

Schlichtungsverfahren

zu

Stuttgart 21

Leistungsfähigkeit des Bahnknotens

Stuttgart 21

Stuttgart, 29. Oktober 2010

Stenografisches Protokoll

(Beginn: 10:05 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich begrüße wieder die Menschen, die uns an den Bildschirmen zuschauen oder unsere Diskussion auf der Großbildleinwand im Rathaus verfolgen. Ich begrüße die Teilnehmer an der Schlichtungsrunde und natürlich auch die Presse.

Mir ist gesagt worden, dass das Bündnis vorab eine Frage abklären möchte. Also, möglicherweise kann es Krach geben, aber den Krach werden wir miteinander bereiden. Wer möchte sich dazu melden? – Herr Stocker, bitte schön.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Es geht – das wissen Sie natürlich bereits – um die Baumaßnahmen, die Sie seit gestern unten im mittleren Schlossgarten durchführen. Es geht um diese L-förmigen Betonplatten, die jetzt eingegraben werden. Nach unserer Auffassung liegt diese Arbeit außerhalb der Friedenspflicht.

Wir hatten die Fertigstellung der Erdarbeiten, die Verlegung der Rohre und den Frostschutz vereinbart. Jetzt bitte ich um eine Erklärung, warum diese Arbeiten gestern begonnen wurden und welche Bedeutung diese Arbeiten haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, die Bahn wird dazu Stellung nehmen. – Herr Kefer, bitte schön.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, meine sehr geehrten Damen und Herren! Nachdem mich gestern Abend die Botschaft erreichte, dass dort etwas passiert, habe ich prüfen lassen, was dort passiert. Das ganz klare Statement von unserer Seite ist: Wir halten unsere Zusagen ein.

Wenn ich mit den Betonwinkeln anfangen – es sind keine Platten, es sind Winkel –, dann gehören diese Betonwinkel zu einem Arbeitsschritt, den wir in den Vorgesprächen gemeinsam als zulässig definiert haben.

Ich wiederhole, was wir damals an Punkten besprochen haben. Es waren insgesamt beim Grundwassermanagement sieben Punkte, die in der Abfolge definiert wurden: Erstens eine Bodenabtragung, zweitens das Verlegen von Grundleitungen, drittens das Auffüllen und das Verdichten des Unterbodens, viertens das Aufbringen der Frostschutzschicht. Danach machen wir Schluss, haben wir gesagt. Das heißt, die Vorbereitung der Einzelfundamente mit der Herstellung der Verschalungen und das Einbringen der Stahllarmierungen, das Ausgießen der Einzelfundamente und die Herstellung der Tragschichten sollten nicht mehr passieren.

Diese Betonwinkel, die im Moment eingebracht werden, gehören zum Arbeitsschritt Nummer drei, nämlich Auffüllen und Verdichten Unterboden. Die braucht man, damit anschließend, wenn diese Winkel zur Begrenzung des Feldes praktisch aufgestellt

sind, der Boden eingefüllt und verdichtet werden kann. Das ist also eine notwendige Voraussetzung für diesen Arbeitsschritt Nummer drei.

Deswegen sind wir ganz klar der Ansicht, dass das eine erlaubte Arbeit ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön. Wollen Sie dazu Stellung nehmen – Herr Rockenbauch.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ganz einfach. Technisch sehe ich die Notwendigkeit nicht, dass das automatisch dazugehört. Sie müssten ja den Rand nicht machen. Wir haben klar gesagt: Wir wollen keinen Beton, wir wollen nicht einmal die vorbereitenden Arbeiten für Beton. Herr Geißler, Sie erinnern sich. Es war uns gerade an dieser Stelle nach diesem unverhältnismäßigen Polizeieinsatz vom 30. September extrem wichtig, dass hier nicht Beton gearbeitet wird.

Die Arbeiten an der Kante könnten Sie auch einfach ruhen lassen, sein lassen, und die Verdichtungen und Auffüllungen haben Sie überall gemacht. Wie viele Quadratmeter sind es? Das ist ein kleiner Prozentsatz. Das können Sie wirklich nach den Schichtungen machen. Es gibt keine Notwendigkeit, das jetzt hier im letzten Schritt einfach durchzuführen, technisch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich möchte nachfragen: Wie lange dauern diese Arbeiten mit diesen Betonwinkeln?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer möchte antworten? – Herr Kefer.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Herr Rockenbauch,

– Moment!

ich bin von Ihrer Aussage nicht überzeugt! Ich kann das nicht nachvollziehen!)

Entschuldigung. Ich darf es mal sagen: An Sie war die Frage nicht gerichtet, sondern die Frage war an die Bahn gerichtet. Das ist eine technische Frage, die man abklären kann.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde dazu gerne antworten. Herr Rockenbauch, wir haben in der damaligen Vorbesprechung, die dann darin mündete, dass die Schlichtung stattfand, die einzelnen Arbeitsschritte anhand eines Papiers diskutiert und definiert. Dieses Papier ist an alle verteilt worden, und auf dieses Papier haben wir uns geeinigt. Dort sind die einzelnen Ausführungsschritte entweder bestätigt oder nicht bestätigt worden.

Was wir im Vorfeld nicht gemacht haben, ist, dass wir die Durchführung der Einzelschritte diskutiert haben, sondern wir haben gesagt: Bis zu einem bestimmten Punkt dürfen vorbereitende Arbeiten gemacht werden.

Wissen Sie, am Ende des Tages ist es doch so. Wenn Sie einfüllen und verdichten, können Sie bautechnisch zwei Wege wählen: Sie können anböscheln oder Sie können mit Winkeln arbeiten. Und wir arbeiten mit Winkeln. Dieser Arbeitsschritt gehört eindeutig zu den vorbereitenden Arbeiten, die wir in der Schlichtung vorher ganz klipp und klar zugelassen haben. Dabei bleibe ich, und dazu stehe ich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn ich es richtig verstanden habe, handelt es sich um Betonwinkel.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Richtig!)

Sie sagen, das Anbringen dieser Betonwinkel ist eine Voraussetzung. Wofür? Für das Auffüllen?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Für das Auffüllen und das Verdichten des Unterbodens.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man das auch ohne Betonwinkel machen?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sie müssen eine Flächenbegrenzung auf irgendeine Art und Weise vornehmen, und diese Flächenbegrenzung wird über die Betonwinkel vorgenommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich frage: Kann man es auch ohne oder anders machen?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Man könnte es wahrscheinlich anders machen, aber dann braucht man mehr Fläche. Wenn wir anböscheln, brauchen wir mehr Fläche. So, das ist das Verfahren, das grundsätzlich und immer geplant war.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frage ist klar – darauf muss man sich jetzt konzentrieren –: Ist das Anbringen dieser Betonwinkel eine Maßnahme, die vom Bündnis als so wichtig angesehen wird, dass es da kein Vor oder Zurück gibt? Oder bei der Bahn: Kann man auf das Anbringen dieser Betonwinkel verzichten, aber dann hat es die Konsequenz, dass man etwas anderes machen muss, dass man mehr Fläche benötigt oder was weiß ich? Ist das Problem klar? Es ist die Frage, inwieweit wir das Problem so oder so verabsolutieren.

(Zuruf)

– Sie stört vor allem der Beton als solcher? Ich frage nur. Wenn wir uns jetzt geeinigt haben, dass innerhalb der Friedenspflicht aufgefüllt werden kann – –

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Es ist ja aufgefüllt!)

Wenn man auffüllen muss – das leuchtet mir ein –, dann muss man halt irgendetwas hinmachen, damit die Begrenzung da ist, und da benutzen die jetzt Betonwinkel. – Bitte schön.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Es ist aufgefüllt. Was Sie jetzt machen, ist, diese Fläche sozusagen mit den Betonwinkeln etwas zu erweitern, weil Sie mit den Betonwinkeln wahrscheinlich ein bisschen etwas auffüllen wollen. Jetzt kann man darüber streiten.

Wir haben zwei Möglichkeiten. Wir wollen hier heute eigentlich ein Gespräch führen. Es gibt die Möglichkeit zu sagen: Wir hören damit jetzt auf. Nächsten Donnerstag soll es ja eine Fortsetzung dieser Gespräche geben. Oder Sie sagen uns: Bis Donnerstag haben wir diese Betonwinkel angebracht und dann ist Schluss, dann wird nichts mehr gebaut. Das wäre die eine Variante.

Dann will ich noch ein Thema ansprechen, den Südflügel. Wir haben Berichte, dass im Südflügel mit Presslufthammern gearbeitet wird. Ist es möglich, dass wir morgen den Südflügel besichtigen, um sehen zu können, ob Sie die Friedenspflicht in diesem Punkt einhalten?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich mal eine Zwischenbemerkung machen. Die Zuschauer und viele in der Presse würden das – wie sagen die Lateiner? – als Quisquilien, als Nebensächlichkeiten bezeichnen. Es sind aber keine Nebensächlichkeiten – darauf möchte ich hinweisen –, weil das für das Bündnis – für die Bahn eine technische Frage – einen hohen psychologischen Wert hat. An dem Bauzaun laufen ja nicht ständig Leute rum, die, so wie wir, bestens informiert werden, sondern die gehen davon aus, dass sie halt etwas sehen, was da gemacht wird, und denken dann: Die erklären Friedenspflicht und halten sich trotzdem nicht daran. Dadurch gibt es einen Moment der Verunsicherung und der Emotionalisierung.

Insofern sind diese Probleme – wie wir zugeben müssen keine weltbewegenden Probleme – doch wichtig für den Fortgang der Schlichtung. Kann man das möglicherweise so machen, wie Herr Stocker das gesagt hat?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das kann man möglicherweise so machen. Ich bitte bloß um die Chance zu prüfen, ob uns die Zeit bis Donnerstag ausreicht, um die Arbeiten abzuschließen. Wenn das möglich ist, dann machen wir das so.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Kann man das jetzt dabei belassen? Sonst reden wir um elf Uhr noch darüber. – Bitte schön, Herr Rockenbauch.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Also, wir wollen in den Südflügel hineinschauen.

(Dr. Wolfgang Hesse: Jetzt reden wir über die Betonarbeiten!)

– Dann erkläre ich das noch mal mit den Betonarbeiten. Für mich ist das – da möchte ich den Schlichter unterstützen – zentral wichtig. Sie können sich nicht einfach grinsend darauf zurückziehen, Herr Rey. Sie haben diesen Arbeitsschritt zugelassen. Sie müssen sich vorstellen, bei den Verhandlungen – – Sie haben uns weder Pläne vorgelegt noch wirklich gesagt, was dort passiert. Das ist so ähnlich, als wenn Sie sagen: Ja, dann bauen wir Ihnen eine neue Heizung ein. Und hinterher stellen wir fest, Sie reißen das halbe Haus dafür ab, damit Sie diese neue Heizung einbauen können.

Diese Pflicht hätten Sie als Experte gehabt, das hier glaubhaft zu machen und zu sagen, wie das funktioniert. Ich sehe die technische Notwendigkeit der Kantenherstellung auf die Art und Weise gar nicht. Sie könnten hinterher auch die Betonplatte einfach mit einem Winkel nach unten betonieren und die Auffüllungen, die Verdichtungen jetzt machen bis zum Rand hin. Es ist gar kein Problem, hinterher die Betonplatte und den Winkel oben wieder runterzumachen.

Aber ich könnte mit dem von Herrn Stocker, denke ich – – Wenn Sie damit Ihre Glaubwürdigkeit herstellen. Sie wollen ja diese Situation, dass wir über Fakten reden, haben. Sie bekommen es nicht hin, wenn Sie Ihre Glaubwürdigkeit ständig immer wieder mit solchen Spielchen, dass Sie nicht die ganze Wahrheit auf den Tisch legen, dann kommen halt plötzlich Betonwinkel an. Damit treiben Sie die Leute so erfolgreich, wie es gerade passiert, auf die Straße.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, jetzt haben wir die Sache insoweit klar. Bis Donnerstag wird es nach Möglichkeit erledigt. Wir können uns wirklich darauf verlassen, dass es auch ernsthaft geprüft wird. Es ist ja keine Maßnahme gewesen, die die Bahn nun angeordnet hat, sondern was weiß ich, wer das war. Ich will es nicht weiter ausführen. Es gibt halt Leute, die entscheiden das.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist ja noch schlimmer!)

– Ja, natürlich. Die kennen sich aber. Ich will nicht noch einmal wiederholen, dass ich Zentralschlichter im Bauhauptgewerbe war. Ich weiß, wie ein normaler Polier denkt und vielleicht auch diejenigen, die zwei Etagen drüber sind. Die denken in völlig anderen Kategorien als wir. Insofern muss man halt schauen, was da passiert, und wenn etwas Falsches passiert, dann wird es korrigiert.

Das haben wir jetzt miteinander beredet. Jetzt geht es noch einmal um diesen Südflügel, aus dem irgendetwas herausgetragen wird. Ich habe mich erkundigt, und Herr

Kefer hat mir gesagt, es geht um Sicherungsmaßnahmen. Kann man dazu jetzt noch etwas hören, damit wir nachher zur Sache kommen können? Ich halte es alles für sehr wichtig, weil die Leute halt sehen, da laufen Arbeiter rauf und runter, und die machen angeblich Friedenspflicht. Dann passiert genau das, was wir mit der Schlichtung verhindern wollen, dass wir nämlich ein Stück Glaubwürdigkeit zurückgewinnen oder herstellen, dass sich die Leute auch auf das verlassen können, was wir sagen.

Insofern muss man, was auf dem Bau passiert, den Polieren und wer da sonst tätig ist, einmal klarmachen. Jetzt sollen sie halt mal, bis die Schlichtung vorbei ist – – Stuttgart ist so schön, und man kann in der Zeit alles Mögliche machen. Man muss nicht unbedingt ständig auf dem Bauplatz herumlaufen. – Bitte schön.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, wir sind einig, und Herr Kefer hat auch gesagt, dass man prüft, ob es bis zur nächsten Woche fertig erstellbar ist. Ich würde nur auch dafür werben, dass wir nicht in jeder Schlichtungsrunde versuchen, die Dinge, die eigentlich als Grundlage vereinbart worden sind – Herr Kefer hat ja die fünf Punkte vorgetragen, die damals auch schriftlich vorlagen –, infrage zu stellen. Es war klar, dass wir gesagt haben, es ist erforderlich. Jetzt will ich auch sagen, wir kommen auch nicht jedes Mal, wenn dann Sitzblockaden sind, auf das Thema Friedenspflicht. Demonstrationen völlig klar, aber Sitzblockaden sind dann doch ein weiteres Mittel. Da sagen wir auch nicht, wir wollen es nicht.

Ich wäre sehr dankbar, wenn es gelingen könnte, uns dort nicht der Unglaubwürdigkeit zu bezichtigen, weil ich glaube, dass es Gespräche wie diese etwas belastet. Insofern glaube ich, ist es ein gutes Angebot der Bahn. Herr Kefer wird sicher auch etwas zum Südflügel sagen. Ich wäre jedoch dankbar, wenn wir uns in dieser Runde einig sind, dass wir nicht am Tag vor der nächsten Schlichtungsrunde irgendetwas finden, um dem anderen Unglaubwürdigkeit vorzuwerfen. Denn ich glaube, dass wir damit einfach zu viel Zeit verlieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir waren schon fast am Ende der Diskussion. Ich schlage vor, dass wir diese Diskussion nicht fortführen. – Jetzt hat Herr Kefer noch das Wort zum Südflügel. Dann fangen wir mit unserer Arbeit an.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Bei dem Südflügel ist es so, dass keine Fortsetzung der Entkernung stattfindet bzw. auch nicht stattgefunden hat, sondern was dort stattgefunden hat, waren Maßnahmen zur Gebäudesicherung. Diese Maßnahmen zur Gebäudesicherung umfassen die Elektroanlage und die Stromleitungen, die Wasser- und Heizungsanlagen und die Fenster. Dort sind schlichtweg im Vorfeld, bevor wir die Schlichtung begonnen haben, Entkernungsarbeiten gelaufen, und der Zustand, der zu dem Zeitpunkt, wo wir uns zu der Schlichtung entschlossen haben, war nicht so, dass man ihn hätte einfach lassen können, sondern zur Sicherung des Gebäudes mussten dort bestimmte Maßnahmen durchgeführt werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Können wir das jetzt abschließen?

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Morgen besichtigen?)

Herr Stocker, Sie wollen das besichtigen?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Beim Ortstermin können Sie uns das erklären. Ich muss es nicht prüfen, ob ein Ortstermin jetzt möglich ist oder?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Stocker, ich mache den Ortstermin mit, ich würde das aber gern einbinden in einen Gegenvorschlag, den ich habe. Ich mache das dann mit, wenn in Zukunft solche Dinge zwischen uns besprochen werden, bevor sie in die Presse gelangen. Denn es ist auch nicht vertrauensbildend, wenn solche Geschichten erst in der Presse diskutiert werden und wir im Anschluss solche Diskussionen führen.

Wir könnten doch vereinbaren, dass, wenn Sie irgendwo Zweifel haben, uns kontaktieren, und wir bemühen uns dann, diese Zweifel auszuräumen. Aber das machen wir vorher zwischen uns, und dann können Sie immer noch reagieren, aber nicht andersherum.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich schlage vor, wir machen es so, dass wir ein bisschen mehr Kontakt untereinander haben. Das ist auch richtig. Können wir das jetzt abschließen? Ich würde dringend darum bitten.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Wann machen wir den Ortstermin?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Bitte?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Den Ortstermin. Legen wir noch fest.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Den machen wir gesondert aus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Machen Sie miteinander aus. Nehmen Sie alle mit, die daran interessiert sind.

Jetzt will ich noch etwas zu dem generellen Thema sagen. Es ist zu Recht gesagt worden, Sitzblockaden gibt es ja auch.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

– Moment, Herr Rockenbauch. Ich will ja gerade eine Unterscheidung machen. Ob auf dem Bauplatz jetzt weitergebaut wird, das liegt in der Verantwortung der Bahn. Ob Sitzblockaden stattfinden, liegt nicht ohne Weiteres – sage ich – in der Verantwortung des Bündnisses, weil dort Leute herumlaufen, die möglicherweise gar kein Interesse daran haben, dass wir hier zur Befriedung beitragen.

Insofern ist es ein wenig meine Aufgabe, der Öffentlichkeit gegenüber klarzumachen, was wir eigentlich erwarten von allen, die sich für den Bau interessieren und natürlich auch aktiv sind. Deswegen will ich zwei Dinge sagen, was für beide Seiten gilt. Das betrifft gar nicht so sehr Sie, die auf der einen Seite der Schlichtung sitzen und bereit sind, an unserer eigentlichen Aufgabe mitzumachen.

Ich will immer daran erinnern: Wir sind dazu da, dass wir der Bevölkerung gegenüber transparent machen, was bei Stuttgart 21 geschieht, dass wir uns bemühen, die Fakten auf den Tisch zu legen, damit die Leute auch informiert sind und sich selbst ein Urteil bilden können. Das ist unsere Aufgabe, und das haben wir beim letzten Mal ganz gut angefangen.

Störend ist natürlich, wenn im Zusammenhang mit den Demonstrationen Dinge passieren, die den Eindruck erwecken, da geht es sehr unfriedlich zu. Sie können nichts dafür, aber ich sage jetzt an dieser Stelle, dass ich es für absolut unmöglich halte, was zum Beispiel an die Adresse des Ministerpräsidenten gesagt wird, dass ein Plakat am Bauzaun hängt – angeblich oder wirklich –, wo ein Sarg in düsterer Leichenhalle gezeigt wird und darunter der Spruch steht: Wenn Herr Mappus unter die Erde will, dann bringen wir ihn doch hin. Das geht nicht, jedenfalls geht es aus unserer Sicht nicht. Das ist absolut indiskutabel. Auch die ständigen Rufe „Mappus weg, Mappus tot“ passen nicht in das Klima, das wir hier im Rahmen der Friedenspflicht haben wollen.

Das hat mit Ihnen nichts zu tun – das weiß ich auch –, aber ich sage es hier in der Öffentlichkeit. Natürlich ist es auch ein bisschen fragwürdig, Herr Bräuchle, wenn ich jetzt lese – ich weiß nicht, ob es stimmt –, dass Sie sagen: Schicken wir die hinaus aus unserer Stadt und aus unserem Land, die als Aktivisten, Agitatoren und Demagogen im „Ganztagsjob“ eingekauft worden sind. Ich weiß nicht, ob man das sagen kann über diejenigen, die hier nun sehr aktiv sind mit dem Ziel, den Bau zu verhindern. Ich würde Sie herzlich bitten, solche Aussagen nicht zu machen, weil das nicht zur Befriedung, auch der Bevölkerung, beiträgt.

Ich sage das jetzt ganz allgemein nach außen: Das findet nicht meine Zustimmung. Ich habe auch gesagt, wenn sich so etwas abspielt im Zusammenhang mit dem, was wir hier machen, dann werde ich das öffentlich kritisieren. Das habe ich hiermit getan.

Jetzt will ich noch zur Information sagen, dass wir bei der letzten Sitzung Spitzenquoten – darauf sind zwar nicht so arg aus – in Baden-Württemberg beim Südwestrundfunk von immerhin 6,8 % gehabt haben. Das sei außergewöhnlich gut. Zum Vergleich: Diese Telenovela „Rote Rosen“, die um 12:40 Uhr im Südwestrundfunk läuft, hat nur eine Zuschauerquote von 5,4 % gehabt. Bei Phönix hatten wir eine unglaubliche Einschaltquote, die zweitbeste, seit Phönix existiert, nämlich von 2,9 %. Die

Internetseite des Senders ist knapp 370.000mal aufgerufen worden, fast fünfmal so häufig wie an anderen Tagen.

Ich will also mal sagen: Reißen Sie sich zusammen mit dem, was wir hier miteinander machen, und achten Sie immer darauf, es schauen relativ viele Leute zu. Wenn ich das gerade ein bisschen flapsig gesagt habe, bedeutet es nicht, dass ich den Eindruck gehabt habe, dass es das letzte Mal nicht der Fall gewesen sei, ganz im Gegenteil. Ich bedanke mich für die Kooperationsbereitschaft beim letzten Mal und in der Zwischenzeit, bis wir uns heute wieder getroffen haben.

Sie sehen, in der Presse wird alles Mögliche geredet. Es gibt Leute von dieser und von der anderen Seite, die unser demokratisches Experiment natürlich nicht so gut finden und es möglicherweise auch verhindern wollen. Auf die brauchen wir aber gar nicht zu hören. Es ist kein Anschlag auf die parlamentarische Demokratie, sondern es ist eine Ergänzung, eine zusätzliche demokratische Aktion, um das zu erreichen, was eben in der Zeit des Internets absolut notwendig ist, nämlich die Bevölkerung zu informieren über die Hintergründe, über die Gründe, über die Fakten, die für eine wichtige politische Entscheidung getroffen worden sind. Dass wir diese Fakten austauschen von Angesicht zu Angesicht – ich sage noch einmal: auf Augenhöhe –, indem wir Argument gegen Argument stellen, das ist etwas Neues, ich finde auch eine Innovation, die für zukünftige Fälle, hier oder irgendwo anders in Deutschland durchaus beispielgebend sein kann, wenn wir es hier richtig machen. Aber davon bin ich überzeugt.

Nun haben wir uns heute vorgenommen, dass wir noch einmal die Frage der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart erörtern, und zwar unter dem Gesichtspunkt der Fragen, die das letzte Mal offengeblieben sind. Ich brauche nicht alles zu wiederholen. Es ist nun vorgesehen, dass wir zunächst zehn Minuten lang einen Vortrag von Herrn Kefer und dann eine Gegenposition von Herrn Palmer hören und dann in die Diskussion der noch offenen Punkte eintreten.

Ich will Ihnen nun, damit Sie sich darauf einstellen können, sagen, was ich fragen werde, was ich als offenen Punkt angesehen habe, aber nicht unbedingt vollständig sein muss. Ich fasse es so zusammen, dass verständlich wird, worum es geht:

Die Bahn behauptet, wenn der Bahnhof fertig ist, also 2018 oder 2019, dass er dann alle Anforderungen erfüllt, die der Reiseverkehr an die Eisenbahn stellt. Das heißt, wenn der Bahnhof fertig ist, dann muss geklärt werden – wollen wir jetzt schon klären –, dass die Leistungsfähigkeit, die dafür erforderlich ist, davon abhängt, wie lange zum Beispiel die Züge halten müssen – eine Minute, zwei Minuten –, bevor sie weiterfahren. Sind die Annahmen der Bahn dafür nachprüfbar?

Wenn der Bahnhof fertig ist, fahren dann in Spitzenzeiten weniger Regionalzüge oder nicht? Das ist auch für die Pendler wichtig. Können alle Züge alle Strecken befahren oder wird diese ETCS-Ausrüstung gebraucht? Für die Zuschauer: ECTS ist

eine Vorschrift der Europäischen Union, European Train Control System, das alle Züge dann haben müssen oder sollten, zumindest wenn sie bestimmte Strecken fahren. Können alle Züge alle Strecken befahren und auch in den Tiefbahnhof einfahren, und wird dazu diese ECTS-Ausrüstung gebraucht?

Wenn der Bahnhof fertig ist, wie viele Zusatzzüge, Verstärkerzüge sind in den Spitzenzeiten möglich? Denn nach dem bisherigen Betriebskonzept gibt es in dem neuen Bahnhof in Spitzenzeiten elf Zugverbindungen weniger als heute, wird behauptet. Jedenfalls ist es beim letzten Mal so auf unserer Bildwand gezeigt worden. Kann der achtgleisige Tiefbahnhof nachträglich auf zehn Gleise erweitert werden? Muss ein solches Projekt, das zu Recht als Jahrhundertprojekt bezeichnet werden kann, nicht Reserven für eine Erweiterung, für einen weiteren Zuwachs, haben? Da spielt dieses Gutachten von SMA eine Rolle, zumindest wird es vom Bündnis in die Diskussion gebracht. SMA ist eine Zürcher Beratungsfirma, die das Gesamtprojekt wirtschaftlich begutachtet hat, wo angeblich oder wirklich unterstellt wird, dass die Kapazitäten bereits erschöpft sind und die Frage gestellt wird, ob die Infrastruktur zu knapp bemessen ist usw.

Diese Fragen müssen wir behandeln.

Dazu kommen noch weitere Punkte aus der ersten Sitzung, die wir behandeln wollen. Das sind die offenen Punkte, die Herr Stocker beim letzten Mal hinsichtlich der Leistungsfähigkeit vorgetragen hat.

Wie sind die engen Durchgänge auf den Bahnsteigen bzw. Rolltreppen und den Bahnsteigkanten, und zwar für den fließenden Durchgang der Reisenden und die Verkehrssicherheit, zu bewerten? Dann gibt es die Konflikte in der Verkehrsführung, z. B. mit Langsamfahrstellen. Herr Stocker hat ein Schaubild mit Blitzen und Schnecken an die Wand geworfen. Ich würde darum bitten, dass wir das Schaubild nachher noch einmal sehen können und man es erläutert. Wie ist es mit dem Gefälle des Tiefbahnhofs? Gibt es da Probleme für Rollkoffer, für Rollis oder für Kinderwagen? Dann gibt es offenbar noch eine rechtliche Frage: Dürfen Bahnhöfe in einem Gefälle liegen?

Das wäre der erste Fragenkomplex, den wir behandeln wollen. Dieser Fragenkomplex ist natürlich nicht vollständig. Aber wir müssen hier Punkt für Punkt diskutieren, und zwar immer von einem Punkt zum anderen mit Rede und Gegenrede und Widerrede. Das ist klar. Aber wir müssen es so machen, weil es die Leute interessiert, dass zumindest Klarheit über die Argumentation entsteht.

Jetzt darf ich Herrn Dr. Kefer das Wort erteilen. – Ich muss noch etwas hinzufügen. Mir ist gerade gesagt worden, für die Einführungsvorträge seien 20 Minuten vereinbart worden.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich wäre mit zehn Minuten auch nicht richtig zurande gekommen. Aber 20 Minuten ist eine Größenordnung, die ganz okay ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben in der letzten Sitzung einige Punkte nicht aufgearbeitet. Herr Geißler sprach sie an, und ich habe sie in meinem Vortrag aufgegriffen. Wir haben weitere Vorträge bzw. Informationsmaterial vorbereitet, um auch anhand von Bildern über diese ganzen Fragestellungen diskutieren zu können in dem Bestreben, mehr Transparenz in die einzelnen Argumente hineinzubringen.

([Anlage 1](#) – Seite 2)

Ich würde in meinem Vortrag gern mit einigen eisenbahntechnischen Grundbegriffen beginnen. Herr Geißler, das trägt dem Rechnung, dass sie das letzte Mal sagten, wir sollten unseren Zuschauern schon erklären, was eigentlich Fahrstraßen und Fahrstraßenfreischaltungen sind, wenn das eine Rolle für die weiteren Betrachtungen spielt. Ich werde mich bemühen, dies zu tun.

Haltezeiten sind ein ebenfalls wesentliches Thema, was das letzte Mal angesprochen wurde. Auch dazu gebe ich Zusatzinformationen. Ich würde auch gern einen Systemvergleich Kopfbahnhof – Durchgangsbahnhof bringen. Ich mache hier gleich von Anfang an das Aviso, dass es nicht das Ziel sein wird, hier zu beweisen, dass der Kopfbahnhof grundsätzlich schlecht ist, sondern wir wollen zeigen, warum ein Durchgangsbahnhof mit geringer Fläche und mit weniger Gleisen eine durchaus gleiche oder noch höhere Kapazität haben kann als ein Kopfbahnhof.

Es gibt dann Sonderthemen Stuttgart 21. Herr Geißler, das umfasst die Themen, die Sie ansprachen: Die Rohrer Kurve, die Wendlinger Kurve und die anderen aufgeworfenen Themen. Das würde Herr Leuschel darstellen und erläutern. Herr Fundel hat etwas zur Flughafenanbindung vorbereitet. Denn auch dort gab es Fragen, beginnend mit: Ist das überhaupt nötig, und wenn ja, wofür, und wie funktioniert das eigentlich alles?

([Anlage 1](#) – Seite 3)

Ich würde gern bei den Definitionen damit beginnen, dass ich sage: Wenn wir in einen Bahnhof hineinfahren, egal, in welchen, dann haben wir immer eine Fahrstrecke – wir nennen das Fahrstraße –, die freigeschaltet wird, und zwar freigeschaltet bis zum Ende des Bahnsteigs. Der Zug fährt ein. Er hat eine Einfahrzeit, dann eine Haltezeit und anschließend, wenn die Fahrstraße zum Ausfahren freigeschaltet ist, wieder eine Ausfahrzeit. Diese drei Zeiten bestimmen sozusagen insgesamt die Dauer, die der Zug im Bahnhof ist. Das ist natürlich insbesondere wichtig, wenn ich über die Kapazität eines Bahnhofs nachdenke.

Auf einer freigeschalteten Fahrstraße – das muss man ebenfalls noch wissen – sind alle Weichen verriegelt. Das macht man deswegen, dass erstens der Zug dort den vorgegebenen Weg auch hundertprozentig sicher einhält, und zweitens werden damit kreuzende Züge ausgeschlossen, damit es nicht zu einer Kollision kommt. Das sind die grundsätzlichen Herangehensweisen, wie man eine solche Geschichte betrachten kann.

Ich möchte jetzt an einem konkreten Beispiel illustrieren, was das eigentlich bedeutet.

([Anlage 1](#) – Seite 4)

Wir haben heute in Stuttgart den ICE 517 von Mannheim nach Ulm, wo die Ein- und Ausfahrt in Summe 4,2 Minuten dauert. Hier dargestellt ist die Fahrstraße zum Einfahren. Die Zeit bestimmt sich dadurch, dass ich mit 90 km/h, dann mit 60 km/h, dann mit 30 km/h abbremsend auf null bis zum Bahnsteig fahre. Zur Überwindung dieser Strecke brauche ich zunächst beim Einfahren 2,7 Minuten.

Dann habe ich eine Haltezeit, und diese Haltezeit beträgt bei einem Kopfbahnhof für einen ICE mindestens 4 Minuten, und war aus technischen Gründen. Man braucht diese 4 Minuten, um den einen Führerstand herunterzufahren und den anderen Führerstand beim Herausfahren wieder hochzufahren. Dasselbe Prozedere dauert bei einem TGV 6 Minuten und ist dort auch technisch bestimmt, sodass ich in einem Kopfbahnhof durch die Wende Haltezeiten von zwischen 4 und 6 Minuten im Fernverkehr habe.

Dann fährt dieser ICE 517 wieder aus mit einer steigenden Geschwindigkeit, im ersten Teil des Gleisfeldes bis zu 40 km/h, dann mit 90 km/h, und diese Ausfahrt dauert 1,5 Minuten.

Damit habe ich eine mittlere Belegungsdauer des Bahnhofs inklusive Vorfeld pro Zug von ca. 9,2 Minuten. Das ist sozusagen das untere Minimum. Wenn ich den Zug länger stehen lassen möchte als diese 4 bis 6 Minuten – sagen wir 10 Minuten –, dann erhöht sich die mittlere Belegungsdauer natürlich um diese 3 oder 4 Minuten, die ich länger stehe.

([Anlage 1](#) – Seite 5)

Wenn ich jetzt in den Bahnhof hineinfahre, muss ich noch ein paar andere Randbedingungen berücksichtigen. Hier haben wir wieder das gesamte Gleisvorfeld dargestellt. Jetzt kommt der ICE 517 und bekommt ein Grünsignal zur Einfahrt. Damit wird die hier grün dargestellte Fahrstraße freigeschaltet. Das ist also die Fahrstraße, wo die gesamten Weichen verriegelt werden, damit der ICE auch hundertprozentig sicher genau diesen Weg nimmt. Mit der Freischaltung dieser Fahrstraße sperrt man natürlich andere Fahrstraßen, die dann nicht mehr kreuzen können. Das bedeutet:

Züge, die auf den hier links rot dargestellten Gleisen stehen, können in der Zeit, wo der Zug einfährt, nicht herausfahren; die sind gesperrt.

Der ICE fährt also ein, die anderen Züge sind gesperrt. Wenn er dort ist, wird die Fahrstraße aufgelöst, der Zug steht am Bahnsteig, andere Züge können fahren. Wenn ich dann bei der Ausfahrt den grünen Weg freischalte, dann wird die andere rote Fahrstraße damit automatisch nach dem gleichen Mechanismus wie vorhin wiederum gesperrt. Das heißt also, ich habe logischerweise immer dann, wenn ich Züge kreuze, ein Sperren anderer Fahrstraßen. Das die Grundgesetzlichkeit dahinter. Dann fährt der Zug aus, die Fahrstraße wird anschließend wieder aufgelöst.

Ich möchte hier nicht diskutieren, wie häufig ein solcher Fall existiert. Das ist beispielhaft, und man müsste, um Ausschlüsse usw. betreffend dieses für einen Gesamtbahnhof natürlich gesamthaft betrachten. Mir geht es nur um die Darstellung der Gesetzmäßigkeit, die dahintersteht.

[\(Anlage 1](#) – Seite 6)

Wenn ich in einen Durchgangsbahnhof hineinfahre, halte und wieder hinausfahre, dann habe ich dort eine schnellere Einfahrt, bremse runter bis zum Bahnsteig, habe damit beispielsweise bei der Einfahrt in dem geplanten Bahnhof 1,3 Minuten Einfahrzeit, habe dann eine durchschnittliche Haltezeit von 2 bis 3 Minuten – ich komme gleich noch auf die Argumentation, warum es diese 3 bis 3 Minuten sind –, und habe dann auch wieder eine schnellere Ausfahrt. Diese schnellere Ausfahrt beträgt hier 0,9 Minuten, sodass insgesamt die Gesamtbelegungszeit 4,7 Minuten pro Zug beträgt.

Das heißt, aufgrund der gerade dargestellten Logik ist es so, dass ich im Vergleich dieser beiden Bahnhöfe bei einem Durchgangsbahnhof ungefähr die Hälfte der Gleisbelegungszeiten habe wie bei einem Kopfbahnhof.

Es gibt hier noch einen anderen Zusammenhang, auf den auch hingewiesen werden muss. Nachdem ich hier getrennte Vorfelder habe, wird die Fahrstraße bis zum Bahngleis freigeschaltet, und damit habe ich eine Blockade, die auch hier bei dieser Freischaltung auftritt, aber nur auf der Einfahrseite. Auf der Ausfahrseite des Zuges habe ich keine Blockade. Das heißt, in einem solchen Bahnhof ist es möglich, grundsätzlich gleichzeitig Züge ein- und wieder ausfahren zu lassen. Das blockiert sich nicht, wie es in einem Kopfbahnhof, nachdem ich in Gegenrichtung Betrieb mache, schon sein kann.

[\(Anlage 1](#) – Seite 7)

Jetzt zu Stuttgart 21 und einem Vergleich zu heute, auch eine Frage, die beim letzten Mal gestellt wurde. Wir haben nachgerechnet und geplant, dass Stuttgart 21 das Verkehrsangebot grundsätzlich erhöht. Was ich hier darstelle, sind die Zahlen für den

sogenannten Grundtakt mit Verstärkerzügen, und zwar zunächst die Fahrten pro Tag. Da ist es so, dass wir heute 683 Zugfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof haben und der Fahrplan 2020 936 Zugfahrten vorsieht. Das bedeutet, der Grundtakt hat deutlich mehr Fahrten pro Tag als heute in der Spitzenstunde. Herr Palmer, das war das, was Sie beim letzten Mal ausführten, es sei wichtig, auch das zu betrachten.

Auch hier haben wir gezählt. Wir haben heute in der Spitzenstunde von sieben bis acht Uhr 54 aktuelle Zugfahrten, davon 35 Ankünfte. Der Fahrplan 2020 beinhaltet 64 Zugfahrten, davon 38 Ankünfte. Das heißt, mit dem Fahrplankonzept 2020 werden auch in der Spitzenstunde mehr Züge vorgesehen und beherrscht.

([Anlage 1](#) – Seite 8)

Herr Geißler, jetzt noch zu den Haltezeiten. Wir hatten beim letzten Mal eine Diskussion über Mindesthaltezeiten und realistische Haltezeiten. Hier habe ich einmal aufgezeigt, wie heute die Mindesthaltezeiten in einem Kopfbahnhof und in einem Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr und für den Regionalverkehr sind. Ich habe zum Vergleich auch die S-Bahn hinzugefügt und habe Beispiele herausgesucht, was wir heute tatsächlich an realisierten Haltezeiten für Durchgangsbahnhöfe haben. Dort haben wir andere Bahnhöfe angeschaut und herausgesucht, wie lange dort die Haltezeiten sind.

Dabei ergibt sich folgendes Bild: Ich habe beim Fernverkehr im Kopfbahnhof die vorhin geschilderten 4 bis 6 Minuten Haltezeit, die technisch bedingt sind, in einem Durchgangsbahnhof eine Mindesthaltezeit von 2 bis 3 Minuten. Beim Regionalverkehr im Kopfbahnhof eine Mindesthaltezeit von 4 Minuten, im Durchgangsbahnhof von 1 bis 2 Minuten. Die S-Bahn zum Vergleich: im Kopfbahnhof 2 bis 3 Minuten, im Durchgangsbahnhof 0,5 Minuten.

Was wir heute für Durchgangsbahnhöfe in kleinen und mittleren Bahnhöfen realisieren, sind 2 bzw. 1 Minute und in großen Bahnhöfen 3 bzw. 2 Minuten. Ich will das erklären. Bei den kleinen und mittleren Bahnhöfen haben wir zum Vergleich Göttingen, Kassel, Fulda und Augsburg herangezogen. Der erste Grund, warum man in kleineren und mittleren Bahnhöfen kürzere Haltezeiten einplant, ist, dass die Passagierwechsel nicht so groß sind wie bei großen Bahnhöfen. Das heißt, schlichtweg weniger Passagiere wechseln den Zug. Bei den großen Bahnhöfen haben wir Hamburg, Hannover und Berlin betrachtet. Dort haben wir im Fernverkehr jene 3 Minuten und im Regionalverkehr die 2 Minuten.

An der Stelle möchte ich noch einen anderen Hinweis geben. Normalerweise hat man nicht überall im Fahrplan die Mindesthaltezeiten. Es gibt sehr wohl Bahnhöfe, die deutlich längere Haltezeiten haben. Es gibt Linien, die auch deutlich längere Haltezeiten haben. Die Mindesthaltezeiten sind nur für den Fall interessant, dass ich kapazitätsmäßig viele Züge abwickeln muss und dort einen großen Durchfluss brauche. Dann geht man zurück auf Mindesthaltezeiten.

Das heißt also, man kann aus dem Bild nicht ableiten, dass überall solche Haltezeiten realisiert sind, sondern es sind – wie gesagt – Mindesthaltezeiten.

([Anlage 1](#) – Seite 9)

Jetzt haben wir versucht, einen Eindruck zu geben, wie lange eine Minute sein kann. Wir haben am 27. Oktober den Regionalexpress 19462 nach Stuttgart Hauptbahnhof in Baden-Württemberg Cannstatt zu den hier angegebenen Zeiten gefilmt.

Ich lasse den Film mal ablaufen. Der Zug kommt rein – das gehört noch zur Einfahrzeit –, er bleibt stehen, und wenn er steht, gehen die Türen auf. Wir fangen an, die Zeit zu zählen. Die Türen sind offen – Sie haben es mitbekommen – nach drei bis vier Sekunden. Es erfolgt der Passagierwechsel, und man erkennt, dass dort auch keine Hektik ausbricht. Die Türen gehen wieder zu. Der Zug steht noch, was schon nicht mehr sein müsste, und fährt nach 33 Sekunden wieder los.

Jetzt können Sie einwenden, dass das wenige Passagiere sind, die ein- und aussteigen. Dem würde ich nicht ablehnend gegenüberstehen. Aber ich würde einwenden: Wir haben erstens auch nur eine halbe Minute gebraucht, und von dieser halben Minute waren – ich würde mal sagen – 15 bis 20 Sekunden weitere Wartezeit. Wir wissen von jeder Menge weiterer Bahnhöfe, wo wir heute die eine Minute realisieren, dass wir erheblich höhere Wechsel zustande bringen, als in dem hier dargestellten Beispiel.

Meine Kernaussage ist: Die eine Minute, die als Mindestzeit vorgesehen ist, hat sich in der Vergangenheit absolut bewährt.

Jetzt komme ich zum Fernverkehr. Hier, Herr Geißler, brauchen wir etwas mehr Geduld, denn ich hatte vorhin ausgeführt, dass der ICE technisch mindestens vier Minuten braucht, um tatsächlich die Zugwende zu schaffen.

Ich lasse den Film ablaufen. Man erkennt hier, dass die Leute auf den Bahnsteig kommen. Der Zug fährt ein und bleibt stehen. Die Zeit beginnt wieder zu laufen. Die Leute bewegen sich auf dem Bahnsteig. Es kommen Leute vom Bahnsteig, das heißt es sind Leute aus dem Zug ausgestiegen.

(Zuruf: Ist ja auch nicht sonderlich viel los!)

– Nein, es ist nicht sonderlich viel los.

(Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Hoffentlich sind nicht alle Züge so leer!)

Es ist nicht sonderlich viel los.

(Zuruf: Wir hätten mal den 17:51 Uhr nehmen können!)

Jetzt merken Sie, wie sich die erste Minute schon zieht. Jetzt sind wir bei 47 Sekunden.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Und wo ist die Ausfahrt?)

Die Leute bewegen sich sehr entspannt, sehr locker.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ist doch gut so!)

– Wir können Züge auch zehn Minuten stehen lassen. Dann sind wir noch entspannter. Wissen Sie, was dann auch passiert? Dass die Fahrzeiten auf der Gesamtstrecke exorbitant lang werden. Denn wenn wir schnelle Verbindungen schaffen wollen, dann können wir nicht auf jedem Bahnhof zehn Minuten stehenbleiben.

Sie sehen, es geht weiter. Es passiert auf dem Bahnsteig nach 1:20 Minuten praktisch gar nichts mehr.

(Gangolf Stocker [Projektgegner]: Wir warten auf die Ausfahrt!)

– Genau. Jetzt der Zug in dem Kopfbahnhof, kann aber nicht raus. Der könnte fahren, der fährt aber nicht. Jetzt könnten wir den Film bis zu 4:37 Minuten weiterlaufen lassen, wo er dann rausfährt. Aber es tut sich nichts mehr.

(Zuruf: Doch! Anschlussreisende!)

Es tut sich nichts mehr.

(Dr. Felix Berschin: Bahnsteig nach Zuffenhausen belegt!)

Es tut sich nichts mehr. Der Hintergrund ist: Wir haben eine technische Wendezeit von vier Minuten. Wir brauchten in vielen solchen Fällen sehr viel weniger Zeit, müssen sie aber hier im Kopfbahnhof verbringen.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

– Wissen Sie, wenn ich verspätet bei einem Anschluss bin, was nicht kalkuliert wird, dann halten wir die Züge betriebstechnisch vor Ort, um Anschlüsse zu ermöglichen. Das ist aber nicht im Fahrplan zu hinterlegen.

(Zuruf: Das geht nur in Offenbach!)

Ich würde jetzt weitermachen, denn mit Ihrem Einverständnis, Herr Geißler, warten wir jetzt nicht die viereinhalb Minuten ab, sondern wir machen nach zweieinhalb Minuten Schluss.

([Anlage 1](#) – Seite 10)

Wir hatten beim letzten Mal auch eine Diskussion darüber, dass der Fahrplan zusammenbricht, wenn wir die Mindesthaltezeit um eine Minute länger machen.

Wir haben eine Simulation gemacht, und diese Simulation hat Folgendes erbracht: Wir haben als Grundannahme definiert: Auswirkung einer Erhöhung der Mindesthaltezeit um eine Minute bei Erfüllung des Fahrplankonzepts 2020. Dieses Fahrplankonzept 2020 beinhaltet eine ca. 30%ige Steigerung gegenüber heute, d. h. 468 Züge. Wenn wir dort die Mindesthaltezeit generell bei 1 bis 2 Minuten halten, dann haben wir in dem Fahrplan aus heutiger Sicht ca. 1 bis 2 Züge mit möglichen Konflikten. Wenn wir diese Mindesthaltezeit erweitern um eine Minute auf 2 bis 3 Minuten – ich habe Ihnen eben vorgeführt, wie viel es ist –, dann haben wir ca. 3 bis 4 Züge, wo wir mögliche Konflikte produzieren. Diese Konflikte werden in jedem Fall durch die Fahrplangestaltung gelöst; wir lassen die nicht stehen, die werden gelöst.

Aber die Kernaussage des Bildes ist, dass wir selbst bei einer Erhöhung der Mindesthaltezeiten um eine Minute den Gesamtfahrplan selbstverständlich nicht gefährden, weil wir eine absolut überschaubare Anzahl von zusätzlichen Konflikten produzieren – Sie sehen es hier –, nämlich die Differenz zwischen 1 bis 2 und 3 bis 4 Züge. Das heißt also, die Auswirkung ist relativ gering.

Ich möchte an der Stelle noch einmal darauf hinweisen, dass diese Mindesthaltezeit natürlich immer nur in einem Teil der Fahrten eine Rolle spielt, denn es gibt viele andere Haltezeiten, die wir turnusmäßig länger vorsehen. Also, nicht alle Halte sind Mindesthalte, sondern immer nur ein Teil der Halte sind Mindesthalte.

([Anlage 1](#) – Seite 11)

Noch einmal kurz zurück zu der Frage, warum wir einem Durchgangsbahnhof grundsätzlich weniger Gleise benötigen als in einem Kopfbahnhof. Ich möchte Ihnen dazu ein Gedankenmodell vorstellen.

Dieses Gedankenmodell heißt am Beispiel Stuttgart:

In Stuttgart gehen in den Kopfbahnhof 340 Fahrten „rein“ und 340 Fahrten „raus“. Das bedeutet, wir führen über das Vorfeld 680 Fahrten durch. Das sind die Fahrten, die im Vorfeld stattfinden.

([Anlage 1](#) – Seite 12)

Wenn ich in einem Durchgangsbahnhof bin, kann ich mir vorstellen, dass ich von den 16 Gleisen die Hälfte sozusagen zur Einfahrt und die andere Hälfte zur Ausfahrt verwende. Ich biege das auf und habe damit 340 Fahrten „rein“ und 340 Fahrten „raus“. Das ist eigentlich nichts anderes als der normale Kopfbahnhof aufgebogen. Damit hat sich die Situation noch nicht geändert.

([Anlage 1](#)– Seite 13)

Dann habe ich in der Realität natürlich Fahrten in beiden Richtungen. Das führt dazu, dass ich bei dem Kopfbahnhof in die eine Richtung 170 Fahrten „rein“ und 170 Fahrten „raus“ und in die andere Richtung 170 Fahrten „rein“ und 170 Fahrten „raus“ habe. Das sind wieder die 340 Fahrten „rein“ und die 340 Fahrten „raus“.

Das heißt, systembedingt durch diese Modellvorstellung kann ich aus einem Kopfbahnhof mit 16 Gleisen einen Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen machen, und die Abwicklung der Züge gelingt in genau den gleichen bzw. in einem verbesserten Maße, weil ich die beiden Vorfelder voneinander – wenn Sie so wollen – entkoppelt habe.

([Anlage 1](#)– Seite 14)

Damit kann man bei einem Durchgangsbahnhof grundsätzlich drei wesentliche Vorteile festhalten:

Erstens. Man benötigt aus dem gerade dargestellten Modell wegen der Aufteilung des Vorfelds nur die Hälfte der Gleise, weil grundsätzlich in Fahrtrichtung weitergefahren wird.

Zweitens. Die Ein- und Ausfahrzeiten sowie die Haltezeiten sind kürzer – ich habe es Ihnen an dem Beispiel vorgeführt und es auch technisch hinterlegt –, und damit werden die Gleise schneller frei gemacht. Das kommt als zweiter Vorteil hinzu.

Drittens. Ich habe keine Kreuzungskonflikte mehr zwischen Ein- und Ausfahrt im Durchgangsbahnhof, weil ich gleichzeitig im Durchgangsbahnhof bei durchgeschalteter Fahrstraße im Einfahrbereich trotzdem hinausfahren kann.

Diese drei Vorteile führen dazu, dass wir im Stuttgarter Durchgangsbahnhof 37 % mehr Fahrten und darüber hinaus noch deutliche Kapazitätsreserven haben.

Damit, meine Damen und Herren, bin ich am Ende der ersten 20 Minuten. Vielen Dank.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank, Herr Kefer.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ich habe noch eins vergessen!)

– Ja, bitte schön.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte gerne noch auf einen Punkt Bezug nehmen. Herr Palmer, Sie haben beim letzten Mal ein paar Fragen gestellt, und zwar diese „Trifft-es-zu-Fragen“. Ich würde jetzt gern anhand dieses Vortrags kurz darauf verweisen, wie sie zu beantworten sind.

Erste Frage: Trifft es zu, dass durch das für den ganzen Tag unterstellte Betriebsprogramm die Kapazität der Infrastruktur von Stuttgart 21 bereits ausgereizt ist und keine zusätzlichen Züge in der Spitzenstunde möglich sind?

Da ist die klare Aussage: Nein, das trifft nicht zu mit den gerade gemachten Informationen. Wir haben dargestellt, welche Leistungsfähigkeit dieser Bahnhof hat, auch in den Zugzahlen. Damit ist das ganz klar zu verneinen.

Zweite Frage: Trifft es zu, dass in dem für den ganzen Tag unterstellten Betriebsprogramm noch zahlreiche Konflikte bestehen, dass es also zahlreiche Situationen gibt, in denen ein Zug ein Gleis befahren müsste, das gleichzeitig von einem anderen Zug genutzt werden muss?

Die Antwort lautet: Nein, das ist nicht zahlreich, sondern das sind die ein bis zwei bzw. drei bis vier, die ich Ihnen genannt habe, und die korrelieren zu den 468, die insgesamt dort abgewickelt werden. Von „zahlreich“ kann also keine Rede sein.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Eine direkte Nachfrage zum Verständnis: Sind die drei bis vier am Tag oder pro Stunde?)

– Am Tag.

Dritte Frage: Trifft es zu, dass insbesondere im Filderraum wegen der eingleisigen Abschnitte Fahrstraßenausschlüsse entstehen? Auf diese Frage würden wir gern eingehen, wenn Herr Leuschel dargestellt hat, was dort eigentlich passiert. Denn auch hier haben wir die Situation der Kurve vorbereitet, Kapazitätsanalysen gemacht und werden dann darauf auch antworten.

Aber zu den ersten beiden Fragen, die Sie gestellt haben, sagen wir ganz klar: Nein, das trifft nicht zu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Herr Palmer, Sie antworten jetzt gleich darauf? – Okay. Sie kommen dann gleich nach Herrn Palmer dran oder wir diskutieren erst diesen Komplex und machen Ihren Komplex später. Denn Sie ä-

ßern sich ja vor allem zu den Fragen, die Herr Stocker aufgeworfen hat. Dazu gehört die Frage der Eingleisigkeit bestimmter Strecken.

Boris Palmer (Projektgegner): Meine sehr verehrten Damen und Herren, Herr Dr. Geißler, Herr Dr. Kefer! Ich darf mich zunächst für die wiederum sehr konkrete sachliche Vortragsweise bedanken, und ich werde mich sehr bemühen, dem zu entsprechen. Ich werde auch versuchen, besser zu sein als „3+“ in der Verständlichkeit. Es war ja eine Ihrer Mahnungen, Herr Dr. Geißler, wir sollten besser als nur „befriedigend“ reden.

Deswegen, Herr Dr. Kefer, will ich nicht zu sehr in die letzten Details einsteigen, sondern will versuchen, die Fragen auf den Punkt zu bringen, der die Nutzer interessiert. Die Nutzerinnen und Nutzer – das sind die Kunden Ihres Unternehmens – interessiert am Ende nicht: Wie funktionieren Kopfbahnhöfe, Fahrstraßenausschlüsse und Kapazitätsauslastungen? Sondern die wollen wissen: Wie viele Züge fahren, wie lange brauchen die, und wie pünktlich sind die? Diese Fragen möchte ich gemeinsam mit Ihnen erörtern, und zwar im Vergleich des bestehenden Schienennetzes mit dem geplanten Schienennetz. Darum geht es uns, und wir glauben, dass Ihre Planung in diesen wesentlichen Punkten Nachteile hat.

Deswegen lautet für uns heute die einfache und verständliche Frage: Ist Stuttgart 21 ein Ausbau oder ein Rückbau der Schiene? Darauf wollen wir heute mit Ihnen eine Antwort finden.

Weil kritisiert wurde, es gäbe nichts „Neues unter der Sonne“ und schon gar nichts unter der Sonne dieser Scheinwerfer, möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass wir ganz wesentliche neue Fakten auf den Tisch legen bzw. gelegt bekommen haben, nämlich von Ihnen, die uns erst seit einer Woche erlauben, auf diesem Niveau zu diskutieren, um die Fragen, die wir seit zehn Jahren nicht beantworten konnten, jetzt konkret zu klären. Insoweit haben wir also Neues und nach meiner Auffassung auch sehr Wesentliches zu diskutieren.

([Anlage 2](#) – Seite 2)

Rückblick auf die erste Schlichtungsrunde – Sie haben damit auch begonnen –: Ist Stuttgart 21 nun entscheidend für Verkehr und Wirtschaft in Baden-Württemberg oder nicht? Es sitzen ja die Ministerin für Verkehr und der Minister für Wirtschaft hier am Tisch. Ich möchte – und ich bitte um sofortigen Widerspruch, wenn ich etwas sage, das so nicht stimmt – noch einmal festhalten, dass die Diskussion gezeigt hat, dass der Güterverkehr für Stuttgart 21 keine Rolle spielt – durch dieses neu zu bauende Netz fährt kein Güterzug – und bei der Neubaustrecke nur eine geringe Bedeutung hat. Ich glaube, Frau Gönner, ich zitiere Sie richtig, wenn ich sage: „Stuttgart 21 ist primär ein Projekt des Personenverkehrs“. Eben nicht des Güterverkehrs. Ist das falsch?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es ist richtig, das Stuttgart 21 vorrangig ein Projekt des Personenverkehrs ist. Aber wir waren uns in der vergangenen Woche einig – das wurde auch so von dem einen oder anderen auf Ihrer Seite aufgeschrieben –, dass durch die Entflechtung der Züge für den Güterverkehr die alte Trasse frei wird und damit doch der Güterverkehr eine Verstärkung erhält.

Boris Palmer (Projektgegner): Darin sind wir uns einig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einen kleinen Moment. An sich wollten wir über den Güterverkehr heute nicht mehr reden. Das haben wir beim letzten Mal ausführlich bededet, und da gab es weitgehend Übereinstimmung.

Boris Palmer (Projektgegner): Eben. – Ich möchte noch einmal hervorheben, ich fasse das, was Frau Gönner gesagt hat, zusammen mit „geringe Bedeutung“, etwas zusätzliche Kapazität, wo offen ist, ob sie gebraucht wird. Herr Kefer hat gesagt: Das wissen wir noch nicht. Wir bauen mal vor.

Ich will daraus nur schließen: Für die wirtschaftliche Bedeutung des Projekts müssen wir über Güterverkehr nicht sprechen. Deswegen rekurriere ich die Frage, ob es wirtschaftlich wichtig ist, ist eine Frage des Personenverkehrs. Darum geht es offensichtlich, nicht um Güterverkehr. Damit wir über dieses Thema nicht nochmals sprechen müssen.

([Anlage 2](#) – Seite 3)

Also geht es um den Personenverkehr. Hier lautet die Frage: Was bringt Stuttgart 21 für den Personenverkehr? Da werden wir mit sehr beeindruckenden Zahlen konfrontiert. Es heißt, 17 Millionen Pkw-Fahrten werden auf die Bahn verlagert. 370 Millionen Pkw-Kilometer werden eingespart, genau genommen werden sie auf die Schiene umverlagert. Und – so haben wir gestern von Ihnen genannt bekommen – Sie rechnen mit einem Zuwachs für den Schienenverkehr in der Region Stuttgart von 15 bis 35 %.

Das klingt zunächst beeindruckend. Die Frage ist aber: Ist es wirklich viel? Herr Dr. Geißler, Sie kennen ja auch schwäbische Vergleiche und die schwäbische Relativitätstheorie. Die sagt aus: Ein Haar in der Suppe ist relativ viel, ein Haar auf dem Kopf ist relativ wenig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das Beispiel mit den Weinflaschen ist besser.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wie geht das?)

Sechs Flaschen im Keller ist relativ wenig, sechs Flaschen im Berliner Senat – will ich mal sagen – sind relativ viel.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bin Nichttrinker. Deswegen beschäftige ich mich mehr mit den Haaren in der Suppe. Aber ist es viel? Unsere Behauptung, unsere Antwort: Nein, das ist nicht sonderlich viel, wenn man dafür 5 Milliarden € für Stuttgart 21 ausgeben muss. Darauf kommen wir in einer späteren Sitzung.

17 Millionen Pkw-Fahrten, 17 Millionen Personenfahrten, das ist das, was im – zugegebenermaßen hervorragenden – Stadtbus Tübingen unterwegs ist. Also nicht mehr als der Stadtbus Tübingen, 17 Millionen Pkw-Fahrten. 370 Millionen Pkw-Kilometer, das habe ich letzte Woche angeführt. Sie haben gesagt, Sie werden es überprüfen. Es gibt keine Gegenthese von Ihnen. Ich nehme an, Sie haben geklärt, es stimmt. 370 Millionen Pkw-Kilometer sind 0,5 % des Pkw-Kilometer-Aufkommens in Baden-Württemberg. Und 15 – 35 % mehr auf der Schiene, das ist das, was ohne Stuttgart 21 seit 1994 geschehen ist durch mehr und neue Züge, also bessere Angebote. Deswegen sage ich: Nein, das ist gar nicht viel.

Es kommt am Ende, Herr Dr. Geißler, weil alle Zahlen, die hier auf den Tisch gelegt werden, ja richtig sind – – Niemand operiert hier mit falschen Zahlen. Ich möchte auch mal den Vorwurf „Lügenpack“ ausdrücklich vom Tisch nehmen. Ich habe den Vorwurf nie geäußert, und ich finde ihn falsch. Es geht nicht um Lügen. Sie sagen die Wahrheit. Die Frage ist, ob die Zahlen etwas aussagen. Ich behaupte, es ist nicht maßgeblich, was sie aussagen. Es wäre interessant, vom Schlichter zu hören, wie er die Maßgeblichkeit einschätzt.

Wenn Sie noch einmal diesen Vergleich „Zuwachs für den Schienenverkehr in der Region Stuttgart“ nehmen, dann haben Sie den Busverkehr ausgeblendet und haben den einbrechenden Verkehr, also den, der außerhalb der Region Stuttgart mit Ihren vielen durchgebundenen Zügen nach Stuttgart hereinkommt, der Region Stuttgart zugeschlagen, obwohl das Leute aus Tübingen sind, die nicht zur Region Stuttgart gehören. Dadurch kommen Sie auf sehr hohe Zuwächse. Das sieht gut aus. Aber maßgeblich, wenn es um die Wirtschaft in Baden-Württemberg geht, sind doch die 0,5 %.

Heute lese ich wieder in der Zeitung: Stuttgart 21 ist Baden-Württemberg 21. Deswegen sage ich: Der maßgebliche Vergleich ist, wie viele Pkw-Kilometer gibt es heute im Land und wie viele werden davon verlagert? 0,5 %.

Herr Wirtschaftsminister, ich möchte von Ihnen wissen, ob Sie ernsthaft glauben, dass die Wirtschaft des Landes an 0,5 % verlagerten Fahrten auf die Schiene hängt. Ja oder nein? Die Frage müsste sich beantworten lassen.

([Anlage 2](#) – Seite 4)

Woher kommt der prognostizierte Zuwachs? Da sagen Sie: Durch Stuttgart 21! Wir sagen: Durch mehr Zugfahrten, die auch heute möglich wären! Das ist der kardinale Punkt. Wir sagen: Mit der Infrastruktur, die heute ist, könnte Ihre schöne neue Eisen-

bahnwelt bereits im nächsten Fahrplan beginnen. Wir fragen Sie: Wenn Sie 240 zusätzliche Fahrten ab 2020 bestellen wollen, warum bestellen Sie die nicht für den Fahrplan 2011, wenn die Infrastruktur es doch zulässt?

Es ist klar, wenn Sie so viele zusätzliche Züge anbieten, dann werden hoffentlich auch ein paar Leute mitfahren. Das ist auch unsere Auffassung. Wenn mehr Züge fahren, dann werden auch mehr Leute diese Züge nutzen.

([Anlage 2](#) – Seite 5)

Hier sehen Sie, wie sich das aufteilt. Wir haben – hier noch ohne die Verstärkerfahrten, weil Sie die letzte Woche nicht geliefert haben; wir wollen von Ihnen das Konzept für die Verstärkerfahrten sehen – aufgetragen, wie sich im Kopfbahnhof – blaue Linie – bisher die Züge über den Tag verteilen und wie sie sich bei Stuttgart 21 über den Tag verteilen sollen. Da sehen Sie, morgens, wenn alle geballt zur gleichen Zeit ins Büro wollen, sind heute mehr Züge im Kopfbahnhof unterwegs, als in Ihrem Betriebskonzept, das wir haben. Wir haben die Verstärkerfahrten noch nicht.

Der Hauptzuwachs entsteht dadurch, dass Sie dann, wenn die Leute im Büro sind und gar keine Züge benötigen, mit dem gleichen Takt weiterfahren. Es ist schön, wenn man um die Zeit mal unterwegs ist, aber es ist eben nicht wirtschaftlich und es zeigt, dass ein Großteil der Zuwächse dort ist, wo er nicht gebraucht wird.

([Anlage 2](#) – Seite 6)

Welcher Bahnhof kann nun mehr? Meiner Meinung nach ist das die Frage, die heute wirklich zu klären ist. Welcher Bahnhof leistet mehr? Sie sagen – das haben wir jetzt nochmals gehört –: Stuttgart 21 hat eine 30 % größere Leistungsfähigkeit, und es fahren 200 Züge mehr am Tag. Sie haben heute noch ein paar Züge draufgelegt; 200 Züge hatten Sie letzte Woche gesagt. Das ist das Zitat.

Wir sagen, S 21 leistet weniger. Mit den heute vorgelegten Zahlen würde ich vielleicht zugestehen gleichviel – das werden wir nachher noch im Detail klären – als K 20. Mit K 20 meine ich den bestehenden Kopfbahnhof ohne Ertüchtigungen. K 21 sieht ja weitere Gleise vor, die die Leistung erheblich steigern. Bisläng bekannt – aus der letzten Sitzung – war uns, dass in der Spitzenstunde 11 Züge weniger verkehren als heute. Sie haben heute nachgelegt. Aber wir kennen dieses Spitzenstundenprogramm nicht, und Sie kommen selbst bei Ihrem Spitzenstundenprogramm jetzt nur in die Gegend dessen, was der Kopfbahnhof schon kann. Dabei sind Regionalzüge gestrichen und Fernzüge hinzugekommen. Das heißt, für die Pendler ist Ihr Angebot schlechter als der bestehende Kopfbahnhof.

Ich denke, das sollten wir heute noch einmal Zahl für Zahl durchgehen. Meine Aussage, nachdem, was Sie vorgetragen haben, ist: gleichviel. Ihr Tunnelbahnhof kann in der Theorie gleichviele Züge abwickeln wie der bestehende Kopfbahnhof.

Allerdings vergleichen Sie dabei eine Theorie – den Tunnelbahnhof gibt es nicht – mit einem bestehenden Bahnhof, der noch nicht ausgereizt ist. Dieser Bahnhof hat in den letzten Jahren immer wieder zusätzliche Züge aufgenommen. Den TGV aus Paris gab es vor wenigen Jahren nicht; jetzt gibt es ihn, und er ist problemlos in den Fahrplan aufgenommen worden. Den IC nach Tübingen gab es nicht; es gibt ihn, und er ist pünktlich. Zusätzliche Züge sind im bestehenden Bahnhof möglich. Die Betriebsqualität Ihres Bahnhofs ist völlig offen.

([Anlage 2](#)– Seite 7)

Was stimmt denn nun? Wir haben – Herr Professor Martin sitzt hier – das Gutachten von 2005, und daher rührt die Aussage: Der zu bauende Tunnelbahnhof hat ein Drittel mehr Kapazität als der vorhandene Bahnhof. Wir wissen seit letzter Woche – Sie haben gesagt, ich habe eine mir gestellte Frage beantwortet –, dass Sie dabei nur den Tiefbahnhof und nicht das gesamte Schienennetz mit seinen Zulaufstrecken betrachtet haben, und wir wissen, dass Sie Haltezeiten von 1 bis 2 Minuten angesetzt haben.

Herr Dr. Geißler, Sie haben sofort erkannt, dass das nicht realistisch ist. Er hat es sofort erkannt. Ich habe gestern vier Minuten gebraucht, um in Köln in einen Zug – ein Regionalzug – hineinzukommen, weil er so genagelt voll war, dass das Aus- und Einsteigen in Köln nicht unterhalb von vier Minuten ging. Und man muss ja wohl an der Spitze bemessen, sonst haben Sie immer Verspätungen im Netz, Herr Professor Martin. 1 bis 2 Minuten sind zu wenig. Das Ganze ist von 2005.

Wir brauchen uns aber auch nicht mehr über Gutachten zu streiten – das ist vom Tisch –, denn es gibt ein neueres von 2010, das Betriebskonzept der SMA. Wir sollen keine Abkürzungen verwenden. SMA ist die Schweizer Bahnfirma, die vom Land beauftragt wurde, zu rechnen, wie die Züge wirklich durchkommen. Wir haben letzte Woche erfahren: Zuerst definieren Sie, welche Gleise gebaut werden, Herr Dr. Kefer, und anschließend fangen Sie an, sich zu überlegen – das Projekt läuft ja schon 15 Jahre –, wie der Fahrplan aussehen soll. Eine falsche Vorgehensweise. Aber immerhin, Sie sind jetzt soweit, dass Sie einen Fahrplan im Gerüst vorstellen können. Dieser Fahrplan hat den Vorzug, dass der gesamte Knoten berücksichtigt ist, nicht nur der kleine Ausschnitt, und dass nun realistische Haltezeiten, nämlich 2 bis 3 Minuten, wie Herr Dr. Geißler und jeder Bahnkunde es auch wollen, unterstellt sind.

Deswegen stimmt die Aussage, 30 % mehr Leistung, nicht; sie ist unter Praxisbedingungen nicht haltbar, weil dieses Gutachten die eigentlichen Restriktionen ausgeblendet hat.

([Anlage 2](#)– Seite 8)

Was plant das Land heute? Das Betriebskonzept sieht 20 Züge je Stunde im Verkehr der Metropolregion Stuttgart vor, ohne ICE und TGV. Hier werden es mehr als bisher.

Für Verstärkerzüge im Berufsverkehr haben wir noch kein Konzept. Ich schlage vor, dass wir den Streit um dieses Konzept dadurch beenden, dass Sie es auf den Tisch legen. Frau Starke hat letzte Woche gesagt, sie habe es noch nicht. Wenn Sie es mittlerweile haben, dann möchten wir es sehen. Wir wollen wissen: Wie haben Sie die Züge in die wenigen verbliebenen Lücken eingeflickt? Wir behaupten, das geht gar nicht mit einem guten Fahrplan, sondern Sie haben noch einige verbleibende Lücken genutzt, um Züge einzuflicken. Wir wollen es sehen. Wir wollen wissen, wie diese Züge fahren.

Der bestehende Kopfbahnhof hat in der Spitzenstunde 11 Züge mehr im Metropolverkehr als in dem Konzept, das Sie vorgelegt haben. Nach unserer überschlägigen Rechnung haben Sie jetzt noch 8 bis 9 Züge eingeflickt. Das heißt, es bleiben immer noch zwei Züge mehr im Metropolverkehr im bestehenden Kopfbahnhof als in Ihrem Tunnelbahnhof. Der Großverkehr in dieser Region – das dürfte für die Wirtschaft im Herzen des Landes wichtig sein – hat Nachteile, er hat keine Vorteile.

([Anlage 2](#)– Seite 9)

Sie können an dieser Folie genau sehen, wo in unserer Analyse die Züge wegfallen. Diese roten Zahlen könnten verschwinden durch die acht oder neun Züge, die Sie uns noch nicht gezeigt haben. Wir wollen sie sehen. Dann kommen Sie möglicherweise wieder ungefähr auf das Niveau, das der heutige Bahnhof in der Quantität abwickeln kann.

([Anlage 2](#)– Seite 10)

Aber es geht auch um Qualität. Wir wollen auch wissen, wie pünktlich die Züge verkehren können. Hier sagt SMA, Ihr Gutachter: Die geplante Infrastruktur ist knapp bemessen. Dabei geht es um den Fahrplan, den Sie uns vorgelegt haben. Also, er hat kaum mehr Reserven, sagt Ihr eigener Gutachter.

Das geforderte Mengengerüst – wie kennen nur das Mengengerüst für die 20 Züge pro Stunde – kann im ausgearbeiteten Fahrplankonzept umgesetzt werden, aber mehr nicht. So muss man diese Aussage ergänzen, und wir wollen von Ihnen wissen, ob wir das richtig sehen.

Wenn dann die Summe dieser Probleme bedeutet, es entstehen fahrplantechnisch anspruchsvolle Konstruktionen, dann heißt es, jeder Zug muss pünktlich sein. Wenn es Verspätungen gibt, dann funktionieren die anspruchsvollen Konstruktionen nicht, und alles bricht zusammen. Weniger harsch gesagt: Dann schaukeln sich die Verspätungen auf, und man hat als Bahnkunde damit zu leben, dass der Zug nicht dann

kommt, wenn man ihn im Fahrplan erwartet. Das sind die Aussagen Ihres Gutachters.

Sind die elf Züge in der Spitzenstunde abwickelbar? Bitte belegen Sie uns dies. Nach Ihren heutigen Aussagen nicht. Acht bis neun Züge haben Sie einfach nur mal genannt.

([Anlage 2](#)– Seite 11)

Um zu verdeutlichen, Herr Dr. Geißler warum nur so wenige Züge bei so vielen Milliardeninvestitionen durchpassen, hier ein kurzer Blick auf das Netz.

Es geht um einen ICE, der von Zürich kommt über Böblingen. Der muss sich zunächst einmal die S-Bahn einfügen, die alle Viertelstunde von Herrenberg bis Rohr fährt. Das heißt, da gibt es relativ wenig Luft, wo er fahren kann. Er kann ja nicht gleichzeitig mit der S-Bahn verkehren. Dann muss er die Rohrer Kurve nehmen, und dort kreuzt er – das unschöne Wort Fahrstraßenausschluss – wieder zwei S-Bahn-Linien. Das heißt, von beiden Seiten S-Bahnen, die den ICE in die Zange nehmen. Es bleiben nur sehr wenige Möglichkeiten für den Zug übrig.

Deswegen ist das, was Sie anführen, dass diese Kurve nur zu 30 % ausgelastet ist, eine der vielen Zahlen ohne Wert. Natürlich ist diese Kurve nicht ausgelastet. Die Frage ist: Bekomme ich einen Zug auf der gesamten Strecke durch?

Nach dieser Fahrstraßenkreuzung muss er mit 60 km/h, wenn eine S-Bahn in der Nähe ist – 80 km/h ist die normale Vorschrift hier – weiterfahren. Wir haben ICE-Züge, bauen Neubaustrecken, fahren 60 bis 80 km/h – wir haben gestern in der Zeitung gelesen, der Tunnel selbst darf mit 100 km/h befahren werden, also von wegen Hochgeschwindigkeitsverkehr – bis hinunter in den Talkessel. Dann haben wir wieder Fahrstraßenkreuzungen – das unschöne Wort –, das heißt auch hier wieder einen Zwangspunkt. Der Zug kann eben nicht zu jeder Zeit kommen, sondern nur, wenn ein anderer nicht fährt. Die S-Bahn wollen wir hier übergehen.

Dann kommt der eingleisige Abschnitt, wieder 80 km/h. Danach dürfen wir 100 km/h fahren, aber hier gibt es wieder eine eingleisige Strecke, wo dann alle Züge aus Ulm im Weg sein können. Dann kommt der Fildertunnel, der bereits als Engpass gebaut ist – Ihr eigenes Gutachten – ganz am Anfang der Strecke. Professor Schwanhäuser sagt: Dieser Tunnel ist voll ausgelastet. Dann kommt der Tunnelbahnhof. Der hat auch nur bestimmte Zeiten, wo auf den Gleisen Platz ist. Dann kommt der größte Engpass – dort ist die engste Stelle –, der zweigleisige Auslass auf der Magistrale nach Zuffenhausen.

Der ICE, der diese Strecke fährt, muss an jeder dieser Stelle frei haben. Deswegen ist eine Auslastung von 30 % auf einem Einzelabschnitt völlig uninteressant. Auch die theoretische Berechnung von Herrn Professor Martin, dass im Bahnhof selbst

noch ein paar Züge Platz hätten, ist uninteressant. Maßgeblich ist, dass SMA sagt: Die Summe aller dieser Einschränkungen führt dazu, dass die Infrastruktur knapp bemessen ist und dass es eine anspruchsvolle Fahrplankonstruktion ist. Es gibt keine Reserven. Klipp und klar: Ihr eigener Gutachter sagt, was Sie bauen, hat keine Leistungsreserven.

([Anlage 2](#)– Seite 12)

Ein bisschen Fahrplantheorie wollten auch wir machen – Volkspädagogik, Herr Dr. Geißler –: Wie liest man einen Gleisbelegungsplan? Sie sehen hier einen Zug, zwei Gleise, ein einfacher Bahnhof. Von links gesehen: Die halb gefüllte orangefarbene Fläche bedeutet Einfahrt des Zuges an Gleis 1, die hochgefüllte orangefarbene Fläche heißt, der Zug steht auf dem Gleis, die wieder halb gefüllte Fläche bedeutet, der Zug fährt aus. So lange ist das Gleis für einen anderen Zug nicht benutzbar, Gleis belegt. Wir haben hier einen Fall, wie er nicht sein sollte. Der Zug auf Gleis 1 fährt ein zur Minute 50, fährt ab zur Minute 58, und der Zug auf Gleis 2 – das sehen Sie jetzt an der Gleisbelegung – kommt an zur Minute 57. Das heißt, Sie schaffen den Wechsel nicht. Der eine Zug fährt weg, wenn der andere gerade hineinfährt. Also Umstieg nicht möglich, Anschluss verpasst.

Im integralen Taktfahrplan, um dieses schöne Wort auch einmal zu erklären, sieht es anders aus. Dort sind die Züge zur gleichen Zeit am Gleis. Sie sehen, der eine kommt zur Minute 56, der andere zur Minute 57. Dann stehen sie eine Weile dort. Umsteigen ist bequem möglich. Dann geht es weiter zur Minute 03 oder 04.

([Anlage 2](#)– Seite 13)

Wenn man den Gleisbelegungsplan für den Stuttgarter Tunnelbahnhof anschaut – den haben wir seit einer Woche –, ist jetzt die spannende Frage: Wie sieht es dort aus? Jetzt ist es sehr unübersichtlich. Was man sehen kann, ist, dass viele Züge sehr dicht beieinanderstehen. Nach unserer Auffassung sind das drei bis vier Konflikte pro Stunde. Wir würden gern noch einmal wissen, ob das wirklich am Tag ist, Herr Dr. Kefer. Das hier sieht nach „pro Stunde“ aus.

Das heißt, hier ist, weil es diese vielen Zwangspunkte gibt, mit den besten Gutachtern der Welt – – Sie haben 16 Jahre Zeit gehabt, Sie haben zwei Jahre gearbeitet. Dieser Zwischenstand ist zwei Jahre intensivste Fahrplankonstruktion mit den besten Gutachtern der Welt. Sie haben die besten Leute engagiert. Herr Mappus sagt: Wir haben die besten Experten. Haben Sie. Trotz dieser besten Leute ist es Ihnen nicht gelungen, einen besseren Fahrplan zu konstruieren als diesen hier.

Was ist das Problem dabei? Dass alle diese Züge direkt hintereinanderstehen. Sie sehen immer diese Blöcke, wo Züge direkt hintereinanderstehen, Ein- und Ausfahrt unmittelbar nacheinander. Das bedeutet, wenn ein Zug eine kleine Verspätung hat,

muss der nächste warten. Der andere Zug muss weg, bevor einer nachkommen kann. Es ist kein Platz auf diesen Gleisen.

Noch viel schlimmer ist: Wenn Sie die senkrechten Linien anschauen, dann sehen Sie, dieses Feld ist völlig ungeordnet. Es gibt keinen integralen Taktfahrplan, es gibt keine einzige Zeit, wo erkennbar das Umsteigen zwischen verschiedenen Zügen geplant ist, sondern es gibt ausschließlich über die Stunden hinweg verteilt – links ist die Minute 0, rechts ist die Minute 60 – ständig diese Probleme, dass Züge schon weg sind. Also, ein Zug kommt aus Tübingen an zur Minute 14 und der Zug nach Würzburg ist zur Minute 12 schon weggefahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich mal fragen, was das für ein Fahrplan ist.

Boris Palmer (Projektgegner): Dieser Fahrplan wurde uns vor einer Woche übermittelt. Es ist der Fahrplan von SMA, also der, der für Stuttgart 21 geplant ist. So wollen Sie 2020 fahren. Es ist das Betriebskonzept wie wir es kennen. Wenn Sie das bitte gleich korrigieren, was das sonst sein soll. Da bin ich sehr gespannt.

Wenn ich die Analyse noch zu Ende bringen und das beantworten darf. Woher kommt es? Enge Gleisbelegung; da sehen Sie, es ist keine Pufferkapazität. Jetzt wird hier widersprochen. Ich bin gespannt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wollen wir nachher machen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wie Sie wollen!)

Ich wollte nur einmal nachfragen, was das für ein Fahrplan ist. Der Fahrplan stammt von SMA?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich kann nur sagen, ich habe diesen Fahrplan nicht gemacht. Mir wurde gesagt, der ist von Ihrer Seite an uns übermittelt worden. Ich gehe davon aus, dass niemand anders als SMA dies machen kann. Deswegen ist das meine Annahme. Wenn nicht, dann hat es das Verkehrsministerium selbst gemacht. Kann auch sein. Meine Aussage ist: Es ist der Fahrplan, wie sie ihn 2020 ff. fahren wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann stammt der von Ihnen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Sie erinnern sich, dass wir in der vergangenen Woche jeweils darauf hingewiesen haben –im Übrigen auch SMA darauf hingewiesen hat –, dass wir in einer ständigen Überarbeitung sind. Ich glaube, genau das ist das Entscheidende. Wir werden das aber nachher auch zu Ihren Zahlen zu Heilbronn zu der Frage, wie viele es in Spitzenzeiten sind, noch einmal deutlich machen, was sich im Übrigen gerade aus dem SMA-Gutachten ergibt. Nicht die Zahlen, die Sie vortragen, sondern ganz andere.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich eine Frage stellen? Der normale Laie und Zugbenutzer stellt doch die Frage: Wie kann man jetzt im Jahr 2010 einen Fahrplan für 2020 machen? Da gibt es möglicherweise ganz andere Züge und Lokomotiven u. a.

Boris Palmer (Projektgegner): Darf ich auch eine Frage stellen, Herr Dr. Geißler? Meine Frage lautet anders. Ich bin der Meinung, wenn man zehn Jahre braucht, um zu bauen, ist es zwingend, dass man vor Baubeginn weiß, wo nachher die Züge fahren sollen. Also, man muss das so machen, und die Schweiz tut es genauso. Dort wird kein Gleis angefasst, bevor man nicht weiß, wie der integrale Taktfahrplan davon beeinflusst ist. Machen wir den Widerspruch nachher.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Dr. Geißler, auf Ihre Frage die Antwort: Es ist so, wie Herr Palmer sagt. Natürlich muss man sich überlegen: Wie soll es aussehen, damit man dann bauen kann? Deswegen überlegt man: Wie sieht ein Fahrplan aus? Aber klar ist, dass sich natürlich in diesen zehn Jahren – genauso, wie Sie es auch sagen – das alles noch entwickeln kann. Genau wegen der Fragen, die Sie gestellt haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, darüber reden wir nachher.

Boris Palmer (Projektgegner): Sekunde! Darüber will ich gleich reden. Es kann natürlich sein, dass sich Verkehrsbedürfnisse ändern, aber Ihre Infrastruktur ist gebaut. Der Punkt ist, dass diese Gleise so konstruiert sind, dass ein anderer Fahrplan kaum funktioniert, nur mit weniger Zügen und schlechteren Verbindungen. Sie haben optimiert. Sie optimieren seit 16 Jahren. Sie haben zwei Jahre lang diesen Zwischenstand erarbeitet. Sie hatten 2008 die Information von SMA. Mit den damaligen Versuchen, den Fahrplan hinzubekommen, funktionierte es gar nicht. Da gab es noch viel größere Konflikte. Zwei Jahre haben diese hochbezahlten Experten gearbeitet. Sie haben mit dem Bau begonnen, und Sie haben keinen besseren Fahrplan als diesen.

Jetzt darf ich Ihnen als Mathematiker sagen: Fahrplankonstruktion ist extrem schwierig. Sie ist nicht mit Rechenprogrammen machbar. Sie müssen es mit dem Kopf tun. Es gibt dafür kein Computerprogramm. Und wenn die besten Leute keinen besseren Zwischenstand hinbekommen als diesen, dann steht sehr zu befürchten, dass zwar noch die kleine Optimierung gelingt, von der Herr Dr. Kefer gesprochen hat. Das heißt, Sie bekommen es wenigstens hin, dass die Züge nicht zusammenstoßen. Hier sind Züge eingezeichnet, die zusammenstoßen. Das werden Sie vermeiden.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Was?

– Ja, natürlich. Ein- und Ausfahrt zur gleichen Zeit geht nicht. Das werden Sie vermeiden. Sie werden einen gerade so funktionierenden Fahrplan hinbekommen. Was

Sie nicht schaffen, was Sie nicht wegbekommen, egal, wie lange noch die Zwischenstände weiterbearbeitet werden, ist das Faktum, dass die Züge kreuz und quer – mein Vater hätte gesagt: wie Kraut und Rüben – durch diesen Tunnelbahnhof fahren und Anschlüsse einfach nicht da sind, sondern dass ein Zug dann „raus“ muss, weil der nächste „rein“ muss. Das ist das Prinzip „Tunnelbahnhof“.

Wir halten also fest, Herr Dr. Geißler: Es ist von SMA, es ist von der anderen Seite, es ist eine Woche alt. Es ist ein Zwischenstand, und sie können es nicht besser, bisher jedenfalls.

([Anlage 2](#)– Seite 14)

Wir haben mal ausgerechnet, was das bedeutet. Das, was Sie jetzt vorgelegt haben, Stand letzte Woche, bedeutet: Die mittlere Umsteigezeit im Nahverkehr – roter Balken ist S 21, grüner Balken ist heutiger Kopfbahnhof – steigt um 59 %, die mittlere Umsteigezeit zum Fernverkehr steigt um 17 %. Wenn man alle Umsteigebeziehungen rechnet sind es 15 %. Das heißt, Sie investieren Milliarden, und nachher kommt heraus: Ich stehe länger im Bahnhof.

Das gilt übrigens auch für den schönen Flughafenbahnhof, Herr Professor Fundel. Ich habe mal geschaut, wann der Zug aus Tübingen ankommt und wann ich weiterfahren kann nach Ulm. Wie lange stehe ich da? Was schätzen Sie? 23 Minuten. In der Zeit kann ich in Ihrem Tunnelbahnhof runterfahren. Ich kann auch in Stuttgart Hauptbahnhof umsteigen und bin genauso schnell in Ulm. 23 Minuten. Warum ist der Anschluss so schlecht? Ja, weil es die vielen Zwangspunkte gibt. Ich kann halt nicht zu einer günstigeren Zeit hinfahren. Es ist nicht möglich, Anschlüsse herzustellen wegen der knapp bemessenen Infrastruktur.

([Anlage 2](#)– Seite 15)

Unser Resümee: Ein Zuwachs der Zugzahlen ist auch im Kopfbahnhof möglich. Schon heute sind zusätzliche Züge unterwegs, und es geht noch mehr. Es gibt keine Pünktlichkeitseinbrüche. Es ist nicht ausgereizt. Mit zusätzlichen Gleisen – das ist jetzt die Aussage zu K 20 – sind mit K 21 sogar noch viel mehr Züge möglich als bei Stuttgart 21.

Die Anschlüsse werden mit Stuttgart 21 tendenziell schlechter. Im modernisierten Kopfbahnhof K 21 könnten wir sie sogar noch besser machen als heute schon.

Mit Stuttgart 21 sinkt die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Ich denke, ich habe das mit den vielen Zwangspunkten deutlich gemacht. Wenn sich Züge immer im Weg stehen, wenn immer gerade ein Fahrstraßenausschluss greift, wenn immer ein Gleis schon belegt ist, dann heißt das: So, wie die Deutsche Bahn bisher fährt – sie ist eben nicht die Schweizer Bahn –, wird es nur noch unpünktlich, besonders im Berufsverkehr. Unpünktlich, unpünktlich, unpünktlich!

Stuttgart 21 kann nicht mehr als K 20. Ich würde mich jetzt bei dem, was Sie vorgelegt haben – Sie sind immer noch bei weniger –, breitschlagen lassen zu sagen: Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 20 können gleichviele Züge abwickeln. Allerdings: Kopfbahnhof 20 macht es mit Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und guten Umsteigezeiten, Ihr Tunnelbahnhof macht das alles nur höchst unzuverlässig und „auf Kante genäht“.

Deswegen ist unser Resümee: Stuttgart 21 ist ein Rückbau der Schiene und nützt weder dem Verkehr noch der Wirtschaft in Baden-Württemberg. Ich sage nicht, es schadet, aber es nützt nichts, weder dem Verkehr noch der Wirtschaft.

([Anlage 2](#)– Seite 16)

Die Entscheidungsfragen, die letzte Woche mündlich formuliert waren – Danke für die vorläufigen Antworten, Herr Dr. Kefer –, haben wir jetzt so weit verfeinert, dass sie auch schriftlich dargelegt werden können. Das sind die Fragen, mit denen ein Ja oder Nein belegt oder widerlegt, was ich gerade gesagt habe.

Trifft es zu, dass im Betriebskonzept Stuttgart 21 je Stunde 20 Züge vorgesehen sind, die im Regionalverkehr nutzbar sind?

Trifft es zu, dass die Infrastruktur für diesen Fahrplan knapp bemessen ist?

Trifft es zu, dass bislang kein Konzept für zusätzliche Verdichterzüge im Berufsverkehr vorliegt? Wenn es vorliegt, wann bekommen wir es?

Trifft es zu, dass bei Stuttgart 21 viele Züge im Hauptbahnhof nicht warten können und viele Anschlüsse schlechter werden?

Trifft es zu, dass die vielen zusätzlichen Züge hauptsächlich Lücken außerhalb der Stoßzeiten, außerhalb des Berufsverkehrs auffüllen?

Diese Entscheidungsfragen wollen wir mit Ja oder Nein beantwortet haben. Sie können es auch in einer Frage zusammenfassen, die an Frau Gönner und Herrn Pfister geht: Sollte das, was ich gerade vorgetragen habe, zutreffen? Der Kernsatz lautet: Was Sie da neu bauen, ist ausgereizt, wenn es in Betrieb geht; keine Reserven mehr. Es soll ein Jahrhundertprojekt sein. Hundert Jahre lang kein Zuwachs mehr im Schienenverkehr. Soll das auch gebaut werden, wenn es nicht mehr leistet als der bestehende Kopfbahnhof? Die Frage möchte ich gern von Ihnen beantwortet wissen. Unsere Auffassung ist: Wenn es nicht mehr kann als der bestehende Kopfbahnhof, dann darf es nicht gebaut werden, weil es zusätzlich Milliarden Euro kostet. – Vielen Dank.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Es ist so, der Vortrag von Herrn Kefer hat sich zunächst einmal vor allem auf die Frage der Leistungsfähigkeit durch Ein- und Ausfahrzeiten und dann auf die Haltezeiten konzentriert. Das sind die Punkte gewesen, die im Mittelpunkt standen. Bei Herrn Palmer ist die Fragestellung darüber hinausgegangen. Ich schlage vor, dass wir jetzt der Reihe nach die vorgetragenen Punkte durchgehen, und Sie sagen dann, das ist akzeptiert, das ist in Ordnung.

Ich danke Ihnen auch, dass Sie sich von der ständigen Wiederholung „Lügenpack“ distanziert haben. Es gibt im Schwäbischen ein Sprichwort: „Ehrlich währt am längsten, und wer nicht stiehlt, der kommt zu nichts.“ Das unterstellen manche dem, was wir hier tun, dass wir sagen: Wir sind ehrlich, aber in Wirklichkeit machen wir ganz anderes. Das tun wir eben nicht. Wir wollen hier ehrlich bleiben.

Natürlich gibt es unterschiedliche Fakten, die man auch unterschiedlich bewerten kann. Aber was ich jetzt von beiden Seiten gehört habe, gibt es auch Übereinstimmungen, was die Fakten anbelangt; wir machen einen Faktencheck.

Sollen wir jetzt so vorgehen – ich frage in die Runde –, dass wir die einzelnen Punkte, die Sie, Herr Kefer, vorgetragen haben, kurz zur Diskussion stellen und dann „ist okay“, „ist nicht okay“, „manches ist bestritten worden“ sagen und wir dann die Punkte von Herrn Palmer durchgehen? Ich glaube, das wäre das Allerbeste. Dann haben wir auch die Unterlagen und haben einen Leitfaden, nach dem wir diskutieren können. – Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich finde das einen guten Vorschlag, insbesondere deswegen, weil sich einige Punkte, die Sie, Herr Palmer, gebracht haben und die ich vorher gebracht habe, entsprechen. Das bedeutet, wir können sicherlich die beiden Vorträge nutzen, um Argumentationen um die einzelnen Punkte zu führen. Was Sie hier sehr deutlich herausgearbeitet haben, ist, wo wir die wesentlichen Differenzen in der Betrachtungsweise haben. Das ist ein guter Prozess. Jetzt kommen wir fokussiert auf die Punkte, die unterschiedlich sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wobei die Punkte von Herrn Palmer auch zahlenmäßig über das hinausgehen, was Sie gesagt haben.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ja!)

Das ist auch okay.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist okay. Mein Vorschlag wäre, dass ich in einem kurzen Überblick auf einzelne Punkte antworte und wir dann zu einzelnen Punkten noch ein paar Experten hören.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber nicht Punkt für Punkt vorgehen. Denn wenn Sie wieder eine allgemeine Antwort geben, stehen wir wieder nur etwas verkürzt vor demselben Problem wie jetzt.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ja!)

Wenn wir jetzt einfach Punkt für Punkt diskutieren, dann, glaube ich, sparen wir Zeit und kommen relativ rasch zu den Punkten von Herrn Palmer. Dann kann man ja ein Resümee ziehen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Gut. Wären Sie einverstanden, wenn wir mit einem Ihrer zentralen Punkte beginnen, nämlich die Zugzahlen in der Spitzenstunde?

(Zurufe)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aus der letzten Diskussion haben wir ein paar Lehren gezogen. Wir haben uns einverstanden erklärt, dass wir es so machen, dass nicht jeder redet, wann er will, sondern er sich zu Wort meldet. Die Experten sollen dann zu Wort kommen, wenn die jeweilige Seite ihre Experten, für die wir dankbar sind – wir sind froh, dass sie da sind – zu der betreffenden Frage benennt und die Experten dann ihre Meinung äußern. Es läuft alles über die jeweils sieben Hauptdarsteller – ich will es mal so nennen – und die auch entscheiden, welche Experten wann reden. Darüber haben wir uns verständigt. Ich glaube, sonst gibt es ein Durcheinander.

Herr Kefer, was schlagen Sie vor?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Als ersten Punkt schlage ich vor, dass wir die Zugzahlen in der Spitzenstunde diskutieren. Denn das ist einer der zentralen Unterschiede, die Sie herausgearbeitet haben. Es kommt aus den Vorträgen auch sehr klar heraus, dass Ihre Behauptung ist, Herr Palmer, dass der heutige Kopfbahnhof in der Spitzenstunde mehr Verkehr abwickelt als unser Konzept für die Zukunft. Das ist etwas, dem wir entgegentreten.

Sie haben in meinem Vortrag die Zahlen gesehen, wo wir explizit die Zugzahlen bzw. die Zugfahrten genannt haben, und zwar über den Tag verteilt und in der Spitzenstunde. Unsere Aussage ist ganz eindeutig, dass wir auch in der Spitzenstunde deutlich mehr Zugfahrten abwickeln als beim heutigen Kopfbahnhof.

Ich würde gern, bevor ich an Frau Gönner weitergebe, die auch noch auf die Frage eingeht, welche Zugfahrten es sind, die herausfallen bzw. hineinkommen, noch zwei Dinge klarstellen.

Erstens. In Ihrem Vortrag, Herr Palmer, wird der Eindruck erweckt, dass die grundsätzlich von uns angenommene Haltezeit ein bis zwei Minuten ist. Das stimmt nicht. Wenn Sie das nicht beabsichtigt haben, dann stelle ich das nur noch einmal klar.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Darf ich mit Zustimmung einen Zwischenruf machen? Ein bis zwei Minuten waren unterstellt im Gutachten von Professor Martin! – Zuruf! – Doch, da steht „Mindesthaltezeiten“. Jetzt haben sie längere Haltezeiten angesetzt. Einigen wir uns darauf: Jetzt rechnen Sie realistisch! Wir sind damit zufrieden! Die Haltezeiten sind jetzt gut!)

Ich würde trotzdem gern kurz den Punkt erhellen, was darunter zu verstehen ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man bei der Erörterung dieses Punktes vielleicht das relevante Schaubild an die Wand werfen?

([Anlage 1](#)– Seite 8)

Bei den Haltezeiten ist Folgendes: Sie konstruieren einen Fahrplan, und bei der Fahrplankonstruktion spielen zwei Dinge eine wesentliche Rolle. Zum einen die Fahrzeiten zwischen den Bahnhöfen und die Haltezeiten. Sie wollen mit dem Fahrplan bestimmte Verknüpfungen ermöglichen und bestimmte Fahrzeiten realisieren. Das ist normalerweise das Ziel. Sie reagieren natürlich auch auf die Anforderungen der Kunden in den einzelnen Bahnhöfen.

Ergebnis der ganzen Geschichte ist, dass Sie bei einem optimierten Fahrplan an unterschiedlichen Bahnhöfen für unterschiedliche Züge unterschiedliche Haltezeiten vorsehen. Das ist in jedem Fahrplan so enthalten.

Das heißt, Sie bauen den Fahrplan grundsätzlich erst einmal so, dass die Haltezeit für den Zug, für die Station usw. optimal ist. Dann kommen Sie unter Umständen zu einem Punkt – das sind die sogenannten Zwangspunkte oder Konflikte, von denen Sie gesprochen haben –, wo Sie merken, dass Sie in der Kapazität ein Problem haben. Dann überlegen Sie sich im Gesamtfahrplan, wie Sie das Problem lösen können. Und da reden wir wieder über Fahrzeiten und Haltezeiten, angepasst, mal nach oben, mal nach unten, damit bestimmte Fahrzeiten und bestimmte Haltezeiten erreicht werden. Bei diesem Optimierungsprogramm gibt es eine Einschränkung, die da heißt, dass bestimmte Haltezeiten aber nicht unterschritten werden sollen, weil sonst der Wechsel nicht mehr vernünftig möglich ist.

Das, was wir hier diskutieren, die 1 bis 2 oder die 2 bis 3 Minuten, sind immer genau diese minimalen Haltezeiten, die Sie in einzelnen Fällen haben. Das heißt auf gut deutsch: Wenn wir hier darüber reden, dass minimale Haltezeiten von 1 bis 2 Minuten irgendwo angesetzt worden sind, ist das natürlich nicht eine Aussage, dass damit der Fahrplan 1 bis 2 Minuten Haltezeit hat, sondern es ist nur die Aussage, dass in

den Fällen, wo die Haltezeit möglichst effizient und kurz sein soll, diese Zeiten nicht unterschritten werden sollen. Das ist der Hintergrund dieser minimalen Haltezeiten.

Damit haben wir im Fahrplan ansonsten – ich sage mal – durchaus andere divergierende Haltezeiten. Ich hoffe, dass das einigermaßen klar geworden ist.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Nicht jeder Zug hält nur eine Minute!)

– So ist das. Die große Vielzahl der Züge hält deutlich länger, aber das ist die minimale Zeit, die in jedem Fall gehalten werden muss. Da haben wir gesagt, diese minimale Zeit – siehe Film – ist okay.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber das Thema waren doch die Spitzenzeiten. Was Sie jetzt gesagt haben, das ist eine allgemeine Grundlagenbetrachtung. Jetzt wird ja die Behauptung aufgestellt – da gibt es ein anderes Schaubild von Herrn Palmer –,

([Anlage 2](#)– Seite 9)

dass bei dem Kopfbahnhof in Spitzenzeiten, also von 6:00 bis 8:00 Uhr, nicht der Bedarf besser geregelt wird und bei Ihnen nicht so gut.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Wenn ich dürfte, würde ich genau auf dieses Schaubild hin die Zahlen nennen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was sagen Sie jetzt zu diesem Schaubild?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich würde gern Herrn Professor Martin – – Wenn Sie das hier nehmen, beziehen Sie sich auf SMA. Ich bin der Überzeugung, Herr Weigand wird in der Lage sein zu sagen, ob ich das richtig sage oder nicht.

Nach dem, was von SMA vorliegt, sollen in der Spitzenstunde 7 bis 8 Züge mehr – modellhaft geplant von SMA 13 Züge in der Spitzenstunde – fahren entgegen dem, was Sie sagen. Das heißt, von Heilbronn statt der minus 2, die Sie dort aufzeigen, plus 3, von Aalen statt der minus 1 plus 2, von Göppingen/Ulm statt minus 2 plus 3, von Tübingen plus 1, von Karlsruhe/Vaihingen statt der minus 2 plus 2, von Sachsenheim statt plus 1 ein weiterer, und bei Horb bleibt es, wie es ist, aber nicht diese Minuszahl, die Sie haben. Das ergibt sich so, wie wir das Gutachten von SMA lesen und im Übrigen, wie wir mit der SMA den entsprechenden Fahrplan aufstellen. Das können wir auch entsprechend nachlegen.

Ich glaube, insofern ist es wichtig, deutlich zu machen: Dieses Schaubild, was letzte Woche schon aufgelegt wurde, entspricht nicht den Zahlen, die das Gutachten SMA in dem jetzt vorhandenen iterativen Prozess beinhaltet, sondern ganz im Gegenteil: nicht weniger, sondern mehr.

Wichtig ist, weil das auch noch ein Punkt entgegen der Frage ist: Was passiert, wenn ein Zug noch nicht da ist? Gibt es die Möglichkeit, zu warten oder ist es so, dass der andere Zug auch weg ist? Es ist so, dass dann jeweils ein Regionalverkehrszug zusätzlich ankommen kann. Im Übrigen bietet an dem Punkt gerade ein unvertaktetes System mehr Spielräume, die noch nicht genutzt und geplant sind, sodass man das hier entsprechend planen kann. Also, entgegen dem, was Sie immer vorhalten, ist die Tatsache des ungetakteten Systems so, dass es uns sogar eher die Möglichkeit gibt, weiter voranzugehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich kurz unterbrechen?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Diese Zahlen bestreiten wir und sagen, sie sind was anderes.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das muss man ja erklären. Offenbar gibt es ein SMA-Gutachten neueren Datums.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Nein, nur die Auslegung dessen, was wir letzte Woche vorgelegt haben, scheint unterschiedlich zu sein.

(Dr. Felix Berschin: Wir sind zu blöd!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben aber etwas anderes gesagt.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Berschin, das würde ich (am Stenografentisch akustisch unverständlich)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man das mal abklären?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das habe ich in keinster Weise gesagt. Und da lege ich auch Wert drauf, dass ich mir das nicht in den Mund legen lasse.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Hallo, hallo! Können wir mal abklären, welche Gutachten das sind?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, die Folie hat einen vorsichtigen Titel. Da steht „lässt ... vermissen“. Das heißt, zunächst einmal haben wir gesagt: Wir vermissen diese Züge. Der uns vorliegende Arbeitsstand von SMA enthält diese Verstärkerfahrten, also die Fahrten, die nicht den ganzen Tag fahren, sondern nur in der Hauptverkehrszeit, nicht. Deswegen ist unsere Bitte an dieser Stelle: Legen Sie uns bitte dieses Verstärkerfahrtenkonzept vor. Dann können wir unsere Folie so ändern, dass wir wieder zu denselben Zahlen kommen. Dann haben wir Klarheit.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Sagen wir zu!)

– Danke schön.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist jetzt?

(Boris Palmer [Projektgegner]: Darf ich einen – –?)

Es gibt noch einmal ein neues überarbeitetes Konzept? Das erste stammt aus dem Jahre 2005.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Nein! Es gibt, lieber Herr Palmer – –)

Und jetzt, was gibt es Neues?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es geht darum – – Außerdem stammt es nicht aus dem Jahr 2005, sondern Herr Palmer weist auf – so ist auch seine Folie –, das Konzept ohne Verstärkerfahrten hin. Es gibt ein Konzept mit Verstärkerfahrten, und das werden Ihnen zuliefern, Herr Palmer, sodass Sie sich das anschauen können. Und mit den Verstärkerfahrten sind die Zahlen so, wie ich es gerade genannt habe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Für die Zuschauer: Verstärkerfahrten sind Züge, die in Spitzenzeiten zusätzlich eingesetzt werden. Das versteht sonst kein Mensch. Man braucht halt in Spitzenzeiten, im Berufsverkehr, mehr Züge als vormittags um 11 Uhr. Dafür gibt es jetzt offenbar ein neues Gutachten oder eine neue Berechnung von demselben Institut. SMA ist ein Institut aus Zürich, das Gutachten angefertigt hat für den Gesamtkomplex S 21 und drum herum. Ist das richtig so? Und die haben die Frage der Spitzenbelastung und die dafür nötigen Züge neu berechnet oder vorgelegt. Ist das so? Insofern stimmt offenbar dieses Bild nicht mehr.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ganz konkret: Wir haben bewusst gesagt, wir sehen von den Verstärkerfahrten – Sie haben jetzt den Begriff erklärt – noch nichts. Wir wollen das Verstärkerkonzept sehen, und wir haben jetzt die Zusage, dass wir es bekommen. Dann werden wir unsere Folie abändern und zeigen, wie viele Züge dann in der Spitzenstunde nach unserer Rechnung mehr oder weniger verkehren.

Was ich jetzt aber vorläufig sagen möchte, ist: Frau Gönner hat meine Aussage, die ich vorher am Pult gemacht habe, nach unseren überschlägigen Berechnungen gibt es noch Platz für acht oder neun Züge, bestätigt. Sie hat von acht oder neun Zügen gesprochen

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]): Von der SMA 13!

und 13 theoretischen. Das heißt in der Dimension: Gibt es überhaupt noch die Möglichkeit, in der Spitzenstunde zusätzliche Züge zu fahren?

Um den Streitwert zu definieren, Herr Dr. Geißler, ohne dass wir das Papier schon haben, streiten wir noch um eine Differenz von vier, fünf Zügen. Dann sagt aber SMA: Dann ist wirklich endgültig Schluss. Auch die Landesregierung sagt: Dann ist endgültig Schluss. Es gibt keine Reserven mehr. Wir fahren in der Spitzenstunde schon in jede Lücke, die man irgendwie finden kann.

Dabei hat Frau Gönner auch noch gesagt: Wir nutzen die Möglichkeit, außerhalb des Taktes zu fahren. Was heißt Takt? Der Zug fährt immer zur merkbaren Minute. Ich kann mich darauf verlassen, eine S-Bahn kommt alle 15 Minuten oder ein Regionalzug jede Stunde. Den muss man aufgeben, nur dann bekommt man noch zusätzliche Züge durch. So hat Frau Gönner argumentiert.

Sie schüttelt den Kopf. Ihre Chefin, nein, es ist nicht Ihre Chefin. Entschuldigung. Sie hat argumentiert: Außerhalb, wenn wir den Takt aufgeben – wir müssen nicht vertakten –, können wir noch ein paar Züge durchbringen.

Vorläufiges Resümee: Wir haben hier nicht getrickst, sondern wir haben die Grundlagen offengelegt. Wir haben gesagt: Ohne Verstärkerfahrten, gebt uns die Verstärkerfahrten. Jetzt kommen die Verstärkerfahrten. Wenn die Verstärkerfahrten da sind, sind wir endgültig am Limit der Infrastruktur, und dieses Limit liegt nur geringfügig – das werden wir bitte – –, wenn wir die Folien abgleichen; jetzt können wir es nicht zu Ende führen; machen wir nachher – über dem, was heute schon fährt. Und was heute schon fährt, ist nicht das Limit des bestehenden Bahnhofs. Es geht mehr.

Deswegen Endaussage: Beide Infrastrukturen sind gleich leistungsfähig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will jetzt noch einmal auf unser Thema zurückführen. Es geht doch darum: Nützt Stuttgart 21 den Pendlern mehr als der Kopfbahnhof in der jetzigen Situation? Es geht um die Pendler vormittags und am Abend. Was ist besser für die Pendler? Offenbar kann man das noch nicht beantworten, weil ein neues Gutachten vorliegt, wobei wir davon ausgehen, dass das neue Gutachten nicht so falsch ist wie das letzte, dass es auf jeden Fall eine gute Grundlage bietet. Die Frage kann man offensichtlich im Moment noch nicht beantworten.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Doch! – Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Doch!)

Kann man das beantworten?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ja!)

Was ist besser für die Pendler? Das ist die Frage. Ich darf es mal so formulieren. – Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, den Unterschied, den Sie darstellen, kommt, wie wir gerade festgestellt haben, aus den Verstärkerzügen. Verstärkerzüge können nicht in den Takt hineinfahren. Ganz klar.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Zwischentakt suchen! Entschuldigung!)

Verstärkerzüge sind per se nicht in dem Takt.

Der nächste Punkt. Sie erinnern sich vielleicht an meine Übersichtsfolie, die ich gezeigt habe, wie viele Zugzahlen wir in den Infrastrukturen abwickeln. Bei uns waren die Verstärkerzüge enthalten aus dem SMA-Gutachten. Können wir die bitte noch einmal aufrufen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, Sie wollen zwischendurch etwas sagen?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ja, ich muss leider zwischendurch eine Anmerkung machen. Wir reden jetzt über eine Unterlage, die uns definitiv nicht vorliegt.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ja!)

Uns liegt augenscheinlich nur ein Teil des SMA-Gutachtens vor. Das, was Sie nachgearbeitet und nachgebessert haben, liegt uns nicht vor. Das heißt, wir können zum jetzigen Zeitpunkt qualifiziert nicht darüber reden. Wir hatten vereinbart, es muss alles auf dem Tisch liegen, wir müssen auf gleicher Augenhöhe miteinander sprechen. Deshalb bitte ich, diesen Punkt zurückzustellen, uns die Unterlagen zu geben, so dass wir uns damit beschäftigen können, und es zu einem nächsten Gespräch wieder aufzurufen. Das ist im Moment nicht die gleiche Basis.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist, glaube ich, richtig. – Bitte schön.

(Anlage 1 – Seite 7)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Genau. Wir haben jetzt die Unterlage aufgerufen, die ich in meinem Vortrag gezeigt habe. Diese Zugzahlen beinhalten die Verstärkerzüge, das heißt sie beinhalten alles. Ich bin bei Ihnen, dass Ihnen diese Unterlagen zugehen müssen, damit Sie sie prüfen können.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Der Öffentlichkeit! Allen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, okay!

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Von mir aus. Also, wir werden diese Unterlagen zur Verfügung stellen. Aber Faktum ist, wenn wir diese Unterlagen auswerten,

dann kommen genau diese Zugzahlen dabei heraus. Und diese Zugzahlen sind so lange richtig, so lange ihnen nicht widersprochen werden kann.

Herr Palmer, die Argumentation von vorhin ohne die Verstärkerzüge ist natürlich kein Widerspruch, weil wir einfach unterschiedliche Betrachtungsumfänge haben. Das heißt, unser Standpunkt, dass wir mit dem Fahrplan 2020 im Grundtakt deutlich mehr Züge fahren inklusive der Verstärkerzüge über den Tag und auch in der Spitzenstunde, bleibt zunächst unwidersprochen. Ich bin bereit, darüber zu diskutieren, wenn Sie geprüft und die Zahlen überprüft haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Arnoldi, dann Herr Palmer.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich möchte der Diskussion zur Leistungsfähigkeit in der Spitzenstunde noch eins draufsetzen. Es gibt die S-Bahn. Die S-Bahn wird im heutigen Kopfbahnhof im Störfall im S-Bahn-Tunnel in den Kopfbahnhof oben hineingeleitet. Wir haben schon vor einem Jahr die Frage an die DB, an Herrn Becker, gestellt – Herr Becker, wir haben diskutiert –: Was passiert bei Stuttgart 21, wenn wir diese Ausweichmöglichkeit nicht mehr haben? Das würde bedeuten, die Züge müssen irgendwo anders halten.

Damals hatten Sie uns geantwortet: Von den sechs S-Bahn-Linien wird eine in Zuffenhausen halten, zwei S-Bahn-Linien werden zu der neu zu bauenden Station Mitternachtstraße geführt, und drei S-Bahn-Linien werden in den neu zu bauenden Tunnelbahnhof geführt. Jetzt muss man sich einmal vorstellen, was das morgens in der Zeit zwischen sechs und neun Uhr bedeutet, wo ohnehin schon dieser Tunnelbahnhof auch mit den Verstärkerzügen, wie wir jetzt gehört haben, am Limit ist. Drei S-Bahn-Linien bedeutet in der Hauptverkehrszeit, dass jede Linie vier Züge pro Stunde hat. Das bedeutet pro Stunde zwölf Züge je Richtung, in der Summe 24 Züge.

Sie sollten deutlich machen, wie dieses Notfallkonzept, was Sie selbst aufgestellt haben, in der morgendlichen Stunde bei einer Störung der S-Bahn funktioniert. Ich behaupte: Das funktioniert überhaupt nicht mehr; da geht kein Zug mehr rein. Die Folge davon wäre, dass tatsächlich bei einem Störfall – wir hatten letzten Dienstag wieder einen solchen Störfall, dass die S-Bahn im Tunnel gesperrt war – die Züge ausweichen müssten.

Wenn ich jetzt versuche, das auf den neuen Durchgangsbahnhof zu übertragen: Der neue Durchgangsbahnhof kann in der Tat Ihr S-Bahn-Notfallkonzept nicht mehr aufnehmen. Das heißt, es gibt Störungen rund um Stuttgart, die Pendler erreichen die Landeshauptstadt nicht mehr, und es wird sich übertragen auf den gesamten Verkehr im Südwesten. Diese Störungen werden in Ulm und auch in Mannheim bemerkbar sein.

Ich frage Sie, ob Sie dieses Notfallkonzept zusätzlich einbezogen haben in diese Lösung, die Sie uns gezeigt haben. Kann der Durchgangsbahnhof überhaupt das leis-

ten, was Sie sich vorstellen? Wenn er das nicht leisten kann, wie sieht dann das Notfallkonzept für die S-Bahn aus?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dieser Punkt muss natürlich beantwortet werden. Sollen wir jetzt dabeibleiben oder wollen Sie etwas dazu sagen?

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

– Aber nur zum Notfallkonzept.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]): Ach so! Nein!

– Okay, dann machen wir jetzt das Notfallkonzept.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Können wir das Thema SMA noch abschließen und dann zum Notfallkonzept kommen? – Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Arnoldi hat einen neuen Punkt aufgerufen und ich würde gerne – –)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung! Wir machen das, was ich sage.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist wahr!)

Ich habe nichts dagegen, wenn wir die SMA-Frage klären. Aber die SMA-Frage kann nur geklärt werden, wenn das Bündnis in den Besitz der betreffenden Unterlagen kommt. Deswegen schlage ich vor, wir lassen die SMA-Frage zunächst hier im Raum. Denn das Notfallkonzept – liege ich da richtig? – kann auch ohne SMA beantwortet werden. Ist das so?

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Das Notfallkonzept, dass SMA oder je nachdem, wer den Fahrplan jetzt gestaltet, diese 24 Züge zusätzlich durch den Durchgangsbahnhof durchschleusen muss. Man muss fahrplantechnisch jetzt erst einmal nachweisen, inwieweit das überhaupt möglich ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das wollen wir ja gerade erörtern. Aber das hängt jetzt nicht davon ab, ob Sie eine zusätzliche Unterlage bekommen, sondern das gilt generell. – Frau Gönner.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zum einen, einfach, dass das klar ist, damit Sie auch wissen, es geht dort nicht um ein neues Gutachten, sondern wir haben letzte Woche, als wir das Thema SMA hatten, darüber gesprochen, dass es ein iterativer Prozess, also ein Entwicklungsprozess ist. Jetzt haben wir, weil letzte Woche die Frage aufkam anhand der Folie, die wir vorher von Herrn Palmer gesehen haben, einen späteren Arbeitsschritt modellhaft vorgezogen, nämlich: Was wäre machbar? Sie bekommen die Unterlagen von uns noch. Das hat natürlich bei uns auch ge-

dauert. Sie bekommen die Unterlagen von uns, damit man das hier – es war die Frage: Ist es prinzipiell infrage gestellt? – versteht.

Zweitens die Fragen von Herrn Arnoldi.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt Thema „Notfallkonzept“.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Genau. Die Fragen von Herrn Arnoldi, weil wir ausgemacht hatten, dass wir immer sagen, welcher der Experten in der Lage ist, die Fragen zu beantworten, würde Herr Becker beantworten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte, Herr Becker.

Christian Becker: Noch einmal zum Notfallkonzept. Es ist richtig, Herr Arnoldi, wir hatten Ihnen im Oktober des letzten Jahres unser Notfallkonzept vorgestellt. Wir haben Ihnen gesagt, wie wir heute mit einem Havarieszenario umgehen und wie wir zukünftig damit umgehen.

Erste klare Botschaft dazu ist: Wir reden bei einem Notfallkonzept nicht von einem ausgeregelten Fahrplan, sondern wir reagieren ad hoc über unsere Betriebszentralen auf ein solches Ereignis. Das heißt, ein Notfallkonzept wird abgestimmt mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, wenn wir einen Havariezustand haben – in dem Fall haben wir simuliert –, dass die Stammstrecke, die Tunnelstrecke, der S-Bahn gesperrt ist. Wie stimmen wir uns ab mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, um den Verkehr aufrechtzuerhalten? Das bedeutet sowohl heute als auch zukünftig immer Störungen im System und Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Das lässt sich gar nicht vermeiden. Die Infrastruktur und der Fahrplan sind ausgelegt auf den Regelbetrieb. Sobald wir eine Störung in dieser Größenordnung haben, die hier angesprochen wird, sprich eine gesamte Tunnelstrecke steht uns nicht zur Verfügung, müssen wir ad hoc darauf reagieren.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Wie?)

– Dieses „Wie“ haben wir Herrn Arnoldi vorgestellt. Das ist ganz öffentlich vorgestellt worden. Das können wir Ihnen gern geben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung. Herr Becker, ich muss Sie unterbrechen. Dann stellen Sie es jetzt noch einmal vor.

Christian Becker: Okay. Dann müssten wir das jetzt noch einmal an die Wand werfen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann werfen Sie es an die Wand. Jetzt wollen wir mal den Punkt abklären. Es nützt ja nichts. Dauernd wird gesagt, das haben wir schon einmal gesagt, vor 14 Tagen usw. Wir wollen das jetzt klären.

(Anlage 3 – Seite 2)

Christian Becker: Ich möchte an dieser Stelle noch einmal sagen: Das ist ein Konzept, das heute auch existiert. Ich werde das heutige Konzept und das zukünftige Konzept kurz vorstellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay.

Christian Becker: Das ist der Ist-Zustand. Wir haben dargestellt, wenn zwischen Stuttgart Hbf. und Schwabstraße eine Streckensperrung erfolgt, was wir heute machen.

Zulauf von Süden: Wir lenken die S 1 in den Stuttgarter Hbf. oben und Gäubahn in beide Richtungen. Die S 2 wird auch in den Stuttgarter Hbf. oben und Gäubahn beide Richtungen gelenkt. S 3 verkehrt nur bis Backnang–Bad Cannstatt, Teilausfall bis Flughafen.

Zulauf von Norden: S 4 verkehrt nur bis Marbach–Kornwestheim, Teilausfall bis zur Schwabstraße. S 5 verkehrt nur Bietigheim–Stuttgart Hbf. oben, Teilausfall Schwabstraße. S 6 verkehrt nur Weil der Stadt–Feuerbach, Teilausfall bis Schwabstraße.

Das heißt, wir lenken einige Linien in den Stuttgarter Hbf. oben um. Ich möchte an dieser Stelle noch mal sagen: Sobald wir eine solche Umleitung machen, gibt es auch heute Störungen im Stuttgarter Hauptbahnhof.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Eine Störung ist eine Störung!)

– So ist es. Darum geht es ja hier. Wir haben ein Notfallszenario, dass der Bahnhof oder die Tunnelstrecke mehr oder minder gesperrt sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wo ist bei Ihrem Beispiel der Notfall?

Christian Becker: Sie sehen dort: Sperrung Stammstrecke. Zwischen Stuttgart Hbf. und Schwabstraße können keine Züge mehr fahren.

(Zuruf: Wie oft kommt das vor?)

– Die gesamte Sperrung der Stammstrecke sehr selten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie reden jetzt vom Ist-Zustand?

Christian Becker: Das ist der Ist-Zustand. Ganz genau. Die Forderung war, dass wir das einmal simulieren oder sagen, welches Notfallkonzept würden wir bei dem neuen Zustand machen.

(Anlage 3 – Seite 3)

Da haben wir wieder die gleiche Situation, die Sperrung der Stammstrecke. Es können keine Züge mehr zwischen Stuttgart Hbf. und Schwabstraße fahren.

Unser Konzept sieht vor:

Zulauf von Süden: S 1: Umleitung über Stuttgart Hbf.-Fernbahnhof und Flughafen in beide Richtungen. S 2: Umleitung über Stuttgart Hbf.-Fernbahnhof, Teilausfall Flughafen–Filderstadt. S 3 verkehrt nur Backnang–Mittnachtstraße sowie als Pendel Stuttgart–Vaihingen–Filderstadt.

Zulauf von Norden: S 4 verkehrt nur bis Marbach–Kornwestheim, Teilausfall bis Schwabstraße.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie vielleicht mit einem Stift oder einem Pfeil zeigen, wovon Sie reden. Die Leute am Bildschirm können Ihrer sachkundigen, aber relativ zügigen Sprechweise nicht ohne Weiteres folgen, wenn sie nicht wissen, wovon Sie reden.

Christian Becker: Herr Bitzer geht mit dem Stift nach, wie die Verkehre laufen.

Zulauf von Süden: S 1: Umleitung über Stuttgart Hbf. Wenn wir die Störung haben, lenken wir über Stuttgart Hbf.-Fernbahnhof und Flughafen weiter Richtung Herrenberg. Das heißt, wir umfahren die Störung über Stuttgart Hbf.-Fernbahnhof. S 2: Umleitung ebenfalls über Stuttgart Hbf.-Fernbahnhof und weiter Richtung Flughafen. S 3 verkehrt nur bis Backnang–Mittnachtstraße und wird dort gebrochen – das ist der Bahnausdruck; das heißt, es wird ein Pendelverkehr eingerichtet – und fährt nicht mehr weiter.

Zulauf von Norden: S 4: Wir fahren von Marbach kommend nur bis Kornwestheim. Dort bestehen dann Umsteigeverbindungen auf die S 5. Da haben wir dann einen Ausfall bis zur Schwabstraße. S 5 von Bietigheim kommend fährt über Stuttgart Hbf.-Fernbahnhof bis nach Esslingen. Da haben wir dann einen Ausfall Zuffenhausen–Schwabstraße. Aber da gibt es Alternativen, die ich auch noch aufzeigen kann. S 6 verkehrt nur Weil der Stadt–Mittnachtstraße und der Rest im Teilausfall.

Der Grund ist: Die Stammstrecke ist gesperrt und wir können zu dem Zeitpunkt dort keine Züge fahren. Das ist das Notfallkonzept, das dann mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dem Fall die S-Bahn Stuttgart, abgestimmt ist. Das heißt, es wird dann ad hoc so gefahren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt dazu Herr Wölflé und Herr Arnoldi. Also funktioniert es. Sie behaupten ja, es funktioniert nicht.

Werner Wölfle (Projektgegner): Wieso sind wir auf das Thema „Notfall“ überhaupt gekommen?

(Zuruf: Weil das Herr Arnoldi so wollte!)

– Moment. Warum stellt er diese Frage jetzt? Weil wir bei dem Thema „Kapazität“ waren. Dann haben wir jetzt dargestellt, wie es eigentlich aufgrund Ihrer jetzt eine Woche alten Unterlagen ist. Oder sind es anderthalb Wochen, seit wir die Unterlagen haben? Da waren diese Verstärkerzüge nicht mit drin. Wir haben gerechnet, was nicht vorgesehen ist. Wir sind bei dem Thema „Kapazität“, Leistungsfähigkeit dieses neuen achtgleisigen Tiefbahnhofs. Da war die Frage von Herrn Arnoldi: Was kann dieser Tiefbahnhof an S-Bahnen aufnehmen?

Christian Becker: Das sind genau die Punkte, die wir jetzt aufgezeigt haben. Diese zwei S-Bahnen muss in dem Fall der Hauptbahnhof aufnehmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, dass das Linienkonzept so machbar ist, möchte ich nicht in Zweifel stellen. Die eigentliche Frage ist, ob das fahrplan-technisch geht, ob noch genügend Fahrplantrassen zur Verfügung stehen, dass man diese S-Bahnen durch diesen Tunnelbahnhof durchbekommt, und zwar zur Spitzenstunde, also morgens.

Ein solcher Unfall ist keine Ausnahmereischeinung. Das passiert an relativ vielen Tagen im Jahr in Stuttgart. Es gibt fast in jedem Monat eine größere Sperrung mit der S-Bahn wegen einer Störung im Tunnel. Da braucht man natürlich ein funktionierendes Konzept. Die Linienführung allein reicht hier nicht aus. Sie müssen nachweisen, dass Sie diese Züge tatsächlich durchbringen. Wenn Sie das nicht schaffen, bricht Ihnen der gesamte S-Bahn-Verkehr rund um Stuttgart zusammen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Wölfle.

Werner Wölfle (Projektgegner): Einer unserer Experten hat eine schöne Folie aufgelegt, um zu beweisen, dass diese Kapazitätsmöglichkeiten nicht gegeben sind.

(Folie von Dr. Felix Berschin)

Wenn man auf meinen Rechner umschaltet, dann kann man das sehen und Herr Dr. Berschin wird es erklären.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das ist aber ein anderes Thema! – Zuruf: Nein, Leistungsfähigkeit ist das Thema!)

Dr. Felix Berschin: Kapazität. Denn das Entscheidende ist heute, im Störfall – siehe Wochen, auch Wochenenden, auch Bauarbeiten – fahren Sie das komplette Betriebsprogramm im Halbstundentakt über den Hauptbahnhof oben. Jetzt wurde immer gesagt: Okay, die Hälfte – also nicht alle – können wir über den Fildertunnel fahren. Wir wollten es genauer wissen.

Hier ein Ausschnitt aus dem Bildfahrplan. Herr Dr. Geißler, ich kann es nicht vermeiden. Wir Eisenbahner arbeiten sozusagen praktisch damit. Man sieht den grauen Bereich, die Eingleisigkeit am Flughafen, wo dann immer nur ein Zug sein kann. Diese Strecke ist letztlich schon so voll auf Basis der 20 Züge pro Stunde – die Verstärkerzüge sind noch gar nicht drin; dazu sind wir ja jetzt gekommen –, dass ich nur eine Trasse pro Stunde für die S-Bahn gefunden habe, die letztlich so viele Zwangspunkte hat – eingleisiger Flughafenbahnsteig, Trassenteilung mit den ICE-Zügen im Fildertunnel –, dass unterm Strich dort nicht viel übrig bleibt, wir also an dem bisher nie belegten Konzept, das einfach nur plakativ ist – drei Linien gehen durch den Fildertunnel –, erhebliche Zweifel haben. Das heißt, es geht nur eine Linie durch den Fildertunnel, für den Rest wäre Mittnachtstraße oder sogar noch früher Schluss und der gesamte Verkehr müsste dann über eine einzige U-Bahn-Linie im 10-Minuten-Takt zum Hauptbahnhof, wohlgemerkt, wo heute bei Bauarbeiten – es gibt nicht nur Störungen, sondern auch Bauarbeiten planmäßig – der gesamte S-Bahn-Verkehr über Kopfbahnhof oben ohne Fahrplanänderung abgewickelt werden kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht kann man ein bisschen langsamer reden. Das ist zu schnell für denjenigen, der nicht in der Materie ist. Die Leute wollen das ja auch verstehen.

Herr Becker, habe ich das richtig verstanden, den Störfall simulieren Sie jetzt als Störfall auf der Tunnellinie?

Christian Becker: Genau! Das da hat nichts mit dem zu tun, was ich eben als Notfallkonzept vorgestellt habe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also, auf der Tunnellinie. Wie viele Gleise sind in dem Tunnel?

Christian Becker: Zwei.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zwei. Und die eingleisige Strecke ist gesperrt?

Christian Becker: Beide Gleise waren gesperrt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Beide sind gesperrt?

Christian Becker: Das war das Szenario, das ich eben vorgestellt habe, dass der komplette Tunnel nicht befahrbar ist.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: S-Bahn-Tunnel und Tunnel durch die Stadt!)

– S-Bahn-Tunnel durch die Stadt. Entschuldigung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: S-Bahn-Tunnel durch die Stadt.

Christian Becker: Zwischen Schwabstraße und Stuttgart Hbf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber der ICE-Tunnel läuft?

Christian Becker: Wir haben in dem Moment nur die S-Bahn simuliert. Es war auch die Frage: Was passiert mit der S-Bahn?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es geht jetzt schon um Stuttgart 21. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, Herr Arnoldi, dann sagen Sie doch, wenn ein S-Bahn-Tunnel total gesperrt ist, dann hat es eine negative Auswirkung auf den ICE-Tunnel.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Ja, genau!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man das noch einmal erläutern, warum und wieso?

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Ich will es noch mal versuchen!)

Er führt doch alle S-Bahn-Züge um den Hauptbahnhof herum.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Darf ich das noch einmal klarstellen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Die Prämisse ist, durch einen Störfall bei der S-Bahn ist der Innenstadtunnel der S-Bahn gesperrt und kein Zug kann mehr durchfahren.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: S-Bahn-Strecke!)

– Kein S-Bahn-Zug.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das müssen Sie auch dazusagen.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Heute hat die DB ein funktionierendes Ausweichkonzept, das vorsieht, dass dann die S-Bahnen in den Kopfbahnhof oben Gleis 2 oder 3 fahren, dort wenden und – wie Herr Becker das ausgeführt hat – teilweise

über die Gäubahn umgeleitet werden. Dieses Konzept funktioniert heute. Das steht nicht außer Frage.

Was passiert jetzt bei Stuttgart 21? Bei Stuttgart 21 haben wir keinen Kopfbahnhof mehr, das heißt die S-Bahn-Züge können dann nicht im Kopfbahnhof wenden oder halten, einen Nothalt machen. Das funktioniert nicht mehr. Die Züge – das hat Herr Becker auch gezeigt –, drei S-Bahn-Linien, müssen dann durch den Tunnelbahnhof geführt werden. Das mag wohl richtig sein, aber die Frage ist: Kann dieser Tunnelbahnhof S 21 diese zusätzlichen S-Bahn-Züge in der Spitzenstunde aufnehmen? Wenn er das nicht kann, dann bricht der gesamte S-Bahn-Verkehr rund um Stuttgart zusammen. Das kann ja keiner wollen.

Gerd Hickmann: Herr Geißler, noch eine Nachfrage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön. Nachfrage.

Gerd Hickmann: Sie wollen diese S-Bahn-Züge dann umleiten durch den Fernbahntunnel in Richtung Flughafen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss noch einmal unterbrechen. Sagen Sie doch, wenn Sie von „Tunnel“ reden, von welchem Tunnel Sie sprechen, ob es ein S-Bahn-Tunnel ist oder ob es der ICE-Tunnel ist.

Gerd Hickmann: Ich sagte gerade, durch den neuen Fernbahn-ICE-Tunnel in Richtung Flughafen leiten. Und irgendwo müssen diese S-Bahnen oben rauskommen. Das kann eigentlich nur der S-Bahnhof Flughafen sein, damit diese S-Bahnen dann auch auf die Filderstrecke irgendwohin weiterfahren können.

Hier sagt die Abbildung von Herrn Dr. Berschin, dass durch die eingleisige Anbindung des S-Bahnhofs am Flughafen an diesen ICE-Tunnel und die Tatsache, dass dieser Flughafen-S-Bahnhof nur noch ein Gleis hat, wo S-Bahnen halten können, nach seinen ersten Untersuchungen überhaupt nur eine S-Bahn pro Stunde vom Hauptbahnhof, neuen Tiefbahnhof, durch diesen ICE-Tunnel hoch auf die Fildern kommt, sodass kein vernünftiges Notfallkonzept da ist, weil die Kapazitäten einfach nicht gegeben sind, so wie sie heute auf der fast leeren Gäubahn vorhanden sind – die soll aber aufgegeben werden –, sondern die S-Bahnen im Notfall durch den schon sehr stark ausgelasteten ICE-Tunnel auf die Fildern hochgeschickt werden sollen, der schon belegt ist durch die Fernzüge in Richtung Ulm, in Richtung Tübingen, in Richtung Gäubahn. Der ist praktisch schon dicht.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Darf ich mal versuchen, das ein bisschen zusammenzufassen, damit wir strukturiert weitermachen können?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, ich würde an sich vorschlagen, dass Herr Becker jetzt darauf antwortet. Das ist ja offengeblieben.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das würde ich gern auch gleich zulassen, bzw. wir haben auch Fragen dazu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Natürlich. Gern.

(Anlage 3 – Seite 2)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das Ganze basiert im Moment darauf, dass Sie hier eine eingleisige Anbindung haben. Wir haben in der Planfeststellung im Moment – –

(Zurufe: Das ist eine andere Kurve!)

– Okay. Dann gebe ich gleich weiter an Herrn Becker und Herrn Weigand.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Becker.

Christian Becker: Erste Aussage. Herr Hickmann, da muss ich Ihnen leider widersprechen. Im Störungsfall haben wir mit einer Ausnahmegenehmigung ganz klar die Anweisung, dass wir beide Gleise benutzen dürfen. Im Störungsfall – und wir reden hier vom Störungsfall – können wir hier oben beide Gleise von der S-Bahn benutzen. Das ist zugelassen, und das wird im Störungsfall genauso verwendet. Deshalb: Diese Einschränkungen, die hier aufgezeigt werden, werden im Störungsfall nicht zum Tragen kommen, weil wir beide Gleise benutzen dürfen. Von daher ist die Grundannahme hier oben schon von Grund aus verkehrt.

(Dr. Werner Weigand: Es ist ganz klar, dass in einem – –)

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

Dr. Werner Weigand: Entschuldigung. Es ist ganz klar, dass in einem so gravierenden Störungsfall Zug auf Zug fahren muss. Wir haben zum Beispiel auf dieser Filderstrecke eine Mindestzugfolgezeit von unter drei Minuten, das heißt, im Prinzip könnten wir, wenn ein Zug nach dem anderen fahren würde, 20 Züge durch den Fildertunnel bis zu der Stelle fahren, wo es zum Flughafen abgeht. Wenn wir also diese Puffer, die im Fahrplan enthalten sind und enthalten sein müssen, um den Regelbetrieb pünktlich abzuwickeln, nutzen, um im Störungsfall Zug an Zug zu fahren, dann bekommen wir dieses Konzept durch und haben theoretisch noch ein bisschen Luft.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer. Es geht um Ihre Behauptung, im Störfall kann S 21 den Störfall nicht bewältigen.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich glaube, wir sollten zurückkommen auf die Anmerkung von Frau Dahlbender. Wir haben den gleichen Fall wie vor-

her. Wir hören jetzt, es gibt ein Notfallkonzept. Sie rechnen mit anderen Prämissen als wir. Ich würde vorschlagen, dass Sie uns jetzt dieses Notfallkonzept, welche Bahnsteige Sie belegen, auf den Tisch bekommen, um es zu prüfen. Anders können wir auch diese Frage nicht abschließend klären.

Ich würde allerdings gern, weil Herr Kefer mit seiner Folie ein Fazit gezogen hat, ebenfalls mit dieser Folie ein Fazit dieser Diskussion ziehen. Dazu bräuchte ich das, was vorher an die Wand geworfen wurde, wenn es möglich ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment. Also, wir bekommen jetzt ein Störfallkonzept von Herrn Becker noch einmal als Folie geliefert?

Christian Becker: Kein Problem. Hatten wir, wie gesagt, auch schon präsentiert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wo ist das Konzept? Es liegt hier schon vor? Das haben wir auch schon gesehen?

Christian Becker: Ja, genau. Das war das, was wir eben vorgestellt haben.

(Anlage 3 – Seite 2)

Boris Palmer (Projektgegner): Das reicht uns nicht. Wir können mit diesen Linien nichts anfangen. Wir haben gerade erst erfahren – das ist ein wichtiges Detail –, dass ein Bahnsteig im Flughafen – ich darf das erklären, Herr Dr. Geißler; da soll ein Umbau stattfinden – höher ist als der andere. Deswegen gehen wir davon aus, S-Bahnen dürfen nur an dem Bahnsteig halten, wo man ebenerdig ein- und aussteigen kann.

Jetzt kommen Sie mit der zweigleisigen Kurve an einer anderen Stelle. Wir wollen jetzt einfach das fertige Konzept. Wir wollen wissen, wo die Züge halten, wie sie fahren mit Minuten. Dann können wir diese Frage, haben Sie ein Notfallkonzept oder nicht, abschließend klären. Das schaffen wir heute nicht. Das Gleiche gilt für die SMA-Frage. Aber Herr Dr. Kefer, ich möchte diese Folie, die Sie gezeigt haben, abschließen und mit Ihnen diskutieren und sehen, ob Sie nicken oder nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das machen wir nachher. – Jetzt hat Herr Leuschel noch das Wort zum Notfallkonzept. Dann stellen wir das mal wieder zurück. – Bitte schön.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich wollte nicht mehr etwas zum Notfallkonzept sagen. Ich bin noch dafür vorgesehen, dass ich grundsätzlich zu den Zwangspunkten noch etwas sage auf den Fildern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sind beim Notfallkonzept, und wenn wir da nicht weiterkommen, dann stellen wir das im Moment zurück. Das ist zu viel Hin und Her.

Wir haben das Notfallkonzept jetzt auf der Tagesordnung gehabt. Das wird nach wie vor unterschiedlich beurteilt. Wir stellen es im Moment mal zurück; wir können das nach der Mittagspause noch einmal aufrufen.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Das Gleiche gilt auch – –)

Danke schön. Alles mit der Ruhe. – Herr Stocker, zum Notfallkonzept. Bitte schön.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich möchte darum bitten, wenn Sie das vorstellen, dass Sie klar eine Äußerung machen, wenn Sie zwei Gleise benutzen, ob Sie dann auch den Bahnsteig benutzen, der für Regionalverkehr, ICE-Verkehr notwendig ist. Ich will auch wissen: Was machen Sie mit den Zügen, die von Süden her Stuttgart ansteuern, wenn Sie beide Gleise benutzen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Vielen Dank. – Jetzt haben wir das Thema „Notfallkonzept“

(Peter Conradi [Projektgegner]: Wiedervorlage!)

zunächst einmal auf Wiedervorlage gelegt. Jetzt kommt der nächste Punkt. Dazu wollte Herr Kefer etwas sagen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Nein, ich wollte das abschließen! Entschuldigung, Herr Dr. Geißler!)

Herr Palmer, bitte schön.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich möchte abschließen, was wir zum Thema „Kapazität“ besprochen haben, damit der heutige Vormittag eine Aussage hat, und ich hoffe, dass Sie mit dem Kopf schütteln oder nicken.

Sie haben uns diese Folie gezeigt.

([Anlage 1](#) – Seite 7)

Die hat zwei Zeilen. Die obere Zeile zeigt, wie viele Züge den ganzen Tag fahren, und die untere Zeile zeigt die Spitzenstunde. Die obere Zeile zeigt, es sind über 200 zusätzliche Züge. Da haben wir schon aufgezeigt, die Masse dieser Züge fährt nicht in der Spitzenstunde, sondern es kommen mehr Züge dazu in den Nebenstunden, weil da bisher weniger Züge fahren. Sie füllen das auf. Zu der Spitzenstunde – die ist für die Kapazität allein ausschlaggebend – sagen Sie: Der bisherige Kopfbahnhof hat 35 Ankünfte in der Stunde. Und in Ihrem Zielkonzept mit den Verstärkerzügen – die wir nicht hatten; deswegen konnten wir sie nicht rechnen; aber jetzt haben wir sie – kommen Sie auf 38 Ankünfte in der Spitzenstunde. Alles richtig? Das heißt, die Differenz zwischen dem bestehenden Kopfbahnhof – der kann mehr als 35, was heute

schon da ist – und dem, was Sie planen – das ist knapp bemessen, und die Infrastruktur ist ausgereizt –, sind drei Ankünfte. Das sind weniger als 10 % Leistungszuwachs gegenüber dem heutigen Ist-Zustand.

Nach unserer Auffassung ist dieser Punkt zu klären: Stimmt es, dass in der Spitzenstunde bei Ihrer Planung, wenn man 10 % mehr Ankünfte hat, dann schon Schluss ist gegenüber der heutigen Realität? Das ist diese Folie, und ich meine, die Folie sollten wir geklärt haben. Wir haben jetzt das Verstärkerkonzept noch nicht. Also rücken Sie uns die Unterlagen auf unsere Seite. Dann können wir mit diesen zusätzlichen Unterlagen dieses Ding abschließend bewerten. Wo fahren die Verstärkerzüge, wie fahren sie, wie viele passen noch durch?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also sollen wir das auch noch zurückstellen. – Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Zunächst einmal. Das, was Sie hier sehen, sind die heute aktuellen Zugfahrten und das, was sich beim Fahrplan 2020 ergibt. Das ist keine Aussage über die Maximalkapazität.

(Peter Conradi [Projektgegner]: SMA!)

– Zu SMA habe ich noch Anmerkungen. Aber wir haben uns jetzt auf diese Folie bezogen. Hier ist klar gesagt, was wir für den Fahrplan 2020 geplant haben und was heute gefahren wird. Keine Aussage über Maximalkapazität. Das ist der eine Punkt. Aber zu dem Thema können wir uns einigen.

Über den zweiten Punkt haben wir uns vorhin schon geeinigt, dass wir die Unterlage zur Verfügung stellen, dass das geprüft werden kann. Denn der zentrale Punkt Ihres Vortrags war, dass Sie sagen: In der Spitzenstunde kann der heutige Bahnhof mehr als der zukünftige Bahnhof. Da sagen wir: Nein, das stimmt nicht. Denn Sie haben die Verstärkerzüge nicht hinein gerechnet und wir haben sie drin.

(Zuruf)

– Wir haben die Verstärkerzüge drin. Jawohl. Dieser Unterschied muss aufgelöst werden, und deswegen bekommen Sie auch das Konzept. Damit würde ich es hier jetzt bewenden lassen. Wir können die Diskussion nicht weiterführen, weil unsere Aussage steht; sie kann nicht widerlegt werden. Auch das muss man klar sagen. Sie wollen prüfen – dafür habe ich Verständnis –, und deswegen werden wir die Unterlagen übergeben. Dann ergibt sich entweder „Die Aussage ist richtig“ – dann ist es fein – oder es ergeben sich Fragen – dann muss man das halt lösen –, aber im Moment ist es so, dass das, was hier konstatiert wird, so steht.

Herr Geißler, wir haben gesagt, dass wir das Notfallkonzept jetzt ein Stück weit vertagen. Aber ich würde trotzdem, auch wenn ich vorhin auf dem falschen Dampfer war, gern noch einen Punkt deutlich machen, damit wir wissen, worüber wir reden.

Ich glaube, es herrscht Einigkeit darüber, es gibt ein Notfallkonzept, und die unterschiedliche Interpretation besteht lediglich darin, dass wir sagen, die Kapazität reicht, und Sie sagen, die Kapazität reicht nicht. Da gibt es unterschiedliche Interpretationen, was man an Zügen hintereinander fahren kann und was man nicht hintereinander fahren kann. Man muss eines klipp und klar sehen: Wenn ich zwei Gleise in einem Tunnel von der Bedeutung blockiere, werden sich niemals anschließend in einem Notfallkonzept derselbe Fahrkomfort und dasselbe Angebot einstellen, das wir hatten. Völlig unbestritten. Deswegen ist es ein Notfallkonzept.

Das Einzige, was nachgewiesen werden muss, ist, dass über die schnelleren Zugfolgen nicht das passiert, was Sie angedeutet haben, nämlich dass damit das gesamte S-Bahn-Konzept kollabiert. Das ist genau der Punkt, und den sollten wir noch einmal aufwickeln und dann am Nachmittag sagen, passiert das oder passiert das nicht mit den entsprechenden Zugfolgen. Ich weiß nicht – Herr Becker pustet mit den Backen –, ob das bis dahin im Detail nachzuweisen ist, aber das ist im Grunde die Aufgabenstellung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Jetzt kommen Frau Dahlbender und Herr Rockenbauch.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte noch einmal auf den Punkt SMA zurückkommen, damit wir nicht in einer der nächsten Sitzungen wieder dasitzen, und zwar hätten wir gern zu den Daten, die wir noch brauchen – darüber unterhalten wir uns dauernd –, die maximalen Kapazitäten, mit denen Sie in Spitzenzeiten rechnen. Wir hören immer „die maximalen Kapazitäten“, aber wir haben keine genauen Zahlen und Daten. Ich denke, die sollten uns vorliegen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Nur die einfache Frage. Verstehe ich jetzt richtig, dass Sie wegen drei Zügen den ganzen Aufwand machen, wir hier also wegen drei Zügen sitzen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, das ist selbstverständlich nicht der Fall, weil das gesamte Fahrplanangebot komplett verändert und den Bedürfnissen der Fahrgäste besser angepasst wird. Da muss man wirklich noch einmal den Leuten das Wort geben, die sich seit zwei Jahren damit beschäftigen, wie das insgesamt aussieht.

Wissen Sie, wir haben eingangs dargestellt, dass wir ein Fahrplankonzept aufstellen, was insgesamt über 10 Millionen Menschen mehr in das System hineinbringen soll. Das schaffen Sie nur, wenn Sie ein Angebot machen, das auch einigermaßen wahrgenommen wird und entsprechende Verbindungen ermöglicht. Das jetzt zu reduzieren auf eine Frage von drei Zügen in einer Stunde, das ist mir ein bisschen arg simpel. Das würde ich nicht mitgehen.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment! Damit wir die Sache weiter abarbeiten können, schlage ich vor, nehmen Sie mal die Folien von Herrn Kefer.

([Anlage 1](#)– Seite 3)

Die Seite mit Einfahrzeit, Haltezeit usw. können wir übergehen.

([Anlage 1](#)– Seite 4)

Dann haben wir die Folie mit dem heutigen Kopfbahnhof Stuttgart. Da dauert die Ein- und Ausfahrt in der Summe 4,2 Minuten. Das kann man wahrscheinlich auch akzeptieren, denn das kann man messen. Oder? – Herr Wölfle.

Werner Wölfle (Projektgegner): Natürlich kann man es messen, wie es jetzt ist. Aber man kann auch – – Das war dieser Idealfall der maximalen Belegung von Gleisen und Sperrung von Gleisen, die der Realität nicht entsprechen. Da gibt es bei uns noch ein paar, die das gern nachweisen würden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich hatte beim letzten Mal schon gesagt, Herr Kefer, Sie kennen den Stuttgarter Bahnhof nicht. Das, was Sie da angezeigt haben, täuscht vor, dass es sehr viele – jetzt nehme ich das Wort wieder – Fahrwegausschlüsse gibt, dass sehr viele Weichen passiert werden, die dazu führen, dass ein anderer Zug diese Weichen nicht benutzen kann. Insofern gibt es da Fahrwegausschlüsse.

Das Problem ist ganz einfach, oder der Glücksfall ist der: Wir haben in Stuttgart ein dreistöckiges Gleisvorfeld. Das heißt, diese lange Strecke, wo es quer über das Gleisvorfeld geht, ist eine Fahrtrasse, die praktisch fast unmittelbar direkt durch die Feinverteilung auf die einzelnen Bahnsteige führt. Erst dort werden Weichen passiert, erst dort werden relativ kurze Fahrwegausschlüsse produziert. Das ist etwas völlig anderes.

Um das in einem Satz zu sagen: Sie haben beim Stuttgarter Kopfbahnhof genauso viele oder nicht mehr Fahrwegkonflikte oder Kreuzungskonflikte, als Sie das bei-

spielsweise bei dem Durchgangsbahnhof, den Sie bauen wollen, haben. Etwas anderes ist es in Frankfurt, etwas anderes ist es in München. Aber in Stuttgart – das sage ich jetzt noch einmal – fahren wir dreistöckig und raus.

([Anlage 1](#)– Seite 5)

Wenn Sie den ICE von Mannheim nehmen, dann fahren wir auf Ebene 2 – dreistöckig heißt Ebene 0, 1, 2 – hinein. Wir können zwei Züge auf Ebene 2 hineinfahren lassen, die behindern sich überhaupt nicht. Sie können gleichzeitig auf Ebene 0 zwei Züge aus der anderen Richtung hineinfahren lassen, die behindern sich nicht. Ich kann gleichzeitig auf Ebene 1 einen Abstellbahnhof ansteuern, behindern sich gegenseitig nicht. Wir können kreuzungsfrei hinein- und hinausfahren. Insofern ist diese Folie einfach falsch.

(Christian Becker: Nein!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer möchte dazu etwas sagen? Herr Leuschel oder Herr Becker?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Herr Becker!)

Die Überschrift lautet: ICE-Linie sperrt jede Stunde bei der Ein- und Ausfahrt.

Christian Becker: Wir haben jetzt nur einen einzigen Zug simuliert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So ist es.

Christian Becker: Und genau das, was Sie hier sehen, passiert jede Stunde im Stuttgarter Hauptbahnhof.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist keine generelle Aussage.

Christian Becker: Das ist jetzt für den ICE 517. Sie können sich das jeden Tag auf dem Stellwerk im Stuttgarter Hauptbahnhof ansehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist ein Beispiel, um uns und der Bevölkerung zu erklären, was zu verstehen ist unter Gleissperrung in einem bestimmten Fall. Es ist keine generelle Aussage, wie die Sperrung insgesamt aussieht. So habe ich das verstanden.

(Zuruf von Dr. Werner Weigand)

– Entschuldigung. Hallo, Herr Weigand.

Unter diesen Bedingungen können wir zur nächsten Folie übergehen. Das ist ein Beispiel, um der Bevölkerung zu erklären, wie die Begriffe zu verstehen sind, wenn wir von ihnen reden. – Herr Wölfle.

Werner Wölfle (Projektgegner): In dieser Dimensionale sieht man es nicht, weil man unsere Überwerfungsbauwerke nicht sieht und deswegen ein falsches Bild hat. Deswegen würde ich bitten, dass Herr Hopfenzitz noch einmal erklärt, warum das missverständlich ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber es ist nur ein Beispiel.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ein falsches!)

Ist bei dem Beispiel das berücksichtigt, was Herr Stocker immer unter E 1, E 2, E 3 nennt, also die verschiedenen Ebenen? Ist das bei diesem Beispiel berücksichtigt?

(Christian Becker: Wir können Ihnen die Ebenen auch zeigen, Herr Geißler, wenn Sie möchten!)

– Ich glaube, wir können jetzt darauf vertrauen, dass es mit berücksichtigt ist und gehen zur nächsten Folie über.

(Zuruf: Nein!)

– Sie kommen ja noch dazu. Sie können das nachher insgesamt sagen. Wir reden von dem Bahnhof insgesamt und nicht von dem Bahnhof in der Situation in einer bestimmten Stunde und bei einem bestimmten Zug. Es war nur die Erklärung von Herrn Kefer, um die Begriffe klarzulegen.

Gleissperrung haben wir. Jetzt kommen wir zur nächsten Folie. Ein- und Ausfahrzeiten. Durchschnittliche Haltezeit. Haben wir das nicht? – Herr Wölfle.

Werner Wölfle (Projektgegner): Herr Hopfenzitz muss zu diesem Thema – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zu welchem Thema?

(Egon Hopfenzitz: Noch zur Folie zuvor, zu der Einfahrt, die angezeigt wurde nach Gleis 16!)

– Aber reden Sie zu dem konkreten Fall?

(Egon Hopfenzitz: Ja, zu dem konkreten Fall!)

– Also gut. Okay.

([Anlage 1](#)– Seite 6)

Egon Hopfenzitz: Herr Kefer hat mit der Einfahrt Gleis 16 das für den Stuttgarter Hauptbahnhof schlechteste Beispiel ausgewählt, das in der Praxis im Regelfall so überhaupt nicht vorkommt. Wenn der Zug von Feuerbach nach Gleis 16 einfährt, dann kann ich von Gleis 12, 13, 14, 15 nicht ausfahren. In der Regel wollen die gar nicht ausfahren, weil es Anschlusszüge sind, die auf diesen ICE warten, und erst wenn der ICE angekommen ist, dahinter abfahren. Sollte es eine Konfliktsituation geben, dann fährt der ICE eben ein nach Gleis 15 oder 14, und dann kann ich Gleis 15 oder 16 nach Bad Cannstatt ausfahren.

Ich darf darauf hinweisen – jetzt wähle ich auch das schlechteste Beispiel für den Tiefbahnhof aus –: Wenn Sie im Tiefbahnhof von Gleis 1 Richtung Flughafen fahren, können Sie von Gleis 3, 4, 5 nicht nach Wangen fahren, und das wiederholt sich im Tiefbahnhof viermal.

Zur Frage gleichzeitiger Fahrten. Ich weiche kurz ab. Im Hauptbahnhof sind während einer Minute und in der gleichen Sekunde fünf Einfahrten und vier Ausfahrten möglich. Fünf und vier gibt neun. Im Tiefbahnhof kann ich nur acht Fahrten gleichzeitig durchführen. Also gewinnt der Kopfbahnhof durch eine weitere Fahrt. Auch von den ominösen Weichen, die hier durchfahren werden. Sie, Herr Geißler, hatten in der letzten Sitzung erzählt, das seien die, wo es immer wackelt, wenn man auf dem Klo sitzt, wenn man einfährt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es wackelt nicht, weil jemand auf dem Klo sitzt, sondern es ist umgekehrt.

(Heiterkeit)

Egon Hopfenzitz: Aber in dieser Einfahrt, die hier angezeigt ist, durchfahren Sie sechs Weichen im Kopfbahnhof und bei der Ausfahrt vier. Im Tiefbahnhof, wenn Sie von Bad Cannstatt einfahren nach Gleis 4 und 5, fahren Sie auch über vier Weichen. Also unterscheidet sich der Kopfbahnhof vom Tiefbahnhof doch gar nicht. Man darf nicht immer nur die schlechtesten Beispiele wählen, sondern man sollte dem Gegner auch mal etwas Gutes tun und die günstigsten nehmen. Aber das ist hier leider nicht der Fall. Von mir bewusst auch nicht, weil es eine Antwort für Herrn Kefer war.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich schlage vor, dass wir diese Erklärungsbeispiele verlassen; denn diese lassen keine generelle Aussage zu über den Vergleich Kopfbahnhof vs. Durchgangsbahnhof. Das ist eine ganz andere Frage. Hier ist ein Beispiel aufgezeigt worden, das nach Auffassung der Experten des Bündnisses das günstigste Beispiel, aber nicht das maßgebliche Beispiel ist.

Herr Leuschel, möchten Sie noch etwas zu diesem Thema sagen? Das Thema ist der ICE 517.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich bin genau bei dem Thema ICE 517. Diese Fahrlage haben wir jede Stunde. Wenn der Verkehr auf der Strecke zwischen Mannheim und Ulm anwächst, tritt diese Fahrlage öfter ein. Es handelt sich also um einen Weg, den regelmäßigen jede Stunde ein ICE nimmt.

Herr Stocker, die Zweistöckigkeit bzw. Dreistöckigkeit, wenn man den Abstellbahnhof hinzunimmt, ist überhaupt nicht unterschlagen worden. Das sehen Sie anhand der gestrichelten Linie auf dieser Folie. Hier sehen Sie die Einfahrt von Bad Cannstatt in den Bahnhof hinein. Das ist auch verstanden worden.

([Anlage 1](#)– Seite 5)

Wir sollten versuchen, zu einem Konsens zu gelangen, den Herr Dr. Kefer heute Morgen sehr nachhaltig vorgetragen hat. Die Leistungsfähigkeit des heutigen Stuttgarter Hauptbahnhofs wird überhaupt nicht bestritten. Wir haben einen Kopfbahnhof mit gewissen Ausschlusszeiten, die wir dargestellt haben und die man messen kann. Außerdem kann man in einem Kopfbahnhof nur mit 30 km/h ab Bahnsteiganfang bis zum Prellbock fahren. Beim Durchgangsbahnhof hingegen haben wir einen schnelleren Durchsatz. Das waren die Thesen.

Dann kamen wir zur Kapazität. Herr Hopfenzitz, wir stellen nicht in Abrede, was Sie gesagt haben. Wir wissen sehr wohl, dass man über das Gegengleis durch den Rosensteintunnel nach Bad Cannstatt ausfahren kann. In der Gegenrichtung kann das aber zu Komplikationen führen. Wir wissen aber auch, dass der ICE wegen seiner Länge immer nach Gleis 15 oder Gleis 16 einfahren muss.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Das ist das Problem!)

Ich glaube, dass wir uns dabei etwas annähern sollten. In der weiteren Diskussion sollten wir uns darauf verständigen – auch was den Fahrplan, das SMA-Gutachten usw. betrifft, Frau Dahlbender -, dass ein Zug von Dortmund, von Frankfurt oder von wo auch immer über Mannheim nach Stuttgart kommt und nach einer Wendezeit von 4 Minuten, die hoffentlich niemand mehr infrage stellt, weiter Richtung Ulm und München fährt. Wenn uns das gelingt, sind wir ein ganzes Stück weiter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, einverstanden.

Vielleicht können Sie dem Publikum aber noch etwas erklären. Wenn ein Zug in einen Kopfbahnhof einfährt, dann endet dieser Zug an einem Prellbock.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Vorher!)

Jetzt sagen Sie, wenn er dieses Schicksal erleide, müsse er ab einer gewissen Entfernung mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren und dann die Geschwindigkeit auf 0 km/h reduzieren.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Das ist so!)

Der Zug, der in einen Durchgangsbahnhof einfährt, muss aber doch auch seine Geschwindigkeit auf 0 km/h reduzieren; denn die Leute wollen ja aus- und einsteigen. Wie schnell fährt denn dieser Zug?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Der fährt am Bahnsteiganfang durchaus noch 80 km/h und reduziert dann auf 0 km/h.

(Dr. Felix Berschin: Das glauben Sie doch selbst nicht!)

- Herr Berschin, kommen Sie mit mir nach Göttingen. Dort setzen wir uns beide auf den Führerstand.

(Unruhe)

- Ich meine jetzt einen Durchgangsbahnhof.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Leuschel, Sie haben meine Frage falsch verstanden. Auch im Durchgangsbahnhof muss der Zug irgendwann seine Geschwindigkeit auf 30 km/h drosseln.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Aber erst wesentlich später.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum? Er kann ja auch über den Bahnsteig hinausfahren, wenn er zu schnell fährt.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Um zum Halten zu kommen, muss der Zug irgendwann auf 0 km/h kommen. Dann unterschreitet er irgendwann die Geschwindigkeit von 30 km/h. Da haben Sie vollkommen Recht, Herr Dr. Geißler.

Der Bremsvorgang wird im Durchgangsbahnhof - bedingt durch die Weichenstraße vor dem Bahnhof - jedoch wesentlich später eingeleitet. In der Regel ist es beim Kopfbahnhof so – dabei meine ich Stuttgart, Frankfurt und München -, dass aus Sicherheitsgründen bereits am Bahnsteiganfang eine Geschwindigkeit von 30 km/h erreicht sein muss, damit der Zug bei schlechten Witterungsbedingungen wie zum Beispiel bei schlüpfrigen Gleisen nicht auf den Prellbock rutschen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin eigentlich schon bei der nächsten Folie. Wir unterhalten uns schließlich immer noch über die Zeiten. Wir unterhalten uns über die Vorteile, die ein Durchgangsbahnhof im Gegensatz zum Kopfbahnhof mit sich bringt.

Dabei spielen die Zeiten eine Rolle. Sie sagen nun, bei einem Kopfbahnhof müsse der Zug früher abbremsen als bei einem Durchgangsbahnhof. Das müssen Sie aber noch einmal erläutern; denn irgendwann muss der Zug auch im Durchgangsbahnhof halten.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ein ICE-Bahnsteig hat in der Regel eine Länge von 420 Metern. Das ist fast ein halber Kilometer. Das ist in Stuttgart genauso wie in Frankfurt und in München.

(Dr. Felix Berschin: Leipzig!)

- In Leipzig ist der Bahnsteig leider sogar etwas kürzer als 400 Meter, Herr Berschin. In Leipzig gilt das übrigens nur für Gleis 11. Dabei können wir schon spitzfindig werden.

Hierbei handelt es sich um eine Sicherheitsvorschrift, die allgemein in Deutschland für die Eisenbahn gilt und die auch nicht verhandelbar ist. In anderen Ländern ist das übrigens ähnlich. In deutschen Sicherheitsvorschriften ist festgelegt, dass ein Zug – egal ob ICE oder Regionalexpress –, der in einen Kopfbahnhof hineinfährt, am Beginn des Bahnsteigs, also etwa 420 Meter vor dem Prellbock, aus Sicherheitsgründen auf 30 km/h abgebremst sein muss. Für einen Durchgangsbahnhof gilt diese Sicherheitsvorschrift nicht; denn für den Fall, dass ein Zug verbremst wird – dies können Witterungsbedingungen wie zum Beispiel schlüpfrige Gleise sein –, besteht noch keine Gefahrensituation, weil dort kein Prellbock steht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Er kann es also darauf ankommen lassen, dass er schneller fährt?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein, er fährt schneller. Ich füge hinzu, dass es beim Durchgangsbahnhof den Begriff des Durchrutschweges gibt. Ich erkläre das. Hinter dem roten Signal, das das absolute Ende des Bahnsteigs darstellt, wird technisch ein Teil der weiteren Strecke freigehalten für den Fall, dass der Zug aus welchen Gründen auch immer nicht am roten Signal zum Halten kommt, sodass er nicht mit etwas anderem, wie zum Beispiel einem Prellbock oder einem anderen Zug, kollidieren kann. Das ist der Vorteil des Durchgangsbahnhofs. Beim Durchgangsbahnhof muss der Lokführer den Bremsvorgang also erst wesentlich später einleiten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir reden aber vom Normalfall, nicht von dem Fall, bei dem ein ICE im Durchgangsbahnhof ins Rutschen kommt. Das kann zwar passieren, ist aber nicht der Normalfall.

Wir reden jetzt doch darüber, wie viel Zeit für das Ein- und Aussteigen und bei der Einfahrt erforderlich ist, einmal im Fall des Kopfbahnhofs und einmal im Fall des Durchgangsbahnhofs. Sie sagen, im Falle eines Durchgangsbahnhofs könne der ICE schneller einfahren. Dabei geht er allerdings das Risiko des Durchrutschens ein.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das gilt für jeden Durchgangsbahnhof in Deutschland und im Ausland. In Durchgangsbahnhöfen fahren wir immer schneller ein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann aber nicht das Kriterium sein für die Beurteilung der Frage, wie lange der Zug in dem einen und in dem anderen Bahnhof braucht.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Doch!

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Um wie viele Minuten geht es denn konkret?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): 1,3 Minuten gegen 2,7 Minuten. Das stellt die heutige Situation in Stuttgart dar.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Das hat nichts mit den 30 km/h zu tun, sondern mit dem, was Sie davor anzeigen. Das müssen Sie doch vergleichen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Ein- und Ausfahrtzeiten, die hier dargestellt sind, entsprechen der Rechtslage und der Realität. Das bleibt auch so.

([Anlage 1](#) – Seite 4)

Wir werden in dieser Runde die Rechtsprechung mit Sicherheit nicht ändern.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Das hat auch niemand vor!)

Herr Geißler, ich schlage vor, dass wir zu den Themen zurückkommen, die wir eigentlich besprechen wollten. Derzeit gleiten wir von einem Thema zum nächsten Thema ab. Wir wollten aber eigentlich den Vortrag von Herrn Palmer und meinen Vortrag besprechen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einer der Punkte ist aber, um wie viel länger ein Zug durch einen Kopfbahnhof braucht im Vergleich zu einem Durchgangsbahnhof. Daraus ergibt sich der Vorteil des Durchgangsbahnhofs. Dies bezieht sich auf die Abbremszeit, die erforderliche Zeit für das Ein- und Aussteigen und die Abfahrtzeit.

Ihre Folie nehmen wir jetzt so zur Kenntnis. Das muss aus rechtlichen Gründen offenbar so berechnet werden.

Gerd Hickmann: Stimmen Sie mir zu, dass die Einfahrtsgeschwindigkeit im Tiefbahnhof Stuttgart 21 abweichend von der Theorie dadurch eingeschränkt ist, dass der Bahnhof in einem Gefälle liegt und dass hinter dem Ausfahrtsignal relativ schnell Fahrstraßenausschlüsse kommen, sodass auch in diesem Fall die Einfahrtsgeschwin-

digkeit reduziert ist? Vielleicht könnten Sie uns einmal mitteilen, welche Einfahrtgeschwindigkeit in diesem konkreten Tiefbahnhof möglich ist.

Stimmen Sie mir zu, dass, wenn wir die gleiche Signaltechnik unterstellen, also das neue europäische Zugsicherungssystem, wir auch in einem Kopfbahnhof wesentlich später auf die 30 km/h heruntergebremst werden als beim bisherigen Signalsystem? Stimmen Sie mir also zu, dass sich die Bahnhöfe gar nicht so sehr unterscheiden, wenn wir mit vergleichbaren Systemen arbeiten?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gern das Wort an Herrn Weigand weitergeben.

Dr. Werner Weigand: Beim Durchgangsbahnhof haben wir eine moderne Weichensituation. Deswegen können wir im Weichenbereich wesentlich schneller fahren, als dies beim Kopfbahnhof möglich ist; es sei denn, wir würden den Kopfbahnhof völlig umbauen.

Wir haben zwei Möglichkeiten, die Bremskurve des Zuges zu überwachen. Mit dem alten System ist eine punktförmige Zugbeeinflussung möglich. Dabei können wir mit Geschwindigkeitsprüfabschnitten arbeiten, wenn es bergab geht. Dabei wird die Bremskurve sozusagen spitz überwacht, damit der Zug entsprechend schnell hineinfahren kann, aber nicht zu schnell fährt.

Mit modernen Systemen, mit dem European Train Control System können wir die Bremskurve auch detailliert überwachen. Insofern können wir im Durchgangsbahnhof die aufgrund der Weichengeometrie mögliche Geschwindigkeit voll ausreizen und zum Halten kommen.

Zu Ihrer zweiten Frage kann ich Ihnen sagen, dass Sie Recht haben. Würde man den Kopfbahnhof vollständig mit ETCS ausrüsten, könnte man auch etwas schneller hineinfahren. Wir hätten aber dennoch eine deutliche Differenz.

Das Gefälle wird durch Geschwindigkeitsprüfabschnitte bzw. durch die Überwachung der Bremskurve bei ETCS abgesichert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir können also festhalten, dass aus rechtlichen und praktischen Gründen der Zug im Falle eines Kopfbahnhofs früher abbremsen muss. 420 Meter vor dem Prellbock muss der Zug auf 30 km/h abbremsen. Vielleicht können wir das so stehen lassen, weil es rechtlich und de facto so ist. Daraus ergibt sich ein Zeitvorteil für den Durchgangsbahnhof. Wie groß dieser Zeitvorteil ist, lassen wir einmal unbestimmt; denn das kann letztlich auch nicht entscheidend sein.

Werner Wölfle (Projektgegner): Auf meine Nachfrage ist vorhin gesagt worden, das funktioniere nur, wenn alle Züge mit diesem neuen System ausgestattet sind.

Dr. Werner Weigand: Das gilt für die punktförmige Zugbeeinflussung. Wir haben gerade den Frankfurter S-Bahn-Tunnel vollgepflastert mit Geschwindigkeitsprüfab-schnitten, damit wir die Bremskurven der S-Bahn voll ausschöpfen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist eine Bremskurve? Das versteht niemand.

Dr. Werner Weigand: Der Zug muss ja so bremsen, dass er am Signal oder am Prellbock bzw. davor zum Halten kommt. Das muss man überwachen, damit der Zug rechtzeitig zum Halten kommt, wenn der Lokführer einen Fehler macht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Durch die Bremskurve? Erfolgt dann eine automati-sche Bremsung?

Dr. Werner Weigand: Das heißt, wie schnell der Zug vor dem Halteplatz fahren darf, damit er nicht über den Halteplatz hinaus fährt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann gibt es eine automatische Bremsung?

Dr. Werner Weigand: Es gibt sowohl beim alten System als auch beim European Train Control System die Möglichkeit, das zu überwachen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann kommen wir zur nächsten Folie. Die durch-schnittliche Haltezeit beträgt zwei bis drei Minuten, wenn keine Zugwende erfolgt.

([Anlage 1](#) – Seite 6)

Wird das bestritten? – Ich glaube, das können wir so stehen lassen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich habe noch eine Frage dazu. Mir geht es nicht nur ums Bremsen. Wie schnell kommen Sie denn bei diesem Gefälle beim Rausfahren auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h? Wie schaffen es denn Ihre Su-per-ICE-Züge, dass sie an der tiefsten Stelle Stuttgarts sofort da hoch kommen? Mit welchem Mordsenergieaufwand ist es denn verbunden, dass sie im Fildertunnel die-se Beschleunigung schaffen? Das ist wichtig. Es gibt nicht nur die Einfahrtgeschwin-digkeit, sondern auch die Ausfahrtgeschwindigkeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie große ist denn das Gefälle?

Christian Becker: Genau kann ich das Gefälle jetzt nicht beziffern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist aber rechtlich wichtig.

Christian Becker: Das können wir aber mit Sicherheit nachliefern. Das ist kein Prob-lem.

(Zuruf: 15 Promille!)

Die Zeiten, die wir errechnet haben, entsprechen genau dem, was Sie gesagt haben. Das Gefälle wurde bei der Ausfahrt berücksichtigt.

(Zuruf)

- Meinen Sie den Filderaufstieg?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frage ist doch, ob bei der Geschwindigkeit von 100 km/h das Gefälle berücksichtigt worden ist.

Christian Becker: Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Dann gehen wir über zur nächsten Folie.

([Anlage 1](#)– Seite 7)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Bitzer hat hierzu eine Frage zum Thema Kopfbahnhof.

Dr. Florian Bitzer: Herr Palmer, ich habe eine Verständnisfrage zur Bezugsgröße beim Kopfbahnhof. Derzeit gibt es in Stuttgart 35 Ankünfte in der Spitzenstunde. Sie haben vorhin ausgeführt, dass der heutige Kopfbahnhof nach Ihrer Auffassung noch wesentlich mehr leisten könne. Darüber hinaus haben Sie ausgeführt, dass Sie beabsichtigen, künftig die Züge zu vertakten, sodass ein Umsteigen zwischen allen Zügen möglich ist. Findet dies ein Mal oder zwei Mal pro Stunde statt?

(Boris Palmer [Projektgegner]: Zwei Mal!)

- Zwei Mal. Dann ist aber auch für Außenstehende sehr leicht nachvollziehbar, über welche Leistungsfähigkeit der Kopfbahnhof verfügt. Die Leistungsfähigkeitsberechnung ist dann sehr schnell durchgeführt. Das ist eine einfache Multiplikation: 2 mal 16. Sie haben 16 Bahnsteige und machen zwei Taktknoten pro Stunde. Das heißt, pro Stunde werden maximal 32 Züge vertaktet. Dabei ist unterstellt, dass der Taktknoten überhaupt funktioniert.

Das heißt, alle Züge, die Sie darüber hinaus meinen fahren zu können, können Sie nicht vertakten. Das gehört auch zur Ehrlichkeit dazu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bitzer, können Sie uns das noch einmal in verständlichem Deutsch sagen?

Dr. Florian Bitzer: Ich versuche es. Das Aktionsbündnis vermittelt den Eindruck, einen integralen Taktfahrplan in Stuttgart einführen zu wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was heißt das?

Dr. Florian Bitzer: Das heißt, dass alle Züge bis zu einem bestimmten Zeitpunkt eintreffen, dass dann ein Umstieg zwischen allen Zügen möglich ist und dass dann alle Züge nach und nach den Bahnhof wieder verlassen.

Nun stellt sich die Frage, ob man das ein Mal oder zwei Mal pro Stunde macht. In allen Publikationen, die ich gelesen habe, ist davon die Rede, dass man das zwei Mal pro Stunde machen können möchte. Es stellt sich aber die Frage, ob das überhaupt möglich ist.

Ich unterstelle einmal, dass man das möglich machen kann. Dann reduziert sich aber die Berechnung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auf die einfache Rechnung: 2 mal 16. Dann können maximal 32 Züge pro Stunde vertaktet abgewickelt werden. Alles andere, was Sie noch darüber hinaus fahren wollen, ist nicht vertaktet.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Am Anfang war das prima. Am Schluss Ihrer Ausführungen haben Sie sich aber wieder kompliziert ausgedrückt.

Dr. Florian Bitzer: Ich sage es noch einmal: Alle anderen Züge, die darüber hinaus fahren, bieten keine Anschlussmöglichkeiten mehr. Dann kann man nur noch den Zügen, die den Bahnhof verlassen, nachwinken.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie kommen Sie auf 2 mal 16?

Dr. Florian Bitzer: Der Kopfbahnhof hat 16 Bahnsteige bzw. Gleise. Deshalb kann man maximal 16 Züge gleichzeitig abstellen und einen Umstieg zwischen diesen ermöglichen. Wenn man das zwei Mal pro Stunde macht, kann man maximal 32 Züge im integralen Taktfahrplan fahren. Mehr geht nicht, wenn man nicht im Schlossgarten weitere Gleise bauen will.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Bitzer, Ihre Rechnung klingt zunächst einmal plausibel. 2 mal 16 ist 32. Mit den realen Verhältnissen im Kopfbahnhof hat das aber leider nichts zu tun. Sie müssen über Zulaufstrecken reden. Sie müssen die Züge rein oder raus bekommen. Deswegen führt diese Rechnung gar nicht weiter.

Wenn man aber Ihre Rechnung als richtig unterstellt, dann gibt es pro Stunde eine halbe Stunde, von der noch 10 Minuten herunterzurechnen sind, und in diesem Zeitraum könnten weitere Züge rein- oder rausfahren. Bei der Frage der Kapazität – und darüber reden wir hier – gibt es also noch erheblich Luft. Insoweit haben Sie mit Ihrer Rechnung nur gezeigt, dass dieser Kopfbahnhof noch Reserven hat. Er kann nämlich wesentlich mehr als 32 Züge pro Stunde abwickeln.

Herr Hesse kann Ihnen sicherlich noch erläutern, dass die Rechnung 2 mal 16 nicht zulässig ist. Deswegen können wir es damit auch bewenden lassen. Herr Hesse hat für diesen Kopfbahnhof einen integralen Taktfahrplan entwickelt.

Wir wollen diesen Kopfbahnhof noch weiter verbessern. Dieser Kopfbahnhof hat Engpässe. Um diese zu beseitigen, brauchen wir insbesondere mehr Zulaufgleise Richtung Bad Cannstatt. Dann können wir mit einem integralem Taktfahrplan mehr Züge mit guten Anschlüssen abwickeln, als Sie das mit Ihrem Modell können. Herr Hesse kann Ihnen erläutern, wie er das gemacht hat.

Es wird nicht bestritten, dass es heute in der Spitzenstunde 35 Ankünfte am Stuttgarter Hauptbahnhof gibt. Geplant sind 38 Ankünfte, wobei die Verstärkerzüge schon mitgerechnet sind. Es ist nur noch offen, wie viele Ankünfte über die 38 Ankünfte hinaus möglich sind. Dazu warten wir noch auf Unterlagen.

Das heißt, die Differenz bei der Leistungsfähigkeit liegt definitiv deutlich unter einem Drittel. Derzeit ist eine zusätzliche Kapazität von 8 % bis 16 % strittig – mehr nicht. Das ist eine völlig andere Aussage als die Aussage, über die der Landtag Baden-Württemberg diskutiert und beschlossen hat. Das scheint mir wichtiger als die Rechnung 2 mal 16.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Herr Dr. Bitzer, wir wollen schon richtig rechnen, und zwar in der Logik dieser Tabelle. Wenn es im Kopfbahnhof zwei Umschläge pro Stunde gibt, wie wir es planen, dann gibt es 32 Ankünfte und 32 Ausfahrten. Nach der Logik dieser Tabelle an der Wand müsste deshalb von 64 Zugfahrten und davon 32 Ankünften die Rede sein.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Das geht nicht! - Werner Wölfe [Projektgegner]: Wir können das Herrn Bitzer nächste Woche gern beweisen!)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte eine Anmerkung machen. Wir befinden uns mitten in der Diskussion Kopfbahnhof vs. Durchgangsbahnhof. Die eigentliche Intention war aber, die Leistungsfähigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs im Jahr 2020 zu diskutieren. Ich schlage vor, dass wir diese Diskussion bis zur nächsten Sitzung zurückstellen, wenn sie ohnehin auf der Agenda steht. Bis dahin können wir die angerissenen Themen so weit aufbereiten, dass wir dazu auch etwas sagen können. Ich würde jetzt aber nicht die Diskussion über diesen Vergleich fortsetzen wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist ein richtiger Hinweis. Trotzdem lässt sich es nicht ganz verhindern, dass auch noch der Kopfbahnhof mit seinen Vorzügen dargestellt wird. Ansonsten würde das andere etwas in der Luft hängen. Wir wollen letztlich Klarheit bekommen hinsichtlich der Frage, ob wir den Durchgangsbahnhof bauen oder nicht bauen wollen. Wenn das Aktionsbündnis Recht hat, dass der Durch-

gangsbahnhof weder mit Blick auf die Zeit noch auf die Kapazität etwas bringt, dann sieht die Sache halt anders aus, als wenn die Projektbefürworter Recht haben.

Wir gehen jetzt zur nächsten Folie über, nämlich zu den Mindesthaltezeiten. Das haben wir aber schon ausführlich behandelt.

([Anlage 1](#) – Seite 8)

Dann kommen wir zur nächsten Folie. Dass Haltezeiten von einer Minute im Regionalverkehr in vielen Fällen ausreichend seien und vier Minuten im Fernverkehr großzügig bemessen seien, haben wir auch schon diskutiert.

([Anlage 1](#)– Seite 9)

Nun zur Folie mit der Überschrift: Längere Mindesthaltezeiten gefährden das geplante Fahrplankonzept 2020 nicht.

([Anlage 1](#)– Seite 10)

Allerdings kennen wir das Fahrplankonzept 2020 nicht.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das wird erarbeitet und übergeben.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich weise darauf hin, dass wir das in der vergangenen Woche vorgestellt haben. Dies ist in der Nachmittagssitzung in der vergangenen Woche geschehen. Das ist mir sehr wichtig.

Jetzt geht es um die Erweiterung des SMA-Gutachtens. Frau Dr. Dahlbender hat vorhin darum gebeten, dass wir jeweils die Spitzenkapazität darstellen. Auch dabei werbe ich darum, dass wir uns in der vergangenen Woche einig waren, dass ein solches Konzept Stück für Stück weiterentwickelt wird. Sie bekommen die entsprechenden Modellberechnungen, die uns zur Verfügung stehen. Darauf sollten wir uns einigen. Man fährt normalerweise nach einem bestimmten Fahrplan, unabhängig von den Spitzen. Dennoch sind wir bereit, nachzuweisen, welche Möglichkeiten der Kapazitätsausweitung grundsätzlich bestehen. Vielleicht können wir uns darauf einigen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also stellen wir das zurück, bis uns die Information vorliegt.

Wir besprechen jetzt die Folien von Herrn Kefer zu Ende und machen dann eine Mittagspause. Wir kommen jetzt zur nächsten Folie.

([Anlage 1](#) – Seite 11)

Auf dieser steht: Im Kopfbahnhof werden insgesamt ca. 680 Fahrten über ein Gleisvorfeld und 16 Bahnsteiggleise abgewickelt. – Das kann man sicherlich nicht bestreiten. Dann zur nächsten Folie.

([Anlage 1](#) – Seite 12)

Auf dieser steht: Im Durchgangsbahnhof sind die Gleisvorfelder getrennt. Daher reichen acht Bahnsteiggleise aus.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Natürlich gibt es ein Gleisvorfeld. Wenn es aber drei Ebenen gibt, dann gibt es auch drei Gleisvorfelder, die sich auf drei Ebenen befinden. Das muss man hinzufügen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist natürlich eine theoretische Folie, weil es den Durchgangsbahnhof noch nicht gibt. Hier wird nur dargestellt, dass 340 Fahrten raus gehen, wenn 340 Fahrten rein gehen. Vielleicht können wir die Folie auch übergehen.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Hoffentlich!)

Nun weiter zur nächsten Folie, auf der steht:

([Anlage 1](#) – Seite 13)

In der Realität finden Fahrten in beiden Richtungen statt. – Das ist auch richtig. Das ist völlig unbestritten. Jetzt kommen wir zu den Vorteilen.

([Anlage 1](#) – Seite 14)

Dort heißt es: Durchgangsbahnhöfe haben in drei Bereichen wesentliche Vorteile. – Dies gilt wohl gemerkt für alle Durchgangsbahnhöfe, nicht unbedingt allein für den für Stuttgart konzipierten Durchgangsbahnhof.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Meine Intention war, nachzuweisen, welches die grundsätzlichen Vorteile eines Durchgangsbahnhofs sind und weshalb man bei einem Durchgangsbahnhof bei deutlich geringerer Gleisanzahl und deutlich geringerer benötigter Fläche eine gleich große bzw. größere Anzahl von Zügen abwickeln kann.

Man kann immer irgendwelche Beispiele finden, die dafür oder dagegen sprechen. Damit wird die grundsätzliche Aussage aber nicht infrage gestellt.

Außerdem sollte man bedenken, dass alle Bahnhöfe, die wir in der jüngeren Vergangenheit auf Leistungsfähigkeit getrimmt haben, zu Durchgangsbahnhöfen umgebaut

worden sind. Es gibt nicht einen Fall, bei dem ein Durchgangsbahnhof zu einem Kopfbahnhof umgebaut worden ist.

Wir sollten an dieser Stelle nicht in eine Diskussion über einen Vergleich von S 21 und K 21 einsteigen. Das ist nicht die Intention. Die Intention ist vielmehr, dass mit dem Durchgangsbahnhof deutliche Vorteile verbunden sind und dass daraus resultiert, dass wir mit acht Gleisen den geforderten Verkehr abwickeln können. Das ist der einzige Hintergrund.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn wir über K 21 reden, muss aber natürlich ein Vergleich hergestellt werden.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Einverstanden.

Werner Wölfle (Projektgegner): Wir haben uns schon oftmals über bestimmte Vorteile von Durchgangsbahnhöfen unterhalten. Dabei gibt es bei einigen Punkten auch Übereinstimmung.

Es ist aber noch nicht der Beweis erbracht worden, dass im Stuttgarter Durchgangsbahnhof 37 % mehr Fahrten stattfinden werden und es darüber hinaus noch deutliche Kapazitätsreserven geben wird. Das werden wir noch überprüfen; denn diesen Beweis haben Sie noch nicht erbracht. Ich möchte nicht, dass jetzt alle glauben, wir hätten das festgestellt.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Da haben Sie Recht. Darauf haben wir uns ja auch verständigt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Der Beweis wird also noch erbracht. In den schwarzen Kästchen auf dieser Folie steht das Grundsätzliche, und dann folgt eine nicht bewiesene Behauptung.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, das sehe ich anders. Wir haben das bewiesen, aber Sie wollen das überprüfen. Das ist der Unterschied.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es liegt also eine Art Selbstbeweis vor.

Damit sind wir am Ende der Diskussion über die Folien von Herrn Kefer. Nach der Mittagspause werden wir dann die Folien von Herrn Palmer besprechen. Ich schlage vor, dass wir nach den Folien vorgehen. Dann kommen wir schneller voran.

Wir haben jetzt zwei Sachen zurückgestellt. Dies ist zum einen das Notfallkonzept. Darüber müssen wir noch reden. Dies ist zum anderen diese SMA-Geschichte. Ich erkläre das noch einmal für die zuschauende Bevölkerung. Hierbei handelt es sich um eine Institution, die die Konzepte eines Bahnhofs und des Umfeldes fachlich überprüft. Diese Institution ist in Zürich zu Hause. Sie hat ein Gutachten erstellt, das

offenbar weiterentwickelt worden ist. Diese Weiterentwicklung wird dem Bündnis zur Verfügung gestellt, und dann reden wir noch einmal darüber.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, ich möchte darauf hinweisen, dass wir noch etwas zu den Zwangspunkten sagen möchten. Diese Antwort möchten wir nicht schuldig bleiben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben vollkommen Recht. Die Zwangspunkte behandeln wir direkt nach der Pause. Dabei muss auch Herr Stocker mit seinen Argumenten zur Wort kommen. Das ist nämlich beim letzten Mal nicht beantwortet worden. Vielleicht können wir dann noch einmal die Blitz- und Schneckenfolie sehen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ist vorbereitet!)

- Okay.

Dann schließen wir jetzt die Vormittagsrunde. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit. Wir sehen uns um 13:45 Uhr wieder.

(Unterbrechung der Sitzung: 13:05 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 14:00 Uhr)

Wir setzen jetzt unser Gespräch fort. Ich schlage vor, wir diskutieren jetzt Punkt für Punkt über den Vortrag, den Herr Palmer heute Morgen gehalten hat. Dann ist Herr Leuschel an der Reihe, der vor allem die Fragen von Herr Stocker beantworten wird. Dann wenden wir uns kurz den heute Morgen offen gebliebenen Fragen zu. Außerdem haben wir noch den Flughafen auf dem Programm. Ferner wollen wir noch die neue Strecke von Ulm nach Wendlingen thematisieren.

Das müssten wir bis 17 Uhr schaffen. Wenn wir das nicht schaffen, dann müssen wir halt länger da bleiben. Da hilft nichts. Deshalb empfehle ich, dass wir uns konzentrieren, auch wenn das für viele schwierig ist.

Was die Diskussion über den Vortrag von Herrn Palmer betrifft, schlage ich vor, dass wir auf Seite 10 seiner Präsentation beginnen; denn bezüglich der Punkte zuvor besteht Einvernehmen.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Herr Kollege Palmer hat eindeutig eine Frage an mich gerichtet. Diese bezog sich allerdings auf Seite 3 seiner Präsentation. Diese Frage möchte ich natürlich beantworten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da haben Sie vollkommen Recht. Dann machen wir das so. Danach springen wir aber von Seite 3 zu Seite 10.

([Anlage 2](#) – Seite 3)

Sie wollten doch etwas zur wirtschaftlichen Seite sagen. Dort steht aber etwas vom Stadtbus Tübingen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Daraus hat er abgeleitet, dass es nicht wirtschaftlich sein kann!)

Ich habe nichts dagegen. Ich habe in Tübingen studiert und war dort Referendar. Tübingen ist ohnehin der Mittelpunkt von Baden-Württemberg. Also, bitteschön.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Herr Kollege Palmer hat mich gefragt – ich gebe die Frage einmal etwas verkürzt wider -, ob ein Zuwachs um 0,5 % der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg infolge von Stuttgart 21 ein zufriedenstellendes Ergebnis sei.

Ich möchte ihm mit den Worten seines Vaters, den ich sehr gut kannte, antworten. Herr Palmer, mit dieser Folie vergleichen Sie Äpfel mit Birnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das hat der Sohn vorhin schon zitiert.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Nein, er hat von Kraut und Rüben gesprochen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Gibt es alles auf dem Wochenmarkt!)

Unter dem zweiten Spiegelstrich auf dieser Folie lesen wir, dass durch Stuttgart 21 rund 370 Millionen Pkw-Kilometer eingespart werden sollen, weil diese auf die Schiene verlagert werden können. Dies beziehen Sie aber ausschließlich auf Stuttgart 21.

Weiter ziehen Sie den Schluss, dass dies 0,5 % der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg seien. Dann haben Sie auf der einen Seite das Bezugssystem 370 Millionen Pkw-Kilometer weniger infolge von Stuttgart 21, auf der anderen Seite sprechen Sie bei dem Wert von 0,5 % aber von Baden-Württemberg. Das ist natürlich nicht statthaft.

Wenn Sie von 0,5 % der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg sprechen, dann müssen Sie auch die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm berücksichtigen. Wenn Sie dieses zusätzliche Aufkommen hinzuzählen, dann kommen Sie nicht auf 370 Millionen Pkw-Kilometer, sondern auf mehr als 1 Milliarde Pkw-Kilometer.

Insofern stimmen diese 0,5 %, die Sie als Gespenst an die Wand gemalt haben, in dieser Form nicht. Es ist nicht statthaft, einen solchen Vergleich anzustellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann käme man auf 1,5 %.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Man käme dann zumindest auf einen wesentlich höheren Prozentsatz.

Ich möchte auf einen weiteren Punkt hinweisen, der die Wirtschaftlichkeit betrifft. Schließlich geht es auch um die Frage der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen.

Herr Palmer, es ist zu berücksichtigen, dass die gesamte Maßnahme mit einer erheblichen Bruttowertschöpfung verbunden ist. Man hat errechnet – diese Zahlen sind unumstritten –, dass die Bruttowertschöpfung das 1,3-Fache des Investitionsvolumens ausmacht. Das bedeutet, dass damit eine erhebliche Bruttowertschöpfung mit entsprechenden Konsequenzen für Baden-Württemberg generiert werden kann. Auch das gehört zu einer realistischen Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen dazu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte erklären Sie den Begriff der Bruttowertschöpfung! Dann muss ich es nicht erklären.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Machen wir kein Kolleg daraus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es geht mir darum, dass die Leute das verstehen.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Durch diese Bruttowertschöpfung ist es zum Beispiel möglich, dass 10 000 Arbeitsplätze in der Zukunft gesichert werden können. Entscheidend ist, dass diese zusätzliche Wertschöpfung, die zu diesen zusätzlichen Arbeitsplätzen führt, zu 70 % in Baden-Württemberg stattfindet. Das ist also ein wirtschaftlicher Faktor, den man nicht unterschätzen darf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Bruttowertschöpfung ist das Plus an Produkten und Dienstleistungen, die innerhalb eines Jahres im Land Baden-Württemberg erwirtschaftet werden, und zwar im Vergleich zum Vorjahr. Daraus ergeben sich dann neue Arbeitsplätze.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Ich möchte noch einen dritten Punkt erwähnen. Schauen wir uns einmal an, was mit der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart passiert ist. Hier zeigte sich in der letzten Zeit ein Plus von 85 %. Die Fahrgastzahlen haben sich also fast verdoppelt. Das ist natürlich auch auf diesen Bau, auf diese Maßnahme zurückzuführen.

Wenn man diese drei Punkte zusammennimmt, wenn man also den richtigen Vergleich anstellt, wenn man die zusätzliche Wertschöpfung berücksichtigt und wenn man das konkrete Beispiel Stuttgart-Mannheim berücksichtigt, dann kann unter dem Strich feststellen, dass Ihre Feststellung nicht bestehen bleiben kann, die Maßnahme sei nicht wirtschaftlich. Insofern ist der Inhalt dieser Folie falsch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie sagen, wie hoch Sie den volkswirtschaftlichen Wertzuwachs einschätzen? Haben Sie Rechnungen dazu?

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Wir rechnen mit einer zusätzlichen Wertschöpfung von etwa 500 Millionen € pro Jahr.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zu dieser Frage gibt es übrigens ein volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts aus dem Jahr 2009, das das Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe herausgegeben hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sind diese 500 Millionen € das Mehr an Bruttonettoprodukt? Wie hoch ist überhaupt das Bruttonettoprodukt von Baden-Württemberg?

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Es ist mit einer zusätzlichen Wertschöpfung in Höhe von 500 Millionen € pro Jahr zu rechnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie hoch ist aber das Gesamtbruttonettoprodukt von Baden-Württemberg?

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Ich überlege kurz.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: 342 Milliarden €)

342 Milliarden €

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also 500 Millionen € von rund 350 Milliarden €

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Wohlgermerkt: Das sind 500 Millionen € pro Jahr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist klar.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Wenn man das auf die nächsten zehn Jahre hochrechnet, kommt man auf einen stattlichen Betrag.

(Gerd Hickmann: Das ist ein Zuwachs von 0,146 % pro Jahr! Das kann man leicht rechnen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben jetzt die Chance, darzulegen, welchen Vorteil das Land Baden-Württemberg hat, wenn wir dieses Projekt umsetzen. Sie sagen, dies sei mit einem Plus von 500 Millionen € verbunden.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Pro Jahr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was soll sonst die Bezugsgröße sein?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Hier wird von 17 Millionen Pkw-Fahrten gesprochen, die auf die Schiene verlagert werden. 17 Millionen Fahrgäste heute entsprechen 12,6 % der im Jahr 2007 mit Eisenbahnen in Baden-Württemberg beförderten Fahrgäste. 17 Millionen Fahrgäste sind also 12,6 % dessen, was im Jahr 2007 bereits auf der Schiene unterwegs war.

Ich stimme dem Kollegen Pfister zu, dass die Schwierigkeit darin besteht, dass die Anzahl der Pkw-Kilometer, die in der Region Stuttgart wegen Stuttgart 21 wegfallen, mit der Gesamtzahl der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg verglichen wird. Insofern gilt der Satz, dass Äpfel mit Birnen verglichen worden sind. In der vergangenen Woche habe ich von einem Vergleich von Äpfeln mit Orangen gesprochen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Da ich mich in der Politik nicht so gut auskenne, unternehme ich normalerweise keine Ausflüge in den Politikbereich. Aus der Sicht eines Unternehmen kann man aber vielleicht Folgendes sagen: Herr Palmer, Ihre Betrachtung könnte man auch so interpretieren, dass Sie sagen, das Projekt sei für Baden-Württemberg unwichtig.

Ein Wirtschaftsunternehmen, das eine solche Wirtschaftsbetrachtung anstellen würde für die Projekte, die es durchführt, würde pleitegehen. Vielmehr muss die Frage im Mittelpunkt stehen, ob ein Projekt vernünftig ist und ob es wirtschaftlich ist. Es geht nicht darum, welchen Anteil es am Gesamtvolumen hat. Ich weiß nicht, wohin uns die Betrachtung des Anteils am Gesamtvolumen bringen soll.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Ihr wolltet die Folien besprechen!)

Eines weiß ich aber ganz sicher. Wenn wir bestimmte Ziele verfolgen – CO₂-Minderung, Steigerung der Wertschöpfung usw. –, ist jedes Projekt, das der Erreichung dieser Ziele dient, höchst willkommen. Das ist meine Betrachtungsweise. Es ist höchst willkommen unter der Voraussetzung, dass es wirtschaftlich und sinnvoll ist.

Das bedeutet, das ist die falsche Diskussion. Es geht nicht um den Anteil. Sondern es geht darum, ob es wirtschaftlich und sinnvoll ist. Das ist genau das, was wir in dieser Runde diskutieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte versuchen, das Problem deutlich zu machen. Es kann etwas wirtschaftlich sinnvoll, aber sozial oder ökologisch unsinnig sein. Das gibt es auch. Insofern wird Ihre Argumentation wahrscheinlich darin bestehen, dass gar nicht bestritten wird, dass das wirtschaftlich mit Sicherheit einen Vorteil bedeutet. Sie sagen ja, man könne dasselbe Ziel auch mit dem anderen Bahnhof erreichen, und außerdem entstünden durch das neue Projekt so und so viele Nachteile.

Insofern muss man zu einer Aussage kommen, die Auskunft darüber gibt, welches die wirtschaftlichen Vorteile sind und wie groß diese sind. Erst dann kann man zu einer Abwägung mit den möglicherweise vorhandenen Nachteilen kommen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sie haben vollkommen Recht. Deswegen habe ich vorhin von „wirtschaftlich und sinnvoll“ gesprochen. „Wirtschaftlich sinnvoll“ ist nur ein Aspekt. Die Formulierung „wirtschaftlich und sinnvoll“ beinhaltet aber genau das, was Sie gesagt haben.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich möchte mich jetzt nicht zur Sinnhaftigkeit des Vergleichs von Äpfel mit Orangen äußern, sondern nur folgende Frage stellen: Frau Gönner, könnte ich bitte das Gutachten haben, in dem von den 17 Millionen Pkw-Fahrten die Rede ist? Das hätte ich gern hier auf dem Tisch oder vielleicht noch besser im Internet, sodass man nachlesen kann, wie das alles berechnet worden ist.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Rockenbauch, ich habe mir sagen lassen, es stehe schon im Internet. Wir benennen Ihnen aber gern die konkrete Webseite, damit Sie sich das anschauen können.

Boris Palmer (Projektgegner): Zunächst einmal vielen Dank für die Gelegenheit, über Äpfel und Birnen sprechen zu können. Dabei bin ich endlich einmal zu Hause. Ich hoffe, dass nicht bestritten wird, dass ich eine gewisse ererbte Kompetenz in diesem Fachbereich besitze.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: In welcher jetzt?)

- Bei Äpfel und Birnen. Da kenne ich mich aus. Ich behaupte, dass ich mehr Sorten kenne.

Ich möchte zunächst auf die Ausführungen des Wirtschaftsministers eingehen. In der vergangenen Sitzung, an der Sie nicht teilgenommen haben, hatte ich von 1 Milliarde Pkw-Kilometern gesprochen, die von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Es ist also nicht so, dass dies in Abrede gestellt wird; denn die 1 Milliarde habe ich in der vergangenen Runde benannt, was Herr Kefer nicht getan hat. Deshalb habe ich mir gedacht: Wenn Herr Kefer die 1 Milliarde nicht erwähnt, dann muss ich sie auch nicht erwähnen.

Wir sagen, dass Stuttgart 21 und die Neubaustrecke zwei Projekte sind. Zur Neubaustrecke kann man eigene Berechnungen anstellen. Dabei kommen 650 Millionen zusätzliche Personenkilometer heraus, also wesentlich mehr als bei Stuttgart 21. Deswegen behaupte ich, dass durch Stuttgart 21 rund 370 Millionen Pkw-Kilometer verlagert werden. Das ist Ihre Aussage. Ob das stimmt, ist etwas anderes; denn das ist eine Prognose. Kein Mensch weiß also, ob es so sein wird.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Herr Palmer, wir sind uns sofort einig, wenn Sie auf Ihrer Folie schreiben, dass sich die 0,5 % auf den Bereich Stuttgart beziehen. Dann ist das in Ordnung.

Boris Palmer (Projektgegner): Das stimmt natürlich nicht.

Ich habe nicht heute, sondern in der vergangenen Sitzung erklärt, warum ich diesen Vergleich angestellt habe. Deshalb muss ich um Entschuldigung bitten. Ich beziehe mich darauf, dass Sie alle miteinander sagen, ohne Stuttgart 21 werde Baden-Württemberg verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt. Damit zitiere ich Sie und auch Bundeskanzlerin Angela Merkel doch richtig. Außerdem liest man heute in der „Stuttgarter Zeitung“, Stuttgart 21 sei Baden-Württemberg 21. Diese Aussage stammt auch von der Landesregierung.

Wenn ein Projekt so hoch gehängt und behauptet wird, daran hänge die wirtschaftliche Zukunft des Landes – das ist Ihre Aussage –, dann werde ich doch ausrechnen dürfen, wie viel Prozent des Verkehrs im Land verlagert wird. Mehr habe ich nicht gemacht.

Solange Sie zugeben, dass die Rechnung stimmt, können sich die Leute ihr Urteil bilden. Nach Ihrer Prognose werden 0,5 % des Verkehrs durch Stuttgart 21 und zusammen mit der Neubaustrecke 1,3 % des Verkehrs auf die Schiene verlagert. Wenn Sie mir dabei Recht geben, können sich die Leute ein Urteil darüber bilden, ob an diesen 0,5 % die wirtschaftliche Zukunft des Landes hängen kann. Von mir aus kann man dabei auch die 1,3 % zugrunde legen.

Ihre Berechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens ist sehr fraglich. Herr Rothengatter hat selbst gesagt, dass diese Prognose mit sehr viel Unsicherheit verbunden ist. Selbst wenn es so wäre, dass eine zusätzliche Wertschöpfung von 500 Millionen € durch Stuttgart 21 generiert werden kann, was ich für sehr unwahrscheinlich halte, dann geht es um weniger als 0,2 % der Wertschöpfung in Baden-Württemberg.

Jetzt frage ich Sie erneut: Glauben Sie, dass an 0,2 % der Wertschöpfung in Baden-Württemberg die wirtschaftliche Zukunft des Landes hängt? Nichts anders bedeutet Ihre Aussage, die wirtschaftliche Zukunft des Landes hänge von Stuttgart 21 ab. Mit diesem Superlativ haben Sie alle IHKs hinter sich gebracht. Ich versuche lediglich, mit Zahlen zu zeigen, dass die wirtschaftliche Zukunft des Landes nicht an diesen paar zusätzlichen Benutzern des öffentlichen Verkehrs hängen kann.

Wenn es stimmen würde, dass man mit einer Verlagerung von 0,5 % des Verkehrs ein jährliches Wirtschaftswachstum von 0,2 % erzeugen kann, dann frage ich Sie, warum Sie sonst so wenig dafür unternehmen, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Dieser Hebel ist doch gigantisch. Stellen Sie sich das doch ein-

mal vor. Wenn es Ihnen gelingt, 10 % des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu bekommen, dann erzeugen Sie damit ein Wirtschaftswachstum von 4 %.

Sie merken, vor Ihnen sitzt ein Mathematiker. Es tut mir leid. Diese Verknüpfung ist aber schlicht und ergreifend unplausibel. Ich nehme Ihnen nicht ab, dass wegen der paar Leute mehr, die dann umsteigen, plötzlich eine zusätzliche Wertschöpfung von 500 Millionen € entsteht.

Von den 370 Millionen Kilometern lässt sich natürlich ein Großteil auf die Fahrgäste zurückführen, die in den Zügen fahren, die Sie zusätzlich bestellen, die auch auf der vorhandenen Infrastruktur fahren können. Das haben wir heute Morgen nachgewiesen.

Das heißt, der reale Nutzen der Investition liegt vielleicht bei 100 Millionen €. Dies entspricht dann nur noch etwa 0,2 % aller Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg. Die anderen Umsteiger könnten Sie durch den Fahrplan 2011 gewinnen, wenn Sie die zusätzlichen Züge bestellen würden. Das würde sich nach Ihrer Logik selbst rechnen. Dann hätten Sie ein paar Euro mehr für zusätzlich Züge ausgegeben, aber Sie hätten sofort 500 Millionen € mehr Wertschöpfung in Baden-Württemberg.

Infolgedessen muss ich Ihnen leider sagen - Herr Wirtschaftsminister, die Antwort auf meine Frage steht noch aus -: Glauben Sie wirklich, dass von diesen Zahlen die wirtschaftliche Zukunft des starken Exportlandes Baden-Württemberg abhängt? Ja oder Nein? Ich kann das nicht glauben.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Noch einmal, obwohl ich nicht darauf herumreiten möchte, Herr Palmer. So können Sie das aber nicht stehen lassen. Das ist so einfach nicht in Ordnung. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke sehe ich durchaus als zusammengehörig an. Wenn Sie das so sagen, dann dürfen diese 0,5 % nicht stehen bleiben, dann muss dort eine andere Zahl stehen. Dann sieht die Situation schon ganz anders aus.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Neubaustrecke geht auch mit Kopfbahnhof!)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Die Frage ist jetzt, ob wir darüber weiter diskutieren.

Würde mir allerdings der Mathematiker zustimmen, dass man, wenn man sich über die Zukunft unterhält, tendenziell mit Prognosen arbeiten muss?

(Boris Palmer [Projektgegner] nickt mit dem Kopf)

- Vielen herzlichen Dank. – Würde mir der Mathematiker auch zustimmen, dass man, um Prognosen zu bekommen, hin und wieder mit festgefügt Formeln arbeitet, um bestimmte Dinge und Annahmen zusammenzubringen?

(Boris Palmer [Projektgegner] nickt mit dem Kopf)

- Vielen Dank. – Gehen Sie also davon aus, dass derjenige, der dieses volkswirtschaftliche Gutachten erstellt hat – ich bin keine Mathematikerin, sondern Juristin –, wahrscheinlich nach den Regeln seiner Kunst gearbeitet hat?

Boris Palmer (Projektgegner): Stimmen Sie mir zu, dass die Prämissen wesentlich für das Ergebnis sind?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das müssen Sie mit dem Verfasser des Gutachten diskutieren.

Ich weise darauf hin, dass die Frage zu erörtern ist, welche Auswirkungen weit darüber hinaus damit verbunden sind. Dabei werden wir uns hier wahrscheinlich aber nicht einig. Wir waren uns aber einig, dass wir heute Nachmittag weiterkommen wollen. Deswegen schlage ich vor, dass wir jetzt bei Folie 10 weitermachen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann bleibt das halt so im Raum stehen. Ich habe allerdings die Beziehung dieses Bahnhofs zu Baden-Württemberg auch unter psychologischen Gesichtspunkten gesehen, dass dieses Projekt in einem Land möglich gemacht wird. Das könnte dann je nach Standpunkt ein Signal für weitere Investitionen sein.

Ich ergänze, was von der Landesregierung bisher zu den Fragen von Herrn Palmer gesagt worden ist. Das Projekt hat wahrscheinlich auch eine psychologische Bedeutung. Zumindest wird das erhofft, Herr Pfister. Ich nehme zumindest einmal an, dass das damit verbunden ist.

Die Rechnung von Herrn Palmer ist aber nicht umstritten. Sie sagen, es müsse die Neubaustrecke hinzugerechnet werden. Außerdem haben Sie noch die Strecke Stuttgart-Mannheim einbezogen. Die gibt es aber doch schon.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Es hat sich aber gezeigt, dass sich viele Prognosen bewahrheitet haben.

(Gerd Hickmann: Oh!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann verlassen wir jetzt diese Folie.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, wenn wir jetzt zur Folie 10 springen, heißt das nicht, dass all das, was wir jetzt besprechen, als zugestanden gilt. Insbesondere die Folie 6 wollen wir nicht unwidersprochen stehen lassen. Wir müssen jetzt aber nicht darüber diskutieren. Wir lassen sie aber nicht unwidersprochen stehen. Das wollte ich nur für das Protokoll feststellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bei der Diskussion über K 21 kommen wir noch darauf zu sprechen.

Über die Folie 5 haben wir lange genug geredet. Vielleicht könnten Sie sich einmal angewöhnen, statt Verstärkerfahrten Pendlerfahrten zu sagen.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Zusätzliche Züge!)

- Sie meinen, es gibt auch noch Urlaubsfahrten.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Zusätzliche Züge in der Spitzenzeit!)

Unter Verstärkerfahrten verstehen einige Leute möglicherweise etwas völlig anderes. Ich finde den Begriff nicht so glücklich. Vielleicht kann man einen anderen Begriff finden. Ich habe inzwischen auch gelernt, dass es Begriffe gibt, die es eigentlich nicht geben dürfte. Dann kommen wir zur Seite 7.

([Anlage 2](#)– Seite 7)

Das Thema des Betriebskonzepts SMA haben wir zurückgestellt. – Nun zur nächsten Folie mit der Überschrift: Was plant das Land heute?

([Anlage 2](#) – Seite 8)

Vielleicht kann man noch etwas dazu sagen, dass für Verstärkerzüge im Berufsverkehr noch kein Konzept besteht.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das hängt mit der vorhergehenden Folie zusammen, also mit dem SMA-Gutachten. Die beiden Folien hängen inhaltlich also zusammen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. – Die Sache mit den elf Zügen mehr in der Spitzenstunde haben wir auch behandelt. Das müssen wir aber alles im Kontext der neuen Berechnungen von SMA berücksichtigen.

Für die Zuschauer, die jetzt zugeschaltet haben, erkläre ich es noch einmal. Hierbei handelt es sich um eine Art Gutachten einer wissenschaftlichen Institution in Zürich, die den Auftrag bekommen hat, den Durchgangsbahnhof in seiner Gesamtheit zu begutachten und zu berechnen.

Dann folgt Folie 9.

([Anlage 2](#) – Seite 9)

Die Zahlen stimmen nicht mehr, weil es neuere Zahlen aus Zürich gibt. Ich begründe lediglich, warum wir jetzt zur Seite 10 übergehen.

([Anlage 2](#)– Seite 10)

Jetzt sind wir wieder bei den elf Zügen in der Spitzenstunde. Das betrifft eine Aussage von SMA aus dem Jahr 2010.

([Anlage 2](#)– Seite 11)

Die nächste Folie zeigt die Fahrt eines ICE von Zürich in den Bahnknoten S 21. Darüber haben wir heute Morgen schon diskutiert. Dieses Thema wird noch einmal im Zusammenhang mit der Folie von Herrn Stocker aufgerufen, die die Blitze und Schnecken zeigt. Dieses Bild stammt von Herrn Stocker. Dazu wird Herr Leuschel gleich anschließend noch Stellung nehmen.

([Anlage 2](#)– Seite 12)

Die Folie zum Gleisbelegungsplan ist eine rein pädagogische Folie, damit man begreift, worum es geht.

([Anlage 2](#)– Seite 13)

Dann folgt die Folie mit der Gleisbelegung im Tiefbahnhof Stuttgart 21. Ich finde, das ist noch nicht befriedigend beantwortet. Ich schlage vor, dass wir das noch einmal diskutieren.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, auch das hing mit der Frage SMA und mit der Frage zusammen, wie es mit den zusätzlichen Zügen aussieht. Daher stellt sich die Frage, ob das in diesem Zusammenhang noch einmal aufgerufen werden soll. Ansonsten sind wir aber so in der Lage, darauf zu antworten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einmal eine ganz einfache Frage: Für jeden Bahnreisenden ist es immer wieder ein Problem, wenn man trotz Durchgangsbahnhof umsteigen muss.

Ich habe einmal einen Fahrer gehabt, der auf der Autobahn geblieben ist, wenn er einmal auf der Autobahn war, und zwar unabhängig vom Ziel. Hier kann man das aber nicht so machen. Es gibt schließlich Leute, die umsteigen wollen. Dann besteht das Problem, wie man von dem einen Zug zum anderen Zug kommt. Das kann je nach Entfernung relativ lange dauern. Ist das bei diesem Fahrplan berücksichtigt?

Wenn ich mir auf dieser Folie anschau, was sich da alles überlappt, dann könnte ich mir vorstellen, dass einer, der auf Gleis 7 ankommt und auf Gleis 2 will, den Zug gar nicht erwischt. Wie soll man jetzt dieses Bild verstehen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das Bild kann man zunächst einmal dahingehend verstehen, dass Stuttgart ein sehr bedeutender Wirtschaftsraum ist mit sehr vielen Zügen, die alle hintereinander fahren. Das ist nicht anders als in anderen großen Bahnhöfen. Auch wenn man in Mannheim oder in Ulm von dem einen Bahnsteig zum anderen Bahnsteig muss, muss man leider die Treppen oder den Fahrstuhl benutzen. Das ist einfach so.

Diese Folie stellt einen Arbeitsstand von SMA dar. Das sind die Studien, die wir noch bewerten wollen.

Richtig ist, dass die Züge möglichst optimal hintereinander die acht Gleise belegen. Dass wir uns sehr viele Dinge noch genauer anschauen müssen und wollen, haben wir bereits heute Morgen gesagt. Wir reden über einen Fahrplan für die Jahre 2018, 2019 oder 2020. Diese Fahrpläne sind heute noch nicht so exakt, dass die Anschlüsse heute schon abbildbar sind.

Herr Palmer, Sie haben beim letzten Mal nachhaltig und gut verständlich dargestellt, dass ein Kopfbahnhof so schön sei, weil man da so bequem umsteigen könne im Gegensatz zum Durchgangsbahnhof, wo man innerhalb weniger Minuten von einem Bahnsteig zum anderen muss.

Frau Starke hat uns bei letztem Mal dargestellt, dass wir auf sehr vielen und insbesondere auf den wichtigen Relationen in Baden-Württemberg – sei es nach Tübingen, sei es nach Norden - im 30-Minuten-Takt fahren. Auch der Fernverkehr geht tendenziell zum 30-Minuten-Takt über. Die Umsteigebeziehungen, die sich daraus ergeben, liegen dann immer unter 30 Minuten. Bei einer Fernrelation, beispielsweise von Tübingen nach Köln, muss man die 23 Minuten, die Sie heute Morgen kritisiert haben, schon etwas relativieren.

Je dichter das deutsche Netz befahren wird – das ist wie in der Schweiz und in Holland –, desto weniger besteht die Möglichkeit, auf Züge zu warten, um eine große Grundpünktlichkeit im Netz sicherzustellen. Daher sind bei einem 30-Minuten-Grundtakt, die es auf den wichtigsten Relationen in Deutschland in den nächsten Jahren geben wird, die Umsteigezeiten immer moderat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Beim neuen Bahnhof muss man beispielsweise von Gleis 2 zu Gleis 7 kommen. Gleis 7 erreicht man dann durch ein Laufband oder durch einen Tunnel?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein, durch eine Überführung. Wir haben fünf Aufgänge von den Bahnsteigen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also Brücken?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Der Bahnhof liegt ja unterirdisch. Man geht also nach oben. Das ist ähnlich wie heute in Mainz Hauptbahnhof. Früher ging man in Mainz durch den Tunnel zu den Gleisen. Heute geht man in Mainz über eine Brücke.

Im Stuttgarter Tiefbahnhof wird man über fünf Aufgänge pro Bahnsteig in die nächsthöhere Ebene gehen. Dieses ist dann die Verteilerebene.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es gibt also fünf Brücken.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein. Der Bahnhof liegt in einem Tunnel, und darüber befindet sich Platte. So muss man sich das vorstellen. Diese Platte ist die Verteilerebene. An jedem Bahnsteig sind an fünf verschiedenen Stellen Aufgänge mit Treppen und Rolltreppen. Außerdem gibt es einige Fahrstühle.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann läuft man oben entlang zu dem Bahnsteig, zu dem man will.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann ist das eine große Brücke.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Schön.

Ist denn schon die Zeit in Ihrem Fahrplan berücksichtigt, die man von einem Gleis zum anderen braucht?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Es gibt sogenannte Mindestübergangszeiten. Diese gelten für jeden Durchgangsbahnhof. Diese werden unterschiedlich definiert. Diese liegen in der Regel bei 8 Minuten. An dieser Stelle möchte ich das Wort gern an Herrn Dr. Weigand weitergeben, der etwas zum Stand der Fahrplanbearbeitung unter Berücksichtigung der Anschlüsse sagen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Muss der Rollstuhlfahrer von vornherein damit rechnen, dass er erst den übernächsten Zug erreicht?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Erstens haben alle Bahnsteige einen Fahrstuhl. Zweitens steht mobilitätseingeschränkten Reisenden deutschlandweit ein Service zur Verfügung. Wenn diese ihre Reise per Telefon anmelden, dann wird ihnen eine Umstieghilfe gewährt, und das klappt sehr gut.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann lassen wir das einmal so im Raum stehen.

Dr. Werner Weigand: Der Fahrplan zielt darauf ab, das Land am besten verkehrlich zu verknüpfen. Auf der Basis dieses Fahrplans haben wir eine Gleisoptimierung vorgenommen. Dabei haben wir festgestellt, dass sich das problemlos unterbringen lässt. In der normalen Verkehrszeit fahren 28 Züge pro Stunde. Das sind im Schnitt 3,5 Züge pro Gleis. Das heißt, pro Gleis stehen im Schnitt 17,5 Minuten zur Verfügung, und 5 Minuten braucht man für die Belegung. Das heißt, die Behauptung der engen Gleisbelegung stimmt nicht. Die Behauptung einer engen Pufferzeit stimmt auch nicht; denn pro Zug gibt es rechnerisch 12 Minuten Pufferzeit. Verspätungsübertragungen können nur dann nachgewiesen werden, wenn eine Simulation angestellt wird, wobei dann natürlich die Strecken davor und dahinter mit zu betrachten sind. Auch dazu haben wir Studien gemacht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was bedeutet jetzt Ihre Aussage?

Dr. Werner Weigand: Das bedeutet, dass wir diesem Chart nicht zustimmen können, weil die Aussagen, die in dem schwarzen Kasten stehen – nämlich: enge Gleisbelegung, keine Pufferzeiten, Verspätungsübertragung –, allesamt nicht stimmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum zeigen wir dann die Folie?

Dr. Werner Weigand: Die ist von den Kollegen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Weil Herr Palmer das so vorgelegt hat!)

Boris Palmer (Projektgegner): An dieser Stelle muss ich etwas ausholen; denn es ist eine sehr wichtige Frage, wie sich die Anschlusssituationen im geplanten Bahnhof gestalten.

Noch einmal zur Verdeutlichung: Wir hatten eine Woche lang Zeit, um Ihre Unterlagen durchzuarbeiten. Mehr Zeit stand uns nicht zur Verfügung. Wir machen das hier zum Teil nachts und parallel zu anderen Berufen, während Sie als Profis mit den besten Leuten der Welt zusammenarbeiten. Die besten Experten arbeiten seit 16 Jahren an dem am besten geplanten Projekt des Jahrhunderts.

Wenn wir Sie dann mit den Ergebnissen Ihrer eigenen Arbeit konfrontieren, dann weisen Sie darauf hin, dass das erst Zwischenstände seien, und es werde noch optimiert; denn erst im Jahr 2018 fahre der erste Zug. Das kann ja sein. Sie haben aber schon mit den Abrissarbeiten begonnen und wollen bauen. Sie sollten aber schon vorher wissen, wie die Züge durchkommen.

Es gibt eine Optimierung, die SMA vorgenommen hat. SMA hat versucht, die Züge durch diese vielen Engpässe ohne Fahrzeitverluste zu bringen, wie wir nachher anhand der Schneckengrafik sehen werden. Das heißt, es muss immer sofort alles frei

sein. Das Signal muss auf Grün stehen. Der Zug muss mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit durchkommen. So wollen Sie fahren.

Dabei gibt es viele neue Zwangspunkte. Sie bauen eine zweigleisige Strecke ohne Kreuzung ab, nämlich die Gäubahn und ersetzen Sie durch Mischverkehr mit S-Bahn, eingleisigen Kurven usw. Dabei haben Sie viele Punkte zu beachten, aber wenig Kapazität auf den Strecken, dass dieses Bild herauskommt.

Sie entgegnen, theoretisch gebe es so und so viel Platz, wenn man sie auf allen Gleisen gleichmäßig verteilt. Theoretisch gibt es diesen Platz. Dass das Bild so schlecht aussieht, zeigt aber, wie eng die Infrastruktur ist. Das ist die logische Schlussfolgerung daraus.

Wenn Ihnen SMA dieses Bild produziert und die besten Leute der Welt daran mitgewirkt haben – das hat SMA nicht für uns, sondern für Sie, für den Auftraggeber gemacht – und wenn SMA sagt, dass man im Bahnhof so fahren müsse, wenn man all die Probleme der knapp bemessenen Infrastruktur berücksichtigt, dann ist das eine sehr starke Aussage. Das ist nicht irgendein Zwischenstand. Sondern das heißt, dass die besten Leute der Welt es noch nicht besser hinbekommen haben. Das ist die Aussage.

Die Aussagen in dem schwarzen Kasten auf dieser Folie – nämlich: enge Gleisbelegung, keine Pufferzeiten, Verspätungsübertragungen – sind nicht zu bestreiten. Das wird auch von Ihren Experten so dargestellt.

Bestreiten Sie, dass bei dieser Gleisbelegung ein Anschlusszug weg ist, wenn der Zug aus Tübingen zur Minute 14 ankommt und ein Zug nach Würzburg zur Minute 12 wegfährt? Das können Sie nicht bestreiten.

Wenn Sie den Fahrplan, den Ihre eigenen Leute ausgearbeitet haben, mit Blick auf solche Situationen untersuchen, dann sehen Sie anhand der senkrecht untereinander leicht versetzt eingezeichneten Züge, dass die Züge massenhaft rein- und rausfahren. Da können Sie nicht einfach eine Verschiebung von 2 Minuten vornehmen. Sondern die Züge müssen genau so fahren, und zwar wegen der Gleisbelegung vorher und nachher.

Ich könnte Ihnen jetzt also massenhaft Situationen benennen, die Ihre eigenen Leute aufgezeigt haben, aus denen hervorgeht: Wenn der eine Zug reinfährt, fährt der andere Zug gerade raus.

Besser lässt sich die Situation in Ihrem Tunnelbahnhof nicht gestalten, während die Situation im Kopfbahnhof heute schon sehr viel besser ist und man die Anschlüsse planen kann. Das Problem ist, dass Sie nicht beides schaffen. Sie können nicht die Züge schnell durchfahren lassen und gute Anschlusssituationen herstellen. Sie kön-

nen nur dann die Züge schnell durchfahren lassen, wenn Sie keine Rücksicht auf die Anschlüsse nehmen.

Dann kommt dieser – jetzt stelle ich wieder den Bezug zum Gemüse her – Kraut- und Rübenfahrplan heraus. Es geht nicht anders. Das ist kein Vorwurf an SMA. Aufgrund der Infrastruktur geht es nicht anders.

Auf dieser Folie wird außerdem die enge Gleisbelegung deutlich. Schauen Sie sich einmal das zweite Gleis von unten an. In der Mitte sehen Sie drei Züge, die direkt hintereinander fahren, ohne dass das Gleis jemals frei wird. Das nenne ich eine enge Gleisbelegung. Beispiele hierfür können Sie auf diesem Bild massenhaft finden.

Das heißt, Ihr Gutachten, Ihre 16-jährige Planung kommt heute nicht über diesen Stand hinaus. Wenn Sie die Züge schnell durchbringen wollen, gibt es keine Anschlüsse im Tunnelbahnhof. Noch schlimmer ist, dass das Gleiche für die anderen Umsteigebahnhöfe gilt.

Am Flughafenbahnhof – darauf haben sich meine 23 Minuten bezogen; wir können das nachher noch zeigen – bestehen die gleichen Engpassverhältnisse. Die Züge müssen zu bestimmten Minuten durchfahren. Deswegen können Sie keinerlei Anschlüsse herstellen. Deswegen stehen Sie länger am Flughafenbahnhof herum, als Zeit erforderlich ist, um durch den Schnellbahntunnel zum Hauptbahnhof zu kommen. So schlecht sind Ihre Anschlüsse.

Dann muss man auch nicht über eine Drehscheibe am Flughafen reden. Diese gibt es gar nicht. Das ist keine Drehscheibe. Das ist vielmehr eine Wartestation. Sie können schöne Wartehäuschen dorthin stellen. Das ist aber kein Umsteigebahnhof. Das alles wird bedingt durch die knappe Infrastruktur.

Jetzt sagen Sie mir bitte, was ich falsch aus Ihrem Gutachten zitiert habe. Was habe ich falsch zitiert? Das möchte ich jetzt wirklich einmal wissen. Was ist falsch?

Peter Conradi (Projektgegner): Ich möchte gern daran anknüpfen. Herr Dr. Geißler, Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass ein Konflikt besteht zwischen Reisenden, die im durchgebundenen Zug sitzen, also etwa in einem Zug von Karlsruhe nach Tübingen, und den Reisenden, die in Stuttgart auf andere Züge umsteigen. Das ist der Konflikt, um den es geht.

In Ihrem Konzept ist zum Beispiel dargelegt, dass der Zug von Karlsruhe nach Tübingen zwischen Minute 40 und 42, also 2 Minuten in Stuttgart hält. Dann kommt sofort der nächste Zug, der von Crailsheim nach Singen fährt. Wer von Karlsruhe kommt, kann jetzt in den folgenden Zug nach Singen umsteigen. Wer aber vom Zug von Crailsheim nach Tübingen kommt, der kann nicht mehr umsteigen. Der hat den Zug schon verpasst. Beim nächsten Zug zeigt sich das gleiche Problem.

Das heißt, die enge Zugfolge machen Sie nicht, weil Sie den Fahrgästen etwas ermöglichen wollen, sondern weil Sie sonst den Bahnhof gar nicht frei bekommen. Deshalb schicken Sie dauernd Züge weg, die eigentlich Anschluss aufeinander haben sollten. Das ist der Hauptvorwurf. Dieser achtgleisige Bahnhof schafft nicht die Umsteigemöglichkeiten, die der sechzehngleisige schon hat. Diesen Vorwurf müssen Sie ausräumen, aber nicht mit dem Hinweis, dies sei für den durchgebundenen Verkehr etwas besser, für alle anderen Verkehre aber wesentlich schlechter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das scheint mir ein wichtiger Punkt zu sein. Wer möchte darauf antworten?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, ich glaube, dass uns diese Diskussion nicht weiterführt.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Jetzt sind wir am Ziel!)

- Nein. Ich glaube, dass uns diese Diskussion nicht weiterführt, und zwar aus verschiedenen Gründen.

Erstens. Wir haben vorhin erläutert, dass das, was wir im Moment machen, eine Fahrplanentwicklung ist. Das heißt, wir diskutieren Zwischenstände.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Seit zwei Jahren!)

Das haben wir auch schon in der vergangenen Woche grundsätzlich gesagt. Herr Palmer, Sie mögen anprangern, dass es sich um Zwischenstände handelt. Man kann aber nicht wegdiskutieren, dass es Zwischenstände sind.

Zweitens. Wir greifen uns ein oder zwei Beispiel heraus, bei denen die Verbindung in der Planung nicht klappt. Daraus schließen wir, dass die Infrastruktur nicht funktioniert. Dieser Sprung ist extrem groß.

Um das Thema etwas besser zu beleuchten, sollte die Fahrplanung einem Ende zugeführt werden, sodass wir tatsächlich ein Optimum erreichen. Herr Palmer, Sie als Mathematiker wissen, dass Fahrplanung eine relativ komplexe Angelegenheit ist. Dass man außerdem Zeit für die Optimierung braucht, ist auch klar. Dass man dabei gute Ergebnisse erzielen kann, ist auch klar. Es gibt zahlreiche Bahnhöfe in Deutschland, bei denen das sehr gut funktioniert.

Insofern schlage ich vor, dass wir über dieses Thema reden, wenn die Fahrplanung optimiert worden ist. Dann sollten wir darüber reden, welche Anschlusssituationen dann noch unbefriedigend sind und wie viele das sind. Es kann durchaus sein, dass es letztlich zwei oder drei Anschlüsse gibt, die nicht gut funktionieren. Es gibt dafür aber unendlich viele andere Anschlüsse, die perfekt und besser funktionieren als

heute. Das ist genau der Punkt. Erreichen wir mit der Fahrplanung eine maßgebliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation, und erreichen wir die Zugzahlen?

An dieser Stelle würde ich gern auf das SMA-Gutachten zurückkommen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Nur ein kurzer Zwischenruf: Wann sind Sie denn endlich so weit, dass Sie das vorlegen können?)

- Ich würde gern auf das SMA-Gutachten zurückkommen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Wann sind Sie so weit, dass Sie das vorlegen können? Sonst ist der Bahnhof gebaut, und dann haben wir die Probleme!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich fasse das als einen Zwischenruf auf.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gern meine Ausführungen fortsetzen.

Sie haben selbst Seite 10 des SMA-Gutachtens zitiert. Danach kann das geforderte Mengengerüst mit der vorgesehenen Infrastruktur im ausgearbeiteten Fahrplankonzept umgesetzt werden.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Aber keine Anschlüsse!)

- Die Anschlüsse sind definiert.

(Zuruf: Wo?)

- Die Anschlüsse sind in groben Zügen definiert.

(Zuruf: Aber wo?)

Boris Palmer (Projektgegner): Warum werden sie dann verpasst, wenn sie definiert sind?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist Ihre Behauptung. Herr Palmer, ich hatte vorhin ausgeführt, dass Sie Einzelbeispiele bemühen.

(Zuruf: Nein!)

- Es wird nicht besser, wenn es immer wieder wiederholt wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Lassen wir Herrn Kefer doch ausreden.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es geht doch darum, dass ein Fahrplan umgesetzt wird, der am Ende vernünftig funktioniert. Dabei sind wir uns doch sicher einig. Sie sagen, der derzeitige Arbeitsstand erfülle diese Anforderungen in bestimmten Punkten nicht. Ich ergänze: noch nicht.

Sie behaupten, da dieser Arbeitsstand diese Anforderungen noch nicht erfüllt, sei die Infrastruktur unzureichend. Diesem Schluss kann ich nicht zustimmen; denn das ist nicht logisch.

Herr Palmer, es macht keinen Sinn, weiter darüber zu diskutieren, weil uns der optimierte Fahrplan nicht vorliegt und weil die Frage, die Sie aufwerfen, ohne den optimierten Fahrplan nicht zu beantworten ist. Das geht nicht.

Solange wir über einen nicht optimierten Zwischenstand reden, werden wir die Frage nach der ausreichenden Kapazität nicht beantworten können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Den Fahrplan 2020 gibt es also noch nicht.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, wir sind jetzt wieder bei der Diskussion, die wir in der vergangenen Woche bereits zum Thema SMA geführt haben. Es gibt einerseits ein Konzept des Landes Baden-Württemberg, das Frau Starke in der vergangenen Woche vorgestellt hat, das die Anforderungen an den Regional- und Nahverkehrs darstellen. Andererseits gibt es auf der Grundlage dieser Überlegungen die Beratungen durch die Schweizer Firma SMA.

SMA hat zunächst erörtert, was im Grundtaktverkehr möglich ist. Dies war im Übrigen die Grundlage einer der Folien von Herrn Palmer. Dies wird auch anhand dieses Gleisbelegungsplans deutlich. Heute Morgen sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass wir hinsichtlich der Frage der erforderlichen zusätzlichen Züge noch Unterlagen nachliefern und uns dann darüber unterhalten und jetzt nicht die Diskussion führen, weil die Grundlage nicht der überarbeiteten Grundlage entspricht.

Herr Palmer spricht immer von einer Planungsdauer von 16 Jahren. Im Jahr 2010 werden wir noch nicht den perfekten Fahrplan für das Jahr 2020 haben. Dieser wird noch erarbeitet. Wir haben aber Grundannahmen. Entgegen der Äußerung von Herrn Palmer ist es aber nicht so, dass es in Deutschland keine Grundannahmen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs gibt, bevor dieser geplant wird.

Ich möchte einmal wissen, wer von Ihnen schon einmal einen Fahrplan nicht nur in der Theorie geplant, sondern auch in der Praxis umgesetzt hat. Ich würde mich freuen, wenn mir das jemand einen solchen Fahrplan zeigen würde, der eingesetzt worden ist und bis heute funktioniert.

Ich finde es schon schwierig, wenn Sie uns sagen, dass Sie uns nicht glauben. Wir hatten heute Morgen entschieden, dass das nach der Vorlage der entsprechenden

Unterlagen, um die Sie gebeten haben, noch einmal aufrufen. Ich glaube, das ist der richtige Weg. Ansonsten werden wir heute Nachmittag im Nirwana enden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn wir zu diesem Punkt sinnvollerweise noch Unterlagen bekommen, dann können wir das auch vertagen.

(Zuruf)

- Das können wir nicht vertagen. Okay.

Werner Wölfle (Projektgegner): Wir können das nicht schon wieder vertagen. Wir sind ja nicht kleinlich. Wir wollen auch keinen Fahrplan für das Jahr 2020. Wir diskutieren aber über den Fahrplan, weil Sie nicht den Beweis hinsichtlich der maximalen Kapazität dieses Bahnhofs und hinsichtlich der Qualität der Anschlüsse erbringen können.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Sie behaupten, wir könnten den Beweis nicht erbringen!)

- Nein, Sie sagen es doch gerade.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Sie behaupten das, weil Sie auf Grundlagen setzen, von denen wir heute Morgen gesagt haben, dass sie nicht mehr aktuell sind, und Sie bekommen die aktuellen Grundlagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Frau Ministerin hat gerade geredet, obwohl sie nicht das Wort hatte. Deswegen müssen Sie jetzt wieder aufhören, und Herr Wölfle hat das Wort.

Werner Wölfle (Projektgegner): Jetzt rede ich an die Zuschauer gerichtet, die sich wundern, warum beide Seiten so intensiv über den Fahrplan 2020 diskutieren. Das ist schließlich ein wichtiges Thema.

Wir diskutieren deshalb darüber, weil wir von Ihnen wissen wollen, ob dieser Bahnhof im Jahr 2020 überhaupt in der Lage sein wird, die prognostizierten Züge aufzunehmen. Immer dann, wenn wir nachfragen, stellen Sie Zwischenschritte zur Verfügung und erklären, das sei alles kein Endstand, sondern ein Zwischenstand. Deshalb hat Frau Dahlbender heute Morgen darum gebeten, uns doch endlich einmal Ihre Berechnungen darzustellen, wie groß die maximale Kapazität dieses Bahnhofs in der Hauptverkehrszeit ist und welche Qualität die Anschlussverbindungen haben. Dann müssen wir auch gar nicht über den Fahrplan reden.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Wölfle, wir haben doch heute Morgen zugesagt, dass Sie das bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie bekommen die Unterlagen also. – Herr Palmer, das sollten Sie nicht ablehnen.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich möchte diese Unterlagen haben. Ich möchte aber erklären, warum das jetzt keine Rolle spielt. Frau Gönner möchte uns Unterlagen über zusätzliche Züge übermitteln, die zu Berufsverkehrszeiten unterwegs sind. Diese sind aber an großen Teilen des Tages nicht unterwegs. Anhand dieser Unterlagen können wir also erkennen, was für den größeren Teil des Tages der Zwischenstand des Fahrplans ist. Also muss man über diesen Fahrplan reden. Das darf ja nicht nur im Berufsverkehr funktionieren. Das muss den ganzen Tag über funktionieren.

Jetzt möchte ich auf Folgendes aufmerksam machen. Hier wird gerade der Versuch unternommen, die Beweislast umzukehren. Sie sagen, wir müssten Ihnen nachweisen, dass das nicht funktioniert. Ich sage, dass Sie uns und der Öffentlichkeit gegenüber nachweisen müssen, dass das funktioniert, bevor Sie Bahnhofsgebäude abreißen, Bäume fällen und Milliarden für Tunnelbohrmaschinen ausgeben. Sie müssen zeigen, dass es wenigsten einen vernünftigen fahrbaren Fahrplan gibt, bevor Sie mit den Baumaßnahmen beginnen. Das müssen Sie auch den Parlamenten beweisen.

Wir fragen Sie jetzt danach, und Sie sagen: So genau dürft Ihr nicht fragen. Wir haben nur Zwischenstände. Wir können es euch nicht beweisen. Wartet ab. – Das geht nicht. Sie müssen den Parlamenten und der Öffentlichkeit gegenüber beweisen, dass es geht, bevor Sie solche Maßnahmen einleiten. Diesen Beweis können Sie nach Ihren eigenen Aussagen aber nicht erbringen; denn Sie haben nur einen Zwischenstand. Den Zwischenstand wird man aber doch noch hinterfragen dürfen.

Jetzt frage ich Sie als Mathematiker: Wenn wir von Optimierung sprechen - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sind keine Mathematiker.

Boris Palmer (Projektgegner): Jetzt schaue ich Herrn Kefer an; denn der weiß, warum ich das mache.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Gönner ist Juristin.

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist wahr. *Judex non calculat.*

Herr Kefer, wenn wir von Optimierung sprechen, reden wir dann davon, dass man das Ganze komplett umwirft und etwas völlig anderes dabei herauskommt, oder reden wir von einer Optimierung von 5 % oder 10 %? Was ist da noch drin?

Ich schätze das folgendermaßen ein: Wenn SMA Ihnen im Jahr 2008 ein Gutachten auf den Tisch legt und sagt, dass das eigentlich nicht geht, dann geben Sie SMA den

Auftrag, das noch einmal nachzurechnen und so weit zu optimieren, bis es irgendwie geht. Man ist aber schon zu 98 % am Ziel. Es besteht kaum noch Raum für Optimierung. Das ist nämlich richtig gut. Da gibt es nicht mehr viel zu optimieren.

Das heißt, Ihr schöner Zwischenstand, den Sie jetzt immer relativieren, ist in Wahrheit schon sehr nahe am Optimum. Der Zwischenstand ist schon sehr nah an dem dran, was Sie real fahren müssen, nicht wollen, sondern müssen, wenn gebaut wird.

Jetzt frage ich noch einmal: Was ist falsch an der Aussage, dass bei diesem nahe am Optimum befindlichen Zwischenstand die Anschlüsse bei sehr vielen Verbindungen weg sind? Was ist falsch an der Aussage, dass die Gleisbelegung so eng ist, dass sich die Züge gegenseitig in die Quere kommen? Eine Verspätung bedeutet, dass drei weitere Züge auch Verspätungen aufnehmen müssen, weil sie so eng aufeinander fahren.

Was ist falsch an der Durchschnittsberechnung, dass in diesem Zwischenstand die Anschlussbeziehungen so drastisch verschlechtert werden, wie wir es ausgerechnet haben? Anders gefragt: Haben wir den Zwischenstand richtig analysiert? Dann können wir uns immer noch darüber unterhalten, was ein Zwischenstand bedeutet und ob Sie auf der Grundlage eines Zwischenstandes überhaupt bauen dürfen. Wir sollten aber heute klären, ob das, was Sie uns übermittelt haben, von uns richtig gelesen wurde und ob die Aussagen, die wir bezogen auf den Zwischenstand machen, zutreffend sind. Bisher haben Sie nichts, aber auch gar nichts widerlegt. Dabei nützt wolkiges Drumherumreden nichts. Ich will konkret wissen, was falsch ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, ich muss Sie jetzt leider unterbrechen. Rhetorisch ist das natürlich richtig. Sie wiederholen Argumente ad hominem drei oder vier Mal, damit sie besonders gut wirken. Das ist mir auch klar. Was Sie wollen, haben Sie nun klar gesagt.

Ich möchte einmal eine andere Frage stellen. Herr Kefer hat gesagt, er könne Zwischenstände liefern. Dann könnte doch ein Fahrplan auf der Basis dieses Zwischenstandes vorgelegt werden. Ich weiß aber nicht, ob man das machen kann. Dann kann man ja überprüfen, ob der Fahrplan tatsächlich funktioniert oder ob der Fahrplan so aussieht, wie das Schaubild von vorhin, bei dem zu kurze Umsteigezeiten vermutet werden. Man könnte doch einmal als Zwischenstand einen Fahrplan entwerfen, der unterstellt, dass der neue Bahnhof schon im Jahr 2011 bzw. 2012 da ist. Nehmen wir doch einmal an, den Bahnhof gäbe es schon in zwei Jahren. Dann müsste doch ein Fahrplan dafür gemacht werden. So kann man doch vielleicht an die Sache herangehen. Dann können Sie wieder mit Ihren Fragen kommen.

Boris Palmer (Projektgegner): Den haben wir doch. Das ist doch der Fahrplan, der jetzt an der Wand steht. Das ist doch genau das, was Sie sagen, Herr Dr. Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Den Sie gemacht haben?

Boris Palmer (Projektgegner): Den haben nicht wir gemacht. Den haben die Auftragnehmer gemacht. Genau das, was Sie eingefordert haben, Herr Dr. Geißler, ist der Zwischenstand, ist der Fahrplan. Über diesen Fahrplan reden wir, und damit sind die Nachteile verbunden, die auf dieser Folie stehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ist das das Ergebnis des jetzigen Fahrplans?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, Sie sind Mathematiker, und ich antworte als Ingenieur. Es gibt eine alte Story. Wenn Sie einen Ingenieur fragen, was eins und eins ergibt, dann sagt dieser Ihnen: Nach Rechenschiebergengenauigkeit ungefähr 1,98. – Wenn Sie einen Mathematiker fragen, was eins und eins ergibt, dann überlegt der Mathematiker einen Tag lang und sagt: Es existiert, oder es existiert nicht. – Die jetzige Diskussion erinnert mich so ein bisschen an diese alte Story.

Hier geht es doch um Folgendes: Schaffen wir es, mit einer Infrastruktur einen vernünftigen Fahrplan hinzubekommen? Dabei durchlaufen wir Optimierungsschleifen. Bei jedem Zwischenstand, der nicht befriedigend ist, schließen Sie daraus: Es existiert nicht; denn die Infrastruktur ist nicht in Ordnung.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Sie erreichen das Ziel nicht!)

- Das sagen Sie, weil es einzelne Fälle gibt, die nicht befriedigend sind.

In der Vergangenheit gab es Beweisführungen und Untersuchungen darüber noch und nöcher, ob diese Infrastruktur ausreichend ist.

(Gerd Hickmann: Im Labor!)

- Was heißt Labor? Das ging bis zu einem Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof. Dabei hat der Verwaltungsgerichtshof festgestellt, dass Stuttgart 21 das Betriebsprogramm fahren kann mit plus 30 % und entsprechender Reserve.

Herr Palmer, das bedeutet, dass wir vor folgender Situation stehen. Wir sind durch die Planfeststellungsverfahren durchgekommen. Bei einigen fehlt noch der Abschluss, aber wir sind überall durch. Wir sind auch durch das Verwaltungsgerichtshofverfahren durch.

Das heißt, wir haben überall den Nachweis erbracht, dass die Kapazität ausreichend ist. Jetzt behaupten Sie, aufgrund der Fahrplanoptimierung stimme das nicht. Dazu sage ich, dass das nicht stimmt. Wir haben in allen Verfahren Recht bekommen. Sie sprachen vorhin von der Beweislastumkehr. Sie sagten, wir müssten beweisen, dass wir Recht haben. Das haben wir aber bereits in der Vergangenheit gemacht.

Lassen Sie uns doch Folgendes voneinander trennen. Das eine ist eine Diskussion über die Angemessenheit der Infrastruktur. Das andere ist eine Diskussion über die Optimierung des Fahrplans. Sie verknüpfen nun diese beiden Diskussionen in einer unzulässigen Art und Weise. Das wird aber nicht zum Erfolg führen. Das kann ich Ihnen heute schon sagen; denn die Rückschlüsse stimmen einfach nicht. Damit sollten wir es auch bewenden lassen; denn wir werden in der Diskussion heute nicht weiterkommen.

Deswegen muss man die Fahrplanoptimierung konsequent weiter betreiben und am Ende etwas bauen, das funktioniert. Sie behaupten, dass gehe nicht, weil die Infrastruktur zu eng sei. Wir behaupten, dass das geht, weil sie nicht zu eng ist. Unsere Behauptung ist in Gerichtsverfahren und Planfeststellungsverfahren festgestellt worden.

Peter Conradi (Projektgegner): Ich habe eine Frage zum Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim. Trifft es zu, dass die Entwurfsverfasser von Stuttgart 21 vor dem Verwaltungsgerichtshof ihren eigenen Entwurf begutachtet haben? Unter Ingenieuren ist es üblich, dass ein Prüfengeieur die Arbeit eines anderen Ingenieurs begutachtet. Deswegen wundere ich, wenn Ingenieure beim Verwaltungsgericht Gutachten abgeben über Entwürfe, die sie selbst verfasst haben. Sie haben also ein Gutachten über ihre eigene Arbeit erstellt.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Conradi, dazu möchte ich anmerken, dass es mir nicht ansteht, die Vorgehensweise und die Beurteilung des Gerichts zu kommentieren. Das ist im Vorfeld diskutiert worden. Alles, was dort gemacht worden ist, ist bekannt gemacht und auf den Tisch gelegt worden. Deshalb achte ich den Spruch des Gerichts.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, mit Verlaub darf ich eine Einschränkung machen. Das ist genau das, was die Leute kritisieren und bei dem sie sich unwohl fühlen, wenn man nämlich sagt, das Gericht habe dieses oder jenes Planfeststellungsverfahren als richtig angesehen. Ein Planfeststellungsverfahren dauert zehn bis 15 Jahre. Die Leute, die damit begonnen haben, sind längst aus dem Beruf oder leben zum Teil gar nicht mehr. Das Problem besteht darin, dass wir ein viel zu langes Planfeststellungsverfahren haben.

Das haben wir ja bei der Zementplatte gesehen. Das Bündnis wäre sogar bereit gewesen, das zu akzeptieren, wenn man die Platte irgendwo anders festmacht. Dazu haben Sie völlig zu Recht gesagt, dass man dann das ganze Planfeststellungsverfahren neu aufrollen müsse. Das dauert zehn Monate, und dann ist der Bahnhof kaputt.

Natürlich haben die Gerichte eine Entscheidung gefällt. Wir machen hier aber etwas anderes. Wir wollen den Versuch unternehmen, das, was Sie beabsichtigen und wofür es gute Gründe gibt, so zu begründen, dass die Bevölkerung das auch versteht.

Das Verwaltungsgerichtsurteil versteht die Bevölkerung wahrscheinlich überhaupt nicht. Davon bin ich felsenfest überzeugt. Das versteht niemand.

Wir sind dazu da, das zu interpretieren, was per Urteil festgestellt worden ist und was die Politik entschieden hat. Wir müssen das in der jeweiligen Phase der Umsetzung erklären und begründen. Damit befassen wir uns jetzt. Deswegen wäre es mit Blick auf dieses Ziel interessant, wenn man einen Fahrplan hätte, auch wenn es nur ein simulierter Fahrplan ist, der von den jetzigen Kapazitäten ausgeht. Diesen gibt es offenbar.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das ist der von SMA und damit der von der Bahn!)

- Es ist aber doch gerade gesagt worden, das stimme nicht.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Genau!)

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Es wird immer gesagt, dieser stimme noch nicht. Dies sei nur ein Zwischenstand.

Dieser Plan kommt aber nicht von uns, sondern von der Bahn. Dieser ist im Auftrag des Landes erstellt worden. Sie argumentieren, dass er noch nicht stimme. Wir sagen, dass er jetzt nicht stimmt, weil darin strukturelle Probleme stecken aufgrund der Zuliefererstrecken und der Engpässe im Vorfeld. Das ist ja berechnet worden. Es hat ja auch einen Grund, warum das zwei Jahre lang gedauert hat.

Deswegen ist das der Stand, der von Ihrer Seite heute vorliegt. An den Schwierigkeiten, die sich dabei zeigen, können wir natürlich ablesen, dass in diesem Fahrplan strukturelle Probleme stecken, Herr Kefer. Sonst hätten Sie uns doch heute schon einen schön gerechneten Perwoll-Fahrplan vorgelegt. Das können Sie aber nicht, und das werden Sie auch nicht in Zukunft können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe vorhin gesagt, dass einiges nicht zusammenpasst. Von der Expertenseite wurde zugerufen, dass das so nicht stimme. Dann habe ich die Frage gestellt, warum wir das an die Wand projizieren. Daraufhin haben Sie auf diese Seite verwiesen, sodass ich den Eindruck gewinnen musste, dass es eine Folie von dieser Seite ist. Jetzt erfahre ich, dass das gar nicht von dieser Seite stammt, sondern von Ihnen.

Wenn das fehlerhaft ist, dann muss man doch die Frage stellen, wieso das eine hilfreiche Begründung dafür sein soll, dass wir den Bahnhof bauen wollen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Ich glaube, wir vermischen jetzt wieder zwei Dinge, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Herr Palmer gesagt hat, wir hätten etwas nicht nachgewiesen. Ich sage aber, dass das falsch ist.

Wir waren uns heute Morgen einig, dass der Durchgangsbahnhof eine größere Kapazität mit Blick auf die Anzahl der Züge hat.

(Zuruf: Nein!)

- Wir sind zumindest die Folien von Herrn Kefer durchgegangen. Darin wurde deutlich, was der Kopfbahnhof heute leistet und was der achtgleisige Durchgangsbahnhof in Zukunft leisten wird. Über diese Folie wurde dann nicht mehr diskutiert. Ich nehme das jetzt einfach zur Kenntnis. Herr Wölfle, Sie haben allerdings gesagt, dass Sie noch über die 37 % diskutieren wollen.

Die Leistungsfähigkeit wird also nicht angezweifelt. Die Frage ist nur, wie viel mehr möglich ist. Heute Morgen wurde von uns nachgewiesen, dass über 900 Züge gefahren werden können. Das ist zunächst einmal die erste Feststellung.

Die zweite Feststellung bezieht sich darauf, wie dies im Fahrplan ausgestaltet wird. Wir haben in der vergangenen Woche eine erste Gestaltung, das berühmte SMA-Gutachten vorgelegt. Heute Morgen haben wir festgestellt, dass die Antwort auf die Frage der Spitzenzeiten und die Antwort auf die Frage, wie man das optimal macht, nachgeliefert werden und wir ein weiteres Mal darüber sprechen. Man hat aber auf der Grundlage des alten SMA-Gutachtens diese Gleisbelegung zugrunde gelegt. Dazu habe ich gesagt, dass das nicht mehr dem überarbeiteten Stand entspricht, den wir über zu übergeben zugesagt haben. Insofern streiten wir uns jetzt über einen Punkt, von dem ich sage, dass er überholt ist und weiterentwickelt wird.

Ein weiterer Punkt ist mir wichtig. Derzeit arbeiten wir insbesondere an der Verfeinerung und Optimierung der Übergänge. Dabei geht es beispielsweise um die Umsteigezeiten. Ich glaube, das ist ganz wichtig und wesentlich.

Jetzt komme ich wieder auf das zurück, was ich schon mehrfach gesagt habe. Wir würden gern diese Unterlagen übergeben und beim nächsten Mal darüber sprechen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann halte ich fest, dass wir noch einen neuen Fahrplan bekommen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Genau.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann brauchen wir doch nicht über den alten Fahrplan diskutieren.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte der Aussage entschieden widersprechen, dass wir uns einig sind und dass Einigkeit hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von S 21 besteht. Dem möchte ich heftigst widersprechen. Nach der heutigen Diskussion kann diese Einigkeit nicht festgestellt werden.

Noch ein kleiner Hinweis: Der Verwaltungsgerichtshof prüft keine Fahrpläne im Detail, sondern die Formalia von Verfahren. Das hat auch der Verwaltungsgerichtshof Mannheim getan. Deshalb sind diese weitreichenden Interpretationen so nicht zutreffend.

Im Übrigen hatten wir schon vor längerer Zeit angemeldet, dass Herr Holzhey zu Wort kommen sollte. Herr Geißler, ich würde Sie gern bitten, ihm das Wort zu geben.

Michael Holzhey: Meine Damen und Herren, an dieser Stelle rächt sich nun das System, Frau Gönner, dass Sie ewig unter Laborbedingungen geprüft haben, dass das in einem Gutachterkonsortium geschlossen geprüft worden ist und dass das immer nur auf eine Fragestellung gepolt war.

Hier sitzen Leute, die schon seit Jahren Fahrpläne erstellen. Diese haben schon immer gesagt – das haben sie auch schon während der Verfahren gesagt, aber nicht, weil sie per se etwas gegen Stuttgart 21 haben –, dass das nicht fahrbar ist, schon gar nicht mit acht Gleisen. Das kann man alles nachlesen.

Weil das Ganze so aberwitzig teuer ist, spart man aber letztlich am neunten und zehnten Gleis. Den Bahnhof würde ich aber trotzdem ablehnen. Daran zeigt sich aber die Widersprüchlichkeit des Planungsprozesses.

Ein Beispiel: Hätten Sie das SMA-Gutachten aus dem Jahr 2008 dem Verwaltungsgerichtshof an die Hand gegeben, auf dem steht, wegen der besonderen Brisanz mögen alle Beteiligten bitte absolutes Stillschweigen bewahren, dann hätte ein Verwaltungsrichter zumindest die Chance gehabt, einen Eindruck zu gewinnen, über was er redet. Ich begleite sehr viele Eisenbahnrechtsprozesse im Regulierungsrecht. Daher kann ich Ihnen sagen, dass das niemand versteht. Damit hat Herr Geißler vollkommen Recht.

Das rächt sich nun. Sie werden diesen Fahrplan auch nicht mehr rund bekommen. Deshalb sind wir gespannt auf den dritten Aufschlag nach 28 Jahren ab der Konzeptionsphase. Herr Kefer hat mithilfe einer Folie erklärt, wie lange man schon an diesem Projekt sitzt und warum solche Prozesse in Deutschland so lange dauern. Deshalb kann man nach so vielen Jahren einen Fahrplan erwarten, der halbwegs prüfbar ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir wollen schließlich vorankommen. Also machen Sie das einmal. Dann rufen wir das wieder auf. Dann kann man zu dem Ergebnis kommen, dass das in Ordnung ist oder dass das nicht funktioniert. Ich schlage vor, dass wir das bekommen.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Machen wir!)

Dann besprechen wir das in einer der nächsten Sitzungen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Das machen wir. Ich würde eines allerdings ungern so stehen lassen. Herr Holzhey, Sie wissen, dass der Verwaltungsgerichtshof im Jahr 2005 entschieden hat. Insofern war es schwierig, ihm im Jahr 2005 etwas vorzulegen, das im Jahr 2008 erarbeitet wurde.

Offensichtlich konnten Sie den Verwaltungsgerichtshof mit Ihren Gutachten und mit Ihren Vorträgen nicht überzeugen; denn der Verwaltungsgerichtshof hat eine Abwägung vorgenommen. Ich möchte jetzt aber nicht die Rechtsverfahren aufrollen.

In der vergangenen Woche waren Sie nicht dabei. Deshalb kann ich Ihnen mitteilen, dass Herr Rey von SMA in der vergangenen Woche gesagt hat, dass es sich damals um einen Arbeitsstand zu Beginn der Untersuchungen handelte und dass klar war, dass man dies weiterentwickeln wird, weil es darum geht, dass eine entsprechende Beratung notwendig ist. Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, was Herr Rey in der vergangenen Woche gesagt hat. Ich denke, damit sollten wir es bewenden lassen, weil Sie in der vergangenen Woche nicht anwesend waren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt noch Herr Stocker, und dann schließen wir die Diskussion über dieses Thema. Der Fahrplan kommt wieder auf die Tagesordnung.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Dem Verwaltungsgerichtshof lag kein Betriebskonzept vor, Herr Kefer. Das gab es nicht. Das wollten wir immer, aber das haben wir erst vor einer Woche bekommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker, ich möchte die Bitte äußern, dass wir jetzt nicht darüber reden.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich respektiere das. Ich finde es auch nett, dass er den Verwaltungsgerichtshof respektiert. Der Verwaltungsgerichtshof hat aber lediglich zu prüfen, ob das Planfeststellungsverfahren aus rechtlicher Sicht korrekt gelaufen ist. Genau das hat der Verwaltungsgerichtshof gemacht, mehr aber nicht.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Falsch!)

- Doch.

Genau das hat er gemacht, aber nicht mehr. Der Verwaltungsgerichtshof ist kein Eisenbahnexperte, um das einmal deutlich zu sagen. Ich denke, damit können wir es bewenden lassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Deswegen gehen wir jetzt auch weiter. Wir haben aber jetzt schon drei Punkte, die wir noch einmal auf die Tagesordnung bringen müssen.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Zwei davon hängen aber sehr eng zusammen. Das Thema von heute Morgen und das Thema jetzt sind eigentlich ein und dasselbe.

Boris Palmer (Projektgegner): Darf ich einmal fragen, warum wir vor einer Woche einen veralteten Gutachtenstand bekommen haben?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Palmer, ich habe heute Morgen schon darauf hingewiesen, dass wir im Nachgang der Sitzung der vergangenen Woche etwas vorgezogen haben, um zu versuchen, Ihren Wünschen gerecht zu werden. Als Mathematiker wissen Sie außerdem, dass Simulationen etwas Zeit brauchen.

Heute Morgen haben wir uns darauf geeinigt, dass Sie die Unterlagen bekommen. Ich finde, mehr als diese Zusage zu geben, kann ich nicht machen. Wir können aber noch den ganzen Nachmittag darüber diskutieren, warum, wann und weshalb. Ich glaube, das hilft uns aber nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir bekommen also noch die neuesten Expertisen von dieser berühmten Züricher Firma. Sie haben das ja auch erst seit anderthalb Tagen, habe ich gehört.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin] nickt mit dem Kopf – Heiterkeit bei Gerd Hickmann)

- Es ist halt so. Das ist aber auch egal. Wir bekommen das, und dann wird neu berechnet.

(Gerd Hickmann: Am besten das ganze Projekt!)

Noch einmal zurück zu der Aussage, der Ingenieur kommt bei eins und eins auf 1,98. In der Politik ist das noch schlimmer. Konrad Adenauer hat einmal gesagt: In der Politik ist zwei Mal zwei nicht immer vier, sondern des Öfteren auch fünf. – Das stimmt auch. Politik ist keine Wissenschaft, wie viele Professoren meinen, sondern eine Kunst.

(Heiterkeit)

Das stammt aber von Bismarck. Die Politik lassen wir jetzt aber lieber außen vor, obwohl hier mehr politisiert wird als dort drüben. Das müssen Sie auch sehen.

Es ist aber auch etwas dran. Es gibt Regeln, die von Theoretikern, vor allem von Wirtschaftstheoretikern aufgestellt werden. Das wird dann als mathematisch sicher dargestellt. Was Milton Friedman gesagt hat, galt dann drei Jahrzehnte lang als unverrückbar, bis dann schließlich der gesamte Finanzsektor zusammengekracht ist,

die nach diesen Theorien gearbeitet hat. Das ist halt so. Das sind halt Geisteswissenschaften.

Unter wirtschaftstheoretischen Gesichtspunkten ist es sicher falsch, zum Beispiel Opel zu helfen, bevor Opel pleitegeht. Das kann aber politisch richtig sein.

Insofern sollten wir darüber jetzt nicht reden. Eine politische Bewertung geben wir erst am Schluss ab. Jetzt halten wir uns nicht an die Theorien, sondern an die Fakten. Außerdem bekommen wir bis zum nächsten Mal eine Fahrplanberechnung für eine Gleisbelegung für den Tiefbahnhof S 21.

Somit können wir auch die Folie mit den mittleren Wartezeiten übergehen.

([Anlage 2](#) – Seite 14)

Das Resümee können wir dann auch übergehen.

([Anlage 2](#) – Seite 15)

Das sind alles rhetorische Fragen, die mit „Trifft es zu“ beginnen.

([Anlage 2](#) – Seite 16)

Damit machen Sie es der anderen Seiten relativ einfach. Wenn die andere Seite jetzt einfach Nein sagt, dann ist die Diskussion zu Ende.

Ist das Betriebskonzept S 21 auch auf SMA zurückzuführen?

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist genau dasselbe. Das Betriebskonzept ist der gewollte Fahrplanzwischenstand für 2020. Das nennt sich Betriebskonzept.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Infrastruktur wird ja auch in diesem Betriebskonzept behandelt. Darin stehen zum Beispiel Aussagen darüber, ob die Infrastruktur knapp bemessen ist. Dann müssen wir das auch zurückstellen, weil wir die SMA-Sache zu einem anderen Zeitpunkt behandeln werden.

Boris Palmer (Projektgegner): Einverstanden, Herr Dr. Geißler. – Aber noch ein Hinweis an Herrn Kefer. Sie haben uns vorgeworfen, wir würden falsche Schlüsse ziehen. Das tun wir gar nicht. Sondern SMA, Ihr eigener Gutachter hat die Schlussfolgerung gezogen: Wenn Ihr diesen Fahrplan mit den gerade einmal 20 Zügen fahren wollt, dann ist die Infrastruktur knapp bemessen. – Das hat Ihr Gutachter gesagt. Wir zitieren nur die Schlussfolgerungen Ihres eigenen Auftragnehmers. Wir schlussfolgern also nicht auf illegale Weise. Sie haben vorhin gesagt, wir würden irgendwelche Schlüsse ziehen. Das tun wir aber gar nicht. Wir zitieren nur.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, Sie haben das Wort an sich gerissen.

Boris Palmer (Projektgegner): Entschuldigung. Jetzt gebe ich es zurück.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das geht nicht, weil wir über SMA noch zu einem anderen Zeitpunkt reden. Dann können Sie die Kapazitätsfrage aufgreifen.

Peter Conradi (Projektgegner): Ich habe noch eine Frage, Herr Dr. Geißler. SMA schreibt in seinem Gutachten, SMA habe die Kapazität des Tiefbahnhofs überhaupt nicht untersucht. Das gehöre nicht zum Auftrag. Hat sich das geändert?

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Rey hat in der vergangenen Woche in diesem Saal gesagt, bezogen auf den Tiefbahnhof habe SMA mit Blick auf das Grundtaktgerüst bisher keine Kapazitätsengpässe festgestellt. SMA hat es also untersucht. Ansonsten könnte SMA diese Aussage nicht treffen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir hören also beim nächsten Mal noch etwas zur Kapazität.

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner])

- Es geht jetzt nicht darum, wer was wann richtig oder falsch gesagt hat. Sondern die Fragen, die SMA betreffen, werden bei der nächsten Runde beantwortet.

Darüber hinaus wird auf dieser Folie die Frage aufgeworfen, ob es zutreffend sei, dass bislang kein Konzept für zusätzliche Verdichterzüge im Berufsverkehr vorliege. Diese Frage haben wir schon behandelt.

Weiter wird die Frage aufgeworfen, ob es zutreffend sei, dass bei S 21 viele Züge im Hauptbahnhof nicht warten könnten und dass viele Anschlüsse schlechter seien. Das haben wir vorhin ausführlich behandelt.

Die Frage, ob es zutreffend sei, dass die vielen zusätzlichen Züge hauptsächlich Lücken außerhalb der Stoßzeiten auffüllen, haben wir nicht behandelt. Ist das so wichtig, dass wir das jetzt behandeln müssen?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): All diese Fragen hängen mit dem SMA-Gutachten zusammen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also stellen wir das zurück.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, wir würden gern auf Folie 11 zurückkommen, zu der Herr Leuschel vortragen wollte. Hierbei handelt es sich um das Schnecken- und Blitzbild.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist doch die Blitz- und Schneckenfolie von Herrn Stocker.

([Anlage 2](#) – Seite 11)

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Genau. Wir hatten gebeten, dass Herr Leuschel dazu vorträgt.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Palmer, Sie haben erfreulicherweise gesagt, dass die Erstellung eines Fahrplans eine hoch komplexe Sache ist. Das ist in der Tat so. Das merken wir alle. Es ist in der Tat sehr schwierig, das eine oder andere Problem des Fahrplans zu lösen.

Es ist nun einmal eine Eigenart der Eisenbahn, dass sich Strecken verzweigen, dass sie auseinandergehen, dass sie zusammengeführt werden. Dafür gibt es Weichen. Es ist sehr trivial, was ich sage. Es kommt aber oftmals zu Begegnungen mit Verkehr aus der Gegenrichtung, was die Fahrplangestaltung schwierig macht. Dieses Problem kann man durch Kreuzungsbauwerke minimieren, indem also das eine Gleis über das andere hinweg geführt wird.

Herr Stocker, ich möchte auf Ihre Folie eingehen. Auf die Rohrer Kurve komme ich anschließend zu sprechen. Zunächst möchte ich gern auf die Schnecken eingehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich möchte Sie ganz kurz unterbrechen und für diejenigen, die zuschauen, sagen, dass wir jetzt über die sogenannten Zwangssituationen reden. Es geht also um Konfliktsituationen, denen man schwer ausweichen kann, die man aber lösen muss.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön. Jetzt haben Sie wieder das Wort. Die Blitze sind also die Konfliktpunkte, und die Schnecken stellen die daraus resultierenden Folgen dar.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein. Wenn ich es richtig verstehe, stellen die Schnecken die Strecken dar, auf denen die Züge nach Ihrer Auffassung zu langsam fahren, Herr Stocker. Die Blitze stellen die Konflikte dar, auf die ich anschließend zu sprechen komme. Jetzt möchte ich aber erst etwas zu den Schnecken sagen. Dort ist von Geschwindigkeiten von 60 km/h und 80 km/h die Rede. Von der Rohrer Kurve bis zum Flughafenbahnhof gibt es also eine Strecke, auf der 100 km/h gefahren werden kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie müssen erklären, was die Rohrer Kurve ist. Die Leute in Bad Mergentheim wissen das nämlich nicht.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Die Rohrer Kurve ist die Verzweigung zwischen der Gäubahn und der bestehenden S-Bahn-Strecke auf die Filderhöhen zum Flughafenbahnhof, die künftig befahren werden soll von den ICEs aus Richtung Zürich und vom Regionalzugverkehr von der Gäubahn in Richtung Flughafen und Innenstadt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum heißt sie Rohrer Kurve?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Weil der Stadtteil Stuttgart-Rohr heißt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt ist die Information vollständig.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich möchte auf die Geschwindigkeit zu sprechen kommen. Die Strecke von der Rohrer Kurve bis zum Flughafen ist eine Eisenbahnstrecke, die für 100 km/h gebaut worden ist, die in der Tat bei Leinfelden einen Abschnitt von etwa 500 Meter hat, der sich nur mit 80 km/h befahren lässt. Das halte ich aber überhaupt nicht für dramatisch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich unterbreche Sie ungern, aber vielleicht können Sie auch noch die Farben erklären. Blau steht für was? Braun steht für was?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Mit Blau ist die Rohrer Kurve gekennzeichnet. Mit Gelb ist die neue Schnellstrecke Stuttgart-Ulm dargestellt. Die beiden Strecken sind verbunden auf den Filderhöhen über die blau gestrichelte Linie. Das ist die Verbindung vom bisherigen Flughafenbahnhof bis zur Einführung in die Schnellbahnstrecke.

Ich würde gern bei der Geschwindigkeit der Strecke bleiben, Herr Stocker, weil das Ihr Kritikpunkt ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man das nicht einmal erklären? Sonst verstehen die Leute das nicht. Die Leute sehen das am Bildschirm, wissen aber nicht, was die einzelnen Farben bedeuten. Mit Gelb ist also die Neubaustrecke gekennzeichnet.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Diese Strecke führt durch den Fildertunnel zum Hauptbahnhof. Habe ich das richtig verstanden?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das ist richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Diese Strecke kommt rechts von Wendlingen-Ulm.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Rechts kommt sie von Wendlingen-Ulm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was bedeutet dann diese gestrichelte gelbe Linie? Ist das die Abzweigung zum Flughafen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das ist die Abzweigung zum Flughafen für den Fernverkehr zwischen Stuttgart und Ulm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was wird mit der blauen Linie gekennzeichnet?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das ist die Verbindung vom derzeit bestehenden Flughafenbahnhof zur Schnellstrecke. Diese Verbindung gibt es noch nicht. Sie ist geplant.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zu welcher Schnellstrecke?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Die Verbindung zur hier gelb eingezeichneten Schnellfahrstrecke Stuttgart-Ulm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das geht daraus aber nicht hervor. Sie mündet in eine braune Strecke.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein, oben mündet sie in die gelbe Strecke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist richtig.

Tanja Gönner (Projektbefürworterin): Herr Geißler, vielleicht fragen Sie Herrn Stocker, was wie gekennzeichnet ist; denn das Bild stammt von Herrn Stocker.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich darf einmal die Kritiker fragen, ob sie mir zustimmen, dass die Folie korrekt ist, was die Gleisführung angeht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Leuschel, trotzdem muss ich darauf bestehen, dass das erklärt wird. Wenn wir das zeigen, dann erscheint das auf dem Fernsehschirm. Es geht darum, dass die Leute wissen, was die einzelnen Farblinien bedeuten. Sonst kann man die Folie nicht verstehen.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich möchte einmal die Grundzüge ganz kurz darstellen. Hier haben wir die Strecke, die von unten, von Stuttgart hoch kommt, die weitergeführt werden kann ohne Halt nach Ulm, die hier ausfädelt zum neuen Fernbahnhof, dann fädelt sie wieder ein auf die Strecke nach Ulm.

Hier haben wir – wiederum von Stuttgart kommend – die Strecke über den Filde-
raufstiegstunnel. Diese blaue Strecke hier stellt die Ausschleifung dar. Hier zeigt sich die Ausschleifung zum bestehenden S-Bahnhof. Dazu lässt sich auch etwas sagen, was ich jetzt aber nicht mache. Ich sage jetzt nur, wie es weitergeht. Weiter geht es

zum bestehenden S-Bahnhof, und dann geht es auf der bestehenden S-Bahnstecke - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist braun gekennzeichnet?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Mit schwarz ist die alte und die neue Gäubahn gekennzeichnet. Das heißt, die neue Gäubahn fährt auf dieser Strecke hier.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt zeigen Sie bitte den Bad Mergentheimern, was die Gäubahn ist.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Die Gäubahn ist die Strecke von Stuttgart nach Horb und Singen. Die wird neu geführt. Diese Strecke geht bisher von hier unten hoch und geht über Vaihingen und geht hier durch. Diese Gäubahn wird aufgelassen. Das heißt, künftig fährt sie so.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Stillgelegt, nicht aufgelassen!)

- Ja. Stillgelegt.

Dann fährt sie so und hier an diesem S-Bahnhof vorbei. Sie fährt dann über die Rohrer Kurve wieder auf ihre alte Trasse.

In der vergangenen Woche habe ich bereits auf mein Lieblingsplakat hingewiesen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist grün gekennzeichnet?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Grün gekennzeichnet ist die bisherige Strecke der S-Bahn.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Bei dieser Folie möchte ich mich zunächst auf Ihre Aussage zur Geschwindigkeit beschränken, Herr Stocker. Die Konflikte möchte ich anschließend detailliert darstellen.

Sie haben kritisiert, dass die Züge auf der Gäubahn, also aus Richtung Singen, Rottweil und Horb, künftig – wie die blauen großen Pfeile zeigen – über die Filderhöhen geleitet werden, über diesen Weg, über die bestehende S-Bahnstrecke, und dass die Geschwindigkeit viel zu langsam sei. Daher die Begrifflichkeit der Schnecke.

Meine Aussage dazu ist, dass wir auf der bestehenden S-Bahnstrecke von der Verzweigung beim Stadtteil Rohr bis zum Flughafen eine bestehende Strecke für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit haben, die bei Leinfelden einen Streckenabschnitt von einer Länge von 500 Metern hat, auf der maximal 80 km/h gefahren werden können.

Dies halte ich aber für unerheblich, weil sich das sehr schnell zum Status quo relativiert. Auf der jetzigen Gäubahn, also von Süden kommend über Vaihingen und Stuttgart-West nach Stuttgart Hauptbahnhof, kann heute nur eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bis 80 km/h und einem kurzen Stück eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gefahren werden. Auf der alten Gäubahnstrecke fährt kein Zug schneller als 90 km/h.

Die Fahrzeit von Horb, von Rottweil als Schnittpunkt an der Gäubahn nach Stuttgart Hauptbahnhof in der Tieflage bleibt über den Flughafen dieselbe, wie sie heute über den ehemaligen Bahnhof Stuttgart-West in die Stadt geführt wird. Daher sehe ich das mit der Geschwindigkeit sehr relativ.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Obwohl dort solch ein Umweg gemacht wird?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja. Sie ist gleich schnell.

Ich möchte deutlich sagen, dass wir in vielen vergleichbaren großen Städten Deutschlands leider auch – städtebaulich bedingt – mit Geschwindigkeiten von 80 km/h fahren. Wir fahren durch die Elbbrücken bis Hamburg Hauptbahnhof nur 80 km/h. Von Hamburg Hauptbahnhof nach Hamburg Altona fährt jeder ICE nur 60 km/h. Das Streckennetz der Stadtbahn in Berlin wird von jedem ICE nur mit 60 km/h befahren.

Das heißt, eine Geschwindigkeit, die unter 100 km/h und auch deutlich unter 100 km/h liegt, ist in einer Großstadt überhaupt nicht ungewöhnlich. Herr Palmer, von Köln-Deutz nach Köln Hauptbahnhof fahren wir nur mit 40 km/h.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Aber nicht auf einer neuen Strecke!)

- Herr Palmer, es ist richtig, was Sie sagen.

(Dr. Felix Berschin: In Mannheim fahren Sie 160 km/h in der westlichen Riedbahn!)

- Moment. Herr Berschin, die westliche Riedbahn in Mannheim ist im Jahr 1985 eröffnet worden. Die Strecke, über die wir hier reden, ist eine Bestandsstrecke der S-Bahn, die wir nutzen. Ich glaube, es ist es nicht wert, dass wir uns darüber lange erhitzen, weil die Fahrzeiten identisch bleiben.

Ich möchte zu den Konflikten kommen. Über welche Konflikte reden wir vordergründig? Wir haben über den Hauptbahnhof und über die Kapazität gesprochen. Ich denke, darüber haben wir uns heute ausreichend ausgetauscht. Dabei bleibt noch etwas offen.

([Anlage 4](#) – Seite 2)

Wir reden über drei Dinge, die ich gleich im Einzelnen erläutern werde. Wir reden erstens über die Rohrer Kurve, zweitens über die Dimensionierung der Anlagen am Flughafen Stuttgart und drittens über die sogenannte Wendlinger Kurve, die den Verkehr von Tübingen über die Schnellstrecke nach Stuttgart betrifft.

([Anlage 4](#) – Seite 3)

Zunächst zur Rohrer Kurve. Auf der linken Grafik sehen Sie schwarze Gleise. Dort fährt von links nach rechts die Gäubahn, also die S-Bahn von Herrenberg und Böblingen. Diese führt zu dem gelb eingezeichneten Bahnsteig. Dies ist Stuttgart-Rohr.

Mit Grün dargestellt ist die S-Bahn, die Linien S 2 und S 3 Richtung Flughafen, die heute schon kreuzungsfrei von Rohr hinausführt. Hinzu kommen die zwei roten Striche. Das ist die Rohrer Kurve. Das heißt, dass man aus Richtung Süden kommend Richtung Flughafen fahren kann.

Die Ausfädelung südlich von Rohr – auf der Grafik eher links gezeichnet – ist kreuzungsfrei, weil der Berghautunnel eine neue Röhre bekommt für die Fahrtrichtung der S-Bahn in Richtung Schwabstraße bzw. Innenstadt. Es bleibt der Konflikt, den wir rot eingezeichnet bzw. eingekreist haben, und zwar für die Züge, die vom Flughafen kommend in Richtung Horb, Rottweil bzw. Singen fahren werden.

Bei uns in Deutschland und auch in anderen Ländern ist es gang und gäbe, dass es niveaugleiche Ausfädelungen gibt. Das Betriebsprogramm sieht nach heutiger Vorstellung vor, dass dort ein Regionalzug pro Stunde und alle zwei Stunden der ICE von Stuttgart nach Zürich fahren. Das sind pro Stunde drei Züge, die durch diesen Zwangspunkt fahren. Rechnerisch sind es in einer Stunde zwei Züge und in der anderen Stunde ein Zug, die dieses Gegengleis, nämlich die Richtung der S-Bahn, von der Innenstadt zum Flughafen befahren müssen. Die S 2 und die S 3 fahren passend etwa alle Viertelstunde – es gibt leider kleine Taktabweichungen, die mit der Eingleisigkeit bei Filderstadt zusammenhängen – aus der Stadt heraus zum Flughafen. Es ist überhaupt nicht anspruchsvoll, hier eine niveaugleiche Ein- und Ausfädelung sicherzustellen. Ich kann Ihnen Beispiele nennen, die viel komplizierter sind.

Ich denke beispielsweise an das Erfolgsmodell der Karlsruher Stadtbahn und verweise auf Karlsruhe-Durlach. Auch in Rastatt werden viel mehr Beziehungen innerhalb einer Stunde niveaugleich ausgekreuzt. Ich könnte beliebig viele weitere Beispiele aus Deutschland nennen. Das will ich hier aber nicht machen. Diesem Punkt sehen wir also sehr entspannt entgegen.

([Anlage 4](#) – Seite 4)

Jetzt kommen wir zu dem heute schon bestehenden Flughafenbahnhof. Dies ist das gelbe Rechteck zwischen den Gleisen am Flughafenbahnhof. Es kam eine Frage auf, die ich bei dieser Gelegenheit gern mit beantworte. Der Bahnsteig ist heute zweigleisig, und er wird zweigleisig bleiben. Er hat heute eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern über der Schiene. Dies gewährleistet ein stufenfreies Ein- und Aussteigen in die S-Bahn.

Künftig ist vorgesehen, dass die S-Bahn, die nach Bernhausen zur Filderstadt fährt, das von hier aus gesehen untere Gleis in beide Richtungen benutzt, während der Regionalexpress und der ICE über das obere Gleis und dann nach rechts weiter zur Schnellstrecke fahren werden.

Um dies optimal für unsere Kunden zu gestalten, werden die Gleise umgestaltet, und zwar abgesenkt. Nach oben können wir nicht wegen der Fahrleitung. Der S-Bahnsteig, also das untere Gleis, soll selbstverständlich seine Höhe von 96 Zentimetern behalten. Das obere Gleis soll auf eine Höhe von 76 Zentimetern angehoben werden, die im Fernverkehr Standard ist.

Sollte aufgrund irgendeiner Betriebslage umgekehrt gefahren werden, so verweise ich beispielhaft auf den Bahnhof Köln-Flughafen, wo auch die Höhe auf der einen Seite 96 Zentimeter und auf der anderen Seite 76 Zentimeter beträgt. Die Züge können also sehr wohl an der anderen Bahnsteigkante halten.

Schauen wir uns einmal die Stuttgarter S-Bahn an und nehmen die Strecke Richtung Plochingen. Auf dieser Strecke gibt es viele Haltepunkte, die auch nur eine Höhe von 76 Zentimetern haben. Dann gibt es in etwa diese Stufe ins Fahrzeug.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss noch einmal nachfragen; denn das ist vielleicht nicht ganz verständlich. Die Zentimeterangaben beziehen sich auf die Höhe der Bahnsteige?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja, auf die Bahnsteigkante über der Schiene. Bei einer Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern hat man bei den heute gängigen S-Bahnfahrzeugen einen niveaufreien Einstieg, sodass der Kunde keine Stufe überwinden muss. Das ist an sich das Ideal, das man sich für jeden Reisenden wünschen kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das hätte die Bahn schon lange machen können. In Amerika ist es selbstverständlich, dass man mit einem Kinderwagen oder mit einem Rollstuhl in den Zug kommt. Damit habe ich mich in den 70er-Jahren als Sozialminister herumschlagen müssen. Das Besteigen eines deutschen Eisenbahnwaggons ist für alte Leute und für Behinderte gleichzusetzen mit dem Schwierigkeitsgrad 3 bis 4 beim Bergsteigen – mit Verletzungsgefahr.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, ich kann Ihnen nicht widersprechen. Ich möchte aber ein Beispiel aus Ihrer Heimat nennen, das nach Baden-Württemberg passt: Bei der S-Bahn Rhein-Neckar, ein Erfolgsmodell per se, die von Heidelberg über Mannheim, Neustadt und Kaiserslautern bis nach Homburg an der Saar fährt, haben wir durchgängig 76er-Bahnsteige und eine einheitliche Einstiegshöhe.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da ist halt der Fortschritt zu Hause.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich wollte Ihnen damit nur ein Kompliment machen.

Zurück zu diesem Bild. Richtig ist, dass die S-Bahn nach Filderstadt grundsätzlich nur über das untere Gleis fährt. Bei einem 15-Minuten-Takt – das S-Bahnangebot bleibt bestehen, wie wir mehrfach gehört haben; das S-Bahnangebot wird keineswegs aufgrund der neuen Verkehre zum Flughafen reduziert – fährt die S-Bahn über die untere Kante. Ich kann Ihnen viele Beispiele von S-Bahnen in Deutschland nennen, wo wir eingleisig in einem wesentlich engeren Takt über eine Kante fahren.

Der Regionalverkehr und der ICE fahren insgesamt mit drei Zügen pro Stunde über die nördliche Kante. Kommt es zu Betriebsabweichungen – das darf ich noch einmal sagen –, kann man die Kanten wechseln, weil rechts von dem gelben Balken, also östlich vom Bahnsteig, eine doppelte Weichenverbindung bestehen soll. Das heißt, Sie können von beiden Gleisen beliebig überleiten.

Dies sehen wir als vollkommen unkritisch an. Ich wiederhole mich: Ich könnte viele S-Bahnsysteme in Deutschland benennen, auch beim Mischverkehr, bei denen wir ähnliche Situationen haben.

[\(Anlage 4 – Seite 5\)](#)

Ich gehe über zum nächsten Punkt. Herr Dr. Geißler, das ist die neue ICE-Fernstrecke von Stuttgart Tiefbahnhof – rechts im Bild - nach Ulm – links im Bild -. Für den Fernverkehr, der am Flughafen in der Relation Mannheim-Ulm oder Frankfurt-München hält, ist links eine Ausschleifung zu dem neuen Bahnsteig zu sehen, der auch hier als gelbes Rechteck dargestellt ist. Von dort geht es weiter Richtung Wendlingen, und zwar auch niveaufrei auf die Schnellstrecke.

Jetzt wird diskutiert, ob die Eingleisigkeit von der Stadt kommend zum Bahnhof – die Strecke ist 835 Meter lang – zu vertreten ist. Nach längerem Hinschauen – auch gemeinsam mit SMA – ist dies fahrplanmäßig möglich. Dies ist aber auch vor dem Hintergrund möglich, dass sich der Fernverkehr sehr wohl mit dem Gedanken trägt, ab dem Jahr 2020 eher stündlich als alle zwei Stunden am Flughafen zu halten. Deshalb werden wir in der Planfeststellung auf jeden Fall das zweite Gleis mit vorsehen.

Ich kann Ihnen nur sagen: An diesen 835 Metern Gleis wird Stuttgart 21 mit Sicherheit nicht scheitern. Das schauen wir uns genau an. Dafür nehmen wir das viel zu ernst.

Noch ein Wort zum Fernverkehr. An einigen Flughafenbahnhöfen, speziell in Frankfurt Flughafen, haben wir einen großen kommerziellen Erfolg. Die Hinweise, die wir auch vom Flughafen bekommen, nehmen wir ernst. Der Fernverkehr ist der Meinung, zusätzliche Potenziale generieren zu können, wenn wir nicht alle zwei Stunden, sondern stündlich hier halten. Wir reden aber über das Jahr 2020.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum war für diese 835 Meter ursprünglich nur ein Gleis vorgesehen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nach den ersten Kapazitätsbetrachtungen hätte das ausreicht. Nach scharfem Hinsehen würde das heute noch ausreichen. Damit befassen wir uns aber noch einmal. Fest steht, dass wir in der Planfeststellung auf jeden Fall das zweite Gleis mit vorsehen.

Ich darf Ihnen zwei Beispiele nennen für den Fall, dass jetzt der Vorwurf erhoben wird, warum wir das denn nicht gleich bauen. Auch bei der Zuführung zu dem sehr erfolgreichen Fernbahnhof Frankfurt Flughafen ist von Mainz kommend über die Abzweigung Mönchhof bzw. Mönchwald eine Zweigleisigkeit vorgesehen gewesen, aber zunächst nur eine Eingleisigkeit realisiert worden. Das kann man jederzeit nachholen.

(Dr. Felix Berschin: Sie bereuen schwer, dass Sie das gebaut haben!)

- Sie werfen ein, wir würden es sehr bereuen, dass wir das gebaut haben. Es geht immerhin um Bundesmittel. Es ist nicht so einfach, das Geld beliebig in der Erde zu verbauen, bevor keine Nachfrage gegeben ist.

(Zuruf von Dr. Felix Berschin)

- Ich habe von Beliebigkeit gesprochen.

Wir haben im Nord-Süd-Tunnel in Berlin - -

(Dr. Felix Berschin: Die sind länger!)

- Diese These ist leider nicht richtig. Die Nachfrage steigt. Wenn jetzt der 15-Minuten-Takt kommt, werden noch mehr Fernzüge durch den Tunnel fahren.

Es wird oft kritisiert, der Berliner Nord-Süd-Tunnel sei noch nicht am Ende seiner Kapazität. Der Flughafen geht im Jahr 2012 in Betrieb. Dann kommt ein 15-Minuten-

Takt hinzu. Außerdem ist die Dresdner Bahn offen. Dann kommt der Stundentakt nach Prag. Warten Sie also erst einmal ab.

Unsere Vorfäter hätten sich an unseren Generationen versündigt, wenn sie nicht weit vorausschauend geplant hätten.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Das wollen wir auch für Stuttgart! Nicht nur für Berlin! Für Stuttgart bitte auch weit vorausschauen und Reserven einplanen!)

- Das machen wir. Deswegen habe ich gesagt, dass wir bei der Planfeststellung das zweite Gleis vorsehen.

([Anlage 4](#) – Seite 6)

Ich möchte auf einen weiteren Konfliktpunkt zu sprechen kommen, und zwar auf die Wendlinger Kurve. Unten links, auf der Karte nicht dargestellt, liegt Tübingen. Das blau Gestrichelte soll den wunderschönen Neckar darstellen. Das Dunkelblaue ist die A 8.

Heute existiert nur die Bahnlinie von Tübingen nach Norden, die hier schwarz eingezeichnet ist. Hier ist dargestellt, wie man heute von Tübingen über Reutlingen, Plochingen und Esslingen nach Stuttgart fährt.

Wenn die Schnellstrecke gebaut wird – dies ist die blaue Bahnlinie, die waagrecht verläuft –, ist vorgesehen, eine Kurve zu bauen, die 1,2 Kilometer lang ist. Diese nennt sich kleine Wendlinger Kurve. Über diese kann die Verkehrsbeziehung von Tübingen in Richtung Flughafen und Richtung Innenstadt in Richtung und Gegenrichtung herstellen.

Es ist vorgesehen, hier alle 30 Minuten ein Zug zu fahren. Das heißt, dass bei Eingleisigkeit vier Züge pro Stunde fahren. Durch den Nullknoten, der heute in Tübingen besteht und der überhaupt nicht infrage gestellt wird – dahinter steht im Übrigen das erfolgreiche Konzept des Allgäu-Schwaben-Taktes –, geht es heute so auf, dass diese Züge fahrplantechnisch – wohlgemerkt: fahrplantechnisch, in der Realität sowieso nicht – sich in dieser Kurve begegnen. Daher ist es absolut vertretbar, diese Kurve eingleisig zu gestalten.

([Anlage 4](#) – Seite 7)

Ich nenne Ihnen zwei Vergleichsfälle. Ich möchte zum einen gern einen Vergleich mit Berlin anstellen. Sie sehen dieses Rund. Das ist die sogenannte Genshagener Heide. Dies hier ist der Weg von der Innenstadt zum Flughafen. Diese Kurve ist etwas über 2 Kilometer lang. Hier werden unter gleichen Ausschlussbedingungen auf der sogenannten Anhalter Bahn Nord-Süd und auf dem Berliner Außenring sieben Züge pro Stunde fahren.

([Anlage 4](#) – Seite 8)

Ein weiteres Beispiel ist die Louisa-Kurve in Frankfurt. Der rechte Strich ganz unten von Darmstadt kommend führt zum großen Frankfurter Hauptbahnhof, den Sie im oberen Teil des Bildes sehen.

(Dr. Felix Berschin: Da steht der ICE immer!)

Dies ist die Louisa-Kurve. Der ICE, der von Mannheim kommt und dort zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt, muss diesen Weg benutzen, um dann wieder von Frankfurt Richtung Hannover rauszufahren. Die Louisa-Kurve ist knapp 1 Kilometer lang. Auch dort fahren pro Stunde vier Züge.

(Dr. Felix Berschin: Einer der größten Engpässe Deutschlands!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie lautete der Einwurf?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Berschin meinte, dies sei einer der größten Engpässe im deutschen Netz.

Komischerweise fahren hier aber die ICE-Line 11 und 12 hindurch, also die ICE-Linien, die von Stuttgart bzw. Karlsruhe nach Berlin sowie von Zürich nach Hamburg fahren. Herr Berschin, dies sind dummerweise die ICE-Linien mit der größten Pünktlichkeit. Also kann das nicht so dramatisch sein.

(Dr. Felix Berschin: Dafür ist die Fahrzeit nach Hamburg 15 Minuten länger geworden!)

- Herr Berschin, wir sollten schon ehrlich sein. Die Fahrzeitverlängerung, die Sie gegenüber dem Fahrplan der 90er-Jahre heranziehen, ist entstanden, weil die Züge auf 14 Waggons verlängert worden sind. Geplant waren einmal neun Waggons. Die Linie ist verlängert worden, weil wir Fahrzeitreserven im Norden für den Ausbau Hannover-Hamburg brauchten. Das hat aber nichts mit der Louisa-Kurve zu tun. Ich lege Wert darauf, im Sinne von Frau Gönner nicht Äpfel mit Orangen zu vergleichen.

Natürlich sind eine Zweigleisigkeit und eine Höhenfreiheit etwas Besseres. Sie zitieren so gern die Schweiz. Die Schweiz ist ein tolles Land und auch ein tolles Eisenbahnland. Ich bitte aber darauf zu achten, dass die Schweiz viel kleiner ist, dass die Schweiz im Grunde genommen ein sehr großes S-Bahnnetz ist, das ganz und gar nicht einen solchen starken Mischverkehr hat, wie dies im deutschen Netz der Fall ist. Außerdem sind die Verspätungsquellen viel elementarer. Ich sage nur: Hafenhinterlandverkehre von Rotterdam und Hamburg.

Der Bahnhof Olten aber, der im Dreieck zwischen Basel, Bern und Zürich liegt, hat in seinem Ostkopf auch eine ganz komplizierte niveaugleiche Aus- und Einkreuzung, und das funktioniert. Warum soll das bei uns nicht funktionieren?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit haben wir noch nicht alle Zwangspunkte erörtert, die Herr Stocker angesprochen hat.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Doch!)

Dies gilt beispielsweise für die Frage: Wie sind die engen Durchgänge auf den Bahnsteigen zwischen Rolltreppen usw. mit Blick auf die Verkehrssicherheit zu bewerten?

Es sind auch noch nicht alle Konfliktpunkte, die Herr Stocker auf seiner Folie dargestellt hat, behandelt worden. Die Sache mit dem Gefälle haben wir auch noch nicht besprochen. Ein Blick auf die Uhr sagt mir, dass es schon zehn vor vier ist. Deswegen schlage ich vor, dass wir jetzt die Stockerschen Problempunkte und das, was gerade vorgetragen worden ist, kurz erörtern.

Werner Wölfle (Projektgegner): Damit jetzt nichts durcheinander geht, schlage ich vor, dass wir zunächst eine kurze Replik auf das geben, was gerade vorgetragen worden ist. Die Replik von unserer Seite würde Herr Hickmann übernehmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber jetzt nicht unbedingt unter Bezugnahme auf Berlin, Hamburg usw. Sonst landen wir noch in Barcelona. Bleiben wir bitte hier bei uns.

Gerd Hickmann: Herr Leuschel, vielen Dank. Wir stimmen Ihnen zu: Für all die Engpässe, die wir im Filderraum haben, gibt es Beispiele, die zeigen, dass es andersorts auch funktioniert. Kritisch sehen wir jedoch die Kumulation vieler Engpässe auf kurzer Strecke. Das heißt, der ICE muss mit der S 1 von Herrenberg bis Rohr mitschwimmen. Dann muss er mit der S 2 bzw. S 3 von Rohr bis zum Flughafen mitschwimmen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht können wir einmal die Folie ausblenden, die die Situation in Frankfurt zeigt, und die Folie mit den Blitzen und Schnecken auflegen.

Außerdem habe ich noch einen Vorschlag zu machen. Für den normalen Zuschauer sind diese schematisierten Schaubilder mit den Bahnlinien nicht so recht verständlich. Vielleicht können wir den Versuch unternehmen, eine maßstabgerechte Karte vom Raum Wendlingen, Tübingen und Stuttgart zu entwerfen und diese dann zu zeigen.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Die wäre zu klein!)

- Das ist doch egal. Dann sehen die Leute aber, was mit ihrer bisherigen Eisenbahn passiert und wie es in Zukunft laufen soll. Das interessiert nämlich die Leute. Die Leute, die bisher von Tübingen über Plochingen nach Stuttgart gefahren sind, interessiert es, wie in Zukunft gefahren wird. Das ist doch ganz klar. Deswegen sollte man eine solche Karte erstellen und zeigen. – Herr Bauer, Sie schütteln den Kopf. Warum soll das denn nicht möglich sein?

Bernhard Bauer (Projektbefürworter): Ich denke, dass wir das zum nächsten Mal nicht mehr brauchen. Ich hoffe, dass wir heute mit diesen Zwangspunkten fertig werden. Wir erheben schließlich den Anspruch, bestimmte Dinge zu Ende zu diskutieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung. Deswegen kann die Karte trotzdem erstellt werden. Das hat doch damit nichts zu tun.

Gerd Hickmann: Bisher kommt der ICE aus Zürich über die Gäubahn, über Herrenberg und Böblingen hier an und muss sich auf diesem Abschnitt den Fahrweg mit der S-Bahn Stuttgart-Herrenberg teilen. Das ist oftmals schon schwierig genug.

([Anlage 2](#) – Seite 11)

Ab hier hat er dann freie Fahrt auf seiner eigenen Gäubahntrasse bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Das ist beherrschbar.

Zukünftig wird das aber wesentlich schwieriger; denn diese Gäubahnstrecke bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof wird ersatzlos aufgegeben. Stattdessen wird der ICE über die bestehende S-Bahnstrecke zum Flughafenbahnhof geführt und dann über die Schleife über die hier neu gebaute Magistralenverbindung Fildertunnel von Ulm nach Stuttgart geführt.

Dann folgen sehr viele Zwangspunkte, die es andernorts zwar auch gibt, die hier aber auf sehr enger Distanz zusammenkommen. Hier trifft der Mischverkehr auf die S-Bahn. Da muss ein Slot für den ICE gefunden werden. Anschließend muss der ICE einen Slot zwischen zwei S-Bahnlinien auf dieser Strecke finden.

Dann hat er hier einen eingleisigen Abschnitt am Flughafenbahnsteig, wo er mit den Zügen der eigenen Linie aus der Gegenrichtung in der Fahrplanlage nicht kollidieren darf. Anschließend muss er sich in die bereits dicht belegte Magistralenstrecke nach Stuttgart einfädeln.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, die Kritik an der Eingleisigkeit können wir weglassen, weil wir gehört haben, dass es möglicherweise ein zweites Gleis gibt.

Gerd Hickmann: Nein, die Zweigleisigkeit soll hier hergestellt werden. Die Eingleisigkeit an diesem Bahnsteig bleibt.

Ich habe mich bei dem neben mir sitzenden Mathematiker rückversichert, dass sich solche Engpassfaktoren nicht addieren, sondern multiplizieren. Wenn man also drei Engpässe mit einer Durchlässigkeit von 0,7 in kurzer Folge hat, dann muss man $0,7 \cdot 0,7 \cdot 0,7$ rechnen, sodass sich eine Durchlässigkeit von nur noch rund 0,3 ergibt.

Unsere Analyse führt deshalb dazu, dass Sie tatsächlich – zusätzlich zu dem alle zwei Stunden verkehrenden ICE - nur einen Regionalzug pro Stunde in Richtung Gäubahn führen; denn mehr Züge passen schlichtweg gar nicht mehr durch. Oder können Sie uns andere sinnvolle schnelle Trassen benennen, um weitere Züge auf der Relation zwischen Hauptbahnhof über den Flughafen zur Gäubahn fahren zu lassen? Unsere These ist: Es passen zukünftig maximal zwei Züge pro Stunde von Stuttgart in Richtung Gäubahn durch dieses System, aber nur dann, wenn alles pünktlich funktioniert.

Die zweite Frage, ob Sie den doppelspurigen Ausbau nur in Erwägung ziehen oder ob die DB Projektbau inzwischen damit beauftragt ist, diesen zu planen.

([Anlage 4](#) – Seite 6)

Außerdem möchte ich noch einmal auf die Wendlinger Kurve zu sprechen kommen. Hier zeigt sich die Situation, dass Züge, die aus Richtung Tübingen kommen, auf die kleine Wendlinger Kurve abzweigen. Hier trifft sie auf die Neubaustrecke. Das ist so, als wenn Sie von der Bundesstraße auf die Autobahn auffahren wollen, es aber keine kreuzungsfreie Auffahrt, sondern eine Ampel gibt.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist Geisterfahreei!)

- Nein, das würde ich nicht sagen; denn bei der Bahn ist alles sicher und geregelt. Wir missbrauchen aber einen freien Slot in beide Richtungen, damit wir mit dem Zug überhaupt hier drauf kommen. Das ist Engpass Nummer 1.

Nun zu Engpass Nummer 2. Sie sagen, das Ganze sei aufgehängt am Nullknoten Tübingen. Dabei gebe ich Ihnen Recht. Wo liegt dann die nächste Taktsymmetriekreuzung? In Nürtingen. Dort begegnen sich diese schnellen RE-Züge. also etwa drei bis vier Minuten südlich dieser eingleisigen Kurve.

Wenn der aus Stuttgart kommende Zug fünf oder sechs Minuten Verspätung hat, überträgt sich diese Verspätung automatisch auf den Gegenzug, weil diese eingleisige Kurve blockiert ist.

Das heißt, auch der Gegenzug kommt später an dieser Kreuzung an. Ob dann noch die fahrplanmäßig vorgesehene Lücke frei ist, ist fraglich. Wir sehen hier also ein

ganz großes Problem für die pünktliche Abwicklung des neuen Systems; denn auch hier wird wieder an der Infrastruktur gespart.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich kann mich nicht mehr genau erinnern, aber das Bahngleis nach Tübingen ist doch jetzt auch eingleisig, oder?

(Zuruf: Nein! – Boris Palmer [Projektgegner]: So schlimm ist es nicht mit Tübingen! – Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Auch die alte Strecke ist zweigleisig!)

Ist die Gäubahn auch zweigleisig?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Die Gäubahn ist nur bis Horb zweigleisig. Von Horb bis Immendingen – also bei Tuttlingen – ist sie eingleisig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die haben die Franzosen abgebaut.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Richtig. Jetzt haben wir endlich einen Schuldigen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Worin liegt jetzt eigentlich das Problem? Die Engpässe kann man ja sehen. Das ist unbestreitbar. Was hat das aber mit dem Bahnhof, mit S 21 zu tun?

(Dr. Felix Berschin: Eine Menge!)

- Dann muss man aber den Zusammenhang zwischen der Wendlinger Kurve und der dort vorhandenen Problematik einerseits und dem Bahnhof andererseits herstellen. Man kann nicht die Wendlinger Kurve als solche problematisieren. Die spielt hier nur insoweit eine Rolle, als dass sie ein Problem für den Bahnhof darstellt.

Gerd Hickmann: Wenn ich dazu noch einen Satz sagen darf: In den beiden Schlichtungsrunden haben wir herausgearbeitet, dass die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs nicht nur durch den Bahnhof selbst bestimmt wird, sondern auch durch die Kapazitäten und Möglichkeiten der Zulaufstrecken. Je mehr Zwangspunkte aufgrund knapper Infrastruktur auf den Zulaufstrecken gegeben sind, desto weniger flexibel ist man, die Gleise im Tiefbahnhof sinnvoll gleichmäßig zu belegen. Das sehen wir an dieser Zusammenballung der Züge und an der Bahnsteigbelegung, die zu vielen Konflikten im Gesamtsystem führen.

Das heißt, wir müssen die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens bis hin zur Wendlinger Kurve im Auge haben, wenn wir die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 – dazu zählt auch diese Maßnahme – beurteilen wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist aber sehr allgemein ausgedrückt. Wie wirkt sich das also aus? Die Wendlinger Kurve ist ein Zwangspunkt. Das heißt, dort fahren die Züge nicht so schnell und nicht so häufig. Wir könnten auch sagen: Gott sei Dank; denn dann kommen nicht so viele im Bahnhof an.

Ich weiß, dass so nicht argumentiert wird. Sie müssen aber darlegen, inwieweit es gegen den Durchgangsbahnhof spricht, dass wir da so eine Kurve haben.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich möchte es einmal einfach ausdrücken: Die Züge müssen ja in diesem Bahnhof ankommen. Wir sagen, dass der Tiefbahnhof vier Zulauflinien hat. Die Züge müssen aber erst einmal dorthin kommen. Je weniger Blitze nun auf der Strecke zum Zulauf sind, desto größer ist die Chance, dass wir die Pünktlichkeit des Fahrplans erreichen. Das heißt, je mehr Schwierigkeiten wir auf den Zulaufstrecken haben, desto größer ist die Gefahr, dass es Probleme gibt, dass die Engpässe schon im Zulauf zum Problem werden.

Das kann man nirgendwo schöner als an der Wendlinger Kurve zeigen. Ich hätte aber gern noch einmal die Folie mit den Schnecken und den Blitzen. Ich möchte nämlich noch einmal kurz auf den Flughafenbahnhof eingehen.

Herr Dr. Geißler, all das, was im Vorfeld geschieht oder nicht geschieht, was dort funktioniert oder nicht funktioniert, hat Auswirkungen auf den Tiefbahnhof, weil es im Tiefbahnhof aus jeder Richtung nur ein Zulaufstrecke gibt.

([Anlage 2](#) – Seite 11)

Anhand dieser Folie möchte ich auf Folgendes hinweisen. Wir haben hier einen zweigleisigen Zulauf. Die Schnecken stehen dort, weil wir die Mär von der Hochgeschwindigkeitsverbindung erschüttern wollen; denn hier ist nirgendwo Hochgeschwindigkeit möglich. Damit hat Herr Leuschel auch vollkommen Recht.

Hier haben wir eine zweigleisige Zufahrt. Jetzt haben wir das Problem der Barrierefreiheit am jetzigen S-Bahnhof. Das heißt, wir teilen den Bahnsteig gedanklich in zwei Teile. Auf der einen Seite haben wir 76 Zentimeter Höhe. Auf der anderen Seite haben wir 1 Meter Höhe. Das heißt, es gibt bei der S-Bahn eine Ausstiegshöhe von 1 Meter. Beim Regionalexpress hat man eine Ausstiegshöhe von 76 Zentimetern. Sollte jemals wieder ein ICE auf dieser Strecke fahren, so beträgt die Ausstiegshöhe 50 Zentimeter.

Jetzt teilen wir also den Bahnhof. Wenn die S-Bahn von hier kommt, darf sie nur auf dieser Seite durchfahren und fährt dann nach Bernhausen. Umgekehrt fährt sie an dieser Seite rein und hält hier. Dann muss sie eine Weiche passieren und auf das Gegengleis ausweichen.

Das sind Zwangspunkte, bei denen ich Probleme habe, wenn es auch nur zu minimalen Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr kommt.

Der Regionalverkehr kommt hier rein und muss das Gleis wechseln, damit er auf die linke Seite kann. Umgekehrt zeigt sich das Gleiche. Er kommt hier rein, hält hier und muss das Gleis wechseln, damit er - - Nein, wenn er rausfährt muss er kein Gleis wechseln.

Wenn man eine Strecke neu baut, darf man solche Fehler doch nicht begehen. Das kann vielleicht entstehen, indem man irgendwo etwas verändert. Das darf aber nicht passieren, wenn man eine Strecke neu baut.

Sie haben Recht, wenn Sie jetzt auf die Verbindungsweichen verweisen. Sie können auch mit einem Regionalexpress auf die andere Seite fahren. Dann haben Sie das Problem der Barrierefreiheit aber nicht mehr gelöst. Wenn Sie beispielsweise mit einem ICE auf der falschen Seite zum Halten kommen, dann haben Sie einen Höhenunterschied von 50 Zentimetern zwischen Ausstiegshöhe und Bahnsteighöhe.

Es ist also wirklich Murks. So etwas darf man heute nicht mehr bauen.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, Sie sehen mich wirklich verzweifelt, weil wir den ganzen Tag über versuchen, diesen Zusammenhang zu erläutern. Offenbar gelingt uns das nicht. Ich versuche es noch einmal.

Wir haben einen Durchgangsbahnhof, für den Herr Professor Martin ausgerechnet hat, dass dort 42 bis 52 Züge pro Stunde fahren können. Dabei hat er aber nicht geprüft, was die Züge vor und nach der Grenze des Bahnhofs machen. Der Zug fährt in den Tunnel, dann verschwindet er im Nichts, und er kommt aus dem Nichts. Dann kommt Herr Professor Martin auf die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur.

Wir sagen, dass hierbei Prämissen unterstellt werden, die zweifelhaft sind. Deswegen stimmt das so nicht. Aber selbst dann, wenn man alles akzeptiert, was Sie ausgerechnet haben, kommen nachher wesentlich weniger Züge durch das ganze Netz, weil sie vorher diese Engpässe passieren müssen. Deswegen haben diese vielen Engpassstellen direkte Auswirkungen auf die Frage, wie viele Züge durch den Bahnhof fahren können und – noch wichtiger – zu welcher Minute sie durch den Bahnhof fahren. Das muss sehr genau festgelegt werden. Wenn der Zug von Tübingen kommt, darf er sich auf der eingleisigen Strecke nicht mit seinem Gegenzug treffen; denn sonst gibt es ein großes Unglück. Wenn einer von beiden verspätet ist und man das nur zwei oder drei Minuten auseinanderhalten kann, weil es nur so wenige Möglichkeiten gibt, den Zug zu legen, dann muss der Gegenzug warten.

Dadurch schaukelt sich das hoch; denn das kann er bis zum Bahnhof nicht mehr aufholen. Es gibt keinen Platz. Deshalb muss er sich hinten einfügen. Im Bahnhof werden dann keine Anschlüsse erreicht.

Deswegen hängen leider die vielen Sparversionen im Umfeld des Bahnhofs direkt mit dem Bahnhof zusammen. Mit Stuttgart 21 meinen wir dieses gesamte neue Schienenkonzept. Unsere zentrale Aussage ist: Die Summe dieser vielen Engpässe, deringleisigkeiten, der Kreuzungen, der ebenerdigen Überschneidungen usw., führt dazu, dass erstens die neue Infrastruktur nicht über mehr Leistung als die bestehende Infrastruktur verfügt. Zweitens ist die neue Infrastruktur viel anfälliger für Störungen und Verspätungen.

Deswegen reiten wir auf diesen vielen einzelnen Punkten herum. Die Summe der Probleme ist das Problem.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist klar. Wenn ich das aber einmal überblicke, dann ist das so: Die Engpässe, die Blitze und die Schnecken sind vorhanden. Das wird auch nicht bestritten. Die eine Seite sagt aber, dass das so schlimm sei, dass der Tunnelbahnhof seinen Vorteil verliert. Die andere Seite sagt, die Engpässe seien zwar vorhanden, seien aber nicht so schlimm. Sie könnten behoben oder abgemildert werden. Sehe ich das so richtig?

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

Ich möchte jetzt folgenden Vorschlag machen. Das lassen wir jetzt einmal so stehen. Bei der Debatte über K 21 kommen wir darauf noch zurück. Dann können Sie darlegen, wie das bei Ihrer Konzeption verhindert bzw. vermieden werden kann. Deswegen würde ich das Thema gern vertagen bis zur Diskussion über K 21.

(Zuruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

- Aber nur, wenn es unbedingt notwendig ist, Frau Dahlbender. Das ist zunächst einmal so dargestellt worden. Es hat keinen Wert, jetzt zu sagen, dass das so schlimm sei, dass gar nichts mehr gehe. Wir wollen Ihr Konzept schließlich auch dahin gehend untersuchen, ob es funktioniert.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich wollte auch nicht zu dieser konkreten Thematik fragen. Sondern ich möchte zur Strecke zwischen der Rohrer Kurve und dem Flughafen die Frage stellen, ob es zutrifft, dass von dieser gesamten Planung bisher noch kein Teilabschnitt gerichtsfest planfestgestellt ist. Stimmt es, dass keine Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen? Im Übrigen fehlen bei Stuttgart 21 Planfeststellungsbeschlüsse zu einem ganz wesentlichen Punkt.

Im Zusammenhang mit diesem Streckenkomplex und den nicht planfestgestellten Teilabschnitten möchte ich wissen, ob es zutrifft, dass Anfang 2000 der Bahnaufsichtsrat einen Beschluss gefasst hat? Dieser lautete sinngemäß: Alle Planfeststellungsverfahren zu Stuttgart 21 müssen gerichtsfest vorliegen. Danach wird ausgeschrieben. Auf der Grundlage aktueller Preisangebote wird dann eine Wirtschaftlich-

keitsberechnung gemacht. Danach wird entschieden, ob gebaut wird oder nicht gebaut wird.

Ich frage, warum man von dieser sehr sinnvollen und nachvollziehbaren Vorgehensweise abgerückt ist, wenn es denn zutrifft, dass keine gerichtsfesten Planfeststellungsbeschlüsse für den gesamten Streckenabschnitt vorliegen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann die Frage beantwortet werden? – Das ist offenbar nicht der Fall. Dann verschieben wir die Antwort auf später.

Wir diskutieren immer noch die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Dabei bleiben für mich noch einige Fragen offen. Die Frage nach den Spitzenzeiten und den Pendlern haben wir abgehandelt. Es ist aber auch die Frage aufgeworfen worden, ob alle Züge alle Strecken befahren können. Können denn auch alle Züge in den neuen Bahnhof einfahren? Ist die sogenannte ETCS-Ausrüstung erforderlich, um in den Bahnhof einzufahren zu können? Diese Frage kann man doch mit Ja oder Nein beantworten. Wenn diese Frage beantwortet werden könnte, ist sie schon einmal vom Tisch.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Strecken können befahren werden von den heute fahrenden Zügen, und zwar insbesondere auf dem inneren Ring, den wir beim letzten Mal vorgestellt haben, weil wir dort parallel zu ETCS die herkömmlichen Zugsicherungssysteme einrüsten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann müssen wir alle Züge nachrüsten?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, es geht nicht darum, die Züge nachzurüsten. Die Infrastruktur wird ausgerüstet, sodass dieser innere Ring von den heutigen Zügen in der heutigen Form befahren werden kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ist das Konsens?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Sie sprechen vom inneren Ring. Dazu gehören natürlich der Tunnel nach Wangen und der Tunnel nach Feuerbach. Was ist aber mit dem Filderaufstiegstunnel?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Was die neuen Strecken anbetrifft, wird mit ETCS ausgerüstet, wie es auch von der Europäischen Union vorgegeben wird. Dort wird nicht parallel ausgerüstet.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Stimmen Sie mir zu, dass ETCS in Zukunft nicht mehr das europaweite Sicherungssystem sein wird, weil die Vereinbarung darüber nicht zustande gekommen ist? Wir hätten dann ein Sicherheitssystem in Stuttgart, das unter Umständen nur in Stuttgart und auf wenigen anderen Strecken als Insellösung gefahren wird.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein, dem stimme ich eindeutig nicht zu. Die Europäische Union hat an dieser Strategie insgesamt nichts verändert. Es gibt auch keine gegenteilig lautenden Beschlüsse. Vielmehr gilt der grundsätzlich Beschluss, der schon seit Jahren umgesetzt wird, dass jede neue Strecke mit ETCS ausgerüstet werden muss. Die Strategie, die dahinter steht, ist, dass man versucht, von diesem Ansatz, dass grundsätzlich im Laufe der Jahre ausgerüstet werden muss, zu einem durchgängigen System zu kommen.

Um das zu beschleunigen, hat man darüber hinaus sogenannte europäische Korridore definiert. Auf diesen europäischen Korridoren wird ETCS durchgängig ausgerüstet, obwohl es Streckenabschnitte gibt, die mit herkömmlicher Signaltechnik ausgerüstet worden sind.

Ich nenne als Beispiel den Korridor von Rotterdam nach Genua, für den die Bundesregierung jetzt erst große Beträge zur Verfügung stellt. Dabei geht es um fast 1 Milliarde €, um diesen Korridor auszurüsten. Es trifft also nicht zu, dass dieses System nicht eingeführt wird. Sondern es trifft im Gegenteil zu, dass dieses System eingeführt wird, und zwar europaweit. Es gibt genügend weitere Beispiele in der Schweiz, in Holland und in anderen Ländern, wo genau das passiert und wo auch schon sehr viel Geld investiert worden ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es kommt aber darauf an, ob alle Züge reinfahren können, entweder mit oder ohne System.

Gangolf Stocker (Projektgegner): In der „Railbusiness“ war neulich zu lesen: Der Netzbeirat der DB Netz AG spricht sich gegen die weitere Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS aus. – Außerdem kommt in diesem Artikel die Enttäuschung über die Europäische Kommission zum Ausdruck. Ferner heißt es dort, die inzwischen eingetretene Zersplitterung des neuen Standards der europäischen Vereinheitlichung der Signalsysteme sei derzeit nicht mehr möglich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist das für ein Eisenbahnrat?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist der Netzbeirat. Der Netzbeirat ist ein Beirat für die DB Netz AG. Die DB Netz AG ist eine Tochter der Deutschen Bahn AG, die das deutsche Schienennetz instand hält, betreibt, die Trassenplanung macht und die Fahrten abwickelt.

Dieser Netzbeirat ist ein beratendes Gremium, das sich sehr wohl eine Meinung bildet. Es ist aber kein Gremium, das in irgendeiner Form bindende Beschlüsse treffen kann. Es ist ein beratendes Gremium.

Über ETCS gibt es in Deutschland und auch in Europa jede Menge Meinungen, aber bindend ist die gesetzlich verankerte Strategie der Europäischen Union sowie deren verbindliche Wirkung auf die deutsche Politik. Es gibt ganz klare Zusagen, dass bis

zu bestimmten Terminen bestimmte Strecken ausgerüstet werden müssen. Das ist unwiderrufen und unwiderrufen.

Wir beobachten im Gegenteil, dass der Schienenverkehr in Zukunft sehr viel grenzüberschreitender durchgeführt werden soll. Für einen solchen grenzüberschreitenden Schienenverkehr braucht man ETCS.

Ich nenne Ihnen ein Beispiel. Wenn wir heute bei einer bekannten deutschen Firma Züge bestellen mit der Absicht, beispielsweise von Frankfurt nach Frankreich zu fahren, dann werden solche Züge mit einer Ausstattung bestellt, die ETCS beinhaltet, weil damit ein grenzüberschreitender Verkehr möglich ist.

Wie ich vorhin schon sagte, gibt es mittlerweile eine ganze Reihe von europäischen Ländern, die diese Systeme einführen oder eingeführt haben, übrigens unter anderem auch die Schweiz. Es ist nicht zu verspüren, dass das anders werden wird. Im Gegenteil.

Werner Wölfle (Projektgegner): Sei es drum. Das soll mir Recht sein. Wenn das so bleibt, dann gehe ich davon aus, dass die Fahrzeuge, die in unserer Region fahren sollen, mit dieser Technik ausgestattet werden, und dass die Fahrzeuge, die man neu bestellt, mit dieser Technik bestellt werden.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Wölfle, wir reden über die ICE-Züge, die genau diese Fernfahrstrecke benutzen. Diese müssen entsprechend ausgerüstet werden. Wir reden aber nicht über die Nahverkehrs- und Regionalzüge. Da gilt das, was ich vorhin sagte, was den inneren Ring anbetrifft. Wenn dieser doppelt ausgerüstet ist, können die ganz normalen Regionalzüge, Nahverkehrszüge usw. mit dem gängigen Zugsystem weiter fahren.

(Zuruf)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist los? Wird das bestritten? Es kann ja nicht sein, dass die Bahn einen Bahnhof plant, in den viele Züge nicht reinfahren können.

Michael Holzhey: Herr Kefer, habe ich Sie richtig verstanden, dass die Filderstrecke ausschließlich mit ETCS ausgestattet wird?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich rede von der Neubaustrecke.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Die beginnt in Wendlingen!)

- Und zwar so, wie sie gebaut wird. Ich habe vorhin bereits gesagt, zu was wir verpflichtet sind. Wir sind verpflichtet, solche Strecken mit ETCS auszurüsten. Dies gilt insbesondere für Neubaustrecken.

(Zuruf: Und wo beginnt die?)

Boris Palmer (Projektgegner): Ich frage vor dem Hintergrund der Tatsache, dass nicht nur ICE-Züge, sondern auch Nahverkehrszüge auf der Neubaustrecke verkehren und in den Tunnelbahnhof einfahren. Deswegen frage ich: Gibt es auf der Strecke dann ein doppeltes Signalsystem, oder müssen alle Nahverkehrszüge, die auf diesem Abschnitt fahren, dann auch mit ETCS ausgestattet werden?

Was ist außerdem mit der S-Bahn? Gibt es im Tunnel beide Systeme?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die schnellen Regionalzüge müssen das System haben. Die anderen Züge, die nur den Regionalverkehr abdecken, müssen das System nicht haben.

Boris Palmer (Projektgegner): Nur noch einmal zum Verständnis: Im Tunnel vom Bahnhof hoch zum Flughafen ist nur ETCS vorhanden, also keine Doppelausstattung vorhanden?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Bis jetzt ja.

Boris Palmer (Projektgegner): So ist es geplant. Das bedeutet aber, dass die S-Bahn, die Sie im Notfall durchleiten wollen, nicht durchfahren kann; denn sie hat kein ETCS.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Palmer, das ist richtig. Genau das diskutieren wir. Herr Dr. Kefer hatte eingangs gesagt, dass der Ring mit der herkömmlichen Leit- und Sicherungstechnik ausgeschlossen ist. Mit Ring gemeint ist die zweigleisige Strecke aus dem Tiefbahnhof in Richtung Wangen, also zurück an die alte Strecke im Neckartal.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Liebe Leute, man muss eine solche Frage doch abklären können. Dann brauchen wir noch einmal ein Bild. Wo ist der Ring?

([Anlage 2](#) – Seite 18)

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Oben links ist der neue Tiefbahnhof zu sehen. Das ist das orange Kästchen. Der Strich, der waagrecht nach rechts verläuft Richtung Untertürkheim und Obertürkheim, das ist der Ringschluss. Das ist übrigens auch das Geheimnis von Stuttgart 21.

Boris Palmer (Projektgegner): Können Sie die Frage klar beantworten, ob im Filbertunnel nur ETCS oder beide Systeme vorgesehen sind?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Bis jetzt ist ETCS nur für den Ring vorgesehen.

Boris Palmer (Projektgegner): Danke.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich möchte bitte ausreden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum heißt es denn Ring, obwohl es gar kein Ring ist?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Doch, das ist ein Ring. Man kann über Untertürkheim zurück nach Stuttgart fahren. Das bietet uns sehr flexible Fahrmöglichkeiten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist eher eine Gurke.

Das muss man doch abklären können; denn das ist eine wichtige Frage. Wenn wir jetzt einen Bahnhof mit Gleisen bauen, auf denen gar nicht alle Züge fahren können, dann ist das doch ein Problem. Denken Sie doch einmal an Notfallsituationen.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Genau darum geht es, und das will ich gleich beantworten.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich möchte noch einmal nachhaken.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich möchte die Frage von Herrn Palmer beantworten.

Boris Palmer (Projektgegner): Darf ich sie noch einmal stellen, damit klar wird, worüber wir hier reden? Sie haben gesagt, diese Tunnelstrecke - -

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Palmer, lassen Sie mich doch einmal ausreden.

Boris Palmer (Projektgegner): Sie haben mich unterbrochen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, ich habe die Frage klar gestellt. Sie soll jetzt beantwortet werden.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ich habe die Frage schon verstanden, Herr Palmer. Ich sage es noch einmal: Nach bisheriger Planung wird es im Ring eine doppelte Ausrüstung geben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zeigen Sie doch einmal den Ring. Die Leute müssen das doch begreifen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wir haben den Ringschluss, wie ich ihn in meinem Eingangsvortrag dargestellt habe, genau hier. Das ist der Ringschluss.

Die Aussage war, dass dieser Ringschluss doppelt ausgerüstet wird. Das heißt, dort wird ETCS installiert und parallel die sogenannte PZB 90. Das ist die Leittechnik, die man braucht, um die Züge dort zu fahren, und zwar alle Züge.

Die Neubaustrecke, die hier durchbindet, ist die Strecke, die eigentlich nur mit ETCS auszurüsten ist. Derzeit diskutieren wir nicht darüber, ob wir das nur mit ETCS ausrüsten. Das wird nur mit ETCS ausgerüstet.

Hier haben wir die Einbindung des normalen Regional- und des S-Bahnverkehrs. Wenn man diesen Betrieb mit normalen Zügen weiterführen möchte und wenn man alle Konzepte beibehalten möchte, dann müsste man diesen Teil hier ebenfalls doppelt ausrüsten. Das ist genau das, was wir im Moment erörtern, nämlich, ob es notwendig ist oder nicht notwendig ist.

Das hier hinten ist die Neubaustrecke. Diese wird nicht doppelt ausgerüstet, sondern nur einfach mit ETCS, und zwar folgend der Strategie, dass das auf sämtlichen Schnellfahrstrecken in Deutschland genauso passiert. Wenn wir alles doppelt ausrüsten, wird der Übergang auf ETCS nie gelingen.

Nachdem wir damit in allen möglichen Bereichen damit begonnen haben, muss es natürlich Züge geben, die mit einem solchen Zugsicherungssystem zurechtkommen.

Klare Aussage: Das haben wir beschlossen. Das hier unten wird mit ETCS ausgerüstet. Bei diesem Übergang hier sind wir derzeit in der Diskussion darüber, was sinnvoll und richtig ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist denn mit den übrigen S-Bahnen, die in Stuttgart fahren?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Die S-Bahn fährt weiter in ihrem herkömmlichen System, das derzeit Standard in Deutschland ist. Dieses System nennt sich punktförmige Zugbeeinflussung, kurz: PZB.

Das Notfall-S-Bahnkonzept macht es erforderlich, dass die S-Bahn, wenn sie durch den neuen Tunnel zum Flughafen rauf fährt, auf dem vorhandenen Sicherungssystem fahren kann. Deswegen diskutieren wir jetzt über die Doppelausrüstung zwischen Tiefbahnhof, Verzweigung zum Ringschluss, zum Filderbahnhof.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das gilt aber nicht für alle S-Bahnen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Strecke wird entweder einfach oder doppelt ausgerüstet. Wenn die Strecke doppelt ausgerüstet ist, kann sie von allen befahren werden.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Im Regelfall fährt die S-Bahn dort nicht. Wir wollen uns nur im Störfall dort bewegen können. Außerdem soll die Strecke für die Regionalzüge zur Gäubahn genutzt werden.

Herr Palmer, Sie haben nach Tübingen-Ulm gefragt. Hierzu kann ich ganz klar sagen: Die schnellen Züge nach Tübingen und Ulm müssen über ETCS verfügen. Das kommt sowieso überall in Deutschland. Auch in Nürnberg und in München fahren wir Regionalexpresszüge mit 200 km/h. Seitdem sind diese Strecken ausgesprochen erfolgreich. Auch diese Strecken müssen jetzt auf ETCS umgerüstet werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist aber mit den langsamen Zügen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, die langsamen Züge fahren nicht über die schnelle Strecke. Die tun uns nicht weh.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die fahren woanders?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja. Die fahren im alten Neckartal.

Werner Wölfle (Projektgegner): Heute Morgen haben wir von diesem Notfallkonzept gehört. Es wurde außerdem gesagt, die S-Bahn könne durch den Neubaufildertunnel hindurch fahren. Ich verstehe nicht, warum Sie jetzt noch überlegen, ob man dieses System einsetzt oder nicht einsetzt. Ich weiß, dass die neu bestellten S-Bahnen dieses System nicht haben. Ich gehe davon aus, dass Sie prüfen, was für Sie insgesamt kostengünstiger ist.

Sie wussten aber heute Morgen schon, dass diese Fragen von unserer Seite kommen werden. Ich habe die Ungeduld schon an mir selbst gemerkt. Jetzt müssen wir durch zig Nachfragen und mit Unterstützung von Herrn Geißler diese Fragestellung herauskitzeln.

Jetzt kommt die nächste Frage, wie es mit den Tunnelquerschnitten aussieht. Die haben doch auch etwas mit dieser Technik zu tun.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein, der Tunnelquerschnitt hat gar nichts mit dem Zug- und Leitsicherungssystem zu tun. Das betrifft die Fahrleitung.

Ich bitte, die Themen auseinanderzuhalten. Wir haben hier nichts unterschlagen, und wir wollen auch nichts unterschlagen.

Wir müssen in Deutschland – dies gilt auch in allen anderen europäischen Nachbarländern – neue Strecken mit ETCS ausrüsten. Auch die Strecke durch das Neckartal und die Gäubahnstrecke werden irgendwann einmal mit ETCS ausgerüstet. Das müssen wir jetzt aber nicht vertiefen.

Uns geht es um ein vernünftiges Migrationskonzept. Durch den Innenstadtring und den Filderbahnhof kann mit Ausnahme der neuen RE-Züge, die zwischen Tübingen und Ulm verkehren, die wir bitte außen vor lassen, der gesamte Regionalverkehr mit seiner bisherigen Technik problemlos weiterfahren. Durch das Notfallkonzept der S-Bahn, über das wir noch gesondert sprechen werden, ist sichergestellt, dass ein S-Bahnzug durch diesen Tunnel fahren kann. Das ist Stand der Dinge.

Wir nehmen das ganz bestimmt nicht auf die leichte Schulter. Das Sicherheitssystem basiert aber auf einer europäischen Vorschrift. Von unseren Nachbarländern, die in Sachen ETCS übrigens schon viel weiter sind – Stichwort Belgien -, werden wir sehr getrieben, unsere Fahrzeuge in Deutschland dahin gehend umzustellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe nicht den Eindruck, dass die Projektgegner gegen dieses System sind. Sie wollen nur wissen, ob alle Züge, die von Ihrem Projekt betroffen sind – seien es Schnellzüge, S-Bahnen oder was auch immer –, weiter fahren können, oder ob es irgendwelche Züge im Großraum Stuttgart gibt, die möglicherweise auf diesen Strecken nicht fahren können.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Aussage lautet ganz eindeutig: Ja. Das wird funktionieren.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich habe noch eine Frage zu den Tunnelquerschnitten.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Das ist jetzt ein anderes Thema!)

- Nein. Lassen Sie mich doch erst ausreden. Dann können Sie immer noch darüber entscheiden.

Der Tunnelquerschnitt im Filderaufstiegstunnel ist um etwa 1 Meter geringer als standardmäßig üblich. Die These lautet, dass man in diesem engen Tunnel die heutige Signaltechnik gar nicht unterbringen kann. Ist diese Aussage richtig? Ist daraus zu schließen, dass Sie weitere Tunnelquerschnitte bauen müssen, wenn Sie auch den Filderaufstiegstunnel mit der herkömmlichen Technik ausstatten wollen, also mit Signalen, damit alle Nahverkehrszüge und auch die S-Bahnen dort hindurch kommen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Klare Antwort: Nein. – Darf ich darauf antworten? Das kann ich kurz machen. – Der Tunnelquerschnitt ist wichtig für die Aufhängung der Fahrleitung, aus dem der Zug den Strom nimmt.

Die neue Signaltechnik in Stuttgart wird ein elektronisches Stellwerk sein, wie es heute schon im Filstal und in Freiburg Breisgau der Fall ist. Die elektronischen Stellwerke haben eine Signalisierung über einen Lichtpunkt bei alter Technik. Dies sind die sogenannten Kombinationssignale.

Dort, wo es bisher drei und vier Lichtpunkte gibt, wie im Stuttgarter S-Bahntunnel, haben Sie künftig nur einen einzigen Lichtpunkt bei den sogenannten Kombinationssignalen, die in Verbindung mit der punktförmigen Zugbeeinflussung zu sehen sind.

Das klingt jetzt alles wahnsinnig kompliziert. Um aber eine klar Antwort zu geben: Dieses eine Signallicht beeinträchtigt das Profil in keiner Form.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir haben also die Aussage, dass alle Züge im Großraum Stuttgart bis Tübingen usw. fahren können, mit welchem System auch immer, aber sie können fahren.

Jetzt stelle ich mir die Frage, warum Sie dann noch darüber diskutieren. Es geht also um die gepunktete Linie vom neuen Tiefbahnhof bis Plieningen. Warum diskutieren Sie noch darüber? Das müssen Sie doch machen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Weil wir zurzeit in der Beplanung sind. An dieser Stelle trifft wieder das zu, was wir heute Morgen ausgiebig diskutiert haben, dass nämlich im weiteren Fortgang des Projektes Planungen konkretisiert werden.

Hierbei geht es grundsätzlich darum, wie wir unter Berücksichtigung einer bestimmten Aufgabenstellung ein Kostenoptimum erreichen. Genau das wird derzeit betrachtet. Das heißt aber nicht, dass wir deswegen Zustände erzeugen, die in Zukunft nicht mehr funktionieren. Das ist der einzige Hintergrund.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, wenn wir aber wollen, dass im Großraum Stuttgart alle Züge überall fahren können, dann können Sie doch nicht mehr lange diskutieren, sondern dann müssen Sie das machen.

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

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, wir können die Diskussion über dieses Thema abschließen. Wir können davon ausgehen, dass die Aussage der Bahn ist, dass alle Züge auf allen Fahren können.

(Zuruf: Auch in den Tunneln!)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Auch im Tunnelprofil, allerdings mit einer Ausnahme, nämlich auf der Neubaustrecke.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Ab Wendlingen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Auf der Neubaustrecke von Stuttgart Tiefbahnhof bis Wendlingen auch?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ab Wendlingen bis Ulm.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da fährt bisher auch niemand.

Das ist übrigens interessant für Herrn Bopp, der für die Region hier sitzt, ob also in diesem Bereich noch Züge fahren können. Das haben wir jetzt festgestellt.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Nein, Herr Dr. Geißler!)

- Was ist falsch an dem, was ich sage?

Boris Palmer (Projektgegner): Es tut mir furchtbar leid. Wenn das, was Sie sagen, bedeutet, dass Sie das alte und das neue Signalsystem in dem Ring installieren und dass Sie prüfen, ob Sie beide Systeme bis zum Flughafen installieren, dann gibt es ab Flughafen nur ein System, nämlich das neue System. Das System gibt es also nicht ab Wendlingen, sondern ab Flughafen. Dann war das gerade unklar.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Richtig!)

Wenn das so ist, dann bedeutet das, dass kein Zug, der derzeit im Nahverkehr eingesetzt ist, in der Lage ist, die neuen Schnellverbindungen zu fahren. Also müssen Sie die entweder nachrüsten oder neu kaufen.

Damit wir das bei der nächsten Sitzung, bei der es ums Geld geht, nicht wieder fragen und Sie sagen müssen, dass Sie das nicht beantworten können, weil es sich um einen Zwischenstand handelt, habe ich folgende Bitte: Zeigen Sie uns doch bitte bei der Sitzung, in der es ums Geld geht, wie teuer es ist, den Tunnel mit den beiden Systemen auszurüsten, und wie teuer es ist, sämtliche S-Bahnen - - Wie viele Züge sind das?

(Ingulf Leuschel: Die rüsten wir aber nicht um!)

- Laut dem Notfallfahrplan, den Sie heute Morgen gezeigt haben, fahren Sie aber mit der S-Bahn durch den Tunnel. Dann muss der Tunnel auch für S-Bahnen befahrbar sein. Das geht nur, wenn Sie beide Systeme installieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, jetzt diskutieren Sie schon die Thematik der übernächsten Sitzung.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bitte nur, dass dann beantwortet wird - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will die Aussage von der Bahn gefestigt haben, dass auf allen Strecken alle Züge fahren können.

(Zuruf)

- Über Geld sprechen wir später. Darüber werden wir noch lange genug reden.

Aus dieser Aussage ergibt sich die Verpflichtung, dass auch tatsächlich zu machen. Das ist aber auch nur sinnvoll. Alles andere wäre doch Blödsinn. Wir haben jetzt also festgestellt, dass alle Züge auf allen Strecken fahren. Erst ab Wendlingen - -

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ab Flughafen!)

- Aber von Flughafen bis Wendlingen dürfen sie doch fahren? Aber nicht auf der Neubaustrecke.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Mit dem neuen System!)

Ich hoffe, dass das funktioniert und wünsche viel Glück dabei! Ich glaube, wir haben die Frage jetzt ausreichend geklärt.

Wir haben immer noch nicht die Rolltreppenfrage von Herrn Stocker geklärt. Herr Conradi hat in diesem Zusammenhang auch noch eine Frage. Ist die Sache mit den Engpässen zwischen Rolltreppe und Bahnsteigkante erledigt? Das Problem ist doch klar. Er fragt, wie bei den relativ engen Durchgängen zwischen den Aufzügen, Rolltreppen und Bahnsteigkante die Sicherheit und die Durchgangsschnelligkeit der Passagiere gewährleistet sind. Besteht die Gefahr, dass die Leute auf die Gleise fallen?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Nein, diese Gefahr besteht nicht. Wir haben das mit Reisendenströmen genau simuliert. Wir haben zwischen der Treppe und der Bahnsteigkante einen Abstand von 2,05 Metern. Die Bahnsteige haben insgesamt eine Breite von 10 Metern. Die Bahnsteige im heutigen Stuttgarter Hauptbahnhof haben eine Breite von etwa 8 Metern.

(Egon Hopfenzitz: 10,50 Meter in Stuttgart!)

- Das ist unterschiedlich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Hopfenzitz muss es ja wissen.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Das Problem ist nicht die Breite des Bahnsteiges. Das Problem ist der Durchgang neben der Rolltreppe. Sie haben an zwei Stellen nach wie vor diese Lösung. Das heißt, der Abstand zwischen Rolltreppe und Sicherheitslinie beträgt 1,03 Meter. An einer anderen Stelle haben Sie die Planung kor-

rigiert. Da haben Sie eine Rolltreppe weggelassen, was das Problem aber nicht löst. Dort haben Sie lediglich 80 Zentimeter gewonnen. Außerdem haben Sie das Problem mit den Pfeilern. Wir werden das im Zusammenhang mit der Sicherheitsproblematik noch besprechen.

Die Kapazität eines Bahnhofs hängt aber auch davon ab, wie man beispielsweise an dieser Rolltreppe vorbei kommt, weil zum Beispiel der Waggon, in dem sich mein reservierter Platz befindet, einen Waggon weiter vorne ist. Das sind Themen, die auch zur Kapazität des Bahnhofs gehören.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Unter den vielen Vorschriften, die es bei der Bahn gibt, gibt es sicher auch eine Vorschrift, die die Breite zwischen der Rolltreppe und der Bahnsteigkante regelt. Ist diese Vorschrift eingehalten worden?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ja. Im neuen Tiefbahnhof haben wir fünf Abgänge. Es ist nicht so, dass sich alle Reisenden über den gesamten Bahnhof hin und her bewegen müssen.

Herr Stocker, auf der westlichen Seite sind es übrigens 2,86 Meter. Dort geht es rüber zur S-Bahn.

Wir haben fünf Abgänge, die von den Bahnsteigen wegführen, Das heißt, die Reisenden aus jedem ankommenden Zug verteilen sich unheimlich schnell auf der Verteilerebene.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben doch so große Kehrmaschinen. Auf denen sitzt meistens ein Libanese oder einer aus Ghana. Kommt der da durch?

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Der kommt nachts.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kommt der da durch?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe in Mannheim schon einmal das Gegenteil gesehen. Da ist einer auf das Bahngleis gefallen.

Peter Conradi (Projektgegner): Sie sagen, die Fahrgäste verteilen sich sehr schnell auf den Bahnsteigen. Ich habe einmal die Flächen Ihrer Bahnsteige und die Flächen des vorhandenen Kopfbahnhofs ausgerechnet. Sie haben hier auf Ihren Bahnsteigen rund 16 000 Quadratmeter Bahnsteigfläche brutto. Ich lasse einmal die Stützen usw. außen vor. Im vorhandenen Hauptbahnhof haben wir etwa 22 000 Quadratmeter Bahnsteigfläche brutto. Wenn wir die Gepäckbahnsteige hinzunehmen, haben wir an die 40 000 Quadratmeter Bahnsteigfläche.

Sie wollen mehr Züge in kürzerer Folge fahren. Sie wollen mehr Passagiere auf geringerer Fläche unterbringen. Gehen Sie doch bitte heute Abend einmal zum Bahnhof und schauen sich an, was da los ist. Was ist dann aber los mit solchen Rolltreppen und Treppenaufgängen? Das geht sehr viel langsamer, als wenn man ebenerdig herausläuft.

Ich halte es für eine vollkommene Fehlplanung, einen zu kleinen Bahnhof für größere Fahrgastmengen zu planen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich schlage vor, dass wir das in der Sitzung diskutieren, in der K 21 auf der Agenda steht.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Zu einem funktionsfähigen Bahnhof gehört natürlich auch ein reibungsloser Abfluss der Reisenden. Heute Morgen haben wir darüber diskutiert, ob man rennen oder nicht rennen muss. Man muss aber auch sagen, dass zum Reisen eine Reisequalität gehört.

Es ist doch klar: Wenn man solche Engstellen schafft, die man als Behinderter oder mit Kinderwagen kaum passieren kann, dann sorgt man damit für eine ganz andere Reisequalität. Ich muss dieses ganze Gewirr hoch und runter. Ich muss mich ständig orientieren, auf welchem Gleis ich gerade bin.

Das ist beim Kopfbahnhof alles viel einfacher. Der Abfluss der Reisenden funktioniert. Man läuft ebenerdig ohne Barrieren. Man ist auf keine Technik angewiesen. Wir wissen, wie oft in Stuttgart die Rolltreppen versagen. Wir wissen, wie oft die Aufzüge hängen bleiben. Überlegen Sie sich einmal, wie schwierig das für jemanden ist, der auf diese Technik angewiesen ist. Der muss jedes Mal zittern, dass diese Technik funktioniert. Jetzt sagen Sie, dieser Mensch soll auch noch irgendwo anrufen, damit er einen Zugbegleiter bekommt.

All den Komfort, den ein Kopfbahnhof bietet, schmälern Sie. Auch das gehört zur Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs dazu. Er muss schließlich auch angenommen werden und attraktiv sein.

Wenn es in diesem Bahnhof zwei volle Züge gibt, wollen die Leute gleichzeitig rein und raus und möglichst noch ihren Anschluss erreichen. Dann kommen noch ein paar Kinderwagen hinzu. Wenn dann noch einer mit einem Rollstuhl kommt, herrscht hier Chaos.

(Gangolf Stocker: Dann können Sie gleich ein Schild aufhängen: Kein Aufenthalt in diesem Bereich!)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, ich schlage vor, dass wir das in einer anderen Sitzung diskutieren, weil Sie jetzt den Vergleich S 21 vs. K 21 anstellen.

Ich fahre pro Jahr ungefähr 50 000 bis 60 000 Kilometer mit der Bahn. Dies sind pro Woche mindestens 1 000 Kilometer. Deshalb kenne ich die Bahnhöfe in Deutschland relativ gut. So leid es mir auch tut, aber Ihr Kopfbahnhof in Stuttgart ist nicht derjenige, in dem ich mich am wohlsten fühle. Ich stimme zu, dass dieses Argument ähnlich qualifiziert ist wie das, was Sie gerade gesagt haben.

Lassen Sie uns doch beim nächsten Mal einen seriösen Vergleich anstellen. Wir sollten nicht Stimmung machen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich habe nicht vom Gefühl geredet, sondern es ging um Behindertengerechtigkeit etc.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Folgendes ist mir ganz wichtig. Hier wird permanent von acht Zulaufgleisen gesprochen. Vielleicht können wir uns darauf einigen, wie viele Zulaufgleise der geplante neue Tiefbahnhof hat.

Folgende Grafik stammt von Herrn Dr. Schuster. Hier sehen wir die Zulaufgleise von Cannstatt und Feuerbach.

(Dr. Florian Bitzer: Herr Dr. Geißler, ich frage mich, wer hier die Themen festlegt! Jetzt wechseln wir wieder zu einem anderen Thema! Wir bleiben überhaupt nicht bei einer Linie!)

- Herr Bitzer, ich kann mir vorstellen, dass Ihnen das jetzt nicht passt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, Herr Stocker. – Es geht nicht, dass Sie dazwischenreden. Herr Stocker hatte das Wort. Ich hatte ihn nach der Geschichte mit den Rolltreppen und der Bahnsteigkante gefragt. Dann hat er gesagt, dass er sich noch zu einem anderen Thema melden will. Dazu habe ich gesagt, dass er das nachher macht. Das geschieht jetzt. In dieser Diskussion haben Sie jetzt nichts verloren. – Bitteschön.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Dies sind die Zulaufgleise vom Flughafen und von Wangen. Jetzt zählen wir die Zulaufgleise: Eins, zwei, drei, vier. Jetzt zählen wir noch die Ablaufgleise. Das sind die Gleise, die nach Bad Cannstatt und Feuerbach führen.

Es geht mir wahnsinnig auf die Nerven, dass permanent in Broschüren oder sonstwo behauptet wird, der Bahnhof habe acht Zulaufgleise. Ich möchte einmal sehen, wie es aussieht, wenn Herr Professor Martin auf acht Zulaufgleisen acht Züge einfahren lässt. Dann macht es nämlich Bum. Dann geht gar nichts mehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was wollen Sie damit sagen?

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich will sagen: Der Bahnhof hat vier Zulaufgleise. Das wollen wir festhalten, weil dabei immer mit irreführenden Behauptungen operiert wird.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht können wir einmal den Unterschied zwischen einem normalen Gleis und einem Zulaufgleis klären.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Zulauf- und die Ablaufgleise sind die Gleise, auf die final der Verkehr verengt bzw. verjüngt wird.

Herr Stocker, ich unterschreibe dieses Bild. Daran kann es keinen Zweifel geben. Das ist der Gleisplan. Allerdings halte ich die Zählweise für etwas seltsam. Das ist aber sicherlich etwas, was wir im Zusammenhang mit K 21 miteinander bereden werden. Dazu gehört aber etwas mehr.

Herr Geißler, das Bild ist richtig. Dem widerspreche ich nicht. Für uns sind das acht Gleise. Aber das ist eine andere Geschichte. Wir sagen, dass es vier plus vier sind. Die Auswirkungen werden wir aber beim nächsten Mal diskutieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das Bild zeigt acht Gleise.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Es sind acht Gleise. Da es Richtungsgleise sind, sind es vier Zulauf- und vier Ablaufgleise.

Im Vergleich zu K 21 wird immer davon gesprochen, dass Stuttgart 21 acht Zulaufgleise habe, während der Kopfbahnhof fünf Zulaufgleise habe und bei K 21 sechs Zulaufgleise vorgesehen seien. So mogelt man sich durch. Das möchte ich jetzt gerne unterbunden haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann verschieben wir das. Dann können wir das vergleichen, indem noch einmal festgelegt wird, wie viele Zulaufgleise der Kopfbahnhof hat und wie viele Zulaufgleise der Durchgangsbahnhof hat. Das ist doch nur eine Vergleichsproblematik.

Wir machen auf jeden Fall weiter bis Viertel nach fünf. Wir diskutieren jetzt die Anbindung an den Flughafen, damit Herr Fundel nicht umsonst gekommen ist. Sein Vater ist der berühmte Herr Fundel. Das hat mit dem Bahnhof aber nichts zu tun. Ich habe ihn aber als Landtagsabgeordneten erlebt. Ich habe aber nur gute Erinnerungen an ihn.

Georg Fundel: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir haben gerade viel über die Leistungsfähigkeit des zukünftigen Schienennetzes gesprochen. Ich würde jetzt gern über die Chancen einer Verbindung sprechen, die nur zustande kommt, wenn es einen Durchgangsbahnhof gibt. Der Flughafen und alles andere, was wir

besprochen haben, ist Theorie, solange wir bei einem Sackbahnhof bleiben. Die Gewinner sind die Reisenden und die Umwelt. Darauf werde ich noch eingehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bevor Sie weitermachen, möchte ich noch kurz etwas festhalten. Frau Dahlbender, Ihr Problem ist notiert und wird beim nächsten Mal erneut aufgerufen. Außerdem diskutieren wir dann alle Fragen, die mit SMA zusammenhängen. Ferner besprechen wir die Frage von Herrn Stocker, die sich auf die Zugangsgleise bezog. Ich glaube, das war es im Wesentlichen. Habe ich noch etwas vergessen?

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Die Kosten von ETCS!)

- Die Kosten sind ein Kapitel für sich. Dieses Thema behandeln wir in einer der weiteren Sitzungen.

Herr Fundel, Entschuldigung. Ich habe Sie unterbrochen. Bitteschön.

Georg Fundel: Auf dem ersten Bild ist der bestehende Flughafen-S-Bahnhof mit Gelb eingezeichnet.

([Anlage 5](#) – Seite 1)

Im Vertrauen auf die langjährige Planung und im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Messe haben wir bereits alles vorbereitet, dass zukünftig ebenengleich vom Flughafen zur Messe in den zukünftigen Filderbahnhof oder Flughafenbahnhof eingefahren und dort ausgestiegen werden kann.

([Anlage 5](#) – Seite 2)

Ein kurzer Blick auf das Potenzial, das wir sehen. Dies gilt für den Bahnverkehr genauso wie für den Flugverkehr. Baden-Württemberg ist ein großes Flächenland und hat eine große Bevölkerung. Wir definieren unser Einzugsgebiet zwischen 45 und 90 Minuten. Man sieht, der Landesflughafen hat ein Potenzial von 8 Millionen Menschen, die in diesem Radius erreicht werden können. Damit sind wir deutlich vor Flughäfen, die uns längst überholt haben, wie beispielsweise Hamburg, Köln/Bonn und Berlin.

([Anlage 5](#) – Seite 3)

Gerade aufgrund der nicht unkritischen Erreichbarkeit des Stuttgarter Flughafens nutzen nur 60 % der Baden-Württemberger unseren Flughafen. 40 % der Baden-Württemberger fliegen bereits heute ab Frankfurt, ab München, ab Zürich, vielleicht noch ab Basel und ab Nürnberg.

Das bedeutet, wir exportieren heute bereits 6 000 Arbeitsplätze. Auch deshalb sind wir so nachhaltig daran interessiert sind, dass der schnelle Zug uns zukünftig weitere Fluggäste an unseren Flughafen bringt.

([Anlage 5](#) – Seite 4)

Es gibt einen klaren Trend, der heute unbestritten ist. Es wird die Forderung erhoben, den Zug künftig verstärkt einzusetzen. Wir wissen, dass sich die Akzeptanz des Zugs von heute 20 % auf 40 % erhöhen wird, wenn man einen Flughafenbahnhof baut, mit dem die Fläche gut erschlossen wird. Darauf setzen sowohl die Messe als auch der Flughafen.

([Anlage 5](#) – Seite 5)

Wäre der Flughafenbahnhof wie geplant bereits im Jahr 2008 in Betrieb gegangen, dann wären wir Pioniere gewesen. Heute bewegen wir vielleicht noch im hinteren Mittelfeld, wenn er fertig wird. Sie sehen hier, welche Flughäfen bereits heute erstklassige Schienenanschlüsse haben.

Ich möchte einen Ausflug nach Zürich machen. Es ist mehrfach gesagt worden: Wir wollen die Schweiz. – Der Flughafen Stuttgart hätte gern das Züricher Modell. Dorthin fahren übrigens nahezu 50 % der Passagiere mit dem Zug. Eine ähnliche Situation zeigt sich in Amsterdam. Auch dort gibt es eine erstklassige Schienenanbindung zum Flughafen. Dort gibt es aber überall keine Anbindung an die Messe. Dies ist ein weiteres Argument für die Anbindung in Stuttgart.

([Anlage 5](#) – Seite 6)

Um sicher zu sein, dass wir nicht von etwas träumen, was nachher nicht eintritt, haben wir eine Untersuchung anstellen lassen. Die grüne Fläche kennzeichnet die Menschen in Baden-Württemberg, für die der Zug heute schon die kürzeste Verbindung zum Flughafen darstellt.

Wird Stuttgart 21 realisiert, dann verändert sich das Bild deutlich. Im Norden kommen zwei Kreise hinzu. Im Süden kommen zwei Kreise hinzu. Vor allem im Südosten kommen große Flächen hinzu.

([Anlage 5](#) – Seiten 7,8 und 9)

Das bedeutet, dass wir dadurch rund 1,2 Millionen zusätzliche Passagiere aus Baden-Württemberg gewinnen, die aufgrund der gegebenen Infrastruktur heute sonst schneller an anderen Flughäfen sind.

([Anlage 5](#) – Seite 10)

Welchen Mehrwert liefert Stuttgart 21? Wir haben nicht nur auf der Zeitschiene das Problem der Erreichbarkeit. Sondern wir haben heute auch das Problem, dass wir zu vielen Zeiten – vor allem bei Wetterstörungen – nicht gut erreichbar sind. Auf der Autobahn haben wir fast zu jeder Stunde täglich Staus. Dies ist unkalkulierbar für den Anreisenden. Wer eine Flugreise in die Welt unternimmt, für den ist das sehr kritisch. Das ist auch für die Messe schwierig.

Gibt es eine gute Schienenanbindung in der Fläche, kann man geplant und pünktlich zum Flughafen kommen.

Auch die Airlines unternehmen einiges. Ich nenne als Beispiel Rail&Fly. Das heißt, ich kaufe ein Flugticket und kann entweder kostenlos oder für wenig Geld mit dem Zug zum Flughafen fahren. So wird die Akzeptanz der Schiene auch von den Airlines gefördert.

Wenn mehr Leute den Zug nutzen würden, würde dies ein Beitrag zur Staufreiheit sein. Dann hätten wir bessere Verhältnisse auf der B 27 und auf der A 8.

([Anlage 5](#) – Seite 11)

Was tut sich bei den Fahrzeiten? Das ist vor allem aus dem Blickwinkel des Flughafens gravierend. Heute verkehren vier S-Bahnen zwischen Stuttgart Flughafen und Stuttgart Hauptbahnhof mit einer Fahrzeit von 27 Minuten. Künftig werden wir vier direkte Verbindungen auf der Neubaustrecke haben, wobei die Fahrzeit 8 Minuten betragen wird.

Außerdem werden auf dieser Strecke ICEs verkehren. Dies werden ein ICE pro Stunde oder nur ein ICE pro zwei Stunden sein. Das wissen wir noch nicht; denn diesen Fahrplan gibt es heute noch nicht. Es wird aber auf jeden Fall zu einer deutlich besseren Erreichbarkeit kommen.

Die Fahrt nach Tübingen ist heute eine Weltreise. Manchmal fahre ich mit dem Rennrad schneller ins Geschäft, als ich im Geschäft sein könnte, wenn ich den Zug nehme. Die Fahrzeit nach Tübingen wird künftig 35 Minuten betragen. Dies würde insbesondere zu einer Verringerung der Staus auf der B 27 führen.

Die zukünftige Anbindung von Ulm an den Flughafen ist besser als die heutige Anbindung mit der S-Bahn an die Stadt.

Man sieht, dass es nicht nur um den Umbau des Hauptbahnhofs in der Innenstadt geht. Stuttgart 21 ist deutlich mehr.

([Anlage 5](#) – Seite 12)

Man könnte sagen, dass dem Flughafen Grenzen gesetzt sind. Man könnte außerdem fragen: Warum fordern Sie als Flughafen, einem Quasi-Wettbewerber Geld zu geben, damit diese Schiene zum Flughafen gebaut wird?

In diesem Kreis sind alle Destinationen dargestellt, die von Stuttgart aus innerhalb von einer Flugstunde erreicht werden können. Für manche Verbindung gibt es keine schnelle Zugverbindung. Deswegen wird auf diesen Strecken weiterhin das Flugzeug gewählt. Auf der Strecke nach Paris – die Reisezeit beträgt heute schon weniger als vier Stunden – ist der Zug heute schon leistungsfähig. Deshalb wird die Zahl der Flüge nach Paris zurückgehen. Köln/Bonn ist ein gutes Beispiel dafür. Die Reisezeit beträgt zwei Stunden und zehn Minuten. Auf dieser Strecke verkehrt heute kein Flugzeug mehr. Somit werden Slots frei, sodass entferntere Ziele angefliegen werden können.

([Anlage 5](#) – Seite 13)

Auf diesem Plan wird erkennbar, welche Ziele von Stuttgart aus angefliegen werden. Das heißt, wir wollen eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Zug und Flugzeug. Wir sehen uns nicht als Wettbewerber. Auch die Europäische Union unterstützt das. Auch der Bundesverkehrswegeplan unterstützt es, dass gerade an Verkehrsknoten Flugverkehr, Zugverkehr und Autoverkehr gebündelt werden, sodass sich die Verkehre gegenseitig befruchten können.

([Anlage 5](#) – Seite 14)

Im Vertrauen darauf, dass dieses Projekt umgesetzt wird, haben wir bereits bei der Errichtung der Terminals die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass künftig die ICEs oder Regionalzüge im Flughafen halten können. Ansonsten wären die Nachrüstkosten enorm. Wir haben die Bahnsteige auf die notwendige Länge gebracht. Damit war ein Investitionsvolumen von 16 Millionen € verbunden. Das ist bereits gebaut worden. Zusammen mit der Messe haben wir das Bosch-Parkhaus so eingerichtet, dass sämtliche Züge dort vorbeifahren können, ohne dass man noch einmal umbauen muss. Damit war ein Investitionsvolumen von 15 Millionen € verbunden. In der Summe sind dies 31 Millionen €

([Anlage 5](#) – Seite 15)

Uns liegt ein weiterer Punkt am Herzen. Dies betrifft die Betriebsstörungen, die in letzter Zeit häufiger vorkommen, als es uns lieb ist. Im schlimmsten Fall handelt es sich um ein Flugzeugunglück, um eine Bruchlandung. Im Winter könnte dies beispielsweise Schnee sein.

Wenn in Stuttgart Schnee ist, muss in Frankfurt noch lange kein Schnee sein. In diesem Fall haben wir heute umständlich zu organisierende Bustransporte, um die Passagiere trotzdem nach Frankfurt oder nach München wegzubringen. Nach München

gibt es aber keine Schienenanbindung. Von einem solchen Projekt könnte man deshalb nur träumen. Vielleicht könnte mittelfristig auch eine Verbindung nach Zürich geschaffen werden; denn dies sind alles Lufthansa-Knotenpunkte. Wir könnten heute den schnellen Zug, der heute innerhalb von einer Stunde und zehn Minuten nach Frankfurt fährt, einsetzen, um bei Störungen in Frankfurt oder bei Störungen in Stuttgart den Zug zusätzlich zu nutzen.

([Anlage 5](#) – Seite 16)

Ich fasse zusammen: Auch wir wissen, dass mit einer solchen Investition enorme Anstrengungen und hohen Beträgen verbunden sind. Diese Infrastruktur ist aber langfristig ein Gewinn für Mensch und Region. Wir haben gehört, wie viele neue Arbeitsplätze dadurch entstehen.

Uns liegt die staufreie und pünktliche Erreichbarkeit besonders am Herzen. Dabei spreche ich sowohl für den Flughafen als auch für die Messe.

Am Beispiel des Flughafens München kann man sehen: Wenn es gelingt, mehr Passagiere in unserer Region zu binden oder zum Flughafen zu bringen, sichert das weitere Arbeitsplätze und Wohlstand und damit auch die Zukunft für unseren Wirtschaftsraum.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank, Herr Fundel. – Gibt es eine Gegenpräsentation oder eine Gegenrede?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, wir müssen zugeben, mit den Präsentationen können wir weder optisch noch mit Blick auf die Menge mithalten. Dabei sind wir eindeutig zweiter Sieger. Ich kann es nicht so schön machen, aber ich kann unsere wesentlichen Argumente vortragen.

Herr Fundel, wir sind damit einverstanden, wenn Sie sagen, dass der Flughafen besser angebunden werden soll. Wir glauben aber, dass dies zu einem Bruchteil der Kosten möglich ist, was den Regionalbereich betrifft. Teuer wird es, wenn man den ICE am Flughafen halten lassen möchte. Dann braucht man den teuren Tunnel, der ins Tal führt. Dann braucht man all diese neuen teuren Infrastrukturelemente.

Die Frage ist, ob es entscheidend ist, den ICE am Flughafen halten zu lassen. Wir haben gelernt, dass derzeit vorgesehen ist, dass der ICE nur alle zwei Stunden am Flughafen hält. Sie überlegen, ob Sie vielleicht stündlich einen ICE am Flughafen halten lassen. Das geht aber nur, wenn Sie ein zweites Gleis bauen. Mit einem Gleis ist das gar nicht möglich.

Sie haben nach meiner Kenntnis noch kein zweites Gleis unter der Messe her gebaut. So müssen Sie nachträglich unter der Messe eine Erweiterung vornehmen. Eigentlich hatte man sich aber auf ein Gleis festgelegt. Unsere These ist: Für einen alle zwei Stunden hier haltenden ICE sind diese großen Investitionen nicht lohnend.

Bei dem Vergleich von Flughäfen sehen Sie, dass sich ICE-Anbindungen nur bei großen Flughäfen wie Zürich und Frankfurt tatsächlich lohnen; denn dort halten pro Tag 200 bis 250 Züge. Bei dieser Menge an Fahrgästen lohnt sich das. Bei den Kleinflughäfen – damit spielen wir mit Köln/Bonn und Düsseldorf in einer Liga – reduziert die DB derzeit Jahr für Jahr den Fahrplan, weil der Fernverkehr als Zubringer nicht genutzt wird. Das lohnt sich einfach nicht. Sie dürfen nachher widersprechen. In den vergangenen Jahren haben Sie reduziert. Sie haben den Fahrplan bei diesen Flughäfen reduziert, obwohl dort neue Bahnhöfe und neue Fernverkehrsverbindungen geschaffen worden sind. Nach wenigen Jahren wird aber schon reduziert. Wir stellen also fest, dass sich das nicht lohnt.

Wie bedeutend ist das, und ist das überhaupt sinnvoll, Herr Fundel? Sie haben sich vor nicht allzu langer Zeit zwei Jahre lang mit dem Ministerpräsidenten angelegt, weil Sie eine zweite Startbahn wollten. Der Ministerpräsident hat letztlich ein Machtwort gesprochen und gesagt, dass es keine zweite Startbahn gibt. Auf den Fildern hat man dieses Versprechen gehört.

Sie haben hier eine Startbahn und konkurrieren mit Flughäfen, die vier Startbahnen haben und die Flüge in die ganze Welt anbieten können. Es ist doch nicht nur wichtig, wie schnell man mit dem Zug zum Flughafen kommt, sondern es ist auch wichtig, wohin die Flugzeuge fliegen. Mit dieser einen Startbahn können wir nicht mit Zürich, mit München oder mit Frankfurt konkurrieren. Das können wir einfach nicht, weil der Flugplan das nicht hergibt.

Ist das überhaupt wünschenswert? Wenn wir das täten, wenn wir jetzt Fluggäste aus den Großflughäfen wieder an unser „Flughäfele“ in Stuttgart zurückholen würde, dann hat das nur einen Effekt, nämlich dass das Jahr, in dem die Schallgrenze erreicht ist, in dem alle Pisten belegt sind, nach vorne verlegt wird. Sie haben gesagt, dies könnte schon im Jahr 2020 der Fall sein. Damit können Sie Ihre zweite Startbahn begründen, weil sonst der Flughafen aus allen Nähten platzt. Wenn das stimmen würde – ich glaube das aber nicht, ehrlich gesagt –, dann tritt die Vollauslastung Ihres Flughafens früher ein. Danach tritt Folgendes ein: Die Leute werden mangels Flugplätzen wieder die anderen Flughäfen benutzen.

Wenn Sie uns als Landesregierung sagen, das Ziel von Stuttgart 21 sei auch, eine zweite Startbahn durchzusetzen, dann haben wir eine neue Diskussion. Wenn es bei einer Startbahn bleibt, dann ist es nicht sinnvoll, Leute, die jetzt in Frankfurt, in Zürich oder in München abheben, künstlich mit Milliardeninvestitionen nach Stuttgart zu holen, um dann festzustellen, dass der Flughafen ausgelastet ist, dass man die Leute

zwar zum Flughafenfernbahnhof fahren kann, sie aber nicht mehr abheben können. Das ist nicht sinnvoll.

Eine Ihrer Planungsprämissen bezieht sich auf die Menge, Herr Dr. Kefer. Der Flughafen müsse auf diese Art und Weise angebunden werden. Dann kann nur der Filbertunnel dabei herauskommen. Deswegen sagen wir, dass die Prämissen umstritten sind.

Wenn das so wichtig ist, dann darf man auch in diesem Zusammenhang die Frage nach den Äpfeln und den Birnen stellen. Jetzt ist Frau Gönner nicht mehr da. Deshalb schaue ich den Minister an.

Wir haben pro Jahr 326 Millionen Fahrgäste im öffentlichen Verkehr in der Region Stuttgart. Sie haben im besten Jahr 11 Millionen Fahrgäste am Flughafen. Die Kapazitätsgrenze liegt bei 14 Millionen Fahrgästen. Das heißt, die Fahrgäste, für die wir so viel Geld in die Hand nehmen, und die wir künstlich an den Flughafen Stuttgart zurückholen, machen 3 % der Fahrgäste aus, die heute schon mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der engeren Region unterwegs sind.

Wir sagen, wir wollen nicht Milliarden ausgeben für 3 % der Fluggäste, nur weil die in Ihren Augen vielleicht besonders wichtig sind. Wenn wir schon so viel Geld ausgeben, dann wollen wir das Geld sinnvoll ausgeben, und zwar für die 97 % der Fahrgäste, die wir schon haben. Von denen wollen wir im Übrigen mehr hinzugewinnen.

Die Fixierung auf den Flughafen führt also in die Irre. Sie führt in eine Sackgasse, weil die Menschen nicht mehr abheben können. Sie ist verkehrlich für den Eisenbahnverkehr völlig falsch und völlig unnötig. Ihre Zielgruppe ist eine ganz andere.

Wir haben die Möglichkeit, zu einem Bruchteil der Kosten die Anbindung des Flughafens entscheidend zu verbessern. Ich greife nur ein Beispiel heraus. Ich sage jetzt nichts über die Vaihinger Bahnsteigkante und nichts über die Möglichkeit, den S-Bahntakt zu verdichten. Ich sage auch nichts über die Stadtbahn, der nur 3 Kilometer fehlen.

Ich sage Ihnen als Tübinger ein Beispiel. Der Landkreis, das Land und das zuständige Busunternehmen sagen: Wir fahren nicht auf der vorhandenen vierspurigen Bundesstraße zum Flughafen. Man könnte in 35 Minuten am Flughafen sein, also genau in der Fahrzeit, die Sie mit Ihren Milliardeninvestitionen erreichen. Das könnte man heute machen.

Der Landkreis und das Busunternehmen haben das aber durchgerechnet und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass das unwirtschaftlich ist. Es fährt nicht ein einziger Bus auf dieser Bundesstraße, um die paar Leute, die zum Flughafen wollen, dorthin zu bringen. Sondern man fährt umständlich eine Stunde lang durch den Schönbuch, weil man dann unterwegs Leute einsammeln kann.

Das zeigt: Wenn man nicht einmal bereit ist, das Defizit des Busverkehrs in Kauf zu nehmen – dabei geht es um Hunderttausende pro Jahr –, um die Leute zum Flughafen zu bringen, dann kann ich doch nicht Hunderte von Millionen – Herr Fundel gewährt einen Zuschuss von 300 Millionen € für diesen Flughafenbahnhof – ausgeben, um genau die gleiche Fahrzeit zu erreichen. Im Übrigen könnte das Ganze auch erst in zehn Jahren erreicht werden.

Es zeigt sich erneut, dass diesem Projekt Prämissen zugrunde liegen, die in verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht leider falsch sind. Sie führen uns in die Sackgasse. Sie führen uns in die Irre. Außerdem verleiten sie zu Fehlinvestitionen. Obwohl vorher schon alles festgelegt worden ist, wie es am Ende sein soll, baut man erst einmal unter der Messe einen eingleisigen Tunnel und stellt nachher fest, dass man eigentlich einen zweiten Tunnel braucht. Dieser wird dann nachträglich gebaut, und das ist mit immensen Zusatzkosten verbunden.

Herr Dr. Geißler, diese Art von Planung können wir nicht nachvollziehen. Dies in dieser Schlichtung aufzuzeigen, ist unser großes Anliegen. Deswegen bin ich heute auch schon ein paar Mal aus der Haut gefahren. Es ist mir völlig unbegreiflich und unerklärlich, wie die Pro-Seite bei jedem Gegenargument immer wieder ausweichen kann und es schafft, immer wieder zu vertuschen, immer wieder die Wahrheit halb am Tisch liegen zu lassen, ohne die Fakten einzugestehen. Auch beim Flughafen ist das so. Die Fakten sprechen eindeutig gegen Ihr Projekt, das Sie sich in den Kopf gesetzt haben und von dem Sie sich nicht abbringen lassen wollen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie vielleicht noch etwas zur Bedeutung der Messe sagen, also etwas zur Anbindung? Nicht nur für den Flughafen, sondern auch für die Messe ist eine ICE-Anbindung interessant.

Boris Palmer (Projektgegner): Das mache ich gerne. Nach unseren Zahlen hat die Messe anderthalb Millionen Besucher im Jahr. Das heißt, die 11 Millionen Fluggäste machen die Masse aus. Die anderthalb Millionen Messebesucher stellen in diesem Zusammenhang also eine Randgröße dar. Die Messe wird außerdem überwiegend von Menschen aus der Region Stuttgart besucht.

Das heißt, man muss also nicht Leute von Frankfurt oder München nach Stuttgart holen, sondern dafür würde unser Konzept zur verbesserten Andienung reichen. Es reicht ein zusätzlicher Bahnsteig. Dann kann man in Vaihingen umsteigen und spart eine halbe Stunde Fahrzeit zum Flughafen. Ferner kann man die S-Bahnen häufiger fahren lassen, was mit geringfügigen Nachrüstungen bei der Signaltechnik verbunden ist, damit keine 20-Minuten-Löcher entstehen. Außerdem kann man eine Startbahn, die derzeit 3 Kilometer von der Messe entfernt endet, einfach verlängern. Damit würde sich das Passagieraufkommen sehr leicht abwickeln lassen, das aus der Region heraus entsteht.

Dabei ist allerdings nicht die ICE-Anbindung berücksichtigt. Wir haben aber auch dafür einen Vorschlag gemacht, obwohl ich persönlich der Auffassung bin, dass sich die ICE-Anbindung nicht lohnt. Sie rechnet sich in keiner Weise.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich möchte wissen, wie viel CO₂ diese 1,2 Millionen mehr Passagiere erzeugen. Wir leben in Zeiten des Klimawandels. Deshalb wäre es wichtig, dies zu wissen. Man muss die Folgen dieser Zielvorstellung, mehr Fluggäste zu haben, abwägen können.

Ich rede jetzt nicht von den Lärmbelastungen, die für die armen Leute dort entstehen, wenn 1,2 Millionen Passagiere mehr abgewickelt werden. Ich möchte aber zumindest wissen, was Sie beim CO₂ anrichten.

Georg Fundel: Vielen Dank für die Fragen, die zeigen, dass noch Aufklärungsbedarf besteht.

Herr Palmer, wenn Sie 326 Millionen Fahrgäste im öffentlichen Verkehr in Stuttgart mit Fluggästen vergleichen, dann haben Sie die Formel falsch aufgelöst. Ein Pendler fährt 220 Tage im Jahr zwei Mal am Tag. Ein Fluggast ist ein Unternehmer, der an einen anderen Ort reisen muss, um dort ein Geschäft zu machen. Das ist für die Region sehr bedeutend. Deshalb bitte ich darum, dass Sie Fluggäste und Pendler nicht in einen Topf werfen. Das meine ich nicht abwertend.

Jetzt zum Thema, warum wir mehr Fluggäste wollen und warum wir bereit sind, dafür Geld zu investieren. Unser Flugplan wird umso attraktiver, je größer unsere kritische Masse ist. Viele Baden-Württemberger heben aus folgendem Grund nicht vom Stuttgarter Flughafen ab. Wir haben heute 100 Ziele im Angebot. München hat 220 Ziele und Frankfurt hat 260 Ziele im Angebot. Wenn es kein Ziel gibt, gibt es auch keinen Grund, an den Flughafen zu kommen.

Also müssen wir umso mehr daran interessiert sein, eine kritische Masse zu erreichen, also mehr Fluggäste zu haben. Das hat natürlich auch etwas mit Kapazität zu tun. Wie viele Start- und Landebahnen ein Flughafen hat, entscheidet aber nicht der Geschäftsführer, sondern der Eigentümer, und das sind das Land und die Stadt Stuttgart.

Seitdem sich die Wirtschaft wieder positiv entwickelt, steigt die Zahl der Fluggäste. Derzeit zeigt sich eine sehr erfreuliche Entwicklung, die hoffentlich lange anhält. Unsere Fluggastzahlen steigen deutlich, und die Flugbewegungen nehmen ab, Herr Rockenbauch. Das ist eine Entwicklung, die ein Geschäftsführer nur bedingt beeinflussen kann.

Unsere beiden größten Kunden – Germanwings und Air Berlin – haben heute durchschnittlich 108 Personen an Bord. Durchschnittlich haben die Fluggesellschaften an unserem Flughafen derzeit 72 Menschen an Bord. Unsere alte Prognose lag bei et-

wa 14 Millionen Fluggästen, weil wir halt zu kleines Fluggerät in Stuttgart haben. Unsere neue Prognose können wir wahrscheinlich deutlich erhöhen. Es ist eine Erkenntnis der Airlines aus der Krise, dass man zu größerem Fluggerät übergeht, weil damit geringere Stückkosten verbunden sind.

Herr Rockenbauch, eine ganz provozierende Reaktion auf Ihre Frage: Wenn alle zusätzlichen 1,2 Millionen Passagiere mit dem Zug zum Flughafen kommen, dann weisen diese die beste Ökobilanz auf. Wenn diese mit dem Auto an einen anderen Flughafen fahren, nach Frankfurt oder nach München, produzieren sie zunächst bei der Autofahrt und anschließend bei der Flugreise CO₂. So viel zur Ökobilanz.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das war nicht meine Frage!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender hat jetzt das Wort.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich denke, auf das Thema Ökologie kommen wir noch in unserem sechsten Gespräch zurück. Deshalb sollten wir uns die Frage für diese Sitzung aufheben.

Ich habe noch eine konkrete Frage an Sie. Im Zusammenhang mit den verwendeten Transportmitteln haben Sie auf die Prognose abgehoben, die von einem Plus von 40 % im Regionalverkehr bis zum Jahr 2020 ausgeht. Dabei haben Sie auch auf die Stautentlastung auf der A 8 rekurriert.

Parallel dazu ist der sechsspurige Ausbau der A 8 geplant. Das kritisieren wir als BUND schon sehr lange, aber damit muss man im Moment leben. Dieser Ausbau soll parallel zur ICE-Neubaustrecke erfolgen. Haben Sie das berücksichtigt? Wie entwickeln sich vor diesem Hintergrund Ihre Prognosen, wenn man gleichzeitig die Autobahn sechsspurig ausbaut?

Georg Fundel: Frau Dr. Dahlbender, wir stellen fest, dass aufgrund der Verteuerung der Energiekosten sehr viele Leute entweder ihr Auto verkauft haben oder an Carsharing teilnehmen. Das heißt, in den vergangenen Jahren haben wir bedingt durch die höheren Energiekosten einen Anstieg verspürt. Daran wird eine größere Kapazität nicht viel ändern.

Werner Wölfle (Projektgegner): Ich kann nachvollziehen, dass sich der Geschäftsführer eines Flughafens darum bemüht, dass bei ihm mehr Flugzeuge abheben und landen. Das ist seine Aufgabe. Unser Ziel ist es aber nicht, den Flugverkehr zu fördern.

([Anlage 6](#))

Ich möchte noch auf einen anderen Aspekt hinweisen. Zu diesen Filderbahnhöfen gehört nicht nur die schnelle Erreichbarkeit, sondern auch die Bequemlichkeit für den

Fahrgast. Man hat immer den Eindruck, es wäre ein Bahnhof. Ich möchte noch einmal die Folie zeigen, die verdeutlicht, wie weit die Bahnhöfe auseinander sind. Wir agieren immer mit solch einer Folie.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Sie sind 180 Meter auseinander, wenn ich helfen darf!)

Diese Folie zeigt, wie man aus diesem tief liegenden Fernbahnhof am Flughafen hoch muss, um die Erdoberfläche wieder zu erreichen. Sonst stellt man sich das vielleicht gemütlich vor.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist das in der Mitte? Sind das Rolltreppen?

Werner Wölfle (Projektgegner): Ja.

Georg Fundel: Die Situation gibt es in einer Großstadt häufig, dass die S-Bahn unter der Stadt fährt. So wird es am Flughafen auch sein. Wir unterfahren Messe und Flughafen. Für die Beförderung nach oben stehen Aufzüge und Fahrgasttreppen zur Verfügung.

Es ist richtig, dass wir uns unter der Erde befinden. Die Entfernung zwischen den Bahnhöfen beträgt 180 Meter.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Wölfle, was wollen Sie mit dieser Folie zum Ausdruck bringen?

Werner Wölfle (Projektgegner): Die Befürworterseite hat gesagt, die Anbindung dieses Flughafens habe zwei Funktionen. Es geht nicht nur darum, dass der Flughafen mehr Fluggäste hat und die Messe ggf. leichter erreichbar ist, sondern es geht auch um eine Umsteigequalität. Auf diese möchte ich hinweisen.

(Georg Fundel: Die Zahl ist falsch!)

- Dann schauen wir uns das einmal an. So haben wir das ausgerechnet. Jetzt müsste man einmal ausrechnen, wie schnell man vom Fernbahnhof auf den Filderbahnhof umsteigen kann.

Sie haben gesagt, jemand, der auf der alten Gäubahn zu unserem Hauptbahnhof will, braucht genauso lange wie jetzt. Ich zeige das nur, um einen Eindruck zu vermitteln, wie unbequem diese beiden Bahnhöfe miteinander verbunden sind.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Das ist in Frankfurt heute ähnlich und wird auch voll akzeptiert.

Bernhard Bauer (Projektbefürworter): Ich möchte auf das zurückkommen, was Herr Palmer gesagt hat. Es ist immer wieder erstaunlich, wie sich Herr Palmer an sich selbst berauscht. Er hat Dinge erzählt, die wir heute schon ein paar Mal gehört haben.

Fakt ist: Der Flugverkehr nimmt generell zu. Fakt ist aber auch, dass wir natürlich möglichst viel Verkehr auf die Schiene verlagern wollen. Das gilt auch für den Flugverkehr. Wenn der Flugverkehr generell wächst, ist es natürlich ein ziemlich ambitioniertes Unterfangen, die Teile, die auf den Schienenverkehr verlagert werden können, auch auf die Schiene zu bringen.

Dazu braucht man naturgemäß ein attraktives Schienennetz. Zu einem attraktiven Schienennetz gehören natürlich entsprechende Fernverbindungen. Deshalb gehen wir davon aus, dass der ICE in Zukunft - - Wir reden über einen Zeithorizont bis 2020. Wir tun immer so, als würde der ICE bereits nächste Woche dort fahren. Man muss ganz klar sagen, dass es bis zum Jahr 2020 einen Zwei-Stunden-Takt, möglicherweise einen Ein-Stunden-Takt geben wird, weil das entsprechende Fahrgastaufkommen transportiert werden muss, auch zwischen den Städten in Baden-Württemberg und auch zum Flughafen bzw. natürlich auch in die anderen Bereiche.

Mich wundert es, dass Sie ein Beispiel heranziehen, je nachdem, wie Sie es gerade brauchen. Sie wollen es so haben, wie es in der Schweiz ist. Dabei berücksichtigen Sie nicht, dass dort andere Randbedingungen gelten. Das gilt für das Reglement und für die rechtlichen Voraussetzungen. Diese unterschlägt man und sagt: Das machen wir einfach so wie in der Schweiz.

Hier sagt man einfach: Das mit dem ICE funktioniert nicht. Wir brauchen auch nicht mehr Flugverkehr. – Herr Rockenbauch spricht sich für eine Reduzierung von CO₂-Emissionen aus. Fakt ist aber, dass die CO₂-Emissionen ansteigen, wenn der Flugverkehr zunimmt. Dann ist es natürlich geboten, diese Emissionen zu vermeiden, indem man Verkehr auf die Schiene verlagert. Das machen wir doch.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner] schüttelt den Kopf)

Es wird natürlich um eine bestimmte Menge reduziert. Sie berücksichtigen aber nur die Teile, die Sie für Ihre Argumentation brauchen.

Herr Palmer, Sie behaupten den ganzen Tag, Sie belegten Fakten, während wir diese ignorierten. Das ist falsch. Wir haben viele Fakten belegt, die sie ignorieren. Sie haben noch nicht gesagt, dass das das Faktum ist, das Sie überzeugt, obwohl wir sehr überzeugend bestimmte Dinge dargelegt haben. Diese werden dann einfach nicht geglaubt oder ignoriert. Das ist meines Erachtens nicht der richtige Weg, um hier weiterzukommen.

Ernst Pfister (Projektbefürworter): Ich möchte Herrn Palmer bitten, insbesondere seine Einschätzung zur Messe ein Stück weit zu relativieren. Die Zahlen sind zwar richtig. Es handelt sich um etwa 1,5 Millionen bis 2 Millionen Messebesucher pro Jahr. In Teil kommt auch aus dem süddeutschen Raum. Ein anderer Teil kommt aus dem norddeutschen Raum. Außerdem bemüht sich die Stuttgarter Messe derzeit mit großem Erfolg, sich zu internationalisieren.

Das heißt, der Anteil der internationalen Gäste wird künftig deutlich ansteigen. Vor diesem Hintergrund muss man berücksichtigen, dass die Messe in Stuttgart ein Alleinstellungsmerkmal in Europa hat. Meines Erachtens gibt es keine Messe in Europa in der Formation. Egal, ob Sie mit dem Zug, dem Flugzeug oder mit dem Auto kommen, Sie sind in weniger als fünf Minuten an der Messe. Das ist einmalig in Europa. Das ist ein Alleinstellungsmerkmal.

Wer also für die mittelständische Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg, die stark exportorientiert ist, ein attraktives Messerfenster bieten will, der tut gut daran, dieses Alleinstellungsmerkmal insbesondere vor dem Hintergrund der Internationalisierung stärker zu gewichten, als dies Herr Palmer gerade getan hat, indem er die Messe eher verniedlichend dargestellt hat.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte auf das Wort zum Sonntag von Herrn Bauer eingehen, das wenig von Details und Fakten geprägt war, sondern mehr eine globale Abwatschung war. Dem möchte ich heftigst widersprechen.

Eines möchte ich klarstellen: Wir wollen ein modernes, leistungsfähiges und attraktives Bahnsystem. Das werden wir beim nächsten Mal auch darstellen.

Was die CO₂-Emissionen anbelangt, werden wir uns im sechsten Gespräch über Klimaschutz, Energieverbrauch und Ökologie unterhalten. Dann werden wir uns die CO₂-Kosten der Neubaustrecke einmal ganz genau anschauen.

Wir sind keine Wirtschaftsgegner. Vielmehr sind wir unglaublich davon überzeugt, dass der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg nicht davon abhängig ist, dass wir die vorgestellte Planung zu S 21 umsetzen. Ich erinnere dabei an Städte wie München, Rom, Madrid, London, Paris, Tokio usw. Ich denke, dabei sollte man die Kirche im Dorf lassen.

Damit können wir wieder zur Faktenanalyse zurückkommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meine sehr verehrten Damen und Herren, jetzt müssen wir die Entscheidung treffen, ob wir noch weiter machen ob wir jetzt die Sitzung beenden. Wir haben die Diskussion über die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen auf den nächsten Termin verlagert. Das müsste eigentlich reichen. Dann behandeln wir allerdings noch einige Zusatzpunkte, die ich genannt habe. Das können wir aber beim nächsten Mal schaffen.

Ich möchte allerdings ankündigen, dass wir mit den bisher vorgesehenen Terminen nicht zu Rande kommen. Wir brauchen also noch Zusatztermine. Um dies abzuklären, bitte ich die jeweils sieben Mitglieder dieser Schlichtung, dass sie noch da bleiben, damit wir das miteinander bereden können.

Nach der vergangenen Sitzung habe ich das auch gesagt. Daraufhin hieß es irgendwo in der Presse, es würden irgendwelche Geheimgespräche geführt. Das tun wir nicht. Wir müssen im Interesse der Sache auch Manöverkritik üben. Wir wollen schließlich von Mal zu Mal besser werden. Das hat sich heute auch bewiesen. Ich glaube, wir haben heute eine gute Diskussion gehabt. Außerdem müssen wir über die Terminfrage reden. Das können wir aber nicht im Plenum machen, weil es möglicherweise einer Abgleichung der Terminkalender der nicht ganz unbedeutenden Persönlichkeiten bedarf, die an diesem Schlichtungsgespräch teilnehmen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, ich bin natürlich damit einverstanden, dass wir weiterhin ernsthaft und mit der notwendigen Tiefe an den Themen weiterarbeiten. Es kann aber nicht funktionieren, dass es beim nächsten Mal genauso läuft, wie es heute gelaufen ist. Immer dann, wenn wir auf den Zahlen herumreiten, die Sie uns gegeben haben, sagen Sie: Moment, wir haben noch etwas unter dem Tisch.

Deshalb appelliere ich an Sie. Wir wollen die Zahlen so rechtzeitig haben, dass wir damit arbeiten können. Die zahlreichen Vertagungen sind darauf zurückzuführen, dass Sie gesagt haben: Da haben wir noch etwas in der Schublade. Das wissen wir noch nicht. Das klären wir. Das vertagen wir. – So kann es nicht gehen. Dann kommen wir nicht zu einem Ende. Damit hält man sich nur unnötig auf.

Wir brauchen Ihre ganzen Folien online. Die Gutachten und alles andere müssen auf den großen Tisch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das tun wir ja. Das ist schon richtig. Wir haben aber nicht alle - -

(Zuruf von Bernhard Bauer [Projektbefürworter])

- Herr Bauer, lassen Sie mich doch einmal ausreden.

Es sind eine Reihe von Fragen beantwortet worden. In den meisten Fällen war das nicht einmütig. Sondern es gab unterschiedliche Positionen. Es gab drei oder vier Punkte, bei denen die Befürworter gesagt haben, dass sie bis zum nächsten Mal Zusatzinformationen liefern. Dies betrifft zum Beispiel das berühmte Züricher Institut. Das besprechen wir dann beim nächsten Mal. Ich glaube, so können wir die Sache bewerten.

Bernhard Bauer (Projektbefürworter): Ich kann das, was Herr Rockenbach gerade gesagt hat, so nicht stehen lassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir hören doch auf mit der Verschärfung der Thematik.

Bernhard Bauer (Projektbefürworter): Wir haben bis heute keine Unterlagen bekommen, obwohl wir sie schon in der vergangenen Woche angefordert haben.

In der vergangenen Woche sind Fragen zum SMA-Gutachten aufgekommen. Wir haben versucht, bestimmte Frage zu beantworten. Es ist normal, dass das eben erst jetzt beantwortet werden kann. Insofern gibt es keine Unterlagen, die wir verschwiegen haben. Im Gegenteil, bisher fehlen uns alle Unterlagen, die wir bei Ihnen angefordert haben. Das ist der Fakt. Fakten auf den Tisch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit hat Herr Bauer nicht Unrecht. Es dreht sich nur um die SMA-Geschichte.

(Gerd Hickmann: Nur?)

In diesem Zusammenhang ist angeboten worden, dass Sie alle Zusatzinformationen bekommen. Dann reden wir beim nächsten Mal darüber. Es wird also nichts unter den Tisch gekehrt. Wenn etwas nicht beantwortet werden kann, dann sorgen wir dafür, dass es zum nächsten Mal geschehen kann.

Damit sind wir am Ende der heutigen Sitzung. Ich bedanke mich sehr für die Punkt-um-Punkt-Argumentationen.

Jede Seite muss jetzt noch entscheiden, wer anschließend mit zur Pressekonferenz geht. Wir sehen uns in der nächsten Woche ausnahmsweise am Donnerstag, und zwar am 4. November. Die Sitzung beginnt um 10 Uhr. Im Rahmen dieses Termins beschäftigen wir uns mit den Themen, die ich vorhin benannt habe, sowie mit dem Thema K 21. Dann haben Sie die Möglichkeit, Ihre Alternative zu präsentieren. Wir müssen natürlich auch über die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen sprechen.

Ich bedanke mich sehr. Ich finde, es war eine gute Diskussion auf der Basis des Bestrebens, sich gegenseitig zu verstehen und ernst zu nehmen. Ich bedanke mich.

(Schluss: 17:30 Uhr)

Die Protokollführer:

Henrik Dransmann

Ulrike Schmick