein Teil unseres Konzepts sehr wertig ist, dass dieser Bereich vom Potenzial her letztendlich als Drehscheibe mit entwickelt werden wird. Ich bitte um Nachsicht, dass ich den Flughafen nur mit einem Punkt dargestellt habe. Ich weiß sehr wohl, dass zwei Bahnhöfe entsprechend zur Verfügung stehen.

Als Beispiele für die langlaufenden Linien, damit wir es entsprechend verständlich herausgeben können. Sie sehen hier eine Verbindung aus Richtung Norden von Würzburg kommend über den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, die dann über den Flughafenbahnhof und die Neubaustrecke – das ist die bläuliche Linie – bis hin nach Ulm und ggf. weiter nach Friedrichshafen geführt wird. Das sind Verbindungen, die heute nicht vorhanden sind, weil diese neue Infrastruktur diese Möglichkeiten zulässt.

Deshalb sehen wir es nicht als Zwang, dass wir den Durchgangsbahnhof haben, um anzubinden, sondern wir sehen es als Chance, um die Bereiche anzubinden, die heute nicht durch diesen Regionalverkehr so angebunden werden können.

([Anlage 4](#) – Seite 9)

Wir haben uns sehr wohl überlegt: Wie machen wir diese Liniendurchbindungen? Was sind unsere Ziele bzw. was möchten wir damit erreichen? Aus dieser neuen Infrastruktur heraus war unsere Zielsetzung, dass wir versuchen, das ins Land zu tragen soweit es geht.

Jetzt wird es wieder sehr fachlich, aber ich versuche, es einfach zu erklären.

Wir haben nach draußen geschaut und gerade die heutigen Anschlussbeziehungen in den verschiedenen Umsteigebahnhöfen sehr wohl beachtet. Wir haben versucht, das zu kombinieren, das, was draußen Wert und Bestand hat, im Zentrum entsprechend abzubilden und zu ergänzen durch die Vorteile, die wir haben, beispielsweise durch die direkte Filderanbindung.

Hier haben Sie das im zweiten Ziel stehen. Es war uns sehr wichtig zu schauen, dass wir häufig Direktverbindungen zum Filderbereich herstellen können. Das war so nie vorgesehen. Ich betrachte es als wesentlichen Fortschritt unseres Konzepts, dass wir von fast allen Landesteilen im Regionalverkehr Direktverbindungen zum Bereich Flughafen und der Neuen Messe Stuttgart – Filderbereich insgesamt – bieten können.

Wir hatten auch wirtschaftliche Interessen oder Gesichtspunkte. Um diese Linien, die heute in Stuttgart beginnen und enden, miteinander zu verbinden, haben wir natürlich geschaut, dass Linien mit ähnlichen Nachfragedaten, mit betrieblichen ähnlichen Charakteristiken, das heißt, dass wir die Unterwegshalte in ähnlicher Form bedienen, oder wenn es spezielle infrastrukturelle Dinge gibt, die unterschiedlichen Bahnsteighöhen, die wir im Bereich Stuttgart haben, sehr stringent miteinander zu verbinden, sodass sie untereinander sehr gut passen.

Wir sind uns auch völlig einig – wir haben jetzt Rahmenbedingungen –, dass wir, wenn sich von den äußeren Rahmenbedingungen her Änderungen ergeben, noch einmal versuchen würden, das entsprechend an die anderen Rahmenbedingungen anzupassen. Für uns waren aber jetzt diese Rahmenbedingungen maßgebend und haben uns zu einem guten Ziel geführt.

[\(Anlage 4](#) – Seite 10)

Zusammengefasst die Vorteile, die wir sehen:

Wir können und müssen nicht die neuen Durchmesserlinien durchbinden, sondern wir können damit hier Regionen erschließen bzw. innerhalb der Regionen umsteigefreie Verbindungen anbieten und dies darüber hinaus in benachbarten Regionen anbieten.

Wir haben damit hohe Erschließungsfunktionen neu in den Obenzentren und Verdichtungsräumen, und diese Direktverbindungen werden angenommen. Wir haben das auch im Rahmen des GVP durchaus mit bewertet. Ich kann Ihnen leider nicht sagen, welcher Anteil an den Verkehrszuwächsen dort auf die Durchbindung fällt. Wir haben es jetzt nur in Summe verfügbar. Aber auch dort wird nachgewiesen, dass Stuttgart durchaus das Potenzial hat, das Leute im Zug sitzen bleiben, weil sie beispielsweise von Esslingen nach Waiblingen möchten.

Ganz wichtig hervorzuheben ist: Der neue Bahnhof, die neue Drehscheibe, die zur Drehscheibe wird, wenn man hinfährt, sind die beiden Bahnhöfe im Filderbereich.

([Anlage 4](#) – Seite 11)

Um einmal den Vorteil für unsere Reisenden verständlich darzustellen, habe ich wahllos – ich gebe das zu – einige Reisezeitvergleiche, die wir durch die neuen Verkehrsbeziehungen haben, gegriffen. Ich habe versucht, den Bereich Stuttgart Flughafen/Messe anzubinden. Sie sehen, das ist in der Reduktion der Fahrtzeiten von allen Relationen her durchaus attraktiv. Ich habe es innerhalb der Regionen verglichen. Ludwigsburg–Esslingen halbiert sich fast. Aber ich habe auch nach draußen geschaut, Biberach–Stuttgart Hbf. Um es auch sauber darzustellen: Wir haben heute 96 Minuten mit dem durchgehenden IRE oder 87 Minuten mit dem Umstieg auf den Fernverkehr. Wir schaffen es, durch die neue Linie, die ich Ihnen vorhin vorgestellt habe, die über die Neubaustrecke fahren soll, diese Verbindung dann in 60 Minuten herzustellen. Eine Stunde dann Biberach–Stuttgart Hbf., hochattraktiv. Ich denke, dass wir dadurch – wie wir es schon gesagt haben – die Regionen zusammenrücken.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Einwurf! „Dank der Neubaustrecke“, das ist keine Eigenschaft von Stuttgart 21! Es geht auch mit Kopfbahnhof! Das hat nichts damit zu tun! Es hat keinerlei Auswirkungen! Die Neubaustrecke bringt diesen Fahrtzeitgewinn! – Zuruf: Herr Palmer, zur Ablehnung der Neubaustrecke kommen wir in einer der nächsten Sitzungen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das war ein Zwischenruf. Jetzt bitte ich, Frau Starke zu Ende reden zu lassen.

Dagmar Starke: Ich muss es so stehen lassen, denn ich beurteile jetzt nicht Stuttgart 21 allein, ich beurteile die gesamte neue Infrastruktur. Sie steht im Angebotskonzept 2020, basierend auf den unterstellten Infrastrukturen. So will ich das als Gesamtpaket verstanden haben. Die Trennung zwischen den beiden Punkten halte ich auch nicht für zielführend.

([Anlage 4](#) – Seite 12)

Wir haben in einem anderen Bereich noch entsprechende Verbesserungen. Das ist das Thema, das wir uns sicher noch im Detail anschauen können. Wir haben mehr Leistung gegenüber dem heutigen Angebot vorgesehen.

Sie sehen beispielsweise hier genannt die IRE-Linie Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart–Plochingen–Ulm–Friedrichshafen–Lindau. Die existiert heute natürlich nicht durchgebunden in Stuttgart, sondern ist heute beispielsweise in verschiedenen Abschnitten nur zweistündlich. Also zwischen Karlsruhe und Stuttgart fährt sie heute in einem Zweistundentakt, wird zum Teil ergänzt, aber wird dann zu einer stündlichen Linie ausgebaut.

Weiterhin beabsichtigen wir, die Angebote von Tübingen kommend zum einen über die bestehende Strecke, zum anderen aber auch über die neue Strecke entsprechend zu gestalten. Damit sich dort mit der Überlagerung die Angebotslinien, die ich Ihnen vorhin gezeigt habe, zeitlich schön ergänzen, machen wir es so, dass wir halbstündliche Verbindungen auf beiden Achsen bieten können.

Ähnlich wird es von Aalen nach Stuttgart sein. Auch dort werden sich zwei Linien wieder so ergänzen, dass man dann ein halbstündliches attraktives Angebot nach Stuttgart vorfinden wird. Bisher sind die stündlichen RE-Verbindungen mit Verdichtungen da sowie in der HVZ noch Einzelleistungen, die auch heute attraktive Dinge anbieten. Aber dort sind wir noch nicht. Um es noch einmal zu sagen: Wir sind noch im systematischen Fahrplan.

Neu – das haben wir genannt, und da gebe ich Ihnen Recht – ist die Chance der Neubaustrecke, aber das gehört zum Konzept. Wir fahren über die Neubaustrecke. Das ist unser Ziel.

Neu ist auch – das ist eine Linie, die auch immer in der Region sehr erwünscht wird – eine schnelle Linie, die von Schwäbisch Hall-Hessental bis nach Stuttgart das heutige Angebot ergänzt und aus der Region die Wünsche aufnimmt, dass man diese Relation auch nur in einer Stunde hinter sich bringt, was wiederum die Attraktivität auf den Zulauf hier in Stuttgart beweist.

([Anlage 4](#) – Seite 13)

Ich komme zum Fazit, dass wir mit der neuen Infrastruktur sehr wohl Akzente für eine attraktive und qualitativ hochwertige Mobilität im landesweiten Regionalverkehr setzen können.

Noch zum Verständnis in Ihre Richtung. Wir haben Ihnen, um Transparenz zu erhalten, jetzt aus unserem Konzept einen Arbeitsstand gegeben. Der wird bearbeitet. Deshalb war es wichtig, weil die Gespräche letztendlich laufen, dass Sie das auch erhalten. Aber Sie sehen, dass es natürlich auch schwierig ist. Wenn wir Ihnen das in einem früheren Stadium gegeben hätte, wäre es für Sie noch schwieriger gewesen,

das nachzuvollziehen. Wir haben jetzt einen soliden Stand, wie wir meinen. Deshalb war das der Punkt, Ihnen das zu übergeben. Aber Sie müssen sehen, dass daran noch gearbeitet wird. Auch die Unterlagen sind Arbeitsstände. Es steht auch deutlich darüber, dass wir Ihnen jetzt nichts Fertiges servieren wollten.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. Bleiben Sie bitte noch am Rednerpult, denn wir wollen noch ein paar Fragen stellen. Können Sie bitte noch einmal die Folie auflegen, auf der Sie bei den Verbindungen bis Konstanz usw. darstellen, wie viel Zeitersparnis Sie haben, wo wir zum Beispiel die Vorteile dieser Verknüpfungen erkennen können, jedenfalls so, wie Sie es dargestellt haben. – Herr Wölfle.

([Anlage 4](#) – Seite 7)

Werner Wölfle (Projektgegner): Vielen Dank, Frau Starke. So konnte man zumindest nachvollziehen, dass das Land offensichtlich beabsichtigt, im Jahre 2020 deutlich mehr Geld in die Hand zu nehmen, um mehr Züge fahren zu lassen. Damit keine Missverständnisse auftauchen, das finden wir gut. Im Nachklapp werden wir betrachten müssen, ob das etwas mit der Frage tiefer gelegter Bahnhof oder Kopfbahnhof zu tun hat.

Ich kann das nachvollziehen. Ich bin bekanntermaßen ein Konstanzer. Wenn direkt von Konstanz nach Stuttgart und umgekehrt ein Zug fährt, bin ich schneller, als wenn ich umsteigen muss. Also, durchgebundene Züge genau dorthin, wo ich gerade will, sind natürlich schneller, als ein Zug, wo ich umsteigen muss. Das ist irgendwie logisch.

Die Prämisse, von der wir heute Morgen geredet haben, ob der Flughafen so angebunden werden muss oder nicht, diskutieren wir vertieft noch an anderer Stelle. Jetzt stellt sich die Frage: Gibt es Untersuchungen, dass gerade – wie war diese Superverbindung? – von Tübingen nach Schwäbisch Hall-Hessental eine besondere Nachfrage besteht? Man kann auch irgendeine Verbindungen nehmen.

Es muss ja außer der technischen Notwendigkeit einen Grund geben, dass man durchgebundene Züge braucht. Das ist klar beim Durchgangsbahnhof. Gibt es aufgrund von Kundenuntersuchungen die Notwendigkeit, gerade diese Verbindungen zu fahren?

Wenn ich mir in Stuttgart den Betrieb anschau, ist es nach meiner Lebenserfahrung so, dass die meisten Leute nach Stuttgart wollen, dort aussteigen und irgendwann wieder zurückfahren, also dieses klassische Pendeln. Es gibt ein paar Notwendigkeiten an Verbindungen, das mag sicher richtig sein. Diese Fahrzeitenverkürzungen von direkten Zügen sind logisch. Gibt es aufgrund der Kundenwünsche oder der

Kundennotwendigkeiten Untersuchungen, dass man gerade diese Linien braucht, außer den technischen Gründen?

Dagmar Starke: Wir waren nicht ganz technisch. Es war auch das verkehrliche Ziel, möglichst viele Linien an den Filderbereich zu bringen.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Das ist der Flughafen! – Peter Conradi [Projektgegner]: Aber warum?)

– Warum? Es tut mir leid, dass ich das heute nicht konkret beantworten kann, denn die entsprechenden Steigerungen durch diese Linienstruktur sind bewertet worden im Rahmen des GVP. Wenn es möglich wäre, dass wir das als Frage mitnehmen, um das einmal detailliert aufzeigen zu lassen, dann werden wir hier an der Stelle weiterkommen. Ich bitte um Verständnis.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Conradi.

Peter Conradi (Projektgegner): Die Reisezeitverkürzungen, die Sie hier angeben, sind im Wesentlichen über die Neubaustrecke entstanden. Wir waren aber bei der Diskussion: Ist das hier abhängig von dem neuen Tiefbahnhof oder ist es im Kopfbahnhof nicht aus zu machen? Das heißt, ich wäre dankbar, wenn wir eine Aufstellung über Reisezeitverkürzungen bekämen, die allein nur dem neuen Tiefbahnhof und nicht der Neubaustrecke zu verdanken sind.

Die Neubaustrecke ist auch ein gesetzmäßiges Projekt des Bundes. Wir werden hier den Bund dazu hören, wann die kommt, wie die finanziert wird. Es geht nicht, dass Sie dem Land Reisezeitverkürzungen anbieten, die nur aufgrund einer bisher weder planfestgestellten noch finanziell gesicherten Bundesstrecke erreicht werden. Ich wäre dankbar, wenn hier klargemacht würde, dies sind Verkürzungen, die allein durch den Tiefbahnhof und nicht durch die Bundesstrecke entstehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Sie stellen in dieser großartigen Errungenschaft „Fahrtzeitverkürzung“ immer irgendwelche Relationen zum Flughafen/Messe dar. Jetzt sagen Sie doch einfach mal, welchen Fahrgastaufkommensanteil Sie da rechnen. Wer will alles von wo zum Flughafen im Verhältnis zum gesamten Verkehrssektor?

Dagmar Starke: Dazu kann ich Ihnen jetzt keine Auskunft geben. Ich weiß nicht, ob das Fahrgastaufkommen zum Flughafen bewertet wurde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann später noch beantwortet werden. – Herr Bitzer.

Dr. Florian Bitzer: Ich möchte eine Ergänzung zur Beantwortung der Frage der Bedeutung des neuen Bahnhofs am Flughafen und an der Messe machen. Wir dürfen das nicht zu eindimensional sehen. Es geht wirklich nicht nur um den Flughafen und die Messe, sondern es geht um die Tatsache, dass der gesamte südliche Stuttgarter Raum, der Filderraum, einen qualitativ hochwertigen Anschluss bekommt. Das ist ein großer Wirtschaftsraum, in dem über 300 000 Leute leben.

Wir haben in Stuttgart – das muss man erklären – durch die Kessellage der Innenstadt eine geografische Barriere zwischen dem Kessel und dem südlichen Filderraum. Diese Barriere wurde bisher zum Beispiel durch die S-Bahn übersprungen, aber sie geht nicht genau in die Mitte des Filderraums. Dort bekommen wir einen zweiten – man muss es so sagen – hochwertigen Stuttgarter Bahnhof, eine Verkehrsdrehscheibe par excellence, die seinesgleichen in Deutschland sucht.

Sie sehen das allein schon daran, dass die standardisierte – Herr Palmer, Sie brauchen nicht mit dem Kopf zu schütteln – Bewertung für die Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen bzw. auch der U 6 zur Messe und zum Flughafen nur – – Herr Geißler, „standardisierte Bewertung“ muss man erklären. Das ist das Berechnungswerk, das die Voraussetzungen schafft, dass ein Neubau einer Strecke überhaupt zuwendungsfähig ist, dass man überhaupt Geld dafür bekommt von der öffentlichen Hand, um diese zu bauen. Diese Zuwendungsfähigkeit ist nur dadurch gegeben, dass dort oben dieser Filderbahnhof entsteht. Sie werden, auch wenn es dort gefordert wird, auch von den Grünen, die Verlängerung der S-Bahn-Linie 2 nach Neuhausen ohne diesen Filderbahnhof nicht bekommen. Das ist ein klarer Beleg dafür, dass Sie mit diesem Filderbahnhof als zweiten Stuttgarter Bahnhof dort eine große lokale Wirkung erzielen. Das ist die eine Beantwortung.

Die andere Beantwortung. Nun zur Sinnhaftigkeit der Durchbindung von Linien, ob man das überhaupt braucht. Es gibt einen Film vom Aktionsbündnis zum ITF, wo gesagt wird: Am Stuttgarter Hauptbahnhof steigen 90 % der Fahrgäste ein, aus oder um. Na klar, wenn dort bisher keine Linien durchgebunden sind, haben sie keine andere Chance, als dieses zu tun.

Nehmen Sie die Stadtbahn in Stuttgart. Jeder würde uns für dumm verkaufen und sagen: Was macht Ihr denn, wenn die Stadtbahnen am Arnulf-Klett-Platz, am Hauptbahnhof, beginnen und enden würden? Klar, viele Leute wollen dort durchfahren. Eine Stadtbahn hat eine kleinteilige Verteilerfunktion in der Stadt. Nehmen Sie die S-Bahnen. Auch die S-Bahnen enden bewusst nicht am Hauptbahnhof, sondern sie werden durchgebunden. Genau diese durchgebundenen Relationen sind extrem nachgefragt.

Jetzt überlagern wir das Ganze durch ein Regionalverkehrskonzept in der Metropolregion Stuttgart. Auch da, Herr Palmer, profitiert Tübingen enorm davon, dass diese Linien künftig komfortabel, ohne dass man umzusteigen muss, durchgebunden werden.

Letztlich ist es so, diese Relationen werden sehr nachgefragt sein, weil Stuttgart eine sehr polizentrische Siedlungsstruktur mit sehr vielen kleinen Unterzentren, die eine große Wirtschaftskraft haben, hat. Viele Leute fahren aus dem Norden der Region Stuttgart in den Süden, zum Beispiel zum Arbeiten zu Daimler auf die Filderfläche. So ist es nun einmal. Da brauchen Sie es auch nicht abzulehnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Hickmann.

Gerd Hickmann: Viele Reisezeitgewinne auf Durchmesserlinien im Vergleich zum heutigen Fahrplan haben ihren Effekt in Fahrplanverdichtungen. Wenn heute doppelt so oft ein Anschlusszug fahren würde, hätte man auch kürzere Reisezeiten als heute. Die Fahrtzeitvorteile zum Flughafen sind unbenommen.

Wir kritisieren das Setzen dieser Prämisse, der Flughafen muss es sein. Man vernachlässigt dabei völlig, dass andere Subzentren, die Herr Bitzer gerade angesprochen hat, dadurch entwertet werden, zum Beispiel Canstatt, das von Tübingen, von Nürtingen und aus dem Filstal aus nicht mehr so gut erreichbar ist wie bisher. Man verbaut sich die Chance, dass die Nahverkehrsdrehscheibe Stuttgart–Vaihingen, wo ich drei S-Bahn-Linien und jede Menge Stadtbahnlinien habe, durch den Schienenverkehr nicht mehr erreichbar ist.

Was habe ich im Vergleich dazu heute an Zu- und Abbringern am Flughafen? Da bin ich halbwegs in der Pampa. Diese Subzentren werden zukünftig vom Schienenverkehr in Stuttgart schlechter oder gar nicht mehr erschlossen, und man verbaut sich hier sehr große Chancen. Die Fahrgäste wollen zum Hauptbahnhof. Wenn wir das Betriebskonzept bezüglich der Fahrtzeitgewinne jetzt auswerten, zeigt sich auf den ersten Blick, da tut sich nicht viel. Kann sich auch gar nicht viel tun, außer den Effekten, die durch die Neubaustrecke bedingt sind.

Man braucht nicht infrage zu stellen, dass die Durchbindungen sinnvoll sind. Die Frage ist: Geht es nur mit dem Durchgangsbahnhof? Wir haben heute im Kopfbahnhof auch durchgebundene Regionallinien aus Richtung Ulm und weiter nach Heilbronn. Mit einem modernisierten Kopfbahnhof könnte man das alles weiter intensivieren. Es ist nicht so, dass der Kopfbahnhof das nicht zulässt. Wir sind auch dafür. Wir sagen nur: Ihr Tiefbahnhof ist von den Bahnsteigkanten her so knapp dimensioniert bemessen, dass ein vollwertiger integraler Taktfahrplan dort nicht möglich ist. Was ist die Folge? Ich habe zwar Reisezeitvorteile auf der Relation, wo ich nun zufällig von Tübingen aus durchgebunden hinfahren kann, aber möglicherweise große Reisezeitnachteile, wenn ich in Stuttgart umsteigen muss, weil kein Vollfahrplanknoten möglich ist und sich die Umsteigezeiten verlängern. Aufgrund des Betriebskonzepts werden wir jetzt genau auswerten, wie sich die Reisezeiten entwickeln.

Zu der immer noch offenen Frage Verdichterzüge. Kann mehr fahren, als diesen Grundtakt? Das werden wir wahrscheinlich heute nicht klären können. Frau Starke,

Sie haben dazu in Ihrem Vortrag heute nichts sagen können. Ich denke, dieser Frage muss man nachgehen. Denn es ist für uns ganz entscheidend: Ist dieser Bahnhof ein Zukunftsbahnhof, ein Zukunftsprojekt, das zusätzliche Kapazitäten und die Chance zu mehr Schienenverkehr bietet oder nicht?

Dr. Werner Weigand: Es kann nicht so stehenbleiben, dass im Berufsverkehr weniger Züge fahren könnten als heute oder wie es nach der Prognose erforderlich ist etwas mehr.

(Zuruf von Dr. Florian Bitzer)

Es ist das Taktsystem, und in dem Taktsystem ist der Bahnhof nicht überlastet, im Gegenteil. Er hat eine super Betriebsqualität. Das heißt, es besteht für die Spitzenstunde eine gewisse Reserve, die ausgenutzt wird für Züge, die in der Spitzenstunde verkehren.

(Dr. Felix Berschin: Da haben wir ja schon zehn Punkte, wo Sie durch Zugfolgezeiten zwei, drei Minuten an der Kante fahren!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es gab einige Zwischenrufe, aber nicht von mir genehmigte Wortmeldungen. Infolgedessen machen wir ordnungshalber wieder bei denen weiter, die sich ordnungsgemäß gemeldet haben. – Herr Bodack.

Karl-Dieter Bodack: Der Gleisbelegungsplan, den Sie uns von Stuttgart-Tief gezeigt haben, offenbart, dass es da nahezu keine Anschlüsse mehr gibt. Die Durchbindung ist sicher vorteilhaft, aber wenn gleichzeitig wesentliche Anschlüsse verloren gehen, dann treten größere Nachteile als Vorteile auf.

Erste Frage. Der heutige Kopfbahnhof lässt viele Anschlüsse zu. Warum fahren Sie dieses Konzept nicht in fünf Jahren mit dem Kopfbahnhof?

Zweite Frage. Der geplante Tiefbahnhof ist von keinem einzigen Fahrzeug, das heute in Baden-Württemberg einsetzbar ist, befahrbar, und zwar wegen der Bahnsicherheitserfordernissen, wegen des Signalsystems, wegen des automatischen europäischen Trennkontrollsystems und wegen anderer Gründe. Die Doppelstockwagen beispielsweise dürfen die Gäubahnstrecke zum Flughafen nicht mehr befahren. Man muss sich einmal vorstellen, dass dort keine Doppelstockwagen fahren können. Tatsache ist, dass kein einziges heute fahrendes Regionalfahrzeug, das in Baden-Württemberg verkehrt, auf dieser Infrastruktur fahren kann. Sie müssen sämtliche Fahrzeuge, die hier verkehren, austauschen. Haben Sie sich einmal vorgestellt, welches Investitionsvolumen das ist?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann man ja abklären.

Karl-Dieter Bodack: Entschuldigung. Da sieht man die Gleisbelegungen, da sehen Sie, dass nahezu kein Zug an irgendeinen anderen Zug Anschluss hat. Wenn Sie sehen, dass der Zug aus Tübingen zur Minute 44 ankommt und der ICE nach Frankfurt zur Minute 43 abfährt, dann stehen einem die Haare zu Berge mit einem solchen Betriebskonzept.

(Zuruf)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Starke ist gefragt.

Dagmar Starke: Ich habe es vorhin schon gesagt, wir sind hier noch in der Optimierung. Wir werden aber nicht alles schaffen. Das ist ganz klar.

(Zuruf Dr. Werner Weigand)

– Das ist auch klar. Aber Sie dürfen das, was wir erreicht haben, nicht entsprechend negativ bewerten. Was diesen Tiefbahnhof betrifft, sind wir ja jetzt in einem engen Gespräch.

(Zuruf Dr. Werner Weigand)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben nicht das Wort. Ich muss es wirklich sagen. Sie reden sehr gerne – das ist auch gut –, aber wir müssen uns an die Ordnung halten. – Jetzt hat Herr Professor Martin das Wort.

Ullrich Martin: Ich finde gut, dass so viele Fragen gestellt werden. Wir wollen diese Fragen auch gern beantworten, sicherlich nicht alle sofort. Aber wenn wir sofort Antworten geben können, ist es schwierig, weil zwischenzeitlich schon viele weitere Fragen gestellt wurden.

Ich möchte kurz auf die Zahlen am Flughafen eingehen. An einem normalen Werktag sind es 10 000 Personen ohne Messeverkehr, die am Flughafenbahnhof ein- und aussteigen. Der Messeverkehr kommt mit 9 000 Personen pro Tag hinzu. Ich bitte aber darum, diese beiden Zahlen nicht einfach zu addieren, weil der Messeverkehr nicht an einem durchschnittlichen Werktag automatisch stattfindet. Das heißt, man muss genau schauen, wann passiert was. Nur zur Klarstellung. Eine letzte Zahl. Für das Jahr wird dort mit einem Verkehrsaufkommen an Personen im Schienenpersonenfernverkehr von etwa 3,5 Millionen bezogen auf das Jahr gerechnet. Soviel als Antwort auf eine Frage, die vor einigen Minuten gestellt wurde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Fundel.

Georg Fundel: Herr Dr. Geißler, meine Damen, meine Herren! Es ist jetzt mehrfach das Thema Flughafen angesprochen worden. Voraussetzung, dass der Flughafen überhaupt angefahren werden kann, ist der Durchgangsbahnhof. Wir haben deshalb,

nachdem wir mitfinanzieren, die Frage gestellt: Was bedeutet es für uns, welchen Nutzen hat der Flughafen? Intraplan, ein Gutachter, der im Bundesverkehrswegeplan, im Generalverkehrsplan tätig ist, hat hier Zahlen geliefert, die besagen, dass wir als Flughafen 1,2 Millionen zusätzliche Fluggäste gewinnen. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt, denn wir haben weitere Effekte.

Ein weiterer Effekt ist, wir haben heute einen Nutzungsgrad der S-Bahn – das ist unsere einzige Schienenanbindung – von etwa 23 % aller unserer Fluggäste und Mitarbeiter im Schnitt. Wir werden diesen Wert nach den Erfahrungen des Flughafens Frankfurt und anderer Flughäfen, die die gute Schienenanbindung in die Fläche haben, auf bis zu 40 % erhöhen können. Das heißt, das ist auch das Potenzial, dass die Bahn zukünftig erschließen kann.

Aber noch wichtiger für uns ist: Wir sind der einzige Flughafen – das ist ein landespolitisches Thema –, der nur eine Start- und Landebahn hat. Man hat gerade entschieden, den Flughafen nicht auszubauen. Haben wir einen Störfall – in letzter Zeit hatten wir einige Störfälle –, dann stehen wir als Flughafen still. Umso wichtiger ist es vielleicht in zehn Jahren, dann eine schnelle Schienenanbindung zu anderen Flughäfen, zum Beispiel nach Frankfurt, zu haben, damit wir nicht wie heute umständlich mit Bussen, mit Stau reagieren können.

Gleichermaßen wichtig ist die Erreichbarkeit des Flughafens und auch der Messe. Auch die Messe ist als zentraler Infrastrukturgipfel in Baden-Württemberg am Flughafen. Wir haben heute auf der A 8, auf der Bodenseeautobahn, auf der B 27 jeden Morgen gravierenden Stau. Das heißt, ich weiß nie, wie ich an den Flughafen komme. Wenn die Bahn den Flughafen anfährt, wird auch das dazu beitragen, dass wir eine ganz andere Verkehrsqualität am Flughafen bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir wollen doch hoffen, dass dann, wenn der Tiefbahnhof und die neue Strecke gebaut sind, nämlich im Jahr 2018, die A 8 endlich fertig ist.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, wir müssen hoffen, dass 2018, wenn die Strecke fertig ist, weniger Leute fliegen, nicht mehr. Wenn Herr Fundel mehr Flieger will, ist das vielleicht sein Recht als Flughafengeschäftsführer. Heute Morgen hat Herr Kefer klar gesagt: Wir wollen konkurrenzfähig sein zum Flugzeug. Was ist jetzt hier? 1,2 Millionen mehr Passagiere. Das kann ja nicht wahr sein.

(Georg Fundel: Herr Rockenbauch, haben Sie das Wort? – Zuruf: 1,2 Millionen weniger ICE-Fahrgäste!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das war auch ein Zwischenruf. – Es ist nicht kompatibel, dass Sie mit den Verkehrsverhältnissen der A 8 von heute begründen, warum der Flughafen in acht Jahren besser erreicht werden kann. Nur zum Verständnis.

Georg Fundel: Da muss ich Ihnen leider widersprechen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön, Sie haben das Wort.

Georg Fundel: Wir haben auf der A 8 entlang des Flughafens, wo im Moment nichts ausgebaut wird, die Stauuntersuchung gemacht. Es gibt zu jeder Tagesstunde die Chance, dass Sie dort im Stau stehen, und Sie können es leider nicht planen. Es geht nicht um das Stück hinter Stuttgart, sondern es geht auch um das Stück um den Flughafen herum, wo jeden Morgen zwischen Wendlingen und dem Stuttgarter Kreuz ein Stau ist.

Insofern würden wir es gern haben, dass der Verkehr fließt. Gerade der Bahnhof ist eine Chance, Verkehre von der Straße sowohl von Passagieren als auch von Mitarbeitern – wir haben 10 000 Mitarbeiter am Flughafen – auf die Schiene zu bringen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss mal dazwischen fragen. Wie soll ich das verstehen? Wenn der Flughafen jetzt 1,2 Millionen mehr Fluggäste bekommt, staut es sich doch noch mehr.

Georg Fundel: Nein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Weil die mit der Eisenbahn fahren?

Georg Fundel: Weil sehr viele Leute den Zug nutzen werden, weil der stauunabhängig zum Flughafen kommt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Georg Fundel: Das gleiche gilt für die Messe. Was ich sagen will: Nur mit dem Durchgangsbahnhof geht diese Option auf. Das ist auch ein Grund, warum der Flughafen – – Das zeigt auch die Schwierigkeit dieses Projektes. Wir haben bereits investiert im Vertrauen darauf, dass auch Beschlüsse und Absprachen gelten. Heute hat der Flughafen den Bahnhof in Richtung Schweiz schon gebaut. Denn wir gingen mal davon aus, Stuttgart 21 geht 2008 in Betrieb. Wir haben auch das Parkhaus über die Autobahn, wo die Fahrzeuge für die Messe parken, so gebaut, dass der Zug dort fahren kann. Auch das sind schon einmal 30 Millionen Euro, die in Beton geflossen sind.

Insofern werben wir für den Filderraum. Herr Bitzer hat es gesagt, es geht nicht nur vom Flughafen eine große Chance aus, sondern der gesamte Filderraum wird von dem Flughafen profitieren. Damit man eine Vorstellung hat: Die Zahl derer, die den Flughafenbahnhof nutzen wird, wird täglich etwa so groß sein wie heute die Zahl der Fluggäste. Das ist keine Veranstaltung, sondern eine Riesenchance für Stuttgart, einen „zweiten“ Hauptbahnhof zu bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit haben wir das Thema Flughafen schon mal angerissen. Darüber werden wir hier noch gesondert reden. – Jetzt hat Herr Palmer das Wort.

Boris Palmer (Projektgegner): In der Tat möchte ich das Thema Flughafen gern separat mit Ihnen diskutieren, Herr Fundel, vor allem die Frage: Woher kommen die 1,2 Millionen Fluggäste, wenn Sie selbst sagen, Sie brauchen die zweite Startbahn, weil Sie an der Kapazitätsgrenze sind?

(Georg Fundel: Das würde ich gern aufklären!)

Aber der Punkt, zu dem wir bei dem Vortrag von Frau Starke gekommen sind, war doch, dass wir gesagt haben: Wir wollen jetzt hören, wie dieses Betriebskonzept aussieht, das wir seit zwei Tagen vorliegen haben. Weiterhin ist es bei den Linien als Linienbild geblieben. Die kannten wir im Wesentlichen schon. Neu ist die Verteilung der Züge auf die Strecken auf die jeweilige Minute. Das kannten wir nicht. Das kann man an diesem Bild ablesen.

Jetzt bitte ich darum, konkret folgende Fragen zu beantworten, wer auch immer das bei Ihnen kann:

Erste Frage. Trifft es zu, dass das von Ihnen unterstellte Programm für den ganzen Tag dazu führt, dass Ihr eigener Gutachter sagt, wenn Sie das alles fahren wollten, sei die Infrastruktur, die Sie bauten, bereits ausgereizt, dann seien Sie knapp an der Kante? Wir haben das so gelesen. Wir wollen wissen, ob wir den Gutachter verstehen oder nicht.

Zweite Frage. Trifft es zu, dass bei dem, was bisher Ihr Arbeitsstand ist, immer noch zahlreiche Situationen entstehen, wo Züge zur gleichen Minute auf dem gleichen Gleis hinaus- oder hineinfahren oder es gerade einmal Abstände von einer Minute gibt, dass das, was Sie bisher erarbeitet haben, noch gar nicht fahrbar ist? Das, was wir sehen, weist diese Konflikte aus. Wir sehen hier erhebliche Probleme, sogar im Bahnhof.

Dritte Frage. Trifft es zu, dass insbesondere im Filderraum, der hier so gepriesen wurde, wegen der eingleisigen Abschnitte so viele Fahrstraßenausschlüsse entstehen, dass nicht mehr durchgeführt werden kann und deswegen der früher stündlich vorgesehene Halt des ICE zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Ulm nur noch zweistündlich vorgesehen ist, Herr Fundel? Zahlen Sie dafür als Zuschuss noch genauso viel wie für einen stündlichen Takt?

Vierte Frage. Trifft es zu, dass nicht mehr möglich war in der Analyse der Infrastruktur und deswegen nur noch alle zwei Stunden ein ICE am Flughafen hält auf dieser Relation mit der Neubaustrecke. Wollen wir wirklich dafür so viel Geld ausgeben?

Fünfte Frage. Trifft es zu, dass anhand dieser Fahrplangrafik nachweisbar ist, dass es massenhaft Situationen gibt, wo der Zug, den Sie erreichen wollen, gerade weg ist, wenn Sie ankommen? Nicht nur – wie gerade beschrieben – das eine Beispiel: Eine Minute, nachdem der Fernzug, den ich so schnell baue – ich baue 300-Stundenkilometer-Geschwindigkeitstrassen –, dass der endlich rasen kann, kommt ein Zug aus Tübingen an, und eine Minute vorher ist dieser supertolle Schnellzug weg. Ist es in dieser Fahrplangrafik alles so dargestellt?

Strich drunter. Das war der Ausgangspunkt unserer Frage. Ich behaupte, Sie haben es in zwei Stunden nicht geschafft, diese Behauptung zu widerlegen, und sie ist zentral für alle Weitere. Ein Jahrhundertprojekt – das ist Ihre Formulierung – darf nicht so gebaut werden, dass bereits das, was jetzt vorgesehen ist, die Grenze des Machbaren ist. Ein Jahrhundertprojekt muss Reserven für den Personenverkehr haben. Trifft es zu, dass diese Reserven nach Ihrem Gutachten nicht existieren?

Trifft es zu, dass in dieser Infrastruktur, wie Sie sie bisher bemessen haben, nach dem vorliegenden Fahrplankonzept bereits Probleme mit der Zuverlässigkeit bestehen, wenn Sie weniger Züge fahren als bisher in der Spitzenstunde zwischen sieben und acht Uhr im Stuttgarter Hauptbahnhof?

Das ist unsere zentrale These, und seit zwei Stunden bekomme ich trotz vieler Antworten und trotz „Drumherumredens“ keine Antwort auf diese Frage. Gerne im Facharbeitskreis, wenn Sie sagen, dass man so etwas nicht in zwei Stunden beantworten kann. Das will ich einsehen. Es ist auch keine ganz unwichtige Frage. Aber es muss für die Öffentlichkeit nachvollziehbar werden, ob das zutrifft. Der Vortrag von Frau Starke hat diese Antworten leider nicht geliefert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Starke.

Dagmar Starke: Der Vortrag hat sehr wohl schon erste Antworten geliefert. Ich weise noch einmal darauf hin, wir haben aus unserem Projekt heraus, weil es uns darum ging, auch hier Transparenz zu zeigen, Ihnen einen Arbeitsstand zur Verfügung gestellt. In der Regel macht man das nicht so zwanglos. Weil wir genau mit solchen Fragen jetzt konfrontiert werden. Wir sind ganz eng im Gespräch. Ich denke, zur Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird DB Netz noch ein Wort sagen, dass wir an der Stelle arbeiten. Die Konflikte, die Sie entdeckt haben, das ist ein Darstellungsproblem, weil die Sachen einfach schnell an Sie herausgegeben werden mussten.

(Zuruf von Dr. Felix Berschin)

– Nein, in der – –

(Georges Rey: Aber das ist doch unmöglich so ein Fahrplan!)

– Moment. Ich habe es Ihnen gerade gesagt. Ehrlich gesagt muss man eher sagen: Es ist schade, dass man so zeitig etwas rausgegeben hat. Es tut mir leid, das sagen zu müssen. Aber tatsächlich sind in diesen Gleisbelegungsgrafiken entsprechende Dinge. Deswegen ist oben ein roter Vermerk. Ich weiß nicht, Herr Rey, ob Sie das noch genau erklären können. Ich habe mich selbstverständlich auch gewundert und habe versucht aufzuklären. Das ist jetzt ein Zwischenstand, der stehen gelassen wurde. Dass die Züge natürlich noch verteilt werden können, sieht man aber auch sehr gut, dass man dort noch entsprechende Möglichkeiten zum Gestalten hat.

Wir sind – das ist sehr wichtig – mit den Planungswerkzeugen hier hineingegangen, die gewiss sehr gut sind, die aber nicht die Schärfe haben, die die Planungswerkzeuge der DB Netz AG haben. Deshalb ist es jetzt notwendig, die Dinge miteinander tiefer anzuschauen. Hierin sind einfach darstellerische Mängel – das muss ich jetzt so vorsichtig sagen –, wofür ich um Verständnis bitte, weil es in dem Fluss von uns nicht mehr aufzuhalten war. Als wir es gemerkt haben, war es schon rausgegeben worden. Aber es ist ein Arbeitspapier gewesen. Das war schlicht und ergreifend jetzt die Erklärung.

Die Netzgrafik ist soweit in Ordnung. Das kann ich Ihnen bestätigen. Aber die Gleisbelegung des Tiefbahnhofs können wir gerne von unserer Seite aus, Herr Rey, in die richtige Richtung bringen, damit wenigstens die offensichtlichen Konflikte, die keine sind, die ausgeregelt werden können, bei Ihnen liegen. Wir können bestätigen, dass nach unseren Untersuchungen der Tiefbahnhof keine leistungsbestimmende Prämisse ist.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Die Aussage bitte konkretisieren! Der Tiefbahnhof oder die gesamte Infrastruktur?)

– Ich rede vom Tiefbahnhof.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Das interessiert mich nicht. Ich will wissen, ob die Infrastruktur als Ganzes leistungsfähig ist!)

– Herr Palmer, ich habe gesagt, da sind wir im Gespräch mit der DB Netz AG. Wir haben jetzt mit dem Wissen und mit den Kenntnissen, die wir hatten, einen statischen Fahrplan herstellen können. – Jetzt gebe ich an Herrn Dr. Kefer weiter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Erst kommt Herr Becker, dann Herr Kefer.

Christian Becker: Wir sind ja für den Fahrplan zuständig. Die Grafik von Frau Starke ist ein erstes Konzept gewesen. Aus diesem Konzept entwickeln wir jetzt einen Fahrplan, was minutenscharf mehr oder minder auch den Stuttgarter Hauptbahnhof anfährt.

Sie haben hier eine Gleisbelegung im Stuttgarter Tiefbahnhof gesehen. Ich würde gerne mit Ihnen darüber diskutieren, wo diese Gleisbelegung herkommt. Wer hat die gemacht? Erste Frage. Ich würde sie gerne mit demjenigen hinterfragen, der sie innerhalb von wenigen Tagen auf die Beine stellt. Denn wir sind seit Monaten im Rahmen von Simulationen daran, mit der Grafik zusammen.

(Dr. Felix Berschin: Das ist Ihre. Von Ihnen beauftragtes Gutachterbüro SMA, das ist die Variante DB mit S oder die S-Bahn nach DB. SMA hat festgestellt, dass diese S-Bahn im Remstal nicht fahrbar ist und hat deswegen vorgeschlagen, das ganze S-Bahn-System zu verschieben! Das ist der Sachstand!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zwischenruf beendet. Ich kann das gerade noch akzeptieren. – Herr Becker.

Christian Becker: Wir erstellen gerade den Fahrplan. Das heißt, die DB AG hat jetzt die Konzepte vom Land entgegengenommen. Herr Dr. Kefer hat es am Anfang seines Vortrags relativ deutlich gesagt. Wir haben die Konzepte bekommen und wir haben die Infrastruktur, wir erstellen nun einen Fahrplan auf dieser Grundlage. Einen Gleisbelegungsplan Stuttgart Hauptbahnhof haben wir in der Detaillierung noch gar nicht durchgeführt, da wir jetzt erst einmal die Linien prüfen.

Entscheidend bei der ganzen Sache ist, um eine Gleisbelegung im Stuttgarter Hauptbahnhof tief durchführen zu können, dass wir die Linien minutenscharf in diesen Bahnhof hineinführen. Dies ist vonseiten der DB AG bis jetzt noch nicht im Detail geprüft worden. Deshalb verwundert es mich, dass wir diesen Engpass vom Hauptbahnhof tief hier sehen.

(Georges Rey: Aber Sie bauen es schon, oder?)

Ich kann auf keinen Fall bestätigen, dass das der Realität entspricht.

(Georges Rey: Verstehe ich das richtig? Sie bauen etwas, dass Sie gar nicht geprüft haben? Sie sagen, das ist alles nicht geprüft!)

Es geht um den detaillierten Fahrplan. Was wir geprüft haben, ist die Leistungsfähigkeit. Wir haben vorher über die Leistungsfähigkeit gesprochen, und wir reden hier vom detaillierten Fahrplan. Das ist eine Gleisbelegung, die minutenscharf in einem Fahrplan hinterlegt sein muss.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es ist schwierig, bei dieser Diskussion ruhig zu bleiben. Denn man muss sich eine halbe Stunde vorher melden, bevor man vor lauter Zwischenrufen dann wirklich zum Reden kommt.

Herr Rockenbach, ich möchte zunächst Ihre Frage nach den 1,2 Millionen zusätzlichen Fahrgästen beantworten und den Konflikt, den Sie zu der Aussage erkennen, die ich heute Morgen getroffen habe.

Die Fluggäste, die wir in die Bahn ziehen, kommen in aller Regel aus den innerdeutschen Flügen bzw. aus den Kurzstreckenflügen, die wir auch über die Grenze haben. Die Zuwächse für den Flughafen Stuttgart ergeben sich in den nächsten Jahren aus dem gestiegenen Mobilitätsbedarf von Langstreckenflügen, die dort sowieso lieber gesehen werden, weil sie deutlich profitabler sind, und aus der verbesserten Anbindung dieses Flughafens, wo schlichtweg Leute, die früher nicht zum Stuttgarter Flughafen gefahren wären, jetzt plötzlich diesen Weg nehmen, weil einfach die Bahn dorthin geht, sodass sich insgesamt trotz einer massiv verbesserten Fernverkehrsanbindung für den Flughafen ein Plus in den Fluggastzahlen ergibt. Das werden Sie bestätigen, dass das exakt die Erklärung ist. Das ist kein Widerspruch, sondern dieser Widerspruch kann aufgelöst werden.

Zwei weitere Randbemerkungen. Herr Palmer und Herr Conradi, ich empfinde diese Diskussion, die im Moment geführt wird, als ein Stück weit unfair. Ich will auch gern spezifizieren, warum ich das so empfinde. Ich habe in meinem Vortrag eingangs gesagt, wir haben in Deutschland ein bestimmtes System und bestimmte Prozesse, die wir anwenden, wenn Großprojekte geplant werden. Diese Prozesse bitte ich zu akzeptieren, weil Raumordnungs-, Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren gesetzlich vorgegeben sind und zu bestimmten Reaktionen in der Beplanung führen. Das, was dort an Prozessen gemacht wird, ist etwas, was für die gesamten Infrastrukturgroßprojekte der vergangenen Jahre durchlaufen worden ist.

Wir können jetzt nicht sagen, wir hätten aber gern ein anderes System, z. B. ein schweizerisches System. Wir haben nun mal ein deutsches System, und mit diesem deutschen System leben wir. Jetzt bedingt dieses deutsche System, dass wir im Vorfeld Untersuchungen – Kapazitätsuntersuchungen, verkehrstechnische Untersuchungen – in einer relativ detaillierten Form machen, die dazu führen, dass bestimmte Gleispläne entstehen, da dazu führen, dass bestimmte Infrastrukturpläne entstehen. Das sind die Vorarbeiten, die beispielsweise ein Herr Weigand macht, aber auch eine Menge anderer Institutionen.

Diese Vorarbeiten werden übrigens noch einmal von einer ganzen Reihe von Institutionen geprüft. Das Eisenbahnbundesamt beispielsweise prüft dies alles sehr genau. Dann kommt man zu einem späteren Zeitpunkt zu der sehr konkreten Ausgestaltung eines Fahrplans. Da ist ein riesiger Zwischenraum. Das geht auch nicht anders, weil Sie sonst 25 Jahre im Voraus einen Detailfahrplan ansetzen und den infrastrukturell beplanen müssten.

Dieses Verfahren – Herr Palmer, da bitte ich jetzt um Verständnis – ist ein etabliertes Verfahren in Deutschland, was so praktisch grundsätzlich durchlaufen wird, was überall am Ende des Tages erfolgreich war. Ich kann es nur wiederholen: Diese Ka-

pazitätsdiskussionen, die wir hier an einzelnen Stellen des Systems führen, sind normaler Ausfluss dieser Vorgehensweise. Ich wehre mich dagegen, wenn Sie immer wieder argumentieren, dass an irgendeiner Stelle in dem System ein Konflikt entdeckt wurde, dann das komplette System infrage zu stellen. Das lehne ich ab. Das kann man nicht tun.

Jetzt möchte ich am Schluss gern für Frau Starke das Wort ergreifen. Frau Starke hat gesagt, dass wir gegenwärtig in der Fahrplanung sind. Wir haben in großer Offenheit die heutigen Zwischenstände hinübergereicht. Wenn das dazu führt, dass offensichtliche Deltas, die noch existieren und durch weitere Optimierung der Planung ausgeräumt werden müssen, der Grund dafür sind, ein Gesamtsystem auch wiederum infrage zu stellen, dann werden wir hier der Aufgabe nicht gerecht.

Wir beplanen, wie diese Infrastruktur optimal befahren werden kann, und diese Beplanung hat einen gewissen zeitlichen Ablauf und einen gewissen zeitlichen Fortschritt. Darüber muss man sich auch unterhalten. Aber wir können nicht jedes Mal, wenn wir feststellen, wir haben irgendwo eine Kollision oder einen Nachteil, dann sofort erklären, das gesamte System ist am Ende. Das ist nicht in Ordnung. Das wird der ganzen Sache nicht gerecht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bodack.

Karl-Dieter Bodack: Herr Kefer, ich möchte Ihnen partiell widersprechen. Wir wissen alle, wie schwierig die Gäubahn mit den eingleisigen Abschnitten ist oder wir von Singen nach Stuttgart kommen. Jetzt machen die Planer Folgendes: Zu der ohnehin schwierigen Strecke mit den eingleisigen Abschnitten addieren Ihre Planer eine nicht kreuzungsfreie Zufahrt, addieren einen Mischbetrieb mit der S-Bahn, addieren zusätzlich einen eingleisig benutzbaren Bahnsteig in beiden Richtungen. Für mich als Eisenbahner ist es eine Horrorvorstellung, da je einen Zug durchzubringen.

Jetzt sage ich im Klartext: Die Tatsache, dass der IC aus Zürich ein paar Minuten später ankommt, als der ICE nach Mannheim abgefahren ist – ein wichtiger Anschluss, um von Singen nach Mannheim zu kommen –, ist seit zwei Jahren bekannt, Herr Kefer. Seit den ersten Studien von SMA ist das schon drin. Das könne Sie nicht abstellen, weil der IC von Zürich über diese Engstellen gar keine andere Möglichkeit hat, nach Stuttgart zu kommen. Die einzige Möglichkeit ist, dass Sie den ICE aus München zehn Minuten warten lassen, um dann einen Teil des Gewinns der Neubaustrecke wieder in Stuttgart per Wartezeit kaputtzumachen. Das ist strukturell nicht absetzbar. Wenn Sie zu vorhanden Engpässen weitere Engpässe addieren, werden tendenziell die Anschlüsse immer schlechter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Leuschel.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Professor Bodack, Sie haben den IC von Zürich über die Gäubahn nach Stuttgart angesprochen, dass er dann in dem

neuen Konzept im Mischverkehr mit der S-Bahn sei. Ich darf ergänzen, dass der IC von Zürich über Singen am Hohentwiel nach Stuttgart schon heute ab Herrenberg im Mischverkehr mit der S-Bahn ist.

Im Übrigen ist das gesamte S-Bahn-System Stuttgart geprägt davon, dass die Außenstrecken – wenn ich von Plochingen absehe, demnächst auch Göppingen – im Mischverkehr gefahren werden. Das muss man einfach sehen. Bei der Gäubahn gibt es konkrete Planungen. Südlich von Horb, dort wo wir eingleisig sind – ich sage Neckarshausen, im Moment begegnen sich die Züge in Epfendorf oder Oberndorf –, noch Zweigleisigkeiten zu schaffen, das ist sehr wohl Bestandteil der Überlegungen zur Gäubahn. So ganz eindimensional wird das nicht gesehen.

Eingleisige Ein- und Ausfädelungen – ich kann nur bestätigen, zweigleisige sind besser. Aber wir haben sehr viele eingleisige Ein- und Ausfädelungen. Ich darf erinnern: Der ICE von Frankfurt/Main nach Berlin im Stundentakt wird auf der Schnellstrecke Hannover–Würzburg bei Hildesheim immer eingleisig ein- und ausgefädelt, und der Nahverkehr dort auch. Das sind Dinge, die beherrschbar sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann ist der Planungsvorgang bei der Bahn so: Man baut ein Haus und überlegt dann, welche Zimmer man da einrichtet. Wäre es nicht sinnvoller zu überlegen, welche Räume ich brauche, wo ich die unterbringen will und dann anfangs, meine Infrastruktur, mein Bauwerk zu planen? Wir haben große Sorgen, dass jetzt „geflickschustert“ wird, was mit dieser Infrastruktur, die einfach zu kleindimensioniert ist, gar nicht mehr geht.

Wir haben noch ein großes Problem. Wir haben schon vor einem Jahr ein Gespräch mit Herrn Becker geführt, was jetzt mit dem Tunnelbahnhof ist, wenn wir eine Störung im S-Bahn-Bereich haben. Herr Becker hat uns seinerzeit erklärt: Dann fahren wir mit drei Linien durch den Durchgangsbahnhof durch. Vorhin haben wir einen dichten Fahrplan mit vielen Zügen gesehen. Und jetzt sollen zusätzlich zwölf Züge der S-Bahn je Richtung darüber fahren? Das kann doch nicht funktionieren.

Wenn Sie den Tunnelbahnhof Stuttgart 21 bauen, dann riskieren Sie, dass im Störfall der gesamte Betrieb zusammenbricht. Wollen Sie das? Wir haben Frau Gönner schon vor mehreren Monaten angeschrieben mit der Bitte, für Stuttgart 21 einen „Stresstest“ vorzulegen, also zu fragen: Wo sind die Leistungsgrenzen, was kann man mit der S-Bahn dann wirklich noch machen, welche Züge fallen aus, welche Verspätungen entstehen? Wir haben Frau Gönner gebeten, uns mal Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Wir haben seit drei Monaten keine Antwort von ihr bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Man kann ja noch Auskunft bekommen. – Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Kefer, ich bin Ihnen sehr dankbar für dieses erklärende Statement. In meiner Analyse ist das, was Sie gesagt haben, eine der wesentlichen Erklärungen, warum die Leute auf die Straße gehen. Sie haben nicht mehr mit der Sache argumentiert, sondern ein Verfahren, das nun einmal in Deutschland so sei, als unabänderlich beschrieben. Ihr Argument war: Das Verfahren ist so. So wird es bei uns in Deutschland gemacht. Wenn Sie es anders haben wollen, müssen Sie in die Schweiz auswandern.

In der Schweiz sind die Verfahren anders. Da macht man nicht das Prinzip, wie Sie es beschrieben haben. Ich würde es, um im Mobilitätsbereiche zu bleiben, so beschreiben: Bei uns in Deutschland wird zuerst die Größe des Kolbens dimensioniert, in einer anderen Werkstatt wird die Größe des Getriebes dimensioniert, und in der dritten Werkstatt wird noch die Größe der Einspritzanlage dimensioniert. Jedes für sich richtig. Nachher kommt irgendjemand – das machen Sie gerade –, versucht, es zusammensetzen und schaut, ob das Auto fährt und in welchem Drehzahlbereich. Würden wir Autos so bauen, wären wir nicht Exportweltmeister. Das Ganze muss von vornherein im Blick sein.

Unser Problem – deswegen kommt in Deutschland die Bahn nicht voran – ist genau das, was Sie beschrieben haben. Man macht irgendwelche Kapazitätsanalysen für irgendwelche kleinen Elemente – so ein Tunnelbahnhof –, hat das Ganze nicht im Blick und wundert sich nachher, dass kaum noch Züge durchkommen, weil es nicht zusammenpasst.

Was uns wirklich aufregt und warum die Leute auf die Straße gehen, ist Folgendes: Wenn man das im Verfahren vorbringt, wenn man zehn Jahre lang sagt, mit gesundem Menschenverstand – in meinem Fall mit dem Mathematikstudium – kann das, was ihr da macht, nicht funktionieren. Das passt nicht zusammen. Man rechnet nach und stellt fest, die Züge kommen nicht durch. Dann sagen Sie: Das ist ein Jahrhundertprojekt, und über so was reden wir nicht.

Wenn man jetzt nachfragt, was durchfährt, dann sagen Sie: Das ist alles schon gelaufen. Darauf kommt es nicht mehr an. Wir müssen halt mit dem zurechtkommen, was die Parlamente beschlossen haben. Das macht einen wirklich verrückt. So kann es doch nicht sein. Wenn der gesunde Menschenverstand, normale Mathematik im Verfahren keine Rolle spielt und am Ende gesagt wird: Das ist aber jetzt durch das Verfahren legitimiert, ob es funktioniert oder nicht.

Herr Dr. Geißler, ich möchte abschließend feststellen: Meine zentralen Aussagen in Form von „Trifft-es-zu-Fragen“ zur Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, für die Baden-Württemberg 2,5 Milliarden Euro eigene freie Steuermittel aufbringen will, das in der Summe nach unserer Auffassung 10 Milliarden Euro kostet, sind auch nach zweiein-

halb Stunden intensiver Diskussion nicht beantwortet. Sie sagen: Wir sind noch nicht soweit mit unseren Fahrplänen, um es exakt beantworten zu können. Vielleicht können wir noch ein paar Probleme lösen. Das traue ich Ihnen zu; Sie haben die besten Leute engagiert, die es da gibt.

Aber selbst wenn Sie alles machen, was Sie sich vorgenommen haben, steht am Ende, dass Sie gerade noch mit dem durchkommen, was jetzt schon geplant ist. Das ist kein Jahrhundertprojekt, bei allem Respekt. Es ist das Gegenteil dessen, was den Parlamenten suggeriert wurde. Den Parlamenten wurde suggeriert, diese Einzelbauteile, die Sie bauen – ich kann Ihnen die Parlamentsprotokolle geben, wo Herr Mapus und ich wie die Kesselflicker gestritten haben –, ob das Engpässe sind oder nicht.

Diese Aussagen bestätigen sich jetzt, da schon gebaut wird. Es kann nicht sein, dass man bereits Milliardeninvestitionen tätigt und am Ende dieses Prozesses feststellt: Die Kritiker hatten schon Recht, aber sie kommen damit zu spät, vor allem, wenn die Kritik fachlich fundiert vorgetragen wird. Das kann so nicht ausgehen. Deswegen bitte ich Sie noch einmal: Stellen Sie klar, ob diese „Trifft-es-zu-Fragen“ zu beantworten sind und ob es stimmt. Wenn es stimmt, dass dieser Tiefbahnhof ausgereizt ist mit Ihrem Fahrplankonzept und nicht mehr viel zusätzlich durchzubringen ist, darf er nach allem, was die Parlamente diskutiert haben, nicht gebaut werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich will zunächst einmal der Aussage von Boris Palmer widersprechen, der sagte, dass 2,5 Milliarden Euro eigene freie Steuermittel eingesetzt werden. Ich weiß sehr genau, Herr Palmer, dass Sie auch wissen, dass das nicht stimmt, weil es Regionalisierungsmittel sind, weil es in vielen Bereichen Gelder sind, die für den Schienenverkehr, auch für das Land entsprechend gebunden sind. Es sind freie Mittel des Landes in einer anderen Form beinhaltet.

Im Übrigen – wenn ich das so sagen darf, weil ich weiß, dass Sie auf die 950 Millionen Euro für die Neubaustrecke rekurrieren werden – finde ich diese Argumentation deswegen höchst interessant, weil Sie uns heute Morgen vorgeworfen haben, für andere Bahnprojekte hätte der Bund kein Geld. An dem Punkt sind wir bereit, eine Mitfinanzierung zu übernehmen, um andere Projekte des Bundes auch in Baden-Württemberg zu ermöglichen.

Jetzt können wir traurig darüber sein, dass in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten, wo an zentralen Punkten in Baden-Württemberg Maschineninfrastruktur angegangen ist, nicht das Geld investiert werden konnte, das vielleicht notwendig gewesen wäre. Auf der anderen Seite stellen wir fest, dass genau das jetzt aber passiert, dass der Bund sowohl beim Rheintal als auch bei der Neubaustrecke sagt: Wir wollen den Weg gehen, weil wir glauben, dass es für ein Land wie Baden-

Württemberg ganz entscheidend ist. Ich bitte um Verständnis, dass es tatsächlich so ist, dass wir alles dafür tun, dass es sinnvoll gestaltet werden kann.

Jetzt will ich auch etwas dazu sagen, wie die Verfahren sind. Ich finde, man muss aufpassen. Zum einen war die Frage, wie eine Fahrplangestaltung aussehen wird, nicht Gegenstand von Rechtsverfahren. Ich finde es auch sehr bemerkenswert, dass wir zehn Jahre, bevor ein Fahrplan in Gang gesetzt werden soll, heute alle schon glauben, genau zu wissen, wie das mit den Minuten ist. Andersherum formuliert: Ich würde mich freuen, wenn wir da offen miteinander diskutieren können, dass ich Grundannahmen machen muss, auf diesen Grundannahmen Verkehre entwickeln und die Frage stellen muss, wo heute eigentlich die meisten Zunahmen sind. Wir haben im Generalverkehrsplan dazu einige Zahlen aufgelistet.

Wir gehen im Übrigen davon aus, dass wir insbesondere auf der Strecke Singen–Stuttgart einen Zuwachs an Verkehren von 50 % bis 2025 haben werden. Dann müssen wir das Ganze Stück für Stück ändern. Ich freue mich, wenn Sie uns vorlegen, wie Ihr Fahrplan aussieht. Da bin ich auch gespannt, wie Sie mit alledem, was wir an Zuwächsen haben wollen, Ihren Fahrplan dann gestalten wollen.

Ich glaube, dass es wichtig ist, immer wieder zu sagen: Natürlich werden wir bis 2020 diesen Fahrplan entsprechend verfeinern, weil es wichtig und wesentlich ist, dass diese Verfeinerung vorgenommen wird. Ich bin nur erstaunt, wenn heute jemand der festen Überzeugung ist, er wisse schon, wie das alles 2020 aussehen wird und bei denjenigen, die sich wirklich seit vielen Jahren in der Praxis sich damit beschäftigen, denjenigen, die auf bekannten Simulationen aufsetzen, denjenigen, die genau die Annahmen auch in anderen Fällen kennen, die Infrastruktur über viele Jahre ausgebaut haben, zumindest hinterfragt wird, ob sie überhaupt in der Lage sind, einen entsprechenden Fahrplan zu fahren. Ich finde es ausgesprochen schwierig, weil ich glaube, dass es uns ein Austausch von Fakten wenig hilft, wenn wir an dem Punkt nicht bereit sind, zu sehen, dass eine solche Fahrplangestaltung etwas ist, was erst Stück für Stück passiert und wo man entsprechend vorankommen muss. Bei allen dieser „Trifft-es-zu-Fragen“ wäre ich dankbar, wenn man auch zugesteht, dass sich ein solcher Fahrplan entwickeln muss und genau dies zugesagt worden ist, dass dies gemacht wird.

Letzte Bemerkung, weil mir das wichtig ist. Bei allen unterschiedlichen Diskussionen über Rechtsverfahren lege ich schon Wert darauf, dass auch im Rahmen dieser bestimmte Dinge gemacht worden sind. Ich halte es für falsch, uns vorzuwerfen, zunächst einmal seien Dinge nicht aufgenommen und nicht abgewogen worden, sondern all die Dinge, die schon durch Zwischenbemerkungen vorgetragen wurden, auch die Leistungsfähigkeit, wurden nicht nur in Rechtsverfahren, sondern im Übrigen auch richterrechtlich abgewogen. Ich bin an dem Punkt der Auffassung, dass man auch anderen, die sich sehr intensiv mit dem Thema beschäftigt haben, nicht von vornherein jede Fähigkeit absprechen kann. Herr Palmer, das, was Sie heute hier tun, ist in Teilen schon der Versuch, allen anderen genau dies abzusprechen.

Ich halte es nicht für hilfreich, weil wir uns entschieden haben, dass wir hier auf Fach- und Sachebene diskutieren wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich will es kurz machen, denn ich habe meinen vorherigen Ausführungen trotz Ihrer Einwürfe, Herr Palmer, nichts hinzuzufügen.

Ich möchte einen Punkt jedoch sehr deutlich klarmachen. Als man 1994 die verkehrstechnischen Untersuchungen für dieses Projekt gemacht hat, musste man Annahmen treffen, die 2020 in Betrieb gehen sollten. Das bedeutet 25 Jahre später.

(Zuruf)

– 2020 wird das Projekt in Betrieb gehen. Es liegen 25 Jahre dazwischen.

Ich will es einmal andersherum aufbauen. Wenn ich Ihrem Vorschlag folge, nämlich wir erstellen einen detaillierten Fahrplan 25 Jahre im Voraus, schneiden die Infrastruktur danach, dann erzeugen wir einen Zustand, wo wir 25 Jahre später unter Umständen feststellen, dass der überhaupt nicht mehr dem entspricht, was Realität ist.

(Zuruf)

Dann haben wir keine Flexibilität mehr. Deswegen ist es sinnvoll, bei dieser Planung am Anfang die grundsätzlichen Fragestellungen zu klären und sich die Flexibilität zu erhalten, sodass später die Fahrplanung angepasst werden kann.

Herr Palmer, insbesondere die Aufgabenträger wollen auch diese Flexibilität haben. Deswegen macht es Sinn, verkehrstechnische Untersuchungen

(Boris Palmer [Projektgegner]: Deswegen frage ich nach der Flexibilität, wo die ist!)

– Darf ich ausreden? – zu dem Zeitpunkt zu machen, die mehr genereller Art sind und einen Fahrplan im Detail dann zu erstellen, wenn er tatsächlich absehbar ist und ich näher an der Realität bin.

Ich kann es nur wiederholen, aber dann hören wir mit dieser Diskussion auch auf: Das, was Sie einwenden, ist, dass wir an bestimmten Stellen heute noch Kapazitätsprobleme oder diese eine Minute hier haben. Akzeptieren Sie doch bitte, dass das Gesamtsystem nicht zu Fall bringen wird. Wir werden das lösen, und zwar vor dem Hintergrund, wie ich es gerade geschildert habe. Das ist das Verfahren, und das wird auch funktionieren.

Jetzt können wir noch fünfundzwanzigmal hin und her diskutieren, es wird sich deswegen nicht ändern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, wollen Sie direkt etwas dazu sagen?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich würde gern dem Kollegen aus der Schweiz das Wort geben. Denn die Schweiz macht es genau so, wie gerade von Herrn Kefer gesagt wird, dass es nicht geht. Das Ergebnis ist: In der Schweiz fahren die Leute Eisenbahn, und bei Ihnen nach Ihrem Verfahren eben nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Dutler.

Edwin Dutler: Sie wissen ja, wie man es macht. Und es ist so, wie Sie gesagt haben: Wir machen ein detailliertes Fahrplankonzept, darauf wird die Infrastruktur dann geplant und gebaut. Aber zuerst machen wir das Fahrplankonzept.

Hier ist es anders.

(Zuruf von Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter])

– Ja, es ist so, und man kann es nicht ändern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Weigand.

Dr. Werner Weigand: Ich muss die Kollegen, die vor 15, 20 Jahren die Konzepte gemacht haben, in Schutz nehmen. Wir müssen in Deutschland immer eine Prognose haben, wir müssen aus der Prognose ein Betriebsprogramm ableiten, und wir müssen daraus die Kosten und Nutzen ableiten. Erst dann wird ein Pfennig der öffentlichen Hand ausgegeben werden können. Das ist hier so gemacht worden. Das Betriebsprogramm und die Prognosen werden fortschrieben. Alle fünf Jahre macht der Bund eine neue Prognose. Insofern lebt die ganze Sache und ist jetzt in der Phase, wo sie detailliert wird.

Ich muss mich auch dagegen wehren, dass ständig Details in den Raum geworfen werden, der Anschluss würde nicht klappen. Wir hatten Fahrplanstudien von unserem Fernverkehr, alle halbe Stunde ein Zug von Tübingen nach Stuttgart, und zehn Minuten später geht es weiter nach Mannheim und Frankfurt, und der Gäubahnzug hatte auch Anschluss. Ich weiß nicht, welche Fahrpläne Sie haben. Bei unseren Fahrplänen haben die Anschlüsse gepasst.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rey.

Georges Rey: Mein Name ist Rey, ich bin von der Firma SMA und Partner AG aus der Schweiz. Wir haben vor zwei Jahren im Auftrag des Landes begonnen, unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Gegebenheiten und unter Einbezug des Fern-

verkehrs erste Überlegungen zu machen: Wie kann der integrale Taktfahrplan – nicht nur bezogen auf den Großraum Stuttgart, sondern landesweit – ein schlüssiges Konzept auf die Beine stellen?

Was Sie vor zwei Tagen bekommen haben, ist der Ausschnitt von Stuttgart. Das ist ein Planungsstand, wie es Frau Starke schon erwähnt hat. Dass es ein Planungsstand ist, sehen Sie daran, dass Sie zwei Varianten bekommen haben, was insbesondere mit der S-Bahn zu tun hat. Wir sind in enger Abstimmung mit Herrn Dr. Weigand, der mittlerweile unsere Fahrpläne simuliert hat. Es geht jetzt einen Schritt weiter. Es kommt dann die Niederlassung in Karlsruhe dazu, wenn sie soweit sind, dass sie das in Ihrem eigenen Programm nachvollziehen. Wir stecken mitten in diesem Integrationsprozess. Darum ist es ein Arbeitsstand.

Auch unsere Veröffentlichung von vor zwei Jahren, die fälschlicherweise nicht genehmigt an die Öffentlichkeit gelangte, war ein Arbeitsstand zu Beginn der Untersuchung. Ich denke, es ist auch ein Verdienst des Landes, dass Sie wissen, was kann diese Infrastruktur, wo sind die Knackpunkte, und was muss man ggf. nachsteuern. Das haben wir auch schon oft gehört. Herr Kefer hat es ausführlich erläutert.

Bezogen auf den Tiefbahnhof haben wir vom Grundtaktgerüst her nie Kapazitätsengpässe festgestellt. Die Haltezeiten wurden auch schon diskutiert. Wir haben beim Fernverkehr drei Minuten als Minimum und beim Nahverkehr zwei Minuten als Minimum. Es gibt dann die Fälle, dass der Nahverkehr länger stehen muss. Beim Durchgangsbahnhof gibt es in gewissen Relationen auch Kreuzungsvorgänge, entweder bei der Einfahrt oder Ausfahrt, und das führt zum Teil zu längeren Standzeiten. Wenn man die Belegung auswertet, liegen wir im Durchschnitt – Fern- und Nahverkehr zusammen – nicht über fünf Minuten Aufenthaltszeit am Bahnsteig.

Soweit meine Erläuterungen. Wir sind gern bereit, auf diese sieben Fragen dezidiert Antwort zu geben, auch, um zu klären, was wir abgegeben haben. Denn das liest sich nicht unbedingt von selbst.

Gerd Hickmann: Darf ich zwei Rückfragen an Herrn Rey stellen? Sie hatten gesagt, der Fahrplanstand 2008 war ein Zwischenstand. Akzeptiert! Im Juli dieses Jahres haben Sie noch einmal eine Stellungnahme gemacht.

Dazu habe ich drei Rückfragen:

Erstens. Was ist mit der Aussage gemeint, die geplante Infrastruktur ist knapp bemessen und nicht überdimensioniert? Das heißt, es sind diese Freiheitsgrade, die Herr Kefer von der Infrastruktur fordert, gegeben.

Zweitens. Der Tiefbahnhof Stuttgart hat sich nicht als limitierendes Element erwiesen. Was sind dann die limitierenden Elemente in diesem Bahnknoten? Es muss ja

andere geben. Wir haben eine Auffassung darüber, aber Sie haben es in Ihrem Papier nicht zum Ausdruck gebracht. Wir würden aber gern wissen, wo Sie die sehen.

Drittens. Sie haben in dem Papier einige zusätzliche Infrastrukturanforderungen für den Filderraum definiert. Damit das Ganze funktioniert – ich sage es verkürzt –, werden diese umgesetzt?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist das für ein Papier?

Gerd Hickmann: Das ist die Stellungnahme von SMA. Nachdem diese Präsentationen und Aussagen aus dem Jahr 2008 an die Öffentlichkeit gelangt waren, gab es im Juli 2010 diese Stellungnahme zum derzeitigen Planungsstand. Aus dieser Stellungnahme, die vom Ministerium veröffentlicht wurde, stammen diese Zitate.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte eine Bemerkung machen. Wir befinden uns hier in einem Lernprozess. Als ich Minister im Kabinett Altmeier wurde, hat die damalige rheinland-pfälzische Landesregierung ein Konkordat mit dem Heiligen Stuhl abgeschlossen. Dieses Konkordat wurde im Kabinett beraten, und bei der Beratung hat sich herausgestellt, dass drei Gruppen von unterschiedlichen Punkten aus an die Sache herangingen. Es gab eine Gruppe, die das Konkordat im richtigen Wortlaut hatte. Das waren der Ministerpräsident und der Staatssekretär. Dann gab eine zweite Gruppe, die auch ein Exemplar hatte, das jedoch das falsche war. Die dritte Gruppe hatte überhaupt nichts. Dadurch ist die Beratung im Kabinett gescheitert.

Ich hätte gern, wenn wir ab heute so nicht vorgehen, dass ich vor allem die Materialien, die in den einzelnen Gruppen vorhanden sind und auf die man in der Diskussion rekurriert, auch bekomme. Ich muss darauf bestehen. Sonst unterbreche ich die Schlichtung und warte darauf, bis ich die Papiere habe. Ich möchte Ihr Papier auch haben; das habe ich auch nicht. Also, das geht nicht. Sonst kann ich mich nicht richtig auf die Schlichtung vorbereiten. Also, denken Sie an das Konkordat im Jahre 1970.

Ich mache einen Vorschlag. Wir wollen ja um 17 Uhr fertig sein. Beim jetzigen Stand der Diskussion sind ein paar Fragen völlig offengeblieben. Ich erinnere vor allem an Frau Starke, die mehrfach gesagt hat, dass sie das heute noch nicht sagen kann und wir im Rahmen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit über diese Fahrplankonzeption, die sie vorgestellt hat, auf jeden Fall noch einmal reden müssen. Das müssen wir bei der nächsten Sitzung machen.

Wir hatten in der Vorbesprechung auch vorgesehen, dass bei der zweiten Sitzung Teile des ersten Komplexes weiter beraten werden müssen. Wir wollen beim nächsten Mal über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sprechen. Dazu brauchen wir vielleicht nicht so lange Zeit, sodass wir das Thema „Verkehrliche Leistungsfähigkeit“ inklusive der Fragen zu Kopfbahnhof und Fahrplan noch erörtern. Wenn Sie damit einverstanden sind, dann wäre das die Konzeption für die nächste Sitzung.

Es sind ein paar Fragen offengeblieben, die dann beantwortet werden müssten. Sie, Frau Starke, müssten vielleicht noch Antworten geben. Herr Bodack hat sich mehrfach beschwert, dass Sie auf seine Fragen nicht geantwortet haben. Daran tragen Sie keine Schuld. Es sind auch noch ein paar andere Fragen offengeblieben.

Können wir so verfahren? Ich rede jetzt zur Geschäftsordnung und wollte hören, ob Sie damit einverstanden sind. – Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Eine Anmerkung. Diese Schwachstellen, die ich heute Morgen vorgestellt habe, sind überhaupt nicht angesprochen und abgearbeitet worden. Auch daran hätte ich großes Interesse.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Von welchen Schwachstellen reden Sie?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Zu den Folien, die ich heute Morgen gezeigt habe.

Dr. Werner Weigand: Auf die Schwachstellen waren wir vorbereitet, aber wir durften nicht so lange reden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. – Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde es auch begrüßen, dass wir das Thema beim nächsten Mal noch einmal aufrufen. Ich glaube, wir sollten das, wie es vorgesehen ist, nicht nur mit Ulm–Wendlingen verknüpfen, sondern auch mit dem Kopfbahnhof 21. Denn das im Grunde das absolut verbundene Thema. Ich glaube, es macht Sinn, wenn man dort eine Sitzung macht, wo man K 21, Ulm–Wendlingen und die Fahrplanfragen gemeinsam behandelt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wollen wir beim nächsten Mal so machen.

(Zuruf)

– Wird abgelehnt?

Werner Wölfle (Projektgegner): Es wird nicht abgelehnt, sondern wenn wir jetzt die Dinge, die wir übrig haben, also K 21 und Neubaustrecke, zusammen diskutieren, überfordern wir uns.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Wölfle, lassen Sie es uns versuchen. Wenn die Zeit nicht reicht, können wir es noch auf spätere Sitzungen übertragen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir hatten vorgesehen, dass K 21 ein Kapitel ist. Ich muss fairerweise sagen, dass die Bündnis-Leute ihr Konzept auch geschlossen vortragen müssen. Das sollten wir schon machen. – Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich möchte darauf hinweisen, dass heute in mancher der Diskussionen deutlich geworden ist, dass sehr viele Dinge eng zusammenhängen. Deswegen bitte ich darum, dass wir das, was heute übrig geblieben ist – Stand K 21 und danach Neubaustrecke –, behandeln, weil wir immer darüber diskutieren, dass sowohl bei K 21 wie bei S 21 die Neubaustrecke möglich ist. Insofern sollte der Schwerpunkt beim nächsten Mal die Restanten von heute plus K 21 sein, denn auch dort geht es viel um Fahrplangestaltung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist offenbar im Moment nicht konsensfähig. Ich habe sowieso den Eindruck, die Neubaustrecke ist ein Komplex für sich.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ja, absolut!)

Dann kann man sagen – das wäre offenbar Ihre Petition –, dass man die Neubaustrecke beim nächsten Mal behandelt und K 21 beim übernächsten Mal. Ist die umgekehrte Reihenfolge für Sie ein unüberwindliches Problem?

Werner Wölfle (Projektgegner): Wir hatten drei Termine. Heute und für das nächste Mal hatten wir Neubaustrecke und Kopfbahnhof geplant. Jetzt stellen wir fest, dass von heute etwas übrig bleibt. Es wäre fast unlogisch zu sagen, dann ziehen wir das, was beim übernächsten Mal kommt, auch schon ins nächste Mal hinein. Wir merken, eigentlich sind es alles komplexe Themen, und wir nähern uns einer Art der Diskussion. Deswegen wäre es nicht gut, man würde alles noch enger zusammenziehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist ja die Konzeption des Bündnisses. Da muss man ihnen auch die Möglichkeit lassen, ihre Konzeption in dem Zeitrahmen darzustellen, wie sie das für richtig halten.

Bleiben wir bei dem, was wir bisher ausgemacht haben. Für die nächste Sitzung bleiben einige Punkte von heute übrig. In welchem Zusammenhang diskutieren wir den Flughafen? Das haben wir schon begonnen; dann machen wir das auch beim nächsten Mal. – Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, ich teile die Auffassung, dass wir uns natürlich entsprechend Zeit für K 21 nehmen sollten. Ich gewinne nur nach dem Ablauf der heutigen Diskussion den Eindruck, dass viele der Fragen, die wir heute diskutiert haben, und auch die Auswirkungen in nicht unerheblichem Maße durchaus bei K 21 auftauchen, weshalb ich dafür werbe, das Thema „Neubaustrecke“, die sowohl bei dem einen wie bei dem anderen Konzept denkbar wäre, eher hinter die Diskussion über die beiden Konzepte zu stellen. Wenn ich überlege, was sind die Konzepte – über das Thema „Neubaustrecke“ besteht zumindest in großen

Teilen die Einigkeit, dass man sie bauen möchte –, dann wäre es sinnvoll, wenn man sich zunächst mal geeinigt hat, was sind die Herausforderungen unten, um dann auf das Thema „Neubaustrecke“ zu kommen.

Ich werbe dafür, diesen Weg zu gehen, wobei für uns vollkommen klar ist, dass die Kritikerseite die Möglichkeit haben soll, dies entsprechend darzustellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe gerade das Gegenteil gesagt, und Sie haben genickt. Da habe ich gedacht, jetzt müssen wir der anderen Seite die Priorität lassen.

Wann möchten Sie gern Ihre Dinge behandelt haben?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: So, wie geplant!)

Werner Wölfe (Projektgegner): In der dritten Sitzung. Ich will es noch einmal argumentieren. Die Bahn sagt immer: Wir bauen dieses Phantom. K 21 gibt es gar nicht. Ich kann nachvollziehen, dass Sie geradezu daraufhin fiebern, zu hinterfragen, worum wir uns bemüht haben, was gebaut werden soll. Dass Sie das auch dürfen, steht völlig außer Zweifel. Das machen wir aber in der dritten Sitzung, sonst geht Ihre Kritik ggf. unter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte auf Folgendes hinweisen: Frau Gönner hat natürlich einen richtigen Hinweis gegeben, was aber an Ihrer Position nichts ändert. Es lässt sich nicht verhindern, dass sich das vermischt. Denn wir haben einen halben Tag über den Kopfbahnhof geredet, und der Kopfbahnhof ist ja ein Bestandteil von K 21.

Es wird so sein, dass wir bei der Diskussion einiges vorweg diskutieren. Dann bleibt eben hinterher bei der Hauptdiskussion nicht mehr so viel übrig. Können wir uns so verständigen?

(Peter Conradi [Projektgegner]: Ja!)

Ich glaube, so ist auch der natürliche Ablauf.

Dann haben wir die erste Sitzung bewältigt. Es ist alles ganz gut gelaufen, aber wir müssen ein paar Dinge beim nächsten Mal besser machen, zum Beispiel mehr auf den Punkt kommen.

Ich muss noch einmal mein Anliegen vortragen, dass wir nicht so tun, als ob wir in einem Expertengespräch wären, sondern uns wirklich bemühen, so zu formulieren, dass die Öffentlichkeitswirkung, die wir haben wollen, tatsächlich realisiert werden kann.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich finde es selbstverständlich, dass der Schlichter alle Unterlagen vorliegen hat, es aber auch eine Möglichkeit gibt, die Unterlagen transparent im Netz zu veröffentlichen, damit die Leute es auch wirklich lesen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Technisch möglich ist es. Es ist im Prinzip sicher richtig, dass man es, wenn es hier vorgetragen wird, dann auch ins Internet stellen kann.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wir haben hinsichtlich der Frage Transparenz keine Schwierigkeiten, ich glaube nur, dass die Diskussion heute und insbesondere das, was Frau Starke vorgetragen hat, und die Art, wie wir darüber diskutiert haben, gezeigt hat, dass nicht jeder mit diesen Unterlagen sofort etwas anfangen kann.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das können Sie denen überlassen!)

Es sind Dinge, die weiterentwickelt werden müssen, wo wir selbst gesagt haben, dass sie weiterentwickelt werden. Die Schwierigkeit ist: Wir haben in den vergangenen Monaten erlebt, dass Dinge ins Netz eingestellt werden, so getan wird, als wäre das der letzte Stand und auf diesem vermeintlich letzten Stand dann Dinge vorgetragen wurden, die so nicht mehr der Realität entsprechen. Das sehen wir als Problem, insbesondere wenn solche Dinge wie heute stattfinden.

Ich bin Herrn Rey von der SMA sehr dankbar, dass er hier klar Stellung bezogen hat. Wir werden alles, was möglich ist, ins Netz stellen. Herr Kefer hat gesagt, sein Vortrag wird im Netz sein. Das, was Frau Starke vorgetragen hat, wird ergänzend im Netz sein. Aber ich bitte um Verständnis, dass es bestimmte Dinge, auch Unterlagen, die wir übergeben, gibt, bei denen wir darum werben, dass sie nicht ins Netz eingestellt werden, sondern im Rahmen der Diskussion hier eingeführt werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir müssen fair miteinander umgehen. Das ist ein echtes Problem. Wir müssen jeweils für unseren und Ihren Bereich dafür sorgen, dass kein Missbrauch mit den Unterlagen getrieben wird. Was eine vorläufige Planung ist, zum Beispiel das, was Frau Starke vorgetragen hat, ist eben vorläufig. Das muss auch als solches gekennzeichnet werden, nicht, dass sich nachher jemand auf etwas beruft, was vorvorläufig ist. Dann haben wir wieder dieselbe Diskussion, weswegen wir die Schlichtung durchführen, nämlich dass die Leute desinformiert sind.

Werner Wölfle (Projektgegner): Herr Geißler, wir stellen Ihnen alles zur Verfügung und Sie entscheiden, was veröffentlicht werden soll.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn wir es so machen, wie Herr Wölfle gesagt hat, ist der große Vorteil, dass ich die Unterlagen auch bekomme.

Wir sind am Ende der Sitzung. Das Fernsehen hat wahrscheinlich schon abgeschaltet. Ich schließe die Sitzung.

(Schluss: 17:05 Uhr)

Die Protokollführer:

Henrik Dransmann

Ulrike Schmick