

# **Schlichtungsverfahren**

**zu**

## **Stuttgart 21**

### **Nicht behandelte Themen**

#### **Offene Fragen aus den vorausgegangenen Schlichtungsgesprächen**

- **Leistungsfähigkeit und Betriebskonzept Stuttgart 21**
- **Leistungsfähigkeit und Betriebskonzept Kopfbahnhof 21**
- **Die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den Regional-  
und Nahverkehr**
- **Offene Fragen**
- **Bauablauf**

Stuttgart, 27. November 2010

**Stenografisches Protokoll**

(Beginn: 9:02 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Guten Morgen! Ich begrüße, wie immer, die Teilnehmer der Schlichtung, aber genauso herzlich die Bürgerinnen und Bürger, die sich wieder eingeschaltet haben und die Schlichtung am Fernseher verfolgen. Auch Ihnen guten Morgen! Ich hoffe, dass wir heute einen guten Verlauf unserer Schlichtung haben. Wir haben eine ganze Reihe von Fragen zu beantworten. Es ist die letzte Schlichtung, die sich ausschließlich und einzig mit dem Faktencheck und der Faktenschlichtung beschäftigt.

Die nächste Sitzung ist am nächsten Dienstag, das ist die Abschlusssitzung. Heute Abend werden wir noch miteinander über den genauen Ablauf sprechen. Sie beginnt am Dienstagmorgen um 10 Uhr. Ich vermute, wenn alles so läuft, wie wir es uns vorstellen, dass wir gegen 12 bis 13 Uhr mit der Sitzung und damit auch mit der Schlichtung am Ende sind.

Wir haben heute noch eine Reihe von wichtigen Fragen zu beantworten. Wir sind gestern Abend mit der Diskussion um die Kosten der Neubaustrecke Ulm–Wendlingen nicht zu Ende gekommen. Ich schlage vor, dass wir damit anfangen.

Dann müssen wir uns über die Ausstiegskosten unterhalten. Ein weiteres wichtiges Element der heutigen Sitzung ist die Leistungsfähigkeit von S 21 und K 21. Dann wollen wir uns noch einmal mit der Geologie und den Mineralquellen beschäftigen. Dazu gibt es eine Reihe von offenen Fragen, die übrig geblieben sind. Wir reden dann über den Bauablauf.

Da heute, wie mir gesagt worden ist, keine Demonstrationen stattfinden – –

(Zurufe: Doch!)

– Doch? Also die Befürworter?

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Nein, die Projektkritiker!)

– Herr Bräuchle weiß es.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Das steht auch in der Zeitung!)

– Bitte?

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Es steht in der Zeitung! Um 11 Uhr!)

– Es steht in der Zeitung.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Und weil es in der Zeitung steht, sagt Ihnen das, dass es vom Bündnis organisiert ist? Wir sagen: Es keine Organisation des Bündnisses!)

– Die Aufregung ist völlig überflüssig. Es gibt auch keine Aufregung. Jeder kann demonstrieren so lange und wo er will; das ist gar keine Frage. Ich sage nur: Mir ist gesagt worden, dass keine Demonstration ist. Wenn Herr Bräuchle eine macht, dann kann er die machen.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Wir feiern Advent!)

– Ach so, Advent. Na gut, als Pfarrer müssen Sie das auch machen. Es ist besser, Sie gehen in die Kirche als auf die Straße, könnte man sagen.

(Heiterkeit – Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Ich lade jeden dazu ein, vor allem die Kritiker!)

– Das gilt natürlich für alle frommen Leute.

Dann müssen wir noch den Bauablauf miteinander besprechen. Ich sage das deswegen – dann haben wir nach hinten Zeit –, weil wir uns schon begrenzen sollten. Spätestens gegen 17 bis 18 Uhr wollen wir fertig sein.

(Gerd Hickmann: Gibt es denn wenigstens ein Mittagessen?)

– Infolgedessen können wir auch eine Mittagspause machen. Am letzten Samstag sind wir unvorbereitet in die Mittagspause gegangen. Einige haben sich dann beschwert, dass sie nichts Richtiges zu essen gekriegt haben, was aber nicht an der Kantine liegt – das möchte ich ausdrücklich sagen –, die wirklich gut arbeitet und uns gut verpflegt.

(Beifall)

Die Projektgegner haben gerade nicht geklopft. Hat Ihnen das Essen nicht geschmeckt?

(Heiterkeit – Peter Conradi [Projektgegner]: Wir haben geklopft!)

– Sie haben geklopft, aber im Verborgenen. Gut.

Wir beginnen jetzt mit unserer Schlichtung. Ich schlage vor, weil ein Defizit hängen geblieben ist, was die Preise für den Kubikmeter Tunnel betrifft – wobei auch noch unklar war: Handelt es sich um den Kubikmeter Ausbruch, wie es so schön heißt, um

die Rohbaukosten oder die Gesamtkosten? –, dass wir uns darüber unterhalten. Dabei sollten wir jeweils angeben, worüber wir reden.

Herr Dr. Kefer hat das – für mich war das sehr schön, ich habe in meiner ganzen Zeit, als ich auf dem Gymnasium war, Mathematik sehr gerne gehabt, ich habe im Abitur eine gute Note in Mathematik gehabt, deswegen hat mir das sehr gefallen – vom Formalen, nicht vom Inhalt her, nicht dass es wieder Aufregung gibt, auf dem Papier entwickelt. Wir sollten ihm die Chance geben, es jetzt so zu machen, dass es von den Voraussetzungen her möglichst wenig Widerspruch findet, damit wir dann darüber reden können. Wir haben ja einen Anspruch darauf, dass er uns sagt, wie er die Kosten pro Kubikmeter berechnet.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ich habe keine Lust, noch eine weitere Malstunde von Herrn Kefer zu ertragen! – Zuruf: Ich auch nicht!)

– Aha. Aber wir müssen trotzdem das tun, was ich sage, Herr Rockenbauch. Das Lustpotenzial

(Zuruf: Sinkt!)

sinkt; das ist keine Frage.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das hat mit Lust nichts zu tun, sondern es geht darum: Wenn er jetzt live hier vorn die Zahlen aus dem Hut zaubert, ist das sehr schlecht zu überprüfen! Er hält sich nicht an das, was wir ausgemacht haben: Fakten auf den Tisch! Das, was er hier vorn malt, kann inhaltlich nicht in der Zeit überprüft werden, ...)

– Doch, das kann er.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: ... auch wenn es plausibel ist! Herr Kefer ist so intelligent, dass er es hinkriegt, hier plausible, in sich schlüssige – – Nur, die Prämissen können wir nicht überprüfen! Das ist das Entscheidende!)

– Herr Rockenbauch, Sie reißen schon am frühen Morgen das Wort an sich. Ich gebe Ihnen eine schlechte Prognose für den heutigen Verlauf; denn ich muss das irgendwann mal stoppen. Ich habe es jetzt so laufen lassen. Sie sagen, es sei keine Frage der Lust, haben aber gesagt, Sie hätten keine Lust, sich das anzuhören. Deswegen habe ich Ihren Begriff übernommen.

Ich schlage trotzdem vor, dass Herr Dr. Kefer jetzt das macht, was er nach Ihrer Ansicht gestern Abend gleich hätte machen sollen, nämlich die Voraussetzungen klar-

stellen, um welche Kubikmeter XY es sich bei seiner Berechnung handelt. – Herr Kefer, bitte schön.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Vielen Dank, Herr Geißler. – Ich würde gern auf das aufsetzen, was wir gestern besprochen haben.

Sie erinnern sich: Eine Tunnelröhre mit 10 m Durchmesser, so haben wir ausgerechnet, hat einen Querschnitt von 75 m<sup>2</sup>. Das war das, was wir ausgerechnet haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich noch mal ganz kurz unterbrechen? Für die Zuschauer: Es geht um die Frage, ob die von der Bahn errechneten

### **Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm**

in der Höhe von 2,9 Milliarden € richtig berechnet sind. Ein Maßstab dafür ist die Frage: Wie teuer ist der Kubikmeter Tunnelabbruch oder Rohkosten? Wie hoch ist der Preis? Dann kann man das nämlich mit 33 multiplizieren, so lang ist die Tunnelstrecke. Dann hat man zumindest für diesen Bereich eine Kostenrechnung.

Das Problem besteht darin – ich muss das den Zuschauern erklären –, dass sich die Bahn nicht in der Lage sieht – man kann auch sagen: sich weigert, aus welchen Gründen auch immer, das haben wir lange genug erörtert, die Frage der Ausschreibung und Wettbewerbsrisiken sind damit verbunden –, die von ihr schon errechneten Kubikmeterkosten – aus Wettbewerbsgründen – auf den Tisch zu legen. Dann war der Vorschlag der Projektgegner, dass man einen schon gebauten Tunnel, von dem die Kosten feststehen, mit dem Tunnel vergleicht, um den es geht, nämlich den Tunnel durch den Alaufstieg. Es sollte natürlich nach Möglichkeit ein Tunnel sein, der irgendwie mit dem Tunnel vergleichbar ist, mit dem wir uns beschäftigen, sodass man vergleichsweise, annähernd errechnen kann: Liegt sie völlig jenseits des Machbaren oder des Errechenbaren, oder hat sie einigermaßen richtig gerechnet? Es geht bei der Berechnung also um einen Vergleich der Kosten dieses Tunnels mit den Kosten, die bei anderen, vergleichbaren Tunneln schon feststehen. – Herr Arnoldi, wollen Sie eine Frage stellen?

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Kefer. Sind das reale Zahlen, mit denen Sie rechnen, oder sind das Fantasierzahlen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Arnoldi, das wird er gleich sagen. Ich würde vorschlagen, dass wir ihm – – Wir wollen doch fair miteinander sein. Er weiß, um was es geht, und auch, welche Probleme Sie mit seiner Rechnung haben. Darauf wird er eingehen. Wenn Sie damit nicht zufrieden sind, können Sie sich jederzeit melden und Nachfragen stellen. Das haben wir bisher immer so gemacht. Deswegen sollten wir jetzt anfangen, sonst erschöpfen wir uns wieder minutenlang in Geschäftsordnungsfragen und kommen nicht zur Sache. – Herr Kefer, Sie haben jetzt das Wort. Bitte.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Vielen Dank, Herr Geißler. – Ich wiederhole noch einmal: Wir hatten gestern festgestellt, dass eine Röhre der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm einen Durchmesser von 10 m hat und der Querschnitt einer sol-

chen Röhre nach der Formel  $\pi d^2/4$  berechnet werden kann. Daraus resultiert ein

Querschnitt von 75 m<sup>2</sup>.

(Skizze: Rohbau NBS)

Ich möchte das zunächst gerne ein Stück weiterführen: Wir haben auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Wirklichkeit zwei Röhren, die nebeneinanderliegen, mit jeweils 75 m<sup>2</sup> Querschnitt. Das heißt, der Gesamtquerschnitt, wenn ich die beiden addiere, ist 150 m<sup>2</sup>.

Bei der Strecke Nürnberg–Ingolstadt gibt es für die beiden Gleise nur eine Röhre. Diese Röhre ist größer, weil ich in die eine Röhre zwei parallele Gleise hineinbringen muss. Der Abstand zwischen den beiden Gleisen in der Röhre beträgt 4,5 m. Da passiert Folgendes: Man kann es sich so vorstellen, dass ich diese Röhre hier aufschneide, dann dieses Stück mit 4,50 m Kantenlänge und 10 m Höhe – das ist Höhe der Röhre – einsetze und dann auf der anderen Seite die andere Hälfte des Kreises anfüge. Dann habe ich einen Querschnitt von – in dem Fall – 45 m<sup>2</sup>, und die beiden Hälften – das wissen wir von hier oben – ergeben die 75 m<sup>2</sup>. Das heißt, 45 m<sup>2</sup> und 75 m<sup>2</sup> sind 120 m<sup>2</sup> Querschnitt.

Das heißt, die eine Röhre im Fall Nürnberg–Ingolstadt hat eine Querschnittsfläche von 120 m<sup>2</sup>, und die beiden Röhren der Neubaustrecke Ulm–Wendlingen haben gemeinsam einen Querschnitt von 150 m<sup>2</sup>. Das heißt, dass die Tunnel von Ulm–Wendlingen 25 % teurer sind als der eine Tunnel der Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München.

(Boris Palmer [Projektgegner]: 25 % mehr! Ob sie teurer sind, ist eine andere Frage!)

– Herr Palmer, Sie haben vollkommen recht, das alles muss dann eine Detailkalkulation erbringen. Ich mache jetzt nur eine Analogiebetrachtung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Palmer, wenn Sie Zwischenfragen stellen, benutzen Sie doch bitte das Mikrofon, sonst können die Leute das nicht hören. Wenn Sie keine gescheiten Fragen haben, ist es Ihr Vorteil, wenn Sie aber eine gescheite Frage stellen, dann ist es ein Nachteil für alle anderen, die zugucken. Fragen Sie doch noch einmal.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich habe nur darauf hingewiesen, dass die Rechnung 25 % Differenz bei der Ausbruchmenge beweist, aber nicht bei den Kosten. Das kann ganz anders sein. Dabei sind auch technische Fragen zu beurteilen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Richtig. Ich versuche hier einen Analogieschluss, ähnlich wie ihn Herr Vieregg gestern vorgestellt hat.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, noch eine Zwischenfrage, aber dann machen wir weiter.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich brauche das für die Diskussion hinterher. Wir einigen uns jetzt darauf: Sie reden vom Tunnelausbruch.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich rede davon, welcher Querschnitt des Tunnels vorhanden ist, weil der Querschnitt des Tunnels auch ein Maß dafür darstellt, wie teuer der Tunnel ist.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Wenn wir dann auf die Kosten kommen, reden wir vom Tunnelausbruch, so wie Sie gestern vom Tunnelausbruch geredet haben? – Danke.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Der Tunnelausbruch, von dem ich gestern bei den Einsparpotenzialen geredet habe, ist etwas anderes. Hier rede ich zunächst einmal von der Herstellung des Tunnelrohbaus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also sind wir beim Rohbau.

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

Für die Zuschauer noch einmal: Ausbruch ist der Dreck, der entsteht, wenn man da bohrt. Das, was dort von der Maschine losgelöst worden ist, muss aus dem Tunnel herausgebracht werden, sonst wäre es kein Tunnel. Das nennt man Ausbruch; das habe ich auch erst vorgestern gelernt.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich rede vom Rohbau. Das ist die Neubaustrecke, und das ist Nürnberg–Ingolstadt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Im Übrigen finde ich das ganz prima. Das kann an sich jeder nachvollziehen. Ich finde diese Rechnerei – –

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das ist Grundkurs Mathematik!)

– Natürlich, aber das ist auch wichtig.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Ich muss nicht in einer Schlichtung sitzen, um einen Grundkurs Mathematik zu bekommen!)

– Nein, Sie nicht.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Jetzt wissen wir, wie die Bahn ... [Rest am Stenografentisch akustisch unverständlich])

– Herr Arnoldi, immer mit der Ruhe. Wir sitzen hier ja nicht, um uns gegenseitig zu belehren,

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Das macht er doch gerade!)

sondern um für die Menschen – – Ich würde mir mal bewusst machen, dass 1 Million Menschen zugucken. Sie gucken ganz genau, wie wir uns hier benehmen. Das finde ich einen wichtigen Hinweis. Jeder, der in der Schule einigermaßen Mathematik gelernt hat, kann das nachvollziehen. Darum geht es. Er kann Ihre Statistiken und Folien, was Sie an Linien und Kästen usw. aufzeichnen, in der Regel nicht nachvollziehen, aber das hier – Schritt für Schritt – kann er nachvollziehen. Damit nehme ich nicht Partei für das Ergebnis, sondern ich bin dafür, dass wir in dieser Weise versuchen, uns den Fakten zu nähern, um die es uns allen geht. Das machen wir so, dass es die Leute draußen am Fernsehschirm und im Internet nachvollziehen können.

Für Ihren Wissensstand und Ihre Intellektualität ist es vielleicht ein primitives Vorgehen – das kann ja sein –, aber primitiv muss nicht dumm sein, sondern kann sogar sehr intelligent sein, wenn es nämlich so vorgetragen wird, dass es alle kapieren. – Ich gebe Ihnen jetzt das Wort.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Danke schön, Herr Geißler. – Wir sollten jetzt einen Moment im Hinterkopf behalten, dass es zwischen den beiden möglichen Arten, Tunnel zu bauen, eine Differenz von 25 % gibt. Ich komme jetzt zur Strecke Nürnberg–Ingolstadt.

(Skizze: Nürnberg–Ingolstadt)

Wir haben nachgeschaut: Diese Strecke hat ganz grob – wir reden hier über eine Plausibilitätsbetrachtung – 30 km Tunnelstrecke und anschließend das Doppelte, nämlich 60 km, Strecke im Freien. Diese Strecke kostet, so hat Herr Vieregge gesagt, 3,1 Milliarden €. Von diesen 3,1 Milliarden € müssen wir, damit wir auf den Rohbau kommen, zunächst die sogenannte eisenbahntechnische Ausrüstung abziehen. Die eisenbahntechnische Ausrüstung sind die Gleise, die Schwellen, die feste Fahrbahn, die Oberleitungen, die Leitungssicherungstechnik, die Energieversorgung, all das, was notwendig ist, um nachher die Züge fahren zu lassen. Das nennt man die eisenbahntechnische Ausrüstung. Die muss man abziehen, damit man wirklich über den Rohbau reden kann. Sie liegt hier in der Größenordnung von 0,5 Milliarden €, so-



dass, wenn ich das abziehe, 2,6 Milliarden € für den Rohbau Nürnberg–Ingolstadt übrig bleiben.

Herr Bodack, gestern haben wir darüber diskutiert, dass die freie Strecke als solche ungefähr, größenordnungsmäßig die Hälfte dessen kostet, was ein Tunnel kostet. Sie sagten, es ist ein bisschen mehr, aber ich nehme das jetzt mal vereinfachend an. Dann ist die freie Strecke hier mit 60 km doppelt so lang wie die Tunnelstrecke, kostet aber pro Kilometer nur die Hälfte. Das heißt, ich habe ganz grob gerechnet in den Kosten eine Aufteilung von 1:1 zwischen Tunnel und Strecke. Das würde bedeuten, wenn es insgesamt 2,6 Milliarden € sind, dass die Tunnelstrecke 1,3 Milliarden € kostet und die freie Strecke auch 1,3 Milliarden €.

Jetzt rufen wir uns wieder in Erinnerung, dass der Rohbau des Tunnels bei Ulm–Wendlingen in Wirklichkeit um 25 % teurer ist, weil ich zwei Röhren anstatt einer großen habe. Das heißt, ich addiere hier 25 %. Wenn ich das ausrechne – jetzt muss ich meinen Taschenrechner bemühen: 130 mal 2,5 –, dann sind das 325 Millionen €. Das heißt – jetzt bin ich bei der Neubaustrecke –, der Tunnel bei Ulm–Wendlingen wird in der Größenordnung von 1,3 Milliarden € plus 325 Millionen € kosten, also grob 1,6 Milliarden €.

Jetzt habe ich aber bei Ulm–Wendlingen nur die Hälfte der freien Strecke, nämlich nicht 60 km, sondern nur 30 km. Das heißt, die freie Strecke kostet nicht 1,3 Milliarden €, sondern 650 Millionen €. Wenn ich die beiden Zahlen addiere, komme ich auf 2,25 Milliarden €. Ich wäre auch einverstanden, wenn man es auf 2,3 Milliarden € rundet. Dazu muss ich wieder die eisenbahntechnische Ausrüstung zählen, damit die Züge fahren können. Die eisenbahntechnische Ausrüstung – die Gleise, die Oberleitungen usw. – ist in dem Fall nur noch insgesamt 60 km lang und nicht 90 km. Deswegen muss ich von den 500 Millionen € zwei Drittel nehmen, was in etwa 340 Millionen € sind. Wenn ich das final addiere, komme ich auf einen Wert von ungefähr 2,6 Milliarden € als Plausibilitätsbetrachtung, was die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen auf Basis der Strecke Nürnberg–Ingolstadt kosten sollte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vergleichsbasis.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jetzt können wir eine Nominalisierung über 15 Jahre und alles Mögliche einrechnen, aber das ist es zunächst einmal.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nominalisierung heißt Preissteigerung.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Jawohl. – Jetzt mache ich noch einen anderen Plausibilitätscheck: Wenn der Tunnel 1,6 Milliarden € kostet, dann dividiere ich die 1,6 Milliarden € durch die 60 km Tunnel, die wir bei Ulm–Wendlingen haben. Sie erinnern sich: Die eigentliche Strecke ist 30 km, aber es sind ja zwei Röhren. Diese zwei Röhren sind also 60 km. Wenn ich die 1,6 Milliarden € durch die 60 km dividiere, komme ich zu einem spezifischen Preis des Tunnels von 26.670 €/m Tunnel. Sie

erinnern sich vielleicht, dass ich gestern gesagt habe: Typische Vergleichswerte liegen in der Größenordnung von 22.500 €/m. Das heißt, der Tunnel bei Nürnberg–Ingolstadt–München ist teurer als ein normaler Tunnel. Das haben wir schon festgestellt, das reflektiert sich hier auch.

Jetzt könnte man die 26.670 €/m noch umrechnen in den Preis pro Kubikmeter, was wir gestern besprochen haben. Dann habe ich 26.670 €/m – wir erinnern uns: es sind 75 m<sup>3</sup> auf 1 m Röhre – geteilt durch 75 und bin bei 355 €/m<sup>3</sup>. Das ist der Grund, warum ich gestern gesagt habe: Ich kann die 600 €/m<sup>3</sup>, Herr Vieregg, die Sie genannt haben, nicht nachvollziehen. Das ist die Rechnung.

(Beifall von den Projektbefürwortern – Peter Conradi [Projektgegner]:  
Ist das Rohbau oder Ausbau?)

– Das ist Rohbau.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist Rohbau, das haben wir jetzt klar. Das ist die Voraussetzung. Wer jetzt?

(Zuruf von den Projektgegnern: Herr Vieregg!)

– Herr Bodack meldet sich auch.

(Zurufe von den Projektgegnern: Nein, Herr Vieregg! – Wir entscheiden das!)

– Sie entscheiden das. – Dann Herr Vieregg. Können Sie auch so schön zeichnen?

**Dr. Martin Vieregg:** Ich habe diese Nacht schön gezeichnet. Ich habe zwei Charts vorbereitet.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Vieregg, Sie müssen bitte das Mikro anstellen!)

Ich habe gesagt, ich habe heute Nacht schön gezeichnet. Vielleicht sieht man es auch an meinen Augenringen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, Sie sehen sehr gut aus.

**Dr. Martin Vieregg:** So einigermaßen geht es noch. Ich beginne mit dem, was Herr Dr. Kefer – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich eine Vorfrage stellen? Würden Sie dem, was Herr Kefer gerade gezeichnet und gerechnet hat, zumindest formal zustimmen?

**Dr. Martin Vieregg:** Formal richtig, aber die Zahlen stimmen nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Prämissen sind für Sie andere?

**Dr. Martin Vieregg:** Die Inputzahlen sind falsch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Inputzahlen. Also gut, jetzt machen Sie Ihre Rechnung auf.

**Dr. Martin Vieregg:** Ich beziehe mich jetzt erst einmal auf die Fehler, die er gestern gemacht hat.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir konzentrieren uns jetzt auf das hier.

**Dr. Martin Vieregg:** Dann – ich habe keine Folien vorbereitet, weil das gerade im Moment kam – mache ich den Rest mündlich.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Geißler, die Fehler von gestern beziehen sich genau darauf!)

**Dr. Martin Vieregg:** Das ist ja dasselbe Thema.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber können wir uns denn jetzt nicht auf das konzentrieren?

**Dr. Martin Vieregg:** Doch, auch wieder auf den Kostenvergleich der zwei Strecken.

(Präsentation: Tunnelkostenkalkulation DB – Chart 2: Schnellkalkulation von Dr. Kefer für Neubaustrecke Wendlingen–Ulm)

Ein ganz entscheidender Fehler ist, dass Herr Dr. Kefer den Ausbruchsquerschnitt  $75 \text{ m}^2$  – – Das ist ungefähr das, was bei Stuttgart 21 außerhalb des Anhydrids für  $160 \text{ km/h}$  geplant ist. Wir haben sogar gehört, dass man sie eventuell nur mit  $100 \text{ km/h}$  befahren kann; es gibt gerüchteweise Aussagen dazu. Die Neubaustrecke ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, da gibt es größere Querschnitte. Liegt der Ausbruchsdurchmesser nur ein bisschen über  $10 \text{ m}$ , vielleicht bei  $10,7 \text{ m}$ , hat man schon statt  $75 \text{ m}^2$  über  $100 \text{ m}^2$ . Das liegt an der Flächenberechnung des Quadrats. Wenn ich ein Quadrat ein bisschen größer mache, explodiert die Fläche des Quadrats.

Die Gesamtzahl von  $6,4 \text{ Millionen m}^3$  Tunnelausbruch ist aus den Planfeststellungsunterlagen. Wir haben sie stückweise mit einer Excel-Tabelle für jeden einzelnen Tunnel nach den Planfeststellungsunterlagen ausgerechnet. Dazu muss man noch sagen: Unter den  $60 \text{ km}$  Tunnel sind auch ein paar kurze zweigleisige Tunnels, die größere Querschnitte haben. Der Katzenbergtunnel, ein Standardtunnel für Tunnel-

bohrmaschinen, für 250 km/h, hat 97 m<sup>2</sup> Querschnitt. Dazu kommen noch Querschläge usw., deswegen ist man bei über 100 m<sup>2</sup> und nicht bei 75 m<sup>2</sup>.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Vieregg, können wir denn nicht exakt bei der Rechnerei bleiben?

**Dr. Martin Vieregg:** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie gehen also von einer anderen Quadratmeterzahl aus?

**Dr. Martin Vieregg:** Genau.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wie groß ist die?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das steht da: 107 m<sup>2</sup>!)

**Dr. Martin Vieregg:** 107 m<sup>2</sup> ist der Durchschnittswert und nicht 75 m<sup>2</sup>.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das bezieht sich ganz realistisch auf den Planfeststellungsbeschluss.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kann man sich darüber jetzt mal verständigen? – Ist das richtig, Herr Kefer? Wir müssen das jetzt der Reihe nach behandeln. Ich bestehe darauf, dass wir uns über die Prämissen verständigen, und dann kann man ein Urteil fällen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das, was Sie sagten, Herr Vieregg, die 10,7 m als Durchmesser, habe ich gerade hochgerechnet. Das führt zu einem Tunnelquerschnitt von 85 m<sup>2</sup>.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Also nicht 75 m<sup>2</sup>!)

– Wenn es 10,7 m sind.

**Dr. Martin Vieregg:** Oder es sind 11,7 m.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Sie sagten gerade, wenn es 10,7 m sind. Dann sind es 85 m<sup>2</sup>.

**Dr. Martin Vieregg:** Nein, Moment. Es sind 11,4 m, glaube ich. Ich habe jetzt aber auch immer Radien im Kopf.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Was heißt, „Sie glauben“? Herr Vieregg, ich habe gerade nichts anderes gemacht als einen Analogieschluss, den Sie gestern vorgestellt haben.

**Dr. Martin Vieregg:** Aber die Zahl von 6,4 Millionen m<sup>3</sup> ist unbestritten. Das steht in den Planfeststellungsunterlagen, das steht in den Ausschreibungsunterlagen. Wir haben jeden einzelnen Tunnel so genau, wie er geplant ist, in die Excel-Tabelle eingetippt und kommen auch auf 6,4 Millionen m<sup>3</sup>.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** In was für eine Tabelle? Das müssen Sie den Leuten erklären. Was ist das für eine Tabelle?

**Dr. Martin Vieregg:** Na ja, eine Tabellenkalkulation im Computer. Wir haben jeden Tunnel, so wie er in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt ist, aufgeführt und kommen dann auf diesen Wert.

(Zuruf: Können Sie das Ausbruchsvolumen bestätigen, ja oder nein?)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das weiß ich nicht. Das weiß ich nicht.

(Zuruf)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Lieber Herr Abgeordneter, das ist schon recht, aber da müssen Sie sich melden und das Mikrofon einschalten.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Ich wollte nur, damit wir vorankommen, den Herrn Kefer bitten, das zu bestätigen. Das ist doch in den Planunterlagen. Da brauche ich doch nicht lange über Zahlen zu streiten.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Hermann, ich weiß es schlichtweg nicht.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Gut, damit können wir doch feststellen, dass Sie eine fiktive, idealtypische Rechnung aufgestellt haben und wir uns im Moment über die Unterlagen nach Planfeststellungsbeschluss unterhalten – über diese Zahlen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, nein. Wir wollen mal bei der Vorgehensweise bleiben. Herr Vieregg hat gestern – –

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Bei der Wahrheit!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss ich bewusst zurückweisen. Dazu haben Sie überhaupt keinen Anlass. Das würde ja das Gegenteil behaupten, dass er lügt. Wollen Sie das im Ernst sagen?

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Er soll dabei bleiben!)

– Er soll bei der Wahrheit bleiben? Gut, okay. Damit unterstellen Sie, dass er bisher die Wahrheit gesagt hat.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Vieregg hat gestern eine Analogieableitung vorgestellt. Und ich habe gesagt: Diese Analogieableitung mit dem Ergebnis kann ich nicht nachvollziehen. Ich habe gerade die beiden Projekte miteinander verglichen und habe in dieser Analogieableitung gesagt, es besteht ein Unterschied. Jetzt kommen Sie und sagen: Das muss man aber alles im Detail planen. – Da sage ich: Jawohl, da haben Sie recht, und das ist genau das, was wir bei Ulm–Wendlingen gemacht haben. Also können wir offensichtlich, Herr Vieregg, mit Ihrer Analogieableitung eine detaillierte Rechnung nicht überprüfen, weil ich Ihnen bei der Analogieableitung eben gerade gezeigt habe, dass das, was ich hier angeschrieben habe, etwas völlig anderes ergibt als das, was Sie angeschrieben haben.

**Dr. Martin Vieregg:** Aber ich habe eigentlich nicht mit der Analogieableitung angefangen,

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

sondern ich habe dargestellt, dass wir uns mehrere Wochen lang damit beschäftigt haben, und aufgrund von Beschäftigung über mehrere Wochen und komplizierter Berechnungen haben wir das wieder in diesem Chart mit dieser Linie vereinfacht. Ich würde gern mit meinen Ausführungen weitermachen.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte wirklich darum bitten – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir kommen hier wieder in die gleiche Sackgasse wie gestern Abend.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Deshalb bitte ich darum, dass Herr Vieregg jetzt einfach einmal zu Ende reden darf. Herr Kefer hat es sich auch verbeten, dauernd unterbrochen zu werden, was ich gut verstehen kann. Das Gleiche – finde ich – darf jetzt für Herrn Vieregg auch gelten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Er ist mehrfach unterbrochen worden. Fairerweise müssen Sie das zugeben. Gut, okay, machen Sie einmal weiter.

**Dr. Martin Vieregg:** Dann zu diesen 300 € Rohbaukosten pro Kubikmeter: Herr Dr. Kefer hat gestern gesagt, das sind Einheitspreise laut EBA. Dann sind es vermutlich auch Angebots- und Vergabepreise. So habe ich das verstanden. Aber wie kann es sein, dass dann nach Baubeginn eine Kostenexplosion bei der Ingolstadt-Strecke stattgefunden hat? Da kann es dann ja nicht bei den 300 € geblieben sein. Und nach

den Informationen, die uns vorliegen – der Großteil der Ingolstadt-Strecke besteht aus diesem Weißjura-Gebirge –, sind es auf jeden Fall 500 € gewesen. Jetzt möchte ich noch einmal darstellen – –

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Das ist eine Behauptung!)

– Ich komme noch einmal auf den Punkt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Auf welchen Punkt?

**Dr. Martin Vieregg:** Auf den Punkt mit den 500 €. Ich mache einen noch einfacheren Analogieschluss am Schluss.

Wir haben – so wie wir gerechnet haben – für die Strecke Wendlingen–Ulm einen Durchschnittspreis von 330 € pro Kubikmeter Tunnelvolumen ermittelt – im Preisstand 2006 – mal die 6,4 Millionen m<sup>3</sup> Ausbruchsvolumen laut Planfeststellungsunterlagen. Dann haben wir einen Zuschlag – 33 % – für Planung, Umweltschutz, Anlagen Dritter und Sonstiges, den jeder Planer immer auf diese Werte aufschlägt. Dann komme ich auf Tunnelbaukosten von 2,8 Milliarden €. Dann kommen die wohl relativ unumstrittenen, nicht tunnelbezogenen Kosten hinzu: Streckenausrüstung sowohl im Tunnel als auch in den oberirdischen Abschnitten und die oberirdischen Abschnitte selbst, die bei der Strecke Wendlingen–Ulm nicht so ganz billig sind, weil da Talbrücken enthalten sind, und auch der Abschnitt Albhochfläche ist für eine oberirdische Strecke ungewöhnlich teuer. Da kommt man dann auf 4 Milliarden € – Preisstand 2006. Das sind hochgerechnet auf den Preisstand von 2010 4,6 Milliarden €. So haben wir das ausgerechnet. Da können Sie mit dem Taschenrechner jeden einzelnen Schritt so nachvollziehen, wie ich ihn dargestellt habe.

Jetzt noch einmal der noch einfachere Analogieschluss: Ausbruchsvolumen Tunnel bei der Ingolstadt-Strecke 3,5 Millionen m<sup>3</sup>, bei Wendlingen–Ulm 6,4 Millionen m<sup>3</sup>. Preisstand – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss jetzt einfach, sonst geht es wieder durcheinander. Er redet von den Rohbaukosten, und Sie reden vom Ausbruch.

**Dr. Martin Vieregg:** Also, ich rede auch immer von den Rohbaukosten!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, da steht es doch. Sie reden doch vom Ausbruch.

**Dr. Martin Vieregg:** Nein, Ausbruchsvolumen der Tunnel. Das sind keine Kosten. Da geht es darum, wie groß der Tunnel ist, wie viel Volumen ich ausbrechen muss, um den Tunnel bauen zu können. Wie groß ist der Tunnel? Und Tunnelvolumen in Kubikmetern bei Ingolstadt–Nürnberg ist 3,5 Millionen m<sup>3</sup> und bei Wendlingen 6,4 Millionen m<sup>3</sup>. Es ist also fast eine Verdopplung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will Sie gar nicht kritisieren. Ich will nur feststellen: Sie reden im Moment von etwas anderem als von dem, wovon Herr Kefer geredet hat.

(Zurufe: Nein!)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Nein, in Bezug auf die Volumina haben sie vom Gleichen geredet und auch in Bezug auf die Kosten. Volumina ist der Ausbruch; Kosten – Euro – ist der Rohbau.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Natürlich, okay, aber er hat von den Rohbaukosten geredet.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Da kommt er jetzt zu!)

Wo reden Sie von den Rohbaukosten?

**Dr. Martin Vieregg:** Ich rede jetzt gar nicht von den Rohbaukosten, ich rede jetzt von den Endpreisen. Das ist die noch stärkere Vereinfachung. Ich schaue nur, in welchem Verhältnis die Tunnel stehen. Wir haben uns die oberirdischen Abschnitte angeschaut. Da stimmt die neuere Rechnung von Herrn Dr. Kefer von heute auch nicht. Das Verhältnis stimmt nicht. Es sind 27 km Tunnel und 50 km oberirdische Strecke und nicht 30 beziehungsweise 60 km. Wir haben ausgerechnet, dass die oberirdischen Strecken ungefähr dasselbe kosten wie bei Wendlingen–Ulm, weil bei Wendlingen–Ulm der Kilometer oberirdische Strecke etwas teurer ist. Die DB hat vor Baubeginn für die Entscheidungsträger, die die Hand heben müssen – das ist die Situation, die wir bei Wendlingen–Ulm jetzt haben – von 1,5 Milliarden € gesprochen. Das waren damals alles DM-Beträge, ich habe das auf Euro umgerechnet. Intern hat es schon ein Zahl – 2,0 Milliarden € – gegeben, die haben die Politiker aber zu diesem Zeitpunkt nicht erfahren. Die Endabrechnung lag bei 3,1 Milliarden €.

(Zuruf: Hört, hört!)

Lassen wir die 1,5 Milliarden € einmal weg. Gehen wir einmal vor Baubeginn – DB-intern – von 2 Milliarden € und in der Endabrechnung von 3 Milliarden € aus. Es ist also 1 Milliarde € teurer geworden. Wenn wir 3,5 Millionen m<sup>3</sup> Tunnelvolumen haben, dann hat allein die Preissteigerung, die weitgehend auf den Tunnelbau zurückzuführen ist, im Bereich von 300 € pro ausgebrochenem Kubikmeter gelegen. Deswegen kann ich nicht glauben, dass die Endabrechnung bei 300 € war, dann müsste ja der Angebotspreis bei nahezu null gewesen sein.

Jetzt noch einmal zu der Grafik, die Herr Dr. Kefer vorhin aufgelegt hat. Da ist noch ein ganz entscheidender Punkt, und das ist der Hauptpunkt, weshalb Herr Kefer auf einen ganz anderen Wert kommt: Er hat zuerst die ganze Technik, die Gleise, das



Metall, die Drähte, Signale weggerechnet. Dann bleiben der Rohbau-Tunnel bei den Tunnelabschnitten und einfach nur noch ein Sandhügel bei den oberirdischen Abschnitten übrig, nämlich die Trasse, die auch jeder Straßenbauer bauen muss. So eine Trasse – inklusive der Straßenbrücken, die sie überqueren – kostet ungefähr 8 Millionen €. Wir sind bei der Ingolstadt-Strecke bei Tunnelkosten für die Gesamtstrecke in etwa auf 80 Millionen € gekommen. Das heißt, wir haben nicht ein Verhältnis von eins zu zwei zwischen oberirdischen Strecken und Tunneln, sondern von eins zu zehn. Dadurch sieht das Ganze völlig anders aus. Zusammen mit den anderen Ungenauigkeiten, die er verwendet hat – die Tunnellängen, die nicht genau gestimmt haben –, ergeben sich dann mehrere Fehler, die sich ganz massiv auf das Endergebnis auswirken.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Er hat aber die eisenbahntechnischen Sachen nachher dazugerechnet.

**Dr. Martin Vieregg:** Ja, die eisenbahntechnischen Sachen werden zuerst wegerechnet. Dann habe ich sozusagen nur noch eine nackte, freie Trasse, auf die man theoretisch auch eine Straße legen könnte, und ich habe die Tunnels.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, gut.

**Dr. Martin Vieregg:** Da sagt er, dass die Tunnels doppelt so teuer sind wie die nackte, freie Trasse. Und das stimmt eben nicht. Da ist in der Größenordnung ein anderer Faktor. Vielleicht ist es Faktor sieben oder Faktor zehn, was den Preisunterschied angeht. Und dadurch kommen da völlig andere Preise zustande.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wieso kommen Sie gerade auf den Faktor?

**Dr. Martin Vieregg:** Das haben wir anhand der Analyse dieser Strecke ausgerechnet. Das ist sozusagen eine Faustformel, dass Tunnels zwischen Faktor fünf und Faktor zehn – je nachdem wie schwierig die Tunnels sind – teurer sind als eine oberirdische Trasse.

(Zuruf: Rohbau!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, gut, das wird man ja nachvollziehen können. Sind Sie fertig?

**Dr. Martin Vieregg:** Ja. Ich bin fertig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann ist Herr Kefer wieder dran. – Bitte schön.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Also, wenn Sie sagen, 8 Millionen € pro Meter

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Pro Kilometer!)

– pro Kilometer für eine nackte Trasse und wir vorhin für den Rohbau von Tunneln gesagt haben, dass sie ungefähr 20 oder 22.000 € pro Meter kosten, dann sind das 20 bis 22 Millionen €. Dann bin ich nicht bei einem Faktor von fünf bis zehn, sondern vielleicht bei einem Faktor von zwei bis zweieinhalb.

**Dr. Martin Vieregg:** Ich glaube, da haben Sie sich verrechnet.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ne, ne, ne, ich habe mich nicht verrechnet.

**Dr. Martin Vieregg:** Wir haben gesagt, dass eine Röhre 22 oder 23 Millionen € kostet. Jetzt habe ich zwei Röhren, dann bin ich bei 46 Millionen €. Und 46 Millionen € zu 8 Millionen €, da haben wir einen Faktor von sechs oder sieben.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das Zweite, Herr Vieregg, ist, das Ganze ist doch gerade im Freien davon abhängig – da werden Sie mir zustimmen –, wie viele Brücken ich bauen muss, wie viele Bahnhöfe ich bauen muss und wie viel ich weiß nicht was noch ich bauen muss. Also gibt es dort eine relativ große Bandbreite.

**Dr. Martin Vieregg:** Das hat man bei Wendlingen–Ulm gesehen, dass da eben die Albhochfläche erstaunlicherweise nicht die üblichen 15 Millionen € pro Kilometer, die man für eine einfache oberirdische Bahnstrecke insgesamt rechnen kann, kostet, sondern da sind wir auf etwa 30 Millionen € gekommen. Gerade bei der Ingolstadt-Strecke waren die oberirdischen Abschnitte wirklich relativ kostengünstig. Das haben wir recherchiert.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das kann ich nicht bestätigen, weil wir hier zum Beispiel zwei größere Bahnhöfe haben, die wir bei Wendlingen–Ulm nicht haben: Allensbach und Kinding.

**Dr. Martin Vieregg:** Ja, gut, aber das sind viergleisige Abschnitte, das ist nicht so eine wahnsinnige Kostensteigerung. Vielleicht noch etwas anderes, um das ganze zu plausibilisieren, auch mit den 8 Millionen €. Der sechsspurige Ausbau der Autobahn von Ulm nach Augsburg – der läuft sogar auch durch Hügelland, da werden einige Einschnitte in Dämme gemacht, und von der alten Autobahn bleibt kein Meter Asphalt übrig, das wird alles neu gemacht – kostet 8 Millionen €. Dann sind wir in dem Bereich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt sind wir bei der Autobahn.

**Dr. Martin Vieregg:** Ja, aber eine Autobahn hat sozusagen bei einer oberirdischen Strecke dasselbe wie eine Eisenbahn, nur eben ohne Gleise, ohne Signaltechnik.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, gut. Frau Dahlbender hat sich zu Wort gemeldet.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich denke, diese Debatte führt uns hier an diesem Punkt nicht weiter.

(Zuruf: Das ist wahr!)

Herr Kefer, Sie gehen aus von Rohbaudaten, von Vergleichszahlen, die rechnerisch in sich sehr schlüssig sind. Herr Vieregge geht von den Kostenangaben in den Planfeststellungsunterlagen aus, ob ausgelegt oder bereits abgeschlossen. Zweitens begründet Herr Vieregge seine Aussagen auf über zehnjährige Erfahrungen mit diversen Gutachten dieser Art. Ich möchte einmal darauf hinweisen. Sie versuchen sehr, das zu desavouieren, weil es die Bahn seit Jahren stört, was dieses Büro macht. Ich möchte darauf hinweisen, dass das Büro Vieregge und Rößler auf diesen Werten seit vielen Jahren Prognosen über die Kosten macht, die die Strecken dann endgültig verursachen, und damit bisher im Wesentlichen richtig gelegen hat. Das müssen wir einfach einmal sagen, bevor wir das hier weiter auseinandernehmen.

Nun ist jetzt hier nicht der Raum, glaube ich, um das weiter zu vertiefen, sondern lassen wir es doch einfach bitte so stehen, wir haben heute noch sehr wichtige Themen zu besprechen. Ich glaube, auf der Basis können wir es dann für heute auch für die Zuschauer gut sein lassen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es haben sich von den Sachverständigen Herr Sierig und Herr Bodack gemeldet.

(Zuruf: Schon okay!)

Ich kann Ihnen das Wort nicht so erteilen, weil wir das anders vereinbart hatten. Herr Conradi, Sie hatten sich vorhin zur Geschäftsordnung gemeldet?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Es war nur eine Bitte, den Sachverständigen ausreden zu lassen. Wir haben auch bei anderen Feststellungen hier gesagt: Sie stellen das fest, wir stellen das fest. Das ist es. Wir brauchen nicht weiter darüber zu streiten. Die Zahlen stehen im Raum. Wir schlagen vor, zum nächsten Tagesordnungspunkt fortzuschreiten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist unbefriedigend, das muss ich sagen, weil die Kosten für die Neubaustrecke natürlich ein wichtiges Element sind. Wenn die doppelt so hoch sind oder wären, dann gäbe es nach den Ausführungen des Bundestagsabgeordneten Winfried Hermann natürlich erhebliche Probleme wegen mangelnden Geldes. Infolgedessen wäre es natürlich schon richtig, wenn man sich über die Kosten einigen könnte. Aber das ist offenbar nicht möglich.

(Zuruf: So ist es, das kann man so feststellen!)

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Lieber Heiner Geißler, wenn ich so direkt angesprochen werde: Ich bin ein bisschen entsetzt darüber, wie der Herr Kefer sozusagen im händischen Verfahren versucht, uns Kosten darzulegen. Ich glaube, das ist die Methode, mit der seit Jahrzehnten die Politiker für Streckenkosten, weil – pauschal und ziemlich nachvollziehbar vorgerechnet, soviel Mathematik beherrschen wir alle – sie dann sagen: Wow, das stimmt. Das entscheidende Problem ist doch, dass diese Neubaustrecken sehr detailliert geplant werden müssen und eigentlich lauter Kunstbauwerke sind mit unglaublich vielen differenzierten Konstruktionen, die man eigentlich im Grunde genommen nicht mehr pro Kubikmeter berechnen kann. Die muss man detailscharf nach Planfeststellung berechnen.

Das eigentliche Problem ist, dass wir mit dieser pauschalierten Rechnung sozusagen davon ausgehen, dass es dann alles irgendwie so kommt. Wir können aber letztendlich erst präzise sagen, was es kostet, wenn auch die offenen Planfeststellungsabschnitte wirklich durch sind und wenn man dann auch aufgrund des Beschlusses erkennen kann, was tatsächlich notwendig ist. Dann muss man rechnen. Eigentlich müsste man auch ausschreiben, um es genau zu sehen. Das Verfahren so ist einfach letztendlich windig, finde ich, und es ist auch nicht präzise.

Ich sage aber gleich dazu: Selbst wenn das nur bei 2,9 Milliarden € bleibt, haben wir trotzdem ein Problem. Für den Bund hat sich die Strecke preislich verdoppelt, denn die eine Hälfte hat bisher das Land gezahlt, die andere Hälfte der Bund. Ich rechne gern grob, weil ich finde, dass die Kommastellenrechnung eine Präzision vortäuscht, die wir zu diesem Zeitpunkt nicht haben können. Für den Bund verdoppelt sich das Ganze. Und wir haben überhaupt nur die 925 Millionen € im Finanzplan des Bundes. Ich habe gestern gesagt – Herr Kefer hat es bestätigt –: Es gibt noch keine Finanzierungsvereinbarung darüber hinaus, weil der Bund eigentlich darüber hinaus kein Geld hat. Wir finanzieren erst ab 2016, aber nur die 925 Millionen €. Es ist auch nicht bekannt, dass das Land Baden-Württemberg noch einmal ein paar hundert Millionen drauflegt. Es gibt keine weiteren Finanzverhandlungen. Ich weiß aus dem Verkehrsministerium, dass das Land hier klar abgesagt hat.

Uns macht die Strecke – lieber Heiner Geißler – auf Bundesebene, egal, wie berechnet, ein großes Problem: mit 2,9 Milliarden € oder mit 4 Milliarden €. Das Problem wird nur größer.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Herr Geißler, ich bin zunächst dankbar, dass wir zum einen feststellen können, dass wir keine Einigkeit finden. Aber ich will schon noch einmal darauf zurückkommen und so nicht stehenlassen, was der Herr Hermann gerade gesagt hat. Die Berechnung hat Herr Kefer vorgenommen – noch einmal – ausgehend davon, dass der Experte gestern Analogien zu anderen Verfahren gezogen hat, immer mit einer Strecke, bei der dann die Frage aufkam, wie es jetzt mit den Kosten aussieht. Dann hatten wir gestern die erste Berechnung. Jetzt hatten wir entlang dieser Strecke die zweite Berechnung. Wer selbst mit Analogien arbeitet,

darf sich anschließend bitte aber auch nicht beklagen, wenn diese Analogie hinterfragt wird. Nichts anderes war das, was heute Morgen dargestellt wurde.

Unser Problem ist: Wir kommen uns aus zwei Gründen nicht näher. Die Schwierigkeit ist, das hatten wir gestern Abend diskutiert, dass die Bahn vor dem Hintergrund der laufenden Ausschreibungen nicht in der Lage ist, den Preis zu nennen. Da bitte ich auch um Verständnis. Das ist, als würde ich ein Haus bauen und sagen, ich gebe 500.000 € aus, für den Rohbau gebe ich 200.000 € aus, für das Dach gebe ich 30.000 € aus usw. usf. Jeder Handwerker freut sich, weil er nicht nur das anbieten wird, sondern ein bisschen drübergeht. Und dann werde ich mit meinen 500.000 € nicht hinkommen, sondern werde das Problem haben, dass es anschließend 600, 700 oder 800.000 € kostet.

(Zuruf: Jede Stadt macht das so, Frau Minister!)

Das ist das Problem. Deswegen bin ich sehr dankbar, dass Sie sagen oder wenn wir feststellen, dass wir uns nicht einigen werden. Es ist richtig – und da sind wir uns ja auch einig, Herr Hermann –, dass es eine Unterfinanzierung auf Bundesebene gibt. Nur werden wir die bei dieser Schlichtung nicht lösen. Die werden wir in der Schlichtung nicht lösen, und die Unterfinanzierung wird im Übrigen auch nicht dadurch gelöst, dass wir dieses Projekt herausnehmen oder nicht. Da bitte ich um Verständnis – darüber hatten wir uns gestern auch schon ausgetauscht –, dass wir in Baden-Württemberg durchaus ein Interesse daran haben, dass Geld nach Baden-Württemberg fließt. Im Übrigen gestatten Sie mir: Sie sind Experte, und wir hatten eigentlich ausgemacht, dass Experten sich nicht selbst melden.

(Zuruf: Aber er hat doch das Wort erteilt bekommen!)

– Ja, das ist okay. Nur weil er gerade – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also, jetzt machen wir weiter. Das ordentliche Mitglied der Schlichtung Conradi hat sich gemeldet.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wir haben festgestellt, dass sich die Kosten für die Neubaustrecke im letzten halben Jahr um 50 % erhöht haben. Im Streit ist, ob das eine realistische Kostenberechnung ist. Wir sagen: Nein, es wird sich weiter erhöhen, und am Schluss wird es irgendwo bei vier, viereinhalb oder 5 Milliarden € landen. Darüber brauchen wir nicht weiter zu streiten.

Was ich gern wüsste, Herr Vorsitzender, ist, ob die zeitlichen Zusagen der Bundesregierung, deren Finanzzusagen auf 1 Milliarde € beschränkt sind – so hat Herr Hermann gerade berichtet –, jetzt einen Rückschluss darauf zulassen, dass die Neubaustrecke gleichzeitig mit Stuttgart 21 fertig wird. Das ist eine Schlüsselfrage, denn wenn sich das mangels Geld, verzögerter Planung oder nicht abgeschlossener Planfeststellungsverfahren verzögert, und Stuttgart 21 wäre bis zum Flughafen fertig und

würde dann in den Krautäckern da oben enden, dann wäre das ein Fiasko. Das heißt, man dürfte Stuttgart 21 eigentlich gar nicht beginnen, bevor die Neubaustrecke erstens planfestgestellt und zweitens finanziell festgestellt und vereinbart ist. Dazu hätte ich gern eine Auskunft: Wird hier auf Verdacht losgebaut – „wird schon werden, irgendwie!“ –, oder gibt es hier einigermaßen gesicherte Angaben der Bundesregierung, wann sie fertig ist?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kann darauf jemand eine Antwort geben? In dem Brief, den der Bundesverkehrsminister geschrieben hat – – Ich bedaure auch sehr, dass die nicht da sind. Deswegen kommen wir in diese Schwierigkeit, was diese – –

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich habe seit der ersten Sitzung immer wieder gefordert, dass der Bund als Vorhabenträger der Neubaustrecke hier vertreten ist. Der Minister muss ja nicht selbst kommen. Er hat ja auch Staatssekretäre und Ministerialdirektoren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Richtig.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Dass hier so getan wird, als ob das Land und die Bahn entscheiden, wie die Neubaustrecke verläuft! Dazu wäre der Bund zu laden gewesen. Dass er sich verweigert und dass sich ebenso das EBA verweigert, ist eine Missachtung dieses Gremiums und dieses Verfahrens, Herr Vorsitzender.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, dem will ich gar nicht widersprechen. Das nützt nur gar nichts. Ich habe den Brief vor mir liegen. Ich habe mit dem zuständigen Staatssekretär mehrfach telefoniert. Andere haben das auch getan. Das muss man einfach sagen: Das Argument ist ein rein formales, dass die Bundesregierung – der Verkehrsminister – in der nächsten Woche dem Haushaltsausschuss gegenüber Rechenschaft ablegen muss, und zwar zu exakt dieser Frage. Das Ministerium sagt, man könne nicht zwei Tage vorher, wenn man nicht einen Riesenärger mit den Abgeordneten haben wolle, einem Gremium wie dem unsrigen, das wir natürlich mindestens genauso hoch einschätzen wie den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages – – Ich tue das nicht; der ist nach meiner Auffassung schon noch ein bisschen etwas anderes. Wir sind eine zivilgesellschaftlich zusammengesetzte selbst organisierte Organisation. So will ich das mal definieren. Wir haben uns zu dieser Schlichtung zusammengefunden. Wenn jetzt das Ministerium sagt, es könne nicht zwei Tage vor der Rechenschaftslegung im Haushaltsausschuss bei uns auftreten, dann finde ich das – genauso wie Sie – nicht so schön, aber ich kann auf der anderen Seite dem Argument auch nicht eine gewisse Berechtigung absprechen.

Nun hat der Bundesverkehrsminister nur einen Brief geschrieben. In diesem Brief geht der Bundesverkehrsminister zweifelsfrei von den 2,9 Milliarden € Baukosten aus. Dann muss weiter gesagt werden, was da steht: Bewertet wurde das Bedarfsplanprojekt – es steht im Bedarfsplan drin –: Neubaustrecke Stuttgart–Ulm–Augs-

burg. Diese umfasst neben der Strecke Wendlingen–Ulm Investitionskosten von 2,89 Milliarden €. Das steht hier in dem Brief des Ministeriums.

(Zuruf)

– Das ist die Frage. Und dieses Geld des Bundes wird, wie wir alle wissen, erst im Jahre 2016 fällig. Nicht jetzt, sondern im Jahre 2016 fangen die an zu finanzieren. Bis dahin wird die Neubaustrecke mit den sonst vorhandenen Mitteln des Landes und der Bahn finanziert. Daran hat sich nichts geändert. Mir ist es jedenfalls nicht mitgeteilt worden. Ich kann ja die Bahn und auch das Landesverkehrsministerium fragen, ob irgendeine Information vorhanden ist, dass dieser Finanzierungsplan nicht stimmt. Eine solche Information habe ich nicht. Infolgedessen muss ich davon ausgehen, dass das steht. Das war die Frage, die der Abgeordnete Hermann aufgeworfen hat. Das ist deswegen die Antwort, die ich geben muss. Ich kann hier nur die Informationen weitergeben, die ich habe.

(Zuruf: Sie müssen nicht antworten!)

Die Fragen, die da aufgeworfen werden, können sicher beantwortet werden. Das, was in dem Brief drinsteht, beweist, dass die Bundesregierung – so lese ich das wenigstens – nach wie vor von diesen 2,89 Milliarden € Baukosten ausgeht. Das ist doch klar.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Das ist nicht strittig!)

Ob der Bund nachher im Jahr 2016 diese Vereinbarung einhalten wird, das wird natürlich zum Beispiel auch von den Mehrheitsverhältnissen im Deutschen Bundestag abhängen. Ich bin mal gespannt – nehmen wir theoretisch einmal an, es kommt bei der nächsten Bundestagswahl zu einer schwarz-grünen Regierung –, was dann mit den Geldern im Jahre 2016 geschieht. Mir fehlt die prospektive Kraft, die prophetische Gabe, um das exakt vorauszusagen. Du kannst es auch nicht.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Ich bin kein Prophet, das ist richtig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Deshalb sollten wir das vielleicht nicht weiter vertiefen. Was im Jahr 2016 mit den Bundesmitteln geschieht, ist eine politische Frage. Wenn wir wüssten, wie die nächste Bundestagswahl ausgeht, dann wäre das ganz schlimm. Ganz schlimm wäre das.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Lieber Heiner, das ist richtig, dass wir erstens nicht wissen, wie die Bundestagswahl ausgeht, und wir wissen auch nicht genau, was der Bundestag dann beschließt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** So ist es.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Aber ganz offen ist die Zukunft nicht. Wir müssen festhalten, dass der Bund erstens nur eine Verpflichtungsermächtigung über 950 Millionen € abgegeben hat. Das ist – grob gesagt – die Hälfte der jetzt anstehenden Kosten, weil die Zusage über 950 Millionen € gemacht worden ist, als man noch davon ausging, dass die Strecke 2 Milliarden € kostet. Also muss der Bund erst mal noch das Doppelte bringen. Das ist noch nicht abgesichert. Da gibt es noch keine Finanzierungsvereinbarung.

Richtig ist auch, und das kann man auch nicht bestreiten, dass es sehr wahrscheinlich ist, dass es 2016 die Schuldenbremse im Grundgesetz gibt und dass sie nicht aufgehoben wird in der Zwischenzeit – auch nicht von einer schwarz-grünen Regierung. Da bin ich mir ganz sicher, weil es keinen gibt, der die gerade aufheben will. Und es ist unwahrscheinlich, dass alle Politiker 2016 neu sind und alles ganz anders machen.

Wir werden in der mittleren Finanzplanung des Bundes im Bundesverkehrsministerium tendenziell eher weniger Geld bekommen. Wir haben – das haben wir heute gar nicht besprochen – außer Projektkosten für Bauen eine Menge Technologiekosten, etwa für die Erneuerung der Signaltechnik usw. Das will ich nicht weiter ausführen. Aber wir haben wirklich tendenziell eher mehr Kosten. Wir werden nicht mehr Mittel im Bau haben. Das ist das Problem. Deswegen habe ich übrigens die Bundesregierung gefragt – es gibt also eine Antwort der Bundesregierung –: Kann die Bundesregierung erstens zusichern, dass sie zeitgleich mit der Neubaustrecke fertig wird, ist das gekoppelt und gibt es da eine eindeutige Zusage? – Daraufhin hat in Antwort auf eine Kleine Anfrage von uns das Bundesministerium gesagt: Nein, das können wir nicht. Wir können sagen, dass wir das vorhaben, aber es gibt keine vertragliche Koppelung.

Darauf will ich hinweisen. Das ist nämlich ein hohes Risiko für Baden-Württemberg und für dieses Projekt. Der Bund wird im Zweifel natürlich auch 2,9 Milliarden € oder 4 Milliarden € zahlen. Das wird er tun. Der ist formal für die Bezahlung verantwortlich. Aber weil er weniger Geld hat und weil er das nicht aus dem Hut zaubern kann und sich nicht weiter verschulden kann, muss er dieses Projekt zeitlich strecken. Das ist das große Risiko dieses Doppelprojektes – wie bei allen anderen Großprojekten, nur hier besonders zugespitzt. Dann müssen Sie die Baustelle Bahnhof genauso verlangsamen, weil Sie kein Interesse daran haben, auf dem Acker zu landen. Also wird sich das Projekt doppelt in die Länge ziehen. Eine andere Garantie haben Sie nicht. Sie können nur mit einiger Wahrscheinlichkeit sagen, dass es so kommt, weil es nicht abgesichert ist.

Noch ein letztes Wort: Warum ist der Verkehrsminister selbst oder warum ist vom Ministerium niemand da? – Ich kann ganz offen sagen, was der Verkehrsminister bei einer öffentlichen Veranstaltung gesagt hat, als er auf diese Probleme der Finanzierung und auch auf Stuttgart 21 und die Neubaustrecke angesprochen wurde: Wissen Sie, es gibt gutes und schlechtes Erbe, und man kann beides nicht ausschlagen.



Das deutet etwas an, was im Ministerium seit Langem bewusst ist: Es ist ein sehr teures Projekt. Baden-Württemberg und die CDU vor allem wollen dieses Projekt, es ist politisch beschlossen, aber wirtschaftlich rational ist es nicht, verkehrspolitisch rational ist es nicht. Das wissen auch Sie, Herr Kefer. Sie haben bei uns immer für andere Projekte geworben, nie dafür. Sie haben uns immer klargemacht: Wir investieren in das Falsche: Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr – eigentlich ist der Güterverkehr wichtig; Sie haben uns deutlich gemacht, wo es Knoten gibt, an denen es klemmt. Da haben Sie Engpässe aufgezählt. Alles haben Sie aufgezählt, nur Stuttgart war nie als Engpass dabei, und auch die Strecke Richtung Ulm war nie ein Engpass.

Gestern habe ich die Karte, die Skizze aus Ihrem Hause gezeigt, von der Heiner Geißler schwer beeindruckt war, dass es zwischen Stuttgart und Ulm solch ein „dünnes Würmchen“ ist und die Hoffnung gehegt hat, dass es dann, wenn man dort neu baut, ein „fetter Wurm“ wird. Dumm nur, dass Ihre Prognose von 2003 stammt und es mit Abschluss der Baumaßnahme immer noch ein „dünnes Würmchen“ sein wird. Man kann nicht beliebig viele ICEs fahren lassen, weil sie sich nicht rechnen, und man kann auf einer Strecke, die nicht güterzugtauglich ist, keine Güterzüge fahren lassen.

Im Rheintal fahren heute und prognostisch 300 bis 600 Güterzüge auf dem dritten und vierten Gleis. Hier reden wir von maximal 16 Güterzügen – es sind auch noch leichte Güterzüge –, die da reinkommen. Wir streiten uns über ein krasses Missverhältnis. Deswegen ist es eigentlich völlig wurst, ob es 2,9 Milliarden € oder 3,5 Milliarden € sind. Das ganze Projekt ist ein Riesenproblem für den Bund und am Ende auch für Baden-Württemberg, weil es sich um 20 bis 30 Jahre hinausziehen wird. Das wird so kommen.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe Dich nicht unterbrochen, aber das ist nicht Gegenstand unserer Unterhaltung. Ich habe ausdrücklich gesagt: Der Bund kommt im Jahre 2016 ins Obligo. Ist das richtig?

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Das ist richtig, aber nur die halbe Summe.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Alles, was Du gesagt hast, basiert auf der Annahme, dass der Bund kein Geld hat, und zwar wegen der Schuldenbremse und überhaupt. So kann man das sagen.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Nein, das ist die zweite Summe, die inzwischen herausgekommen ist. Wir hatten mit 2,0 Milliarden € kalkuliert und 950 Millionen € eingesetzt. Jetzt sind wir bei 2,9 Milliarden €, und das, was hinzukommt, ist nicht finanziert. Herr Kefer hat mir das doch gestern bestätigt. Die Landesregierung

hat auch gesagt, sie zahlt die 950 Millionen € nicht. Also fehlt diese Finanzierung bisher.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es kann ja so kommen; das will ich gar nicht bestreiten. Aber heute, im Jahre 2010, wissen wir nicht, wie sich der Bund im Jahre 2016 zu der Neubaustrecke verhält. Da können Sie den Kopf schütteln, das ist so. Das weiß kein Mensch.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Doch!)

Innerhalb der letzten drei Monate waren durch den Wirtschaftsaufschwung – oh Wunder – plötzlich 30 Milliarden € im Haushalt. Wenn das realisiert wird, was sowohl die CDU als auch die Grünen wünschen – die FDP steht vielleicht noch auf der Bremse –, dass wir eine internationale Finanztransaktionssteuer einführen, was überfällig ist – das weißt Du –, dann hat der Bund noch mehr Geld. Bei 0,01 % Transaktionssteuer macht das allein in Europa die Summe von 34 Milliarden € aus.

Wer von uns will denn bei der Betrachtung der Neubaustrecke im Jahre 2010 sagen, dass die Bundesrepublik Deutschland im Jahre 2016 nicht in der Lage ist, die Kosten für diese Eisenbahn zu bezahlen? Das können wir doch überhaupt nicht machen. Wir erstellen jetzt keine Haushaltsprognose. Es ist eine statische Überlegung – vom Status quo aus –, wenn Sie hochrechnen, dass die Politik auch in der Zukunft nicht in der Lage ist, wichtige Investitionsprojekte zu finanzieren. Dies ist im Moment der Fall.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist nicht richtig!)

Wenn wir davon für die Mitte dieses Jahrzehnts ausgehen, dann können wir die Diskussion einstellen. Das weißt Du doch nicht. Ich weiß es auch nicht.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] meldet sich zu Wort.)

– Es ist eine politische Frage, Frau Dahlbender. Die politische Frage wird im Jahre 2015 entschieden.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Aber Heiner, wir haben doch heute schon ein Defizit von 30 Milliarden €!)

Jetzt Frau Dahlbender.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ich möchte bitte antworten dürfen!)

Dann verliere ich langsam die Geduld, weil wir die Zeit mit politischen Spekulationen verlieren.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Einen Moment. Ich gebe Ihnen recht: Ja, wir können uns nicht festlegen, was genau im Jahre 2016 sein wird. Aber Sie wissen, dass auch genau das Gegenteil eintreffen kann, dass man kein Geld mehr hat. Das halten wir einmal fest.

Wenn Sie aber mit Stuttgart 21 anfangen und in der Baugrube für den tiefer gelegten Bahnhof stecken, dann ist es völlig wurscht, wie viel die Strecke mittlerweile kostet. In dem Moment, in dem Sie unten sind, müssen Sie sie auf Gedeih und Verderb bauen. Das ist doch der Kern der Frage, weswegen wir sagen: Erst muss die Neubaustrecke gesichert sein, erst müssen die fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse gerichtsfest sein und die Kosten klar kalkuliert auf dem Tisch liegen, bevor man in die Tiefe gehen kann. In dem Moment, in dem Sie gebuddelt haben, das Loch offen ist, müssen Sie weiterbauen, egal was der Flughafenbahnhof kostet, egal was die Rohrer Kurve kostet, was alles noch nicht planfestgestellt, noch nicht mal ausgelegt und erörtert ist, egal was die Neubaustrecke kostet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will Folgendes sagen: Alles, was Sie sagen, ist logisch und richtig. Ich bin der Schlichter und kann das in der Sache nicht bewerten und beantworten, das muss Ihre Seite tun; das ist gar keine Frage. Ich will gar nicht bestreiten, dass es ein Argument ist. – Ich habe im Übrigen, Herr Conradi, jetzt den Brief – er ist gestern gekommen, Herr Bauer hat ihn bekommen, und ich glaube, Sie haben ihn auch – vom Eisenbahn-Bundesamt, in dem Ihre Frage nach den Planfeststellungsbeschlüssen beantwortet wird. Ich habe mich im Moment nur dagegen gewehrt, dass wir plötzlich eine politische Debatte führen. Das mache ich nicht, kann ich auch nicht.

Wir sind in einer Schlichtung, und die politischen Prognosen sind so oder so. Es hängt von allen möglichen Imponderabilien ab. Es kann auch so sein, wie Frau Dahlbender gerade gesagt hat, dass alles schlechter wird; das ist richtig. Ich bin ein anthropologischer Optimist, weil sich herausgestellt hat, dass sich bei uns in der Bundesrepublik Deutschland die Dinge in der Regel nicht zum Schlechteren wenden, sondern eher zum Besseren, auch was die finanziellen und die wirtschaftspolitischen Voraussetzungen anbelangt. Sonst könnten wir solche Projekte gar nicht diskutieren. Aber das ist eine politische Meinung, die ich habe. Die hat in der Schlichtung im Grunde genommen nichts verloren, es sei denn – –

(Peter Conradi [Projektgegner]: So ist es! Ganz genau! Ich hatte nämlich nicht Sie gefragt, Herr Vorsitzender, sondern die Gegenseite!)

– Ja.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Ich hatte nicht politisch gefragt, sondern ich hatte gefragt, ob es verantwortbar ist, mit Stuttgart 21 zu beginnen, ohne eine Sicherheit für die Neubaustrecke zu haben! Da-

rauf haben Sie geantwortet, als wären Sie die Bundesregierung, die Sie nicht sind! Die Seite ist gefragt! Es ist keine politische Frage, sondern eine Frage der Verantwortbarkeit, ein Projekt zu beginnen, ohne die weiterführenden Schritte jetzt schon nachweisen und sicherstellen zu können!)

– Die Frage war, ob die Bundesregierung dabei bleibt, dass es 2,9 Milliarden € sind. Das war die Frage von Herrn Hermann. Darauf habe ich die Antwort gegeben, die mir amtlicherseits als Schlichter zukommt, nämlich den Hinweis auf den Brief der Bundesregierung. Im Übrigen haben Sie recht: Die Antwort muss jetzt von dieser Seite kommen. Bitte schön. Wer macht das? – Herr Kefer.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Punkt Nummer eins, Herr Hermann: Die Finanzierung von Projekten war immer ein Thema – da gebe ich Ihnen recht –, darüber haben wir uns häufig genug unterhalten. Sie werden sich auch daran erinnern, dass wir bei der Diskussion darüber, was für die Zukunft realisiert werden kann, folgende Aufteilung gemacht haben: Wir sind von einer Haushaltslinie ausgegangen und haben dabei immer angesetzt, dass die Projekte, die begonnen worden sind, auch zu Ende geführt werden. Alles andere macht keinen Sinn. – Frau Dahlbender, ich gebe Ihnen recht: Das wird so sein. Es macht keinen Sinn, ein Projekt zu beginnen und es anschließend nicht zu beenden.

Es ist auch klar – Sie erinnern sich, Herr Hermann –: Die Kurven sahen so aus, dass die gebundenen Mittel für Projekte, je weiter man in die Zukunft gegangen ist, immer weiter hinuntergegangen sind. Das heißt mit anderen Worten, dass die Mittelbindung im Laufe der Jahre abnimmt. Das ist ganz normal so; denn das nächste Jahr ist immer das schwerste, es ist immer komplett ausgefüllt, und die Folgejahre sind es nicht. Daher betrachte ich das von Ihnen angeführte Problem der Verpflichtungsermächtigung als kein echtes Problem, weil wir beim Bund vom Jahr 2016 reden, wie Herr Geißler sagte. Es ist eine relativ lange Zeit bis dahin.

Zu der Frage, ob wir entsprechende Indikationen vom Bund haben, dass es weitergeht, möchte ich gern zwei Dinge anführen: Erstens. Wir haben selbstverständlich, nachdem wir die 2,89 Milliarden € wussten, mit dem Bund und mit dem Land darüber gesprochen, und zwar unverzüglich, ob das Projekt weitergemacht und weiterfinanziert werden kann. Die Frage der Weiterfinanzierung zu diesen Kosten ist die zentrale Frage. Die Aussage, die wir dazu bekommen haben, war: Jawohl, wir machen das. Das haben wir als Aussage bekommen.

Dokumentiert wird das Ganze auf zweierlei Art und Weise, einmal dadurch, dass die 2,89 Milliarden € in die Nutzen-Kosten-Untersuchung eingeflossen sind, zum Zweiten durch das Schreiben, Herr Geißler, das Sie gerade zitiert haben, in dem die 2,89 Milliarden € ebenfalls als Preis genannt werden.

Darüber hinaus gibt es etwas, das man noch zusätzlich berücksichtigen muss. Sie erinnern sich an die Diskussion, die wir darüber hatten, dass das EBA gesagt hat, wir mögen bitten den Kostennachweis bringen, damit Bauvergaben in finanzieller Hinsicht – –

(Peter Conradi [Projektgegner]: Finanzierungsnachweis!)

– Zunächst einmal den Kostennachweis. Der Punkt ist doch folgender, Herr Conradi: Eine Finanzierungsvereinbarung können Sie dann finalisieren, wenn Sie die Kosten im Detail nachgewiesen haben; Sie wissen das. Genau das tun wir im Moment. Das heißt, wir befinden uns in einem Arbeitsprozess, in dem, wenn der Kostennachweis erfolgt ist, anschließend über eine Anpassvereinbarung – das habe ich gestern auch ausgeführt – der neue Gesamtwertumfang festgelegt wird. Aus unserer und meiner Sicht gibt es heute keine Indikation, dass die Finanzierung für dieses Projekt nicht funktionieren würde. Ich sage das aber nur als Bahn und auf Basis dessen, was ich weiß. Ich bin nicht der Bund. Insofern hat Herr Conradi recht: Zu dieser Frage müsste eigentlich der Bund gehört werden.

**Winfried Hermann (Projektgegner):** Und ohne formale Absicherung. Das ist gesprächsweise geklärt worden, aber es gibt keine festen Aussagen. Wir haben abgeklärt, ob wir von der Regierung eine klare Aussage bekommen. Ich bestreite nicht, dass der Bund im Prinzip in der Lage ist, das zu finanzieren, ich sage nur: Er hat nie zu dem Zeitpunkt zugesagt. Das ist das Risiko, und das ist das Problem.

Noch ein Wort zu Dir, lieber Heiner Geißler, was zukünftige Finanzeinnahmen anbelangt: Das wird sich sicherlich sehr ändern. Nicht einfach ändern wird sich, dass wir heute im Bundesverkehrswegeplan quasi einen nicht finanzierten Berg von Maßnahmen von an die 30 Milliarden € vor uns herschieben und uns auf zwei neue teure Projekte einlassen, die diesen Berg eher vergrößern. Das ist das Problem. Bei solch einem Berg hat man auch mit vielen neuen Einnahmen ein Problem. Das ist keine Kleinigkeit. Deswegen bestehe ich darauf, dass man es im Blick hat. Ich sehe einfach, dass es bei gutem Willen, bei neuen Regierungen und vielen neuen Einnahmen trotzdem ein Riesenproblem bleibt, solche Projekte – neben den vielen technischen Einwänden – in den Zeitläufen zu finanzieren. Die Kosten-Nutzen-Rechnung ist schnell eine ganz andere, wenn man mal fünf Jahre länger braucht und dann die entsprechenden Verkehrsprobleme im Bau erzeugt. Das muss man bedenken.

Ansonsten glaube ich, dass wir an der Stelle nicht mehr weiterkommen, sondern es muss klar sein, dass es unterschiedliche Einschätzungen der Finanzierung, der Finanzierungsrisiken, der Kosten und der Auswirkungen gibt. Wir haben noch viele andere Themen, die wir jetzt dringend besprechen sollten. – Vielen Dank.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte das jetzt auch beenden, möchte nur aus Ihren Äußerungen festhalten, damit es für die Menschen im Land klar rüberkommt: Sie planen, Stuttgart 21 zu bauen, ohne dass die Planfeststel-

lungsbeschlüsse gerichtsfest vorliegen, mit dem Risiko, dass dann hinterher, egal welche Risiken darin sind, egal wie viel es das Land, den Bund, den Steuerzahler überhaupt noch kosten wird, bezahlt werden muss. Das sollten wir festhalten, damit die Bürger genau wissen, was auf sie zukommt. – Vielen Dank.

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Zum Ersten würde ich gern Herrn Hermann sagen: Wenn ich es richtig weiß, ist der derzeitige Bedarfsplan Schiene – also die 30-Milliarden-€-Projekte, die dort aufgenommen sind – im Jahre 2005 gemacht worden, zu einer Zeit, als Rot-Grün in Berlin die Verantwortung hatte.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Richtig!)

Insofern: Wenn Sie sagen, dass wir da etwas vor uns herschieben, dann haben Sie mit dazu beigetragen, dass das Ganze in diesem Umfang drin ist. – Das einfach nur festgestellt.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Überhang 20 Milliarden € vorher, und wir hatten damals fast 5 Milliarden € Bundesmittel für den Schienenverkehr, weit über dem, was heute der Fall ist, und es hat trotzdem nicht gereicht!)

– Herr Hermann, darf ich Sie an das erinnern, was Sie gestern freundlicherweise zu mir gesagt haben – das gilt auch für Sie –: Wenn Sie mich unterbrechen, kommt das auch nicht besonders gut an.

Nichtsdestotrotz haben Sie zugestanden, dass es schon immer so war, dass weit mehr in einen Bedarfsplan aufgenommen wird, als Mittel vorhanden sind. Das ist das gesamte Dilemma, über das wir uns auch in der Politik unterhalten, nämlich die Frage: Wie viel können wir dann nicht? Es war ja nett, dass Sie die 5 Milliarden € nicht zur Verfügung gestellt haben. Wir halten auch nur fest, dass ...

Zweitens will ich eins festhalten, Frau Dr. Dahlbender – das haben wir gestern schon gesagt –: Bei der Neubaustrecke sind für drei der vier Planfeststellungsverfahren, die noch nicht abgeschlossen sind, die Erörterungsverfahren abgeschlossen und die entsprechenden Berichte beim Eisenbahn-Bundesamt, sodass es nur noch um den Erlass eines Planfeststellungsverfahrens geht, der natürlich beklagt werden kann. Ich könnte jetzt die Liste aufmachen, wie viele Einsprüche da sind, wie viele auch beklagt worden sind.

Drittens. Es gibt in diesem Land im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, über dessen Ausgestaltung man trefflich streiten kann – ich weiß, dass es unterschiedliche Auffassungen gibt –, wenn Recht und die entsprechenden Auflagen eingehalten werden, allerdings einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. Insofern müssen Sie aufpassen, dass Sie nicht bei den Menschen den Eindruck erwecken, als sollte dort etwas gebaut werden, von dem gar nicht sicher ist, dass es überhaupt

kommen kann, sondern die Frage wird ganz im Gegenteil sein: Wie gestaltet man es?

Gerade bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung – jetzt will ich es auch sagen –, die der Bund vor Kurzem gemacht hat, war das einzige Projekt, das einen solch vertieften Kostenstand hat, die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm. Alles andere sind noch Schätzkosten aus den Ursprungsplanungen. Das heißt, möglicherweise wird irgendwann der Zeitpunkt kommen, an dem Herr Vieregg die dann auch unter die Lupe nimmt und sagt: Sie werden weit teurer etc. Auch das gehört dazu.

Ansonsten meine ich, dass es langsam Zeit wird, die Debatte, die jetzt doch sehr politisch ist, zu beenden, weil wir nicht wirklich weiterkommen.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** In Anlehnung an den römischen Senator Cato: Ceterum censeo – im Übrigen meine ich –, wir wollen weiterbauen. Deshalb möchte ich jetzt meinem Experten Herrn Dr. Christiani das Wort geben.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Karthago war aber am Ende kaputt!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wozu will er etwas sagen? Zur Neubaustrecke?

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Zu der Thematik, die gerade eben verhandelt wurde.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut.

(Zuruf)

– Das können sie ja. Wir sind immer noch bei der Neubaustrecke. Ich will Ihnen noch einmal – Herr Conradi und die anderen haben das wahrscheinlich auch – die Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes bekannt geben. Der Brief ist da. Sie haben die Frage nach den Planfeststellungsverfahren gestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt schreibt:

*Aus Sicht von Bahn und Bund bestehen über das Projekt*

– also Neubaustrecke –

*keine Zweifel, sowohl was die Finanzierung als auch den Zeitplan betrifft. Die DB AG hat erst Ende Juli 2010 auf Basis ihrer Entwurfsplanung eine aktualisierte Kostenrechnung für Wendlingen–Ulm vorgestellt. Danach belaufen sich die Kosten für die Neubaustrecke auf 2,89 Milliarden €. Die im „Stern“-Artikel erwähnten Kostenerhöhungen bei den beiden Tunnelprojekten sind in dieser Kostenrechnung enthalten und liegen auch der kürzlich erfolgten Bedarfsplanüberprüfung zugrunde.*

*Das EBA*

– also das Eisenbahn-Bundesamt –

*hat die Bahn nun aufgefordert, die Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarung zu beantragen. Dies ist erforderlich, um die Finanzierungsvereinbarung entsprechend anzupassen und die aktualisierten Baukosten der Investition in die Haushaltsplanung des Bundes einzupassen. Sobald diese erfolgt ist,*

– das machen Sie ja –

*kann mit dem Bau begonnen werden.*

Das schreibt das Eisenbahn-Bundesamt. Insofern können wir bei den Schlichtungsgesprächen nur von dem ausgehen, was uns hier gesagt wird.

Ich habe aber noch eine andere Frage, die Sie freundlicherweise beantworten möchten, was für die Abwägung, die Beurteilung des ganzen Verfahrens notwendig ist. Wenn wir von der Alternative K 21 ausgehen und davon, dass Sie die Neubaustrecke im Prinzip, ohne die Kostenfrage in den Vordergrund zu stellen, auch für etwas Sinnvolles halten, dann muss man doch sagen, dass für die Neubaustrecke, wenn der K-21-Plan realisiert wird, dieselben Kosten entstehen. Dann müssten auch die Viegger-Rößler-Kosten, wenn Sie die Neubaustrecke für richtig halten, zugrunde gelegt werden. Insofern haben Sie dasselbe Kostenproblem wie die Befürworter nach Ihrer Ansicht. Kann man darauf eine Antwort bekommen? Wer macht das? Herr Wölfle entscheidet. – Herr Palmer, bitte schön.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, was Sie sagen, ist offenkundig richtig. Die Neubaustrecke kostet immer gleich viel, egal ob man von Wendlingen aus über die Variante Stuttgart 21 weiterfährt oder zu einem Kopfbahnhof. Hier gibt es keinen Unterschied. Deswegen haben wir zur Neubaustrecke eine Position, die Sie als schwammig, die wir als unsicher bezeichnen. Wir sagen: Wenn die Kosten so wären, wie sie hier dargestellt sind, dann ist es schon aus Sicht des Bundes kritisch, weil es eigentlich nicht genug Geld für alle sinnvollen Bahnprojekte in Deutschland gibt, auch nicht in Baden-Württemberg. Das kann man aus baden-württembergischer Sicht etwas anders beurteilen, das tut die Landesregierung. Sie sagt: Uns ist Baden-Württemberg wichtiger als Hessen. Das ist für die Landesregierung auch nicht falsch.

Der Streit dreht sich also nicht um die Neubaustrecke an sich, sondern nur um die Frage: Wie wirkt sich das auf den Kopfbahnhof aus? Wir sagen: Der Kopfbahnhof kann mit der Neubaustrecke funktionieren, er ist aber nicht auf die Neubaustrecke angewiesen. Sollte die Neubaustrecke so teuer werden, dass man sie sich nicht leisten kann – das ist ja unsere Frage: Können wir uns die Neubaustrecke leisten? –,



dann kann man mit dem Kopfbahnhof weiterarbeiten. Stuttgart 21 aber funktioniert nicht ohne die Neubaustrecke. Das ist der ganze Unterschied. Deswegen sind wir ganz entspannt. Wenn wir günstig eine tolle Neubaustrecke für Baden-Württemberg bekommen, freut uns das. Wenn es aber so teuer ist, dass wir es nicht bezahlen können, sind wir mit unserem Kopfbahnhof auf der sicheren Seite. Mehr ist es eigentlich nicht.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, völlig klar. Deswegen sind wir bei dem alten Problem: Ist es finanzierbar, oder ist es nicht finanzierbar? Darüber haben wir in der letzten halben Stunde geredet. Es ist eine Prognosefrage, wie es im Jahre 2016 aussieht, die wir jetzt nicht beantworten können, bei allen berechtigten Einwänden zur Planung, die der Vorsitzende des Verkehrsausschusses vorgetragen hat. Ich glaube, hier kommen wir nicht weiter. – Jetzt wird Herr Christiani noch etwas zu dem Thema sagen.

(Zurufe: Nein!)

– Nein? Okay, gut. Dann schließen wir jetzt das Thema Neubaustrecke ab und kommen zu dem Thema

### **Ausstiegskosten**

Dazu müsste wieder die Bahn etwas sagen. – Bitte schön, Herr Kefer.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Herr Geißler, ich dachte, Sie erklären, was die Wirtschaftsprüfer gesagt haben!)

– Es ist der Wunsch geäußert worden, unsere Runde jetzt darüber zu informieren, was die Wirtschaftsprüfer zu den Ausstiegskosten gesagt haben. Das will ich gerne tun, aber Sie haben den Bericht auch. Jetzt also für die Öffentlichkeit, für die Zuschauer:

### *II. Projektausstieg*

Die Prüfer schreiben:

*Die von der DB AG ermittelten Beträge sind in ihrer Höhe nachvollziehbar und plausibel. Unterschiedliche Auffassungen bestehen bei den Gutachtern hinsichtlich der Frage, inwieweit diese Kosten dem Grunde nach unter Ausstiegskosten zu erfassen sind.*

Da gibt es Riesendiskussionen hin und her.

*Dies hängt auch von der Sichtweise (z. B. DB AG, Landeshauptstadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Bund, gesamtwirtschaftlich) und dem Zeitpunkt der Betrachtung sowie der jeweils zugrunde zu legenden Entscheidungssituation ab. So ergibt sich bei unterschiedlicher Sichtweise unter Umständen eine deutliche Reduktion der Projektausstiegskosten.*

Etwas konkreter – ich will es aus der Erinnerung sagen, weil ich die richtige Seite möglicherweise nicht gleich finde – zur Höhe: Zwei Wirtschaftsprüfer gehen von Ausstiegskosten von rund – sie beziffern das auch – 1,5 Milliarden € aus. Die Märkische Revision geht von ungefähr 1 Milliarde € oder 1,1 Milliarden € aus. Das sind die drei Daten, die sich aus der Bewertung ergeben. 1,5 Milliarden € – zwei, 1 Milliarde € – Märkische Revision.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Nein, das stimmt nicht!)

– Es stimmt hinter dem Komma nicht.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Nein, 1,5, 1 und noch etwas!)

– Nein, zwei gehen von 1,5 Milliarden € aus und einer von 1 Milliarde €. Herr Rockenbauch? – Er nickt jetzt. Okay. – Jetzt Herr Wölfle.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Deswegen haben wir – das war die Berichterstattung, weil es in der Tat etwas Kompliziertes ist, worüber es auch einen Methodenstreit gibt, was man anerkennt und was nicht – die Beurteilung der drei Wirtschaftsunternehmen. Wir hatten gestern darum gebeten, auch um es nicht zu verlängern, dass unser Experte, Herr Böttger, seine Berechnung darlegen kann. Dann stehen die unterschiedlichen Berechnungen im Raum, und jeder glaubt an das, was er für richtig hält.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, es wäre natürlich schön, wenn man sich annähern könnte oder eine gemeinsame Beurteilung hätte. Aber das ist hier wahrscheinlich genauso wenig möglich wie bei der Neubaustrecke. Wer soll jetzt was sagen? – Bitte schön. Es spricht Prof. Böttger, Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin.

**Dr. Christian Böttger:** Sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Meine Damen und Herren! Ich würde am liebsten, damit wir auf gemeinsame Zahlen kommen und nicht wieder neue Rechengebirge aufbauen, die Folien von Herrn Dr. Kefer verwenden. Dann arbeiten wir nicht mit unterschiedlichen Zahlen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das fände ich sehr hilfreich, ja.

**Dr. Christian Böttger:** Könnte ich die Folie der Präsentation von gestern bekommen, auf der Sie die Ausstiegskosten aus Sicht der DB dargestellt haben?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir müssen ein bisschen Pause machen, bis die Technik wieder funktioniert. – Was geschieht hier?

**Dr. Christian Böttger:** Wir gehen nur zu der richtigen Folie.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie nehmen jetzt die Folie von der Bahn?

**Dr. Christian Böttger:** Genau. Ich verwende die Folien von Dr. Kefer.

(Präsentation: Kosten Stuttgart 21 – Folie 19: Bei einem Projektabbruch von Stuttgart 21/NBS Wendlingen–Ulm entstehen für die Bahn ergebniswirksame Kosten von mehr als 1,5 Mrd. EUR)

Das ist die Folie, die Dr. Kefer dafür vorbereitet hatte. Die Wirtschaftsprüfer haben die Zahlen im Prinzip einzeln bestätigt. Ich glaube, über die einzelnen Zahlen muss man gar nicht zu viel streiten. Dass die DB richtig rechnen kann, daran sollten wir erst einmal nicht zweifeln.

Das Wichtige hierbei ist die Überschrift: „entstehen für die Bahn ergebniswirksame Kosten“. Wir reden über ein Gesamtprojekt mit verschiedenen Trägern der Maßnahme. Wir haben immer gesagt: Die 4,1 Milliarden € – oder wie viel auch immer es sind – werden von verschiedenen Beteiligten getragen. Wenn ich über einen Ausstieg nachdenke, müsste ich eigentlich auch fragen: Wie werden sie getragen?

Das, was hier enthalten ist, muss man in verschiedene Blöcke unterteilen. Wir haben zum einen die Planungskosten und die bereits vergebenen Bauaufträge; die sehen Sie unten in dem vierten und fünften Punkt aufgelistet. Die Planungskosten betragen für Stuttgart 21 300 Millionen €, für die Neubaustrecke 160 Millionen € und für bereits bestellte Leistungen rund 170 Millionen €, inklusive der Neubaustrecke, wobei von den bestellten Leistungen nach dem Bericht des Wirtschaftsprüfers etwa die Hälfte tatsächlich verbaut wurde, die andere Hälfte Bestellobligo ist.

Wenn man sich einmal anschaut, wie es mit den Kosten wirklich aussieht: Was würde die Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe bedeuten, wenn wir uns alle Projektbeteiligten anschauen? Da müssen wir sehen: Wenn es tatsächlich so kommt, wenn zu diesen Konditionen tatsächlich rückabgewickelt wird, müsste man darüber verhandeln, beziehungsweise, wenn es zu einem Abbruch kommt – das möchte sich Herr Dr. Kefer sicher nicht vorstellen –, dann müsste man mit den anderen Beteiligten darüber reden, wie man die Kosten aufteilt. Wenn es dazu kommt, dann müsste er diese 750 Millionen €, die dort stehen, der Stadt Stuttgart zurückgeben. Tatsächlich, deswegen ist die Folie hier auch richtig, wären es Kosten von 750 Millionen € für die Bahn. Aber er müsste diesen Sack mit Geld hier vor dem Rathaus der Stadt Stuttgart abstellen. Wenn wir darüber nachdenken, was es alle Beteiligten kostet, dann ist die Summe daraus null. Diese beiden Effekte heben sich auf, wenn ich für

die Gesamtheit der Projektbeteiligten rede. Das heißt, dass die Folie nicht falsch ist. Dort steht richtigerweise, dass die Bahn folgende Kosten hat, aber nicht: Die Projektbeteiligten haben folgende Kosten. Dazu muss man noch wissen, dass diese 750 Millionen € der Wert von Grundstücken ist, die der Bahn irgendwann einmal, letztendlich im Rahmen der Bahnreform, kostenlos zur Verfügung gestellt wurden. Das heißt, sie hat damit im Jahresabschluss 2009 bereits erhebliche Gewinne gebucht. Das sind 600 und soundso viel Millionen €, die tatsächlich als Gewinn bei der Bahn schon gebucht wurden. Diesen Gewinn müsste man tatsächlich zurücknehmen. Deswegen würde ich diese Kosten nicht gelten lassen.

Genau das Gleiche gilt natürlich für den Betriebskostenzuschuss, den der Flughafen an die Bahn bezahlt hat. Dabei wundere ich mich aber, dass er überhaupt aufgeführt wurde. Das würde bedeuten, dass Sie den schon ergebniswirksam gebucht haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich Sie freundlich und höflich bitten, dass Sie vielleicht etwas langsamer reden. Die Berliner können natürlich ohne Weiteres folgen, aber bei uns ist es ein bisschen schwieriger. Also, bitte schön.

**Dr. Christian Böttger:** Entschuldigung. Also, für den Betriebskostenzuschuss, den der Flughafen Stuttgart bezahlt hat, gilt das Gleiche. Das heißt, auch der müsste gegebenenfalls zurückgezahlt werden. Auch der wäre dann also ein Ertrag auf der Seite des Stuttgarter Flughafens. Deswegen würde ich diese beiden Positionen mit zusammen rund 850 Millionen € eigentlich, wenn ich mir die Gesamtheit der Projektbeteiligten anschau, nicht als Ausstiegskosten gelten lassen.

Die Planungs- und Baukosten sind unstrittig. Allerdings muss man dabei sagen, dass diese 200 Millionen € Planungskosten in den Projektkosten nicht enthalten sind. Es sind sicherlich Abbruchkosten, aber wenn man seriös vergleicht, sollte man nicht sagen: Auf der einen Seite betrachte ich sie, auf der anderen Seite betrachte ich sie nicht. In den 4,1 Milliarden € Projektkosten sind die Kosten nicht enthalten. Das ist einfach eine ungleichgewichtige Darstellung, ohne dass irgendetwas daran falsch wäre.

Daneben wird ein zweiter Kostenblock von der DB geltend gemacht. Der war nicht Gegenstand der Prüfung. Ich habe von den Wirtschaftsprüfern zu diesem Chart keine Stellungnahme gesehen. Diese Kosten von 1,35 Milliarden €, die dort als Ersatzinvestitionskosten stehen, sehen natürlich erst einmal sehr wuchtig aus.

(Präsentation: Kosten Stuttgart 21 – Folie 20: Bei Abbruch von S21 fallen erforderliche Ersatzinvestitionen in den Kopfbahnhof in Höhe von ca. 1,3 Mrd. EUR an, davon ca. 488 Mio. EUR bis 2020)

Das Interessante dabei ist, wenn Sie die Überschrift lesen. Dort steht: „Bis 2020 488 Millionen €“, das heißt, der überwiegende Teil dieser Ersatzinvestitionen, von denen dort die Rede ist, fällt im Zeitraum 2020 bis 2054 an. Auch das ist unstrittig.

Allerdings haben Sie auch keine Ersatzinvestitionen für Stuttgart 21 gerechnet. Wenn Sie davon ausgehen, dass es 2019 in Betrieb geht, dann werden Sie vor 2054 auch Ersatzinvestitionen haben. Auch da müsste man eigentlich fair vergleichen. Deswegen könnte man die 488 Millionen € vielleicht stehenlassen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment, wo stehen die denn?

**Dr. Christian Böttger:** Ganz oben in der Überschrift.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

**Dr. Christian Böttger:** „... davon circa 488 Millionen € bis 2020“. Dabei ist zu sehen: Ende Dezember letzten Jahres lag diese Zahl noch bei 340 Millionen €. Das steht im Sachstandsbericht von Dezember 2009 – einer DB-Unterlage – so drin. Ich darf noch einmal darauf verweisen, dass dort ein Risikozuschlag von 15 % enthalten ist. Wir haben gestern über Risikozuschläge und darüber gesprochen, dass bei Stuttgart 21 offenbar eher die Chancen als die Risiken betrachtet wurden. Während bei dem Projekt eher günstig gerechnet wird, werden hier dann also mit einem Mal Risikoaufschläge oben draufgepackt – also auch hier eine Asymmetrie der Darstellung.

(Beifall von den Projektgegnern)

Wenn Sie man jetzt aus dieser Summe, die in der Tat sehr wuchtig aussieht – Abbruchkosten von 2,8 Milliarden € – die Zahlen herausrechnet – die 850 Millionen €, die ich herausgenommen hatte und die 900 Millionen € als Ersatzinvestitionen bis 2054 –, dann bleiben Abbruchkosten irgendwo in der Größenordnung – großzügig gerechnet – von 1 Milliarde € stehen. Dazu muss man sehen, womit man das vergleicht. Auch das finde ich nicht ganz fair in der Darstellung. Wie gesagt: Die Zahlen, die dort stehen, sind alle richtig. Aber es wird trotzdem ein falscher Eindruck erweckt. Wir haben hier im Kern die 4,1 Milliarden €, die wir als Projektkosten für Stuttgart 21 wiederfinden. Bei den Abbruchkosten waren zum Beispiel auch die Abbruchkosten für die Neubaustrecke mit enthalten – die 200 Millionen € Planungs- und Bauaufwendungen. Nicht enthalten sind hier wiederum die Planungskosten, die Sie schon abgeschrieben haben. Deswegen – ohne dass irgendeine einzelne Zahl hier falsch wäre – muss man trotzdem sagen, dass der Eindruck, der erweckt wird, eigentlich falsch ist: dass Sie 2,9 Milliarden € für den Abbruch gerade einmal 4 Milliarden € für den Weiterbau gegenüberstellen. Das ist von der Größenordnung her falsch.

(Beifall von den Projektgegnern)

Die tatsächlichen Zahlen, die hier stehen müssten, wären, wenn Sie vergleichen: die 7 Milliarden € inklusive der Neubaustrecke für den Weiterbau, und vielleicht 1 Milliarde €, eher noch ein bisschen weniger, für den Abbruch. Vielen Dank.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Also, Herr Böttger, ich weiß nicht, was wir hier tun, weil die Wirtschaftsprüfer zu diesem Thema explizit in ihrem Bericht Stellung bezogen haben. Was Sie machen, ist, von der Betrachtung der Wirtschaftsprüfer abzuweichen und zu erklären, es sei alles nicht richtig, was die Wirtschaftsprüfer gemacht haben und damit wäre das anders zu betrachten. Ich mache jetzt folgenden Vorschlag: Ich nehme zu den einzelnen Punkten noch einmal Stellung und schildere unsere Sichtweise. Dann kann man das Thema meines Erachtens auch relativ kurz behandeln, weil es darüber keine Einigung geben wird. Ich kann Ihnen auch gleich erklären, warum das so ist: Weil wir uns dort nämlich gar nicht einigen können. Aber dazu sage ich gleich noch etwas.

Punkt Nummer eins – Grundstücke: Die Grundstücke, die die Bahn 2001 verkauft hat und für die sie Geld bekommen hat, dienen unter anderem der Finanzierung der Eigenmittel, die die Bahn in dem Projekt hat. Sie werden mir bei einem zustimmen, und dem hat auch die Märkische Revision zugestimmt: Der Wert dieser Grundstücke entsteht bei einem Abbruch erst gar nicht. Wenn diese Grundstücke, die dort verkauft worden sind, in Anführungszeichen „zurückkämen“, würden sie bei uns praktisch mit null eingebucht. Damit fällt dieser ergebniswirksame Verlust an.

Ich erläutere Ihnen das einmal an einem anderen Beispiel. Mal angenommen, es gäbe eine Firma, die Grundstücke zu einem bestimmten Preis verkaufen würde. Sie verbucht das Ganze als außerordentlichen Ertrag und schüttet eine Dividende an die Aktionäre aus. Dann kommt ein paar Jahre später jemand und sagt: Du kriegst jetzt hier die Grundstücke zurück, sie sind auch nichts wert, aber ich möchte den kompletten Geldbetrag zurück. – Dann hätte das Unternehmen das Geld nicht mehr, und es hätte auch nichts in den Händen, womit es arbeiten könnte. Und aus dem Grund fällt dieser Verlust auch tatsächlich an. Der fällt bei uns faktisch an. Damit sind wir verpflichtet – weil es sich um den Bruch eines Vertrages handelt –, das entsprechend einzuklagen. Das war Punkt Nummer 1.

Das Zweite, was Sie gegenrechnen müssen, ist, dass die Stadt mit diesen Grundstücken Stadtentwicklung betreiben und diese Grundstücke verkaufen will. Die Einnahmen daraus fallen aber auch nicht an, weil es die Grundstücke nicht geben wird.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Aber das Geld kommt zurück!)

Das bedeutet in der Zusammenfassung: Der Wert der Grundstücke entsteht nicht, und damit entsteht der entsprechende Schaden.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Nein, das stimmt nicht!)

Und dieser entsprechende Schaden wäre einzuklagen. Das ist auch mehr oder weniger die Haltung der Wirtschaftsprüfer.

Zu den Planungskosten: Die Planungskosten, die wir heute nicht in den Kosten drin haben, die historischen Planungskosten, sind sozusagen ein zusätzlicher Finanzierungsbeitrag der Bahn. Daraus jetzt zu schließen, dass wir auf diesen zusätzlichen Finanzierungsbeitrag der Bahn in dem Fall, dass das Projekt abgebrochen wird, verzichten, ist – würde ich einmal sagen – relativ dreist, weil wir nämlich nachweisen können, dass die Kosten tatsächlich entstanden sind. Nur sagen wir, dass wir bei einer Realisierung von Stuttgart 21 das Projekt damit zusätzlich finanzieren. Wir sagen aber nicht, dass wir die Kosten nicht geltend machen würden, wenn das Projekt nicht stattfindet. Wir würden sie geltend machen.

Zur Aufklärung zu den Ersatzinvestitionen: Die 340 Millionen €, die Sie kannten, waren die Ersatzinvestitionen innerhalb der nächsten zehn Jahre. Die sind aufzustocken um den Bahnhof – da muss mir sowieso der Herr Leuschel helfen –, sodass wir über ungefähr 500 Millionen € reden.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Abstellanlagen!)

– Abstellanlagen.

(Weiterer Zuruf von Ingulf Leuschel [Projektbefürworter])

– Ja, auch noch. Machen wir es einfach: 500 Millionen € und nicht 340 Millionen €. Diese Ersatzinvestitionen fallen an, wenn ich Stuttgart 21 nicht realisiere. Hier ist es im Grunde unerheblich, wann sie anfallen, weil ich Fall A mit Fall B vergleiche.

Fall A heißt: Ich baue das Projekt Stuttgart 21, und das heißt auch, dass ich im Gleisvorfeld und in den Zuführungen usw. nichts mehr tun muss. Fall B ist: Ich baue das Projekt nicht. Das heißt, ich muss dort etwas tun. Das, was wir hier gemacht haben, und das geht auch aus den Folien hervor, ist zu sagen: Das, was in den nächsten zehn Jahren anfällt, stellen wir sozusagen als Finanzierung für Stuttgart 21 zur Verfügung. Und deswegen steht hier unten in den Folien auch drin, dass diesen Kosten in der Größenordnung die 500 Millionen € entgegenstehen, die dann gleichermaßen für ein anderes Projekt ebenfalls genutzt werden können. Insofern haben wir hier schon Äpfel mit Äpfeln verglichen und die Parität gewahrt. Soviel zu unserer Haltung und unserer Einstellung. Wir können das jetzt noch stundenlang weiter diskutieren, aber da werden wir uns nicht annähern und das nicht lösen.

**Dr. Christian Böttger:** Herr Dr. Kefer, ich glaube, wir müssen das in der Tat nicht vertieft ausdiskutieren. Ich wollte das jetzt auch gar nicht zu sehr – – Vielleicht ist es etwas zu scharf geraten, wenn ich sage, dass es unseriös gerechnet ist. Es gibt unterschiedliche Perspektiven. Und man muss diese Perspektiven aufzeigen. In der Tat ist es so, dass bei Ihnen auf der ersten Folie „ergebniswirksam“ stand. Ergebniswirksam ist es in der Tat bei der DB AG als minus 750 Millionen € und bei der Stadt plus 750 Millionen €. Daneben gibt es den weiteren Effekt, den die Märkische Revision auch anerkannt hat, dass man sagt: Wir haben einen Schaden dadurch, dass wir die

Grundstücke nicht entwickeln können. Das war unstrittig eine der Hauptideen von Stuttgart 21, diese Grundstücke entwickeln zu können. Das ist in der Tat ein Schaden. Aber das sind keine Abbruchkosten, und die sind auch nicht ergebniswirksam. Das ist eine entgangene Geschäftschance für einen Beteiligten. Aber es hat nichts mit den ergebniswirksamen Kosten zu tun. Ich glaube, wenn wir zusammen eine Liste machen würden, wer welche Wirkung hat, wären wir uns relativ schnell einig. Wenn es zu einem Projektabbruch kommen würde – das habe ich auch ausdrücklich gesagt –, müsste man in der Tat darüber reden, wer die wirklich entstandenen Kosten trägt. Das müssen wir auch nicht in der Tiefe ausdiskutieren. Aber Ihr – vielleicht legitimes – Interesse, die DB-Position deutlich zu machen, darf man nicht mit den gesamten Abbruchkosten verwechseln. Dadurch entstehen hier in Ihrer Darstellung gewisse Asymmetrien. Darauf habe ich nur hinweisen wollen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Na ja, Herr Böttger, es ist folgendermaßen: Nachdem wir als privatwirtschaftliches Unternehmen geführt werden, wird die Frage gerichtlich geklärt. Da bin ich mir ganz sicher.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

– Weil es Verträge gibt, richtig, Herr Rockenbauch.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Zur Zurückabwicklung der Grundstücksverkäufe sind Sie verpflichtet, wenn Stuttgart 21 nicht kommt. – Zuruf: Plus Zahlung von Zinsen!)

– Richtig, wir sind dazu verpflichtet, aber den Schadenersatz können wir geltend machen.

(Zuruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

Was ich sagen wollte, ist: Es wird dort zu einer gerichtlichen Klärung kommen. Und dieses hier ist in den Untersuchungen der Wirtschaftsprüfer bewertet worden – teilweise unterschiedlich –, aber ich kann bloß davor warnen, jetzt den Eindruck zu erwecken, dass am Ende des Tages kein Schaden übrig bleibt.

(Zuruf: Das behauptet ja niemand!)

Davor kann ich nur warnen. Das wird so nicht sein.

(Zuruf: Das hat keiner gesagt!)

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Ich möchte den Begriff der Ausstiegskosten ein bisschen anders definiert haben. Für mich gehören die Planungskosten nicht zu den Ausstiegskosten. Das sind einfach Verluste, die Sie abschreiben können. Wenn Sie



etwas planen und Sie bauen es hinterher nicht, dann haben Sie Geld umsonst ausgegeben. Das sind keine Ausstiegskosten.

Ausstiegskosten sind für mich Kosten, die entstehen, weil zum Beispiel Dritte Forderungen in Folge des Ausstiegs an mich haben. Da gehören selbstverständlich die Grundstücke dazu. Da gehört jetzt natürlich auch dazu, wenn Sie Vergaben machen. Das ist ja unsere große Sorge, dass Sie jetzt große Aufträge vergeben und dann Schadenersatzforderungen an die Bahn gestellt werden. Das sind Ausstiegskosten. Das können Sie geltend machen – alles andere nach meinem Verständnis nämlich nicht.

Ich bin gespannt: Die Stadt und die Region Stuttgart und der Flughafen haben die Verhandlungsvollmacht an das Land abgegeben. Die drei Vertragspartner sind im Prinzip das Land Baden-Württemberg, die Bahn, die zu 100 % dem Bund gehört, und der Bund. Ich bin richtig gespannt, wie Sie gegenseitig irgendwelche Schadenersatzforderungen miteinander verhandeln. Ich möchte daran erinnern: Sie gehören immer noch uns – zu 100 % den Bürgern.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Ich würde auch gern von Ihnen die Definition Ihres Unternehmens in dieser Form hören. Sie sind ein privatrechtlich organisiertes, aber bundeseigenes Unternehmen. Das heißt, Sie sind auch dem öffentlichen Interesse verpflichtet. Mindestens Ihr Eigentümer, Ihr 100%iger Eigentümer, der Bund, ist das.

Nun zu Ihren Ersatzinvestitionen, die Sie hier mit 1,3 Milliarden €, glaube ich, anführen. Sie haben 15 Jahre lang im Hinblick auf Stuttgart 21 Ersatzinvestitionen, die dringend notwendig waren, die zum Teil auch aus Sicherheitsgründen notwendig waren, beim Hauptbahnhof Stuttgart und bei den Gleisanlagen unterlassen, obwohl Sie dazu verpflichtet waren. Das hatten Sie zu bezahlen. Das gehört zu Netz und Station. Das waren Ihre Ausgaben. Jetzt ist es für Sie natürlich praktisch, Herr Kefer, dass diese Ersatzinvestitionen, die Sie in den letzten Jahrzehnten hätten leisten müssen, wegfallen und Sie sagen, das sei Ihr Beitrag zu Stuttgart 21, zu dem dann Land und andere dann kräftig beitragen. So geht die Rechnung nicht. Sie können, was Sie an Ersatzinvestitionen in den vergangenen Jahren unterlassen haben, nicht zu den Ausstiegskosten rechnen. Sie haben in den Jahren doch auch die ganzen Einnahmen gehabt: die Stationskosten, die Mieten, alles. Sie haben die Einnahmen aus dem Hauptbahnhof kassiert, und die Ausgaben haben Sie gespart. So kann man nicht rechnen.

Nun möchte ich noch eines beifügen: Es geht um die Ausschreibungen und Vergaben. Wenn Sie eine Ausschreibung aufheben, müssen Sie keine Entschädigung zahlen, wenn Sie dafür plausible Gründe haben. Dazu haben wir gute Gutachten, das können wir also belegen. Nur wenn der Bieter zwingend damit rechnen musste, dass er den Auftrag kriegt, dann müssten Sie ihm die Kosten, die er für die Ausschreibung hatte, ersetzen. In der Regel ist das aber nicht der Fall. – Sie nicken.

Wenn Sie eine Vergabe getätigt haben, müssen Sie, wenn Sie die Vergabe aufheben – etwa, weil Sie kein Geld mehr haben, insolvent geworden sind oder weil die Bundesregierung gewechselt hat –, dem Unternehmen, das den Auftrag bekommen hat, den entgangenen Gewinn ersetzen.

Nun entsteht bei mir der Eindruck – vielleicht können Sie den beseitigen –, dass die Bahn sehr bemüht ist, jetzt Ausschreibungen und Verträge über den Tisch zu kriegen, um die Ausstiegskosten auf immer höhere Summen zu treiben, das heißt, um sagen zu können, dass das immer teurer wird. Das wird auch in den Auseinandersetzungen der kommenden Monate ein Thema sein. Dazu muss ich Ihnen sagen: Wenn Sie jetzt Verträge und damit Obligationen für eine Zeit nach dem Jahr 2012 und folgende eingehen, die jetzt noch gar nicht eingegangen werden müssen, nur weil Sie die Ausstiegskosten hochtreiben wollen, wäre das rechtlich ein treuwidriges Verhalten von Vorstand und Aufsichtsrat.

(Beifall von den Projektgegnern)

Denn Sie würden dann hier sozusagen Verpflichtungen eingehen, die jetzt noch gar nicht eingegangen werden müssten. Sie wissen, dass die neuen Vorschriften für die persönlichen Haftungsgrundsätze von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern deutlich schärfer sind. Das erleben wir jetzt gerade im Bankenwesen. Ich möchte nicht, dass so etwas auf Sie zukommt. Deswegen die dringende Aufforderung, jetzt keine Verpflichtungen einzugehen, die hinterher, wenn das Projekt eingestellt werden könnte, als treuwidrige Vorgänge eingeschätzt werden könnten.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, wir sind an dieser Stelle in der Schlichtung einen großen Schritt weitergekommen. Wir haben nämlich jetzt Transparenz über die Zusammensetzung der Ausstiegskosten, wie die Bahn sie rechnet. Das hatten wir vorher nicht. Jetzt geht es nur noch um die Frage der Bewertung, was man als Ausstiegskosten ansehen kann und was nicht. Das ist wesentlich besser als vorher, als nur eine Zahl im Raum stand. Die einen haben gesagt, es sind 1,4 Milliarden €, die nächsten 3,0 Milliarden €, die dritten 700 Millionen €. Keiner wusste, was gilt. Jetzt wissen wir, wie diese Differenzen zustande kommen. Wir halten jetzt fest, dass da etwas gelungen ist, und die Wirtschaftsprüfer haben uns das so offengelegt. Gut. Wir wollen bei der Schlichtung auch vorankommen.

Das zweite ist aber, Herr Dr. Kefer: Ich finde es nicht zulässig, wie Sie am Anfang, als Sie gesagt haben: „Ich weiß nicht, worüber wir hier reden!“, versucht haben, die Wirtschaftsprüfer so zu deuten, als würden sie Ihre Sicht als die Richtige darstellen. Das haben die Wirtschaftsprüfer nicht gemacht. Das würde ich gern mit einem Zitat belegen. Das ist hier projiziert

(Anlage: Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften – Seite 105)

und steht auf Seite 105, wenn Sie es nachlesen wollen, unter Ziffer 366. Da steht der letzte Satz:

*So ergibt sich bei unterschiedlicher Sichtweise unter Umständen eine deutliche Reduktion der Projektausstiegskosten.*

Das heißt, der Punkt, über den wir streiten, ist auch von den Wirtschaftsprüfern anerkannt. Die Wirtschaftsprüfer sagen: Wenn wir nach den Grundsätzen eines privaten Wirtschaftsunternehmens prüfen, sind Ihre Ansätze nachvollziehbar – rein privat-rechtlich.

Wir stellen uns aber auf den Standpunkt, dass auch die volkswirtschaftliche Sichtweise eine wichtige ist und dass die bei einem Unternehmen, dessen Gewinne jedes Jahr an die Bundesregierung abgeführt werden, sogar eine zulässige ist. Deswegen sagen wir: Volkswirtschaftlich betrachtet kommen wir zu ganz anderen Summen, weil wir dann viele der Punkte, die für Sie betriebswirtschaftlich wirksam werden, nicht einrechnen können. Da, wo „rechte Tasche, linke Tasche“ gilt, sagen wir: Das sind keine Ausstiegskosten, auch wenn das bei Ihnen in der Bilanz Kosten verursacht. Das beste Beispiel sind nicht die Grundstücke, sondern der Zuschuss des Flughafens. Sie werden nicht bestreiten, dass es nicht um einen Wert geht, der entsteht oder geschaffen wird, sondern da geht es darum, ob der Flughafen Ihnen 112 Millionen € zahlt, oder ob er das nicht tut. Da ist nachher nur die Frage, wer die 112 Millionen € hat: der Flughafen, der vollständig Land und Stadt gehört, oder die Bahn, die vollständig dem Bund gehört. Das heißt, am Ende dieser Rechnung sind nicht 115 Millionen € ausgegeben worden, sie sind auf der einen oder auf der anderen Seite, entweder bei Stadt und Land, oder beim Bund.

Diese Beispiele nehmen wir zur Hand und sagen: Wenn wir das nicht in die Ausstiegskosten einbeziehen, dann sind die realen Projektabbruchkosten die, die Sie selbst vor zwei Wochen in einer Folie gezeigt haben: 600 Millionen €. Das ist das, was es wirklich kostet, aufzuhören – mehr nicht. Jetzt darüber zu streiten, welche Zahl jeder für sich verwendet, bringt uns in der Schlichtung nicht weiter. Natürlich nehmen wir die niedrigste von allen und Sie die höchste von allen. So scheint das Spiel zu laufen. Aber wir haben jetzt Klarheit über die Sache. Und ich glaube, die Leute sind klug genug zu beurteilen, ob ein Zuschuss vom Flughafen Ausstiegskosten sind oder nicht. Das müssen wir ihnen nicht vorschreiben, das müssen Sie ihnen nicht vorschreiben. Lassen wir doch die Leute diese Frage beurteilen. Dann ist dieser Punkt Ausstiegskosten ausreichend geklärt.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Aber wir Bürger wollen mehrheitlich weiterbauen, ganz einfach. Auch die Tübinger Bürger, Herr Palmer.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Das ist eine einfache ökonomische Antwort! – Weitere Zurufe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das war wieder ein Glaubensbekenntnis. Wollen wir es einmal so sagen.

(Heiterkeit)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Conradi, ich finde es schon bemerkenswert, dass Sie sich darum sorgen, dass ich nicht in die Haftung genommen werde. Da haben wir durchaus ein gemeinsames Interesse, ich will das auch nicht.

Ich würde gern versuchen, Ihnen gemeinsam eine Antwort darauf zu geben, weil ich glaube, dass Sie einen wesentlichen Punkt in Ihrer Darstellung nicht beachtet oder nicht betrachtet haben, und zwar unabhängig davon, wie hoch die Ausstiegskosten sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Irgendwie ist die Anlage nicht in Ordnung.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Kann man das nicht verstehen?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Geißler, Sie müssen Ihr Mikro ausschalten! Jetzt ist es an!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, jetzt ist es an, weil ich mir selbst das Wort gegeben habe.

(Heiterkeit)

Jetzt mache ich es aus.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Kann man das jetzt besser verstehen? – Gut.

(Zuruf: Jetzt ist es gut!)

Es gibt einen Aspekt, der hier eine wesentliche Rolle spielt: Herr Conradi, wenn wir alle eine ganz große Familie wären und wenn es keine unterschiedlichen Gesellschaften und keine Gesetze gäbe, dann würde ich Ihnen wahrscheinlich in einer gewissen Weise recht geben. Dem ist aber nicht so. Und bei einem privatwirtschaftlichen Unternehmen muss man wissen, dass der Vorstand gegenüber diesem Unternehmen eine Treuepflicht hat – Sie haben es vorhin ausgeführt.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Eigentümer!)

– Der Vorstand hat gegenüber dem Unternehmen eine Treuepflicht. Und übrigens hat auch der Aufsichtsrat dem Unternehmen gegenüber eine Treuepflicht. So. Im Aufsichtsrat sitzt zum Beispiel der Bund mit drei Staatssekretären als Vertreter. Diese drei Staatssekretäre haben eine Treuepflicht der Bahn gegenüber. Wenn diese drei Staatssekretäre hergingen und der Bahn sagen würden: „Du verzichtest jetzt auf Deine Ansprüche!“, würden sie diese Treuepflicht gegenüber dem Unternehmen massiv verletzen und würden haftpflichtig. Wenn wir als Vorstand sagen würden: „Wir akzeptieren, dass wir nichts bekommen.“, würde genau das Gleiche passieren, das heißt, wir würden haftpflichtig gegenüber dem Unternehmen. Die Treuepflicht gegenüber dem Unternehmen verhindert, dass wir dort überhaupt irgendeinen Spielraum haben. Und wie ich vorhin sagte, übrigens auch gegenüber den Aufsichtsräten.

Damit haben wir schlichtweg nicht die Situation, dass man das Geld beliebig hin- und herschieben kann. Die Bahn ist stattdessen als privatrechtliches Unternehmen dazu verpflichtet – und wir als Vorstand werden es auch tun, daran möchte ich gar keinen Zweifel lassen, damit nicht der falsche Eindruck entsteht –, die gesamten Kosten, wie sie hier stehen, alle miteinander einzuklagen.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Okay. Gibt es zum Thema Ausstiegskosten noch weitere Wortmeldungen? – Herr Minister Pfister.

**Ernst Pfister (Projektbefürworter):** Ich bin mir nach dem Vortrag von Herrn Palmer und nach den Vorträgen der Wirtschaftsprüfer gestern nicht mehr ganz klar darüber: Können wir uns in dieser Runde darauf einigen, dass die Ausstiegskosten im Schnitt zwischen 1,0 Milliarden € und 1,5 Milliarden € liegen, nachdem die Wirtschaftsprüfer – auch die Märkische übrigens, die lag bei 1,0 Milliarden € – dies so festgestellt haben? Kann man sich darauf einigen?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich nehme an, dass es eine rhetorische Frage war.

(Tanja Gönner [Projektbefürworterin]: Nein, das war ernst gemeint!)

**Ernst Pfister (Projektbefürworter):** Nein, es war eine ernst gemeinte Frage, weil wir festgestellt haben, Herr Dr. Geißler, dass natürlich auch an diesem Punkt die Prämissen wieder zu unterschiedlich sind, um auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen. Aber wenn man schon hier in der Runde nicht auf einen gemeinsamen Nenner kommt, dann wäre es ja denkbar, dass man sich auf das einigt, was die drei Gutachter vorgeschlagen haben. Die liegen halt in dieser Bandbreite zwischen 1 und 1,5 Milliarden € – gewissermaßen als Ergebnis der Debatte. Aber das ist leider nicht möglich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es wäre denkbar, aber es wird nicht so gedacht, glaube ich.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Nein, wir haben ja diesen Exkurs gerade deswegen gemacht, um deutlich zu machen, dass einerseits die Wirtschaftsprüfer etwas gerechnet haben – aus Sicht der Bahn durch Herrn Kefer dargestellt. Herr Böttger hat unsere Sichtweise dargelegt. Da kommen wir dann auf diese 600 Millionen €. Die sind dargestellt worden, und es ist erklärt worden, wie man dazu kommt. Das könnten wir als Bestandteil der Schlichtung nehmen – die unterschiedlichen Sichtweisen. Das kann man so lassen. Das war eben auch unser Vorschlag.

(Ernst Pfister [Projektbefürworter]: Dann können wir es auch so lassen!)

**Tanja Gönner (Projektbefürworterin):** Ich will nur festhalten – unabhängig davon ob wir 600 Millionen €, 1 Milliarde € oder 1,5 Milliarden € nehmen –: Auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten halte ich 600 Millionen €, mit denen im Übrigen zwei Drittel der Mehrkosten für den Bund für die Neubaustrecke finanziert werden, nicht für nichts, sondern für eine fragwürdige Zahl und bitte um Verständnis, dass das auch der Grund ist, dass selbst die 600 Millionen € Ausstiegskosten uns als Ausstiegskosten – ohne, dass wir irgendetwas in der Hand haben – zu viel sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich glaube, wir können die Sache jetzt abschließen. Die Debatte um die Ausstiegskosten – da wollen wir miteinander ehrlich sein – wird nur deswegen geführt, weil der Zwang, mit Stuttgart 21 weiterzumachen, umso höher ist, je höher die Ausstiegskosten sind.

(Peter Conradi [Projektgegner]: So ist es!)

So ist es, nicht? Und je niedriger diese Kosten sind, desto leichter kann man die Sache abrechnen. Das ist der Hintergrund unserer ganzen Diskussion. Da gibt es naturgemäß aus der Interessenlage der einen wie der anderen Seite unterschiedliche Bewertungen. Die haben ihren Niederschlag bei den Wirtschaftsprüfern gefunden, die waren sich nämlich auch nicht einig. Es gibt einige sachliche Probleme in der Bewertung – das haben wir hier in der Diskussion auch gesehen, die waren auch zwischen den Wirtschaftsprüfern erkennbar –, wie man den einen oder anderen Posten als Ausstiegskosten bewerten soll.

Das können wir heute Vormittag nicht besser machen. Deswegen schließe ich mich all denen an, die gesagt haben: Insoweit ist eine Übereinkunft vorhanden. Wir lassen die Zahlen im Raume stehen. Diejenigen, die sich in der Theorie oder hinterher vielleicht in der Praxis dafür interessieren, können sich selber ein Bild machen. Es steht im Internet. Man kann alles noch einmal nachvollziehen. Von den Diskussionen, die wir geführt haben, geht nichts verloren. Insofern machen wir jetzt bei dieser Sachlage hinsichtlich der Ausstiegskosten einen Punkt. Sind Sie damit einverstanden?

(Zurufe: Ja!)

– Okay. Dann kommen wir zu dem Thema, das wir gleich am Anfang schon einmal behandelt hatten, nämlich:

### **Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 beziehungsweise K 21**

Wer ergreift das Wort? – Herr Leuschel. Ist das eine neue Folie? Ist sie verteilt? – Sie kommt.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Sie wird gerade verteilt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie können aber trotzdem anfangen.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren!

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21)

Einer der Restanten für den heutigen Tag ist die Leistungsfähigkeit von S 21, worauf wir Ihnen gern noch Antworten geben möchten.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 2: Zur Vergleichbarkeit der Leistungsfähigkeit wurde eine einheitliche Zählweise vereinbart – einfahrende und ausfahrende Züge werden jeweils einmal gezählt)

Voraussetzung dafür ist, ein gemeinsames Verständnis darüber zu haben, wie wir zählen: einmal die Züge im Kopfbahnhof, einmal im Durchgangsbahnhof. Hier möchten wir eine gleiche Basis haben. Wir haben uns dergestalt verständigt, dass wir sagen: Jeder Zug, der in den Bahnhof hineinfährt, ist einer. Jeder Zug, der hinausfährt – ich möchte keine Mathematik, ich möchte nur, dass wir uns richtig verstehen –, zählt auch als einer.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also auch, wenn es derselbe Zug ist?

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Auch wenn es derselbe Zug ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss man ja dazusagen.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ja, vielen Dank für den Hinweis. Wir reden über Zugfahrten. Dasselbe ist dann bei S 21: Ein Zug fährt hinein, ein Zug fährt hinaus, und auch das ergibt zwei, damit wir dieselbe Zählweise haben. Ich glaube, da haben wir Konsens miteinander.

Die Frage war: Wie sieht es in Stuttgart in dem neuen Tiefbahnhof aus? Wie kann man dort überhaupt einen Fahrplan gestalten? Denn unterschwellig ist gesagt worden: acht Gleise im Tiefbahnhof versus der 16 im Kopfbahnhof heute.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 3: Der vom Land [SMA] geplante Grundtakt ist im Hbf einschließlich Zulaufstrecken konfliktfrei mit ausreichend Pufferzeiten konstruiert und passt zum Gesamtfahrplan Baden-Württemberg)

Meine Damen und Herren, dies ist der Fahrplan. Es wirkt vielleicht für den Zuschauer zunächst verwirrend, aber lassen Sie mich bitte Folgendes dazu sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielleicht können Sie einen Lichtpunkt verwenden, einen Strahler oder so etwas.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Wir haben hier die Stunden von 9 Uhr über 10 Uhr bis 11 Uhr, das nennt man eine Zeit-Wege-Achse. Dies sind die acht Gleise. Die Striche sind jeweils die Belegung durch Züge. Mir ist wichtig, zu sagen, dass dieser Fahrplan den Vorstellungen des Landes entspricht und mit der Firma SMA – das ist die Beratungsfirma in Zürich in der Schweiz – abgestimmt und – wir nennen das bei der Bahn so – fahrbar ist. „Fahrbar“ heißt, dass die sogenannten Konstruktionsrichtlinien für den Bahnhof für den Fahrplan eingehalten werden, was sogenannte Pufferzeiten zum vorausfahrenden und zum folgenden Zug, was Standzeiten betrifft.

Sie können erkennen – das ist eher eine Frage für die Experten –, dass wir einen durchschnittlichen Haltezeitwert von 3 Minuten angesetzt haben; Sie werden auch Züge entdecken, die länger halten, bis zu 5 Minuten. Alle Züge sind hier mit einem 3-Minuten-Halt versehen, was im Nahverkehr gängig ist. Im Nahverkehr haben sie meistens – auf vielen großen Bahnhöfen in Ballungsgebieten – 2 Minuten und darunter. Alle Züge können bis zu einer Verzögerung auf 5 Minuten herauflaufend noch kein Problem sein, weil das durch die sogenannten Pufferzeiten in den Zu- und Abfahrtstrecken aufgefangen wird.

Wenn wir dies bei S 21 unterstellen – nach dem Fahrplan, wie ihn sich das Land vorstellt und von SMA geprüft –, heißt das, dass die Belegung, die Sie aus dem Bahnhof haben – die Experten können trefflich über die eine oder andere Minute streiten –, dass der Fahrplan kompatibel zum – wir nennen es in Baden-Württemberg so – 3-Löwen-Takt und anschließend auch zum Allgäu-Schwaben-Takt ist. Das System in Baden-Württemberg ist also stabil. Klare Aussage von uns: Erstens. Der gesamte Fahrplan für den Nah- und Fernverkehr in Baden-Württemberg ist bei Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – nach den Vorstellungen des Landes – unter Berücksichtigung – ich darf es noch einmal sagen – des Fern- und Nahverkehrs fahrbar. Wir haben eine Zugfolgezeit von 4 Minuten unterstellt. Wir können technisch, vorsichtig gesagt, 2,5 Minuten auf den Zulaufstrecken fahren.



Gibt es denn noch Reserven? Das wäre die erste Frage. Ist das alles? Meine Damen und Herren, ich blende einmal ein, wie viel Luft wir in diesem System – rein theoretisch – noch haben.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 4: Bei dem geplanten Grundtakt sind im Bahnhof noch ausreichend Reserven vorhanden, so dass bis zu 22 zusätzliche Ankünfte und 22 Abfahrten je Stunde möglich wären – Zuruf)

– Ich habe gesagt: theoretisch. Bei dem Fahrplan, der im Grundtakt gesetzt ist und bei dem Konsens mit dem Land darüber besteht, wie der Nahverkehr bedient werden soll, sind diese Lücken noch drin – nur, um es zu zeigen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 5: Spitzenstunde)

Jetzt kommen wir zur Spitzenstunde, das war Ihre berechtigte Frage. Wir haben hier die Stunde von 7 bis 8 Uhr genommen. Das ist die Zeit, in der Stuttgart Hauptbahnhof auch heute die höchste Belastung hat. Wir haben dort gezeigt: Ohne Veränderung des Grundtaktes, den wir erst einmal akzeptieren und als gesetzt sehen – ich muss immer wieder sagen: denken Sie an die wichtigen Knoten Tübingen oder wo auch immer wir uns im Land bewegen, Karlsruhe, Freiburg, das alles gehört zum 3-Löwen-Takt, kompatibel mit dem Allgäu-Schwaben-Takt, damit kommen wir dann auch in den Großraum München hinein –, ist es selbstverständlich möglich, weitere Züge zu fahren. Das alles ist ohne Veränderung des Grundtaktes – den ich hier nicht darstelle, denn dann würden wir über das Land Baden-Württemberg sprechen – durch Doppelbelegungen möglich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sagen Sie den Leuten vor dem Fernseher doch mal, was die Sache mit dem Takt – Schwaben-Takt, Allgäu-Takt, Grundtakt – bedeutet.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Wir haben in Baden-Württemberg wie in anderen Bundesländern auch einen Taktverkehr, das heißt, die Züge im Regionalverkehr fahren in einer Taktfolge. In der Regel sind es 60 Minuten, in Ballungsgebieten 30 Minuten, bei der S-Bahn in Stuttgart fahren wir im 15-Minuten-Takt. Ein Takt ist eine immer wiederkehrende Zugfolge.

Der Grundtakt über das gesamte Land Baden-Württemberg im Regionalverkehr ist der 60-Minuten-Abstand, der 60-Minuten-Takt. Dabei ist es in bestimmten Bahnhöfen üblich, dass sich die Züge – wir hatten in dieser Runde schon darüber gesprochen, Herr Dr. Geißler – im Idealfall immer zur Minute 0 oder zur Minute 30 treffen. Mannheim ist ein klassischer Fall, wo sich um halb alle Fernzüge treffen und der Nahverkehr drum herum organisiert ist, Karlsruhe genauso, um zwei Beispiele aus Baden-Württemberg zu nennen.

Wir können hier also mit der Doppelbelegung arbeiten, wie wir es von anderen großen deutschen Bahnhöfen und auch Bahnhöfen im Ausland kennen. Wir haben hier also durchaus Reserven.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Was heißt „Doppelbelegung“?)

– Doppelbelegung, Herr Rockenbauch, heißt, dass in dem Bahnsteiggleis, das 420 m lang ist, zwei Züge stehen können; in Köln arbeiten wir mit drei Zügen hintereinander her. Nun ist Köln von seiner Bedeutung her als Drehscheibe zwischen Belgien, Frankreich, Holland und Nordrhein-Westfalen mit seinen elf Gleisen einschließlich S-Bahn ein Bahnhof mit einer viel, viel höheren Verkehrsnachfrage und Verkehrsleistung. Als Vergleich können Sie nehmen, Herr Rockenbauch: Der Tiefbahnhof in Berlin Hauptbahnhof hat genau wie Stuttgart acht Gleise. Ja, Berlin hat noch den oberen Bahnhofsteil. Der untere Bahnhofsteil in Berlin hat acht Gleise, genau wie es in Stuttgart sein wird. Auch Berlin Hauptbahnhof tief ist so gebaut, so organisiert – auch signaltechnisch –, dass wir die Gleise doppelt belegen können.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wie viele Züge fahren dort unten auf den acht Gleisen pro Stunde?)

– Weniger im Moment, weil ...

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wie viele, nicht weil?)

– ... in Berlin noch verschiedene Anbindungen fehlen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Fragerei bitte verständlich. Um was geht es?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Er sagt, Berlin hat nur acht Gleise. Das stimmt. Tatsächlich fährt da aber nur ein Bruchteil der Züge, die in Stuttgart fahren sollen. Das muss er dazusagen. Wir wollen doch offen miteinander reden: Fakten auf den Tisch.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Aber ja, Herr Palmer. In Berlin sind wir leider mit vielen Dingen noch nicht fertig. Allein die Flughafenanbindung bringt 140 Züge. Die Potsdamer Stammbahn fährt, die Strecke nach Dresden ist noch nicht ausgebaut. Das müssen wir ein bisschen auseinanderhalten.

Zurück zu Stuttgart.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ich habe gefragt; denn das heißt ja: Wenn der Zug ins Rollen kommt – die Thematik hatten wir –, dann rollt er nicht in eine Weiche, sondern er rollt auf einen anderen Zug drauf!)

– Nein. Okay, Ihr Einwurf ist akzeptiert. Darüber werden wir nachher noch beim Thema Sicherheit sprechen.

Hier und heute, im bestehenden Kopfbahnhof, im Ist, fahren wir in der Spitzenstunde 35 Züge in den Kopfbahnhof hinein. Theoretisch können wir – das war der Hinweis von Herrn Hopfenzitz, der richtig ist – in der Spitzenzeit 37 Züge in Stuttgart Hauptbahnhof hineinfahren.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 6: Die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs wird durch die Anzahl der Zulaufstrecken beeinflusst; sogar bei weniger Zulaufstrecken ist S21 deutlich leistungsfähiger als K21)

Wir sagen bei S 21: Wenn man den Tiefbahnhof einschließlich der Zulaufstrecken – das ist ein wichtiger Punkt, auf den ich komme – neu organisiert, dann kommen wir – in eine Richtung, ich bin bei der Spitzenstunde – auf 60, bei K 21 – nach Ihren Unterlagen – auf 52 Züge. Bei der bestehenden Planung für S 21, so wie wir die Zulaufstrecken bei S 21 vorsehen, kommen wir in der Spitzenstunde auf 44 Züge. Lassen Sie mich das erläutern: K 21, Herr Arnoldi – das haben wir gelernt – ist ein Baukastensystem, das nach oben aufwärts kompatibel ist. Das gleiche Recht in der Argumentation würden wir natürlich für S 21 in Anspruch nehmen, so entstehen die 60. Wir haben heute, im Ist, in den Bahnhof hineinführend und hinausführend fünf bestehende Streckengleise – ohne S-Bahn, wohlgemerkt. Bei K 21, Herr Arnoldi, haben Sie im Baukastensystem neun Gleise rein und raus unterstellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das versteht man nicht. Was meinen Sie mit „Baukastensystem“? Ich verstehe es schon, aber die anderen nicht.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Arnoldi hat uns in seinem Vortrag dargelegt, dass K 21 eine Möglichkeit ist, den bestehenden Kopfbahnhof aufzuweiten und die Kapazität durch verschiedene, dann aufeinander folgende Baumaßnahmen in Stuttgart und um Stuttgart herum zu erhöhen.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Das schreckliche Wort „Ertüchtigung“!)

Ich erlaube mir, den Hinweis zu geben, weil gestern gesagt wurde, mit K 21 könnten wir sofort beginnen: Es gibt keine Planung für K 21. Bitte nehmen Sie freundlicherweise zur Kenntnis, dass wir dafür – wenn Sie allein von den Brücken im Gleisvorfeld sprechen, wir nannten das immer Überwerfungsbauwerke – eine Planfeststellung brauchen; denn das ist eine wesentliche Änderung einer Bahnanlage. Das kann die Bahn nicht wie eine Weiche 1:1 ersetzen, die wir sehr wohl ohne Planfeststellung erneuern können. Also: Für K 21 können wir nicht sofort anfangen zu bauen, wir

brauchen eine Planung und eine Planfeststellung. Das möchte ich nur ergänzend gesagt haben.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Aber das sind zehn Gleise, nicht neun!)

– Das sind neun Gleise. Gut, Okay. Ich lasse gerne mit mir reden, ob wir die Gäubahn eingleisig oder zweigleisig einführen. Daran wollen wir uns gar nicht festhalten.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Zweigleisig!)

– Zweigleisig – das akzeptiere ich – von Stuttgart Nord bis Stuttgart Hauptbahnhof. Wie gesagt, wir sollen nicht zu spitz sein. Ich gestehe Ihnen gerne zu, dass wir auch zehn Gleise unterstellen können. Aber, Herr Arnoldi, wir müssten für K 21 sehr wohl auch außen an den Strecken etwas tun, die auf Stuttgart zuführen. Auch da haben wir uns verständigt.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Unbestritten!)

Wenn wir das auch für Stuttgart 21 unterstellen würden, was wir nicht getan haben, dann kämen wir auf die 60 Züge. Das gäbe in der Zählweise – – Moment.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Bei uns ist es im Konzept drin, bei Ihnen nicht!)

– Ja, aber dann reden wir über sehr viel Geld, was wir jetzt nicht tun. Wir reden erst einmal über die Leistungsfähigkeit – gestatten Sie das bitte – von S 21. Ich habe als Erstes gesagt: Der Fahrplan, wie ihn das Land unter Beachtung aller Randbedingungen in Baden-Württemberg haben möchte, ist mit dem Tiefbahnhof – einschließlich der Spitzenstunde – fahrbar.

Ich möchte noch ein Weiteres sagen, was ganz wichtig ist: Der Fahrplan, den ich Ihnen als Folie mit der Gleisbelegung im Hauptbahnhof vorstellte, berücksichtigt die Infrastruktur für S 21 und auf den Strecken in und um Stuttgart den heutigen Status. Was will ich damit sagen?

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 8: In der Spitzenstunde hat der neue Bahnhof genügend Kapazität, um die Züge aus allen Zulaufstrecken aufzunehmen – Klaus Arnoldi [Projektgegner] meldet sich zu Wort.)

Die Kapazität des Stuttgarter Hauptbahnhofs – Herr Arnoldi, wir haben noch ein bisschen Zeit bis zur Mittagspause, Geduld – wird sehr dadurch bestimmt, was die Strecken auf Stuttgart im Zu- und Ablauf leisten können. Bei S 21 haben wir 44 Züge – Sie sehen das rechts oben –, und im Fahrplan 2010 fahren wir heute

35 Züge morgens hinein. Was heißt das für die Bürgerinnen und Bürger, die dies jetzt verstehen wollen oder sollen? – Wir haben im weiteren Umkreis von Stuttgart Eingleisigkeiten im Netz.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung, Sie müssen doch erst mal die Ziffern erklären.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Das wollte ich gerade, Herr Dr. Geißler.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das müssen Sie doch gleich machen, sonst kann man gar nicht nachvollziehen, was Sie sagen.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Selbstverständlich. Eingleisigkeiten in Baden-Württemberg – die Gäubahn südlich von Horb beispielsweise ist eingleisig, ich könnte das beliebig fortführen – bestimmen die Leistungsfähigkeit der Zugfahrten, die auf Stuttgart zulaufen. Ein ganz wesentlicher Punkt, den wir in Stuttgart und im Großraum Stuttgart sehen müssen, ist, dass die S-Bahn, die ein Erfolgsmodell in sich ist – ich glaube, das wird jeder in diesem Raum bestätigen –, in weiten Bereichen außerhalb der Innenstadt im Mischverkehr fährt, beispielsweise von Waiblingen nach Backnang oder nach Schorndorf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was bedeuten die Zahlen? Sagen Sie das den Leuten, die zugucken. Sie sind untereinander in einem Kasten. Was heißt das?

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Die obere Zahl – das sind die verschiedenen Strecken, die auf den Großraum Stuttgart zulaufen – sind die Zugzahlen, die heute unter Berücksichtigung der Kapazität der Außenäste – Stichwort: Verträglichkeit zur S-Bahn oder zwischen S-Bahn und Fern- und Regionalverkehr – auf Stuttgart zulaufen. Die untere Zahl, Herr Dr. Geißler, können wir bei Stuttgart 21 fahren. Denn bei Stuttgart 21 – das können Sie deutlich erkennen – steht rechts bei Ulm: „NBS und über Plochingen“. Bei Tübingen steht: „NBS und über Plochingen“. Daher erklärt sich – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** NBS ist wieder Neubaustrecke.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Neubaustrecke, Verzeihung. – Daher erklärt sich, meine Damen und Herren, dass eine Steigerung da ist. Wir haben in dieser Runde immer gesagt, dass wir die Neubaustrecke bei S 21 nicht infrage stellen.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Widerspruch, Herr Leuschel! Sie vergleichen hier einen Fahrplan mit der zukünftigen Kapazität! Wenn Sie es korrekt darstellen wollten, dann müssten Sie die heutige Kapazität des heutigen Kopfbahnhofs – nicht den Fahrplan – mit der zukünftigen Kapazität von Stuttgart 21 vergleichen! Auch das gibt jetzt wieder ein schiefes Bild!)

– Wenn Sie auf den Außenstrecken – genau da mache ich weiter, Herr Arnoldi – die Kapazität hochsetzen, hat das Einschränkungen für die S-Bahn – Überholungen oder Ähnliches – zur Folge, was wir nicht unterstellt haben. Wir bleiben bei diesen Zahlen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 9: Die Umsteigezeiten im Knoten sind bei S21 [ohne Ausbau Zulaufstrecken] tendenziell besser als beim heutigen Kopfbahnhof)

Zu der Frage nach der Umsteigebeziehung: Wir wissen, dass wir in Stuttgart keinen vollen Nullknoten haben. Nach der Untersuchung von Herrn Prof. Martin haben wir heute diese Mittelwerte. Bei S 21 sehen Sie, dass die durchschnittliche – das betone ich – Umsteigezeit zwischen Fern- und Nahverkehr und vor allen Dingen zwischen Nahverkehr und Nahverkehr ansteigt. Im Fernverkehr/Fernverkehr steigt sie um etwa anderthalb Minuten im Durchschnitt.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit S21 und K21 – Folie 10: Mit dem Bau der S-Bahn wurde die Anzahl der erforderlichen Bahnsteiggleise von 8 auf 2 reduziert)

Die Frage, meine Damen und Herren, die immer wieder gestellt wird, ist: Wie wollt ihr mit acht Gleisen den Verkehr von 16 Gleisen ersetzen? An dieser Stelle möchte ich ein wenig innehalten und auf Folgendes hinweisen: Ich kenne noch die Zeit, Herr Arnoldi, in der man von Bietigheim nach Ludwigsburg mit nur drei Gleisen fuhr; heute haben wir dort mit der S-Bahn vier Gleise. Bis 1978, vor Inbetriebnahme der S-Bahn, kamen ca. 22 Vorortzüge in Stuttgart Hauptbahnhof an, die dort mit Rangierfahrten usw. immer acht Gleise gebunden haben. Ich gestehe Ihnen auch gerne ein paar Züge mehr zu, wenn es so ist, aber wir haben 22 Züge gezählt.

Meine Damen und Herren, heute – bei dem Erfolg der Stuttgarter S-Bahn – wird dieser Verkehr mit ankommenden S-Bahn-Zügen, der deutlich gestiegen ist – es sind 48 beziehungsweise 96 –, an einem Bahnsteig mit zwei Gleisen, nämlich in Stuttgart tief, abgewickelt. Allein dieser plakative Hinweis sollte reichen, um zu überlegen, dass Stuttgart 21 – davon sind wir fest überzeugt, das haben wir nachgewiesen – die bessere Variante ist.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Palmer.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte an den letzten Schlichtungstag anknüpfen, an dem wir dieses Thema aufgerufen haben. Dort sind wir aus zwei Gründen nicht mehr weiterkommen: Erstens war die Frage offen, ob es überhaupt notwendig ist, bevor man baut, einen Langfristfahrplan vorzulegen, wozu man ihn braucht oder ob das in Deutschland un-

üblich ist und nicht gemacht werden soll. Zweitens war die Frage, ob das, was uns übermittelt wurde – jetzt ist die Ministerin gerade weg –, schon der Fahrplan sein soll oder eben ein Arbeitsstand, ein Zwischenstand, an dem sich noch sehr viel verbessern und verändern kann. Deswegen sind wir damals auseinandergegangen. Sie haben gesagt: Wir haben mittlerweile neue Unterlagen, die wir Ihnen zuschicken. Diese haben wir bekommen und konnten sie auswerten. Über diese Auswertung würden wir gern mit Ihnen diskutieren: Was haben wir in den letzten zehn Tagen von Ihnen bekommen? Wie bewerten wir dies? Dabei sind einige Fragen an Sie zu richten.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21)

Es ist immer noch die Frage: Ist Stuttgart 21 Ausbau oder Rückbau der Schiene? Das im Unterschied zur Neubaustrecke, die zweifellos Ausbau ist. Dort werden zusätzliche Gleise geplant. Bei Stuttgart 21 werden eben auch Gleise abgerissen wie zum Beispiel die Gäubahn. Die Frage ist: Was ist der Effekt in Summe?

Weil wir damals so auseinandergegangen sind und es keinen Sinn macht, über den Langfristfahrplan zu reden, wenn man sich nicht einigen kann, ob er wichtig ist, möchte ich die Frage am Anfang noch einmal aus unserer Sicht klären.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 2: Warum benötigt man im Jahr 2010 einen Langfristfahrplan, um die Schieneninfrastruktur für das Jahr 2020 zu planen?)

Warum benötigt man jetzt schon – im Jahr 2010, vor Baubeginn – einen Langfristfahrplan – wir haben es einmal so genannt, Herr Dr. Geißler, ich hoffe, der Begriff „Langfristfahrplan“ ist eingängig –, um die Schieneninfrastruktur für das Jahr 2020 zu planen? Also: Warum kann man nicht einfach sagen, 2020 ist noch lange weg, man kann doch in zehn Jahren einen Fahrplan machen? Weil wir gesehen haben, dass es bei der Bahn mit eingängigen, einfachen Schemazeichnungen immer so schön funktioniert, haben wir gedacht, wir machen das auch. Wir haben nicht so gute Grafikbüros wie Sie, aber ich hoffe, der Zweck wird erreicht. Ich will erklären, warum man vorher wissen muss, wie der Langfristfahrplan aussieht, wenn man bauen möchte.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 3: Geplantes Fahrplanangebot: 1-Std.-Takt zwischen A-Stadt und B-Burg)

Hier ist ein Langfristfahrplan zwischen A-Stadt links und B-Burg rechts vorgesehen. Man plant, langfristig im Stundentakt zu fahren. Außerdem weiß man: Der Zug braucht 20 Minuten für die Strecke. Dann genügt es, eine eingleisige Strecke zu bauen; denn der Zug kann in 20 Minuten von A-Stadt nach B-Burg fahren, kann dort 5 Minuten stehen, die Fahrgäste wechseln, und dann fährt er wieder zurück. Nach einer Stunde ist er wieder am Anfang. Das heißt, es kommt ihm kein Zug entgegen. Eine eingleisige Strecke reicht für diesen Langfristfahrplan aus.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 4: Geplantes Fahrplanangebot: 30-Min.-Takt zwischen A-Stadt und B-Burg)

Wenn ich aber einen 30-Minuten-Takt fahren möchte, das heißt, wenn mein Langfristfahrplan vorsieht, dass alle 30 Minuten ein Zug fährt, dann muss ich etwas anderes bauen. Dann kann ich nicht eine eingleisige Strecke bauen, sondern muss in der Mitte zwischen den beiden Städten eine zweigleisige Ausweichstelle haben, sodass die Züge – das Rote mit dem schwarzen Kern, Herr Dr. Geißler, soll einen Zug symbolisieren –, wenn sie alle halbe Stunde fahren, in der Mitte zwischen den beiden Städten die Möglichkeit haben, sich zu begegnen; denn es ist ganz schlimm, wenn sich zwei Züge auf eingleisiger Strecke entgegenkommen. Also muss man zweigleisig bauen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 5: Geplantes Fahrplanangebot: 15-Min.-Takt zwischen A-Stadt und B-Burg)

Wenn ich langfristig vorhabe, im 15-Minuten-Takt zu fahren, dann reicht es nicht, in der Mitte zweigleisig zu bauen; denn dann gibt es noch einmal zwei Stellen, wo sich Züge auf eingleisiger Strecke begegnen würden. Dann muss ich die ganze Strecke zweigleisig und die Weichen jetzt an ganz anderer Stelle bauen, als wenn ich nur im Halbstundentakt fahren wollte. Sie stimmen mir zu: Es ist sehr wichtig, vorher zu wissen, was ich nachher fahren will, sonst baue ich an der falschen Stelle mit der falschen Größe.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter] nickt.)

– Sehr schön, ich freue mich über diesen Konsens. Dann ist es jetzt nicht mehr so unverständlich, warum wir darüber reden wollen.

Nun war das Thema vor vier Wochen in der Diskussion, und ich habe gesagt: Ich will nicht in die Schweiz auswandern müssen, nur um so vorzugehen, dass man erst den Langfristfahrplan definiert und dann bestimmt, welche Schienen man baut. Das ist das Schweizer Prinzip. Sie erinnern sich: Wir haben „Schweizer Modell“ dazu gesagt. Die Schweiz arbeitet seit Jahrzehnten daran, einen Fahrplan für das ganze Land umzusetzen, bei dem überall gute Takte, gute Zeiten und gute Anschlüsse in den Bahnhöfen realisiert werden. Es wird nur dort gebaut, wo es für diesen Fahrplan passt, sonst wird nicht gebaut. Das ist das Prinzip Schweiz. Das hätten wir gern in Deutschland. Dazu hat Herr Kefer vor vier Wochen gesagt: Das geht nur in der Schweiz, in Deutschland geht es nicht. Mit am Tisch saß Herr Dr. Weigand, der heute leider nicht da ist.

(Zurufe von den Projektbefürwortern: Doch!)



– Großartig, dann können Sie mir jetzt bestätigen, ob ich dort etwas geklaut habe, was nicht stimmt. Denn Sie haben am 30. September, also vor zwei Monaten, in Berlin – nicht in Stuttgart, das stimmt – einen Vortrag gehalten, bei dem ich diese Folie entdeckt habe.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 6: Erst Langfristfahrplan, dann Infrastrukturplanung – das hat eigentlich auch die DB erkannt)

Dort steht, dass auch die Deutsche Bahn mittlerweile das Schweizer Modell übernehmen will. Die klassische Planung der Bahn – links – lautet: Zuerst mache ich Prognosen, dann die Infrastruktur. Das haben wir in Stuttgart so gemacht. Erst sagen wir, wo die Gleise hinkommen, und wenn wir das festgelegt haben und schon bauen, dann kommen wir auf die Idee, den Langfristfahrplan zu definieren. Das nennen Sie „Klassisches Modell“. Dann kommt am Schluss ein Betrieb heraus, der so ist wie in Deutschland, bei dem eben vieles nicht zusammenpasst.

Anders ist es in der Schweiz – das steht rechts –: „Planungsmethodik netzweiter Taktfahrplan“. Erst kommt der Langfristfahrplan – das rote Feld –, und nur wenn ich den habe, fange ich an, neue Gleise und Schienen zu bauen. Das Tolle ist – das finde ich großartig, Herr Dr. Weigand –, dass Sie in Berlin gesagt haben, dass die Deutsche Bahn den Systemwechsel vollzieht, dass sie nicht mehr nach der klassischen Methode vorgeht, sondern jetzt die „Planungsmethodik netzweiter Taktfahrplan“ anwenden will. Das ist hervorragend; denn dann bekommen wir eine bessere Bahn in Deutschland.

(Beifall von den Projektgegnern)

Ich würde mich aber freuen, wenn wir nicht immer das Gefecht machen würden, dass niemand etwas zugibt. Wir haben auch mal zugegeben, dass es wohl Eisen- und nicht Eichenpfähle sind. Es gibt immer noch Unsicherheiten, aber jedenfalls haben wir gesagt: Darüber streiten wir nicht mehr. Hätten Sie vor vier Wochen nicht auch mal sagen können: „Herr Palmer, Sie haben grundsätzlich recht, wir wollen das jetzt auch so machen, aber Stuttgart 21 ist noch nach der alten Methodik gemacht“? Dann hätten wir nicht wieder einen Scheinstreit ausgeführt. Ich würde Sie bitten, so etwas auch einzuräumen, wenn schon Ihre eigenen Fachleute am Tisch sitzen und solche Folien produzieren. Warum muss ich das ausgraben? Können Sie das in solch einer Situation nicht selbst sagen? Also: Sie sind auf dem richtigen Weg. Das freut uns.

Jetzt haben wir uns die Freiheit genommen, zu sagen: Dieses Projekt ist noch nicht fertiggestellt. Man könnte immer noch so klug sein und auch auf Stuttgart 21 die richtige Methodik anwenden, erst den Langfristfahrplan definieren und dann fragen: Wie muss die Infrastruktur dafür aussehen?

(Dr. Gerhard Heimerl: Herr Dr. Geißler, gestatten Sie eine Zwischenfrage?)

– Meinetwegen gern.

**Dr. Gerhard Heimerl:** Für die Planung von Stuttgart 21 haben wir, wenn ich recht im Bilde bin, von vornherein den ITF Nördliches Baden-Württemberg zugrunde legen müssen. Dies war bereits Mitte der 90er-Jahre so. Ist das richtig, oder habe ich das falsch in Erinnerung?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das heißt „Integraler Taktfahrplan“.

**Dr. Gerhard Heimerl:** Es gab bereits damals Planungen für einen integralen Taktfahrplan, der in Stuttgart natürlich nicht ein kompletter Vollknoten sein konnte, aber das Land Baden-Württemberg hatte bereits damals Vorstellungen, wie der integrale Taktfahrplan für den Knoten Stuttgart aussehen sollte. Das Heft hieß seinerzeit „Integraler Taktfahrplan Nördliches Baden-Württemberg“.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Darf ich darauf antworten?)

Dies war eine Vorgabe für die damaligen Planungen. Es ist also nicht so, dass erst die Infrastruktur kam und dann der Fahrplan, sondern es war eine Vorgabe.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Darf ich darauf antworten?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, das müssen Sie.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Gut, danke schön!)

Aber vielleicht sagen Sie den Leuten erst einmal, was ein integraler Taktfahrplan ist.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das kann ich gern tun. Taktfahrplan heißt erst einmal, dass die Züge nicht jede Stunde zu einer anderen Minute fahren, sodass man es sich nicht mehr merken kann, sondern sie fahren jede Stunde zur gleichen Minute in eine bestimmte Richtung, also immer zur Minute 12 nach Heidelberg, und nicht in einer Stunde zur Minute 12 und dann zur Minute 17 und in der nächsten Stunde dann zur Minute 23. So hat man das früher gemacht. Heute sagt man: Der Taktfahrplan ist merkbar, immer – jede Stunde – das gleiche Prinzip.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Und bei den Bahnhöfen dazwischen natürlich nicht zur halben Stunde.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Zu einer anderen Zeit. Da ist er dann, wenn er 10 Minuten gefahren ist, 10 Minuten später.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber immer 8:10 Uhr usw.?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Genau!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Integraler Taktfahrplan: Das Wort integral soll sagen, dass man nicht nur auf einer einzelnen Strecke im Takt fährt, sondern dass man das ganze System im Takt betreibt und dann Umstiege in den wichtigen Bahnhöfen realisiert. Das heißt integral: zusammengedachter Taktfahrplan.

Was Prof. Heimerl sagt, ist selbstverständlich richtig. Es gab für einen Teil Baden-Württembergs eine solche Zielplanung, die übrigens nicht vollständig umgesetzt wurde. Da wurden viele Elemente mittlerweile wieder fallen gelassen. Zum Beispiel ist auch die schöne Vorstellung, mit einem Neigezug von Tübingen nach Freiburg zu fahren, vollständig verschwunden. Aber entscheidend ist: Obwohl es die gab, wurde kein Langfristfahrplan für Stuttgart 21 erstellt, sondern es waren nur einige Randbedingungen zu beachten. Deswegen bleibt meine Aussage – das war ja auch Ihre, dass Sie das so gemacht haben – richtig. Wir sind nach der klassischen Planungsmethode bei Stuttgart 21 vorgegangen: Theoretische Laborberechnungen der Kapazität durch Prof. Martin und dann Bauen und dann werden wir schon irgendwann einen Fahrplan auf diese Infrastruktur draufsetzen. Das war die Methodik. Das ist die Methodik Deutschland. Und die Methodik Schweiz wird von der Bahn für die Zukunft angewandt. Das ist die bessere Methodik. Das ist unsere Auffassung.

Jetzt wollen wir Ihnen zeigen, wie diese alte Methodik sich auf Stuttgart 21 auswirkt. Stuttgart 21 wird nämlich ungewollt – wir sagen nicht, dass Sie das wollten, aber es war eben nicht berechnet – zum Engpass. Deswegen behaupten wir, dass das so nicht umgesetzt werden kann.

Dafür muss ich leider noch einmal diese Folie in Erinnerung rufen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 8: Wie liest man einen Gleisbelegungsplan?)

Herr Dr. Geißler, Sie erinnern sich. Auch Herr Leuschel hat gerade einen Gleisbelegungsplan gezeigt, aber ich möchte, dass man versteht, was ich nachfolgend vorlege. Wie liest man diesen Gleisbelegungsplan? – Hier sind zwei Gleise dargestellt. Das Gleis 1 und das Gleis 2 sind markiert. Orangefarben ist ein Zug. Wenn die orangefarbene Markierung nur halb so hoch ist, dann heißt das – wenn die Markierung von links kommt – Einfahrt, weil die Zeit von links nach rechts läuft. Wenn die Markierung rechts ist, dann heißt das Ausfahrt. Dazwischen ist ein hoher Balken. Das heißt, dass der Zug im Bahnhof steht. Das ist ein Gleisbelegungsplan. Über die Anschlüsse reden wir jetzt erst mal nicht so intensiv. Was man sehen kann: Von Gleis 1 nach Gleis 2 kann ich umsteigen, denn ich komme zu Minute 50 an, und der Zug auf

Gleis 2 fährt erst zur Minute 3 weg. Ich habe also 13 Minuten Zeit zum Umsteigen, während es andersherum nicht funktioniert: Ich komme an Gleis 2 zur Minute 57 an, und schon zur Minute 58 fährt auf Gleis 1 der Zug weg. Das ist möglicherweise ein „Turnschuhanschluss“, aber so darf man keine Umstiege planen.

Wenn die Züge übereinander an einer senkrechten Linie und somit gleichzeitig am Bahnhof stehen, kann ich in beide Richtungen umsteigen. Wenn das versetzt ist, dann ist in eine Richtung kein Anschluss gegeben.

Nun haben wir im Tiefbahnhof analysiert, was Ihr vorgelegter Langfristfahrplan – ich würde es jetzt gern Langfristfahrplan nennen – bedeutet. Das ist – und das noch einmal klarzumachen – zeitlich etwas nachgezogen das, was wir gern vorher gemacht hätten. Man ist jetzt an dem Punkt – 2010, während schon gebaut wird –, dass man diesen Fahrplan erstellt hat. Das ist das Gutachten der berühmten Schweizer Firma SMA – immer wieder genannt, Herr Dr. Geißler. Das wurde 2008 erstmals gemacht und jetzt – 2010 – soweit verbessert, dass Sie uns einen aktuellen Arbeitsstand präsentieren konnten. Das ist das, was die Firma SMA erarbeitet hat: der Langfristfahrplan.

Wir haben in diesem Langfristfahrplan eine Reihe von Problemen identifiziert, die wir Ihnen jetzt einmal vorstellen möchten, um dann darüber zu reden, ob die schwerwiegend sind und was das bedeutet.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 9: Notfahrplan im Tiefbahnhof)

Wir sehen in dem Langfristfahrplan folgende Situation – erster blauer Kringel –: eine sehr dichte Zugfolge. Der erste Zug fährt zur Minute 37 ein, und zur Minute 40 fährt er raus. Schon zur Minute 44 steht aber der nächste Zug im Bahnhof. Das heißt, wegen der einen Minute, die man für die Ausfahrt braucht, ist das Gleis am Bahnsteig nur eine Minute wirklich frei. Dies ist der Abstand. Diese dichte Zugfolge halten wir für problematisch. Wenn jetzt nämlich der erste Zug 2 oder 3 Minuten Verspätung hat, heißt das, dass der zweite auch Verspätung hat. Er kann nämlich nicht einfahren.

Zweites Beispiel: Zugfolge 0 Minuten. Es sind hier noch Situationen eingeplant, bei denen der Abstand gar nicht mehr da ist. Das heißt, wenn der eine gerade aus dem Gleis raus ist, vergeht keine Minute, sondern sofort in der nächsten Minute fährt schon der nächste Zug wieder ein. Diese Zugfolge 0 Minuten gibt es in dem von Ihnen vorgelegten Langfristfahrplan.

Drittes Beispiel: Doppelbelegung der Gleise. Das wurde vorher schon von Herrn Leuschel genannt. Wir haben einen Durchgangsbahnhof, dessen großer Vorteil ja sein soll, dass die Züge hinein- und sofort wieder herausfahren können. In den Durchgangsbahnhof stellen wir auf ein Gleis zwei Züge. Das bedeutet, dass alles

ganz langsam wird, denn Sie können natürlich auf ein leeres Gleis viel schneller einfahren als auf eines, auf dem ein Zug steht. Da gelten völlig andere physikalische und rechtliche Bedingungen. Also wird der schöne Durchgangsbahnhof durch Doppelbelegungen erheblich langsamer. Er wird dann ungefähr so langsam wie der Kopfbahnhof, der Ihnen ja wegen seiner 4 Minuten, die man durch die Wende mehr braucht, so große Probleme macht. Ungefähr so langsam wird der Tunnelbahnhof, der Durchgangsbahnhof, durch Doppelbelegungen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber nur bei Verspätungen, sagten Sie?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, diese Doppelbelegungen – Herr Dr. Geißler, jetzt bin ich ganz unten auf der Folie –, markiert durch den grünen Strich, sind im Fahrplan planmäßig vorgesehen. Sieben Fälle haben wir.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Da steht doch aber in der Überschrift „Notfahrplan“. Oder ist das falsch?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, die Überschrift ist von mir, weil ich das, was dort als Fahrplan dargestellt wird, für einen Notfahrplan halte. Das ist nicht der Notfahrplan wie Sie das nennen, sondern wie ich das nenne. Wenn solche Sachen auftreten, sage ich: Das kann man nur als Notfahrplan bezeichnen.

Wir sind also dort ganz unten auf der Folie. Diese Doppelbelegungen – Herr Dr. Geißler, Sie haben es ja immer gern anschaulich und praktisch – kann man in Köln im Hauptbahnhof beobachten. Das habe ich am letzten Sonntag wieder einmal gemacht. Wenn jetzt ein Zug bei einer Doppelbelegung Verspätung hat, ändert sich die Reihenfolge der Züge im Bahnhof. Das heißt, der Zug der vorne stehen sollte, steht hinten, und umgekehrt. Natürlich schafft die Bahn es nicht, die Anzeigen zu ändern. Ich saß nachher in einem Zug, mit dem – ungelogen – ein Dutzend Leute nach Brüssel statt nach Dortmund fahren.

(Beifall von den Projektgegnern)

Das ist normal.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da kann man keinen Beifall klopfen, wenn die im falschen Zug sitzen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, das kann man nicht. Ich will nur sagen: Doppelbelegungen sind für die Fahrgäste so schwer zu verstehen. Sie haben ein Gleis, sie denken, sie sind am richtigen Gleis, und dann steigen sie vorne ein statt hinten, und man hat sich gerade noch umgedreht, was vorne und hinten ist. Jetzt sagen Sie mal der 75-jährigen Oma, dass sie da jetzt bitte richtig einsteigen muss. Sie kriegt dann nachher vielleicht noch eine Strafe, weil sie keinen Fahrschein für die Strecke hat. Aber eine Entschuldigung bekommt sie nicht.

Doppelbelegungen sind Notmaßnahmen. Man kann Doppelbelegungen nur machen, wenn sonst gar nichts anderes übrig bleibt. Das ist kein Service für die Fahrgäste.

Vielleicht sollte ich da noch einmal zurückgehen. Als ich das vor vier Wochen vorgestellt habe, hieß es, das seien Einzelfälle. Das können wir im Video nachgucken, das ist ein Zitat von Dr. Kefer: „Was Sie da aufzeigen, sind Einzelfälle.“

Jetzt haben wir einmal geguckt, um zu sehen, wie häufig der Einzelfall auftritt.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 10: Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 [Grundtakt])

Das ist Ihr Grundtakt, also noch nicht die 44 Züge in der Spitzenzeit im Berufsverkehr, sondern Ihr Grundtakt, den Sie, wenn ich es gerade richtig weiß, Herr Leuschel, mit 26 Zügen – –

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

– Nein, das ist nicht die Spitzenstunde. Die Spitzenstunde kommt noch. Das ist der Grundtakt.

(Zuruf)

– Was heißt hier verdichteter Grundtakt? Jedenfalls ist es nicht die Spitzenstunde.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Ich habe es nicht richtig sehen können!)

– Ja, aber es ist nicht die Spitzenstunde, sondern Sie hatten jetzt 26 gesagt. Ich dachte eigentlich, es seien 30 Züge pro Stunde. – Sei es drum. Es ist nicht die Spitzenstunde.

Da sehen Sie jetzt folgende Situation: Doppelbelegung von Gleisen kommt bei Ihnen schon im Grundtakt an drei Punkten vor. Dreimal wird dies in diesem Fahrplan so gemacht – schon im Grundtakt, nicht in der Spitzenstunde. Schon im Grundtakt ist das bei Ihnen nötig. Was noch viel problematischer ist: Wir haben hier all die Situationen blau eingekreist, in denen innerhalb von 5 Minuten, bevor der eigene Zug ankommt, ein anderer Zug abgefahren ist – also nicht, weil einer Verspätung hatte, sondern weil das im Fahrplan so steht. Diese Situation – wenn Sie die Kreise durchzählen, sehen Sie: Es sind nämlich oft mehrere Züge, wo der Abstand unter 5 Minuten ist – tritt also ungefähr fast bei der Hälfte aller Züge auf. Das heißt: Der Fahrplan, den Sie vorlegen, ist so konstruiert, dass der Fahrgast systematisch 25 und mehr Minuten warten muss, bis er seinen nächsten Zug bekommt. Bei einem Halbstunden-Takt heißt es, wenn innerhalb von 5 Minuten der Anschlusszug schon

weg ist, ist die Wartezeit 25 plus x, je nachdem ob es 1, 2, 3, 4 oder 5 Minuten waren, die der Zug schon weg war.

Das hat SMA jetzt bestimmt nicht gemacht, um mir einen Gefallen zu tun, sondern das ist eine zwangsläufige Konsequenz aus der Infrastruktur. Das merkt man aber erst jetzt, wenn man den Fahrplan macht. All Ihre eingleisigen Abschnitte usw. führen dazu, dass das alles auftritt. Ich bin Mathematiker und betone das immer wieder. Nach meiner Auffassung stellen die Kreise in der Anzahl, in der sie hier dargestellt sind, keine Einzelfälle dar. Diese Aussage ist mathematisch nicht haltbar.

Wenn man das Ganze dann aber noch in der Spitzenstunde macht, dann sieht es so aus:

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 11: Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 [Spitzenstunde: 44 Züge/h])

Das, was Sie uns vorgelegt haben, um nachzuweisen, dass der Tiefbahnhof 44 Züge in der Stunde abwickeln kann, geht nur – SMA hat das nicht gemacht, um uns Argumente zu liefern –, wenn man all diese Nachteile in Kauf nimmt. Sie sehen all die roten Kringel: Überall auf diesen Gleisen kommt es zu Doppelbelegungen mit den genannten Problemen für Fahrgäste, der Verlangsamung des Verkehrs im Bahnhof, und all die blauen Punkte – obwohl jetzt ja mehr Züge fahren – sind immer noch die Stellen, an denen Anschlüsse verpasst werden. Es tut mir leid. Das sind keine Einzelfälle.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich eine Frage stellen? Man muss einfach zugeben: Für den Normalsterblichen ist das auf Anhieb nicht recht verständlich, was da geschildert wird. Hängt das damit zusammen, dass da zu wenige Gleise sind?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Natürlich!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir nehmen einmal an, wir hätten eine Verdopplung der Gleise: statt acht 16, dann würde sich das entspannen? Ist das Ihr Argument? Ich will ja nur wissen, warum Sie uns das hier vorführen. Das muss man einmal sagen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Korrekt, Herr Dr. Geißler, ich komme darauf. Ich habe dafür eine Folie. Es gibt zwei Gründe, aus denen das so ist: Erstens die Anzahl der Gleise im Bahnhof – es würde sich mit mehr Gleisen entspannen. Das hat auch Herr Prof. Heimerl gesagt, zehn wären besser als acht. Zweitens wegen der Engpässe auf den Zulaufstrecken. Beides werde ich noch zeigen. Dadurch kommt das zustande. Das ist eine Folge der Infrastruktur. Das ist ja genau mein Punkt: Zuerst die Infrastruktur definieren, dann gucken, was für ein Fahrplan herauskommt – dann bekommt man dieses Ergebnis, das aber niemand will.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich bitte für alles Folgende, das, was Sie jetzt sagen, an den Anfang zu stellen, damit die Leute wissen, worum es überhaupt geht. Sie wollen jetzt mit diesen Folien nachweisen– das ist Ihr gutes Recht –, dass es bei einem bestimmten Taktfahrplan bei soundso vielen Gleisen zu Engpässen kommt. Das wollen Sie jetzt darstellen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich will noch ein bisschen mehr nachweisen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Und deswegen ziehen Sie Folgerungen daraus und sagen: Die planen acht Gleise, haben einen Taktfahrplan und die acht Gleise reichen für den Taktfahrplan nicht aus – in Bezug auf die Umsteigezeiten, die ein normaler Mensch braucht, wenn er auf ein anderes Bahngleis hinüber geht; dass einfach die Zeiten nicht ausreichen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, dass Zeiten nicht ausreichen, ist gar nicht der Punkt. Es ist ja negative Zeit. Wenn der Zug schon weg ist, bevor ich komme, dann kann man nicht sagen, dass die Zeit nicht ausreicht. Sie ist nicht zu kurz, sondern sie ist schon vorbei. Der Zug ist systematisch weg.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist das zwangsläufig? Verstehen Sie?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, wir haben hier eine unterschiedliche pädagogische Konzeption. Ich will eigentlich über die Fakten zu einem Ergebnis kommen und das Ergebnis nicht an den Anfang meiner Überlegungen stellen, weil ich das auch intellektuell nicht redlich finde, dass man erst sagt, wie es ist und danach versucht, irgendetwas zu begründen. Ich habe eher den Aufbau, den Spannungsbogen und an dessen Ende das Resultat darzustellen. Wenn ich das darf, würde ich das gern so machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich weiß aber nicht, ob das so verständlich ist. Aber machen Sie einmal weiter.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darf ich es versuchen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist die induktive Methode. Es gibt auch die deduktive Methode.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Induktion und Deduktion sind zwei schöne Prinzipien. Ich habe es lieber so. Wenn ich darf?

**Thomas Bopp (Projektbefürworter):** Herr Geißler, ich habe eine Frage: Bekommen wir denn irgendwann diesen Vortrag ausgeteilt,

(Zuruf: Ja, der ist in Druck!)



weil es bei der pädagogischen Linie, die der Herr Palmer vertritt, sehr wichtig ist, dass wir schon einmal sehen, worauf er hinaus will.

(Zuruf: Wir wollen ja auch, dass Sie etwas lernen, das kommt, das ist gerade im Druck!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich kann ja einmal sagen: Für diese Druckfragen bin ich nicht zuständig. Ich hoffe, dass Sie das möglichst bald haben. Mein Interesse ist, dass Sie alles im Detail betrachten und auch widerlegen können. Ich habe kein Interesse, hier Folien an die Wand zu werfen, die niemand überprüfen kann. Das wäre völliger Unsinn. Ich fand es gestern schon schlimm genug, dass man die 100 Seiten der Wirtschaftsprüfer erst während der Schlichtungssitzung lesen konnte. Das ist der Diskussion nicht sehr förderlich. Also bitte, Sie haben ja das Fahrplankonzept von uns bekommen und konnten das analysieren. Ich nehme an, dass Sie Ihr eigenes Konzept so gut kennen, dass es keine Schwierigkeiten machen wird, auf das einzugehen, was ich über Ihr eigenes Konzept sage. Sie haben das ja sicherlich alle selbst analysiert. Es ist ja nicht anzunehmen, dass ich Ihnen jetzt zum ersten Mal erzähle, dass es diese Probleme gibt. Das kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen. Sie sind kompetent genug, das zu beurteilen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber die Wirtschaftsprüfungsergebnisse haben alle erst in der Nacht vorher bekommen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ja, natürlich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das hängt mit der knappen Zeit zusammen, die die Wirtschaftsprüfer zur Verfügung hatten. Also, es ist keine Schikane gegenüber irgendeiner Gruppe gewesen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, um Gottes Willen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist die allgemeine Situation, die wir beklagt haben. Aber das Ergebnis ist, so schnell es überhaupt ging, allen zugestellt worden.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich bin absolut einverstanden. Ich sage nur: Das erschwert die Diskussion. Ich habe niemandem dafür eine Verantwortung zugewiesen.

Das ist die Situation, das haben wir analysiert, das sind die Probleme bei Ihrem Fahrplan in der Spitzenstunde.

Jetzt gibt es diese verpassten Anschlüsse – Warten im Tunnelbahnhof – nicht nur negativ, sondern auch positiv. Das heißt, der Abstand – 2 Minuten; hier negativ. Ich habe Ihnen erklärt, wie oft das vorkommt. Dann sagt Rüdiger Grube – ich hoffe, das ist korrekt zitiert –: Wir bauen den besten Bahnhof der Welt.

Jetzt haben wir uns einmal angeguckt, wie oft das vorkommt: der negative Abstand und verpasste Anschlüsse. Jetzt habe ich wahrscheinlich durch so viele Fragen die Zuordnung der Kringel vorher gar nicht richtig erklärt, Entschuldigung. Jetzt muss ich das korrigieren. Das eine, was wir blau eingekreist hatten, waren die kurzen Abstände zwischen zwei Zügen. Jetzt kommen erst die verpassten Anschlüsse. Noch einmal zur Verdeutlichung – es steht ja auch dran –: Zugfolgen unter 5 Minuten – das sind die blauen Kringel – sind all die Situationen, wo der Abstand zwischen zwei Zügen im Gleis maximal 5 Minuten ist. Ich bitte um Nachsicht, da bin ich jetzt selbst durcheinandergekommen. Dieses Problem: zu eng. Und dann gibt es eine Verspätung. Und wenn einer eine Verspätung hat, hat der nächste auch Verspätung. Und jetzt kommen die verpassten Anschlüsse. Hier das Beispiel: Ankunft des einen Zuges zur Minute 48, der andere ist zur Minute 46 weggefahren. Herr Grube sagt: der beste Bahnhof der Welt.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 16: Verpasste Anschlüsse im Tiefbahnhof S 21 [Grundtakt])

Jetzt haben wir mit Pfeilen – der Pfeil geht natürlich immer nur in eine Richtung – einmal analysiert, wie oft die Situation in Ihrem Fahrplan auftritt. Wie oft ist es so, dass ein Zug angekommen und in den 5 Minuten vorher ein anderer Zug schon weggefahren ist. Sie sehen die roten Pfeile, das kommt eigentlich nur vor. Es gibt fast gar nichts anderes – im besten Bahnhof.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss jetzt einfach den Ombudsmann für die Leute machen, die am Fernsehschirm sitzen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ja, bitte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das verstehen die nicht, was Sie da vorzeigen, mit dem rauf und runter. Das ist völlig indiskutabel.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, das sehe ich jetzt anders. Ich glaube, dass jedermann sieht, dass es kein Einzelfall ist, wenn jeder rote Pfeil einen verpassten Anschluss darstellt, wo ich dem Zug nur nachgucken kann, den ich gern genommen hätte. Jeder rote Pfeil ist eine solche Situation. Für jedermann und jederfrau ist beim Blick auf dieses Chaos auf dieser Folie völlig einleuchtend, dass das massenhaft vorkommt und dass das kein guter Fahrplan sein kann – mehr will ich eigentlich nicht zeigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie wollen also sagen: Es ist eine unausweichliche Folge dieser achtgleisigen S-21-Lösung. Da kommt es ununterbrochen zu solchen Situationen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nicht nur des achtgleisigen Bahnhofs, sondern Stuttgart 21 mit den Zulaufstrecken führt zwangsläufig zu diesem Resultat, weil sonst die Planer des Fahrplans sicher etwas Besseres gemacht hätten. Das finden die ja auch nicht schön.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Vielen Dank, das kann ich nur bestätigen! Es gibt Zulaufstrecken!)

– Ja, natürlich. Beides – der Bahnhof und die Zulaufstrecken in der Summe – führt zu der Reduktion der Möglichkeiten, einen Fahrplan zu bauen, die dieses Ergebnis abliefern. Besser kann man mit der Infrastruktur einen Fahrplan nicht machen. Das will ich sagen. Weil das, was da ist, offensichtlich schlecht ist, kann Stuttgart 21 nicht gut sein. War das eine einfache Aussage im deduktiven Verfahren, die Sie akzeptieren können, Herr Dr. Geißler?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich kann alles akzeptieren, was die Leute verstehen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Deswegen frage ich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das kann ich alles akzeptieren. Aber die werden doch die Frage stellen: Wenn das stimmt, was Sie sagen, dass es sozusagen die notwendige Folge dieser Konzeption ist, dann ist die Konsequenz aus diesen Überlegungen, dass diese Seite hier offensichtlichen Quatsch plant.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Richtig.

(Beifall von den Projektgegnern)

Das ist meine tiefe Überzeugung seit vielen Jahren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Der Beifall kommt vielleicht ein bisschen zu früh, weil Sie wirklich nachher die Aufgabe haben zu beweisen, dass er nicht recht hat.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darauf freue ich mich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das sage ich Ihnen jetzt schon, sonst ist das verheerend.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darauf freue ich mich, weil Herr Leuschel gesagt hat – –

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Ich wollte nur Herrn Palmer ausreden lassen!)

Herr Leuschel hat schon genickt und gesagt, dass es nicht besser geht. Also freue ich mich sehr auf die Fortsetzung der Diskussion. Gut, es war verständlich, was ich sagen wollte. Dafür bin ich dankbar.

Ich habe jetzt schon einige Zwischenfragen zugelassen, jetzt würde ich gern vorankommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Machen Sie weiter.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Jetzt will ich noch einmal klarmachen, warum uns das so wichtig ist. Man hat uns in den Parlamenten und in der Öffentlichkeit gesagt, Stuttgart 21 ist ein Jahrhundertprojekt, das 30 % mehr Zugfahrten ermöglicht als der Kopfbahnhof heute. Der Beleg ist Prof. Martin, der nur die acht Gleise im Tunnelbahnhof, ohne die Zulaufstrecken – das endet oben am Fildertunnel – als Ganzes zu berücksichtigen, berechnet hat. Der hat gesagt, es können bis zu 52 Züge fahren. Jetzt legen Sie einen Fahrplan vor, der nur 44 schafft, also deutlich unter Ihren theoretischen Berechnungen bleibt. Und diese 44 Züge, die Sie da in der Spitzenstunde abwickeln, sind überhaupt nur möglich, wenn man akzeptiert, dass der Abstand zwischen zwei Zügen auf dem Gleis mal 1 oder 2 Minuten beträgt, dass man Doppelbelegungen macht und dass man ständig Anschlüsse verpasst. Das heißt, wenn man die Kapazität – das ist ja die Frage heute –, die Leistung dieses Bahnhofs mit dem Kopfbahnhof vergleicht, dann muss man auch die gleiche Qualität liefern. Und das, was Sie mit 44 Zügen erreichen, das ist eine ungleich schlechtere Qualität. Da muss es Verspätungen geben. Das führt zu einem Zusammenbruch des Fahrplans. Das kann nicht funktionieren. Das ist unsere feste Überzeugung. Es ist ein zentrales Versprechen nicht gehalten worden. Der Fahrplan, den Sie vorlegen, beweist das Gegenteil. Er beweist, dass Sie durch diesen Langfristfahrplan nicht mehr liefern können als die bestehende Infrastruktur mit dem heutigen Kopfbahnhof.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Selbst, wenn ich Ihnen jetzt auf die Nerven gehe,

**Boris Palmer (Projektgegner):** Bitte, Sie dürfen das.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** aber ich würde doch bei den anderen Folien empfehlen, dass Sie zunächst einmal die Bilder erklären. Verstehen Sie? Sie interpretieren schon mit anderen Worten,

**Boris Palmer (Projektgegner):** Gut, das ist ein sehr berechtigter Einwand.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** ohne vorher einmal zu sagen, was es eigentlich bedeutet: isolierte Betrachtung des Tiefbahnhofs – das steht da einfach da –, nicht des Gesamtknotens. Das müssen Sie erläutern.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Also ich mache das gern, ich wollte aber Zeit sparen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, das brauchen Sie nicht. Das gilt für alle. Sie müssen das so erklären, dass die Menschen das verstehen. Das verstehen die nicht.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Gut, ich mache das gern. Ich wollte ein bisschen abkürzen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie verstehen alles, das ist mir klar, das ist selbstverständlich, aber davon können Sie bei anderen nicht ausgehen. Wir sind hier nicht in einem Seminar, wir sind auch nicht in einem Fachkollegium, wo alles von vornherein klar ist. Sondern es ist eine Schlichtung, die geöffnet ist – und zwar für alle. Das wird live übertragen. Infolgedessen müssen wir uns so ausdrücken, dass die Menschen das auch verstehen. Das heißt, Sie müssen das einmal erklären, was Sie hier schriftlich auf dem Bild haben.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das tue ich gern. Ich wollte abkürzen, weil wir das vor vier Wochen schon einmal gezeigt haben, aber ich mache das gern noch einmal.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das wissen die Leute sicher noch!

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, ich wollte Zeit sparen. Ich mache das gern so, wie Sie das wünschen, Herr Dr. Geißler.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 17: Abstrakte Gutachten – reales Betriebskonzept)

Links sehen Sie das Gutachten von Prof. Martin – das ist der schwarze Kasten – und dessen wesentliche Kennzeichen. Diese Kennzeichen sind erstens: Er hat nur den Tiefbahnhof betrachtet, nicht die ganzen Engpässe auf den ganzen Zulaufstrecken. Zweitens hat er Haltezeiten – darüber haben wir diskutiert, Herr Dr. Geißler – von 1 bis 2 Minuten für die Züge unterstellt. Dadurch gehen natürlich mehr Züge durch den Bahnhof als wenn ich die jetzt angesetzten 3 Minuten für jeden Zug ansetze. Durch diese beiden Parameter ist es ihm gelungen, die Frage des Verwaltungsgerichtshofs – Sie wollten ja das Urteil nachlesen; das war sein Gutachten für den Gerichtsentscheid – zu beantworten mit: Der Tunnelbahnhof kann ein Drittel mehr leisten als der bestehende Kopfbahnhof, nämlich bis zu 52 Züge. Das ist das Ergebnis von 2005.

Jetzt haben wir heute – das hätten wir nie leisten können, aber Sie haben es gemacht – den Langfristfahrplan darüber gelegt. Und der hat zwei andere Randbedingungen – Prämissen, wie Sie sagen, Sie mögen es lateinisch –, und wenn man sonst nichts ändert und das ganze Rechenverfahren ansonsten richtig abwickelt – Herr Prof. Martin hat jeden Algorithmus korrekt eingesetzt; da gibt es nichts zu kriteln – und man nur diese beiden Prämissen ändert, nämlich den ganzen Knoten, also alle Strecken im Zulauf mit zu betrachten, mit den eingleisigen und mit den Kreuzungen –

all diese Engpässe – und die realistischen Haltezeiten zu nehmen – nicht 1 bis 2 Minuten, sondern 3 –, dann kommt raus, was wir gesehen haben: maximal 44 Züge und ein Fahrplan, der von so vielen Problemen gekennzeichnet ist, dass er nicht funktionieren kann. Deswegen sagen wir: Die realistische Aussage lautet, Ihr Langfristfahrplan belegt, dass Stuttgart 21 gerade einmal die 38 Züge in vergleichbarer Qualität abwickelt wie heute im Kopfbahnhof unterwegs sind. Deswegen ist die Aussage, die uns versprochen wurde – Zukunftsprojekt, ein Drittel mehr Leistung durch sich selbst – widerlegt. War das soweit verständlich?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie freundlicherweise dann beantworten – nun wollen Sie den Bahnhof nicht, deshalb können Sie sagen, dass Sie die Frage nicht zu beantworten brauchen –, wie viele Gleise denn dazukommen müssten, damit es funktioniert?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, ich bin sehr froh, dass ich die Frage in meinem deduktiven Konzept erahnt habe. Ich komme dazu nachher und biete dazu Folien.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie sollten die Frage beantworten.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Die Frage kommt später in meinem Vortrag vor – mit entsprechenden Folien, weil mir klar war, dass die Frage sich aufdrängt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, okay.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Dann mache ich jetzt weiter. Denn es wird ja immer noch gesagt – auch hier in der Schlichtung –: Wir fahren ein Drittel mehr Züge. Diese Aussage haben Sie nicht eingeordnet und nicht korrigiert. Stimmt auch, Sie versprechen uns ein Drittel mehr Züge. Aber Sie tun dies nicht dann, wenn die Leute das benötigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also unter „Sie“ verstehen Sie die, und nicht mich.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Natürlich, also bitte, das versteht sich von selbst.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Na gut.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Die Projektträger-Seite verspricht uns ein Drittel mehr Züge. Damit wird geworben. Wir haben mit Ihrem neuen Konzept analysiert, wie sich das auswirkt. Sie wollen, dass ich die Folie zuerst erkläre:

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 18: Warum fahren bei S21 mehr Züge als heute?)

Sie sehen als Zickzacklinie in einem dunklen Rotton oben die Zahl der Züge, die nach Ihrem Grundbetriebsprogramm – der Begriff „Verstärkerfahrten“ ist ja furchtbar, lassen wir ihn geschwind weg – den ganzen Tag über fahren soll. Das ist die Zickzacklinie. Da sieht man: Den ganzen Tag über fahren gleich viele Züge; wesentlich mehr – zum Beispiel mittags von 11 Uhr bis 12 Uhr – als heute. Also heißt das: Der Großteil der zusätzlichen Züge fährt eben außerhalb des Berufsverkehrs in Zeiten – auch abends um 11 Uhr –, zu denen relativ wenige Leute fahren, wo man es eigentlich nicht braucht. Das würden Sie wohl kaum so machen, wenn es anders ginge, wenn Sie im Berufsverkehr, wo die Nachfrage da ist, mehr Züge fahren lassen könnten. Das können Sie aber nicht, das haben wir ja gesehen. Deswegen ist morgens in der kritischen Zeit, wo die Frage, wie viel die Infrastruktur leisten kann, die Situation zwischen 7 und 8 Uhr so, dass schon der heutige Bahnhof – das ist die blaue Linie – einen Zug mehr fährt als Sie fahren können, wenn Sie keine Doppelbelegung von Gleisen vornehmen. Wir halten die Doppelbelegung von Gleisen für so einschränkend, dass das keine vergleichbare Qualität ist. Das könnte man im Kopfbahnhof auch. Dann käme man auch locker auf über 40 Züge. Das wollen wir nicht. Wenn wir ohne die Doppelbelegungen rechnen, dann ist Ihre Spitzenkapazität unter der des bestehenden Bahnhofs. Deshalb müssen Sie, damit sie die Zahl „ein Drittel mehr Züge“ erreichen, über den ganzen Tag hinweg, in Zeiten, in denen kaum jemand unterwegs ist, die zusätzlichen Zugfahrten abwickeln. Da ist der entscheidende Punkt: Dafür müsste man nicht bauen. Das könnte das Land Baden-Württemberg auch jetzt schon. Sie könnten auch jetzt schon all diese zusätzlichen Züge bestellen. Ich würde mich darüber freuen. Dann hätte ich nämlich den ganzen Tag über alle halbe Stunde einen Zug und jede Stunde einen schnellen Zug nach Tübingen. Das Land Baden-Württemberg bestellt abends nach 8 Uhr aber nur noch einen Zug pro Stunde, nicht drei. Sehr schade, aber es ginge mit der heutigen Infrastruktur, ohne einen Meter Gleis zu legen. Wenn man mehr Züge haben will, kann man die sofort haben. Dafür muss man nicht Stuttgart 21 bauen. Das Argument „ein Drittel mehr Züge“ ist also in jeder Hinsicht widerlegt – in jeder Hinsicht widerlegt! Es geht gar nicht bei Stuttgart 21. Die Mehrfahrten haben nichts mit Stuttgart 21 zu tun.

Unser Fazit an dieser Stelle: 44 Züge pro Stunde sind in diesem achtgleisigen Tiefbahnhof nur mit einem Notfahrplan, der viele Probleme in der Qualität produziert, abzuwickeln. Deswegen leistet der achtgleisige Tiefbahnhof entgegen allen Versprechungen nicht mehr als der bestehende Kopfbahnhof, den wir K 20 nennen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 19: Fazit)

Der muss noch gar nicht mit dem ausgebauten Kopfbahnhof – K 21 – verglichen werden. Es reicht völlig, den bestehenden zu nehmen, über den Sie uns ja nicht sagen können, wir hätten kein Planrecht, es würde zu teuer oder es funktioniere nicht, weil es den gibt und der schon funktioniert. Sie bestehen mit Ihrer Infrastruktur gerade einmal den Vergleich mit dem heute vorhandenen Bahnhof.

Jetzt kommt eine Illustration, weil ich vermute, dass viele Leute das nicht glauben. Viele werden sagen: Das kann doch nicht sein. Nach 15 Jahren und all den Versprechungen – Jahrhundertprojekt Baden-Württemberg, die Zukunft hängt daran – kann doch nicht dieses Ergebnis herauskommen. Deswegen haben wir uns Beispiele herausgegriffen, die erklären, warum es so ist, und illustrieren, warum es zustande kommt.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 21: Auch nach 2 Jahren Arbeit ist das Betriebskonzept auf Kante)

Also die Übersicht über die Probleme – das wollte ich vorher ohne die Folien nicht sagen: Es kommt, Herr Dr. Geißler, erstens aus dem achtgleisigen Tunnelbahnhof. Der hat zu wenige Gleise. Es kommt aber zweitens aus all diesen gelben Problemstellen, die da noch eingekringelt sind, nämlich insbesondere aus den eingleisigen Kreuzungsstrecken im Bereich Flughafen – das ist der Kringel unten in der Mitte – und im Bereich Wendlinger Kurve – das ist der Kringel unten rechts. Es kommt auch aus der Kreuzung Rohrer Kurve, die auf einer Seite des Astes ebenfalls ebenerdig ist. Es kommt aus der Reduktion der Zahl der Gleise – von Zuffenhausen zum Hauptbahnhof liegen heute vier, da sollen nur noch zwei gebaut werden. Hier sind viele Engpässe in der Infrastruktur vorgesehen. Nicht, weil man keinen Platz hätte – man könnte das auch anders bauen, darauf kommen wir nachher –, sondern weil man das Geld nicht ausgeben wollte. Man hat versucht, so wenig Geld wie möglich auszugeben, weil es ja so schon ganz knapp an der Wirtschaftlichkeit vorbeigeht. Herr Dr. Geißler, die Summe dieser Probleme ist die Erklärung für das Bild, das sich im Bahnhof abzeichnet. Was ich vorher als Chaos-Fahrplan dargestellt habe, ist die zwangsläufige Folge der vielen einzelnen Engpässe.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 22: Schienenengpass Stuttgart 21)

Ein Fallbeispiel: die nur eingleisige und nicht kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve. Wie sieht sie aus?

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 23: Die nur eingleisige Wendlinger Kurve sorgt für Probleme)

Wir lieben ja die Schneckengrafiken; das kennen Sie schon. Das ist die Wendlinger Kurve. Die Wendlinger Kurve ist die Verbindungsstrecke zwischen der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm – links oben ist der Flughafen und dann der Hauptbahnhof, rechts unten geht es nach Ulm, das ist die blaue Linie – und der heute bestehenden Schienenstrecke von Tübingen nach Stuttgart, das ist die schwarze Linie. Beides sind zweigleisige Strecken. Jetzt sollen sie miteinander verbunden werden. Dafür haben Sie eine Planfeststellung, fertig genehmigt, genauso wollen Sie bauen. Wenn Sie etwas anderes machen wollen, müssen Sie eine neue Planfeststellung beginnen.



Das können Sie nicht irgendwie noch anders machen, sondern darunter gibt es einen Genehmigungshaken. So soll es gebaut werden.

Das grüne Stück hat folgende Schwierigkeiten: Ein Zug von Tübingen kommend, also von unten auf dem rechten Gleis fahrend, muss erst einmal mit Tempo 80 km/h durch eine sehr enge Kurve.

(Zuruf: Zeig's mal mit der Maus!)

– Ach so, geht die Maus? Das ist hervorragend. – Der Zug aus Tübingen muss auf die grüne Strecke, wenn er zum Flughafen will. Hier muss er wegen der engen Radien sehr langsam werden. Dann muss er hier erst einmal auf das Gegengleis, und dann wechselt er herüber. Das heißt, ein Zug aus Tübingen unterbricht die Neubaustrecke, die für teures Geld gebaut wurde, in beide Richtungen. In beide Richtungen darf kein anderer Zug fahren, und zwar im Abstand von ziemlich vielen Kilometern; denn ein ICE legt locker 10 km in der Zeit zurück, die man freihalten muss, damit der Zug hier queren kann.

(Zuruf: Das ist aber ein bisschen viel!)

– Bei Tempo 250 km/h – das können Sie leicht ausrechnen – kommen Sie mit 4 Minuten hin. Das heißt aber, dass die Möglichkeiten, Züge auf der Neubaustrecke zu fahren, durch diese Art der Anbindung drastisch eingeschränkt werden. Es ginge anders. Man müsste ein Gleis hier legen, ein zweites Gleis unten durchführen und von der Seite draufschleifen. Das wäre die sogenannte Große Wendlinger Kurve, zweigleisig und kreuzungsfrei, eine Idee, die Prof. Heimerl entwickelt hat, die er immer verfolgt hat, und die richtig ist, wie vieles von dem, was Sie als Wissenschaftler ermittelt haben. Sie wurde aber aus Kostengründen nicht realisiert.

Jetzt zur Konsequenz dieses Infrastrukturproblems.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja gut, aber wenn man es machen würde, dann würde es funktionieren.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Korrekt, aber wie wir gerade gehört haben, ist es planfestgestellt. Man kann es nicht anders machen, sondern nur, wenn man das tut, was man bei K 21 tun müsste, ein neues Plangenehmigungsverfahren. Es ist genau das gleiche Problem.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann machen wir halt ein neues Planfeststellungsverfahren.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wenn wir so weit sind, dass neue Planfeststellungsverfahren kein Problem sind, ist auch ein Hauptargument gegen den Kopfbahnhof weg. Sie haben immer gesagt: Deswegen darf man das nicht machen.

(Beifall von den Projektgegnern)

Ich bin mit einem neuen Planfeststellungsverfahren einverstanden. Mit entsprechend mehr Geld kann man das Problem beheben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir wollen ja darüber reden, was man verbessern kann.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ja, und ich hoffe, dass Sie da genau aufpassen. Sie wollen ja Verbesserungen vorschlagen.

Jetzt sehen wir uns aber an – damit man erst einmal einsieht, was das Problem tatsächlich bewirkt –, was passiert.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 24: Verspätungsübertragung durch die eingleisige Wendlinger Kurve – Film: Verspätungsfalle Stuttgart 21, Variante 1)

Hier fährt ein roter Zug, das ist der ICE, in den Stuttgarter Hauptbahnhof. Hinter ihm kommt ein blauer Zug, das ist der Regionalexpress nach Tübingen. Sie fahren jetzt auf der gleichen Strecke, sind gerade im Fildertunnel. Jetzt gewinnt der ICE ordentlich an Fahrt, er saust weg nach Ulm. Der Regionalexpress kommt langsam hinterher, hält noch am Flughafen an. Alle anderen Züge sind nicht abgebildet – es sind natürlich viel mehr unterwegs –, sondern nur die beiden. Jetzt fährt er auf die Wendlinger Kurve zu, und von oben kommt der Zug aus Tübingen. Jetzt begegnen sie sich. Der Zug aus Tübingen kann nun in die eingleisige Wendlinger Kurve, weil der nach Tübingen ja schon weg ist, und wieder zurückfahren. Er fährt zum Flughafen und dann nach Stuttgart. So ist es planmäßig. Das ist der pünktliche Verkehr.

Leider wissen wir, dass die Deutsche Bahn nicht immer hundertprozentig pünktlich fährt.

(Zuruf)

– So ist der Fahrplan. Das ist nicht irgendeine fiktive Sache, sondern genau der Fahrplan, den Sie uns vorgelegt haben. Den haben wir visualisiert. Der blaue Zug ist jetzt gerade noch rechtzeitig vor dem ICE aus dem Bahnhof herausgekommen. Er biegt jetzt nach Bietigheim ab, sodass der ICE freie Fahrt nach Mannheim hat, also alles planmäßig abgewickelt. Nur, sie waren relativ eng beieinander, alles muss passen.

(Film: Verspätungsfalle Stuttgart 21, Variante 2)

Jetzt haben wir einen Fall simuliert, dass etwas vorkommt, was so gut wie nie vorkommt, nämlich: Der ICE hat 8 Minuten Verspätung; er kommt aus Hamburg. Jetzt stört er den blauen Zug, der warten muss, kein Platz auf dem Gleis. Der ICE ist im Bahnhof, der blaue bekommt eine Verspätung von 8 Minuten. Der Regionalexpress hat hinter dem ICE die 8 Minuten warten müssen und hat jetzt 8 Minuten Verspätung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber warum fährt der Regionalexpress ausgerechnet auf dem Gleis, auf dem der ICE steht, in den Bahnhof?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das geht nicht anders. Das kriegen Sie in dem Bahnhof nicht anders hin, weil die anderen Gleise ja nicht frei sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die anderen sind alle besetzt?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Sie sind zu der Zeit besetzt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das müssen Sie aber dazusagen, sonst versteht man das nicht.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Gut, Sie haben es besser analysiert, als ich es erklärt habe. Es geht nicht, man kann nicht einfach auf ein anderes Gleis. Es gibt nur wenige Gleise, die infrage kommen, insgesamt nur vier. Sie kriegen es nicht hin, den Zug einfach auf ein anderes zu stellen. Außerdem muss der Zug selbst dann, wenn er ein anderes Gleis im Bahnhof nimmt, auf die Filderstrecke. Da gibt es nur ein einziges Gleis, und der ICE hat Vorrang. Man kann nicht den langsamen Regionalzug vorlassen und den schnellen ICE ausbremsen. Deswegen muss er 8 Minuten warten.

Diese Verspätung von 8 Minuten wird jetzt interessanterweise übertragen. Der Zug aus Tübingen kommt nämlich pünktlich, das heißt, er ist früher da als vorher, und kann nicht einfahren, weil die eingleisige Strecke belegt ist. Also hat der Zug nach Tübingen jetzt 8 Minuten Verspätung, und der Zug aus Tübingen hat wegen der eingleisigen Strecke 6 Minuten Verspätung aufgenommen. Jetzt fährt er in den Flughafenbahnhof, und da kommt ein ICE. Der wird natürlich durchgelassen. Deswegen hat er jetzt 10 Minuten Verspätung. Eigentlich hätte er vor dem ICE im Bahnhof sein sollen, damit man in den ICE einsteigen kann. Der ICE ist aber gerade weggefahren, und die Bahn sagt durch: Wegen Verzögerungen im Betriebsablauf ist der ICE nach Mannheim leider schon weggefahren.

(Beifall von den Projektgegnern)

Das passiert immer. Weil ein Zug eine Verspätung von 8 Minuten hatte, hat anderthalb Stunden später ein Zug in die Gegenrichtung 11 Minuten. Er hat mehr Verspätung als vorher.

Diese Beispiele sind nicht konstruiert, sondern der Fahrplan ist so eng, dass dies ständig passieren wird. Das hat Ihnen auch SMA reingeschrieben: ist anspruchsvoll konstruiert, knappe Infrastruktur. Dieser Bahnhof lässt nur einen Betrieb zu, wenn alle Züge hundertprozentig pünktlich sind. Wenn uns die Deutsche Bahn garantiert, dass sie in zehn Jahren so weit ist, dass alle Züge hundertprozentig pünktlich fahren, kann ich mir das mit Stuttgart 21 vielleicht noch mal überlegen. Das wäre es mir dann fast wert. Da ich aber weiß, dass das nicht realistisch ist, ist das die Konsequenz.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** So, jetzt geht weiter.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Jetzt geht es weiter. Ich wollte nur für die Zuschauer plastisch deutlich machen, was es bedeutet, wenn man so knapp plant.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 26: Fahrt eines ICE von Zürich in den Bahnknoten S 21)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist die Folie von Herrn Stocker.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, sie ist verändert worden. Es sind keine Schnecken mehr drin. Wir haben die Schnecken herausgenommen, die interessieren uns nicht. Uns geht es im Moment darum – wenn wir es nacheinander machen würden, wäre es besser, aber ich habe ja die Maus –, das verständlich zu machen. Man fragt sich immer noch: Kann es sein, dass so ein Fahrplan dabei herauskommt? Woran liegt das?

Ein ICE von Böblingen, genau genommen: von Zürich, muss sich jetzt bis zur Rohrer Kurve – das sind so 25 km – eine zweigleisige Strecke mit der S-Bahn teilen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Zeigen Sie mal den Leuten, wo der Hauptbahnhof ist.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das kann ich machen. Der Hauptbahnhof ist hier oben, da, wo der Pfeil nach oben reingeht. Wir fahren, um das vorwegzusagen, aus Zürich kommend über Böblingen, Rohrer Kurve, Leinfelden-Echterdingen, Flughafen auf die Neubaustrecke durch den Fildertunnel zum Bahnhof. Ich will Ihnen jetzt zeigen, was der ICE dabei alles beachten muss. Denn nur mit dieser Erklärung kann man verstehen, warum der Fahrplan am Ende so schlecht aussieht.

In Herrenberg ist die Situation so – hier fängt die Grafik quasi an –, dass der ICE 1 Minute vor der S-Bahn auf die zweigleisige Strecke fahren muss. Er passiert den Bahnhof Herrenberg mit 1 Minute Vorsprung vor der S-Bahn. Das heißt, wenn der ICE auch nur 1 Minute Verspätung hat, ist die S-Bahn schon verspätet. Er muss hundertprozentig pünktlich kommen. Dann muss er sich die ganze Strecke bis hierher mit S-Bahnen, die alle 15 Minuten fahren, teilen. Das geht durchaus, bedeutet aber, dass es nur sehr wenige Zeiten gibt, zu denen es funktioniert. Denn zwischen

den 15 Minuten muss ich den ICE reinpacken. Er ist ja viel schneller als die S-Bahn, die dauernd hält. Überholen kann der ICE nicht, also muss er unmittelbar vor einer S-Bahn in Herrenberg losfahren. Dann schafft es gerade noch, dass er nicht auf eine andere S-Bahn, die 15 Minuten vorher gefahren ist, auffährt und kann hier abbiegen. Dann ist er in der Rohrer Kurve.

Jetzt hat er zwei weitere S-Bahnen vor sich, nämlich die S 2 und die S 3. Sie fahren im 10- und 20-Minuten-Takt. Was hier also gerade noch gepasst hat, darf jetzt nicht zu einem Zusammenstoß mit einer S-Bahn führen. In die andere Richtung ist es noch schlimmer, dann muss er nämlich – das liegt unter dem Pfeil – ebenerdig kreuzen, das heißt, in beide Richtungen darf keine S-Bahn kommen. Deswegen gibt es nur wenige Zeiten, zu denen es überhaupt klappt, dass hier frei ist und hier frei ist. Wenn das mal geklappt hat, muss er aber noch über einen eingleisigen Abschnitt am Flughafen Regionalbahnhof. Aus dieser Richtung darf ihm jetzt kein Zug entgegenkommen. Das sind wieder andere Züge, nämlich insbesondere der ICE selber, wenn er in diese Richtung unterwegs ist, aber auch die Regionalzüge, die hier Richtung Horb fahren sollen. Das alles darf nicht sein, sonst gibt es hier einen Zusammenstoß.

Dann muss er hier rüber und einfädeln. In diesem Einfädelungsbereich darf natürlich kein Zug aus Tübingen und kein Zug aus Ulm kommen, sonst gibt es auch einen Zusammenstoß. Dann fährt er in den Fildertunnel. Dann muss er beachten, weil es ein Durchgangsbahnhof ist, dass es nicht reicht, wenn er es sicher in den Bahnhof geschafft hat, sondern jetzt muss er auch noch den Engpass Zuffenhausen überwinden, und er muss die Anschlüsse Heilbronn–Würzburg schaffen, je nachdem welcher Zug es ist. Dort muss er ja auch wieder zu einer bestimmten Zeit ankommen.

Wenn Sie sich diese Summe von Engpässen verdeutlichen, wie viel der „arme“ Zug in dieser kurzen Zeit beachten muss – und nicht alle sind pünktlich –, dann wird Ihnen klar: Es gibt überhaupt – das zeigen Ihre Fahrpläne eindeutig – nur zweimal in der Stunde eine sogenannte Trasse, das heißt eine Möglichkeit – eine Trasse ist eine Möglichkeit –, dass ein einziger Zug auf dieser Strecke das alles schafft, ohne dass es zu einem Zusammenstoß kommt. Zweimal in der Stunde geht das. Deswegen können nur ein ICE und ein Regionalzug aus Horb bis in den Tiefbahnhof gelangen. Mehr geht nicht. Das ist das Ende der Dimension. Mehr Züge können auf dieser Strecke nicht verkehren.

Wir haben heute die Situation – das ist der große Unterschied –: Ab hier hat der ICE freie Fahrt, er muss sich das mit niemandem teilen; denn er hat eine zweigleisige kreuzungsfreie Gäubahn, die bis zum Hauptbahnhof führt und nur auf den letzten 500 m kurz eingleisig wird. Das meinen wir mit „Rückbau der Schiene“. Man baut sozusagen eine Autobahn ab und ersetzt sie durch eine Landstraße mit vielen Ampeln. Das ist das, was durch den Umbau, der Stuttgart 21 heißt, passiert. Wegen dieser summierten Probleme kommt am Ende der Fahrplan heraus, den ich Ihnen gezeigt habe. Das dient jetzt der Plausibilisierung, damit man verstehen kann, warum er so schlecht wird. Das haben wir uns nicht ausgedacht, sondern die Planer haben

das vorgefunden und aus dieser Infrastruktur den bestmöglichen Fahrplan entwickelt, leider mit dem, was Sie vorher ziemlich kritisch kommentiert haben.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 28: Die Magistrale verdrängt die Züge im Nahverkehr)

Ich mache es jetzt noch kürzer. Das dritte Beispiel gehe ich ganz schnell durch, Herr Dr. Geißler. Mir geht es nur darum, dass ich mehr Beispiele bringe – wir haben ungefähr 20 dieser Art –, um zu zeigen, dass dies nicht ein konstruierter Einzelfall, sondern ein Grundproblem des ganzen Bahnhofs und seiner Zulaufstrecken ist.

Die Striche hier sind umso dicker, je mehr Züge auf einer Strecke unterwegs sind. Der schmale Strich heißt wenig Züge – zwei, drei oder vier, ich weiß es nicht genau –, und der dicke Strich heißt elf, zwölf, 13 Züge, also wesentlich mehr als hier. Sie sehen: Die Magistrale verläuft hier, das ist die Magistralenstrecke von Mannheim nach Ulm. Die Magistrale läuft durch diese Stelle. Da treffen die Züge aus Heilbronn, Bietigheim-Bissingen mit den Magistralenzügen zusammen. Hier ist die maximale Zugzahl erreicht, die über zwei Gleise muss, mehr gibt es nicht. Heute gibt es dort vier, den Pragtunnel, und Sie bauen als Ersatz zwei, nicht mehr.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Mit S-Bahn!)

– Das ist wahr, es gibt dort auch S-Bahn-Züge. Aber zwischen den S-Bahn-Zügen können und werden Züge durchgeschleust, weil die S-Bahn nicht so oft fährt, dass die Gleise belegt sind. Es gibt heute vier Gleise, Sie haben nur noch zwei, S-Bahn hin oder her. Aus diesem Grund ist das einer der Engpässe. Das führt dazu, dass die Strecke mit dem Fahrplan von Beginn an voll ausgelastet ist. Wenn jetzt der Wunsch eintritt, dass mehr Fernverkehrszüge fahren sollen, was wir begrüßen würden – das braucht man, damit sich die Neubaustrecke nach Ulm irgendwann mal rechnet –, gäbe es nur noch dann Kapazität für einen Fernzug, wenn man Züge des Nahverkehrs streicht. Es gibt keinen Platz mehr, es ist voll ausgelastet. Auch das erste Gutachten von Schwanhäuser weist genau auf diesen Punkt hin.

Deswegen wieder Prof. Heimerl, der das erkannt und gesagt hat: Lasst uns dafür sorgen, dass bei diesem kritischen Flaschenhals eine sogenannte Option P eingefügt wird, nämlich zwei weitere Gleise, die man benutzen kann, wenn man von Zuffenhausen in den Bahnhof will. Das haben Sie entwickelt.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Wie bei K 21!)

– Richtig. Das haben Sie entwickelt, es ist aber nicht Gegenstand Ihrer Kostenberechnung und Ihrer Planung. Sie wollen ohne die Option P bauen. Deswegen erstellen Sie mit dieser Engpasssituation Ihren Fahrplan. Sie haben vor vier Wochen nicht gesagt: „Wenn die Schlichtung vorbei ist, machen wir alles anders“, sondern Sie sind angetreten mit: „Wir haben begonnen, zu bauen. Genauso, wie wir planfestgestellt

haben, werden wir bauen.“ Ich werde also analysieren dürfen, wie es dann wird. Es wird so sein: kein Platz mehr für Züge.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 29: Frage: S-Bahn Notfall-Fahrplan)

Fragen aus früheren Sitzungen haben wir in diesem Bereich nicht beantwortet. Es geht um zwei Situationen die nicht jeden Tag, aber definitiv immer wieder eintreten, Notfälle. Das eine ist: Was passiert, wenn der S-Bahn-Tunnel gesperrt ist? Das war vor drei Wochen der Fall, es kommt also vor. Heute kann man dann alle ausfallenden S-Bahnen, die bis nach Vaihingen fahren wollen, über die Gäubahn abwickeln, das geht. Man muss die Strecke zum Flughafen und nach Herrenberg nicht aufgeben, sondern man kann über die Gäubahn fahren, sie hat die freien Kapazitäten. Wenn man will, geht alles darüber, und der Kopfbahnhof erlaubt das auch.

Wir haben von Ihnen – das war eine Frage, die ich jetzt beantworten kann – einen Fahrplan vorgelegt bekommen, nach dem – wenn ich es richtig interpretiere – in einem solchen Notfall noch vier S-Bahnen in den Fildertunnel hineinpassen sollen. Es war noch die Frage der Signaltechnik offen: Was machen Sie dann? Ist der Tunnel für die S-Bahnen nutzbar, indem der Tunnel aufgerüstet wird, was Mehrkosten gegenüber der Planung verursacht? Oder werden die S-Bahnen aufgerüstet, was auch Mehrkosten verursacht? Das wissen wir nicht. In beiden Fällen wird es teurer, und das ist nicht in der Kostenrechnung enthalten.

Sie haben uns heute Morgen einen Fahrplan überstellt, in dem steht: Dann könnt ihr vier S-Bahn-Züge zusätzlich im Tunnel haben. Vier S-Bahn-Züge sind eine Viertelstundenlinie. Es sind aber drei S-Bahn Linien betroffen, die eigentlich nach Vaihingen fahren sollen. Ihre Auskunft bedeutet: Nur ein kleiner Teil der Züge kann über den Fildertunnel umgeleitet werden, der ohnehin schon ziemlich belastet ist, wie wir gerade gesehen haben. Das führt dann zu weiteren Verspätungen für alle Züge.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können Sie noch einmal sagen, auf welcher Strecke der Notfall ist?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das Problem hatten wir schon einmal; dazu fehlt jetzt natürlich eine Grafik. Wir haben einen bestehenden S-Bahn-Tunnel – den gibt es auch in Zukunft – unter dem Hauptbahnhof durch, in der Innenstadt einige Haltestellen – Feuersee, Schwabstraße –, dann geht es hoch nach Vaihingen und von dort zum Flughafen oder nach Herrenberg. Ist dieser Tunnel gesperrt, müssen die S-Bahnen anderswo fahren. Dann sollen sie in den Fernunnel. Das geht auch, aber wir haben jetzt die Zahl genannt bekommen: Nur vier Züge pro Stunde können überhaupt noch in den Fernunnel. Das ist wesentlich weniger, als auf der Gäubahn möglich ist, und es nicht möglich, damit alle drei Linien unterzubringen. Jetzt sagen Sie: Das brauchen wir nicht, wir können die Leute auch quetschen. Aber die Kapazität

steht nicht zur Verfügung, Sie haben die Ausweichkapazitäten nicht. Sie können sagen, Sie brauchen sie nicht, aber sie ist nicht da.

Der zweite Fall – die untere Frage, Herr Dr. Geißler –: Was passiert, wenn eine Röhre des Fildertunnels, immerhin fast 10 km lang, gesperrt werden muss? Dort gibt es keine Möglichkeit, weil es eingleisige Röhren sind, geschwind durch die Tunnelwand das Gleis zu wechseln. Ich kann nicht einfach auf die andere Seite fahren. Also habe ich das Problem, dass bei einer Sperrung dieses Tunnels die Kapazität drastisch absackt. Entweder fahre ich nur noch in eine Richtung – dann ist die Hälfte der Züge nicht mehr fahrbar –, oder ich fahre sogar im Gegenbetrieb. Dann habe ich eine eingleisige Strecke auf 10 km Länge. Das bedeutet, es gehen noch sechs Züge die Stunde durch. Das heißt, wenn der Tunnel saniert werden muss – – Ich weiß nicht, wer jetzt gerade Folien benutzt.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Ich will gerade eine Folie zeigen, zur Erklärung! – Folie: Karte)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Folie hatten wir schon.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Aber da wollen wir eigentlich nicht hin, oder?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt kommen die Schnecken.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich hätte es gern wieder da, wo ich war. Der Fildertunnel – gestrichelt – vom neuen Tiefbahnhof bis hier oben – – Das zeigt jetzt jemand anders, das bin nicht ich.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Nein, das bin ich!)

– Ich dachte gerade: Was für eine komische Maus? – Wenn hier eine Röhre gesperrt werden muss – das war unsere Diskussion über die Frage: „Kann es zu Quellungen kommen?“, wir halten das jedenfalls nicht für ausgeschlossen, das ist möglich, weil viele andere Tunnelquellen –, dann muss dort länger saniert werden, vielleicht ein Jahr. Dazu hätten wir gern von Ihnen gewusst: Haben Sie den Fall mal durchgespielt? Wie fahren Sie dann? Nach unserer Einschätzung ist dies ein Katastrophenfall für den Stuttgarter Tiefbahnhof. Dann gehen vielleicht noch zwei Drittel der Züge, die normalerweise durchgehen könnten, mit riesigen Verspätungen und Umwegfahrten durch. Wir hätten gern von Ihnen die Antwort, was Sie dann machen wollen. Der Unterschied ist: Bei unseren Kopfbahnhof tritt das Problem so nicht auf. Wir haben ausreichende Umleitungskapazitäten, weil die Gäubahn nicht abgebaut wird.

Jetzt würde ich gerne wieder zu meinen Folien zurückkommen. Wer kann umschalten?



(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 30: Zur Begrenzung der strukturell hohen Kosten des Tunnelknotens S 21 wurde an der Infrastruktur gespart)

Da hier immer wieder die Frage von Autorität im Raum steht – wer trägt welchen Titel, und was bedeutet es, wenn jemand etwas sagt? –, beziehe ich mich gerne wieder auf Ihre Gutachter; mir glauben Sie es ja wahrscheinlich nicht. Diese Gutachter haben jetzt, 2010, gesagt: „Die geplante Infrastruktur ist knapp bemessen.“ Wir haben an den Beispielen gesehen, dass das stimmt. Sie haben Ihnen keinen Unsinn aufgeschrieben, sie ist sehr knapp bemessen.

„Das geforderte Mengengerüst“ – ich muss vorlesen, was der Gutachter geschrieben hat, Herr Dr. Geißler, Mengengerüst heißt: die Anzahl der Züge auf den Linien, die man fahren möchte – „kann im ausgearbeiteten Fahrplankonzept umgesetzt werden.“ Das klingt erst einmal wie eine eins, ist aber Zeugnissprache. Es kann umgesetzt werden, aber nur, wenn das, was darunter steht, berücksichtigt wird.

„Es entstehen fahrplantechnisch anspruchsvolle Konstruktionen.“ Dieser schöne Satz bedeutet nichts anderes als das, was ich Ihnen vorher gezeigt habe: Jeder Zug muss hundertprozentig pünktlich sein, dann geht es gerade irgendwie. Kleinste Verspätungen führen zum Zusammenbruch. Das heißt übersetzt: fahrplantechnisch anspruchsvolle Konstruktionen. – Ihr eigener Gutachter.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 31: Aussagen Prof. Gerhard Heimerl, 23.11.2010)

Jetzt kommt die von Ihnen aufgeworfene Frage, Herr Dr. Geißler: Was müsste man tun – wir sind ja konstruktiv, wir verweigern uns nicht dem Gedanken –, um Stuttgart 21 funktionsfähig zu machen? Das heißt nicht, dass ich dafür bin. Ich bitte, da jetzt nicht wieder irgendwelche Sachen hineinzulesen, die ich nicht gesagt habe. Ich sage nur: Wir denken konstruktiv. Was müsste man tun, wenn man es funktionsfähig machen wollte? Ich kann nur wieder Herrn Heimerl zitieren, der diese Woche völlig richtig gezeigt hat, dass eine Reihe von Punkten nötig ist. Er sagte nämlich: Ich brauche die zwei zusätzlichen Gleise von Zuffenhausen in den Tiefbahnhof, die sogenannte Option P, ich brauche zehn Gleise im Tiefbahnhof und eine Lösung für die eingleisigen Abschnitte im Flughafenbereich und für die Wendlinger Kurve. Mindestens das brauche ich. All diese Elemente sind zweifellos nötig, sie sind nach unserer Auffassung aber nicht hinreichend. Wir meinen, dass mehr nötig ist als das, was Herr Heimerl benannt hat. Immerhin ist er auf der Stuttgart-21-pro-Seite. Dass er solche Punkte benennt, rechne ich ihm hoch an; denn er könnte auch sagen: Ich kritisiere doch nicht das eigene Projekt. Er ist da sehr offen, das finde ich großartig.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 32: Fazit zum Bahnknoten für S 21)

Wir glauben, dass über die von Herrn Heimerl genannten Problempunkte hinaus noch diese Dinge bei der Lösung berücksichtigt werden müssen: Die zweigleisige Wendlinger Kurve, die sogenannte Große Wendlinger Kurve, muss gebaut werden, um das, was wir Ihnen vorher im Film gezeigt haben, zu vermeiden.

Im Filderraum muss zwischen Rohrer Kurve und Fernbahnhof entlang der Autobahn eine zweigleisige Strecke neu gebaut werden. Warum? – Weil der bestehende S-Bahn-Tunnel nur mit einer Ausnahmegenehmigung, die viel zu enge Fluchtwege für zehn oder 15 Jahre akzeptiert, für ICEs mitgenutzt werden kann. 2035 wird das Eisenbahn-Bundesamt diese garantiert nicht mehr verlängern, dessen sind wir sicher. Das heißt, dann muss man wieder investieren. Daher ist es richtiger, man macht es gleich und baut eine zweigleisige Strecke an der Autobahn. Das wird auch den Menschen in Leinfelden-Echterdingen, die nicht wollen, dass man die vielen zusätzlichen Züge in ihre Stadt hineinlegt, auf der S-Bahn-Strecke die notwendige Entlastung bringen.

Und es darf nicht dazu kommen, dass die Gäubahn abgebaut wird, weil sie als Ausweichstrecke – das habe ich vorher erklärt – für Notfälle gebraucht wird. Die Gäubahn muss erhalten und in den Tiefbahnhof eingeführt werden.

Wenn man dieses Paket insgesamt umsetzen würde, dann halten wir es für möglich, nicht für sicher, dass Sie – wenn Sie SMA beauftragen: „Macht für diese Infrastruktur einen Fahrplan!“ – etwas vorlegen könnten, das etwas taugt. Das geht aber nicht mit Ihrer vorhandenen Planung, nicht mit dem, was planfestgestellt, von Parlamenten beschlossen, finanziell gerechnet und genehmigt wurde. Die Planung, die Sie bauen wollen, ist funktionsunfähig. So könnte es vielleicht klappen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 33: S 21 leistet nicht mehr als K 20, kostet aber viel mehr als K 21)

Wenn man es zusammenfasst, dann ist es ganz einfach: Stuttgart 21 leistet nicht mehr als der bestehende Kopfbahnhof 20, kostet aber viel mehr als der Kopfbahnhof 21. Das heißt, ich habe etwas, das nur so viel leistet wie der bestehende Kopfbahnhof, muss dafür aber mehr Geld ausgeben, als wenn ich den Kopfbahnhof 21 bauen würde, der noch einmal viel mehr leistet als der bestehende Kopfbahnhof. Das heißt, ich gebe viel aus und habe nachher ein schlechteres Ergebnis. Das nennen wir eine schlechte Kosten-Nutzen-Relation.

Die Schlussfrage lautet, ob man ein Jahrhundertprojekt – dafür ist es ausgelegt, Sie wollen ein Jahrhundertprojekt bauen – so bauen kann, dass es schon bei der Einweihung überlastet ist. Darf man das tun? Die Frage ist nicht nur hypothetisch; denn ohne Schlichtung, ohne Demonstrationen hätten Sie genau das gemacht. Ohne unsere Kritik hätten Sie gesagt: Wir haben eine Genehmigung, wir haben Baurecht, wir tun das. In zehn Jahren hätten wir dann vielleicht die Diskussion, die wir jetzt führen,

anhand des realen Fahrplans geführt, nämlich: Chaos im Stuttgarter Bahnverkehr. Dann hätten alle gefragt: Wie konnte es so weit kommen?

Sie waren fest entschlossen, das zu tun. Ich finde, das darf man auf keinen Fall. Man darf nicht, wissend dass ein solches Chaos droht, einen solchen Bahnhof bauen. Sie haben es gewusst, denn Ihr eigener Gutachter hat gesagt: Die Ergebnisse – wir haben Sie Ihnen gerade vorgestellt – sind so brisant, dass die Öffentlichkeit sie nicht erfahren darf. Das war Ihr Resümee der Besprechung – 2008, Gesprächsprotokoll. Wenn Sie es bestreiten, gucken Sie nach. Wegen der Brisanz der Ergebnisse ist strikte Vertraulichkeit erforderlich. Sie wussten, dass es so ist, wie ich es Ihnen darstelle. Sie haben entschieden, die Parlamente nicht darüber zu informieren, die Öffentlichkeit nicht zu informieren, sondern zu bauen. Das darf man auf keinen Fall.

Man darf verbessern, die Kosten öffentlich machen, mit dem Kopfbahnhof 21 vergleichen und dann entscheiden. Aber so, wie Sie es vorhatten, die Öffentlichkeit über die wahren Tatsachen im Unklaren lassen und einfach drauflosbauen, das darf man nicht. – Vielen Dank.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Herr Palmer, das war ein sehr interessanter Vortrag. Von Ihrem Vermögen, manche Dinge zu pointieren, waren wir durchaus beeindruckt. Ich setze aber ganz bewusst am letzten Punkt an. Sie wissen ganz genau, dass nicht richtig ist – und wiederholen es trotzdem nochmals –, dass wir im Jahr 2008 etwas geheim gehalten hätten, was an die Öffentlichkeit gehört hätte. Sondern im Prinzip waren wir als Landesregierung – das muss man auch konstatieren – sehr vorsichtig und sehr verantwortungsbewusst, gerade weil wir SMA in einem Stadium beauftragt haben, in dem man SMA noch gar nicht beauftragen musste, um insgesamt zu sehen: Wie kann man die Angebotskonzeption des Landes bei S 21 so vollenden und so bewusst machen, dass sie alle Möglichkeiten für eine Reisezeitverkürzung, für rasche Umsteigemöglichkeiten bietet?

Es ist auch, wie Sie wissen, ein iterativer Prozess, also, Herr Dr. Geißler, ein Prozess, der nicht beendet ist. Er wird auch in den nächsten Jahren nicht beendet sein, weil wir als verantwortungsbewusste Menschen immer wieder sehen: Was verändert sich in den einzelnen Zufahrten? Wie kann ich den Fahrplan in der Zukunft noch besser gestalten? Insofern hat man nichts verheimlicht, sondern es war ein Arbeitspapier – das wissen Sie auch, es war kein Gutachten – für diejenigen, die sich mit der Sache beschäftigen. – Nummer eins.

Nummer zwei: Es ist das bekannte Bild. Sie nehmen überall Einzelbeispiele heraus und überzeichnen diese. Jeder von uns kann Einzelbeispiele herausnehmen – das werden wir bei K 21 auch machen – und diese dann wieder überzeichnen. Sie vergessen, dass daraus insgesamt ein Bild wird, das am Ende mit Sicherheit, wenn man schon zu dem Vergleich S 21 und K 21 kommt, vor allem die Umstiegs- und Reise-

zeiten deutlich verkürzt. In der Qualität wird es mit Sicherheit am Ende so sein, dass S 21 mehr leistet als K 21 und natürlich erst recht mehr als K 20. Das möchte ich einfach vorwegstellen. Dann kommen wir schon zu den einzelnen Behauptungen, die Sie aufstellen, die vielleicht auch zu hinterfragen sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will noch eine grundsätzliche Bemerkung machen. Wir können an den Beispielen, die Herr Palmer vorgetragen hat, sehen: Es ist teilweise – auch Herr Heimerl hat Verbesserungsvorschläge gemacht – nicht von der Hand zu weisen, dass es hier Probleme gibt. Insofern waren die letzten zwei Drittel Ihres Vortrags auch für den Zuschauer durchaus verständlich. Immer dann, wenn Sie mit Ihren wissenschaftlich-abstrakten Folien kommen, mit denen Sie unter sich richtige Orgien feiern, wird die Sache ein bisschen schwierig.

Nur, man kann ja mal träumen. Wenn wir ganz am Anfang wären und eine Lehre aus den Ergebnissen der Schlichtung ziehen würden, dann müsste man eigentlich sagen: Man muss es genau umgekehrt machen, wie es hier gelaufen ist, also zum Beispiel so wie in der Schweiz. Zuerst verständigt man sich über das Ziel und stimmt darüber möglicherweise auch ab: Brauchen wir einen neuen Bahnhof? Darüber kann man diskutieren, unterschiedlicher Meinung sein. Es ist auch allgemeine Auffassung, dass der jetzige Bahnhof in irgendeiner Form ersetzt, verändert, renoviert, reformiert werden muss.

Wenn diese Phase klar ist, und man hat die Möglichkeit, darüber abzustimmen – wie auch immer, die Schweizer machen das, indem sie eine Volksabstimmung durchführen –, dann käme man in das Stadium der Planung, der Pläne. Dann wäre es richtig gewesen, wenn neben dem S-21-Plan schon eine Alternativplanung vorhanden gewesen wäre, meinetwegen K 21 oder XY. Darüber hätte man dann zum Beispiel in solch einem Verfahren diskutieren können. Nach Abschluss der Diskussion hätte man wieder in irgendeiner Form eine Abstimmung darüber durchführen müssen. So machen es die Schweizer. Wenn dann die Legitimation vorhanden ist, kann man an die Durchführung eines solchen Plans gehen.

Es ist an sich schade. Es wäre gut gewesen, wenn wir, als die ganze Sache entwickelt worden ist – das wird auch ein Wissenschaftler wie der Prof. Heimerl sicher für richtig halten – neben S 21 im ersten Stadium der Realisierung auch noch eine Alternative hätten diskutieren können. Die war aber nicht da.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Die durfte nicht diskutiert werden! – Weitere Zurufe)

– Entschuldigung, auch das konzedere ich. Ich stelle nur mit Bedauern fest, egal aus welchem Grund – damit Sie mich ja nicht falsch verstehen: Das ist überhaupt kein Vorwurf an Ihre Seite –, dass in einer bestimmten Phase der Entwicklung keine Alternative da war, über die man hätte diskutieren können. Daraus entsteht ja auch, dass Sie im Nachteil sind. Das eine Projekt – S 21 – ist durchgeplant mit hohen Kos-

ten usw. usf. Und Sie hinken sozusagen hinterher – nicht ganz, aber ein bisschen hinken Sie hinterher.

(Zuruf)

– Das können Sie ja nicht bestreiten. Sie müssen vieles noch machen, was auf der anderen Seite schon gemacht worden ist. Ich nehme überhaupt keine Bewertung vor. Ich will an dem Beispiel – auch der Bevölkerung gegenüber – klarmachen, dass es in der Zukunft richtig wäre, bei solchen Großprojekten nach diesem Modell vorzugehen: dass man sich zunächst einmal Gedanken macht, was man will, und dass dann gefragt wird, wie dieses Ziel erreicht wird. Da wird es eben Alternativen und unterschiedliche Pläne geben. Darüber diskutiert man dann und stimmt möglicherweise auch darüber ab. Dann kann man an die Realisierung gehen. Dann ist eben eine solche Entwicklung wie in Stuttgart möglicherweise vermeidbar. Mehr will ich ja gar nicht sagen.

Es ist ja durchaus beeindruckend gewesen, was wir gehört haben. Auch was gestern Winfried Hermann über die Finanzierung gesagt hat, ist ja nicht von der Hand zu weisen. Das sind ordentliche Argumente. Nur sind wir eben im Moment in einem Stadium, wo es sehr, sehr schwer ist, das alles wieder auf einen Nenner zu bringen. Es ist – auf Deutsch gesagt – nicht möglich. Man kann nicht beide Konzeptionen miteinander vereinbaren. Das müssen wir objektiverweise sagen.

Das war aber nur eine Zwischenbemerkung, weil es wichtig ist. Wir machen die Schlichtung nicht als tarifliche Ergebnis-Schlichtung, sondern zur Information, weil wir hier auch ein Pilotprojekt haben und für die Zukunft für andere Fälle etwas entwickeln wollen. Solange wir das Schweizer Modell nicht haben, würde man sagen, als mittlere Möglichkeit wird das Stuttgarter Modell ausprobiert, vorgeschlagen oder realisiert.

(Zurufe)

Wer möchte sich jetzt melden? Der Herr Minister hat sich gemeldet.

(Zuruf)

– Hervorragend: Bahnvorstand vor Minister. Bitte schön.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** In die Wertung würde ich nicht einsteigen wollen, Herr Geißler.

Herr Palmer, ich zolle Ihnen zuerst meinen Respekt, und zwar ehrlich. Das ist eine gute Arbeit. Da gibt es mit Sicherheit eine ganze Reihe von Punkten, bei denen ich zwar im Moment nicht wirklich in der Lage bin zu beurteilen, ob es so stimmt. Aber allein die Art und Weise, wie es untersucht worden ist, und was Sie dabei herausge-

funden haben: Allen Respekt! – Hätten Sie nicht Lust, bei uns als Planer anzufangen?

(Boris Palmer [Projektgegner]: Ich habe einen Job, der nicht gut bezahlt ist, aber dafür viel Zufriedenheit vermittelt!)

– Das heißt, wir hätten eine Chance?

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Das mit der Zufriedenheit ist höher!)

Jetzt versuche ich ein bisschen, das zu werten, was Sie, Herr Palmer, gemacht haben. Ich versuche auch zu illustrieren, wo wir noch Überprüfungsbedarf hätten, damit bestimmte Dinge für uns auch klarer werden. Ich würde dann auch noch zu einem kleinen Resümee kommen, weil ich mich bei dem Vortrag ein bisschen gefragt habe: Was schließen wir jetzt eigentlich daraus?

Punkt Nummer eins: Ich starte einmal damit, dass das, was beim Fahrplan von SMA geplant worden ist, gemäß der Aussage des Planers, die Sie auch zitiert haben, zunächst einmal geht. Der Fahrplan, der zugrunde gelegt worden ist und der umgesetzt werden soll, der geht.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Optimistisch!)

– Langsam, langsam, langsam, ich komme gleich drauf. Das, was Sie, Herr Palmer, ausgeführt haben – und das haben Sie an einigen Beispielen illustriert – ist, dass es, wenn es zu Abweichungen, also zu Verspätungsfällen kommt, dann zu Problemen kommt und dass sich diese Probleme sogar unter Umständen aufschaukeln. Denn da war ja das Beispiel, wo der Regionalzug am Anfang 6 Minuten, dann 8 Minuten und dann 10 oder 11 Minuten Verspätung hat. Das kann ich im Moment nicht ausschließen, einfach weil das geprüft werden müsste.

(Zurufe)

– Ich höre gerade von hinten Nein, aber ich sage jetzt einfach einmal, dass ich es im Moment nicht ausschließen kann, weil ich es nicht geprüft habe. Ich würde es aber gern überprüfen oder überprüfen lassen, einfach weil wir natürlich bei der Fahrplanung grundsätzlich auf einzelnen Strecken mit einer gewissen Reserve planen und aus unseren Statistiken heraus wissen, dass auch Züge wieder aufholen. Das kommt so ein bisschen darauf an, auf welcher Strecke welche Puffer eingeplant sind und ob diese eingeplanten Puffer ausreichen, um zum Beispiel so etwas wieder zu kompensieren oder nicht. Das kann ich im Moment aber nicht sagen, weil das Frage einer Detailuntersuchung ist. Das heißt also auf gut Deutsch: Ausgehend von einem Grundfahrplan, der so konstruiert ist, dass er geht, muss jetzt praktisch die Untersuchung erfolgen, was passiert, wenn ich an bestimmten Stellen Verspätungen habe. Schaukeln die sich auf? Oder dämpfen die sich wieder? Das ist ja die große Frage-

stellung. Da haben wir hier zwei Beispiele gesehen, in denen sie sich aufschaukeln scheinen. Mich würde generell die Frage an die Planer interessieren: Ist das ein Einzeleffekt oder passiert das öfter. Das ist ja das Interessante. Denn wenn es öfter passieren würde, würde es ja zu dem Zustand kommen, den Sie drastisch an die Wand gemalt haben, nämlich dass der Knoten kollabiert. Das wollen wir ja in jedem Fall vermeiden. Deswegen sage ich: Da sollten wir einmal genauer reinschauen, damit uns genau dieses nicht passiert.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darf ich Sie fragen, ob Sie das beauftragen werden. Denn SMA verlangt genau das: Macht eine Simulation. Und die gibt es bisher nicht. Werden Sie das jetzt beauftragen?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das kann ich Ihnen bestätigen. Jetzt muss ich Folgendes dazusagen: Die Rollen, die hier die einzelnen Institutionen spielen, sind nicht ganz klar. Darüber brauchen wir im Moment auch nicht zu reden. Aber meine Frage wird sein: Stimmt die Vermutung, dass sich der Knoten aufschaukelt oder nicht? Das muss untersucht werden, da gibt es überhaupt keine Frage. Deswegen sage ich heute nicht, dass es so ist. Aber ich stimme zu, dass es untersucht werden muss.

Das zweite ist: Wir hatten in der Vergangenheit eine Diskussion über Schnecken und Blitze, wo Sie sagen, die Strecke beziehungsweise die Infrastruktur ist an bestimmten Punkten eng. Sie sagen zu eng, wir sagen eng. Wir sagen deswegen eng, weil wir sagen, dass der Regelfahrplan geht. Sie sagen zu eng, mit der gerade geschilderten Begründung. Das ist etwas, das gerade Herr Geißler angesprochen hat, nämlich dass man von den Untersuchungen ausgehend noch einmal an der einen oder anderen Stelle kritisch gucken muss, ob es zu eng ist, oder ob es bei eng bleibt. Das ist wie gesagt zum Teil auch davon abhängig, ob sich die Sachen aufschaukeln oder nicht.

Das waren im Prinzip der Knoten und die Strecken als Gesamtes. Das mit dem Bahnhof und den Umsteigerelationen ist für mich ein anderes Thema, weil es systematisch ein anderes Thema ist. Es gibt nämlich, wenn Sie einen Sackknoten fahren – – Soll ich das an einer Folie zeigen, wie das geht?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Machen Sie das. Haben Sie eine Folie?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja. Herr Vorsitzender, ich will diesen Vortrag nicht in Länge durchgehen, das wäre zu lang. Aber ich würde gern, einfach um die Systematik darzustellen, ein paar wenige Folien zeigen.

(Präsentation: Integraler Taktknoten K21 – Folie 3 mit Animation)

Ich überspringe den Textteil und fange mit einer Definition an. Was verstehen wir unter einem Knoten? – In einem Knoten kreuzen sich zwei oder mehr Linien, die Zü-

ge sind aber nicht notwendigerweise gleichzeitig im Bahnhof. Das kann folgendermaßen gehen: Ein Zug fährt ein, hält, die Leute steigen aus, andere steigen ein, dann fährt dieser Zug weiter. Diejenigen, die mit einem anderen Zug fahren wollen, müssen so lange warten, bis er da ist. Dieser Zug hält, damit können andere aussteigen, und die, die gewartet haben, einsteigen. Dann fährt dieser Zug wieder weiter. Das ist zunächst einmal ein Knoten: wo sich Linien treffen.

Wenn wir jetzt einen Vollknoten nehmen, und zwar einen Taktknoten, dann passiert Folgendes.

(Präsentation: Integraler Taktknoten K21 – Folie 4 mit Animation)

Da fahren alle Züge – und zwar zunächst einmal die Regionalzüge – in diesen Knoten ein. Dann kommen die Fernzüge. Dann stehen alle gleichzeitig in dem Knoten. Es ist ein Wechsel zwischen allen Zügen möglich. Dann fahren in aller Regel die Fernzüge wieder als Erste aus, damit die die kürzesten Haltezeiten haben. Dann fahren die Regionalzüge wieder aus.

Das heißt also, im Idealfall ist ein solcher Vollknoten die beste Umsteigebeziehung, die man erzeugen kann. Das ist das Modell Schweiz. Da mache ich einen Haken dahinter. Da mache ich grundsätzlich erst einmal einen Haken dahinter.

Jetzt ist der Punkt: Ein Durchgangsbahnhof und ein Kopfbahnhof sind, was das angeht, unterschiedlich konzipiert. Das überspringe ich jetzt einmal, das ist ein sogenannter Richtungsknoten. Das ist jetzt nicht so relevant.

(Präsentation: Integraler Taktknoten K21 – Folie 6: Je länger die Zu- und Ablaufzeiten der Züge in einen Taktknoten, desto länger die Umstiegszeiten)

Diese beiden Bahnhöfe sind unterschiedlich konzipiert, weil nämlich im Idealfall alle Züge in einen Vollknoten parallel, das heißt zur gleichen Zeit, einfahren. Das heißt, sie brauchen sehr wenig Zeit zum Einfahren. Damit nimmt die Belegung des Knotens sehr schnell zu. Sie sehen links aufgetragen die Belegung des Knotens und rechts aufgetragen die Zeit. Das heißt, man hat einen Kurvenverlauf, der sehr steil ist. Die Züge kommen alle parallel rein, warten dort, sodass man umsteigen kann, und fahren alle parallel wieder aus. Damit ergeben sich maximale Umsteigezeiten, beispielsweise in einem Kopfbahnhof von 10 Minuten. In der Zeit kann man zwischen allen Zügen wechseln. Der Realzustand ist aber normalerweise, dass ich zum Einfahren länger brauche, und zwar aus einem ganz simplen Grund, nämlich, dass die Züge nicht alle parallel und gleichzeitig hinein können, sondern dass sie seriell, also nacheinander, einfahren müssen. Ich brauchte nämlich, wenn alle gleichzeitig einfahren müssten, genauso viele Zufahrtsgleise, wie ich Bahnsteige habe. Das habe ich aber in aller Regel nicht. Also fahren die Züge nacheinander ein, bis die maximale Belegung des Bahnhofs erreicht ist. Dann fahren sie nacheinander wieder aus.



Damit habe ich dann natürlich auch eine deutlich längere maximale Umsteigezeit. Die ersten Züge kommen nämlich sehr viel früher, und die letzten Züge fahren sehr viel später wieder aus. Jetzt ist es so, dass, wenn ich beispielsweise in einem Durchgangsbahnhof einen 30-Minuten-Takt realisiere, das heißt, dass innerhalb von 30 Minuten immer wieder derselbe Zug kommt, dass meine Zugwechselzeiten – rein statistisch zunächst einmal – in einem sehr ähnlichen Bereich sind. Das heißt, von der Umsteigerei her gibt sich das nicht viel. Das, was Sie vorhin sagten, dass ich nämlich zum Beispiel einen Zug in einem Durchgangsbahnhof verpasse, ist dann natürlich blöd, wenn der nächste erst in zwei Stunden geht. Wenn der nächste aber in 20 Minuten oder in einer halben Stunde geht, dann ist es akzeptabel.

(Zuruf: Die Umsteigezeit ist größer als der Takt, also maximal 35 Minuten!)

– Ja. Deswegen, sage ich, kann man, was den Bahnhof anbetrifft, aus dem Entdecken von schlechten Umsteigerelationen nicht schließen, dass der Durchgangsbahnhof grundsätzlich schlechtere Umsteigezeiten hätte. Das haben wir einmal statistisch ausgewertet. Da weiß ich jetzt nicht, wo unter unseren vielen Charts genau dieses eine ist. Aber wir haben die Umsteigezeiten in toto und insgesamt verglichen. Dabei stellt sich heraus, dass die Umsteigezeiten in einem solchen Bahnhof zumindest nicht schlechter sind,

(Zuruf)

wahrscheinlich sogar etwas besser. Das kommt darauf an, mit welcher Taktfrequenz man dort hineinfährt. Das heißt, ich bin bei Ihrem Vortrag bei der Aussage bei Ihnen, dass man untersuchen muss, ob man Oszillationen bekommt, das heißt Instabilitäten in der Gesamtpünktlichkeit, wenn einzelne Züge verspätet sind. Da sind wir uns einig, dass das zu untersuchen ist – mit dem Bestreben festzustellen, ob wir tatsächlich irgendwo Stellen haben, die zu eng sind. Also nicht Stellen, die eng sind, sondern Stellen, die zu eng sind. Bloß beim Umsteigen im Bahnhof bin ich nicht ganz Ihrer Meinung, weil ich da sage: Durch die entsprechende Taktung wird sich das am Ende nicht viel geben. – Vielen Dank.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darf ich eine direkte Anschlussfrage stellen? Herr Kefer, dann sind wir uns doch auch einig, dass der achtgleisige Tiefbahnhof eben nicht ermöglicht, einen integralen Taktfahrplan im Sinne eines Vollknotens, wie Sie es vorher in Ihrem Idealbeispiel gezeigt haben, an das Sie einen Haken gemacht haben, zu fahren. Sie sagen: Das Problem lösen wir dadurch, dass die Züge sehr häufig fahren. Dann sind die Umstiegszeiten auch akzeptabel. – Das ist Ihre Antwort auf unseren Einwand: Ihr könnt keinen integralen Taktfahrplan fahren.

Dann sage ich dazu: okay, erst einmal theoretisch abstrakt richtig. Aber dann ist die spannende Frage, wenn wir unsere beiden Fahrplankonzepte gegenüberstellen –

das machen wir am Nachmittag –, was in der Realität herauskommt. Wie sind die Anschlüsse und die Umstiegszeiten bei Ihrem Fahrplan und bei unserem. Jetzt will ich, weil wir das nicht gezeigt haben, das nicht vorwegnehmen. Aber letztlich ist das dann die Frage, die übrig bleibt. Nicht, wie es theoretisch abstrakt ist – beides geht nämlich –, sondern wie ist der konkrete Vergleich in unserem Fall. Das würde ich gern am Nachmittag noch einmal aufrufen.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte noch einmal zum ersten Teil Ihrer Rede kommen, weil Sie zugegeben haben, dass es offensichtlich noch Probleme gibt. Sie wollten die auch noch einmal überprüfen. Ich möchte nur vor diesem Hintergrund festhalten, dass Sie zurzeit ein milliardenschweres Projekt zu bauen beginnen wollen mit einem Fahrplan, der immer noch nicht funktioniert. Sie beginnen ein milliardenschweres Projekt, das erheblichen Nachbesserungsbedarf hat. Das haben wir heute Morgen herausgearbeitet. Ich finde, Sie müssen sich dann auch gefallen lassen, dass man sagt: Unter diesen Voraussetzungen können Sie nicht beginnen. – Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, das war jetzt die hoch politische Konsequenz. Wer möchte darauf jetzt darauf antworten. Herr Leuschel, Herr Bauer.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Dass der Fahrplan nicht funktioniert, Frau Dahlbender, das wollen wir so nicht stehenlassen. Wir sitzen hier und diskutieren das. Herr Dr. Kefer hat sehr nachdrücklich gesagt, dass wir uns das eine oder andere noch angucken müssen. Da ist auch noch einiges dazu zu sagen. Wir sollten sehr vorsichtig sein in unseren Aussagen, auch im Vergleich, Herr Palmer. Es ist richtig, dass – ich greife es als ein Beispiel heraus – wir von Zuffenhausen nach Stuttgart heute vier Gleise haben. Aber die einen sind nur S-Bahn-Gleise und werden auch ausschließlich von der S-Bahn befahren,

(Zurufe: Falsch!)

anders als von Bad Cannstatt, wo wir Berufsverkehr haben. Aber in der Regel fährt dort nur die S-Bahn.

(Zuruf: In der Regel, ja!)

Zum Schweizer Modell.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich einfach informationsmäßig eine Zusatzfrage stellen? Ich habe jetzt – auch durch Ihren Vortrag – gesehen, dass es offenbar um den Flughafen herum Richtung Hauptbahnhof Strecken gibt, die gleichzeitig von S-Bahnen und ICE-Zügen befahren werden.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ja, das geht auch. Wir fahren auch nach Zuffenhausen mit ICE-Zügen auf der S-Bahn-Linie – im Störfungsfall zum Beispiel. Das gibt das System her.

(Zurufe)

Ich habe gesagt „im Störfungsfall“.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wie soll man das verstehen? S-Bahnen fahren auf ICE-Strecken, oder müssen die ICEs auf S-Bahn-Strecken fahren?

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Es geht beides. Es geht nicht überall. Es geht beides. Durch den Tunnel der S-Bahn in Stuttgart kann kein ICE fahren, um das zu sagen. Aber es passiert sehr wohl, dass wir auf den Außenstrecken in Stuttgart sogenannten Mischbetrieb haben, wo S-Bahn-Züge, Regionalzüge und IC- oder ICE-Züge auf denselben Gleisen fahren. Das geht technisch. Nur wenn Sie zum Stadtgebiet in die Verdichtung kommen, schließt es sich nachher aufgrund der Fahrplanlage der S-Bahn aus, dass wir mischen. Aber darüber wollte ich gar nicht reden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darüber werden wir ja noch einiges erfahren. Es muss richtig geplant werden.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ich möchte nur noch einmal darauf eingehen, dass hier im Raum steht, das Schweizer Modell gebe es gar nicht für uns oder es würde jetzt erst in Deutschland erfunden werden. Schon in den 60er Jahren hat sich die Bundesbahn damit befasst, den Fernverkehr zu vertakten, was 1971 zunächst und 1979 konkret umgesetzt wurde, als andere Länder, auch die Schweiz, den Fernverkehr noch nicht im Taktfahrplan betrieben. Herr Palmer, Sie hatten sehr schön die Folie aufgelegt, wie das ist, wenn Sie zwischen A-Stadt und B-Stadt eine Fahrzeit von 20 Minuten haben, und nachvollziehbar dargelegt, dass man dort mit einem Zug wunderschön hin- und herfahren kann, im Halbstundentakt einen Ausweichbahnhof braucht. Das ist alles richtig. Aber ich möchte auch sagen, dass hier im Land Baden-Württemberg gerade mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg solche Konzepte erfolgreich umgesetzt worden sind. Ich nenne nur das Ringzugkonzept, das es zwischen Rottweil und Villingen gibt, nur um zu sagen, dass es solche Dinge – –

(Zuruf: Die Experten sitzen am Tisch!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das haben die Leute hier am Tisch gemacht, das ist ein tolles Beispiel.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ich stelle es nur heraus, weil im Raum steht, dass es so etwas bei uns nicht gäbe oder wir das nicht wollten. Wir haben aber auch eine Situation – und darauf möchte ich vor der Mittagspause nicht mehr vertieft ein-

gehen –, dass wir in Mannheim diesen Knoten haben und von Mannheim nach Stuttgart eine Fahrzeit von 36 oder 37 Minuten haben. Das ist und bleibt eine Herausforderung. Und wenn man an dem Knoten Mannheim festhält und damit auch an Karlsruhe, dann kann man die Züge hier nicht zur Minute 0 oder 30 in Stuttgart haben. Das möchte ich nur einmal als Fakt rübergeben.

(Zuruf)

Von daher ergeben sich ganz andere Anschlussbeziehungen.

Herr Vorsitzender, ich weiß nicht, ob wir jetzt die Mittagspause machen wollen, aber ich würde vielleicht noch zweimal – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wollen Sie das beantragen?

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dann machen Sie weiter.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ich würde vielleicht noch wollen, dass Herr Prof. Martin etwas zu dem Fahrplan sagt, der ihn ja für das Land geprüft hat, und auch Herr Dr. Weigand. Ich würde darum bitten, dass wir diese zwei Statements noch hören. Dann sind wir sehr aufgeschlossen, nach der Mittagspause weiter zu diskutieren, wenn die beiden Herren bitte noch etwas sagen dürfen.

**Dr. Ullrich Martin:** Können wir vielleicht aus dem Vortrag von Herrn Palmer die Folie 11 noch einmal aufrufen?

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 11: Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 [Spitzenstunde: 44 Züge/h])

Ich kann jetzt natürlich nicht für die Firma SMA sprechen, möchte aber doch einige Anmerkungen machen, die dann von Herrn Dr. Weigand ergänzt werden. Das sieht natürlich wie ein Horrorszenario aus, wenn man die ganzen Kringel hier betrachtet. Auf der anderen Seite wurde mehrfach der Vorwurf geäußert, wir würden schönrechnen. Wenn man sich jetzt mal die roten Kringel betrachtet – das waren die sogenannten Doppelbelegungen, so wie es auch korrekterweise dran steht, von der Firma SMA so bezeichnet –, wenn man sich diese Doppelbelegungen im Detail betrachtet – in der Zahl insgesamt sieben –, sieht man, dass es nur zum Teil echte Doppelbelegungen sind. Das ist der geringere Teil. Ich sage gleich, was das ist. Der größere Teil dieser Doppelbelegungen sind Einfahrten mit verkürztem Durchrutschweg. Ich möchte das kurz erklären.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was ist das?

**Dr. Ullrich Martin:** Ich sage ja, dass ich gerade dabei bin, das zu erklären. Zunächst: Echte Doppelbelegungen sind – so wie von Herrn Palmer auch dargestellt – die Situation, dass zwei Züge in demselben Gleis am selben Bahnsteig hintereinander stehen. Ob das tatsächlich ein so großer Nachteil ist, ist die Frage, denn dann haben Sie genau den Kopfbahnhofeffekt: Leute, die Umsteigen wollen, können das tun, völlig ohne einen Niveauunterschied überwinden zu müssen. Das heißt, wenn wir Nachteile aufzählen, sollten wir auch Vorteile betrachten.

(Heiterkeit)

Wie sagte Herr Böttger? – Man muss beide Sachen mit dem gleichen Blick betrachten.

(Zurufe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich vielleicht für die Zuschauer noch einmal sagen, was sie hier sehen. Das ist die Zeit zwischen sieben und acht Uhr

(Dr. Ullrich Martin: Die Spitzenstunde!)

– also die Spitzenstunde. Es ist also nicht die Zeit von 11 Uhr bis 12 Uhr, sondern die Spitzenstunde. Das wird immer vergessen. Das müssen wir immer dazusagen. Herr Martin, ich habe Sie unterbrochen.

**Dr. Ullrich Martin:** Hinzu kommt, dass eine Fahrt in den Wartungsbahnhof geht, da dürfte die Zahl der Umsteiger, die sich dann vertun, doch von der Wahrscheinlichkeit her etwas geringer sein.

Dann die zweite Möglichkeit der – wenn man so will unechten – Doppelbelegung, nämlich das Nutzen des verkürzten Durchrutschweges. Das ist eine Option, die der Durchgangsbahnhof bietet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie wollten den Durchrutschweg erklären!

**Dr. Ullrich Martin:** Ja, ich bin doch dabei.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, Sie sind nicht dabei. Sie setzen den schon voraus.

**Dr. Ullrich Martin:** Nein, das ist eine Option, die der Durchgangsbahnhof im Gegensatz zum Kopfbahnhof bietet, wo diese Situation stets vorhanden ist. Das heißt, wir haben hinter jedem Signal, an dem der Zug am Bahnsteig anhalten soll und muss, einen bestimmten Freiraum, der nicht belegt werden darf, solange der Zug einfährt bis er steht. Dieser Raum hinter dem Signal ist zusätzlich freizuhalten, obwohl der Zug da noch gar nicht entlangfährt. Das Signal zeigt noch „Halt“. Trotzdem muss der

Freiraum hinter dem Signal blockiert werden und darf demzufolge nicht von anderen Zügen genutzt werden. Die Länge dieses Freiraumes ist abhängig von der Einfahrtgeschwindigkeit. Das hatte der Herr Palmer auch ganz richtig erläutert. Je höher die Einfahrtgeschwindigkeit, desto länger ist auch der Durchrutschweg, und je geringer die Einfahrtgeschwindigkeit, desto geringer ist hinter dem Signal dieser Weg, der aus Sicherheitsgründen zusätzlich freizuhalten ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also das ist der Durchrutschweg?

**Dr. Ullrich Martin:** Das ist der Durchrutschweg.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt haben Sie es endlich gesagt.

**Dr. Ullrich Martin:** Ja, es ist nicht so einfach, das zu erläutern. Dieser Fall des verkürzten Durchrutschweges heißt also nicht, dass zwei Züge gleichzeitig am Bahnsteig stehen. Es dürfte also unmöglich sein, in den falschen Zug einzusteigen. Das bedeutet, dass der eine Zug aus dem Gleis ausfährt, und er ist noch nicht ganz weg – wie man so schön sagt –, da kann der zweite Zug schon einfahren. Das ist die Idee der Nutzung verkürzter Durchrutschwege in der Spitzenstunde – dann, wenn der Verkehr sich verdichtet. Wenn wir uns einmal die roten Kringel anschauen, sind das sieben an der Zahl. Und eine echte Doppelbelegung, wo wirklich zwei Züge hintereinander im Gleis stehen, liegt nur in zwei der sieben Fälle vor, während fünfmal ein sogenannter verkürzter Durchrutschweg genutzt wird. Das heißt, der eine Zug fährt aus, und der zweite Zug fährt frühzeitig hinter dem ersten Zug ein.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Was passiert bei kleiner Verspätung des ersten Zuges?

**Dr. Ullrich Martin:** Das kommt auf die konkrete Situation und darauf an, was Sie unter „kleiner Verspätung“ verstehen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Sagen wir 1 Minute, sodass er nicht weg ist zu der Zeit, wo der andere reinfahren soll.

**Dr. Ullrich Martin:** Dann kann er doch reinfahren. Dann kann er reinfahren, das ist kein Problem. Das Einzige, was dann folgt, ist, dass sich die Geschwindigkeit natürlich etwas weiter verringert, wie im Kopfbahnhof. Das, was im Kopfbahnhof standardmäßig passiert, können wir im Störfall dort auf einem oder zwei Gleisen – es wird ja nicht der ganze Bahnhof komplett ständig gestört sein – auch machen. Das kann dann auch entsprechend kompensiert werden, weil die Fahrplangestaltung das so vorsieht. Im Übrigen kommen wir noch zu Ihrem Konzept, das eben von der Fahrplanstabilität her – das heißt, die Verspätungsübertragung von einem Zug auf den anderen – viel kritischer zu sehen ist. Aber das wird ja noch Thema sein. Damit möchte ich an Herrn Dr. Weigand übergeben.

**Dr. Werner Weigand:** Zunächst, Herr Palmer, hat es mich gefreut, dass Sie mich zitiert haben. Ich muss sagen: Solch ein Fahrplan entwickelt sich. Man muss die Geschichte sehen. Daher muss ich die Kollegen in Schutz nehmen, die das vor vielen Jahren zum ersten Mal geplant haben. Damals war schon klar: Es gibt den Intercity-Halbstundentakt, wenn die Nachfrage in Deutschland stärker wächst. Sie wächst dann, wenn wir mehr Schnellstrecken haben. Im Nahverkehr haben sich die Taktsysteme erst langsam entwickelt. Insofern muss der Fahrplan berücksichtigt werden, auf der anderen Seite muss die Infrastruktur aber auch eine Stabilität haben, um eine Weiterentwicklung der Fahrplankonzepte zu vertragen. Das ist ein wichtiger Punkt: Ist die Infrastruktur hier stabil genug?

Dann möchte ich zu den konkreten Planungen, die SMA vorgelegt hat, die wir überprüft haben, ergänzen: Es ist nicht in Ordnung, wo Sie Kringel gemacht haben; denn wir haben bestimmte Planungsparameter. Danach müssen wir die technischen Zugfolgezeiten berücksichtigen, also die Zeiten, wann technisch, wenn ein Zug aus dem Bahnhof herausfährt, der nächste kommen kann. Wir müssen von vornherein eine gewisse Pufferzeit in den Fahrplan einarbeiten.

Unser Fahrplan, den wir konkret planen, ist in Zehntel Minuten geplant, hier stehen nur Minuten. 3 Minuten, das ist richtig, reichen nicht ganz; denn wir haben Zugfolgezeiten. Bei kurzen Nahverkehrszügen fängt es bei 1,6 Minuten an und geht, wenn lange ICE-Züge betroffen sind, bis auf 2,8 Minuten hinauf. Das heißt, wir planen normalerweise noch mindestens 1 Minute Pufferzeit im konkreten Fall ein. In anderen Fällen planen wir größere Pufferzeiten.

Herr Leuschel hatte gezeigt, dass über längere Zeit doch sehr viele Zeiten frei sind. Das heißt, in der ganzen Bahnsteigbelegung ist ein erheblicher Spielraum, wodurch Verspätungen wieder weggepuffert werden können. Es sind auch eine ganze Menge Züge dabei, die länger als die Mindesthaltezeit halten und dadurch beim Halt etwas aufholen können.

Daher ist es ganz wichtig: Das System muss stabil sein. Gerade so, wie der Fahrplan jetzt gestaltet ist, ist er bezogen auf den Bahnhof stabil. Uns hat auch die Kombination von – ich will nicht sagen: Engpässen – Bereichen, die relativ sparsam geplant sind, interessiert. Wir haben nicht nur Einzelspielchen gemacht – darauf komme ich gleich noch zurück –, sondern Engpässe auch im Zusammenhang simuliert und den Fahrplan insgesamt in Bezug darauf überprüft, wie man Verspätungen einspielt oder mit welchen Wahrscheinlichkeiten sich Züge behindern. Ist das noch zulässig oder nicht? Dies ist noch nicht ganz abgeschlossen, aber da, wo wir größere Probleme gesehen haben, zum Beispiel mehrere Eingleisigkeiten, haben wir empfohlen: Die Eingleisigkeit Flughafen plus die Eingleisigkeit Wendlinger Kurve sollte man nicht machen, das könnte sich hochschaukeln. Andere Dinge kann man abfedern, indem man zum Beispiel – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung, Ihre Darstellung wird dadurch, dass Sie jetzt plötzlich zur Wendlinger Kurve kommen, nicht verständlicher. Für nachher: Wir reden jetzt über den Fahrplan, oder?

**Dr. Werner Weigand:** Ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielleicht könnten Sie für nachher mal überlegen, die Beispiele nicht theoretisch abzuhandeln, sondern zu sagen: Auf dem Gleis 3 oder 4 fährt der Regionalzug von Ludwigsburg ein, dann kommt noch ein Zug und dann noch einer. Wie behindern sie sich? Verstehen Sie? In der Theorie kann ich alles darstellen. Man muss es konkretisieren, damit die Leute um Stuttgart herum überhaupt begreifen, worum es geht. Wir haben immer theoretische Ausführungen über die Zugfolge, aber damit die Leute es verstehen, müsste man es konkretisieren. Nehmen Sie einfach Beispiele.

**Dr. Werner Weigand:** Können wir das Beispiel von Herrn Palmer mit dem verspäteten ICE nehmen? Er hat 8 Minuten Verspätung.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Soll ich den Film noch mal zeigen?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das war doch das braune Bild, oder?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darf ich, solange das gesucht wird, noch eine Verständnisfrage stellen? Herr Weigand, haben Sie gerade gesagt, dass man die eingleisige Wendlinger Kurve nicht bauen sollte? Habe ich das richtig gehört?

**Dr. Werner Weigand:** Nein, ich habe gesagt, dass im Zusammenspiel von zwei eingleisigen Kurven, die von den gleichen Zügen befahren werden und wo es weitere Abhängigkeiten gibt, eine davon zweigleisig sein sollte.

(Film: Verspätungsfalle Stuttgart 21, Variante 1)

Zu der Story mit dem ICE: Wenn der Regionalzug schon vorher Verspätung hatte, hat er ein anderes freies Gleis in Stuttgart. Das sieht man an dem Bahnhofsbelegungsplan. Das heißt, er hat dann nicht 8 Minuten Verspätung, sondern er hat 4 Minuten Verspätung. – Ach so, das ist der pünktliche? Okay.

(Zurufe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist aber jetzt das andere Bild.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das ist noch der pünktliche Fall. Der Verspätungsfall kommt erst danach. Das ist bei den Folien am Stück, das konnten wir nicht anders machen.



Ist es bei so kurzer Verspätung eigentlich gut, das Gleis zu wechseln? Die Gefahr ist, dass die Fahrgäste es so spät mitkriegen, dass sie nicht in den Zug einsteigen können. Übrigens sind wir der Auffassung, dass es nicht geht. Unsere Fahrplanfolien, die wir von Ihnen haben, zeigen kein freies Gleis, das in diese Richtung belegbar ist. Das müssten wir dann bitte gemeinsam analysieren.

**Dr. Werner Weigand:** Der Zulauf der Züge ist ja lange vorher bekannt. Eine gute Disposition und Fahrgastinformationen gehören sowieso dazu.

(Zuruf: Jetzt sind wir bei dem verspäteten! – Film: Verspätungsfalle Stuttgart 21, Variante 2)

In dem Fall wäre der Regionalzug vorher schon gefahren. Er muss den ICE nicht abwarten, er kann direkt in den Stuttgarter Hauptbahnhof einfahren, hält kurz, fährt weiter zum Flughafen und wird da überholt. Denn wenige Minuten später gibt es einen weiteren Zug, der über Plochingen nach Tübingen fährt. Die Fahrgäste, die nach Tübingen wollen, können diesen anderen Zug nehmen.

Wenn der blaue Zug zum Flughafen vorgefahren wäre, müsste er zwar am Flughafen von dem roten Zug, dem ICE, überholt werden, hätte dann aber nur 4 Minuten Verspätung. Ein bisschen Puffer ist im Fahrplan drin. Er hat vielleicht in Nürtingen 3 Minuten, und der Gegenzug – da sind wieder 2 Minuten Puffer drin – hat dann noch 1 Minute, sodass sich das System nicht hochschaukelt, sondern es stabilisiert sich in dem Fall.

Für große Knoten kann man natürlich Tausende solcher Beispiele durchspielen, genauso für K 21. Bei K 21 haben Sie zum Beispiel an sehr vielen Stellen zwischen Regionalzügen und S-Bahnen oder auch zwischen Regionalzügen nur 3 Minuten Zugfolgeabstand, was wir an vielen Stellen schon nicht gestatten würden. Man kann solche Spiele spielen, muss aber sehen, dass es sich wieder stabilisiert. Wir haben keine Anzeichen dafür, dass es sich mit der Infrastruktur nicht wieder stabilisiert. Natürlich müssen wir in Bezug auf die Optimierung des endgültigen Fahrplans noch etwas weiterarbeiten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. Ich sehe schon, wir leisten hier unglaubliche Vorarbeit für die zukünftige Fahrplangestaltung. Die Schlichtung bekommt immer bedeutendere Aufgaben zugemessen. – Herr Palmer, dazu?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Direkt dazu. – Wir haben gesehen, wie Sie, Herr Weigand, als Fahrdienstleiter versuchen würden, das Problem zu lösen. Wir sehen dabei eine Reihe von Schwierigkeiten. Wenn Sie es nur so lösen können, bleibe ich bei der Aussage: Dann reicht die Infrastruktur nicht.

Erstens. Am Anfang entscheiden Sie, dem ICE noch eine weitere Verspätung aufzubrummen, weil der Abstand zu kurz ist und Sie ihn nicht durchkriegen. Sie haben

nämlich nur ein Gleis von Zuffenhausen, es gibt keine zwei Gleise. Sie werden den Abstand bei dem Verspätungsfall nicht hinkriegen. Das heißt, der ICE hat dann 9 Minuten. Sie brummen dem ICE das Warten auf den Regionalzug auf.

Dann entscheiden Sie: Die Fahrgäste, die alle an einem Gleis bereitstehen – viele sind schon da, damit sie schnell reinkommen, es ist auch eng, man muss schnell raus –, sollen jetzt – Behinderte und Kinderwagen eingeschlossen – schnell mal oben drüber auf den anderen Bahnsteig gehen, also rauf und runter mit dem Aufzug. Das schaffen sie in der Zeit nicht; denn Ihre Konzernrichtlinie sagt: bei Verspätungen unter 10 Minuten kein Gleiswechsel. Völlig richtig, man kann den Fahrgästen nicht zumuten, dauernd wieselmäßig durch den ganzen Bahnhof zu rennen. Nur wenn Sie das alles in Kauf nehmen, können Sie versuchen – ob es klappt, können wir nicht nachvollziehen –, das Aufschaukeln der Verspätung zu verhindern. Ich sage: Wenn nur mit solchen Notmaßnahmen das Aufschaukeln von Verspätungen zu verhindern ist, ist die Infrastruktur nicht ausreichend.

Ich möchte noch einmal betonen, dass Herr Dr. Kefer – wir wissen, dass das stimmt – gesagt hat: Die vollständige Simulation, die allein die Frage entscheiden kann: „Passiert das, was wir hier sehen, relativ selten oder häufig?“, gibt es nicht. Sie haben nur Teiluntersuchungen gemacht. Wir hätten gern, bevor Sie weiterbauen, dass Sie das vollständig simulieren, mit allen Weichen, mit allen Signalen. Manches ist noch gar nicht definiert. Sie wissen gar nicht, ob Sie eine ETCS-Doppelausrüstung im Fildertunnel haben oder nicht. Das ändert die Simulation.

Wir sagen: Die Fahrpläne sind so knapp, dass keine Reserven da sind, um die Verspätungen wieder aufzuholen. Im Gegenteil, mittlerweile haben Sie zum Beispiel die Fahrtzeiten der Züge nach Tübingen um mehrere Minuten verlängern müssen, weil Sie mit den ursprünglich geplanten Fahrtzeiten nicht hinkommen; das hat SMA Ihnen gesagt. Solange so viele Schwierigkeiten da sind und Ihre Lösungsvorschläge so nachteilig sind wie die gerade vorgestellten, möchten wir, dass Sie erst fertig simulieren, um sagen zu können: „Jawohl, das ist stabil oder nicht“, bevor Sie weiterbauen. Ich finde, das ist kein unzumutbares Verlangen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bauer, Herr Rockenbach, und dann machen wir Schluss. Wir wollen ja zu Mittag essen. Das ist von Herrn Leuschel schon vor einer halben Stunde beantragt worden.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Direkt zu dem, was Herr Palmer gesagt hat, und dann können wir heute Mittag mit Herrn Heimerl und Herrn Dr. Kefer weitermachen. Es ist sehr weit simuliert und so simuliert, dass wir mit Sicherheit sagen können: Es ist nicht nur fahrbar, sondern es ist hervorragend fahrbar.

(Lachen von den Projektgegnern – Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Mutig!)

– Ja, es ist so. Wir haben natürlich – das wissen Sie aus der Beantwortung unseres Briefes – die entsprechenden Ausrüstungen, ETCS usw., vorgesehen. Die Simulation als solche kann nur einen Stand von heute und eine Perspektive für das Jahr 2020 wiedergeben. Jeder – das gilt auch für Sie bei K 21 – wird im Prozess weiter-simulieren müssen. Es gibt kein Ende in der Simulation, sondern das ist ein aktueller Sachstand. Sie sehen auch, dass wir – das muss man auch anerkennen – schon weiter sind – nicht nur als das Gutachten oder die Stellungnahme 2008 gezeigt hat – als letztes Mal, als wir über die Leistungsfähigkeit und den Gleisbelegungsplan geredet haben. Es ist ein anderer Gleisbelegungsplan, der sich in Zukunft noch weiter ändern wird, weil wir – das hat Herr Prof. Martin eindrucksvoll dargestellt – klar aufzeigen, dass bestimmte Doppelbelegungen eben nicht suggerieren, dass es eine Vielzahl von Doppelbelegungen gibt, sondern es sind aktuell nur zwei Doppelbelegungen. Insofern sind die Simulationen zum heutigen Stand so weit, dass wir sicher sagen können: Es ist fahrbar, und es ist gut fahrbar.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich möchte eine einfache Frage stellen, nur zur Information. Wer ist eigentlich zuständig für die Erstellung eines solchen Fahrplans? Ist es die Bahn oder das Land?

(Ernst Pfister [Projektbefürworter]: Die Bahn!)

– Die Bahn.

(Lachen von den Projektgegnern)

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Nein, es sind verschiedene Dinge. Das Land hat natürlich – das ist der Hintergrund, das ist vorher angeklungen und wird immer unterschlagen – durchaus ein großes Interesse an der Möglichkeit des Integralen Taktfahrplans; keine Frage. Wer hat das gemacht? – Auch wenn Ihre Experten sagen, sie seien Mitväter davon: Das Land hat das Angebot geschaffen. Das Land hat das Ziel, dies, wo es nur geht, zu machen. Es wird auch mit Landesmitteln gemacht.

Jetzt, Herr Dr. Geißler, gibt es ein Angebot, das, wenn man es zusammennimmt, den Fernverkehr, Regionalverkehr und Nahverkehr umfasst. Dazu braucht man eine Fahrplanabstimmung. Damit ist es am Ende – so sage ich es – eine Gemeinschaftsaufgabe, ausgehend von dem Angebot, das das Land, Stichwort: Angebotskonzeption, in der Fläche haben will. Genau das ist das Problem in vielen Bereichen. Man muss dann einen bestimmten Mischverkehr nicht nur simulieren, sondern letztlich in der Außenwelt, in der Realität auch zum Erfolg bringen. Das ist die Aufgabe, die auch einen Prozess bedeutet. Es ist unehrlich, zu sagen: Jetzt haben wir einen Fahrplan, der für das Jahr 2019 so aussieht. Wir gehen von der Infrastruktur aus, die jetzt vorhanden ist, die man notfalls auch entwickeln kann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt als letzte Wortmeldung Herr Rockenbauch.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Herr Bauer, man kann sich viel darüber unterhalten, was „hervorragend fahrbar“ ist. Ich verstehe nicht ganz – das hatten wir schon bei den Kosten und haben es jetzt auch bei dieser Kritik –, dass das Land immer wieder versucht, die Bahn AG in Schutz zu nehmen. Sie müssten doch eigentlich froh sein. Wenn die Bahn selber sagt, das Jahrhundertprojekt, das sie Ihnen versprochen hat, sei eng kalkuliert: Was heißt das für ein Jahrhundert-, ein Zukunftsprojekt? Dann müssten Sie über die Kritikpunkte, die wir Ihnen heute genannt haben, eigentlich dankbar sein, statt zu versuchen, sie zu verniedlichen. – Das ist das Erste. Bei den Kosten erleben wir übrigens genau das Gleiche. Dort geht es um Steuergeld, in dem auch viel Landesgeld steckt.

Das Zweite ist: Sie können natürlich noch ewig lange weitersimulieren, aber dass Sie gleichzeitig weiterbauen – Herr Palmer hat es gesagt –, funktioniert auf gar keinen Fall. Denn heute ist klar geworden: Sie simulieren noch, während K 20 – der heutige Kopfbahnhof – einwandfrei funktioniert, und das auch im Störfall. Wenn ich mich entscheiden kann zwischen denen, die seit 16 Jahren rumsimulieren, und denen, die den Kopfbahnhof, der komfortabel, übersichtlich, der zweitpünktlichste Bahnhof, behindertengerecht und im Störfall, im Katastrophenfall super zu evakuieren ist, nicht aufgeben wollen, um all die Schäden für die Stadt, Risiken für Mineralwasser und Menschen zu vermeiden, dann sage ich doch lieber: oben bleiben.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Damit haben wir alles klar. Das musste so gesagt werden. Das ist völlig korrekt und richtig. Es ist die Frage, ob Sie gleich darauf antworten wollen oder ob wir jetzt die Mittagspause machen.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich will nur einen letzten Satz loswerden. Es ist in der Tat – wir nehmen die Bahn nicht in Schutz – eine Gemeinschaftsaufgabe. Wir sind Partner, und zwar ganz bewusst, weil wir das Angebot des Nah-, Fern- und Regionalverkehrs im Bahnknoten Stuttgart 21 und für das gesamte Land besser machen müssen. Deshalb wollen wir einen Fahrplan schaffen, der im Jahr 2020 so optimal ist, dass man rasche Verbindungen hat, kürzere Reisezeiten als bisher. Das ist unser Anliegen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Dann tun Sie es doch mal!)

– Stopp. Dementsprechend haben wir so simuliert und simulieren auch jetzt so, dass wir davon überzeugt sind, dass das Konzept, wie es momentan besteht, ausgereift und besser ist als die Fata Morgana, die die K-21-Entwickler in vielen Bereichen darstellen. Das werden wir heute Mittag zeigen, wenn wir über das Fahrplankonzept von K 21 reden. Dann werden wir noch einmal relativ konkret zeigen, dass es hier andere Kritikpunkte gibt und S 21 selbst in diesem Zustand schon besser ist, als K 21 jemals sein wird.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das musste offenbar auch gesagt werden.

Damit gehen wir in die Mittagspause bis 14 Uhr. – Danke schön.

(Unterbrechung der Sitzung: 13:18 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 14:11 Uhr)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir fahren fort in der Schlichtung. Bevor wir hier weitermachen, möchte ich mich – jetzt sind die schon draußen, das macht aber nichts, das kann man denen ja sagen – bei den Angestellten, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Rathauses bedanken, die uns jetzt schon zum zweiten Mal am Samstagmorgen, Samstagmittag, Samstagnachmittag zur Verfügung stehen.

(Beifall)

Das ist nicht selbstverständlich. Aber es ergibt sich wahrscheinlich auch aus ihrem unmittelbaren Interesse an dem, was wir hier tun. Sie machen das wirklich hervorragend. Ich habe das auch vorgestern im Ältestenrat gesagt. Die Stadt Stuttgart hat sich bei dieser Schlichtung in einer Form, in einer Art und Weise hilfreich gezeigt, das kann man nur als absolut perfekt bezeichnen. Das verdient unseren Dank. Das möchte ich noch einmal ausdrücklich sagen.

(Beifall)

Jetzt steht

### **Leistungsfähigkeit und Betriebskonzept Kopfbahnhof 21**

auf der Tagesordnung. Dazu gehören auch die Fahrpläne usw. Heute Nachmittag müssen wir ja mal über die verkehrliche Leistungsfähigkeit von K 21 reden. Oder wollen wir noch bei S 21 weitermachen? Jetzt wird dort drüben mit dem Kopf geschüttelt. – Herr Palmer, bitte schön.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich bin gern bereit, unseren K 21-Leistungs-Vortrag jetzt einzubringen, wenn Sie das wünschen. Aber ich hätte zum Abschluss noch eine Frage zu dem Teil Stuttgart 21, wenn ich die stellen darf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, natürlich.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Danke schön. – Wir haben jetzt einiges von Ihnen gehört, wie Sie erklären, was mit Doppelbelegungen ist, warum Sie hoffen, dass die Simulation doch am Ende ergibt, dass das einigermaßen stabil gefahren werden kann. Ich habe aber noch auf einen Punkt gewartet: Die Ursprungsaussage ist ja,

dass ein Drittel mehr Züge möglich sind. Das ist die Aussage gegenüber den Parlamenten. Was Sie vorgelegt haben, verteidigen und wo Sie sagen: Wir hoffen, dass wir das noch stabil kriegen, sind aus unserer Sicht 38, von mir aus 42 Züge, jedenfalls in der Dimension dessen, was der bestehende Bahnhof kann, weil der noch nicht ausgereizt ist. Mit den Zügen, die heute fahren, ist noch Reserve da. Ich finde, es ist die Frage zu klären: Ist die Infrastruktur, so wie Sie sie dimensioniert haben, geeignet, um in der Spitzenstunde in etwa das Fahrplanangebot von heute kapazitiv abzuwickeln? Dann ist nur noch die Frage, ob die Qualität einigermaßen passt. Unsere Auffassung ist, dass die Qualität dann nicht stimmt, aber die Leistung in etwa ähnlich ist. Oder bleiben Sie bei Ihrer ursprünglichen Aussage: Das, was Sie bauen, ist zu dem Preis, den Sie herstellen wollen, ein Jahrhundertprojekt, das ein Drittel Leistungsreserven gegenüber dem heutigen Bahnhof hat? Wenn das so ist, dann sollten Sie dafür auch einen Nachweis erbringen.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Palmer, vielen Dank für die Frage. Ich hatte heute Morgen bei meinem Vergleich zu K 21 das Wort „Baukastensystem“ in den Mund genommen. Ich hatte gesagt, dass unsere Spitzenbelastung, um auf dieses Drittel zu kommen, Herr Palmer, auch dann erbringbar ist, wenn zusätzliche neue Außen-Infrastruktur gebaut wird – Stichwort P-Option. Da sind wir insofern beieinander. Erst einmal möchten wir festhalten, dass das, was ich vorgestellt habe, bei uns mit der SMA untersucht worden und fahrbar ist. Nun will ich nicht wieder von vorn anfangen. Aber vielleicht habe ich mich da nicht klar genug ausgedrückt, dann möchte ich das gern wiederholen. Wenn wir dann zur Spitze kommen wollen, heißt das auch, dass außerhalb von Stuttgart an den Strecken etwas getan werden muss.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nur noch einmal, weil Sie sagen, dass Sie sich vielleicht nicht klar ausgedrückt haben. Ich will sehen, ob wir uns hier einigen und ob wir uns verstehen. Ihre Aussage heißt: Das Drittel mehr Leistungsfähigkeit, das Sie im Bahnhofsbereich bei den Gleisen mit diesen Kringeln markiert haben, dass da noch Platz sei – wir glauben, dass man den Platz braucht, damit nicht alles zusammenbricht, aber Sie sagen, dass da noch Platz ist –, dieses Drittel mehr Leistungsfähigkeit kann mit dem bestehenden Gesamtinfrastrukturausbau, wie er geplant ist, nicht realisiert werden, sondern es könnte allenfalls dann möglich sein, wenn Sie weitere Infrastrukturergänzungen vornehmen, zum Beispiel diese P-Option, die Sie gerade genannt haben – zwei weitere Gleise nach Zuffenhausen – und anderes. Das heißt, das, was wir gestern kostenmäßig vorgelegt bekommen haben – mit den Kosten, die da genannt wurden –, ist so leistungsfähig wie der bestehende Kopfbahnhof. Und wenn Sie dieses Drittel an Reserven, die Sie vermuten, realisieren wollen, müssen Sie mehr Geld ausgeben und diese zusätzlichen Infrastrukturausbauten durchführen, was immer die sind. Das ist die Aussage, wie ich sie verstanden habe.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Wir brauchen es ja für unser Betriebskonzept jetzt nicht, wir haben die 44 Züge in eine Richtung nachgewiesen, wo wir sagen, dass der Kopfbahnhof 35 plus 2 hat – bei Ankunft.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Aber das war ja kein Widerspruch, sondern eine Bestätigung meiner Aussage, richtig? Das, was Sie jetzt bauen, kann nur so viel Leistung liefern, wie das, was der bestehende Bahnhof kann.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein, mehr.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Und wenn Sie mehr wollen, dann müssen Sie zubauen.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein, mehr.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Zwei Züge mehr oder weniger, aber – –

(Zurufe)

– Dann verstehe ich es nicht

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Wenn wir von neun Zügen reden, sind es nicht nur zwei mehr oder weniger.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da gehen die Schätzungen und Berechnungen tatsächlich auseinander. Das haben wir gesehen. Das wird bestritten. Herr Kefer, Sie wollten dazu noch etwas sagen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich wollte es noch einmal so zusammenfassen, Herr Palmer: Das, was für Stuttgart 21 als Fahrplan zu fahren war oder aufgrund der Aufgabenstellung zu fahren ist, kann gefahren werden. Und das liegt deutlich über dem, was heute bei K 20 – nennen wir es einmal so – gefahren wird. Dann kann für die Zukunft – bei S 21 mit den acht Gleisen – noch über das hinaus mehr gefahren werden als beim Kopfbahnhof, wenn man in den Zulauflinien Veränderungen vornimmt, weil heute die Zuläufe als solches der begrenzende Faktor sind. Aber um das gewünschte Fahrplankonzept S 21 zu fahren, brauchen wir keine Veränderungen im Zulaufkonzept.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das ist ein wichtiger Punkt. Wir müssen eine Klärung herbeiführen, ob wir uns verständigen können. Was Sie gerade gesagt haben, heißt erstens: Sie sehen das – ich habe es noch einmal projizieren lassen –

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 11: Gleisbelegung im Tiefbahnhof S 21 [Spitzenstunde: 44 Züge/h])

als fahrbar an. Da haben wir eine unterschiedliche Einschätzung. Wir sagen, dass das gar nicht geht, dass es aufschaukelnde Verspätungen gibt und dass es überprüft werden muss. Aber unterstellt, dies wäre fahrbar, sagen Sie, das sei die Anforderung, die Sie erfüllen – mehr aber nicht, es sei denn, Sie bauen dazu. Das heißt, Sie haben einen Fahrplan vorgelegt, den wir für kritisch halten. Und bei dem ist bei 44 Zügen Schluss. So haben Sie sich gerade für mich ausgedrückt.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Vom Bahnhof her ist nicht Schluss.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, aber von der Gesamtinfrastruktur Knoten Stuttgart ist dann Schluss – mit Zulaufstrecken und allem drum und dran.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Außen herum um den Knoten sozusagen. Das ist gleiche Problematik wie bei einem K 21.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Natürlich.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Da gilt genau das Gleiche. Wir haben heute auf den Bahnhof zulaufende Linien – unbestritten –, und diese zulaufenden Linien vertragen natürlich nur eine bestimmte Anzahl von Zügen – egal, was ich für ein Konzept in dem Knoten habe. Dieses Bahnhofskonzept ist in der Lage, mit diesen heute existierenden zulaufenden Linien alles abzufahren, was fahrplantechnisch unter S 21 definiert und gefordert ist. Wenn ich dann darüber hinaus in der gesamten Umgebung von Stuttgart deutlich mehr fahren möchte, muss ich an den Zulauflinien etwas tun. Aber das muss man machen, egal ob bei K 21 oder bei S 21. Das kann dann, wenn ich an den Zulauflinien noch etwas tue, S 21 in der heutigen Form auch noch aufnehmen – mit 30 % drüber.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich möchte an Herrn Hickmann das Wort geben.

**Gerd Hickmann:** SMA sagt aber in der Stellungnahme aus diesem Jahr, das Ganze müsse von DB Netz noch auf Fahrbarkeit überprüft werden.

(Zuruf: So ist es!)

Sie haben heute selbst gesagt, dass Sie auch die Notwendigkeit sehen, dass man hier einmal eine vollständige Simulation durchführt. Das heißt, Ihre Aussage jetzt gerade eben steht unter diesem Vorbehalt.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Zum grundsätzlichen Vorgehen: SMA entwirft einen Fahrplan. Dieser Fahrplan wird im Anschluss von der DB Netz-AG auf Fahrbarkeit überprüft. Und vor allem wird der konkrete Fahrplan – wir bezeichnen das als Trassenkonstruktion, wenn Sie so wollen – anschließend von der DB Netz-AG erstellt. Das ist das Zusammenspiel, das da passiert. Das, was wir im Moment machen, ist das absolut Normale und der turnusmäßige Prozess. So, und dann



kommen – das ist in dem Prozess ganz normal – von der einen Seite immer Rückläufe und Verbesserungsvorschläge und von der anderen Seite Überprüfungen. Und in diesem Iterationsprozess, in dieser Schleife wird am Ende der finale Fahrplan ermittelt. Dabei, Herr Palmer, finden eben auch Überprüfungen auf Fahrplanstabilität statt.

Für unsere Zuschauer: Solche Überprüfungen auf Fahrplanstabilität sind relativ komplex und aufwändig, weil da zum Beispiel simuliert wird, was die Folge in der Verspätung ist, wenn ein Zug irgendwo eine Verspätung hat. Es kann sein, dass es sehr einfach ist, diese Verspätung zu kompensieren, wenn ein Zug irgendwo 2 oder 3 Minuten Verspätung hat. Einmal angenommen, er hat 7 Minuten Aufenthaltszeit am Bahnsteig, dann kommt er 3 Minuten zu spät rein und fährt nach 4 Minuten wieder raus. Dann ist das Thema erledigt. Oder ich habe beispielsweise auf der Strecke etwas Reserve, sodass ich dort wieder aufholen kann.

Es könnte aber auch sein – solche Fälle gibt es genauso im Netz –, dass der Zug mit einer Verspätung reinkommt und im Anschluss dann weitere Züge verspätet. Das kann kaskadenartige Auswirkungen haben. Das wird alles in solchen Programmen simuliert. Deswegen kann man nicht anhand einzelner Fälle – so wie Sie das vorhin gemacht haben – eine Aussage treffen, ob wir deswegen eine Instabilität im Fahrplan haben oder ob das ein Einzelfall ist. Man kann nicht aus der Tatsache, dass ich an einer Stelle entdecke, dass ein Zug eine Verspätung verursacht, unmittelbar ableiten, was es eigentlich bewirkt. Wir bezeichnen das als Netzwirkung. Diese Stabilitätsüberprüfung, wenn Sie so wollen, ist grundsätzlich und in jedem Fall zu machen.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Das Schweizer Ingenieurbüro hat – das hat die Ministerin hier kürzlich zitiert – festgestellt, dass der geplante Tiefbahnhof keine Kapazitätsauswirkungen auf die Filderstrecke habe. Soweit korrekt? – Was die Ministerin nicht zitiert hat, war, dass das Schweizer Ingenieurbüro erklärt hat, den Tiefbahnhof habe es in seiner Kapazität nicht untersucht. Das werde die Bahn machen. Und dass die Filderstrecke mit den Beeinträchtigungen, die sie hat, Auswirkungen auf die Kapazität des Tiefbahnhofs hat, hat sie auch nicht gesagt.

(Zurufe)

– Das hat sie nicht gesagt. Der ist nicht untersucht worden. Und deswegen ist die Frage: Wann fangen Sie an, in Ihren Simulationen zu untersuchen, welche Auswirkungen die Engstellen, die Langsamstellen, die Überschneidungen und die eingleisigen Anschlüsse auf die Kapazität des Tiefbahnhofs haben?

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Direkt zu Herrn Conradi: SMA hat das gesamte Betriebsprogramm untersucht, und zwar für den gesamten Knoten mit allen Infrastrukturrestriktionen. Das war auch das Letzte, was wir, als wir das erste Mal darüber geredet haben, uns als Schwachstelle ganz bewusst vorgenommen haben. Wir sind jetzt eben mit SMA zu dem Ergebnis gekommen, dass das gesamte Programm nicht nur fahrbar, sondern auch stabil ist. Das war das Ergebnis. Und das war

auch die Antwort, die ich heute Morgen schon auf die Feststellung von Herrn Palmer gegeben habe.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Das steht nicht drin!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Jetzt noch einmal, damit wir irgendwann Klarheit bekommen. Sie sagen, 44 Züge sind die Anforderung, die Sie erfüllen. Aber Reserven haben Sie dann keine mehr – mit dem vorhandenen Außennetz. Das Netz als Ganzes definiert eine Grenze von 44 Zügen. So habe ich Sie verstanden.

Jetzt ist die Frage, ob das kompatibel ist mit der Aussage von früher ist, dass Stuttgart 21 – das ist ja das ganze Netz und nicht nur die acht Gleise im Bahnhof – ein Drittel mehr Leistung hat. Da sagen wir: Nein, hat es nicht, es ist genauso leistungsfähig wie der Kopfbahnhof, bei dem wir nachweisen können, dass da heute 38 Züge in der Stunde ohne große Probleme fahren – der zweitpünktlichste Bahnhof in Deutschland.

Jetzt fragen wir uns erstens, ob die Differenz zwischen 38 und 44 ein Drittel ist und zweitens, ob es die überhaupt gibt. Wir sagen, dass es die gar nicht gibt, sondern dass bei 38 stabil Schluss ist. Deswegen haben wir uns einmal ausnahmsweise außerhalb von Baden-Württemberg und zwar in drei wichtigen Bahnhöfen angesehen – es muss ja ein großer Bahnhof sein –, wie groß da die vorschriftsmäßigen Zeiten zwischen zwei Zügen auf dem gleichen Gleis sind.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 – Folie 13: Bahnsteig muss 3 Min. nach einem ICE wieder belegt werden)

Wir haben ja gesehen: Bei Ihrem, der auf Kante genäht ist, sind da Abstände von 3 Minuten drin, teilweise 2 Minuten – extrem kurze Zugabstände auf den gleichen Gleisen. Und dann haben Sie noch die Doppelbelegungen, die Herr Martin uns erklärt hat. Da sind praktisch 0 Minuten Abstand. Wir haben geguckt, wie das in Hamburg ist: 8 Minuten sind die Regel, Ausnahme nur bei Baufahrplänen. Wie ist das in Köln? – Das ist der kritischste Bahnhof, den Sie überhaupt so betreiben, völlig überlastet, Doppelbelegungen und die ganzen Dinge, die man macht, wenn ein Bahnhof zusammenbricht: Mindestabstand 5 Minuten. Wer dort unterwegs ist, weiß: ständig Verspätungen. Und bei den ICE-Linien sind es 12 Minuten, weil Sie die in diesem Knoten nicht dauernd verspätet haben wollen. Dreimal in der ganzen Woche gibt es eine Unterschreitung dieser Mindestzeiten auf 4 Minuten.

Mannheim Hauptbahnhof hat einen Mindestabstand im Gleis von 6 Minuten. Wir glauben, dass ein Zugabstand von nur 3 Minuten am selben Bahnsteig in Deutschland keine Entsprechung in einem vergleichbaren Großbahnhof hat. Wir würden gern wissen, wo das der Fall sein soll. Wir glauben, dass es das nicht gibt.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Berliner Stadtbahn!)

– Entschuldigung, der Berliner Stadtbahnhof ist kein vergleichbarer Knoten-Großbahnhof, das werden Sie zugeben. Bei der S-Bahn im Tunnel da unten sind es 90 Sekunden gewesen, bis Sie das Signal herausgerissen haben. Das ist kein Vergleich. Wir reden von einem Großbahnhof, der über komplexe Zulaufstrecken mit Verspätungen kämpfen und die in seinem System ausgleichen muss. Wir sagen, dass es das in Deutschland nicht gibt.

Sie bauen einen Bahnhof, der so wenig Kapazität hat, dass Sie nur, wenn Sie den Zugabstand auf 3 Minuten in Ihrem Fahrplan reduzieren, überhaupt 44 Züge in der Stunde erreichen. Daraus schließen wir: Wenn Sie einen vernünftigen Zugabstand – das kann nicht stabil sein, Herr Kefer – von 5 Minuten vorgeben, sinkt die Kapazität auf die 38 Züge, die der heutige Kopfbahnhof abwickelt – bei gleicher Qualität nicht mehr Leistung als der bestehende Bahnhof. Und da Sie gerade gesagt haben, dass die 44 die Obergrenze über das ganze System ist, ist mit meiner Aussage, dass es stabil nur mit 38 geht, nach unserer Auffassung ein glasklarer Beweis erbracht: Die Parlamente haben Geld für ein Zukunftsprojekt bereitgestellt, das ein Drittel mehr Züge abwickeln soll, wenn man sie braucht – Reserven für ein Jahrhundert. Und sie bekommen einen Bahnhof, der genauso viele Züge in der gleichen Qualität abwickeln kann wie der bestehende. Das ist der Vergleich. Ich muss ihn wiederholen. Die Parlamente bestellen ICE, und zum doppelten Preis kriegen sie eine Dampflok.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Palmer, einmal ganz direkt darauf geantwortet: Ich habe leider die Beispiele nicht auswendig drauf, aber im Hamburger Hauptbahnhof werden zumindest im Berufsverkehr die Gleise dichter als im 8-Minuten-Abstand belegt. Ich habe es jetzt nicht im Kopf. Ich möchte es zumindest strittig stellen.

(Zuruf: Es steht da: 5 Minuten! Lesen!)

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ganz kurz. Wir haben gerade gezeigt, dass der neue Super-Bahnhof nicht leistungsfähiger ist als K 20. Aber K 20 kann noch mehr. Es wäre auch noch interessant: das Notfallkonzept S-Bahnen. Der bestehende Kopfbahnhof ist in der Lage, auch ein funktionierendes Notfallkonzept für die S-Bahnen anzubieten. Das muss man realistischere als Kapazität und Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes drauf rechnen. In all das, was Sie jetzt zeigen – mit den kurzen Zeiten zwischen den Zügen, mit den Doppelbelegungen und sonst was –, in Ihr Konzept noch die S-Bahnen reinzupfrieren, da bin ich höchst gespannt darauf, wie das funktionieren soll. Und in dem Fall, dass noch irgendetwas anderes schiefeht, haben Sie wirklich das komplette Desaster.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich will einfach zu dem, was Herr Palmer gesagt hat, feststellen, dass es nicht zutrifft, was Sie behaupten. In der Spitzenstunde – und das ist auch belegt durch SMA – sind künftig 44 Züge möglich, und das sind deutlich mehr als bisher. Mit heutiger Infrastruktur wären es nur 37. Und das ist

Fakt. Ich stelle das jetzt einmal so fest. Dass künftig nicht noch mehr Züge möglich sind, liegt, wie Herr Dr. Kefer gesagt hat, allein an den Zulaufstrecken generell. Das gilt auch bei Ihnen. Und die zusätzliche Nachfrage in den Spitzenstunden – weil die immer im Raum steht –, ist nicht realistisch, denn die Spitzenstunde ist schon ausgedehnt, was die Deckung der Nachfrage angeht. Deshalb denke ich, wir sollten uns hier nicht über bestimmte Streitigkeiten unterhalten, die eigentlich schon längst ausgeräumt sind. Das Verkehrsangebot insgesamt – mit Stuttgart 21 für den Nah- und Fernverkehr oder für den Nah- und Regionalverkehr – kann durch die Infrastruktur in jedem Fall 20 % mehr betragen als bisher – in jedem Fall mehr. Das heißt als auch, die Kapazität der Infrastruktur ist deutlich über dem, was Sie prognostizieren.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wo ist der Beweis? Jetzt sagen Sie 20 %, früher war es ein Drittel. Wo ist der Beweis?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Schluss, Sie haben nicht das Wort! – Jetzt kommt Herr Arnoldi.

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Herr Bauer, ich möchte nur noch einmal feststellen: Die 37 Züge sind das, was heute im Bahnhof gefahren wird.

(Christian Becker [Projektbefürworter]: Nein! Die Kapazität!)

– Die Kapazität. Herr Hopfenzitz hatte hier aber ausgeführt, dass der heutige Bahnhof auf jeden Fall deutlich mehr Züge verkraften kann. Ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen. Was heute gefahren wird, ist nicht die Baseline, sondern die Kapazität des heutigen K 20 ist deutlich höher.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das, was Herr Hopfenzitz gesagt hat, ist eigentlich völlig unkommentiert in der Schlichtung verschwunden. Inzwischen ist gesagt worden, er hätte falsch gezählt. Das ist bis jetzt nicht bewiesen worden.

Darf ich folgenden Vorschlag machen? Im Moment steht Behauptung gegen Behauptung. Herr Palmer redet immer von Beweisführung. Wahrscheinlich gehört die Fahrplangeschichte zu den Bereichen, in denen es eine absolute Wahrheit nicht gibt. Ich will Folgendes sagen: Was Sie vorgetragen haben, ist absolut bemerkenswert, zumindest nachdenkenswert; das ist auch von Herrn Bauer, Herrn Kefer und Herrn Leuschel gesagt worden. Das, was Sie gesagt haben, wird der Bahn aus der Schlichtung praktisch als Hausaufgabe überreicht. Sie soll sich überlegen, wie man den daraus resultierenden Folgen, die Sie dargestellt haben, in der Zukunft abhelfen könnte. Sie hat zugesagt, dass das noch einmal überprüft wird.

Ich glaube, im Moment kommen wir nicht weiter. Es war eine dankenswerte Position, die Sie vertreten haben, das war begründete Kritik. Das ist jetzt an die andere Seite weitergegeben. Wir können aber in der Frage, ob es nun 44 oder 37 Züge sind, keine Einigung erzielen. Das ist vielleicht auch gar nicht notwendig, weil es von anderen

Faktoren abhängig ist, die man möglicherweise auch noch verbessern kann. – Noch etwas? Herr Palmer.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich bin völlig einverstanden mit dem, was Sie sagen. Aber eins werden Sie mir, glaube ich, zugestehen: Das ist keine Meinungsfrage. 38 Züge werden dem Kopfbahnhof attestiert, das geht.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Nein, 37!)

– 37, okay. Über den einen brauchen wir uns nicht zu streiten. Sie akzeptieren 37. Wir sagen: Eigentlich sind 38 schon nachgewiesen, die Kapazität ist über 40. Aber meinetwegen 37 – nur, damit Sie zustimmen, nicht weil ich das meine. 37 akzeptieren Sie.

Sie sagen selbst: Bei 44 ist bei uns – mit all den Schwierigkeiten, die wir aufgezeigt haben – die Grenze erreicht. Man kann sagen, was man will, aber die Differenz zwischen 37 und 44 ist nicht ein Drittel von 37. Dann müssten Sie uns mindestens zwölf nachweisen. Sie behaupten nur sieben. Das heißt, wir sind weit unter dem, was die Parlamente beschlossen haben.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter] schüttelt den Kopf.)

– Jetzt schütteln Sie den Kopf darüber, aber ich war in den Parlamenten. Die Parlamente haben ein Zukunftsprojekt versprochen bekommen, das ein Drittel mehr Zugfahrten erlaubt als heute. So eine große Differenz – wir sagen: gar nichts, wenn Ihre Zahlen stimmen, sind es maximal 20 % –, zwischen 0 und 20 %, ist nicht ein Drittel. Ich glaube, diese mathematische Rechnung kann man nicht der Meinungsbeliebigkeit aussetzen. Oder sehe ich das falsch, Herr Dr. Geißler?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Möglicherweise sehen Sie es falsch, möglicherweise auch nicht. Ich kann das wirklich nicht – – Mir schien das, was Sie gesagt haben, plausibel. Aber ein Parlament, egal ob Landtag oder Bundestag, sollte sich nicht mit Fahrplänen befassen und darüber abstimmen. Das finde ich eher ein Problem.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Bei so einer Bahn?)

Dann beruft man sich auf demokratische Abstimmungen. Die Abstimmungen betreffen Sachverhalte, die im normalen gesetzgeberischen Verfahren nicht behandelt werden können. Das ist ein Problem.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Dazu hat man Ausschüsse!)

– Dazu hat man Ausschüsse, und dazu hat man vor allem eine Regierung – normalerweise schon. Lassen wir die Berufung auf Parlamente. Es sieht gerade so aus, als ob dort so unmündige Leute säßen, die falsch informiert worden sind. Wenn das der

Fall ist, dann ist es ein Beweis dafür, dass ein Parlament offenbar nicht in der Lage ist, das im Einzelnen nachzuvollziehen. Nicht einmal wir in dieser Runde kriegen es hin, eine gemeinsame Bewertung in der Frage, ob es 37 oder 44 sind, vorzunehmen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Entschuldigung, ich war in dem Parlament. Jetzt muss ich mal das Parlament verteidigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sehr gut.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darin waren Leute wie ich. Sie haben gesagt: Was ihr da baut, kann maximal so viele Züge abwickeln wie der bestehende Bahnhof. Dann hat man gesagt: Das stimmt nicht, sondern es wird ein Drittel mehr gefahren. Die beiden Aussagen standen im Parlament gegeneinander, Fahrplandaten gab es nicht. Dann hat selbstverständlich die Regierung recht, weil sie die Mehrheit hat. Also hat das Parlament beschlossen: Wir geben die Milliarden aus, damit ein Drittel mehr Züge fahren können. Das spricht nicht gegen das Parlament, sondern gegen die Information des Parlaments. Das ist doch das Problem.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Einen letzten Satz, und dann sollten wir wirklich zu K 21 kommen. Er sprach gerade von der Spitzenstunde. Spitzenstunde sind die 37 und 44. Das ist das eine. Aber wir reden bei Stuttgart 21 nicht nur von der Spitzenstunde. Die Kapazität von S 21 insgesamt ist weit größer. Damit kommen wir in den Bereich, den auch das Parlament wusste: Das ist das eine Drittel – Punkt.

(Lachen von den Projektgegnern – Werner Wölfle [Projektgegner]:  
Nachts ist noch Platz, ja!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Geht Herr Palmer jetzt aus Protest raus, oder was ist los? Wollen Sie noch etwas sagen?

(Heiterkeit – Boris Palmer [Projektgegner]: Ich soll doch K 21 machen!)

– Jetzt ist es recht. Bitte schön, dann fangen wir mit K 21 an. – Danke schön.

Ich werde gefragt, wann heute Schluss ist.

(Heiterkeit)

Das Fernsehen will das offenbar wissen. Wir haben jetzt 14:30 Uhr. Was meinen Sie? Vier bis fünf Stunden?

(Zurufe)

– 15:30 Uhr?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: 16 Uhr!)

– 16 Uhr. 16:30 Uhr? 17 Uhr?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ne, ne, ne!)

Ich sage mal: 17 Uhr.

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

Sonst kommen wir wieder in Schwierigkeiten. 17 Uhr ist Deadline. Einverstanden?

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Wie wäre es denn mit 15 Uhr? – Heiterkeit – Weitere Zurufe)

– Das ist nicht erlaubt. Ich lasse niemanden aus dem Saal. 17 Uhr.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Aber 17 Uhr ist dann fix, Herr Geißler?)

– Ja, 17 Uhr ist 17, nicht 37 und auch nicht 44, sondern 17. Wer redet? – Herr Palmer. Bitte schön. Es geht jetzt um die Leistungsfähigkeit von K 21.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Meine Damen und Herren! Herr Dr. Geißler, Sie haben mich wiederholt ermahnt, verständlich zu bleiben. Deswegen werde ich auch die Folien, die schon einmal in der Schlichtung gezeigt wurden, erklären. Ich hoffe, dass das in Ihrem Sinn ist, auch wenn es Wiederholungen bedeutet.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21)

Zu unserem Betriebskonzept – man könnte auch Langfristfahrplan sagen, der Begriff ist eigentlich eingängiger – und der Leistungsfähigkeit des modernisierten Kopfbahnhofs; wir nennen ihn K 21, Kopfbahnhof 21.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 2: Karte)

Zur Erinnerung – es wurde einmal behauptet, es sei ein Wackelpudding –: Was verstehen wir unter Kopfbahnhof 21? Sie haben hier im Überblick die Infrastruktur, von der wir ausgehen: den modernisierten Bahnhof mit einer schönen neuen Bahnhofshalle, die sanierten Gleise, die lange nicht unterhalten wurden, eine zusätzliche zweigleisige Strecke nach Bad Cannstatt und ein zusätzliches, ein fünftes Gleis – das ist hier farblich leider nicht erkennbar – nach Zuffenhausen. Das ist im Zentralbereich die Infrastruktur, die wir zugrunde legen. Dann kommt die spannende Frage: Wird die Neubaustrecke gebaut oder nicht? Das wissen wir nicht. Wir wissen aber,

dass der Kopfbahnhof sowohl mit der Neubaustrecke als auch ohne Neubaustrecke funktioniert.

Wir haben uns bei dem Langfristfahrplan, den wir Ihnen zur Prüfung vorgelegt haben, dafür entschieden, die Neubaustrecke zu unterstellen. Sie beginnt hier. Wir haben also gesagt: Wenn Sie schon eine neue Strecke bauen, die für sich ein eigenes Projekt ist, dann kann sie auch beim Kopfbahnhof mitbenutzt werden. Wir glauben, dass das wichtig ist, um einen echten Vergleich herstellen zu können. Natürlich ist die alte Filstalbahn immer langsamer als die Neubaustrecke über die Schwäbische Alb. Wir unterstellen also die Neubaustrecke, binden diese aber anders an.

Sie haben hier den Tunnel direkt aus dem Durchgangsbahnhof. Wir fahren erst einmal bis Obertürkheim auf den bestehenden Strecken und zweigen dann ab. Sie erinnern sich an die Diskussion mit Herrn Bitzer: Muss man da in den Tunnel, oder kann man über das Gewerbegebiet, über den Neckar? Das lassen wir mal offen. Es wurde jedenfalls nicht bestritten, dass diese Trasse möglich ist. Es gibt den Platz, ohne dass man quer durch Wohngebiete neue Gleise bauen müsste. Die Fotos waren eindeutig, der Platz ist da, Herr Kefer. Sonst hätten Sie in der Sitzung früher zeigen müssen, was im Weg steht. Das haben Sie nicht getan. Deswegen nehme ich an, wir sind uns einig.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das, Herr Palmer, ist eine Behauptung. Es gab genügend Gegendarstellungen von Herrn Bitzer.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Aber Herr Bitzer hat immer nur gesagt, dass es un schön ist. Er hat an keiner Stelle gesagt: Das geht nicht.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, nein. Herr Bitzer hat gesagt, dass es nicht planfeststellbar ist und dass es eine Menge technische Probleme gibt.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Sekunde. Die Planfeststellungsthematik kommt am Schluss noch mal. Dazu habe ich eine völlig andere Auffassung. Im Moment geht es um die räumlichen Verhältnisse. Der Platz ist da. Das kann man nicht bestreiten.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, da war doch – –

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Das ganze Tal ist Platz!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Erinnere ich mich falsch?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich Folgendes sagen? Herr Kefer, Sie haben ausdrücklich gesagt – – Ich wollte sicherstellen, dass die Projektgegner die Möglichkeit haben, ohne ständig von Herrn Bitzer unterbrochen zu werden, mal zu zeigen, wie die Strecke überhaupt vom Hauptbahnhof auf die Filder kommt. Sie müssen es ja wenigstens mal zeigen können. Dann hatten wir über diese Linie mit dem Sport-



platz usw. geredet. Wir sind schon fast oben gewesen und waren plötzlich wieder hinter dem Neckar, hinter der Brücke, weil einer gesagt hat: Wir müssen erst noch über das Gleisvorfeld reden, was man da reparieren muss.

Die Projektgegner haben diese Strecke aufgezeigt, daran kann sich jeder noch erinnern. Herrn Leuschel hat dann mit den Bahnsteigkanten, den Höhen usw. probiert, letzte Schwierigkeiten zu machen.

(Heiterkeit – Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Aber nicht wegen der Trassenführung!)

Das haben wir auch abgeräumt. Dann haben Sie, Herr Kefer, gesagt: Die Sache ist technisch machbar. Das haben Sie ausdrücklich gesagt.

(Beifall von den Projektgegnern)

Das ist protokolliert. Das wollen wir hier vielleicht festhalten. – Jetzt Sie.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Danke. Mehr wollte ich auch nicht sagen. Es ist platztechnisch machbar. Über Planfeststellungsrecht kann man anderswann reden.

Hier würden wir bei uns den Tunnel vorsehen, Richtung Ulm, und hier gäbe es einen Abzweig, damit auch Züge zum neuen Flughafenbahnhof fahren können; das ist diese Strecke. Hier entsteht also ein Gleisdreieck. Züge können von Ulm und Tübingen zum Flughafenbahnhof, und sie können auch so in die Stadt fahren. Natürlich können sie die schnelle Strecke Stuttgart–Ulm insgesamt in dieser Weise befahren. Dann ist die Fahrtzeit nicht länger als bei S 21, nämlich unter einer halben Stunde. Das ist unser Infrastrukturkonzept.

Wir haben uns dann, um dem Vorwurf entgegenzutreten, dass wir unterschiedliche Varianten haben, auf eine bestimmte Infrastruktur festgelegt. Die wurde Ihnen übermittelt. Ich glaube, es muss jetzt nicht sein, dass ich jede Weiche benenne. Sie haben von der Projektseite konkret vorgelegt bekommen, welche Infrastruktur wir genau zugrunde legen. Die wichtigsten Elemente habe ich gerade erklärt. Das weicht tatsächlich ein bisschen von früheren Varianten des Kopfbahnhofkonzepts ab. So wie wir es Ihnen jetzt übermittelt haben, halten wir es für den Vergleich und den Beweis, dass die Neubaustrecke mit dem Kopfbahnhof einzubinden ist, für richtig. Darauf wollen wir uns festnageln lassen. Darauf basiert auch der Langfristfahrplan, den wir Ihnen vorlegen und über den wir sprechen wollen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 3: Linienverbindungen auch mit K 21)

Das kennen Sie auch. Ich sage aber noch einmal ganz kurz, Herr Dr. Geißler, was man hier sehen kann. Es geht nicht darum, alles nachzuverfolgen, sondern es geht

darum, zu zeigen, wie das Liniennetz, das unser Langfristfahrplan abbildet, aussieht. Dieses Liniennetz liegt unserem Langfristfahrplan zugrunde. Sie sehen hier mit den dicken Strichen die sogenannten durchgebundenen Linien, das heißt Linien, die irgendwo weit weg von Stuttgart starten, die rote zum Beispiel in Heidelberg, durch den Hauptbahnhof fahren und dann in eine Stadt in eine andere Richtung weiterfahren, in dem Fall – nicht zufällig – nach Tübingen.

Sie sehen, dass viele dieser Linien dick sind. Das sind alles durchgebundene Linien. Das heißt, der Zug kommt aus einer Richtung in den Hauptbahnhof – natürlich wendet er dort, Durchbindung heißt in diesem Fall Richtungswechsel, er kann nicht einfach durchfahren – und fährt dann wieder raus in die andere Richtung. Auch dies ist in unserem Fahrplan unterstellt. Das heißt, wir haben einen der Gründe, der für Stuttgart 21 angeführt wird – man muss Durchbindungen möglich machen –, im Kopfbahnhof umgesetzt. Das ist möglich. Dies ist das Liniennetz, das unserem Fahrplan zugrunde liegt.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 4: Wie liest man einen Gleisbelegungsplan?)

Das haben wir schon gehabt, das muss ich nicht mehr erläutern. Ich will nur noch einmal darauf hinweisen, dass Sie, wenn Sie sich unseren Gleisbelegungsplan für den Kopfbahnhof angucken und mit dem vergleichen, den Sie vorher für Stuttgart 21 gesehen haben, darauf achten, wo solche Situationen auftreten, dass zwei Züge gleichzeitig im Gleis sind, hier versetzt und hier gleichzeitig. Das ist die Stuttgart-21-Situation, das ist die Kopfbahnhof-21-Situation.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 5: Integrierter Taktfahrplan: Gleisbelegung im Kopfbahnhof 21)

Hier sehen Sie unser Grundangebot, das heißt die Züge, die den ganzen Tag über fahren können sollen, nicht die Züge für den Berufsverkehr. Dafür haben wir einen eigenen Fahrplan ausgearbeitet. Wir haben den Knoten – Herr Leuschel hat vorher zu Recht darauf hingewiesen – nicht idealtypisch auf die Minute 0 gelegt – alle Züge sind im Bahnhof, wenn es Schlag Stunde ist –, sondern wir haben zwei Knoten, zur Minute 15 und zur Minute 45. Wir hätten es auch gerne auf der Minute 0. Das ist auch denkbar, wenn man großräumigere Veränderungen vornimmt. So wie aber im Moment der Knoten in Mannheim und Karlsruhe liegt, geht es nicht, weil die Fahrtzeit von Mannheim nach Stuttgart 36 Minuten beträgt. Mannheim ist ein echter Nullknoten, dort treffen sich alle ICEs um 30. Das geht nicht. 30 plus 36, dann kommt man zur Minute 6 an. Das ist zu spät. Man muss vor der Minute 0 ankommen. Deswegen haben wir gesagt: Gut, dann gehen wir auf die Minute 15. Da kann man einen Knoten herstellen.

Das ist aber nur der Nachweis, dass ein Knotenbahnhof in Stuttgart möglich ist. Das heißt nicht, dass wir es genauso machen wollen. Wir würden es bevorzugen, an-

derswo Veränderungen vorzunehmen und dann in Stuttgart zu einem Nullknoten zu kommen. Das ginge auch, aber nur mit Investitionen. Wir wollen uns aber nicht dem Vorwurf aussetzen: Was ihr macht, geht nur, wenn anderswo Geld ausgegeben wird. Also dieser Fahrplan, der mit dem Grundgerüst, das Sie aus Karlsruhe und Mannheim und auch mit dem Knoten in München kennen, funktioniert. Also Minute 15.

Wenn Sie da gucken, wo die Hand runterführt, sehen Sie: Zur Minute 15 sind alle Züge im Gleis. Wie das geht, haben wir auch mit dem Filmchen, das ich aus Zeitgründen nicht wiederhole, vorgeführt. Auch Ihre Simulation vorher, als Sie gesagt haben: „Wir machen einen Haken dran“, zeigt genau diese Situation. Die Züge kommen nacheinander rein – je weiter links der Balken ist, umso früher kommt der Zug an –, dann stehen sie alle da, alle können umsteigen, und wenn alle umgestiegen sind, fahren sie nacheinander wieder raus. Das Ganze passiert zur Minute 45 noch einmal. Der große Unterschied ist: Wir können sicherstellen, dass Umsteigen immer funktioniert.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 6: K21: Kürzere Reisezeiten durch bessere Anschlüsse)

Wir haben jetzt die Frage überprüft – das ist ja wichtig –: Was bedeutet das für die Reisezeiten? Es geht nicht nur darum: Kann ich im Bahnhof umsteigen? Man kommt irgendwoher und will irgendwohin. Dann ist interessant: Wie lange fährt man in der Summe?

Sie sehen hier: Grün überwiegt. Grün heißt: Die Fahrtzeit ist beim Kopfbahnhof 21 mit unserem Langfristfahrplan vom Startort zum Zielort – das sind immer Bahnhöfe – kürzer als bei Stuttgart 21. Blau heißt: Es ist umgekehrt. Die Fahrtzeit ist bei Stuttgart 21 kürzer als beim Kopfbahnhof 21. Wenn Sie diese Tabelle – die wir Ihnen übermittelt haben, damit Sie jede einzelne Zahl überprüfen können, ob sie erfunden ist oder stimmt – zusammenzählen, dann kommt hier unten das Entscheidende heraus, nämlich: Beim Kopfbahnhof 21 sind die Zeiten bei 58 Reisen zwischen zwei Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet – Region Stuttgart – schneller als bei Stuttgart 21. Umgekehrt tritt dieser Fall 30-mal auf, also ein Verhältnis von 2:1.

Das heißt: In der Summe, unter Einrechnung der Umsteigezeiten, unter Einrechnung der längeren Wartezeiten im Bahnhof – unsere Züge müssen länger im Bahnhof stehen als bei Stuttgart 21, das ist das Wesen eines Knotenbahnhofs, die Züge sind länger im Bahnhof, bevor sie wieder rausfahren –, unter Einrechnung all dieser Effekte sind wir bei knapp 60 Städteverbindungen schneller und bei 30 Städteverbindungen ist Stuttgart 21 schneller. Deswegen sagen wir: Unser Konzept ist besser.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 7: Vergleich der Umsteigezeiten S21 – K21)

Nun haben wir auch die Umsteigezeiten ermittelt. Das ist mit der Folie, die Sie heute Morgen gezeigt haben, jedenfalls nicht widerlegt; darauf war der Balken für K 21 nicht abgebildet. Wir sagen: Die mittlere Umsteigezeit ist mit dem Kopfbahnhof 21, das ist grün, immer besser als mit Stuttgart 21, das ist orange. Sie sehen bei der ersten Grafik eine mittlere Umsteigezeit von 18 Minuten und von etwas über 10 Minuten. Der orangene Balken ist immer höher als der grüne. Das heißt, bei Grün warten Sie weniger. Das gehört sich auch so, das kennt man von der Verkehrsregelung: Bei Grün geht es voran. Also auch in diesem Punkt Überlegenheit für das Kopfbahnhofskonzept, weniger Wartezeiten beim Umsteigen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 8: K 21:  
52 Züge in der Spitzenstunde 7 – 8 Uhr möglich!)

Wir haben auch ein Spitzenstundenkonzept vorgelegt, das sehen Sie hier. Wir kommen auf 52 Züge in der Stunde, die alle nachgewiesen sind. Dies ist nicht geschehen, indem wir nur den Bahnhof gemalt haben, sondern wir haben für jeden Zug auch ermittelt: Wo ist er losgefahren? Wo fährt er hin? Welche Gleise benutzt er auf der ganzen Strecke? Zu welcher Zeit sind sie frei? Das ist alles geleistet. Wir sind der Auffassung, dass dabei jedenfalls weniger Probleme übrig sind, die noch gelöst werden müssten, als bei dem von Ihnen vorgelegten Konzept. Wenn hier Streit entsteht, zeigen wir, wo überall noch Stellen sind. Ich sage nur: Remstal, S-Bahn-Konflikt. Sie wissen selber, wo die Schwächen, die nicht gelösten Probleme bei S 21 liegen. Wir sagen: Davon haben wir weniger. Wir halten dieses Konzept für fahrbar, und zwar in der Qualität, in der auch heute der Bahnverkehr in der Region läuft. Das ist ein Drittel mehr. Wir können 52 Züge im Kopfbahnhof nachweisen – wir können zeigen, wo sie fahren –, und wir haben eine stabile Fahrplanqualität.

Wenn Sie versuchen – was wir bei Ihnen gemacht haben –, zum Beispiel Gleisabstandszeiten von 3 Minuten nach einem ICE zu finden, dann werden Sie nicht fündig. Das gibt es bei unserem Konzept nicht. Hier sind ordentliche Abstände zwischen zwei Zügen im Gleis. Wenn Sie versuchen, die ganzen verpassten Anschlüsse aufzuzeigen, werden Sie das beim Grundtakt mit einer einzigen Ausnahme nicht finden. Das heißt, alle Nachteile, die in Ihrem Fahrplan heute Morgen offenkundig – für jeden, der ein bisschen verstanden hat, wie die Pläne zu lesen sind – aufgetreten sind, gibt es bei unserem Konzept nicht. Deswegen ist dieses Fahrplankonzept weit überlegen. Es bietet bessere, schnellere Verbindungen, und sie sind zuverlässig.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 9: Fazit)

Die Zusammenfassung haben wir schon mal gezeigt. Ich denke, darüber kann ich schnell hinweggehen, das muss heute nicht mehr ausgeführt werden. Hier ist die kritische Marke. Der Unterschied ist: Wir sind bei 52 Zügen pünktlich, bei Ihnen ist zu erwarten, dass es zu sich aufschaukelnden Verspätungen kommt. Warten wir ab, was Ihre weiteren Untersuchungen dazu leisten. Die Folie wurde schon gezeigt, also lieber gleich weiter zum Resümee.

Gleich habe ich noch einen zweiten Teil – wir machen es kurz, das war eine Wiederholung –, in dem ich die Fragen beantworten möchte, die Sie uns zu unserem Kopfbahnhofkonzept übermittelt haben.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 10: Unser Resümee)

Resümee: Ein Zuwachs der Zugzahlen ist im Kopfbahnhof möglich – wie wir gesehen haben –, mit den Infrastrukturverbesserungen deutlich über das hinaus, was mit dem Tunnelbahnhof möglich ist. Die Anschlüsse werden mit Stuttgart 21 eher schlechter; im modernisierten Kopfbahnhof könnten sie deutlich besser sein als heute. Mit Stuttgart 21 sinkt die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gegenüber heute. Mit Stuttgart 21 kann jedenfalls nicht mehr als im Kopfbahnhof in gleicher Qualität geleistet werden, auf jeden Fall deutlich weniger als mit K 21, dem modernisierten Kopfbahnhof. Deswegen meine ich: Man kann nicht davon reden, dass dies der Wirtschaft, dem Verkehr, dem Land nützt. – Das war der erste Teil.

Damit wir die Fragen dann auch beantworten – eines der Probleme unserer Schlichtung ist, dass viele Fragen offenbleiben und nicht beantwortet werden –, würde ich gern sofort zum zweiten Teil übergehen. Es geht um die Rekapitulation und die Fragen, die uns gestellt wurden, die wir wörtlich zitierbar dabei haben. Mit Ihrem Einverständnis würde ich diese jetzt beantworten, wenn mir das jemand aufspielt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wollen Sie jetzt Fragen zum Beispiel zu der Folie 8 stellen?

(Peter Conradi [Projektgegner]: Nein, die liegen vor! – Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Weitermachen!)

– Weitermachen? Man muss schon noch mal Stellung nehmen zu dem, was er bisher gesagt hat. Denn wenn das stimmt, dann braucht ihr den Bahnhof nicht zu bauen. – Ja, bitte. Was ist?

(Zuruf: Kommt gleich!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wir haben einen Fragenkatalog.

(Präsentation: Antworten zu K21)

Wir haben elf Fragen übersandt bekommen, die wir gerne beantworten wollen, damit die Diskussion nicht ins Leere läuft.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 3: Frage 1)

Frage 1: Wie wurde überprüft, ob die Kapazität von K 21 (inklusive Zulaufstrecken) für den vorgesehenen Fahrplan ausreichend ist? Welche Infrastrukturausbauten sind über die bereits vorgestellten Maßnahmen hinaus erforderlich, um die Kapazitätsprobleme zu lösen?

Unsere Antwort: trassenscharfe Planung. Das heißt, wir haben auf der gesamten Fahrtstrecke der Züge ermittelt: Hier gibt es keine Konflikte, kein Zug ist im Weg, keiner muss dem anderen ausweichen, die Abstände sind ausreichend. Wir haben dies über das gesamte Netz getan. Wir sind uns also sicher, dass dies – von kleinen Restunsicherheiten abgesehen, die bei Ihrem Fahrplan auch noch bestehen – funktioniert. Wenn Sie etwas gefunden haben, würden wir gern wissen, wo Sie Probleme sehen. Deswegen sind wir der Auffassung, dass über das hinaus, was wir Ihnen vorgestellt haben, was bei uns K 21 heißt, was diesem Fahrplan zugrunde gelegt ist, keine weiteren Ausbauten erforderlich sein werden.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 4: Frage 2)

Frage 2: Wie soll das Problem des Lärmschutzes entlang der oberirdischen Streckenabschnitte gelöst und mit städtebaulichen Aspekten in Einklang gebracht werden?

Die einfache Antwort ist: so wie man es jetzt gerade in Berlin auch gemacht hat, wie man es in Mannheim gemacht hat, als man den Durchgangsbahnhof für die ICE-Strecke gebaut hat. Wir glauben, dass das auch in Stuttgart gelingen wird. Warum sollte es hier anders sein als in anderen Städten? Wir sagen außerdem: Es soll so sein wie bei Stuttgart 21. Da haben Sie schließlich auch neue Neckarbrücken im Siedlungsgebiet und machen Lärmschutz; das geht nicht anders. Wenn das für Stuttgart 21 möglich ist, ist es auch für unser Konzept möglich.

Wir sagen auch: Da wir vorhandene Strecken nutzen und dort allenfalls noch Gleise anbauen, wie zum Beispiel bis Obertürkheim, stimmt es zwar, dass dadurch zum ersten Mal die Pflicht entsteht, Lärmschutz zu betreiben, deswegen war es aber vorher schon laut. Es gab nur keine Lärmschutzpflicht. Das bedeutet: Dann wird endlich das gemacht, was im Moment niemand bezahlen möchte. Dann bekommt auch das Neckartal den notwendigen Lärmschutz, vor dem sich die Bahn im Moment drückt, weil sie sagt: Das müssen wir nicht tun, das bezahlt uns niemand. Dann sind Sie verpflichtet, es zu machen. Das muss also mit in unsere Kostenrechnung.

Antwort in der Summe: Das kann städtebaulich gut gelöst werden. Es ist ein Vorteil für die Menschen, die heute an den Schienenstrecken leben, weil der laute Güterverkehr dann endlich durch Lärmschutzmaßnahmen leiser wird. Wir halten es für einen Vorzug unseres Projektes, dass die Bestandsstrecken modernisiert werden, nicht für einen Nachteil.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 5: Frage 3)

Frage 3: Welcher Bauablauf ist vorgesehen, um die extrem negativen Folgen für Bürgerinnen, Bürger, Fahrgäste und Stadt zu beherrschen?

Unsere Antwort – wir haben das schon einmal vorgestellt –: Wir modernisieren abschnittsweise im vorhandenen Gleisareal. Deswegen gibt es weitaus weniger Betroffene als bei Ihrem Projekt. Bei uns kommt der Zubau zuerst. Das heißt, man baut erst neue Gleise, dann können die Züge die neuen Gleise benutzen – das haben wir Ihnen auch mit Folien demonstriert –, dann reißen wir das Alte ab und bauen es wieder neu auf, damit es wieder 50 oder 100 Jahre hält. Also: zuerst der Zubau, dann die Ersatzmaßnahmen.

Bei Stuttgart 21 gibt es – jetzt schon sichtbar durch die Verlegung der Bahnsteige hinter die Baugrube – zehn Jahre lang erhebliche Beschwerden für die Fahrgäste. Das entfällt bei unserem Konzept, das ist überhaupt nicht nötig. Frankfurt wird gerade modernisiert. Da hat man den Fahrgästen nicht über zehn Jahre hinweg lange Fußwege über Baugruben zumuten müssen.

Unsere Antwort also: Wenn das extrem negative Folgen sind, dann ist Ihr Projekt in den Folgen für die Bürgerinnen und Bürger doppelt extrem negativ. Wir halten das für weitaus leichter zu vermitteln und zu beherrschen als die Maßnahmen, die Sie im Stuttgarter Talkessel durchführen wollen. Es müsste eigentlich jedem einleuchten, dass die Sanierung und Erweiterung im Gleisfeld weniger Probleme für die Bürgerinnen und Bürger bringt als ein Komplettabriss und ein kompletter Neubau.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 6: Frage 4)

Frage 4: Welche Kostenschätzung gibt es für die einzelnen zur Verwirklichung des vorgestellten Gesamtkonzepts K 21 erforderlichen Einzelbausteine? Wie detailliert und mit welchem Preis und Planungsstand wurden die Kosten der jeweiligen Einzelbausteine ermittelt?

Ich weiß nicht, wer solche Fragen an uns richtet. Wir beantworten alles, aber Sie wissen ziemlich genau: Die Antwort muss eigentlich die Bahn wissen. Denn eigentlich wäre es Ihre Pflicht gewesen, ein vernünftiges Kopfbahnhofskonzept so weit zu prüfen, dass Sie sich die Fragen selbst beantworten könnten. Wir wollen aber nicht so sein. Wenn Sie das alles nicht wissen, wenn Sie keine Ahnung haben, was die Alternative kosten könnte, dann können wir Ihnen eine Daumenschätzung geben.

Wir haben 13 km Tunnelstrecken in unserem Konzept, Sie 33 km. Das ist ein Verhältnis von knapp 1:3. Da die Tunnel das Teuerste sind – das wird niemand bestreiten –, behaupten wir, dass die Sanierung eines bestehenden Kopfbahnhofs nicht so teuer ist wie der Komplettabriss und ein Neubau quer zum Talkessel. Das kann nicht gleich teuer sein. Unsere Aussage ist – genauer können wir es mit unseren Planungsmitteln nicht leisten, auch Ihre Kostenschätzungen sind im Laufe der Jahre

immer anders geworden –: die Hälfte bis ein Drittel der Kosten von Stuttgart 21. In dem Bereich bewegt sich nach unserer Überzeugung der Gesamtausbau des Kopfbahnhofs 21. Andere Auffassungen bitten wir zu belegen. Das ist für uns eine plausible Berechnung. Wir bauen auch nicht weitere neue Bahnhöfe in dem Umfang, wie Sie sie benötigen. Wir haben weniger Kosten zu tragen. Ich erinnere nur an den Flughafenbahnhof, der bei uns nicht in dieser Weise neu gebaut werden muss.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 7: Frage 5)

Frage 5: Mit welcher Strategie soll die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen bei K 21 sichergestellt werden?

Ich könnte jetzt sagen: mit der gleichen Strategie, mit der man die Finanzierung von Stuttgart 21 sichergestellt hat.

(Beifall von den Projektgegnern)

Wenn man was will, kriegt man das Geld auch zusammen. Man sieht ja: Das Land hat jedes Mal nachgelegt, wenn die Bahn gesagt hat: Wir wollen es nicht bauen. Dann kommt schnell ein Zuschuss vom Flughafen von 112 Millionen €, damit die Bahn weitermacht. Und komischerweise taucht der später bei den Kosten des Projekts nie mehr auf. Das haben wir gestern gesehen. Das wird einfach nicht als Kostenpunkt ermittelt. Er taucht gar nicht auf. Bei den Ausstiegskosten taucht er erstmals auf. Nur dadurch sind wir wieder darauf gekommen.

Aber ich will nicht so sein, sondern sagen, wie wir es genau machen. Die Antwort „so wie Sie“, ist uns zu billig. Wie machen wir das genau? – Wir nehmen die bislang eingesparten Bestandsmittel für die Sanierung. Beispiel Frankfurt. In Frankfurt war die Diskussion: Machen wir das wie in Stuttgart – Kopfbahnhof abreißen, Tunnelbahnhof oder nicht? Und dann hat man irgendwann entschieden, dass nicht. Dann hat selbstverständlich – das brauche ich jetzt alles nicht – die Bahn gesagt: Gut, wenn es keinen Tunnelbahnhofprojekt gibt, können wir uns nicht leisten, einen der wichtigsten Bahnhöfe in Deutschland weiter verrotten zu lassen. Und infolgedessen wird da jetzt kräftig investiert – aus Bestandsmitteln der Bahn. Es bleibt Ihnen nämlich nichts anders übrig.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Palmer, ich habe schon einmal Stellung dazu genommen. Es stimmt nicht mit Frankfurt, so wie Sie es darstellen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Was immer da jetzt nicht stimmt: Investieren Sie dort?

(Zurufe)



Ich war gerade da, da ist eine Baustelle. Sie können doch nicht sagen, dass Sie da nicht investieren.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Aber nicht für die Aufweitung der Kapazität!

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das habe ich nicht gesagt. Ich habe gesagt, dass dort Bestandsmittel eingesetzt werden. Eigentlich wollte man den Bahnhof abreißen, das macht man jetzt nicht, also wird er erneuert. Es bleibt Ihnen nichts anderes übrig, Sie wollen ja Eisenbahnverkehr machen. Und genauso wird es in Stuttgart auch sein. Wenn die Politik dieses Projekt absagt, werden Sie Stuttgart nicht schließen, sondern Sie werden erneuern. Wir wissen auch, was das kostet, bis in zehn Jahren alles modernisiert ist. Es standen einmal 320 Millionen € im Bundestagsbericht. Jetzt sagen Sie 480 Millionen € mit einem neuen Bahnhof – sei es drum. In dem Rahmen bewegt es sich. Das werden Sie tun, weil Sie Stuttgart nicht schließen können.

Dann werden wir selbstverständlich den Bundeszuschuss bekommen, der nie für Stuttgart 21 gewidmet wurde, sondern nur für die Frage, wie ein ICE von Mannheim nach Ulm kommt. Dazu hat der Bund gesagt, dass es einen Fixkosten-Zuschuss gibt: Ihr könnt Euch in Stuttgart aussuchen, was ihr mit Geld macht, baut Tunnel, was ihr wollt. Aber es gab nie eine Bindung dieser Mittel an eine Bahnhofslösung. Dieses Geld nehmen wir selbstverständlich auch. Der Bund muss an seiner Zusage, dass er den Knoten Stuttgart lösen will und dafür einen Fixbetrag zur Verfügung stellt, selbstverständlich festhalten. Das halten wir für ein Gebot der Ehrlichkeit gegenüber Baden-Württemberg. Es kann nicht sein, dass die Zusage des Bundes „Wir knüpfen es nicht an Bedingungen“, aufgekündigt wird.

Dann nehmen wir die Schienenmittel des Landes. Da gibt es einen komplizierten Begriff. Das ist jetzt egal. Sie wissen, was damit gemeint ist. Das heißt, Mittel, die das Land für den Schienenausbau für Stuttgart 21 zur Verfügung stellt, wird unser Land selbstverständlich auch für den Ausbau des Kopfbahnhofs zur Verfügung stellen. Es sind ja keine Ideologen. Wenn der Tunnelbahnhof nicht kommt, wird man den bestehenden Bahnhof modernisieren und dafür das gleiche Geld einsetzen. Dann haben wir ja nur die Hälfte zu finanzieren. Sagen wir einmal, nur die Hälfte. Wir glauben, es ist nur ein Drittel, aber wenn es nur die Hälfte der Kosten ist, dann müssen wir einen Großteil der Kosten gar nicht erst bezahlen. Und infolgedessen steht die Finanzierung für dieses Konzept zur Verfügung. Außerdem kann man abschnittsweise bauen. Das heißt, es muss nicht jedes Jahr alles zur Verfügung stehen, sondern es kann nach und nach gemacht werden. Wir wüssten nicht, welche Schwierigkeiten die Finanzierung der Modernisierung des bestehenden Bahnhofs stellen sollte, die schwieriger sind als die für Ihr Alles-oder-nichts-Projekt, wo nur, wenn die Gesamtsumme finanziert ist, jemals ein Zug fahren kann. Bei Kopfbahnhof 21 kann man auch mal ein Haushaltsjahr mit schlechten Steuereinnahmen gut überstehen.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 8: Frage 6)

Nächste Folie: Frage 6. Die Frage muss ich erklären. Das heißt, was Sie uns als Fahrplan heute Morgen gezeigt haben, nennen Sie Angebotskonzept 2020. Bei uns gibt es nochmals ein „erheblich gesteigerte[s]“ – das heißt, die Aussage ist, Sie attestieren uns, dass wir deutlich mehr Züge in unserem Konzept fahren als Sie – „Mehrangebot im Regionalverkehr“. In der Tat: Wir wollen, dass es möglich ist, dass im Regionalverkehr noch sehr viel mehr Züge fahren, weil ich weiß, dass auf der B 27 jeden Morgen Staus sind und es deswegen nicht sein kann, dass im Berufsverkehr kein Bedarf für zusätzliche Züge besteht. Herr Bauer, das halte ich einfach nicht für zutreffend. Wir haben gerade im Berufsverkehr den größten Bedarf. Deswegen wollen wir dafür Reserven in den Gleisen haben. Wie wird das finanziert? – Unsere Antwort: genau wie bei S 21. Die Frau Ministerin hat gesagt, Sie schreiben aus, und dann senkt der Herr Kefer seine Preise soweit, dass das alles bezahlt werden kann. Das glauben wir jetzt einfach.

(Dr. Werner Weigand: Das ist einfach so!)

– Wenn das so ist, ist das doch gut, dann ist unser Angebot auch finanziert. Das Zweite ist eine Angebotsplanung. Das heißt, wir sagen hier, was möglich ist. Nicht jeder einzelne Zug muss bestellt werden. Drittens – viel wichtiger – würden wir nicht vorschlagen, den ganzen Tag gleich viele Züge fahren zu lassen, sondern wir sagen, mittags um elf reicht es auch, wenn statt der 52 Züge aus dem Berufsverkehr 20 oder 25 fahren. Das heißt, durch Anpassung der Zugzahl an die Nachfrage, die tatsächlich existiert, ist es gar nicht mehr als bei Ihnen. Wir kommen mit der gleichen Zugkilometerzahl auf ein Angebot, das sich der Nachfrage anpasst – morgens und abends im Berufsverkehr wesentlich mehr und dann eben abends und mittags deutlich weniger. Deswegen ist es nicht teurer.

Und der letzte Punkt: Wir bauen nicht die teure Infrastruktur. Diese ganzen Tunnelstrecken kosten Geld, und dann werden die Trassenpreise entsprechend teurer. Das bauen wir alles gar nicht. Deswegen ist bei uns der Kostenanteil, den jeder Zug für das Benutzen der Gleise zahlen muss, geringer, und infolgedessen hat das Land auch mehr Geld übrig, um mehr Züge zu bestellen. Wir sind dankbar für diese Frage und machen weiter mit der Frage 7.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 9: Frage 7)

Wie sollen die verlängerten Fahrzeiten des Fern- und Regionalverkehrs durch die vorgeschlagenen Linienführungen ausgeglichen werden?

Da ist unsere Antwort die Folie von vorher. Das ist gar nicht nötig, weil im Schnitt die Reisezeiten kürzer sind und nicht länger. Es gibt nur einige wenige Ausnahmen, das sind die Züge aus Ulm – ganz überwiegend – und Züge aus Tübingen, wenn sie über den Flughafen nach Stuttgart fahren. Da ist es länger als bei Ihnen. In diesen Fällen, wo das vorkommt, dass unsere Züge länger brauchen als in Ihrem Fahrplan, gibt es immer eine Alternative mit einem Zug, der wesentlich schneller ist. Unsere Antwort

lautet in diesen Fällen: Wer schnell sein will, nimmt halt den schnellen Zug. Das halten wir nicht für einen Grund, den Bahnhof abzureißen.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 10: Frage 8)

Frage 8: Strebt das Aktionsbündnis die möglichst schnelle Realisierung der NBS Wendlingen–Ulm an?

Antwort: Ja, wenn die Kosten und der Nutzen stimmen. Das wissen wir nicht. Wir zweifeln an Ihren Kostenberechnungen. Das hatten wir gestern. Das müssen wir nicht mehr ausführen. Aber wenn das Ganze tatsächlich wirtschaftlich ist, wenn es zu vernünftigen Kosten zu haben ist, ist bei der Neubaustrecke unzweifelhaft: Sie nützt dem Schienenverkehr. Da können mehr Züge fahren, man kann schneller fahren. Dagegen hat niemand etwas.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Sind die 2,89 Milliarden € vernünftige Kosten?)

– Lassen Sie uns darüber nicht streiten. Aus unserer Sicht ist das ein hypothetischer Wert. Der ist politisch. Ich würde jetzt ungern damit wieder anfangen. Wenn die Ingenieure sagen, es kostet – –

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Sind es vernünftige Kosten oder nicht?)

– Meiner Auffassung nach nicht. Wenn da ein Nutzen von 0,92 herauskommt – also unter 1 ohne Güterzüge –, ist das nicht vernünftig.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Das kommt ja nicht raus. Der Wert ist 1,5!)

– Herr Bauer, ich hätte es ungern, wenn wir das alles von gestern wiederholen. Das bringt nichts. Ich bin der Auffassung, dass die Neubaustrecke einen Nutzen hat, aber die Frage ist, ob er die Kosten rechtfertigt. Deswegen ist unsere Antwort: Wenn es passt, gern. Wir haben nichts gegen die Neubaustrecke an sich. Der Unterschied der Neubaustrecke zu Stuttgart 21 ist: Bei Stuttgart 21 gab es Demonstrationen mit 100.000 Teilnehmern, bei der Neubaustrecke ist Gleiches nicht bekannt. Und bei der Neubaustrecke gibt es Platz für mehr Züge. Bei Stuttgart 21 gibt es Platz für weniger Züge als heute. Das ist ein Riesen-Unterschied. Deswegen ist der Streit über die Neubaustrecke für uns nicht entscheidend. Entscheidend ist, dass der Kopfbahnhof 21 – und wir haben für beides Betriebskonzepte vorgelegt, die haben Sie auch beide gesehen – sowohl mit als auch ohne Neubaustrecke funktioniert. Insoweit ist die Frage nach der Neubaustrecke zweitrangig.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Aber Ihre Tübinger Bürger haben das abgelehnt.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wer sind die Tübinger Bürger, Herr Bräuchle?

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** In der repräsentativen Demokratie ist der Gemeinderat das Sprachrohr des Bürgers.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Aber dann sollten Sie schon dazusagen, dass der Gemeinderat mit 22 zu 16 abgestimmt hat. Und drei haben sich enthalten, weil sie gesagt haben, dass sie eine so blödsinnige Abstimmung nicht mitmachen. Das jetzt als Votum der Tübinger Bürger in die Schlichtung einzubringen, finde ich ein bisschen gewagt.

(Peter Conradi [Projektgegner]: So ist er halt!)

Gut, aber lassen wir doch die Tübinger Bürger denken, was sie wollen. Denen will ich nämlich nicht vorschreiben, ob die für oder gegen Stuttgart 21 zu sein haben. Das dürfen die alle selbst entscheiden. Machen wir die Fragen noch.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 11: Frage 9)

Frage 9: Welche Kosten der erforderlichen Einzelbausteine aus dem Gesamtkonzept K 21 sind zur Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in dem Knoten Stuttgart erforderlich und daher dem Fernverkehr zuzuordnen?

Da ist unsere Antwort: Das kann man bei Stuttgart 21 auch nicht sagen, denn der Bund gibt den Fix-Zuschuss, egal was Sie tun. Deswegen ist es völlig unerheblich. Das müssen wir nicht berechnen. Das können Sie auch bei Stuttgart 21 nicht. Das weiß keiner, ob jetzt der Fildertunnel zu 80 % Fernbahnhof ist oder zu 70 %. Ist auch nicht nötig, weil der Bund ja sagt: Macht, was ihr wollt, wir geben euch das Geld. Das soll er bitte schön für den Kopfbahnhof auch tun.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 12: Frage 10)

Frage 10: Mit welchen Mehrkosten wird durch den laut Fahrplankonzept erforderlichen Einsatz von 200 km/h schnellen Nahverkehrsfahrzeugen auf der Neubaustrecke gerechnet?

Da sagen wir: Das kann man wirklich vernachlässigen. Solange Sie noch nicht wissen, ob Sie alle S-Bahnen zusätzlich mit dem neuen ETCS-Steuerungssystem ausrüsten – und das sind wirklich Kosten –, müssen wir Ihnen nicht sagen, was diese paar zusätzlichen Züge an Betriebskosten verursachen. Da sind wir jetzt wirklich im Bereich von Petitessen. Das hat keinerlei Auswirkungen auf die Entscheidung, welchen Bahnhof man baut.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 13: Frage 11)

Und zu Frage 11 zum Schluss: Wie soll im Falle der Nicht-Realisierung oder der späteren Realisierung der Neubaustrecke der gesamte Verkehr in Richtung Ulm auf einer zweigleisigen Filstaltrasse abgewickelt werden?

Hauptantwort ist: Das können Sie sehen, wenn Sie den von uns vorgelegten Fahrplan für diesen Fall studieren. Wir haben das in einen Fahrplan übersetzt. Das geht. Es sind keine Ausbauten mit Eingriffen in den Siedlungsbereich erforderlich. Das ist das, was Sie immer sagen: Wenn ihr das macht, muss man im Filstal halb Göppingen abreißen und Ebersbach und Uhingen noch mit. – Unsere klare Aussage ist: Wir haben einen Fahrplan vorgelegt, wo das alles nicht nötig ist und wo der Ausbau in Bereichen abseits der Siedlungen stattfindet, zum Beispiel im Alaufstieg. Da ist eine Möglichkeit für einen Tunnel als Alternative zur Neubaustrecke vorhanden, aber es gibt keine Eingriffe in Siedlungsbereiche. Das wäre die Möglichkeit, wenn die Neubaustrecke nicht kommt – wie gesagt, wir sind da offen –, den Kopfbahnhof zu benutzen und trotzdem in einer Dreiviertelstunde nach Ulm zu fahren, das heißt, in einer mittleren Fahrzeit – eine Viertelstunde schneller als heute, aber auch eine Viertelstunde langsamer als mit einer Neubaustrecke. Dazu haben wir Ihnen ebenfalls einen Fahrplan vorgelegt. Das geht. Wir haben von Ihnen keine gegenteiligen Einwendungen bekommen.

Jetzt hoffe ich, dass ich die wichtigsten Fragen beantworten konnte. Jedenfalls gehe ich davon aus, dass die Fragen, die Sie uns schriftlich übermitteln, auch die wichtigsten Fragen gewesen sind, die Sie an unser Konzept haben. – Vielen Dank.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Palmer, bitte bleiben Sie da, und kehren Sie bitte wieder zu Ihrer ersten Folie zurück.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das kann ich nicht, das muss jemand anderes machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer macht das? Jetzt machen wir keine langen Reden. Die kommt schon noch. Er kommt ja gleich dran. Ich will jetzt die Fragen durchgehen.

(Zurufe)

Das sind doch die Fragen, die Sie gestellt haben. Da müssen Sie doch sagen, ob die Antwort ausreichend ist oder nicht. So machen wir jetzt einen Fakten-Check.

(Präsentation: Antworten zu K21 – Folie 3: Frage 1)

Also zu Frage 1: Was heißt „trassenscharfe Planung“? Was heißt das?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich habe versucht, das zu erklären. Das sind ja nur Stichworte hier.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, haben Sie nicht.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Doch, ich habe es versucht. Es ist vielleicht nicht gelungen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist mit Sicherheit richtig.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich sage es gern noch einmal. Wir haben bei den Zügen den Start- und den Endpunkt – also die langen Fahrten von Heidelberg nach Tübingen – genommen und auf der ganzen Strecke untersucht, ob der Zug dort fahren kann, ob ihm ein anderer Zug in die Quere kommt, wie groß der Abstand zum Zug davor und zum Zug danach ist, ob der Zug also diese Strecke benutzen kann. Daraus haben wir den Bildfahrplan im Stuttgarter Hauptbahnhof gemacht. Das nennt man „trassenscharfe Planung“. Auf der ganzen Strecke ist definiert, wo der Zug zu welchem Zeitpunkt ist. Damit kann man ausschließen, dass man einen Fahrplan vorlegt, bei dem dauernd Züge aufeinander draufrauschen. Das darf man natürlich nicht tun.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, haben Sie da Fragen?

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Herr Palmer, ich will gut und gern glauben, dass Sie das mit größter Sorgfalt und bestens gemacht haben. Aber „trassenscharf“ heißt: unter Berücksichtigung aller dort verkehrenden Züge. Und wenn ich nur an die Strecke von Heidelberg runter Richtung Bietigheim oder wohin auch immer denke – da fahren ja auch noch andere Züge, die nicht in den Kursbüchern stehen. Frage: Welche Grundlage haben Sie gehabt? – Ich will das jetzt nur verstehen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das kann ich gern sagen. Wir gehen natürlich von dem Fahrplanangebot des Taktfahrplans aus. All diese Züge können dann gefahren werden. Wenn Sie jetzt sagen, dass da eine Güterzugtrasse ist, die Sie auch brauchen,

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Zum Beispiel, ja!)

das haben wir natürlich nicht gefragt.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Okay!)

– Entschuldigung, wir haben nicht gefragt, zu welcher Uhrzeit Güterzüge fahren müssen, sondern wir sind uns sicher, dass uns da noch genügend Platz bleibt, weil Güterzüge die Eigenschaft haben, dass man sie 3 Minuten an die Seite stellen kann, wenn sie im Weg sind. Da bleibt noch genügend Platz für Güterzüge. Wenn Ihre Frage lautet, ob wir auch noch die Güterzüge durchgeplant haben, dann müssen wir antworten, dass wir das natürlich nicht leisten konnten.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Okay, ich hatte nur für mein Verständnis nachgefragt. Für uns heißt „trassenscharf“: unter Berücksichtigung aller Parameter. Das war nur eine Verständnisfrage.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Okay.

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Ich bin gern bereit, Ihnen zuzugestehen, dass Sie das mit größter Sorgfalt und Umsicht gemacht haben, aber „trassenscharf“ heißt von der Begrifflichkeit etwas anderes. Da muss ich ein wenig einschränken.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wenn der Begriff unscharf verwendet ist, dann bitte ich da um Verzeihung. Ich glaube, wir haben deutlich gemacht, wie es geht. Der Herr Hilger hat es tatsächlich gemacht. Ich referiere hier nur. Darf Herr Hilger erläutern, wie er vorgegangen ist, Herr Dr. Geißler?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, das brauchen wir nicht.

**Martin Hilger:** Ich möchte nur einen Satz dazu sagen. SMA hat mit Sicherheit diese Güterzüge auch nicht mit einbezogen in diese Grundlagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie haben nicht das Wort. Wir brauchen jetzt für die Schlichtung wirklich keine Debatte über den Begriff „trassenscharf“. Das brauchen wir wirklich nicht.

(Zuruf)

Frage 2.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Geißler, noch eine kurze Anmerkung: Aus der Antwort gehen eventuelle Engstellen des Systems nicht hervor. Das ist ganz klar so. Das, was wir immer diskutiert haben, bei unserem Fahrplankonzept – die Blitze und die Schnecken –, das kriegen Sie so, wie Sie es gemacht haben, nicht richtig.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Doch.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also noch einmal zurück zu Frage 1.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wie es genau gemacht wurde, sollen bitte die erklären, die es getan haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer hat es getan?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Hilger und Hickmann.

**Martin Hilger:** Mir ist jetzt nicht ganz klar, wo Sie da konkret solche Blitze und Schnecken sehen – weitgehend auf der bestehenden Infrastruktur. Wir haben Ihnen ja in den Unterlagen mitgeteilt, wo wir noch Nachrüstungsbedarf sehen. Dermaßen Engpässe neu hinzuzubauen, wie Sie das en masse geplant haben – mit den bekannten Engstellen, die brauchen wir hier nicht mehr aufzuzählen –, das haben wir nicht gemacht, weil wir in dem Maße nicht zugebaut haben.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Hilger, sehen Sie, das ist genau das Problem mit den Unterlagen, die wir von Ihnen bekommen haben, weil nämlich jedes Mal, wenn wir eine Unterlage von Ihnen bekommen, die Infrastruktur wieder anders aussieht. Sie erweitern die nämlich kontinuierlich, je nachdem, was Sie gerade für einen Fahrplan haben.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist doch bei Ihnen genauso!)

Und dann erklären Sie uns am Ende des Tages, es seien keine weiteren Ausbauten erforderlich, und unterschlagen bei der Geschichte, dass Sie vorher bereits weitere Ausbauten inkludiert, also eingeschlossen haben. Deswegen haben wir auch die Frage gestellt, was das Ganze kostet. Herr Palmer, auch die Antwort halte ich für absolut unbefriedigend. Sie sagen, es könnte ein Drittel oder die Hälfte sein. Wir haben da eine völlig andere Meinung. Und dann sagen Sie, wir sollen das Ganze kalkulieren. Herr Palmer, das haben wir getan. Aber Sie akzeptieren das Ergebnis nicht. Und dann sagen wir: Da hätten wir gern von Ihnen gewusst, was es sein soll. Ich weiß jedenfalls das Eine: Hier haben wir jetzt gerade Rauchbomben und Nebelkerzen neu definiert.

**Gerd Hickmann:** Das können wir so nicht akzeptieren, Herr Kefer,

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Das glaube ich!)

weil wir Ihnen vor genau drei Wochen das Fahrplankonzept überreicht und ausdrücklich gesagt haben: Das ist es jetzt, worüber wir diskutieren möchten. In diesem Konzept ist auch abschließend beschrieben, welche Infrastrukturausbauten dazugehören. Neben dem, was Herr Palmer hier im Groben an die Wand geworfen hat, sind das nur ganz wenige Punkte. Das ist nämlich das fünfte Gleis nach Zuffenhausen, es ist ein Gleiswechselbetrieb zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart-West mit einer Überleitstelle in Stuttgart-West, und es ist ein drittes Gleis auf 4 oder 5 km öst-



lich von Waiblingen in Richtung Schorndorf, um die Trassenkonflikte mit der S-Bahn, die auch Sie haben, zu vermeiden. Das ist es.

(Zuruf: Da hat sich nie was geändert!)

Wenn Sie der Meinung sind, das vorgelegte Fahrplankonzept erfordert weitere Infrastrukturausbauten, dann würden wir Sie bitten, die konkret zu benennen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** In die Diskussion, Herr Hickmann, steigen wir gern ein. Dann würden wir gern auch nochmal in die Diskussion einsteigen, was die Kosten für das Konzept sind. Aber so lasse ich das nicht stehen, weil das – mit der Aussage: „ein Drittel bis die Hälfte der Kosten“, in Verbindung den Maßnahmen, die Sie hier vorsehen – schlichtweg falsch ist. Und ich will Ihnen gern zugestehen, Herr Palmer, dass Ihre Infrastruktur ausreichend ist. Klar, weil Sie nämlich so viel dazubauen, bis es ausreicht, und dann erklären, die Kosten bleiben bei einem Drittel. Ne, ne, ne, so geht es nicht.

(Zuruf)

Und das Stufenkonzept, das Sie vorstellen, funktioniert auch nicht. Und ich sage Ihnen auch, warum nicht: Nach unserer Schätzung kostet das, was Sie hier machen, mindestens 2,5 Milliarden € inklusive der Ersatzinvestitionen – wenn nicht mehr. Ihnen stehen keine Grundstücke zur Finanzierung zur Verfügung. Und Sie müssen die Abbruchkosten bezahlen. Das heißt, Sie haben denselben Betrag zu finanzieren wie wir. Das haben wir an anderer Stelle gezeigt. Und mit demselben zu finanzierenden Betrag haben Sie ohne die Schnellfahrstrecke praktisch keine verkehrliche Wirkung, weil Ihnen die Fahrzeitverkürzungen fehlen. Dann würde ich gern wissen, wie Sie denn zusätzliche Einnahmen generieren wollen, um den Kapitalaufwand tatsächlich zu rechtfertigen. Keiner wird Ihnen das finanzieren. Das finanziert Ihnen keiner, weder das Land noch sonst irgendetwas.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Herr Kefer, das will ich gern beantworten, wenn wir uns zunächst einmal darauf verständigen, dass die Aussage, die Sie gerade gemacht haben, war: Wir haben die Infrastruktur so lange erweitert, bis sie auf unseren Fahrplan gepasst hat. Das ist genau das, was wir sagen. Das ist das Schweizer Modell. Wir haben gesagt, dass wir einen Fahrplan haben, den wir fahren wollen. Dann haben wir geguckt, wo es Konflikte gibt. Dann bauen wir zusätzlich zwei Kilometer Gleis.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Genau, völlig egal, was es kostet, nicht wahr?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Sekunde! Zunächst einmal ist nur das Vorgehen beschrieben. Das haben Sie korrekt wiedergegeben. So haben wir es gemacht –

Schweizer Modell. Das, was dabei entsteht, sind drei kleine Abschnitte mit einer Gesamtlänge von – ich schätze – 7 oder 8 km höchstens. Mehr ist es nicht.

(Zuruf: 10!)

– 10? – Also gut, 10 km Gleis, das Meiste davon – ich kenne mich gut aus in der Region – neben bestehendem Bahnkörper. Das kann man kalkulieren, wie wir das heute Morgen gehört haben – da geht es um ein Gleis zusätzlich, nicht um zwei Gleise. Da liegen 10 km eingleisige Strecke im Bereich von 100 Millionen €. Das will ich Ihnen konzederen. Vielleicht kostet es 150 Millionen €. So etwas um den Dreh kostet das, was wir Ihnen vorher genannt haben, zusätzlich – außerhalb des Kernbereichs des Kopfbahnhofs. Okay, das finde ich aber nicht schlimm, denn das, was Sie gerade gesagt haben, ist in etwa auch unsere Schätzung. 2,5 Milliarden € halten wir für die absolute Obergrenze der Kosten aller Maßnahmen, die wir vorschlagen. Das haben Sie gerade selbst gesagt: 2,5 Milliarden €.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich habe gerade gesagt: mindestens 2,5 Milliarden €.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Na gut. Dann sind wir nur noch so weit auseinander: Sie sagen „mindestens“, wir sagen „höchstens“. Wir behaupten, dass es runter geht. Aber sei es drum! Da sind ja auch schon alle Ersatzinvestitionen – das haben Sie gerade gesagt: inklusive Ersatzinvestitionen – im Bahnhof drin. Das heißt, da ist alles fertig, und dann kostet es 2,5 Milliarden € aufwärts. Das sagen Sie. Ich nehme das jetzt einmal: 2,5 Milliarden € aufwärts. Dann haben wir doch aber gestern erfahren, wenn Ihre Ingenieure benennen, was Stuttgart 21 kostet, nicht die Politiker, die das nachher herunterrechnen, dann kostet es 5,2 Milliarden €.

Da sehen Sie: Die Aussage stimmt exakt. Wenn man nicht vorher schon so viel getan hätte, um den Ausstieg unmöglich zu machen – Sie behaupten es zwar, aber Sie werden nachher nicht gegen das Land und den Bund klagen, das macht die Bahn nicht –, würde unsere Aussage bei der alternativen Abwägung exakt stimmen: Unser Konzept ist nur halb so teuer wie Ihres. Genau das sind die Zahlen, die vorliegen. Jetzt kommen Sie bitte nicht mit den Abbruchkosten, zu denen wir uns heute Morgen geeinigt haben, dass selbst nach Ansicht der Wirtschaftsprüfer 1 bis 1,5 Milliarden € der Korridor sind. Wenn Sie die drauflegen – und mehr dürfen Sie schon nach Ihren Wirtschaftsprüfern nicht; ich sage: 600 Millionen € – haben Sie immer noch mindestens 1 Milliarde € gegenüber Stuttgart 21 eingespart. Jetzt gibt es Leute, die sagen, 1 Milliarde € sei kein Geld. Ich sage: Wenn ich für die Milliarde nachher so einen schlechten Bahnhof bekomme, wenn ich 1 Milliarde € trotz Abbruch und Grundstücken und allem drum und dran mehr bezahlen muss, um dann diesen Fahrplan zu kriegen, den Sie uns heute Morgen gezeigt haben und zu der Sie mich als Ingenieur einstellen wollten, bin ich wirklich der Meinung: Sparen wir uns die 1 Milliarde € Mehrkosten und machen den Kopfbahnhof.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Also Herr Palmer, das war jetzt gerade Politik und Behauptungen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** So wie Sie auch, die gleiche Ebene.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, dargestellt davon haben Sie nichts. Ich sage kurz eins dazu, weil wir jetzt beliebig und stundenlang so weitermachen können. Aber hier haben wir eine komplett andere Meinung. Und ich bin absolut der Überzeugung: Wenn wir dort ins Detail gehen, werden Sie mit diesen Behauptungen Schiffbruch erleiden.

(Zuruf: Machen Sie es doch!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Sie haben viele Wochen Vorbereitungszeit gehabt, Sie haben die Fragen geschickt. Wir haben sie Ihnen beantwortet. Eigentlich ging es gerade nicht um Kosten, sondern es ging um unsere Infrastruktur. Sie haben keine Kritik geäußert, Sie haben keinen Fahrplankonflikt identifiziert. Das könnten Sie ja. Sie haben die Fahrpläne. Wenn Sie etwas hätten, würden Sie es uns sagen. Sie haben nichts gefunden. Also geht es. Und die Ausbauten haben wir definiert. Über das Geld müssen wir jetzt nicht reden.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Palmer, auch das sind Behauptungen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da kommen wir noch dazu. Jetzt kommen Herr Rockenbauch und dann Herr Bauer an die Reihe.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich möchte nur etwas sagen, damit nicht wieder das Gleiche passiert, was schon öfter vonseiten der Bahn gemacht wurde: Herr Kefer, Sie haben gerade wirklich einfach nur pauschal – ohne irgendetwas zu hinterlegen – Behauptungen in den Raum gestellt und dabei völlig Ihre Rolle vergessen. Wenn Sie hier erlebt haben, wozu wir in der Lage sind – ohne 16 Jahre Planungszeit und ohne Planungsbudget von Millionen, Herr Leuschel, ohne, dass Sie uns die Infrastrukturdaten herausgerückt haben, die wir angefordert haben –, und sich jetzt hier darauf zurückziehen und sagen: „Ätschi, Ihr könnt es gar nicht!“, weil Sie es uns nicht gegeben haben, und dann aber trotzdem so schwach argumentieren müssen wie Sie jetzt, dass Sie sagen, das ginge alles nicht, das glaubten Sie nicht, ist das wirklich arm. Wir haben das in kurzer Zeit hier mit unseren Fachleuten hinkriegen. Dass wir das hinkriegen, das zeigt, wie robust das Ganze ist. Und wir haben genug Puffer, das hat man gesehen. Herr Leuschel hat heute Morgen versucht, in seinem Bahnhof irgendwo noch kleine Flecken zu finden, wo etwas frei ist. Das ist fast unmöglich. Bei unserem Konzept müssen Sie sich einmal die weißen Stellen ansehen, wie viel Puffer da wirklich noch drin ist. Es ist wirklich ein robustes System, weil wir es sogar in der Zeit hinkriegen konnten, das so verlässlich nachzuplanen. Aber grundsätzlich, wenn wir über Augenhöhe reden, fordere ich auch ein, dass Sie endlich von Ihrer Geheimhaltungspolitik herunterkommen und wirklich alle Fakten auf

den Tisch legen. Das haben Sie zum wiederholten Male auch bei den Infrastrukturdaten – der Voraussetzung – nicht getan. Wenn Sie noch irgendwo Züge haben, oder noch irgendwelche Signale, ist das bei Ihnen Geheimsache. Legen Sie das auf den Tisch, geben Sie uns 250 Millionen € Planungsgeld, wie Sie es verbraten haben, dann machen wir den Job gern für Sie. Der Chefplaner ist schon da.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das war wieder eine der Reden, die gehalten werden mussten, aber wir sind jetzt ja bei Ihnen. Die Frage richtet sich ja an die Projektgegner.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich glaube, wir haben auch geantwortet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Frage, die in der Tat finanziell relevant ist, ist ja die, ob keine weiteren Ausbauten erforderlich sind. Und da ist der Herr Kefer zu dem Ergebnis gekommen, dass es alles in allem 2,5 Milliarden € kosten wird.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, Herr Geißler, ich habe gesagt: mindestens 2,5 Milliarden €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Mindestens.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Weil über Ihre Beschreibungen, was in den 2,5 Milliarden € enthalten war, hinaus weitere Ausbauten hier hinterlegt sind.

**Boris Palmer (Projektgegner):** 100 Millionen €.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das heißt, das werden mehr als 2,5 Milliarden €.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** 2,5 Milliarden € ist die sogenannte optimistische Berechnung.

(Heiterkeit)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das ist extrem optimistisch. Herr Palmer, die Argumentation, dass es bei uns ohnehin immer doppelt so teuer wird, ist auch eine hypothetische, würde ich einmal sagen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Hat er nicht gesagt!)

Sie setzen natürlich voraus, dass das bei Ihnen nicht doppelt so teuer wird, nicht?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich habe das nicht gesagt. Das sind Ihre Fachplaner.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Das habe ich vorhin so verstanden.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nein, ich habe gesagt: Die Differenz zwischen 5,2 Milliarden € und 2,5 Milliarden € ist genau das, das Doppelte. Das hat sonst keine Aussagen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Wie kommen Sie denn auf die 5,2 Milliarden €?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Soll ich es noch einmal erläutern? – Sie hatten Ingenieure – Drees und Sommer –, die hatten Ihnen ausgerechnet: Wenn man die Planungskosten einrechnet, eine Komplettrechnung macht und auch die historischen Kosten, die für das Projekt ausgegeben wurden, einrechnet, dann sind es 5,2 Milliarden €. Dann haben Sie gesagt: 186 Millionen € Planungskosten – da tun wir so, als hätte es die nicht gegeben. Die führen wir in der Rechnung nicht auf. Dann haben Sie einen Zuschuss von 112 Millionen € vom Flughafen da einfach nicht drin, den gibt es nicht, kommt aber bei den Abbruchkosten wieder raus. Dann haben Sie 45 Millionen € Ersparnis für Stahlkosten doppelt gerechnet. Das haben die Wirtschaftsprüfer Ihnen hingeschrieben, dass Sie die Ersparnis zweimal verbucht haben. Wenn Sie dann noch Ihre optimistischen Kalkulationen herausnehmen, was da alles passiert ist, stellen Sie fest: Sie haben so viel bei der Gesamtrechnung weggelassen, dass die Kosten – oh Wunder, oh Wunder – unter 4,5 Milliarden € gelandet sind. Mir kann niemand erzählen, dass das der Wunsch der Ingenieure war, denn die wollen, dass ihre Rechnung nachher stimmt. Es war der Wunsch der Politik, die wollte, dass zum Zeitpunkt der Entscheidung die kritische Zahl unterschritten wird. Deswegen sage ich: 5,2 Milliarden € ist ein sehr realistischer Wert. Wenn Sie konservativ – und ich bin halt für konservatives Rechnen – vorgehen würden, würden Sie 5,2 Milliarden € in der Öffentlichkeit sagen. Sie haben sich für optimistisch entschieden und nehmen 4,088 Milliarden €. Das ist Ihr gutes Recht. Beide Zahlen sind gleich falsch und gleich richtig, weil man das erst weiß, wenn fertig gebaut ist – völlig klar. Aber konservativ heißt, mit Risikoreserve. Deswegen komme ich zu diesem Wert, zum Doppelten von 2,5 Milliarden €. Ganz einfach.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das haben wir nun gestern mit den Wirtschaftsprüfern beredet.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Er hat mich gefragt. Ich kann ja nichts dafür, ich wollte darüber nicht reden. Das ist mir auch peinlich, jetzt wieder darüber reden zu müssen, wie Sie da gerechnet haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, aber die Seite geht ja nicht von 5,2 Milliarden € aus, die Wirtschaftsprüfer auch nicht.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Doch, doch.

(Zurufe)

Das ist der Basiswert, von dem heruntergerechnet wird. Und wie das geschieht, haben wir doch gesehen: Doppelbuchungen, herausrechnen, nicht aufführen. Ich halte das nicht für konservativ gerechnet. Tut mir leid. Mit so einer Rechnung – finde ich – kann man, wenn man Bauherr ist, nicht in ein Projekt reingehen. Das ist nicht konservativ. Ich brauche Reserven, sonst späht nachher der Dackel, wenn die Kosten steigen. Ich würde das nicht riskieren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also nochmal klar: Es waren 5,x Milliarden €, die die 60 Büros da entwickelt haben.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Nein, nein!)

Dann hat die Bahn diese 5,x Milliarden € auf 4,088 Milliarden € heruntergerechnet. Darum ging gestern der Streit. Gelandet sind alle – die Wirtschaftsprüfer – bei einer Summe zwischen 4,088 und 4,5 Milliarden €.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ja!)

Okay, aber nicht bei 5 Milliarden €. Davon gehen die nicht aus. – Herr Bauer.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich denke, es ist einfach immer höchst spekulativ, wenn man Dinge in den Raum stellt, die in der Tat gestern eigentlich eindeutig von den Wirtschaftsprüfern widerlegt worden sind. Das hilft ja nicht.

(Zurufe)

Wir haben vereinbart, Wirtschaftsprüfer zu nehmen, und wenn euch das Ergebnis nicht gefällt, dann müssen wir sagen: Okay, das gefällt euch nicht.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Im Gegenteil: Ich zitiere die Wirtschaftsprüfer und unterstreiche, was die sagen.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Nein, das ist falsch.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Die haben vollkommen richtig geurteilt.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Es ist eben falsch, so, wie Sie es zitieren. Das war eine Position.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Aber sicher.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Aber ich wollte gar nicht darauf eingehen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich unterbreche jetzt diese Diskussion, weil wir die gestern geführt haben.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Ich will darüber nicht reden!)

Es hat gar keinen Sinn, dass wir das jetzt noch einmal machen. Herr Bauer, wollen Sie sich jetzt zu dieser Frage äußern? – Bitte.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Nein, Herr Dr. Geißler, ich wollte einen Vorschlag machen. Hätten wir die Fragen so beantwortet wie er, dann hätten wir zwei Stunden über Präliminarien diskutiert. Das ist wirklich Luft, was hier kommt. Wir können Gegenrechnungen aufmachen. Herr Prof. Heimerl kann Ihnen zum Beispiel belegen, dass die 2,5 Milliarden € für K 21 auch Luftbuchungen sind. Das wird jenseits – – Mindestens, hat er gesagt.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Her damit!)

– Sie haben dann trotzdem gesagt: Wir sind sogar eher noch drunter – mindestens. Ich habe einen anderen Vorschlag: Weil manche Fragen von uns nicht ausreichend beantwortet, sondern behauptet sind, was die Angebotskonzeption angeht, könnten wir das vielleicht von uns aus darstellen. Ich denke, dann können wir die eine oder andere Antwort von Ihnen auch abräumen. Dann würde ich vorschlagen, dass Herr Malik etwas zu der Angebotskonzeption, die ja so trassenscharf und so pünktlich geplant worden ist, sagt.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Keine Überheblichkeit hier!)

Dann können wir uns in der Tat noch einmal darüber unterhalten, dann können wir über Kosten reden, dann können wir relativ konkret bestimmte Dinge machen. Es hilft uns wenig, wenn Sie uns immer wieder vorwerfen, wir würden die Fragen nicht beantworten, obwohl wir in vielen Dingen sehr präzise sind. Hier mag jeder sehen, wie viel Luft, wie viel Nebel, wie viel Spekulationen und Hoffnungen in Ihren Antworten auf die Fragen von uns sind. Deshalb mein Vorschlag: Herr Malik sagt etwas, und dann kann Herr Prof. Heimerl etwas zu den Kosten sagen. Dann könnten wir uns Punkt für Punkt mit den Positionen befassen, die auch wir letztlich gegen Ihre Positionen haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn wir uns kurz fassen, können wir das machen. – Herr Malik.

(Volkard Malik: Ich habe eine Präsentation!)

– Ja, bitte schön.

**Volkard Malik:** Herr Dr. Geißler! Meine Damen und Herren! Wir haben seit 10. November dieses Jahres das Angebotskonzept K 21.

(Präsentation: Angebotskonzept K21)

Wir haben es aus Landessicht überprüft, so wie vereinbart.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 2: Ist das Angebotskonzept K 21 für das Land Baden-Württemberg eine realistische Alternative im Regionalverkehr?)

Wir haben gefragt, ob das Angebotskonzept K 21 eine realistische Alternative für das Land Baden-Württemberg in seiner Eigenschaft als Besteller für Nahverkehrsleistungen ist. Wir haben es auf die grundsätzliche Fahrbarkeit geprüft, auf die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und auf die Stimmigkeit des Fahrplans. Als erste Quintessenz darf ich sagen: Ja, den Fahrplanentwurf K 21 sehen auch wir als grundsätzlich umsetzbar an.

(Beifall von den Projektgegnern)

Dies war aber nicht die entscheidende Frage, wie ich eingangs gesagt habe, sondern es kommt darauf an, ob es für das Land Baden-Württemberg eine realistische Alternative ist. Deswegen muss die Frage eigentlich lauten, welche qualitativen Anforderungen K 21 nicht erfüllt.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 3: Die Realisierung des Konzepts K 21 würde über die Sanierung des Kopfbahnhofs hinaus ein ganzes Bündel an Infrastrukturmaßnahmen erforderlich machen)

Ich darf noch einmal – das hat gerade eben auch eine Rolle gespielt – die Maßnahmen beim Infrastrukturausbau von K 21 in Erinnerung rufen und kurz darlegen, um was es hier zusätzlich geht. Das wird unterstellt. Das sind die Angaben aus dem Konzept K 21, das ist nicht von uns hinzugefügt. Sie sehen hier eine Menge von Infrastrukturmaßnahmen, die ihren Preis haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Blaue ist also das, was die Projektgegner an Infrastrukturmaßnahmen vorsehen? – Sie sagen aber doch in der einen Antwort: Ausbaumaßnahmen nicht notwendig.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darf ich das erklären? Wir haben die Frage beantwortet. In der Frage steht über das Vorgesehene hinaus. Das alles haben wir vorgesehen, und darüber hinaus halten wir nichts für erforderlich. Das, was da ist, ist von uns vorgesehen, aber nichts darüber hinaus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber das Blaue haben Sie vorgesehen?



**Boris Palmer (Projektgegner):** Das Blaue und auch das Schwarze, was jetzt noch kommen wird, ist alles vorgesehen und übermittelt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Deswegen kann Herr Malik das jetzt darstellen, sonst wüsste er das ja nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Schön. – Also, Herr Malik.

**Volkard Malik:** Nicht nur Blau, sondern auch Schwarz, das ist wichtig. All diese Maßnahmen sind für K 21 notwendig. Wir brauchen zusätzlich auch noch die roten Maßnahmen; auch das ist für Sie nicht überraschend. K 21 gibt das auch so vor.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 4: Das Fahrplankonzept K 21 weist erhebliche Schwachstellen beim Fernverkehr, im Regionalverkehr und bei der S-Bahn auf)

Zu den Fahrtzeiten beziehungsweise zu dem Fahrplankonzept: Wir stellen fest, dass der ICE, der Fernverkehr auf der Fernverkehrsachse von Mannheim her kommend über Stuttgart nach Ulm langsamer unterwegs ist – von Mannheim nach Stuttgart um 2 Minuten, von Stuttgart nach Ulm um mehrere Minuten, und er steht gegenüber den 4 Minuten technische Zeit, die der ICE heute im Bahnhof stehen muss, 7 Minuten.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist auch gut so!)

– Das mag gut sein, die Frage ist nur, für wen. Die Frage ist auch, ob ein Fahrgast, der von Mannheim über Stuttgart nach München fahren will, in Kauf nimmt, dass er dann insgesamt 11 Minuten schneller ist.

(Thomas Bopp [Projektbefürworter]: Langsamer!)

Denn wenn Sie das addieren, was ich eben gesagt habe – von Mannheim nach Stuttgart eine Fahrtzeitverlängerung von 2 Minuten, dann eine Haltezeit verlängert auf 7 Minuten und von Stuttgart weiter nach Ulm –, ergibt sich eine Gesamtmehrreizeit von 11 Minuten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum fährt der ICE von Mannheim nach Stuttgart beim Kopfbahnhof 2 Minuten länger? Weil er früher abbremsten muss oder warum?

**Volkard Malik:** Diese Frage kann ich, wenn Sie gestatten, auch in Ihrem Namen beantworten; denn es geht darum – Herr Palmer hat es vorhin schon dargelegt –, aus Stuttgart einen 15/45-Minuten-Knoten zu machen. Unter dem Gesichtspunkt braucht man schlichtweg nicht so schnell von Mannheim nach Stuttgart und umgekehrt zu

fahren, man hat Zeit. Die verbummelt man, aber ich behaupte: zulasten des Fahrgastes. Das ist ein qualitatives Moment, das wir so nicht akzeptieren können.

(Boris Palmer [Projektgegner]: 2 Minuten!)

Wir sehen im Regionalverkehr auch Zwänge.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es kann ja sein, dass ich der einzige in ganz Baden-Württemberg bin, der das nicht kapiert. Aber warum sollte derselbe ICE von Mannheim nach Stuttgart beim Kopfbahnhof 2 Minuten länger brauchen? Weil er das so will oder warum? – Herr Palmer.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das ist von uns absichtlich so gemacht. Er könnte auch 2 Minuten schneller fahren. Das ist nicht technisch bedingt, sondern der Fahrplan ist so gemacht, dass wir eine entspannte Fahrtzeit haben. Die 2 Minuten sind Reserve. Ein bisschen Stehen im Bahnhof Stuttgart ist auch gut. Ich sage Ihnen, warum: Erstens. Die Masse der Fahrgäste steigt dort ein oder aus, nur einen kleiner Anteil fährt durch. Zweitens. In Mannheim machen die ICEs das heute auch. Sie stehen dort auch fahrplanmäßig, sogar länger als 7 Minuten. Trotzdem kommen sie häufig verspätet raus. Sie brauchen solche Puffer in großen Knotenbahnhöfen immer wieder, damit der Bahnchef endlich sein Ziel eines pünktlichen Bahnverkehrs erreicht. Wir erreichen mit dem kleinen Puffer, dass alle Anschlüsse perfekt gelingen. Das heißt: ein bisschen länger stehen, dadurch aber schneller weiterfahren. Das ist absichtlich von uns so konzipiert. Das ist das Prinzip Knotenbahnhof.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Palmer, dann dürfen Sie aber nicht sagen: „Der braucht länger“, sondern dann müssen Sie sagen: „Er soll länger brauchen,

(Boris Palmer [Projektgegner]: Das hat aber er gesagt, nicht ich!)

weil wir das philosophisch für richtig halten.“

(Boris Palmer [Projektgegner]: Gut!)

– Okay. Aber dann müssen Sie es auch so sagen, sonst denken die Leute: Da ist plötzlich eine Bremse von oben drin, die ihn langsamer macht. Das ist nicht der Fall, sondern Sie wollen, dass er 2 Minuten länger braucht.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wir wollen die 2 Minuten! Dann brauchen wir nicht so schnell zu fahren!)

– Das müssen Sie aber sagen. Das kapiert sonst keiner.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das hat er ja gesagt!)

**Volkard Malik:** Aber aus Sicht des Fahrgastes muss ich betonen: Er sitzt 2 Minuten länger im Zug, er müsste es nicht.

(Martin Hilger: Das ist ja entsetzlich! – Weitere Zurufe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte weiter jetzt.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Das wollen wir so! Das halten wir für besser!)

**Volkard Malik:** Im Regionalverkehr haben wir auch einige Schwachstellen entdeckt, die ich gleich im Folgenden kurz exemplarisch näher erklären möchte. Zur Vervollständigung dieses Bildes müssen natürlich auch noch die Auswirkungen im S-Bahn-Bereich berücksichtigt werden. Obwohl das Land als Aufgabenträger nur für den Regionalverkehr zuständig ist, ist es selbstverständlich angebracht, ja zwingend, auch die S-Bahnen mit in die Wertung zu nehmen.

Bei der S-Bahn – ich komme noch im Einzelnen darauf – haben wir diese vier eingeblendeten Punkte identifiziert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** HVZ ist Hauptverkehrszeit.

**Volkard Malik:** Hauptverkehrszeit, genau.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss man sagen. Was sind Taktlücken? Zahn-  
lücken sind klar, aber was sind Taktlücken?

(Heiterkeit)

**Volkard Malik:** Taktlücken sind im Prinzip nichts anderes als Zahn-  
lücken – es fehlt etwas. In diesem Fall fehlt ein Zug, der normalerweise regelmäßig zu diesem Zeit-  
punkt ankommen oder abfahren sollte. Er fehlt schlichtweg. Die Fachleute sprechen  
dann von der Taktlücke.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist aber keine Taktlücke, sondern eine Zuglücke.

**Volkard Malik:** Eine Zuglücke im Takt, so müsste es in der Tat heißen.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 5: Im Fernverkehr bleibt  
das Fahrplankonzept K 21 hinter den Anforderungen zurück – mögliche  
Fahrzeitgewinne werden bei K 21 nicht genutzt)

Ich darf noch einmal – aber darüber gehe ich schnell hinweg – genau das grafisch  
darstellen, was ich eben verbal ausgeführt habe. Wir haben, wie gesagt, eine Ver-  
langsamung des Verkehrs, die aus unserer Sicht nicht hinnehmbar ist. Wenn Sie

hier – den Vergleich erlauben wir uns an dieser Stelle – Stuttgart 21, das Konzept S 21 bemühen, merken Sie: Die Fahrtzeit von Mannheim nach Ulm ist mit 1:05 Stunden deutlich kürzer als die bei K 21.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 6: Im Fernverkehr bleibt das Fahrplankonzept K 21 hinter den Anforderungen zurück – der internationale Verkehr wird zum Bummelzug gemacht)

Ich komme noch zu einem Punkt im Fernverkehr, der uns auch gravierend ausgefallen ist; denn offensichtlich wird im K-21-Konzept unterstellt, dass es einen vertakten Fernverkehr auf der Filstaltrasse gibt, alle 2 Stunden einen IC/EC. Wenn man dies zugrunde legt und mit den heutigen IC/ECs aus Richtung Norden Richtung München/Salzburg vergleicht, ergeben sich diese Vergleichszahlen. Dabei fällt auf den ersten Blick auf, dass heute mit 1:39 Stunden eine Zeit erreicht wird, die noch deutlich unter dem Konzept K 21 mit 1:53 Stunden liegt. Auch da nur nebenbei bemerkt: S 21 schafft diese Strecke in 1:22 Stunden.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 7: Im Regionalverkehr und bei der S-Bahn werden wichtige Grundsätze der Fahrplankonstruktion nicht beachtet)

Ich komme zum Nahverkehr, zum Regionalverkehr – nur diese Situation exemplarisch herausgeholt –: Es geht um eine Verbindung von Heilbronn über den Flughafenbahnhof nach Tübingen beziehungsweise nach Ulm zu jeder Stunde einmal. Es fällt auf – aber das ist schon ein Bereich, in dem die Fahrpläne exakt verglichen werden müssen –, dass die Fahrtzeit zwischen Heilbronn und Stuttgart geringfügig höher angesetzt werden muss. Ich sage bewusst „geringfügig“, nämlich von 42 Minuten, wie im K-21-Konzept, auf – davon gehen wir aus – 43 oder vielleicht 44 Minuten.

Darüber bräuchten wir uns nicht sonderlich zu streiten, wenn dahinter nicht ein ernsthaftes Anschlussproblem für die Züge wäre, die aus Richtung Ulm und Tübingen nach Heilbronn kommen, die dann Anschlüsse Richtung Schwäbisch Hall brauchen. Da wird es knapp beziehungsweise sehr knapp. Das sind dann die berühmten „Turnschuhübergänge“. Das heißt, der Reisende muss sich seine Sprinterschuhe anziehen, damit er den Zug noch sieht. Im schlimmsten Fall sieht er gerade noch die Rücklichter des abfahrenden Zuges, den er eigentlich erreichen wollte.

Wie gesagt: Hier klingt es so, als ob wir uns um lediglich 60 Sekunden streiten, aber es hat Auswirkungen. Es kann Auswirkungen auf den Umsteigeverkehr im Raum Heilbronn haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Begrenzt verständlich, deswegen nehmen wir die nächste Folie.

**Volkard Malik:** Ich darf noch weiter erläutern, Herr Dr. Geißler; denn es gibt noch zwei Punkte, die uns aufgefallen sind. Bei dieser Folie habe ich zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Flughafen die 21 Minuten Fahrtzeit aufgeführt. Dagegen ist nichts zu sagen. Aber ich will in Erinnerung rufen: Dafür brauchen wir eine vierte Bahnsteigkante in Vaihingen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist das die Leuschel'sche Bahnsteigkante?

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Ich bin zu Kompromissen bereit!)

Die hat ja bei K 21 eine Rolle gespielt,

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Richtig!)

bei dem Gleis, das am Flughafen landet.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Mit Respekt vor dem ganzen Zeitplan, den wir noch vor uns haben, möchte ich dazu nichts weiter sagen!)

**Volkard Malik:** Ich sage auch nichts weiter zu. Die letzte Darstellung rechts außen muss ich aber noch etwas erläutern, weil sie auch eben bei den Fragen und Antworten zu K 21 eine große Rolle gespielt hat. Rund 200 km/h schnelle Fahrzeuge werden benötigt, um die Fahrtzeit zwischen Flughafen und Ulm Hauptbahnhof einzuhalten. 200 km/h schnelle Fahrzeuge im Nahverkehr gibt es heute nicht. Es gibt Prototypen, aber es gibt sie heute nicht im Regeleinsatz.

Wir haben uns trotzdem bemüht, herauszubekommen, zu welchen Konditionen man solche Fahrzeuge beschaffen könnte. Von der Firma, die heute den Prototypen baut, einer Schweizer Firma, wurde uns gesagt, dass die Investitionskosten wahrscheinlich um 20 bis 30 % steigen werden. Das ist nicht viel, vielleicht aus Ihrer Sicht. Für uns als Aufgabenträger im Land, die wir dann diese Züge bestellen wollen, müssen wir aber sehen, dass sich in dem Bestellerentgelt ein erhöhter Kapitalbedarf befindet. Der muss nicht sein, wenn man auf die 200 km/h verzichten könnte. Nach dem Konzept S 21 reichen 160 km/h schnelle Fahrzeuge, und die gibt es heute sozusagen von der Stange.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können wir mal zur nächsten Folie kommen?

**Volkard Malik:** Jawohl, gerne.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 8: Im Regionalverkehr und bei der S-Bahn werden wichtige Grundsätze der Fahrplankonstruktion nicht beachtet)

Jetzt komme ich zur S-Bahn. Dazu möchte ich sagen: Es ist natürlich gut, wenn man darstellen kann, dass alles funktioniert. Aber zu welchem Preis bei der S-Bahn? Auf dieser Folie wollen wir darlegen, dass jede achte S-Bahn, die zwischen Waiblingen und Schorndorf fährt, drei Halte auslassen muss, weil hinter ihr ein ICE kommt, der sie förmlich nach vorne bis nach Schorndorf treibt. Wir sehen hier elementare Grundsätze des S-Bahn-Konzepts verletzt, das gerade darauf aufbaut, dass jede Haltestelle im Takt bedient wird.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gegen wen richtet sich dieser Vorwurf?

**Volkard Malik:** Das ist so im Konzept K 21 enthalten. Wir haben es jetzt mal auf den Punkt gebracht, das werden Sie uns nachsehen. Damit möchte ich eigentlich enden, will aber noch eine Anmerkung machen: Auf die Schnelle haben wir noch die Reisezeitmatrix von Herrn Palmer durchgeschaut und schon festgestellt – wie gesagt: auf die Schnelle –, dass bei mindestens drei Relationen genau das Gegenteil dargelegt werden muss, nämlich dass es bei S 21 deutliche Reisezeitvorteile gegenüber K 21 gibt. Darüber können wir uns jetzt aber nicht im Einzelnen auslassen.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 9: Das Fahrplankonzept K 21 nutzt nur einen Teil der zukünftigen Möglichkeiten – K 21 ist damit für das Land keine realistische Alternative)

Wir kommen zu der Meinung, dass das Fahrplankonzept K 21 nur einen Teil der zukünftigen Möglichkeiten nutzt und K 21 damit für das Land keine realistische Alternative ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. Es sind noch zwei Punkte? – Entschuldigung.

**Volkard Malik:** Ich hätte noch etwas, wenn Sie gestatten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, bitte.

**Volkard Malik:** Diese Zusammenfassung ist wichtig, weil sie die Grundübel des Konzepts K 21 darlegt, insbesondere was den Fernverkehr angeht. Wir haben noch etwas. – Entschuldigung, Herr Palmer, aber Sie werden, glaube ich, nicht das Copyright in Anspruch nehmen und mir verbieten, die Folie noch einmal an die Wand zu werfen – wir haben sie kurzerhand von Ihnen genommen –, die wir gerade vor einer Stunde gesehen haben.

(Folie: Lange Standzeiten und Fehlanlüsse im Konzept K21)

Dort haben Sie dargelegt, wie schlecht bei S 21 die Anschlüsse beziehungsweise die nicht vorhandenen Anschlüsse sind. Es hat nur so von roten Pfeilen gewimmelt. Wir

erlauben uns, die gleiche Darstellung bei Ihrem Konzept zu machen. Wenn ich nur eine herausgreifen darf: Gucken Sie auf Gleis 3. Da kommt ein Zug aus Tübingen. Man sieht jetzt nicht, zu welcher Minute, weil das durch den Pfeil abgedeckt ist. Es ist die Minute 12. Laut Ihrer Ansicht gibt es dann die Möglichkeit, von diesem Zug in alle Richtungen umzusteigen. Aber schon der Zug, der auf dem Nachbargleis steht, fährt zur Minute 16 ab. Das ist der Zug, der nach Tübingen fährt, also Heilbronn–Tübingen.

(Zurufe)

– Nein, Entschuldigung. Ich will damit nur sagen: Nach Ihrem Konzept haben wir hier 4 Minuten, wir rechnen aber standardmäßig mit 7 Minuten.

(Martin Hilger: Da täuschen Sie sich schlicht und ergreifend!)

Natürlich können Sie jetzt sagen: gleicher Bahnsteig. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass dieser Anschluss eigentlich nicht ein regulärer Anschluss ist. Die anderen Pfeile gehen in die gleiche Richtung und sagen das Gleiche aus.

Zu guter Letzt sehen Sie an den ockerfarbenen Pfeilen lange Standzeiten bei Durchmesserlinien. Wir können nicht von Durchmesserlinien sprechen, wenn wir die Fahrgäste über 20 Minuten in den Zügen halten wollen. Das ist für uns kein adäquates Angebot.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Zur Rekapitulation: Was ist das Minimum beim Umsteigen auf demselben Bahnsteig, das man den Leuten zubilligt? 4 Minuten? – Nein.

**Boris Palmer (Projektgegner):** In unserem Fahrplan sind dort 4 Minuten Übergangszeit. Das geht am gleichen Bahnsteig nach meiner Lebenserfahrung.

**Martin Hilger:** Das entspricht auch den derzeitigen Vorschriften von DB Netz für Stuttgart Hauptbahnhof – 4 Minuten am gleichen Bahnsteig.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber worin liegt dann jetzt das Problem?

(Boris Palmer [Projektgegner]: Das verstehen wir auch nicht!)

**Volkard Malik:** Mit diesen Angaben wollen wir lediglich demonstrieren, dass wir 4 Minuten Umsteigezeit haben, und das reell, also in dem Konzept. Sie selber haben aber auch gesagt und uns vorgehalten, dass es in der Praxis nie so abläuft. Also wage ich mal die Behauptung: Die 4 Minuten werden in der Praxis keine 4 Minuten sein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber so können wir nicht arbeiten.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Dann muss man die Treppe rauf und mit dem Aufzug runter! Das ist ja abenteuerlich!)

Man kann ja nicht für alle Bereiche genau das unterstellen, was man eigentlich nicht unterstellen sollte, weil es nicht sein darf. – Herr Palmer, bitte schön.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Darf ich die Folie noch einmal haben, die Sie gerade hatten, Herr Malik? Jetzt ist sie leider weg.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Zickzack-Chaos-Folie hätte ich auch gern noch mal.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Die Chaos-Folie. Das macht den Eindruck, als wäre es bei uns genauso chaotisch, wie wir es Ihnen vorwerfen. Ich denke, dazu ist die Folie gemacht worden.

(Folie: Lange Standzeiten und Fehlan Schlüsse im Konzept K21)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das war es schon.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich will aber darauf hinweisen, dass die Pfeile hier etwas ganz anderes markieren als bei uns. Dann wird der Unterschied, glaube ich, klar. Wir haben einen Fall markiert, in dem der Pfeil nach links gehen muss. Das heißt, der Zug, den ich gerne haben möchte, ist schon weg, bevor mein Zug ankommt. Sie haben Fälle markiert, bei denen Sie sagen: Die Zeit zwischen der Ankunft des Zuges und der Abfahrt des Zuges, den ich nehmen möchte, ist zu knapp. Darüber können wir jetzt streiten. Wir haben eben zugrunde gelegt, was heute im Bahnhof gilt: 4 Minuten am gleichen Bahnsteig und 6 Minuten bei anderen Relationen, je nachdem wie groß es ist. Hier sind jedenfalls Umsteigezeiten da. Man kann von einem Zug zum anderen laufen, die Züge sind eine gewisse Zeit im Bahnhof.

Sie haben etwas ganz anderes markiert als wir und erwecken durch die Grafik den Eindruck, als sei es bei uns genauso schlecht wie bei Ihnen. Ich finde das keine seriöse Markierung.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kennen Sie die Geschichte von den drei Leuten, die am Stuttgarter Hauptbahnhof ankommen und nach Tübingen fahren wollen? Der Schaffner sieht die drei, der Zug fährt fast schon an, sie müssen schon laufen. Dann schiebt er zwei von ihnen – das hat er noch geschafft, sie haben Koffer – in den letzten Wagen und sagt zu dem dritten, der übrig geblieben ist: Die haben aber noch mal Glück gehabt. Darauf sagt der: Die haben mich nur begleitet. Ich habe eigentlich mitfahren wollen.



(Heiterkeit – Boris Palmer [Projektgegner]: Und das ausgerechnet nach Tübingen!)

Sie unterstellen also, dass das die Regel ist.

**Boris Palmer (Projektgegner):** So ungefähr; ausgerechnet nach Tübingen. Darf ich Herrn Hilger noch antworten lassen? Er ist derjenige, der am besten beantworten kann, was hier an Schwächen konstatiert wurde.

Zwei Vorbemerkungen dazu: Erstens. Wir haben gesagt: Es kann solche kleineren Konflikte geben. Das ist nicht auszuschließen.

(Zuruf von Bernhard Bauer [Projektbefürworter])

– Doch, wir haben gesagt: Benennen Sie uns das. Jetzt benennen Sie die und haben tatsächlich Bereiche benannt, wo es bei Ihnen auch Probleme gibt. Gerade auf der Remstalstrecke – das müssen Sie zugeben – gibt es bei Ihnen einen schwereren Trassenkonflikt, der bisher nicht gelöst ist, als bei uns. Herr Hilger wird Ihnen gleich sagen, wo genau er ist. Jedenfalls steht es da 1:1. Wir haben ein kleines Problem, Sie haben aber ein größeres Problem.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber Herr Palmer, dann möchte ich einen Vorschlag machen. Es ist gleich 16 Uhr. Wir haben jetzt noch eine Stunde Zeit, wenn wir den Termin einhalten wollen. Dann lassen Sie uns jetzt bei der Geschichte, wo es unentschieden steht, einfach weitergehen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Beim Remstal. Es geht ja nur um diese eine Sache im Remstal mit den drei Halten. Ausgerechnet bei Geradstetten, wo ich geboren bin, muss ich mich jetzt verteidigen – das verstehen Sie vielleicht, Herr Dr. Geißler –, wenn gerade in Geradstetten die S-Bahn nicht hält. Bei diesem kleinen Punkt steht es 1:1.

In der Summe darf ich sagen – dann können wir auch weiter zum nächsten Punkt –: Herr Malik hat sich sehr viel Mühe gemacht – darum hatten wir Sie ja gebeten –, alles, was Ihnen an Problemen bei unserem Konzept auffällt, zu benennen. Das haben wir heute Morgen bei Ihrem gemacht. Sie alle haben gesehen, was dabei herausgekommen ist. Das, was er jetzt benannt hat, scheint alles zu sein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nein, nein.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Dann muss ich sagen: Hervorragend, jetzt haben Sie endlich den Beweis geliefert, dass unser Konzept umsetzbar ist. Wenn das alles ist, dann ist das eine grandiose Leistung. Ich wusste gar nicht, dass wir es so gut hinbekommen haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vorsicht.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Da hätte ich noch einen Punkt, Herr Palmer!)

– Herr Palmer, mir fällt es ehrlich schwer, Sie zu stoppen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Ich bin jetzt fertig! Ich wollte Herrn Hilger das Wort geben!)

– Irgendjemand muss das mal tun, sonst reden Sie noch bis um fünf. Das hat nur keinen Sinn. Außerdem will Prof. Heimerl auch noch etwas sagen.

**Martin Hilger:** Ich fasse mich kurz, ich möchte nur auf einige Punkte von Herrn Malik eingehen. Sie haben zunächst einmal genannt: Die Fahrtzeit Stuttgart–Heilbronn ist zu knapp bemessen. Nach meinen Unterlagen beträgt die Fahrtzeit des IRE bei Stuttgart 21 33 Minuten, beim Kopfbahnhof 21 36 Minuten. Die Fahrtzeit der Regionalbahn beträgt bei Stuttgart 21 40 Minuten und beim Kopfbahnhof 43 Minuten. Insgesamt muss ich zu den Fahrtzeitverkürzungen festhalten – nach den Unterlagen, die ich bekommen habe –, dass Sie teilweise Fahrtzeitkürzungen auf den Außenstrecken nach Aalen und Tübingen vornehmen, die zwar durch modernere Fahrzeuggarnituren sicherlich grundsätzlich darstellbar sind, die in meinen Augen aber insbesondere, was die Strecke nach Tübingen betrifft, arg ambitioniert sind. Deshalb noch ein Nachtrag zu heute Morgen, als Herr Kefer sagte, man könne Verspätungen auch wieder aufholen: Bei dem Fahrplan, den Sie von Stuttgart über den Flughafen nach Tübingen unterstellt haben, kann man das nicht. – Das dazu.

Dann nannten Sie längere Umsteigezeiten im Fernverkehr. Es ist völlig klar, im Einzelfall haben Sie mit Ihrem Chaosfahrplan mal einen Treffer gelandet. Wir haben mit unserem integralen Taktfahrplan an anderen Punkten eine wesentliche Verkürzung erreicht.

Ich nenne Ihnen ein Beispiel: Nach Ihrem Fahrplan kommt man zur Minute 45 von Zürich in Stuttgart an, und dann muss man, wenn man von Rottweil, Singen etc. herkommt, bis zur Minute 07 22 Minuten auf seinen Anschlusszug nach München warten. In unserem Fall kommen Sie an, gehen auf die andere Bahnsteigseite und fahren nach 4 Minuten ab.

Ein weiteres Beispiel: Jetzt kommen wir zu den ganz entscheidenden Sachen mit der S-Bahn.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich muss jetzt mal unterbrechen. Wir können doch die Frage, ob der Bahnhof K 21 oder S 21 gebaut werden soll, nicht davon abhängig machen,

(Martin Hilger: Herr Geißler, Sie haben grundsätzlich recht!)

wie lang die Umsteigezeiten sind, ob es 4, 5 oder 6 Minuten sind.

**Martin Hilger:** Im System spielt es schon eine Rolle. Im Detail nicht, im System schon. Aber ich bitte auch um Verständnis, dass ich, wenn sich Herr Malik mit diesen Beispielen etwa 7 bis 8 Minuten beschäftigt hat, um mich zu diskreditieren, dann beanspruche, 2 Minuten lang einiges wieder herzurichten, mehr nicht.

(Zuruf von den Projektbefürwortern: Oh!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einverstanden. Weil ich Ihre Meinung teile,

(Martin Hilger: Ich bin in Kürze fertig! Zwei Sätze!)

habe ich schon vor 5 Minuten gesagt, man soll zur nächsten Folie übergehen.

(Martin Hilger: Dann kommen wir zur letzten – –)

Ich sage Ihnen: Sie sind voll rehabilitiert.

(Beifall von den Projektgegnern)

Jetzt gehen wir mal zur nächsten Folie über, wir werden sonst nicht fertig. Es tut mir schrecklich leid. – Herr Malik, sind Sie fertig?

(Volkard Malik: Ich bin fertig!)

– Danke schön. – Dann kommt jetzt Prof. Heimerl dran. Bitte schön. Prof. Heimerl sagt jetzt etwas zum Investitionsbedarf bei K 21.

**Dr. Gerhard Heimerl:** Ich möchte mich bemühen, die Missverständnisse, die hier offensichtlich vorhanden sind, ein bisschen aufzuklären. Wenn Sie anderer Meinung sind, widersprechen Sie mir bitte.

(Folie: Investitionskosten S21 / K21 im Vergleich)

Ich habe hier den Investitionsbedarf von Stuttgart 21 nach dem Kostenstand 2004 und dem Planungsstand 2005 aufgelegt, wie er sowohl der Planfeststellung als auch nachher dem Gerichtsverfahren beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg unterstellt war. Das waren 2,81 Milliarden € für Stuttgart 21. 2008 erfolgte zunächst eine Hochrechnung, die allein an den Inflationsraten orientiert war, auf 3,1 Milliarden € und schließlich vor Jahresfrist auf 4,088 Milliarden €. Auf der gleichen Seite stand die Aufstellung für den Kopfbahnhof in dieser Form. Sie haben in Ihrer Broschüre, der 4. Auflage, von 2,5 Milliarden € geredet. Das entspricht ziemlich genau

der Summe, die auch beim VGH 2006 zugrunde lag, nämlich 2,57 Milliarden €. Milliardenprojekt Stuttgart 21 versus Milliardenprojekt K 21.

Wenn man nun davon ausgeht, dass auch bei K 21 die Inflationsrate wirksam ist, dann war das im Jahr 2008 auf 2,8 Milliarden € hochzurechnen. Wenn man darüber hinaus davon ausgeht, dass auch im Jahr 2009 noch eine Hochrechnung notwendig war, kann man nicht den Vergleich zu der Hochrechnung von S 21 anstellen, sondern man muss differenziert vorgehen. Zum einen ist noch ein Stückchen Inflationsrate drin; das gilt in beiden Fällen. Zum anderen aber ist zu berücksichtigen, dass wir auch bei K 21 in der Zwischenzeit wissen, dass eine Reihe von Dingen – –

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Aber, Herr Heimerl, das ist nicht K 21, was Sie da vorlegen!)

– Das war der Plan, den Herr Arnoldi ...

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das war!)

– Ja. Darf ich das trotzdem sagen? – ... mit großer Akribie erarbeitet hat – mein Respekt auch heute noch –, der damals von der Bahn um die Anlagenteile ergänzt worden ist – in erster Linie Weichenverbindungen –, die Herr Arnoldi nicht vorgesehen hatte, die aus eisenbahntechnischer Sicht einfach notwendig waren. Ich glaube, dass man einem Mann, der 30 Jahre Eisenbahnplanungen in aller Solidität – das kann ich behaupten, weil ich mit diesem Herrn auch bei S-Bahn-Planungen und anderen Planungen über viele Jahre zusammengearbeitet habe – – Er hat immer solide kalkuliert und gearbeitet. Auch Herr Arnoldi hat das, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, seinerzeit so akzeptiert. Das mindert die Leistung seiner Arbeit überhaupt nicht, im Gegenteil.

In der Zwischenzeit sind aber auch bei K 21 noch ein paar ergänzende Dinge dazugekommen, die man mit berücksichtigen muss. Je nachdem wie viel man davon ansetzt, komme ich bei dieser Hochrechnung auf 3,3 bis 3,7 Milliarden €. Nehmen wir nur den unteren Wert von 3,3 Milliarden €. Das ist immerhin deutlich mehr als die zugestandenen 2,5 Milliarden €, von denen Sie sagen: höchstens.

Wo dann im Unterschied zwischen 3,3 zu 4,1 Millionen € ein Drittel der Kosten liegen soll, das, Herr Palmer, ist mathematisch nicht nachvollziehbar. Ich glaube, darüber sind wir uns einig. Ich weiß natürlich, dass hier ein hohes Maß an Toleranz noch drinsteckt. Aber dabei sind wir insofern mit den Inflationsraten immer noch auf der sicheren Seite, als wir aus den statistischen Jahrbüchern über Jahrzehnte hinweg wissen, dass immer die Kosten für Personal – mehr oder weniger deutlich; mal mehr, mal weniger – stärker gestiegen sind im Vergleich zu Material- und Geräteeinsatzkosten. Es ist unstrittig, dass bei der Erneuerung und Ertüchtigung des Kopfbahnhofs hier in vielen kleinen Baustellen mit vielen Interims-Zuständen und Behinderungen des Betriebs und damit auch mit Verzögerungen und Behinderungen für die Fahrgäs-

te gerechnet werden muss, während hier oben beim Durchgangsbahnhof deutlich mehr Großgeräte-Einsatz, Geräteeinsatz und weniger Personalkosten anfallen, so dass die Inflationsraten bei K 21 noch um einiges höher liegen müssten als bei S 21. Dies möchte ich aber nicht quantifizieren, sondern ich sage das nur, um zu unterstreichen, dass diese Überlegungen mit der Hochrechnung auf der sicheren Seite liegen. – Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Danke schön. Das war wieder ein durchaus beachtenswertes Interludium, weil wir jetzt nämlich wieder bei der Finanzierung gelandet sind. Wir sind aber bei der Leistungsfähigkeit von K 21, die zweifellos von Investitionsmaßnahmen abhängig ist, ob ein fünftes oder ein sechstes Gleis irgendwo verlegt wird. Ich würde trotzdem empfehlen, dass wir jetzt wieder zur Leistungsfähigkeit von K 21 zurückkehren und bei dem Thema bleiben.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Eine Richtigstellung müssen wir machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Noch einmal, Herr Arnoldi, Sie wurden doch gerade furchtbar gelobt.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Eine Replik auf Herrn Heimerl!)

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** Ich möchte gern eine kurze Anmerkung machen zu dem, was Herr Prof. Heimerl hier gerade vorgetragen hat. Das sind die Berechnungen, die die Bahn selber für dieses Gerichtsverfahren in Mannheim aufgestellt hat.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** 2005?

**Klaus Arnoldi (Projektgegner):** 2005, richtig. Und diese Zahlen weichen erheblich von den Zahlen ab, die ich seinerzeit vorgelegt habe. Wir hatten nämlich insgesamt Kosten von 1,2 Milliarden € vorgelegt, die jetzt den Kosten von 2,572 Milliarden € gegenüberstehen. Das wollte ich nur einmal feststellen. Seinerzeit war ich auch etwas überrascht über diese hohen Zahlen. Diese Zahlen sind auch mit mir nie besprochen worden. Wir haben uns auch nie irgendwie ausgetauscht, wie die Zahlen zustande gekommen sind. Ich kann zu diesen Zahlen nicht stehen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, vielen Dank. Jetzt würde ich vorschlagen, dass Herr Kefer zu Wort kommt, er hatte sich gemeldet. Und dann müssen wir weitermachen. Ich sage es ganz in Ihrem Interesse, sonst machen wir rigoros länger als 5 Uhr. Da hilft alles nichts. Jetzt müssen wir uns einmal konzentrieren. Jetzt müssen wir die zweite Folie nehmen, oder, Herr Kefer?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ganz kurz zwei Anmerkungen: Herr Arnoldi, der Herr Palmer hat gerade eben gesagt, wir sollten doch die Kosten auf den Tisch legen, als wir ihn gefragt haben. Jetzt haben wir Kosten auf den Tisch gelegt. Jetzt

sagen Sie, es ist nicht recht. Ich frage mich schon, was passieren soll. Aber ich möchte eine andere Anmerkung machen. Herr Palmer, es gibt ein Problem, das Sie mit dem Taktfahrplan haben und das Sie vorhin ein bisschen weggewedet haben. Ich möchte das ganz konkret machen, Herr Geißler, um zu zeigen, wo das liegt.

Wenn in Mannheim ein ICE zur vollen Stunde losfährt – 00 –, haben wir dort einen sogenannten Vollknoten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das tut er nur in Karlsruhe. Da fährt er 00. In Mannheim geht es immer 30 Minuten früher oder später.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Okay, einverstanden, dann fährt er da um 30. Aber jedenfalls um 30. Und er hat 36 Minuten Fahrzeit. Dann müssen Sie ihn entweder langsamer fahren lassen oder stehen lassen, weil er erst 46 oder – ich würde mal sagen – 48 wieder aus dem Bahnhof herausdarf – also mehr als eine Dreiviertelstunde später. Denn sonst würde er ja vor dem Takt abfahren. Das heißt also, Sie verlieren das erste Mal Zeit, weil Sie von den 36 auf – ich sage einmal – 48 Minuten kommen müssen. Das ist auch das, was dargestellt worden ist. Das ist systembedingt. Solange in Mannheim ein Taktknoten besteht und solange die Fahrzeit 36 Minuten beträgt, muss das so sein. In Ihrem Fahrplan haben Sie das so gelöst, dass Sie ihn zum Teil langsamer fahren lassen, und dass Sie ihn zum Teil früher in den Bahnhof herein kommen lassen, und dort steht er dann, bis er wieder heraus darf. Das ist eindeutig auf den Taktknoten zurückzuführen. Jetzt kommt noch etwas anderes hinzu. Die heutige Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm beträgt eine knappe Stunde. Dort – nachdem Ulm aber auch wieder ein Vollknoten ist – kommt er dann aber auch zur falschen Zeit an, weil er eine knappe Stunde braucht. Also auch dort verbummelt man wieder Zeit.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wir rechnen mit der Neubaustrecke, da sind Sie im Irrtum.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ach, mit Neubaustrecke?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ja, sicher. Gucken Sie sich mal das Fahrplankonzept an – mit Neubaustrecke!

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ah ja, aha. Dann wollen wir doch noch einmal festhalten: Wenn die Neubaustrecke nicht kommt, haben Sie genau den gleichen Effekt in Ulm. Das heißt, Sie verbummeln im Fernverkehr über die Strecke von Mannheim nach Ulm ungefähr eine halbe Stunde – und das, nachdem wir hier sehr sehr hohe Beträge ausgeben, um Zeit im Fernverkehr zu gewinnen. Das ist der Nachteil des Knotens.

Jetzt möchte ich es noch ein bisschen weiter generalisieren. Die Schweiz wird immer gelobt, weil sie solche Taktknoten hat. Warum kann die Schweiz das, und warum

können wir das nicht? Die Schweiz kann es deswegen, weil sie drei Riesen-Knoten hat, die voneinander genau passend entfernt sind – eine halbe Stunde oder eine Stunde. In Deutschland gibt es aber große Entfernungen, die eben nicht genau in diesen Halbstunden- oder Stundenrhythmus hineinpassen. Jetzt stehen wir in der Konzeption der Verkehre vor einem Problem: Entweder, wir machen den Fernverkehr langsamer – dann passt er in die Takte –, oder aber wir geben an bestimmten Stellen die Takte auf. Und dieser zweite Weg ist der, den wir in Deutschland ganz bewusst gewählt haben. Deswegen gibt es in Deutschland manche Bahnhöfe, an denen es Takte gibt, und manche Bahnhöfe, wo es keine Takte gibt. Aber eines ist auch klar: Dieser Taktknoten in Stuttgart zur Minute 45 verlangsamt uns den Fernverkehr erheblich. Und die einzige Chance, die es gibt, das noch in einigermaßen erträglichen Grenzen zu halten, ist, wenn Sie akzeptieren, dass eine Schnellfahrstrecke gebaut wird. Sonst ist der Effekt, dass Sie eine halbe Stunde verlieren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das scheint mir schon eine wichtige Frage zu sein, weil jeder sich die Frage stellt, wie man erreichen kann, dass zwischen den Knotenpunkten immer jeweils mit 30 und 60 Minuten eine gerade Zahl herauskommt.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das will ich gern beantworten. Fangen wir mit dem Beispiel der Schweiz an. Ich würde auch gern die Folie wieder haben.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 5: Integrierter Taktfahrplan: Gleisbelegung im Kopfbahnhof 21)

Bis vor 3 Jahren war die Fahrzeit zwischen zwei dieser Riesen-Knoten, die Sie benannt haben, 1 Stunde und 15 Minuten – zwischen Bern und Zürich. Dann hat die Schweiz in ihrem Bahn-2000-Konzept gesagt: Auf dieser Strecke, auf der wir das Problem haben, dass die Vollknoten nicht zueinander passen, investieren wir unser ganzes Geld. Dadurch reduzieren wir die Fahrzeit auf die eine Stunde. Und jetzt sind die da, wo sie sagen: Das ist ja großartig – alle drei Knoten in einer Stunde erreichbar. Das ist das Prinzip Schweiz. Da wollen wir hin.

Genauso sind wir bei unserer Knotenkonzeption vorgegangen. Was haben wir gemacht? – Wir haben Ihren Knoten in Mannheim, den Sie richtig beschreiben, genommen und haben gesagt: Die Fahrzeit von 36 Minuten ist ein bisschen zu lang, um eine halbe Stunde später in Stuttgart zu sein, was schön wäre, aber nicht geht. Dann müssten Sie 1 Milliarde € ausgeben, um die 6 Minuten rauszuholen. Das bringt nichts. Also akzeptieren wir, dass das nicht machbar ist. Dann machen wir Folgendes: Wir fahren in Mannheim etwas später weg. Das ist sowieso gut, weil wer – wie ich – in Mannheim oft aus- und einsteigt, weiß, dass dort Verspätungen häufig sind. Der Zug fährt ohnehin nie wie im Fahrplan. Die 3 oder 4 Minuten bauen wir schon in den Fahrplan ein.

(Zuruf)

– Das ist so. Das wissen Sie. Das ist so. Das ist so, Herr Kefer. Das kann man in der Realität überprüfen.

Wir vergrößern den Puffer in Mannheim. Dadurch kann er in Mannheim pünktlicher wegfahren. Dann machen wir es in Stuttgart tatsächlich so, dass wir 2 Minuten früher einfahren. Dann haben wir 7 Minuten Zeit im Bahnhof. Die Wende braucht nur 4 Minuten. Das heißt, wir bauen einen Puffer von 5 Minuten ein. Wenn ich mit dem ICE aus Mannheim komme, muss ich dann weiter nach Tübingen. Mein Anschlusszug – reguläre Ankunftszeit dieses ICE ist Minute 08 – fährt zur Minute 16. In drei Viertel aller Fälle kriegen Sie diesen Zug nicht, weil der ICE aus Mannheim mindestens 5 Minuten Verspätung hat. Ich fahre da hunderte von Malen. Und wer da jetzt den Kopf schüttelt, Herr Becker, ohne das persönlich zu machen, ist fernab jeder Realität. Das kann man wirklich bei den Fahrgästen überprüfen.

Das heißt, in unserem Konzept ist durch den Puffer, den Sie nicht haben, sichergestellt, dass auch mal 4 oder 5 Minuten ICE-Verspätung nicht zum Anschlussverlust führen. Das machen wir dann so, nachdem dieser Puffer da ist – ich behaupte, dass der in der Realität fast immer in den Zeiten aufgefressen wird, in denen viele Fahrgäste unterwegs sind –, fährt der ICE bei uns pünktlich wieder aus Stuttgart aus, bei Ihnen fast nie. Die Minute 12 hält der ICE nach Ulm fast nie. Und da sind wir genau an dem Punkt, warum wir ein anderes Bahnsystem wollen. Sie haben gerade erklärt, was das Problem Ihrer Bahn ist: Sie bauen zwischen zwei Punkten, zwischen Ulm und Mannheim, die möglichst schnelle Strecke. Und darauf optimieren Sie alles. Ergebnis: Auf der Strecke kann man schnell rasen, aber die Anschlüsse sind weg. Unser System ist genau umgekehrt konzipiert. Wir bauen Puffer ein. Wir optimieren die Anschlüsse, wir stellen sicher, dass Ihre Fahrgäste nicht verzweifelt zum Service-Point laufen, sondern dass sie weiterfahren können. Und ich als Bahnkunde weiß, dass alle, die mitreisen, nicht wollen, dass man noch 3 Minuten schneller von einem Hauptbahnhof zu einem anderen Hauptbahnhof kommt, sondern dass man endlich einmal pünktlich ankommt und dass man seinen Anschluss bekommt. Wenn Sie das hätten, wären fast alle Ihre Beschwerden weg. Unser Konzept ermöglicht Ihnen endlich eine zuverlässige Eisenbahn auch nach Ulm – weil Sie sagen, dazu brauchen Sie die Neubaustrecke.

Sie sehen, ich bin jetzt als Bahnkunde wirklich erregt, weil Sie so offenkundig sagen, warum die Bahn so schlecht bleiben soll, wie sie ist – mit all diesen Verspätungen und Anschlussverlusten. Nach Ulm haben wir zwei Möglichkeiten. Was Sie dargestellt haben, ist die dritte, die wir nicht vorschlagen. Wenn man nach Ulm weiterhin eine Stunde fährt wie bisher, dann ist tatsächlich der Knoten kaputt. Ulm ist nämlich wieder ein Nullknoten – richtigerweise. Das heißt, ich habe von der Minute 15 bis dahin 45 Minuten Zeit – sogenannte Kantenfahrzeit. Wir haben bei unserem Konzept unterstellt, dass über die Filstalstrecke eine Fahrzeit von 45 Minuten unterboten wird, sodass Sie dann den Nullknoten in Ulm wieder erreichen können. Das ist die Variante Filstalstrecke. Dazu brauchen Sie den Alaufstiegstunnel.



Bei der anderen Variante sind wir – wie Sie – nach einer halben Stunde dort und müssen dann den Knoten so aufbrechen, wie Sie es auch machen müssten. Und das bedeutet aber dort wieder einen Knoten, der mit der Minute 45 funktioniert. Und das geht. Wir haben das getan, worauf wir uns heute Morgen verständigt haben. Wir haben das Schweizer Modell auf unsere Knoten übertragen. Wir investieren so, dass die Knoten zueinander passen, und wir sorgen dafür, dass die Fahrgäste eine pünktliche und zuverlässige Eisenbahn bekommen. Dass Sie als Vorstand der Bahn mir vorwerfen, dass wir so vorgehen, und immer noch Ihr altes Modell, das Sie heute Morgen mit der Folie von Herrn Weigand eigentlich als veraltet bezeichnet haben, immer noch hochhalten, zeigt mir: Bei Stuttgart 21 sind Sie nicht frei. Sie können nicht das tun, was Sie als Eisenbahnchef eigentlich machen wollen müssen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also, der letzte Satz war überflüssig.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Okay.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Sätze vorher waren absolut bedenkenswert, da muss ich Ihnen nämlich recht geben, weil ich ständig über Mannheim fahre, auch hierher und nach Frankfurt. Ich würde auch sagen, dass das Interesse des normalen ICE-Fahrers in der Tat nicht darin besteht, 3 oder 4 Minuten früher irgendwo anzukommen, sondern nicht gehetzt zu werden, wenn er umsteigen muss. Das ist in Mannheim in der Regel aber nicht der Fall, weil die ICE-Züge in der Regel auf demselben Bahnsteig abfahren und man da leicht hinüber kommen kann. Das ist absolut richtig.

Nur weiß ich eben nicht, wie es bei Stuttgart 21 geplant ist. Der normale Zugreisende wird ja sagen, Herr Palmer: Das Problem besteht in der Tat darin, dass man gemütlich fahren kann, dass man ohne in Schweiß auszubrechen, nachher umsteigen kann, dass man vielleicht noch irgendwo eine Brezel kaufen kann, damit man nicht das teure Zeug im Zugbistro kaufen muss.

(Heiterkeit und Zurufe)

Nun könnte aber der normale Fahrgast sagen, Herr Palmer: Bei dem schnelleren ICE-Zug hat der einen wesentlich größeren Puffer als bei Ihrer Bimmelbahn die Geislinger Steige hoch, denn er fährt ja schneller.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Umgekehrt. Ich versuche es noch einmal, das zu differenzieren. Wenn wir die Folie mit den Fahrzeitunterschieden haben könnten, die Sie gezeigt haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Der fährt doch schneller.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Sekunde. S 21 und K 21 – können wir die Folie, die Sie, Herr Malik, gerade gezeigt haben – Folie 5 – noch einmal haben, an der kann man es am besten erklären.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 5: Im Fernverkehr bleibt das Fahrplankonzept K 21 hinter den Anforderungen zurück – mögliche Fahrzeitgewinne werden bei K 21 nicht genutzt)

Entscheidend ist, Herr Dr. Geißler, wie viel Puffer ich im Fahrplan habe. Wenn der Zug eine Verspätung hat, kann er sie wieder aufholen? Das ist die Fragestellung.

Sie sehen hier den Unterschied, den der Herr Kefer kritisiert. Grün ist die Fahrzeit bei uns – Kopfbahnhof 21. Da sehen Sie: 1 Stunde 16 Minuten wird für die Strecke von Mannheim nach Ulm gebraucht. Das wird kritisiert. Bei Stuttgart 21 ist die Fahrzeit 1 Stunde 5 Minuten. Das heißt, wir sind 11 Minuten langsamer. Das räumen wir ein. Das machen wir absichtlich, weil von den 11 Minuten tatsächlich 3 Minuten im Bahnhof und 2 Minuten bei der Einfahrt als Reserve eingeplant sind und eine 2 Minuten spätere Abfahrt in Mannheim, was dort den Puffer vergrößert. Das heißt, wir haben bei unserer Fahrzeit absichtsvoll einen Puffer von 7 Minuten einkalkuliert. Das heißt, der Unterschied beträgt tatsächlich 4 Minuten. Unsere Infrastruktur ist 4 Minuten langsamer als Ihr Durchgangsbahnhof. Das haben wir immer schon gesagt. Das war in früheren Schlichtungen das Thema. Die notwendige Fahrzeit ist 4 Minuten länger. Aber wir haben einen Puffer eingebaut.

Und das ist der Unterschied zwischen den beiden Fahrplankonzepten. Unser Langfristfahrplan sagt, Pünktlichkeit ist das wichtigste Gut – deswegen ein Puffer von 7 Minuten. Der Fahrplan von Herrn Kefer sagt: Das Wichtigste ist – wenn der Zug pünktlich ist –, in 1 Stunde 5 Minuten von Mannheim nach Ulm zu kommen. Ich sage Ihnen: Dieses Konzept ist für die Fahrgäste das weniger Interessante. So wichtig ist es nicht, ein paar Minuten schneller – wenn der Zug ausnahmsweise pünktlich ist –, in Ulm zu sein, sondern wichtig ist, dass auch dann, wenn Verspätungen aufgelaufen sind, die Züge eine Reserve haben. Wir wollen diese Reserve von 7 Minuten zwischen Mannheim und Ulm haben, damit wir einen pünktlichen Eisenbahnverkehr in Baden-Württemberg bekommen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bloß, damit man es versteht – Herr Palmer, wir wissen ja, was Sie sagen wollen.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Solange Sie so planen, wie Sie es tun, können die Züge nicht pünktlich fahren.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die 31 Minuten schaffen Sie doch nur mit der Neubaustrecke.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Das ist die Variante mit der Neubaustrecke.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist doch die Neubaustrecke.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ja, sicher.

**Martin Hilger:** Wobei wir 28 Minuten angegeben haben. Hier wurden schon einfach wieder von unseren Werten Sachen abgeändert – –

**Boris Palmer (Projektgegner):** Martin, bitte jetzt. Die 3 Minuten sind völlig wurscht. Wir haben hier die Variante mit Neubaustrecke. Das ist Gegenstand unseres Kopfbahnhofs. Wir haben gesagt, dass wir das miteinander vergleichen: Wenn die Neubaustrecke gebaut wird, können wir den Kopfbahnhof so in den Fahrplan integrieren wie gezeigt – mit einer Reserve von 7 Minuten auf der Strecke. Diesen Puffer brauchen wir für eine pünktliche Eisenbahn. Das Land hat gerade vorher gesagt, dass es grundsätzlich fahrbar ist und kleine Ausnahmen, wo man noch nachbessern muss, benannt. Wir halten das absichtsvoll für das bessere Konzept für die Bahn. Das sind die Unterschiede.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber jetzt noch einmal die Frage: Bei S 21 fahren sie durch den Fildertunnel mit größerem Tempo rauf zum Flughafen und dann weiter.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ja. Können wir die Folie haben?

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 2: Karte)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie fahren mit dem ICE zunächst fast nach Esslingen und nachher das Tal hoch. Oben fädeln Sie sich in die Neubaustrecke ein. Da müssten Sie ja sagen, dass Sie auf der Strecke genauso schnell fahren wie die anderen durch den Fildertunnel hindurch. Wollen Sie das sagen?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Absolut richtig. Das können wir auch beweisen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt ist die Folie wieder weg, warum denn?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Weil jetzt die Folie kommt, an der man das sehen kann, dass die Fahrzeiten fast gleich sind.

(Präsentation: Angebotskonzept K21 – Folie 5: Im Fernverkehr bleibt das Fahrplankonzept K 21 hinter den Anforderungen zurück – mögliche Fahrzeitgewinne werden bei K 21 nicht genutzt)

Das hat die andere Seite auch nicht kritisiert. Das hätte sie bestimmt gemacht, wenn sie daran etwas auszusetzen hätte. Kurz gesagt: Was Sie gerade beschreiben, ist völlig richtig. Die Strecke vom Tunnelbahnhof über die Filderhöhe – da muss man gegen den Berg lange anfahren und hat eine relativ geringe Geschwindigkeit. Bis die

ICEs auf 250 km/h sind, sind sie schon fast in Wendlingen. Diese Strecke ist nicht schneller als die Strecke, die wir vorsehen. Sie ist sogar durch den Fildertunnel mit dem Flughafenanschluss etwas länger. Weil die Strecke fast gleichlang ist und die Geschwindigkeiten in beiden Fällen, wenn man erst einmal aus dem Bahnhof herausfährt, langsam aufgebaut werden muss und die volle Hochgeschwindigkeit erst ab Wendlingen gefahren werden kann, aus diesem Grund zeigen die Fahrplanberechnungen, dass die Fahrzeiten nur im Minutenbereich differieren. Auch der Kopfbahnhof kann mit fast derselben Fahrzeit an Ulm angebunden werden. Das ist vollkommen richtig.

(Zurufe: Nein!)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Herr Palmer, es gibt ein paar Punkte, die wir Ihnen nicht abkaufen. Erstens, dass Sie bis Wendlingen gleich schnell sind, zweitens, dass Sie den pünktlicheren Fahrplan haben, weil es ein ganz entscheidendes Gegenargument gibt. Woher wissen Sie eigentlich, dass wir in unserer Strecke keinen Puffer haben?

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wo ist der zwischen Mannheim und Stuttgart?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** 8 Minuten.

(Zurufe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment, das ist ja wichtig.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Entschuldigung, zwischen Mannheim und Ulm.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber dann ist das Bild auf der vorhergehenden Folie doch falsch.

(Zurufe)

– Entschuldigung, mein Fehler.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein, die Folie zeigt Fahrzeiten – grundsätzlich. Diese Fahrzeiten sind aber nicht notwendigerweise minimale Fahrzeiten, sondern wir lassen normalerweise im Fahrplan immer etwas Puffer. Herr Palmer hätte recht mit seiner Verspätungsorgie – er beplant ja nur Verspätungen und sonst nichts anderes –, wenn es bei unserem Fall keinen Puffer gäbe. So planen wir aber nicht. Das heißt, die Behauptung, dass wir bei uns bei der schnelleren Fahrzeit automatisch eine größere Unpünktlichkeit haben, ist eine blanke Behauptung, weil es bei uns auch die Puffer gibt.

Herr Palmer, der andere Punkt, den Sie vorhin genannt haben, stimmt auch nicht, weil hier die Schnellfahrstrecke hinterlegt ist. Vorhin haben Sie gesagt, Sie beschleunigen irgendwo anders auf 45 Minuten.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Zwei Varianten!)

– Ja, ja, zwei Varianten. Sie haben lauter Varianten. Und diese unterschiedlichen Varianten haben unterschiedliche Fahrzeiten zur Folge. Wenn wir hier über Fahrzeitenvergleiche reden, reden wir davon, dass wir die Strategie haben, einen schnellen Fernverkehr mit entsprechender Pünktlichkeit zu realisieren. Das ist unsere Strategie. Was Sie realisieren, sind günstige Umsteigemöglichkeiten, mit denen Sie Geschwindigkeitsverluste beziehungsweise längere Fahrzeiten in Kauf nehmen.

Und ich möchte noch auf ein anderes Manko hinweisen, das sich ebenfalls automatisch dadurch ergibt: Sie lassen diverse Züge, je nachdem, wie ihre Ein- und Ausfahrtreihenfolgen sind, in Ihrem Kopfbahnhof über 20 Minuten stehen. Jetzt stellen Sie sich vor, Herr Geißler, der Zug ist voll besetzt. Es wollen nicht alle umsteigen, weil Herr Palmer gesagt hat, er möchte die Züge gern durchbinden. Das heißt, die Leute sitzen im Zug auf dem Bahnsteig, und der bewegt sich über 20 Minuten überhaupt nicht. Dann steigen Ihnen die Leute unter Umständen aus, weil die glauben, der Zug sei kaputt – außer, sie servieren einen von uns doch deutlich guten Weinen im Speisewagen und überbrücken diese Wartezeit. Meine Empfehlung, Herr Geißler: Probieren Sie den Grauburgunder. Der hat es wirklich in sich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich würde mir wünschen, dass Ihre Lautsprecher genauso gut sind wie Ihre Grauburgunder.

(Heiterkeit)

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Darüber, Herr Geißler, können wir noch einmal gesondert diskutieren, da haben Sie nicht ganz unrecht. Aber Faktum ist, Herr Palmer: Sie opfern Reisezeit, Sie lassen Leute in Zügen – teilweise unakzeptabel lange – rumsitzen. Und das tun Sie, damit Sie günstige Umsteigeverbindungen schaffen. Das ist genau das, was man unter – Neudeutsch – „trade off“ versteht. Das kann man tun. Diese Strategie kann man anwenden. Das Einzige, was man dazu sagen muss, ist: Wenn ich einen tollen Taktknoten versuche zu realisieren, hat der auch ein paar Nachteile, die nicht so toll sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Müssen wir jetzt bei dem Thema weitermachen? Ist die Strecke Mannheim–Ulm vielleicht auch nicht so die ganz geeignete, so, wie wir das gerade gemacht haben. – Herr Palmer, aber bitte nur kurz.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Nur eine Antwort: Zwischen Mannheim und Stuttgart haben Sie keinen Puffer, dieser Zug holt nie etwas auf, wenn er Verspätung hat. Bei

den 36 Minuten wird da in der Realität nie etwas aufgeholt. Da fahren Sie hundert Mal.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** 4 Minuten Puffer.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Da wird nie etwas aufgeholt in der Realität. Sie haben in der Realität keinen Puffer. Ich habe noch nie erlebt, dass da eine Verspätung aufgeholt wurde. Sonst würde das ja klappen.

(Zuruf: Darf ich die Frau Schölller bitten, die fährt jeden Tag von Mannheim nach Stuttgart, jeden Tag hin und zurück!)

**Boris Palmer (Projektgegner):** Wunderbar, das können die Leute, die im Zug sitzen, dann beurteilen.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Sie dürfen nicht vorsätzlich falsche Behauptungen äußern, das geht nicht. Das ist ethisch verwerflich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie dürfen als Pfarrer einem anderen nicht ohne Grund Lüge vorwerfen.

(Heiterkeit)

„Vorsätzlich falsch“ ist – –

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich behaupte: In der Realität gibt es dort keinen Puffer. Es ist fast noch nie passiert, dass dort ein Zug eine Verspätung aufgeholt hat. Ich persönlich habe es, obwohl ich die Strecke persönlich fast fünfhundert Mal gefahren bin, in keinem einzigen Fall erlebt. Soviel darf ich sagen. Das ist – glaube ich – nicht der Lüge verdächtig. Wenn es einen Puffer gibt, dann ist der nur in der Theorie da.

Dann haben Sie die Aufenthaltszeit im Tunnelbahnhof. Wie lange ist die bei Ihnen?

(Zuruf: 3 Minuten!)

– 3 Minuten. Da ist sicher kein Puffer drin, weil 3 Minuten ist knapp, dass alle wechseln können. Dann müssen Sie wieder raus auf die Strecke. Wenn es einen Puffer nach Ulm gibt, ist der bei uns auch da. Mehr habe ich nicht gesagt. Wir haben mehr Pufferzeiten als Sie, denn wenn Sie jetzt – das war die Frage von Herrn Geißler, deshalb haben wir die Folie noch einmal geholt; wie bei uns die Strecke aussieht, kann man relativ leicht sehen – wenn man die grüne Strecke mit der Maus entlangfährt, sieht man,

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 2: Karte)

dass der Tunnel, der bei uns gebaut wird, so ideal auf die Strecke nach Wendlingen auffädelt, dass man hier tatsächlich schnell auf die hohen Geschwindigkeiten kommt, und dass die Strecke kürzer ist. Sie ist nicht länger als beim Tunnelbahnhof, den man jetzt auch noch einmal kurz zeigen sollte. Der muss ja zum Flughafenbahnhof – das heißt, da geht es erst runter in die falsche Richtung, das ist nicht die Richtung nach Ulm – und dann erst schwenkt er über nach Wendlingen. Also hier ist der technische klare Beweis,

(Zurufe)

dass die technische Fahrzeit mit dem Kopfbahnhof in der gleichen Dimension liegt wie bei der Neubaustrecke mit Tunnelbahnhof.

(Zuruf)

– Bitte rechnen Sie doch vor, warum das nicht geht. Das wollen wir dann einmal sehen, auf den Kilometer genau. Und, Herr Kefer, wir haben bei dem Thema Varianten mindestens schon fünfmal geklärt – und wenn Sie es immer noch monieren, darf ich es noch einmal sagen –: Wir haben mit dem Kopfbahnhof den Vorteil, dass wir nicht auf die Neubaustrecke angewiesen sind. Deswegen haben wir Ihnen zwei Fahrpläne vorgelegt. Der eine Fahrplan rechnet mit einer halben Stunde nach Ulm – das ist der Fahrplan mit Neubaustrecke –, der andere Fahrplan rechnet mit 45 Minuten nach Ulm – das ist der Fahrplan mit kleineren Ausbauten und einem Verbindungstunnel zur Umgehung der Geislinger Steige, so wie Herr Krittian das einmal vorgesehen hat. Dann sind 45 Minuten nötig. Beide Varianten sind technisch denkbar. Beide Varianten sind von der Bahn schon beplant worden. Wir zeigen, dass dann unser Fahrplan in beiden Fällen funktioniert.

Den „trade off“, den Sie beschreiben, gibt es. Man muss länger im Knotenbahnhof stehen als in einem Durchgangsbahnhof, aus dem alle sofort wieder heraus können. 20 Minuten ist das Maximum. Ein einziger Zug steht so lange. Es gibt, wenn man in die Richtung weiterfahren will, die dieser Durchgangszug hat, vorher einen Zug – man kann umsteigen und kommt schneller weiter. Und was ziemlich wichtig ist bei unserem Fahrplankonzept: Wenn Sie das gegen das Schweizer, das auch von Ihnen gelobte und akzeptierte Züricher Knotenmodell legen, sehen Sie, dass es auch dort Züge gibt, die 17 oder 18 Minuten im Züricher Bahnhof stehen. Niemand moniert das. Alle sind begeistert. Und in der Schweiz fahren die Leute sechsmal mehr Bahnkilometer pro Jahr als in Deutschland. Für mich ist es erneut der Hinweis darauf, dass Ihre Philosophie am Kunden vorbeigeht. Unsere Philosophie ist kundenfreundlich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich kommentiere das jetzt nicht weiter, aber Sie haben mir versprochen, dass Sie kürzer reden als Sie tatsächlich wieder geredet haben. Das hat doch keinen Sinn.

Wir kommen hier vielleicht so nicht weiter, weil ich die verkehrliche Leistungsfähigkeit beim besten Willen nicht an dem Punkt allein festmachen kann, wie lang man von Mannheim nach Ulm braucht. Wobei ich – das haben wir hier auch schon behandelt, ich habe das bloß nicht mehr in Erinnerung – weiß, dass es von uns sehr deutlich diskutiert worden ist, welche Kurven und Windungen der Zug fahren muss, selbst wenn man da weiter hinten den Tunnel bei der Geislinger Steige, also auf der Filstalstrecke baut. Da wäre dann die Differenz zur Neubaustrecke zeitlich – sagen Sie – ungefähr 14 oder 15 Minuten. Ist das damals so akzeptiert worden? Das weiß ich nicht mehr. Das ging ja bis Süßen und auf allen möglichen Kurven durch das Tal, wobei die Geschwindigkeit begrenzt ist. Das haben wir damals auch gesehen. Mir geht es jetzt nur darum, dass wir jetzt vielleicht die verkehrliche Leistungsfähigkeit nicht ausschließlich und allein an der Frage festmachen, wie lange man von Mannheim nach Ulm braucht. Deswegen sollten wir vielleicht jetzt zu weiteren Punkten kommen, wo dieses Thema behandelt wird. Das haben wir jetzt ausführlich behandelt. Im Prinzip hat er ja Recht, was die Wünsche des Fahrgastes anbelangt.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Nein! Also ganz klar nicht!)

– Aber Sie wollen doch dasselbe?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Nein. Wenn Sie nach den Erhebungen gehen – und wir machen relativ viele Kundenbefragungen –, ist die Priorität Nummer eins in unseren Kundenabfragen die schnelle Verbindung. Und die Leute 20 Minuten im Bahnhof stehen zu lassen, 22 sind es übrigens – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist richtig, aber da sagt er, das ist doch nicht die Regel bei denen.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Na ja, aber bis zu 22 Minuten. Er muss lange stehen, weil er im Kopfbahnhof systembedingt hintereinander einfahren muss. Sonst brauchte er 16 Gleise, und die hat er nicht. Also muss er lange stehen. Das ist auch nicht auszuräumen. Und kundengerecht ist das nicht, jedenfalls nicht nach all dem, was wir wissen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Können wir weitermachen? – Herr Wölfle, Herr Rockenbauch.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich habe mich gerade gemeldet, weil ich vor Kurzem in Ihrem wunderbaren Begleitwagen zwar keinen Grauburgunder getrunken habe, aber dort liegt ja immer die schöne Zeitschrift „mobil“, in der ein schönes Interview mit Altbundeskanzler Helmut Schmidt und Bahnchef Grube war. Die zwei haben sich unterhalten – das ist jetzt zwei Monate her, glaube ich – und Herr Grube schwärmte unter anderem vor, wie schnell man künftig von Hamburg nach Berlin kommt. Sagte Helmut Schmidt: Ich weiß nicht, ob es unbedingt so wichtig ist, dass ich noch weitere 3 Minuten schneller in Berlin bin. Ich bin eigentlich der Meinung, die



Bahn sollte sich mehr um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit kümmern. – So viel zum Thema Kundenwünsche.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Kein Widerspruch, Herr Wölflé. Das Ansinnen, dass wir uns um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bemühen sollten, akzeptiere ich. Dafür arbeiten wir auch. Aber das ist kein Widerspruch zu dem, was ich vorhin sagte.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Ich wollte eigentlich etwas ganz anderes sagen, gar nicht um Fahrminuten oder sonst etwas feilschen. Erstaunlich finde ich: Wir haben Ihnen ein Konzept vorgelegt – Herr Malik hat es wunderbar gezeigt –, das zukunftsfähig ist. Wir haben ein Konzept, mit dem wir das Gesamtnetz mit all den Maßnahmen optimieren. Das garantiert uns nicht nur eine Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die Sie wegen Ihrer strukturellen Schwachstellen nie erreichen können. Das steht im Widerspruch zu Ihren Hochgeschwindigkeiten, weil Sie dort alles investieren und dort sparen, wo es um die Pünktlichkeit geht.

Wir machen es genau andersherum. Wir machen die Zulaufstrecken so, dass wir eine Kapazität hinkriegen, die bei einem Kopfbahnhof nicht nur pünktlicher und komfortabler ist, sondern die auch kein Risiko bei all den Baumaßnahmen, bei den Kulturdenkmälern ist; das muss ich nicht sagen. Ich will sagen: Wir haben eine Leistungsfähigkeit. Das ist das Entscheidende. Wir kriegen deutlich mehr Züge unter. Wir haben ein Konzept für den Störfall mit S-Bahnen.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Wir auch!)

– Ja, das möchte ich gerne einmal sehen, wie das in Ihren Kellerbahnhof noch reinpasst.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Dazu kommen wir ja jetzt.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das will ich nur noch sagen, Herr Geißler. Ich möchte gerne ganz ruhig zu Ende reden. – Das Entscheidende ist – und das ist Ihr Fehler –: Sie verpulvern Ihr ganzes Geld für den schicken Tiefbahnhof, der von Anfang an zu eng dimensioniert ist, und haben dann nicht mehr das notwendige Geld, um die Zulaufstrecken auszubauen. Wir machen es genau andersherum.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, aber über das Thema haben wir uns früher unterhalten. Jetzt ist K 21 dran. Wir reden über die Leistungsfähigkeit von K 21 und können nicht immer wieder auf die Leistungsfähigkeit von S 21 rekurrieren.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das habe ich doch gerade gesagt!)

– Das ist lange genug von Ihnen problematisiert worden. Jetzt kommen wir zu K 21, und da spielt alles, was Sie gesagt haben, eine Rolle. Das wollen wir jetzt miteinander erörtern. – Herr Bauer, bitte schön.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich würde gern Herrn Prof. Martin das Wort geben. Er wird im Einzelnen etwas zur Leistungsfähigkeit von K 21 sagen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Zu welchen Leistungsfähigkeitsmerkmalen wollen Sie sich jetzt äußern? Aber keine Umsteigezeiten mehr, bitte.

**Dr. Ullrich Martin:** Nein, das können wir uns sparen. Wir können aber auch darüber sprechen, wenn Sie es wünschen. Das machen wir ganz flexibel und variabel.

Herr Palmer, Sie zaubern hier. Das machen Sie auch ganz schön charmant, aber mich können Sie damit nicht so ganz bezaubern. Ich fange einmal bei den Prämissen an, die Sie gesetzt haben, denen Sie selbst dann auch widersprochen haben, unterstützt von Herrn Rockenbauch. Stichwort: Leistungsfähigkeit im Vergleich. Sie haben auf das Gutachten von 2005 – mehrfach zitiert – Bezug genommen. Von der Klägersseite ist beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim eine Version K 21 vorgelegt worden. Die war Gegenstand der Untersuchung. Das war die Aufgabe. Sie haben heute selbst mehrfach gesagt: Das, was heute K 21 ist, ist nicht mehr das, was damals K 21 war. Demzufolge ist die Überschrift immer dieselbe, und das, was drin ist, ist immer etwas anderes gewesen. Das halten wir an dieser Stelle fest.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Richtig! – Martin Hilger: Das ist ganz anders als bei Ihnen!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich mal eine Zwischenfrage stellen? Sie reden aber jetzt zu K 21 neu?

**Dr. Ullrich Martin:** 12. November. Dazu komme ich jetzt. Von den Kritikern war jeweils mit entsprechenden Zahlen angemerkt worden, dass das alles nicht stimmen würde. Also, wir halten fest: Das stimmt. Jetzt komme ich zu Ihrer Folie 8.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Was stimmt? Ich habe es nicht verstanden! Was haben Sie gerade belegt? Was stimmt denn?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich habe es auch nicht verstanden.

**Dr. Ullrich Martin:** Das, was Sie heute unter K 21 verstehen, ist nicht das, was Sie 2005 unter K 21 verstanden haben.

(Zustimmung von Werner Wölfle [Projektgegner])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja gut, aber was hat denn das zur Sache zu tun?

**Dr. Ullrich Martin:** Heute ist der Vorwurf wiederholt worden. Da muss man ja replizieren dürfen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Der Vorwurf war, dass Ihre Leistungsfähigkeit für den Tunnelbahnhof nicht stimmt!)

– Diese Leistungsfähigkeit stimmt auch. Dass wir bei 44 Zügen sind – ohne es jetzt wieder aufzurollen –, liegt an den Prämissen der Fahrplangestaltung. Wenn ich die Prämissen der Fahrplangestaltung nur etwas ändere, bin ich sofort bei 48 Zügen, und die damals bestimmte Leistungsfähigkeit trifft uneingeschränkt zu. Aber zurück zu K 21. Könnten Sie Ihre Folie 8 auflegen?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Zu welchem Punkt der Leistungsfähigkeit sprechen Sie jetzt? Es gibt ja mehrere.

**Dr. Ullrich Martin:** Zu der Folie. Herr Palmer hat richtig ausgeführt, dass zwischen den Zügen gewisse Zeiten freigelassen werden sollen, um Verspätungen abzubauen, kleine Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf kompensieren zu können. Sie haben bemängelt, dass an einigen Stellen im Durchgangsbahnhof nur 3 Minuten verfügbar wären. Das war Ihre Annahme, die Sie dann zum Vorwurf erhoben haben. Dort haben wir aber immerhin die Möglichkeit, selbst wenn die Zeiten zwischen den Zugfahrten etwas enger sind, durch eine Doppelbelegung zumindest im Nahverkehr gewisse Pufferungen auszunutzen.

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 8: K 21: 52 Züge in der Spitzenstunde 7 – 8 Uhr möglich!)

Jetzt schauen wir uns mal Ihr Konzept an. Hier haben Sie gesagt, dass die Zeiten zwischen den einzelnen Zügen im Bahnsteigbereich, das heißt an einem Punkt der Infrastruktur, durchaus hinreichend groß sind. Das stimmt. Viel wichtiger aber noch, als die Zeiten am Bahnsteig einzuhalten, ist dies während des gesamten Fahrtverlaufs über die Strecke hinweg. Auch da werden Sie mir zustimmen. Sie haben eben noch einmal sehr ausführlich dargestellt, dass es gerade darauf ankommt, den Betrieb pünktlich durchzuführen.

Jetzt schauen wir mal – ich gehe kurz an die Tafel, dann sieht man es besser, und dann gehe ich zurück ins Mikrofon –:

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, sehr gut. Dann ist es auch nicht so laut.

(Dr. Ullrich Martin zeigt auf der Leinwand: Eins, zwei, drei, vier!)

**Dr. Ullrich Martin:** Diese vier Züge fahren im Abstand von 3 Minuten in dieselbe Richtung aus, auf demselben Gleis. Hier gilt eine Mindestzeit von 3 Minuten zwi-

schen zwei Zugfahrten, das ist richtig, plus die von Ihnen völlig zu Recht erwähnte Pufferzeit. Wenn Sie diese Pufferzeit nicht haben, dann passiert genau das, worüber wir uns heute schon gemeinsam unterhalten haben, nämlich: Die Verspätung wird von einem Zug ungepuffert, das heißt vollständig, auf den nachfolgenden Zug übertragen und nicht nur auf den nachfolgenden, sondern auch auf den drittfolgenden und den viertfolgenden. Das heißt, Ihren stabilen Fahrplan, den Sie annehmen, kann ich so nicht nachvollziehen.

Herr Geißler, wenn Sie mir gestatten, zu den Umsteigezeiten nur ganz kurz eine Bemerkung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn Sie nicht so nah ans Mikrofon gehen, dann kann man Sie besser verstehen. Sonst hört man sogar die Spucke, die ins Mikrofon geht.

(Heiterkeit)

**Dr. Ullrich Martin:** Das wollen wir auf jeden Fall vermeiden. – Vielen Dank für den Hinweis.

Gestatten Sie mir noch einen Hinweis zu den Umsteigezeiten. Wir sind dort gar nicht so weit auseinander, wenn wir uns die beiden Vergleiche ansehen, einmal heute früh von Herrn Leuschel und dann von Herrn Palmer dargestellt. Auch hier geht es wieder um die Prämissen. Ich will nur zusammenfassen – vielleicht können wir uns da auch ein Stück weit in einen Konsens hineinbewegen –: In den Umsteigebeziehungen Fern- und Nahverkehr nehmen sich S 21 und K 21 nicht viel. Beim Fernverkehr ist S 21 etwas besser als K 21. Warum kommen diese Unterschiede zustande? Das ist auch eine Frage der Annahmen. Wir haben uns das mal im Konzept der Kritiker angeschaut. Dort wurden beispielsweise negative Umsteigezeiten unterstellt – minus 2 Minuten, minus 3 Minuten –, und zwar mit der Begründung, dass die Leute woanders umsteigen.

(Dr. Felix Berschin: Natürlich!)

– Herr Berschin, das ist genauso, als wenn jemand von Frankfurt über Nürnberg/Ingolstadt nach München fährt, und wir ziehen dafür Umsteigezeit in Stuttgart ab. Entweder Sie machen das netzweit – das kann man tun, Herr Berschin; nur, dann muss man es konsequent tun –, oder man betrachtet die Relationen, wie wir es getan haben, in den jeweiligen Knoten umsteigeneutral, weil die Reisekette, das heißt der Weg, den die Reisenden fahren, gar nicht über Stuttgart geht.

Wenn Sie sagen – als letzte Bemerkung –, dass Sie die negativen Umsteigezeiten auf der einen Seite dazugerechnet haben, dann bleibt nur die Frage – Sie lassen ja beispielsweise zusätzliche Halte für die S-Bahn aus –: Wenn dadurch zusätzliche

Umsteigezeiten außerhalb des Knotens entstehen, haben Sie die dann auch auf der Sollseite dazugerechnet, oder wie wurde das gehandhabt?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt haben wir die Bahnsteigbelegung behandelt. Die Befürworter behaupten, dass bei dem Durchgangsbahnhof weniger Probleme auftreten als beim Kopfbahnhof. Das ist die Aussage. – Herr Palmer.

**Boris Palmer (Projektgegner):** Ich darf mich zunächst bedanken. Herr Prof. Martin hat gesagt: Es stimmt – das sieht man –, im Bahnhof haben wir die Probleme nicht, die beim Stuttgart-21-Schaubild auftreten. Auf den Gleisen sind immer – –

(Widerspruch von den Projektbefürwortern)

– Das haben Sie selbst gesagt. Entschuldigung, das sieht man doch auch. Es sind große weiße Flächen. Wir haben nicht die Situation, dass im Bahnhof am Gleis selbst solche Probleme auftreten. Das gibt es bei diesem Schaubild nicht.

Dann hat er infrage gestellt, ob pünktlich gefahren werden kann, weil der Abstand bei der Ausfahrt der Züge in die gleiche Richtung 3 Minuten beträgt. Dazu würde ich gern Herrn Hickmann das Wort geben. Er kann Ihnen sagen, warum das a) bei Stuttgart 21 genauso gemacht wird und b) in der Schweiz beim integralen Taktfahrplan die Regel ist. Genauso wird es dort gehandhabt. – Bitte, Herr Hickmann.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön.

**Gerd Hickmann:** Wir haben lange diskutiert, mit welcher Zugfolgezeit wir arbeiten sollen, weil das natürlich evident ist. Je größer ich sie annehme, desto weiter spreizt sich mein Taktknoten. Wir haben uns Zürich angeschaut. Von Zürich fahren vier Züge hintereinander in Richtung Baden, Olten, Bern im 2-Minuten-Abstand raus. Technisch möglich sind anderthalb. Wir sind dann zu der Meinung gekommen: Das ist zwar technisch möglich, aber wir kriegen es in Deutschland nicht hin. Deshalb sind wir bewusst auf 3 Minuten hochgegangen, so wie Sie Ihre Zugfolgezeiten auch ansetzen.

Sie haben vorhin kritisiert, dass unsere Züge länger im Bahnhof stehen. Das bedeutet aber auch, dass dort erhebliche Ankunftsverspätungen bis zur Abfahrt wieder abgepuffert werden können und die Wahrscheinlichkeit, dass unsere vier Züge hintereinander dann auch pünktlich wieder rausfahren, größer ist als im Durchgangsbahnhof. Aus den beiden Gründen halten wir das für vertretbar.

Zu dem zweiten Punkt mit den negativen Umsteigezeiten: In dem Umsteigepunkt Bad Cannstatt habe ich heute, wenn ich zum Beispiel von Tübingen nach Schwäbisch Hall und Nürnberg fahre, was ich oft tue, einen idealen Anschluss. Ich muss gar nicht über den Hauptbahnhof fahren, sondern kann dann in 4 Minuten umsteigen. Wenn ich mir die Umsteigezeiten im Gesamtknoten anschau, ist das schon rele-

vant. Bad Cannstatt verliert bei Ihnen die Umsteigefunktion vollständig, weil aus Richtung Filstal und Tübingen praktisch nichts mehr über Bad Cannstatt fährt. Ich muss immer über den Stuttgarter Hauptbahnhof.

(Dr. Ullrich Martin: Dann könnte ich aber auch die Umsteigezeiten negativ für Mitnachtstraße einrechnen! Und Sie sehen, dass das dabei nicht zum Ziel führt! Das ist keine sinnvolle, nachvollziehbare Methode!)

– Wir haben zum Beispiel auch den Umsteigepunkt Flughafen berücksichtigt. Mitnachtstraße würde wirksam, wenn man den S-Bahn-Fahrplan nach unseren Analysen umstricken würde. Das führt aber nur dazu, weil der S-Bahn-Fahrplan bleiben muss, wie er ist, dass die Fahrgäste länger auf dem Bahnsteig stehen und auf die S-Bahn warten müssen, die sie dann über Eck weiterbringt. Der Anschluss wird ein bisschen sicherer, aber er verkürzt sich nicht.

(Dr. Ullrich Martin: All jene, die direkt Mitnachtstraße anfahren, brauchen überhaupt nicht mehr umzusteigen! – Werner Wölfle [Projektgegner]: Neue Drehscheibe Mitnachtstraße!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich glaube, auch dieser Punkt ist nicht geeignet, irgendein endgültiges Urteil über die Verkehrsfähigkeit des einen oder anderen Bahnhofs zu fällen. Es ergeben sich möglicherweise leichte Vorteile für den Durchgangsbahnhof, aber nur leichte. Das wird aber wahrscheinlich auch wieder anders gesehen. Wir gehen jetzt zum nächsten Punkt, was die verkehrliche Leistungsfähigkeit angeht. Kann man da mal die Folie bringen?

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Welche wollen Sie? – Zurufe: Das war es schon! – Wir sind durch!)

– Ja gut, dann sind wir schon am Ende.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ja!)

– Das finde ich sehr gut. Dann kommen wir zum nächsten Punkt. – Frau Dahlbender.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich möchte noch einmal eindrücklich darauf hinweisen, dass die heutige Debatte und die Debatte zu K 21 Folgendes gezeigt hat: K 21 funktioniert. K 21 hat ein schlüssiges Betriebskonzept vorgestellt. Wir haben – das muss man in der Debatte doch auch sehen – überhaupt keine Eingriffe in den Untergrund. Das heißt, in der ganzen schwierigen Debatte – zum größten Teil – über den Bahnhof S 21 – um Mineralwasser, um die Geologie – haben wir diese Problematik nicht. Unser Mineralwasser ist gesichert. Es wird sauber bleiben, es wird keine Probleme geben. Wir haben im Ökologiebereich dargestellt, dass es das bessere Konzept ist, was CO<sub>2</sub>-Einsparungen und das Stadtklima angeht. Ich den-

ke, Herr Dr. Geißler, das muss man in die Gesamtdebatte einbeziehen, wenn man über K 21 redet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber ich sage nur: Bitzer.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Tun Sie ihm nicht zu viel Ehre an!)

– Nein, ich tue ihm nicht zu viel Ehre an. Aber wenn wir über die gesamte Strecke vom Hauptbahnhof bis rauf nach Denkendorf reden,

(Präsentation: Leistungsfähigkeit Kopfbahnhof 21 – Folie 2: Karte)

wo Sie auf die Schnellbahnstrecke gehen, dann muss man auch über die Probleme reden, die unmittelbar nach dem Verlassen des Hauptbahnhofs bei Ihrer Trasse entstehen. Da waren relativ große Probleme vorhanden. Das haben wir jetzt ausgespart, was man aber dann, wenn man eine Gesamtbetrachtung macht, noch einmal einbeziehen müsste, auch mit der Brücke über den Neckar und was sonst noch eine Rolle spielt.

Herr – – Ich weiß nicht, wer es war? Herr Rößler?

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Hilger!)

– Nein, heute Morgen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Vieregg!)

– Ja, Herr Vieregg. Es war auch ein Problem, ob Ihre Trasse bei Obertürkheim überhaupt so viel Platz hat.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin] schüttelt den Kopf. – Peter Conradi [Projektgegner]: Das haben wir gezeigt!)

– Ja, doch. Das ist das letzte Mal – –

(Boris Palmer [Projektgegner]: Wir haben doch Bilder gezeigt mit viel Platz! Sogar Herr Bitzer hat gesagt: Da ist Platz! Wenn er das sagt, wird es stimmen!)

– Ja, er hat es gesagt. Das ist damals bestritten worden.

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Es wird auch bestritten! Herr Dr. Christiani kann das noch einmal unterstreichen, wenn es notwendig ist!)

– Es ist von Herrn Bitzer bestritten worden, dass da genügend Platz sei. Damals habe ich gesagt: Dann soll mir Herr Vieregg privatissime et gratis – also privat und umsonst – einmal darlegen, ob das tatsächlich so ist. Ich will Sie nur informieren: Das hat er heute Mittag getan. Ich glaube, er hat mich überzeugt, dass für Ihre Trasse in Obertürkheim – oder wo auch immer das Problem war – genügend Platz ist. Ich wollte etwas zu Ihren Gunsten sagen.

(Beifall von den Projektgegnern)

Das Beispiel bringe ich nur deshalb: Wenn man über die verkehrliche Leistungsfähigkeit von K 21 redet, dann muss man auch über Ihre Trassierung bis Ulm reden, um eine Gesamtwürdigung herstellen zu können, was Frau Dahlbender gerade gewünscht hat. Das schaffen wir aber heute nicht mehr. Das brauchen wir auch nicht, das haben wir schon getan. Deswegen können wir jetzt zum nächsten Punkt übergehen. Einverstanden? Was kommt jetzt? Geologie, oder haben wir noch etwas im Bereich Leistungsfähigkeit von K 21?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich glaube, die Leistungsfähigkeit haben wir bis zur Erschöpfung abgearbeitet. Damit sind wir zumindest zufrieden. Wir hatten uns aber verständigt, dass wir bis um 17 Uhr fertig sein wollen. Das wären jetzt noch 10 Minuten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also wer kommt jetzt?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Deswegen wäre jetzt zu entscheiden, welches Thema wir überhaupt noch anpacken.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Thema

### **Bauablauf**

müssen wir auf jeden Fall noch machen.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Beim Bauablauf haben wir uns verständigt. Sie haben umfangreiche Folien zur Verfügung gestellt. Wir würden Ihnen vorschlagen, dass Sie die ins Netz stellen, sie stehen ja dem Büro Geißler zur Verfügung. Sie stehen dann im Netz.

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

Das sind einfach Erläuterungen. Da haben wir keine Einwände. Die sind halt, wie sie sind. Ein paar Zeitabläufe sind mit drin, aber mehr ist es eigentlich nicht.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich hatte noch ein Problem; das ist nicht zu Ende diskutiert worden. Ich habe Herrn Conradi gebeten, dass der Stufenplan bei der Realisierung der Gesamtkonzeption K 21 noch einmal gezeigt wird. Das ist nicht zu Ende diskutiert worden. Verstehen Sie, was ich meine? Sie haben eine Folie gebracht, da sind die einzelnen Bauabschnitte geschildert worden.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Es handelt sich jetzt um ein Missverständnis. Das, was Herr Wölfle meint und worüber wir geredet haben, war der Vortrag zu dem Bauablauf des Tiefbahnhofs. Da stimmen wir mit Herrn Wölfle überein: Wir sollten ihn ins Netz stellen. Da ist die Information gegeben. Was Sie meinen, Herr Geißler, ist das Stufenkonzept für K 21.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, richtig.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Die fünf Stufen waren es, Herr Arnoldi, die Sie vorgestellt hatten.

(Zuruf von Klaus Arnoldi [Projektgegner])

Wenn wir uns einigen können, dann stellen wir das ins Internet ein, dann brauchen wir es nicht mehr zu behandeln. Herr Arnoldi, dann müssten wir jetzt noch kurz über die fünf Stufen reden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Bauer.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich würde auch unterstützen, dass wir noch über die Stufen von K 21 reden, weil das in der Tat noch offen war und offen ist. Es steht immer im Raum: Es geht relativ schnell, und die Bauzeiten sind relativ kurz. Deshalb wäre es wichtig, die Stufen dann auch zu kennen.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Aus den letzten Sitzungen ist noch eine Kleinigkeit offen. Sie hatten versprochen, uns den geologischen Tallängsschnitt zu zeigen. Es geht um die Frage des Heilquellenschutzgebietes. Das war das Thema.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Herr Lächler ist ja hier. Dann würden wir aber sagen, dass wir uns auf die zwei Dinge beschränken, dass wir kurz etwas zu den Stufen von K 21 sagen und dann zu dem geologischen Längsschnitt; darum ging es ja auch. Das kann Herr Lächler jetzt noch vorstellen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einverstanden.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich würde gerne zum Abschluss noch eine Frage zu den Planfeststellungsbeschlüssen stellen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja. – Herr Conradi.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Wir haben drei erste Stufen für K 21 genannt.

(Präsentation [Arnoldi]: K21 – Mit dem modernisierten Kopfbahnhof in die Zukunft – Folie 19: Ausbaumaßnahmen beim Kopfbahnhof)

Da ist das Bild. Das Erste ist die Sanierung und Ertüchtigung des Hauptbahnhofs, des Kopfbahnhofs, das Zweite ist die Neuplanung, schrittweise Verbesserung des Vorfelds, und das Dritte sind die zwei zusätzlichen Gleise nach Bad Cannstatt. Auf die Frage nach dem zeitlichen Ablauf ist zu antworten: Alle drei Maßnahmen können hintereinander oder parallel laufen.

Der Umbau des Hauptbahnhofs, die Ertüchtigung, macht eine Planfeststellung notwendig, Herr Dr. Geißler, aber sie ist völlig unproblematisch, weil es allein Bahnsache ist und öffentliche und private Interessen nicht berührt sind.

Das Gleiche gilt für Stufe 2, nämlich für die Sanierung des Vorfelds und das Überwerfungsbauwerk. Dabei wird kein Privater und auch kein Öffentlicher gestört. Das heißt, es ist auch ein relativ einfaches Planfeststellungsverfahren.

Das Dritte, nämlich eine zusätzliche Brücke, zwei Gleise über den Neckar, wäre ein neues Planfeststellungsverfahren, das öffentliche und private Interessen berührt und deswegen einige Jahre dauern wird. Wir meinen aber: Wenn die drei Aufgaben erfüllt sind, dann ist schon ein wesentlicher Teil an Verbesserungen geschaffen. Jede einzelne davon schafft für die Fahrgäste mehr Bequemlichkeit, Kundenfreundlichkeit, Zuverlässigkeit und erhöht die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs.

(Zuruf: Nein!)

– Wie bitte?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Conradi hat das Wort.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Jede dieser drei Stufen verbessert das Gesamtsystem. Das heißt, es kann in einem Zeithorizont zwischen fünf und zehn Jahren eintreten, äußerstenfalls in zehn Jahren, während Sie überhaupt erst, wenn alles fertig ist plus Neubaustrecke, in Betrieb gehen können. Dann erst kommen die ersten Verbesserungen. Das ist der grundsätzliche Unterschied im Ansatz.

Zu den anderen Punkten, die wir genannt haben.

(Präsentation [Arnoldi]: K21 – Mit dem modernisierten Kopfbahnhof in die Zukunft – Folie 20.0: Mögliche Erweiterungen von K21)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, es waren noch drei zusätzliche Punkte.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Richtig, das war 4: die Strecke von Bad Cannstatt nach Obertürkheim, 5: die Ausfädelung bei Obertürkheim über oder unter dem Neckar und 6: der Aufstieg auf die Neubaustrecke. Das kann und muss gemacht werden, erfordert für 5 und für 6 eine neue Planfeststellung, aber nur, wenn die Neubaustrecke kommt. Wir sind ja nicht auf die Neubaustrecke angewiesen. Wenn sie nicht kommt, dann fahren wir den Kopfbahnhof 21, so wie wir es vorgesehen haben, 1 bis 3. Insofern macht mir das keine Schwierigkeiten. Die Probleme haben die anderen auch. Die haben noch nicht mal ihre Filderstrecke geschweige denn ihren Abstellbahnhof planfestgestellt, ihren Flughafenbahnhof auch nicht. Das sehen wir mit großer Gelassenheit.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Eine grundsätzliche Frage zu den beiden Konzepten: Sie schließen also nicht aus, dass Sie auch mit der alten Filstalstrecke und die Geislinger Steige hoch zufrieden sein könnten?

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Zumindest im Moment!)

**Peter Conradi (Projektgegner):** Im Moment. Wenn die Kosten und der Nutzen das rechtfertigen, so hat Herr Palmer gesagt, sind wir natürlich für die Neubaustrecke. Die andere Seite muss sich eher fragen lassen: Kommt die Neubaustrecke nicht oder später, für die bis jetzt keine tragfähigen Zusagen vorhanden sind außer einem Brief des Ministers – Ministerbriefe kenne ich, es ist auch nicht planfestgestellt – – Wenn die andere Seite also mit ihrer Neubaustrecke scheitert, dann hat sie die Probleme, wie sie durch das Neckar- und Filstal nach Ulm kommt. Das sind dann die gemeinsamen Probleme. Aber K 21 mit den drei Komponenten am Anfang funktioniert auch, wenn die Neubaustrecke nicht kommt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Darf ich noch die Frage stellen, wie es mit dem Güterverkehr ist? – Ich gebe Ihnen gleich das Wort, wir haben ja noch 5 oder 10 Minuten Zeit. Wenn die Neubaustrecke nicht kommt, wie beurteilen Sie dann die Entwicklung des Güterverkehrs?

**Peter Conradi (Projektgegner):** Was den Güterverkehr betrifft, können wir uns nach dem richten, was wir bei der Neubaustrecke diskutiert haben, nämlich einmal nach der Aussage der privaten Bahnbetreiber, also der Güterzugbetreiber, die sagen: Wir werden keinesfalls über eine teure, steilere Neubaustrecke fahren – das sind die Geisterzüge, die Sie und der Bund immer einbringen –, weil wir da keinen Bedarf haben. Wenn wir über die Geislinger Steige fahren können, werden wir doch nicht über eine steilere Strecke mit höheren Trassengebühren fahren. Wir wären ja bekloppt, wenn wir das machen würden, so hat der freundliche Herr von den Privatbahnen gesagt. Ich stimme ihm da zu.

Insgesamt haben Sie zurzeit nur eine schwache Auslastung der Geislinger Strecke. Wir haben Vorschläge gemacht, wie man den Güterverkehr im weiteren Verlauf über

andere Möglichkeiten ausbauen kann. Darüber kann man diskutieren, aber das hat mit K 21 und S 21 unmittelbar nichts zu tun.

**Josef-Walter Kirchberg:** Herr Geißler, es tut mir leid, dass ich noch zum geltenden Recht sprechen muss, aber noch gilt es. In diesem Zusammenhang möchte ich auf eines hinweisen: Herr Conradi, es ist nicht nur das Problem der Planfeststellung. Vorne dran gibt es noch raumordnungsrechtliche Vorschriften, die vorgeben, dass bei Trassenänderungen auch ein Gesamtkonzept K 21, wie auch der Knoten Stuttgart einem raumordnungsrechtlichen Verfahren unterworfen war, auf seine Raumwirksamkeit untersucht werden muss. Wir werden also nicht umhin kommen, hier ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, das mal zwei Jahre kostet.

(Präsentation [Arnoldi]: K21 – Mit dem modernisierten Kopfbahnhof in die Zukunft – Folie 19: Ausbaumaßnahmen beim Kopfbahnhof)

Was Ihren Optimismus hinsichtlich der Planfeststellungsverfahren in den Stufen 1, 2 und 3 angeht, muss ich auch etwas Wasser in den Wein gießen: Erstens. Weil es ein Gesamtkonzept im Knoten ist, muss auch hier eine die Gesamtheit betrachtende Planfeststellung erfolgen.

Im Abschnitt 2 ist es außerdem unvermeidlich, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Sie selber haben mit mir übereinstimmend festgestellt, dass die Fläche 2 ein großes Trockenbiotop ist. Dessen Inanspruchnahme – der Umbau, der hier notwendig sein wird, die Brücken, die die Fahrstraßenausschlüsse erforderlich machen –

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Sie wollen es doch bauen!)

bedarf einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung und damit automatisch auch einer Planfeststellung. Hinsichtlich des Abschnitts 3 waren wir uns da einig. Insoweit wird auch hier noch einiger Zeitverzug notwendig sein.

Wir müssen damit rechnen, dass das Raumordnungsverfahren zwei Jahre und die Planfeststellung mindestens, bei optimistischster Betrachtung, auch zwei Jahre in Anspruch nehmen wird. Das hängt allerdings davon ab, wie es um die Kapazität des Eisenbahn-Bundesamtes bestellt ist, die derzeit nicht sehr groß ist. Gehen wir mal optimistisch davon aus: Wir brauchen vier bis fünf Jahre, bevor hier begonnen werden kann.

**Peter Conradi (Projektgegner):** Das mag so stehen bleiben. Nur, was die Raumordnungsverfahren betrifft: Sie haben sich offenbar noch nicht damit auseinandergesetzt, dass hier ein anderer Ansatz ist, nämlich nicht der Ansatz eines Großprojektes, das insgesamt nur funktioniert, wenn es bis zum Ende durchfinanziert und gebaut wird, sondern dass ein stufenweises Projekt angeboten wird. Ich sage Ihnen: Wenn die Bahn beschlösse, den Bahnhof innen umzubauen und darüber eine Glashalle zu

errichten, dann würde es dazu kein Raumordnungsverfahren geben; denn es wäre absurd, für einen Umbau, den die Bahn selber vornimmt, ein Raumordnungsverfahren zu machen.

Sie machen hier dauernd Schwierigkeiten. Das Gleiche gilt für das Gleisvorfeld. Wenn da etwas geändert wird, wird doch kein Raumordnungsverfahren notwendig. Herr Kirchberg, wird für „Frankfurt 21 plus“ ein Raumordnungsverfahren gemacht? – Doch nicht im Traum.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Frankfurt 21 hat überhaupt noch nicht angefangen, Herr Conradi!)

– Ja, aber doch kein Raumordnungsverfahren.

**Josef-Walter Kirchberg:** Darf ich nur daran erinnern, dass wir eine Raumverträglichkeitsprüfung für ein Eisenbahnprojekt „Knoten Stuttgart“ und „Neubaustrecke“ durchgeführt haben? Von dieser Raumverträglichkeitsuntersuchung müssen wir uns erst einmal entfernen, sie ist ja noch bestehend. Das Eisenbahn-Bundesamt kann sich über solch eine Entscheidung nicht ohne Weiteres hinwegsetzen. Wir müssen überprüfen, ob das Konzept K 21 raumverträglich ist. Das ist nun mal leider Gottes in den Raumordnungsgesetzen und der Raumordnungsverordnung ausdrücklich vorgesehen. Sie gehen davon aus, dass auch der Neubau und die wesentliche Änderung von Schienenverkehrsanlagen raumgeordnet werden müssen. Das mag man beklagen, aber wenn ich das Datum sehe, Herr Conradi, haben Sie zumindest zu dem Zeitpunkt auch im Parlament gesessen, als das verabschiedet wurde.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Aber nicht für solchen Blödsinn, für solche Einzelmaßnahmen!)

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Selbst, wenn wir davon ausgehen, dass es einige Zeit dauern könnte, weil tatsächlich einiges umzuplanen ist – wir können jetzt auch noch trefflich über Planvereinfachungsmöglichkeiten und –verfahren debattieren, die es gerade im Bereich der DB gibt –, bleiben wir bei den vier Jahren. Da will ich Sie auf darauf aufmerksam machen, dass Sie mit dem Bau begonnen haben und beginnen wollen, obwohl eigentlich die DB gesagt hat: So machen wir es nicht. Ich möchte einmal auf zwei Sachen zurückkommen. Das Eine – ich habe das schon einmal erwähnt – war Anfang 2000: Da hat der Bahn-Aufsichtsrat einen Beschluss gefasst, den ich noch einmal vorlese:

*Alle Planfeststellungsverfahren zu S 21 müssen gerichtsfest vorliegen. Danach wird ausgeschrieben. Und auf der Grundlage aktueller Preisgebote wird eine Wirtschaftlichkeitsberechnung gemacht. Dann wird entschieden, ob gebaut wird oder nicht.*

Ich frage Sie, warum man von dieser Vorgehensweise abgerückt ist. Aber es war nicht nur der Aufsichtsrat. Ich möchte auch noch den Konzernbericht aus dem Jahr 2001 erwähnen. Da steht drin – ich zitiere wörtlich –:

*Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt.*

Es fehlen aber noch zwei Planfeststellungsverfahren nur für den Knoten, Neubaustrecke lasse ich außen vor.

(Zuruf)

– Ja, noch mehr. Das heißt, Sie haben für den Abstellbahnhof noch keinen gerichtsfesten Planfeststellungsbeschluss, und der Flughafenbahnhof und die Strecke bis zur Rohrer Kurve ist noch nicht einmal ausgelegt, noch nicht einmal erörtert. Das heißt, Sie haben noch riesig große Unwägbarkeiten gerade in diesem schwierigen Bereich, und Sie haben noch einen langen Zeitraum vor sich. Sie haben heute Morgen gesagt: Wir haben eine Treuepflicht gegenüber dem Aufsichtsrat und eine Verantwortung gegenüber dem Gesamtkonzern. Dann finde ich, sollten Sie ihn auch ernst nehmen, und die Konsequenz daraus ist für mich, dass Sie überhaupt nicht weiterbauen dürfen. Das heißt – auch nach dem, was wir heute Morgen gehört haben –: weiterhin Bau- und Vergabestopp und keine Fortsetzung des Baus.

(Beifall von den Projektgegnern)

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Frau Dahlbender, ich möchte nur die Anmerkung machen, dass es für das K-21-Konzept bis jetzt überhaupt keine rechtlichen Voraussetzungen gibt.

(Zuruf: Wie auch?)

Zum Zweiten: Wenn Sie die Baustufen 1 bis 3 umsetzen wollen, müssen Sie das bei laufendem Betrieb machen. Und die Katastrophenserien erwarten wir dann mit Freude. Glücklicherweise müssen wir sie nicht erwarten, weil wir S 21 weiterbauen.

(Zuruf von Werner Wölfle [Projektgegner])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich hätte ganz gern, dass man auf die Einwendungen von der Frau Dahlbender von Ihrer Seite etwas sagt – gemessen an dem Beschluss von Aufsichtsräten und der Bahn und sonstigen mit den zwei noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren. Kann man dazu etwas sagen?

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ja, man kann schon etwas dazu sagen. Frau Dahlbender, das ist eben das Problem, wenn man in historischen Unterlagen wühlt. Wann, sagten Sie, sind die Beschlüsse betroffen worden?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: 2000 bis 2001!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** 2001 war der Aufsichtsrat? Welches Dokument war wann?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** 2001 war ein Konzernbericht, und 2000 war ein Aufsichtsratsbeschluss.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Aha. Gab es danach unter Umständen andere Beschlüsse?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das werden Sie mir erzählen! – Zuruf: Herr Kefer, da kann ich Ihnen mal kurz helfen! Ich habe Aufsichtsratsbeschlüsse immer verfolgt und festgestellt, dass es noch nie jemanden interessiert hat, was der Aufsichtsrat beschlossen hat bei der Deutschen Bahn!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Entschuldigung, haben Sie weitere Aufsichtsratsbeschlüsse? Jetzt macht hier zum Schluss keine Kindereien. Da ist eine Frage gestellt worden, ob es einen Konzernbericht und einen Aufsichtsratsbeschluss gibt, aus dem hervorgeht – so, wie es zitiert worden ist –, dass man mit dem Bahnhof erst anfangen kann zu bauen, wenn alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind, Herr Kirchberg. Jetzt sagt die Frau Dahlbender, zwei seien noch nicht abgeschlossen. Jetzt kann man doch auf diese einfache Frage eine Antwort geben. Wer macht das? – Herr Kefer, bitte.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Ich mache das. Erstens. Für fünf Planfeststellungsverfahren haben wir einen Abschluss. In diesen fünf Planfeststellungsverfahren ist das Konzept von Stuttgart 21 durchgängig bestätigt worden. Zur Sicherstellung des Termins haben dann der Vorstand und der Aufsichtsrat bestätigt, dass wir zwischenzeitlich das Bauen anfangen – in der sicheren Erwartung, dass die letzten beiden Planfeststellungstermine ebenfalls kommen und bestanden werden. Das Problem ist: Wenn ich in den historischen Unterlagen wühle, müsste ich immer die zehn Jahre, die zwischen diesen Unterlagen und heute liegen, ebenfalls betrachten. Da scheinen Ihnen dann ein paar Unterlagen nicht vorzuliegen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einen kleinen Moment, man muss das sauber auseinanderhalten. Der Herr Kefer bestreitet nicht Ihre Zitate und die von Ihnen genannten Beschlüsse. Aber die seien inzwischen überholt,

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: So ist das!)

und zwar durch Beschlüsse des Bahnvorstandes.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Und Bestätigungen des Aufsichtsrates. Wir haben das Projekt natürlich vorgestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Und Bestätigungen des Aufsichtsrates. Das gibt es schon einmal, dass Beschlüsse revidiert werden.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das Entscheidende ist doch, dass es damals genau die richtige Aussage war.

(Lachen von den Projektbefürwortern)

– Nein, ich will das kurz erklären. Es ist heute noch einmal evidenter geworden, es hat heute akute Bedeutung gekriegt. Wenn Sie sich nämlich nicht an diesen weisen Rat halten und hier einfach sagen: „Wir machen etwas ganz anderes im Vertrauen darauf, dass das schon etwas wird“, und wir heute erfahren, dass Sie den Stresstest für die Leistungsfähigkeit noch nicht gemacht haben, dieses Aufschaukeln der Verspätungen haben Sie noch nicht überprüft – da hat der Herr Kefer selbst gesagt: Das machen wir, das nehmen wir sehr ernst, das kommt alles noch! –, wenn Sie all diese Engstellen, die Sie da oben haben, noch nicht wirklich untersucht haben und hier einen Zwang schaffen dadurch, dass Sie anfangen, in der Stadtmitte die größte Baustelle aufzumachen und dadurch einen Zwang auf die anderen, höchst fraglichen Planfeststellungsabschnitte ausüben – eins drei, da passiert einfach gar nichts – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was ist „eins drei“?

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das ist die Geschichte am Flughafen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss man den Leuten sagen.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Da gibt es Hinweise, dass Sie das wegen der Tieflage des neuen Flughafenbahnhofes von 26 Meter gar nicht durchbekommen. Da haben Sie enorme Schwierigkeiten. Sie können jetzt natürlich sagen, dass Sie sich über diesen plausiblen Beschluss mit neuen Beschlüssen hinwegsetzen – das mag ja sein –, aber richtig wäre es trotzdem, wenn Sie erst einmal all diese Nachbesserungen und die Tests, die Sie hier versprochen haben, machen, bevor Sie Tatsachen schaffen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Rockenbauch, aber die Frau Dahlbender hat einen rechtlichen Einwand erhoben: dass nämlich jetzt entgegen den Beschlüssen von damals gebaut würde, weil eben noch zwei Planfeststellungsbeschlüsse ausstehen. Jetzt haben wir von Herrn Kefer erfahren – Herr Rockenbauch, das müssen wir auch zur Kenntnis nehmen –, dass der Bahnvorstand und der Aufsichtsrat der Bahn



die damals aus Ihrer Sicht sehr weisen Beschlüsse revidiert haben und zu einem anderen Ergebnis gekommen sind und denen erlaubt hat, mit dem Bau anzufangen. Insoweit handeln sie nicht rechtswidrig.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Aber unvernünftig!)

– Aber das ist etwas ganz anderes.

(Zuruf: Aber diese Aufsichtsratsbeschlüsse hätte ich gern!)

Nicht alles, was rechtlich einwandfrei ist, ist vernünftig. – Bitte schön, Frau Dahlbender.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich hätte dazu noch eine konkrete Nachfrage. By the way ist das auch im Rahmenvertrag von 1995 so festgeschrieben mit den Planfeststellungsbeschlüssen. Ich habe aber eine Nachfrage. Bin ich richtig informiert, stimmt es, dass auch in den Entwürfen, in den vielleicht noch nicht veröffentlichten Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss 1.3 die Empfehlung drinsteht – weil die Strecken Flughafenbahnhof und Rohrer Kurve so schwierig sind –, dass erst nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss zu diesem sehr schwierigen Teilstück mit dem Bau von Stuttgart 21 begonnen werden darf?

**Josef-Walter Kirchberg:** Mir ist eine solche Aussage oder Unterlage nicht bekannt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Frau Dahlbender, haben Sie das?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich habe nachgefragt, danke!

(Zuruf: Bei wem? – Gegenruf: Bei Ihnen!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was ist jetzt?

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich wollte von Ihnen eine Antwort auf meine Frage haben.

**Josef-Walter Kirchberg:** Gut, ich habe es eben gesagt: Ich kenne keine Unterlage, die eine solche Aussage trifft. Jeder Planfeststellungsbeschluss schafft für sich allein Baurecht und kann für sich allein verwirklicht werden, und man muss deswegen nicht darauf warten, dass ein anschließender oder Folge-Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Eine rechtliche Verpflichtung dazu gibt es nicht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, dann können wir den Punkt jetzt auch abschließen.

## Offene Fragen

Gibt es noch weitere Fragen, die zum Abschluss gestellt werden können? Denn am nächsten Dienstag wollen wir ja in die Abschlussitzung hineingehen. Ich schließe nicht aus, dass wir, wenn ein ganz dringendes, wichtiges und absolut umwerfendes Problem noch auftaucht, das am Dienstag noch miteinander besprechen. Das will ich überhaupt nicht ausschließen. Aber ich glaube, wir sollten das nicht vorsehen. Deswegen möchte ich – Herr Wölfle, Sie bekommen gleich das Wort erteilt – die anwesenden Schlichter, von Herrn Bräuchle bis zu Herrn Palmer, oder von Herrn Leuschel bis zu Herrn Palmer, der der Letzte hier auf der Seite ist, bitten, dass wir uns nachher drüben in dem Nebenraum treffen, damit wir miteinander noch einmal den Ablauf des Dienstags besprechen. Einverstanden? Das muss nicht lang dauern, aber wir brauchen dieses Gespräch. Das haben wir auch ausgemacht. Jetzt hat der Herr Wölfle das Wort.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Vielen Dank. Wir haben 17 Uhr vereinbart. Wir haben aus der Bevölkerung viele Hinweise bekommen, dass das Thema Gefährdung der Mineralwässer – die geologischen Risiken – im Rahmen unseres Schlichtungsverfahrens relativ stiefmütterlich behandelt wurde. Deswegen war unsere Absicht, das heute noch etwas ausführlicher zu machen. Dafür reicht die Zeit aber jetzt nicht mehr.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Von mir aus schon. Die Zeitfrage kann, wenn es tatsächlich ein wichtiges Problem ist, keine Rolle spielen.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich hätte folgenden zeitsparenden Vorschlag gemacht. Wir haben, diese Sorgen aufgreifend, eine Präsentation vorbereitet. Unsere zwei Experten sind da. Bevor Sie sich aufregen – –

(Zuruf: Wir regen uns nicht auf!)

– Nein, ich sehe es ja, ich verstehe ja Ihre Körpersprache.

(Heiterkeit)

Und außerdem kennen wir uns schon ein bisschen. Ganz ruhig machen wir den Vorschlag – ähnlich wie wir es bei Ihrem Bauzeitenplan gemacht haben –: Wir stellen diesen Vortrag ebenfalls zur Erklärung ins Netz, aber bitten heute abschließend, weil das Thema „Längsschnitt“ eine gravierende Bedeutung für alle hat, dass dieses kurz erklärt und dargestellt wird. Darüber brauchen wir anschließend nicht zu diskutieren, aber es sollte im Rahmen der Schlichtung dargelegt werden. Das wäre ein Verfahrensvorschlag, der die Sitzung nicht unnötig verlängert.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut. Damit erkläre ich mich natürlich sofort einverstanden. Ich habe das Zeitlimit auch nicht als absolut betrachtet. Ich habe immer ge-

sagt: Wenn es notwendig ist, tagen wir auch weiter. Oder will jemand unbedingt heim? Wie ist das? Derjenige soll sich einmal melden.

(Zuruf)

– Ja, warum eigentlich?

(Heiterkeit)

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Weil S 21 noch nicht da ist, das dauert noch zu lange.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Herr Dr. Geißler, Sie als ehemaliger Sozialminister denken doch auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hier im Rathaus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, gut, das fällt Ihnen jetzt aber spät ein.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Nein, mir fällt es die ganze Zeit ein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Natürlich. Aber das ist ja nicht Ihr Motiv, früher aufzuhören. Sonst können wir auch unten in die Wirtschaft gehen und diskutieren da weiter. Ich finde, wir sollten jetzt nicht auseinandergehen, wenn die Gefahr besteht, dass wir ein ganz wichtiges Thema – das sind nun einmal die Mineralwässer – aus Zeitgründen unterschlagen haben, weil der Herr Leuschel und der Herr Kefer unbedingt heimwollen. Das kann man den Leuten sicher nicht klarmachen. Fährt Ihnen der Zug davon?

(Heiterkeit)

**Ingulf Leuschel (Projektbefürworter):** Nein, es kommt ja der nächste.

**Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter):** Und ich kriege Ärger mit meiner Frau.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Hier fährt ja dauernd ein ICE los. Jetzt machen wir das, sonst verlieren wir noch mehr Zeit. Wo sind die geologischen Experten?

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Wenn die Bereitschaft besteht,

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jawohl, sie besteht.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** bei der freundlichen Aufforderung von Herrn Dr. Geißler, würde ich darum bitten, dass der Herr Morlock und der Herr Laternser kurz einführen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Und dass Sie dann kurz darauf antworten. Wir wollen keine Diskussion mehr. Dann ist das Thema mit dem Längsschnitt einfach – aus unserer Sicht – für die heutige Sitzung dargestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es gibt ja noch mehrere Leute von der Bahn, der Herr Becker zum Beispiel. Dann bleibt halt der da. – Sie haben das Wort.

**Dr. Ralf Laternser:** Kann ich auch noch kurz etwas sagen? – Wir wollten eigentlich zwei Vorträge machen, wir haben zusammengelegt. Und hier im Raum befinden sich auffällig viele Geologen. Vielleicht gibt es doch noch eine spannende Diskussion.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Ne, jetzt ist gut!)

– Okay.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sonst müssen wir es am Dienstag machen.

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

Schauen wir mal. Also, bitte schön.

**Roland Morlock:** Guten Abend, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Dr. Geißler, Herr Abgeordneter!

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die Anreden können Sie sich alle sparen!

**Roland Morlock:** Danke sehr. Das Heilwasser der Stuttgarter ist ein sehr wichtiges Thema. Wir haben eine Präsentation mit dem Namen „Heilwasser 21“ vorbereitet. Sie ist zwar länger vorgesehen. Sie haben jetzt relativ viele Folien ausgeteilt bekommen. Wir werden die aber nicht alle zeigen, sondern wir haben uns auf eine sehr kurze Präsentation geeinigt – mit der Prämisse, den Rest ins Netz zu stellen.

Es sind zwei oder drei wichtige Themen. Der Schutzbereich der Heilwässer, Ziele des Schutzes – vielleicht zwei oder drei Worte zur Geologie – und die Konsequenzen, die sich daraus ergeben. Ich schlage jetzt gleich vor, dass wir springen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wenn Sie uns die konkreten Probleme zeigen würden!

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 8: Was wurde am Gebietskonzept geändert?)

**Roland Morlock:** Zunächst einmal die Schutzzonen. Dazu wollte Herr Dr. Lächler auch etwas sagen. Es gab zwei Schutzkonzepte: Das alte Konzept waren die Zonen B, C und D mit den schwarzen Linien.

Das heute gültige Schutzkonzept sehen Sie mit den Farben hinterlegt, mit der Kernzone, Innenzone und Außenzone. Was bei dem Unterschied wichtig ist: Früher in dem ursprünglichen Konzept hat man eine Kernzone angenommen – die Zone des höchsten Heilwasserschutzes, den wir hier haben –, die zusammenhängend vom Neckar, vom Aufstiegsgebiet des Heilwassers, bis zur Schillerstraße reicht. Sie sehen den Hauptbahnhof da an dieser gelben Fläche. Ich versuche einmal, es mit der Maus zu zeigen.

Hier sehen Sie jetzt den Hauptbahnhof und hier diese Zone B. Das war die ursprünglich geplante Kernzone. Die heutige Kernzone ist gelb markiert. Das haben wir hier schön zur Deckung gebracht. Das sind mehrere Abschnitte. Deswegen sieht es ein bisschen so aus. Das habe ich hier draußen drangeschrieben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer hat das gemacht? Der Stadtrat oder wer?

**Roland Morlock:** Nein, das neue stammt vom Regierungspräsidium. Das wurde in dem neuen Schutzgesetz – Verordnung zum Schutz der Heilquellen – erlassen. Das ist heute gültig. Das stammt vom Regierungspräsidium. Jetzt gehen wir gleich weiter. Ich wollte Ihnen jetzt die Folie 15 zeigen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was soll jetzt damit gesagt werden?

**Roland Morlock:** Ich wollte Ihnen zeigen, wie das eingeteilt ist und dass die Konzeption immer schon drei verschiedene Zonen gezeigt hat. Die Verordnung ist vom Regierungspräsidium. Ich stelle das gerade noch einmal zurück. Da war ich zu schnell. Der geplante Bahnhof würde jetzt in dieser blauen Zone liegen.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 8: Was wurde am Gebietskonzept geändert?)

Der geplante Bahnhof würde jetzt entlang meines Mauszeigers hier durchgehen und hätte zum Beispiel nach der alten Konzeption in der höchsten Schutzzone des Mineralwassers gelegen. Nach der heute gültigen Zoneneinteilung liegt er nur in der Innenzone.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Wie praktisch!)

– Ja, genau.

Was hat das für Konsequenzen?

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folien 10 bis 12)

Auch die Innenzone genießt hohe Priorität im Schutz. Sie dürfen zum Beispiel keine Baugruben ausheben, die 500 m<sup>2</sup> übersteigen. Das sind 20 m mal 25 m. Sie dürfen keine Bohrpfähle, keine Anker in den Grundgips rammen. Sie dürfen keine Gräben von mehr als 5 m Breite und 7 m Tiefe und 40 m Länge graben. Sie dürfen dauerhaft kein Grundwasser entnehmen, nur maximal befristet auf 6 Monate 32.000 m<sup>3</sup> mit einer Geschwindigkeit von 2 l pro Sekunde. Sie dürfen kein Druckluftverfahren, keinen Untertagebau und keine Sprengungen und keine Vereisungen vornehmen. Auch das gilt jetzt schon für die Innenzone.

Jetzt möchte ich Ihnen zeigen, dass sich genau solche Probleme ergeben. Moment.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 15: Geplante Vorhaben und Probleme)

Auf der Folie 15 haben wir zusammengestellt, was es gibt. Es gibt links die Vorhaben, die man bauen möchte. Und rechts gibt es die Lösungen dazu.

Sie müssen den Nesenbach – über das Bauvorhaben am Nesenbach-Düker haben wir schon öfter gesprochen – unter dem neuen Bahnhof durchlegen. Das heißt, das Wasser kommt im Nesenbach-Kanal an, muss dann erst einmal runter, unter dem Bahnhof durch, und dann wieder hoch. Der Bau dieses Nesenbach-Dükers bedeutet einen flächenhaften Eingriff in die Grundgipsschichten, bergmännische Eingriffe, Druckluftverfahren, flächenhafte Eingriffe unter die Basisschichten und Grundwasserentnahme, also sehr Vieles. Ich kürze das jetzt an dieser Stelle ab. Sie sehen auf der rechten Seite, dass man für alle diese Baumaßnahmen Ausnahmegenehmigungen benötigt hat. Das Regierungspräsidium oder auch das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart haben diese Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Ganz unten möchte ich noch auf das Notfallkonzept hinweisen. Darauf hat, glaube ich, Herr Kirchberg beim letzten Mal hingewiesen. Das Notfallkonzept ist nur für Notfälle da. Das braucht man eigentlich gar nicht. Das beinhaltet das Einleiten von Trinkwasser unter die Grundgipsschichten. Sie können davon ausgehen, dass das, was Sie da einleiten, mit an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit auch hinterher im Mineralwasser zu finden ist.

Wir springen gleich weiter zu Folie 17.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 17: Bewertung der Situation [2] – Unruhe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf man da drüben einmal um Ruhe bitten?

**Roland Morlock:** Sie haben das gesehen. Auf der Folie 17 sehen wir links den Anspruch unseres Heilquellenschutzes. Das steht in jeder Broschüre der Stadt, des Regierungspräsidiums usw. Auch auf der Internetseite des Kommunikationsbüros finden Sie das immer. Die Mineralquellen stehen unter allerhöchstem Schutz. Umfangreiche Verordnungen regeln und verbieten Eingriffe in den Untergrund, um diesen Schutz zu gewährleisten.

Die Wirklichkeit sieht aber anders aus. Im Rahmen von Stuttgart 21 findet praktisch keine der bestehenden Bestimmungen zum Schutz der Heilquellen wirklich auch Anwendung. Da, wo sie diese Bestimmungen tangieren, sind sie durch Ausnahmegenehmigungen genehmigt.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Herr Dr. Geißler!)

– Entschuldigung, bitte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich erteile das Wort, Sie können sich gleich melden.

**Roland Morlock:** Wir haben leider nicht mehr viel Zeit, deshalb möchte ich einfach darum bitten – –

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Aber hier sind Behauptungen in den Folien drin, die man einfach nicht stehenlassen kann. Das ist ein Unding, was hier behauptet wird. Außerdem sind viele Dinge falsch drin.

**Roland Morlock:** Das steht so im Planfeststellungsbeschluss.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Behauptungen, die Herr Bauer anspricht, sind nicht zutreffend, damit es da kein Missverständnis gibt!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sehen Sie, jetzt haben wir es schon. Es ist vielleicht gut, dass wir da geblieben sind.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Manche der Behauptungen der Nicht-Kontrolle sind nicht zutreffend, nur damit das gleich klar ist!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Immer mit der Ruhe. Das gehört zu den – –

(Zuruf von Werner Wölfle [Projektgegner])

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Aber Herr Wölfle, das hilft doch nicht. Sie kennen doch die Folien und hinterher, wenn wir etwas feststellen, sagen Sie, nur dass das gleich klar ist. Wahrscheinlich hätte man das eingestellt, wenn wir nichts gesagt hätten. Das ist nicht in Ordnung.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich will jetzt doch darauf hinweisen: Es gibt bei diesem Projekt finanzielle und technische Probleme. Es gibt aber auch sehr sensible Probleme, fast moralische Probleme. Die Heilquellenproblematik gehört zu den absolut sensiblen Problemen. Es kann ja sein, dass hier etwas ganz Falsches behauptet wird. Dann kann man das ja hinterher sagen. Darauf würde ich auch großen Wert legen, dass man dies klarmacht, was da los ist. – Bitte schön, Sie haben das Wort.

**Roland Morlock:** Sie stellen ja auch immer Ihre Sicht der Dinge dar. Ich stelle jetzt die Sicht der Dinge so dar, wie sie in der Bevölkerung existiert. Vielleicht nehmen Sie Bezug darauf, wie die Bevölkerung das sieht. Vielleicht dringt es auf diese Weise ein bisschen in das Gremium hinein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich noch folgenden Hinweis geben. Darüber sind wir nämlich zu schnell hinweggegangen. Sie haben ja die Liste gehabt.

**Roland Morlock:** Ich gehe noch einmal zurück.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 15: Geplante Vorhaben und Probleme)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da stand überall rechts die Bemerkung „Ausnahmegenehmigung“.

**Roland Morlock:** Richtig, das stammt aus dem Planfeststellungsbeschluss.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment, ich frage Sie ja. Offenbar hat das Regierungspräsidium das so beschlossen. Und alle diese Maßnahmen, die Sie auf der linken Seite in schwarz aufgeführt haben, greifen offenbar in diesen Bereich ein. Aber dafür hat dasselbe Regierungspräsidium – nehme ich mal an – eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Ist das richtig so?

**Roland Morlock:** Das ist richtig so. Das kann man dem Planfeststellungsbeschluss entnehmen. Zum Beispiel hat man den Bau des Tiefbahnhofes für das dauerhafte Zuleiten und Ableiten von Grundwasser und die Grundwasserwirtschaft Ausnahmegenehmigungen im Rahmen des § 4 der Heilwasserschutzverordnung erlassen. Das betrifft die Innenzone. Und für das Einleiten von Trinkwasser in der Innenzone, für den Nesenbach-Düker, teilweise auch für die Kernzone hat man Ausnahmegenehmigungen erlassen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, also gut, das ist aber eine Ausnahmegenehmigung.

**Roland Morlock:** Genau.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Die ist da.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Alles rechtlich abgewogen! –  
Werner Wölfle [Projektgegner]: Das ist nur eine Darstellung dessen,  
dass es Ausnahmegenehmigungen geprüft hat. Punkt! – Gegenruf  
von Matthias Hahn [Projektbefürworter])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt regt euch nicht auf. Das ist klar. Aber gerade, weil es ein sensibles Thema ist – das haben wir jetzt hundertmal erörtert –, muss man das jetzt diskutieren und darf es nicht unter den Teppich kehren. Weil wir sonst aus der Bürgerschaft den Vorwurf bekommen, wir würden etwas verheimlichen. Dies widerspricht der Philosophie dieser Schlichtung, bei der wir gesagt haben, dass nichts verheimlicht wird. Es wird auch nichts unterdrückt. Wenn einer etwas sagt, was einem nicht passt. Das gilt für alle.

Jetzt würde ich vorschlagen, wenn eine Ausnahmegenehmigung da ist, dann muss man das zunächst einmal akzeptieren.

(Zuruf: Das wird nicht bestritten!)

Ich nehme an, dass das auch rechtlich wirksam geworden ist.

**Roland Morlock:** Wir gehen jetzt weiter und stellen uns noch einmal kurz die Frage, warum denn diese Kernzone so aussieht.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 21: Konzept der Dichtschicht)

Das wird begründet mit dem Konzept der Dichtschicht. Das hat das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart veröffentlicht.

*Mächtigkeit und Beschaffenheit der das Mineralwasser überdeckenden Schichten sind das (einzige) Kriterium für den Heilquellenschutz.*

Die Geologen sind sich da nicht einig. Es gibt auch noch andere Dinge. Wenn Sie eine Dichtschicht annehmen und daraus den Heilquellenschutz als gegeben ansehen, diese Dichtschicht aber keine Dichtschicht ist, sondern undicht ist, können Sie das nicht annehmen. Solche Undichtigkeiten gibt es im Stuttgarter Talgrund. Das sind nämlich unter Umständen Verwerfungen und Dolinen. Dazu zeige ich kurz eine Karte. Eigentlich wäre geplant, jetzt eine kurze Einführung zu geben. Das kürzen wir ab.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich Sie kurz unterbrechen? Diese Frage, ob das Bauwerk in die kritischen Schichten der Mineralwässer hineinreicht, haben wir nun ausführlich erörtert. Da hatten wir auch Folien. War das der Prof. Wittke? Wer war das?

(Zuruf: Herr Prof. Lächler!)

– Ach ja, richtig.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Das war Herr Lächler, aber es sind einige Punkte nicht zufriedenstellend, zum Beispiel die Problematik der Dolinen und Verwerfungen. Dazu kommen wir jetzt. Das haben wir nicht behandelt. Und das ist ein wichtiges Thema.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, schön, aber da greifen Sie noch einmal ein bestimmtes Problem auf, von dem ich geglaubt habe, dass es erörtert sei. Denn darüber haben wir uns ausführlich unterhalten – mit den Schichten, welche Schichten durchlässig sind usw. usf. Das ist ausführlich geschildert worden. Ich habe ja nichts dagegen, dass es jetzt noch einmal erörtert wird. Aber wir sollten die Sachen, die schon einmal erörtert sind, jetzt hier nicht wiederholen. Haben Sie etwas Neues? – Dann bringen Sie das!

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 24: Geologischer Querschnitt Hauptbahnhof/Schlossgarten)

**Roland Morlock:** Wenn wir fortfahren, werden wir zu etwas Neuem kommen. Der erste neue Punkt ist, dass diese Verwerfungen, die wir hier sehen, in den Folien von Herrn Lächler nicht eingezeichnet waren. An so einer Verwerfung haben Sie beispielsweise einen Riss in den Erdschichten, der bis hinunter in den Muschelkalk gehen und dort Wasserwegsamkeiten schaffen kann, die auch dann auftreten, wenn an sich Ihre Deckschicht schwer genug ist. Herr Lächler hat das beim letzten Mal gezeigt mit den Gewichtskräften  $G_1 + G_2$  – viel größer als der Auftrieb. Das gilt natürlich nur, wenn Ihre Schicht auch dicht ist. Diese Verwerfung werde ich nachher in der Übersichtskarte zeigen. Sie sehen bei den Deckschichten diese rote Schicht oben. Wenn die da ist, ist es besonders gut gedeckt. Gelb ist weniger, blau ist noch weniger, und das Grüne ist nur noch der Unterkeuper, also die Schicht, die direkt über dem Mineralwasser liegt.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 26: Verwerfungen)

Jetzt haben wir hier gesehen, wie so eine Verwerfung aussieht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Von wem stammt denn das Bild auf der letzten Folie?

**Roland Morlock:** Welche, diese hier?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, die.

**Roland Morlock:** Die ist aus dem Städtebauprojekt Stuttgart 21. Das wurde so erkundet. Das ist aus diesem roten Heft – Veröffentlichungen des Amtes für Umweltschutz. Das ist allerdings nicht sehr verbreitet, weil es damals – glaube ich – für eine Schutzgebühr von 50 DM oder für 22,50 € zu haben war. Das ist schon ein recht happiger Preis. Ich nehme an, dass das dafür gesorgt hat, dass es wirklich nur Fachleute haben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist es ein amtliches Dokument?

**Roland Morlock:** Das ist amtlich, ja. Sehen Sie diese Verwerfungen? Man kann gut erkennen, dass das ein Riss durch das gesamte Gestein ist. Da könnte sich Wasser durchaus seinen Weg wählen.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 27: Schlosspark Verwerfungen)

Ich zeige Ihnen hier auf dem Bild – Sie sehen wieder die rote Schicht, das ist die Deckschicht –, wie die Unterbrechung der Kernzone aussieht. Die Verwerfungen sind mit Pfeilen gekennzeichnet. Sie sehen zwei Verwerfungen direkt im Gebiet A3.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 28: Dolinen Schlosspark)

Dann schalten wir hier noch die Dolinen dazu. Das sind die Tiefeneinbrüche; sie sind allerdings schon verfüllt. Das hat man auch bei Herrn Lächler schön gesehen. Insofern ist das sauber und gut erkundet.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Problem ist also ordentlich gelöst.

**Roland Morlock:** Gehen wir gleich weiter und fragen: Was bedeutet das für die Einteilung der Kernzone?

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 35: Mächtigkeit der Deckschichten)

Wir nehmen das Prinzip der mächtigeren Deckschicht wieder auf; das habe ich gerade gesagt. Sie sehen in der Legende auf der rechten Seite: Angezeigt wird die oberste Schicht, auf die Sie mit dem Bohrer treffen würden. Je höher diese Schicht in der Legende ist, umso mächtiger sind die Deckschichten. Sie sehen, dass das Prinzip der Deckschicht tatsächlich für die rote Zone zutrifft.

Was bedeutet das für die Kernzone? Fahren wir im Norden entlang: Sie sehen hier weniger mächtige Schichten, dann geht es über diese Störung hinweg. Jetzt kommt die mächtige Deckschicht. Dann hat man hier die Kernzone in der mächtigen Deckschicht abgebrochen und wieder zurückgeführt. Das ist an sich das logische Vorgehen. Man hat ein bisschen Puffer zu den dünnen Schichten.

Gehen wir jetzt in den Süden, also zu der Kernzonengrenze: Sie sehen, dass die Kernzonengrenze vollkommen gerade über diese Schichten hinweggeht, über die Verwerfungen, und die kritische Verwerfungskreuzung aus dem Talboden vollkommen ausspart. Hier ist die Gefahr am größten, dass ein natürlicher Aufbruch oder Mineralwasseraufstieg möglich wäre, dass es jetzt schon Wasserwegsamkeiten gibt. Das Ganze kann man auch messen. Es gibt eine Grundwasserentnahmestelle, wo man feststellen kann, dass heute Grundwasser im Mineralwasser nachzuweisen ist. Das alles sind Daten aus den amtlichen Dokumenten. Wir haben nichts hinzugefügt, das nicht von der Stadt Stuttgart, vom Amt für Umweltschutz oder aus dem Tagungsband ist, bei dem Herr Prof. Kobus der Vorsitzende war.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Nur eine Verständnisfrage. Wir sind informiert worden – das haben wir auch gesehen –, dass der Trog für den neuen Bahnhof eigentlich unmittelbar unter der Oberfläche anfängt und dann nach unten geht, aber dass zum Beispiel die S-Bahn-Tunnel und andere Baulichkeiten unter der Erde viel tiefer liegen, als der Trog überhaupt runtergeht. Dann hätten Sie damals, als die S-Bahn gebaut worden ist, auch Einspruch erheben müssen.

**Roland Morlock:** Ich zeige Ihnen kurz mit der Maus auf der Folie, wo die S-Bahn verläuft.

(Präsentation: Heilwasser 21 Folie 37: Bewertung Kernzone [südliche Fortsetzung])

Die S-Bahn läuft hier vorbei. Es hat beim Bau der S-Bahn tatsächlich Probleme gegeben. Mit den Problemen haben die Bauleute gekämpft und sie letztlich gemeistert. Sie sind aber auf der roten Schicht gewesen. Mehr als Sie hier mit den Schichten sehen, wurde leider nicht erkundet. Aber die Probleme waren da, und es gab auch beim Bau der Stadtbahn, die wir heute haben, der Straßenbahn, bei den Haltestellen Staatsgalerie und Hauptbahnhof Probleme mit der Wasserhaltung. Mittlerweile haben sich die Quellflüsse aber wieder eingestellt. Man kann darüber streiten, ob das natürliche Schüttungsschwankungen waren oder ob sie mit dem Bauvorhaben in Widerspruch standen. Darauf können wir uns nicht versteifen. Auf jeden Fall hat es damals auch Probleme mit Wasser gegeben.

Wir wollen aber auf etwas anderes hinaus, nämlich: Wenn man die Kernzone nach dem Prinzip der Deckschichten einteilt, müsste man die ganzen dünnen Gebiete mit dem Bochinger Horizont und den Grundgipsschichten, die hier rausschauen, eigentlich in die Kernzone einbeziehen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber das können wir doch nicht ändern.

**Roland Morlock:** Deswegen thematisiere ich das.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das macht doch das Regierungspräsidium, sagen Sie.

**Roland Morlock:** Genau deswegen thematisiere ich das hier.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wir können das ja nicht ändern.

**Roland Morlock:** Die Frage ist, ob man damals den geologischen Anforderungen wirklich gefolgt ist.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 39: Geologisch notwendiger Verlauf der Kernzone)

Geologisch sagt diese Karte etwas ganz anderes, nämlich dass die Kernzonengrenze eigentlich genau wie oben im Norden – da hat man das gemacht – auch um diese Störzone herumfahren müsste und dass man die gestrichelte Linie hier, die alte Kernzone, eigentlich wegradieren müsste. Dann haben wir eine Kernzone, die so aussieht. Dann würde sich der gesamte Bahnhof ab der Straße Am Schlosspark bis auf die andere Seite durch die Kernzone ziehen. Man hätte erhebliche Schwierigkeiten gehabt, da eine Ausnahmegenehmigung – auch gegenüber der Öffentlichkeit – zu begründen.

Die Frage ist: Was steht im Vordergrund? Wenn Sie hier Ausnahmegenehmigungen erlassen, dann wägen Sie allgemeines Interesse ab, nämlich das Interesse der Leute, die das Kulturgut Mineralwasser erhalten und schützen wollen, und der Leute, die einen Bahnhof bauen wollen, von dem wir heute Morgen gehört werden, dass wir uns uneins darüber sind, wie die Leistungsfähigkeit ist.

Gehen wir jetzt zum Schluss.

(Unruhe)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Alles mit der Ruhe. Das ist wichtig genug, keine Aufregung. Das kann man alles abklären. Über den Punkt haben wir geredet. Ich kann mich noch genau erinnern, dass wir genau diese Frage erörtert haben.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Aber nicht bindend!)

– Dann sagen Sie nachher Ihre Meinung. – Jetzt sind Sie dran.

**Roland Morlock:** Hier haben wir noch die Gegenüberstellung. Das ist im Prinzip der Schluss.

(Präsentation: Heilwasser 21 – Folie 47: Schlussfolgerung)

Man kann nachweisen, dass die geologischen Risiken im Mittleren Schlossgarten bestehen. Sie haben gesehen, wo die Verwerfungen und Schwächezonen sind. Ich habe Ihnen das auch auf der Folie vorher gezeigt und kann sagen: In dieser Schwächezone ist wirklich mit Mineralwasseraufstieg zu rechnen, zumindest während der Grundwasserhaltung. Das Gegenkonzept K 21 kommt im Mittleren Schlossgarten vollkommen ohne die geologischen Risiken aus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist ja klar. Das ist logo. – Vielen Dank. Ich bedanke mich, dass Sie sich die Mühe gemacht haben.

**Roland Morlock:** Ich bedanke mich, dass ich das noch vortragen durfte.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich stelle jetzt die Frage an die Runde: Das haben wir nun wirklich diskutiert. Ich kann mich an die Folien erinnern, da ist Wasser rauf und runter – – Das haben wir ausführlich diskutiert. Sind jetzt neue Erkenntnisse vorhanden? – Herr Wölfle. – Sie kommen auch dran.

(Peter Conradi [Projektgegner] nickt.)

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Warum haben wir dieses Thema noch einmal aufgegriffen? Der Kern des Vortrags war die Fragestellung, was viele Leute vermuten, ob die Festlegung der Kern- und Innenzonen nicht nach den geologischen Herausforderungen gestaltet wurde, sondern nach den Notwendigkeiten, die das Bahnprojekt beinhaltet, man also die Zonen so eingezeichnet hat, dass der tiefer gelegte Bahnhof und sein Trog reinpassen, obwohl die geologischen Gegebenheiten eigentlich einer anderen Festlegung bedürften. Das war die Fragestellung, die Unterstellung, die Vermutung, die kursiert. Deswegen haben wir gesagt: Im Anschluss bitten wir darum, dass der Längsschnitt gezeigt wird, um diese Vermutung aus der Welt zu räumen, wenn möglich. Das war der Sinn des Vortrags.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer will jetzt darauf etwas sagen? Es gibt natürlich auch fehlerhafte Verwaltungsakte und Rechtsverordnungen; das gibt es alles. Aber was Sie hier sagen oder vermuten, ist natürlich ein schwerer Vorwurf.

(Gangolf Stocker [Projektgegner]: Das möchte ich ein bisschen abmildern!)

Das wäre eine gewaltige Ermessensüberschreitung, um es vorsichtig zu formulieren.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Herr Dr. Geißler, ich kann das abmildern und präzise sagen. Die Kernzone wurde flurstücksweise ausgewiesen, und das Flurstück Mittlerer Schlossgarten wurde ausgenommen. Deswegen kommt es dazu, dass die geologischen Schichten nicht mit der Kernzone übereinstimmen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aha. – Jetzt kommt Herr Bauer und dann der Herr Bürgermeister.

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Und dann Herr Lächler!)

– Und dann Herr Lächler. Er kann von mir aus jetzt gleich reden.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Herr Wölfle, jetzt halten wir uns mal an die Dinge, die wir letztes Mal vereinbart haben. Nummer eins: Der geologische Längsschnitt stand aus. Den hatten wir zugesagt, und Herr Lächler hat ihn auch präsentiert. Nummer zwei: Sie sagten vorher, die Folien ständen nicht im Netz. Wie wir wissen, stehen sie jetzt alle im Netz. Das ist der Hintergrund. Er hat es auch angedeutet.

Man kann sagen: Der Mineralquellenschutz ist dem Umweltministerium – ich sage ganz bewusst „dem Umweltministerium“ und nicht „dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr“ – schon immer ganz besonders wichtig gewesen. Deswegen war Prof. Kobus von Anfang an – wir haben es gehört –, schon seit frühen Jahren immer im Arbeitskreis Wasserwirtschaft dabei. Das war mit das Wichtigste, das uns immer beschäftigt hat.

Jetzt wird etwas in Folien unterstellt, die er nicht gezeigt hat, die aber im Netz stehen. Aus dem Grund rege ich mich wirklich auf. Es ist zutiefst unseriös, was Sie machen. Hier steht zum Beispiel: „Nahezu jedes Bauvorhaben in Verbindung mit Stuttgart 21, (...), dürfte ohne die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nicht realisiert werden.“ – Nummer eins.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Das ist ja nicht falsch!)

Im Rahmen von Stuttgart 21 ist immer die Linie auf die Unterstellung hin, die Behauptung oder wie immer Sie das nennen, dass hier mit falschen Karten gespielt worden ist, dass Behörden, die sonst für die Überwachung zuständig sind, sozusagen Hand in Hand mit irgendwelchen Projektleuten den Mineralquellenschutz nicht ernst nehmen. Das stimmt nicht. Denn die Heilquellenschutzverordnung ist in der Öffentlichkeit, durchaus auch im Rahmen öffentlicher Bekanntmachungen, bis hin zum Gemeinderat diskutiert worden. Die Karten, die hier gezeigt worden sind, die geologischen Ebenen usw., sind alle bekannt.

Dann geht es so weiter: „Die Baumaßnahmen stehen in heftigem Widerspruch zu den Zielen ...“ Ich komme noch zu einem anderen Punkt: „Die Behörden und Aufsichtsbehörden werden und wurden ausschließlich von Projektträgern oder Projektbefürwortern geleitet.“

(Peter Conradi [Projektgegner]: So ist es!)

„Antragsteller (...) sind mit den genehmigenden Stellen und Aufsichtshabenden identisch.“

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was zitieren Sie da? Was ist das für ein Opus?

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Die Folien, die jetzt ins Netz kommen!)

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Die Folien, die er nicht gezeigt hat. Sie stehen jetzt im Netz, wohlgermerkt. Er hat sie geflissentlich übersprungen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also das städtische Umweltamt?

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Nein, seine. Das sind seine, die er nicht gezeigt hat.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Er möge die Folien doch mal zeigen!)

Es steht aber alles drin und ist in der Öffentlichkeit.

(Werner Wölfle [Projektgegner]: Sagen Sie die Nummer, bitte! – Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Folie 20!)

„Die behördliche Aufsicht“, Herr Dr. Geißler, „ist im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 praktisch ausgeschaltet.“ – Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen.

**Roland Morlock:** Darf ich dazu etwas sagen? Das thematisiert die Meinung und die Bedenken vieler Bürger, mit denen ich tagtäglich zu tun habe. Das ist einer der wesentlichen Gründe, warum die Leute auf die Straße gehen.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Ich sage nur noch einen Satz. Das verstehe ich. Das beschäftigt uns auch, keine Frage. Man kann nicht so tun, als ob wir die Bedenken und Befürchtungen der Bevölkerung nicht ernst nehmen, im Gegenteil. Aber wenn es um die Sache geht, dann reden wir über Fakten. Was Sie gemacht haben, ist in keiner Weise ein Faktum, sondern das sind Unterstellungen, Behauptungen, und zwar auf unseriöse Art und Weise. Das weise ich hier für alle Behörden, die in Verantwortung sind, zurück. Das muss mal klar gesagt werden.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das muss man klar sehen. Alles mit der Ruhe, ich verstehe das überhaupt nicht. Wir sagen: Alle Fakten auf den Tisch. Das tun wir jetzt. Jetzt wird hier der Vorwurf erhoben, das, was gemacht worden ist, sei vom Regierungspräsidium – – Es hat die Ausnahmegenehmigung erteilt, nehme ich an. Dem



wird jetzt Ermessensmissbrauch vorgeworfen, um es ganz vorsichtig zu formulieren. Wenn man so etwas präzisieren würde, dann könnte man sagen: Die Behörde ist gekauft worden.

(Roland Morlock: Das steht hier nicht drin!)

Das wäre der extreme Vorwurf. Ermessensmissbrauch wird ihr hier vorgeworfen; das ist gar keine Frage. Jetzt müssen wir das widerlegen. Darf ich zunächst dem Herrn Bürgermeister das Wort geben? Denn offenbar stammen diese Dokumente aus Ihrem Hause.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Soweit sie geologisch-fachlich sind, stammen sie aus unserem Hause. Dagegen ist auch nichts zu sagen, sie sind korrekt wiedergegeben. Die Frage ist: In welchen Kontext stellt man sie anschließend? Hier steht: „Die behördliche Aufsicht ist im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 praktisch ausgeschaltet.“ Jetzt möchte ich mal die andere Seite da drüben fragen. Darunter sind zwei praktizierende Stadträte, die in diesem Raum regelmäßig die Berichte des Amtes für Umweltschutz und der unteren Wasserbehörde entgegennehmen, die jedes Mal Beifall klatschten und sagen: „Was wird hier gut gearbeitet“, die die Arbeit dieser Behörde, die bundesweit gerühmt wird, schätzen. Sie lassen hier vortragen, dass die behördliche Aufsicht nicht gegeben sei. Das muss ich aus meinem Erfahrungs- und Erkenntnisbereich zurückweisen. Es entspricht auch nicht Ihrer Erfahrung, die Sie mit dem Amt in den letzten zehn Jahren gemacht haben.

Deshalb muss ich sagen: Ich finde das nicht in Ordnung. Er sagt: Das habe ich mal irgendwo gehört, manche Leute sagen das. Das können Sie aber nicht auf der Schlichtung als die Meinung Ihrer Seite vortragen; denn er distanziert sich nicht von dem Satz. Er sagt nicht: „manche Leute sagen“ oder: „viel zu viele Leute sagen“, sondern er trägt es als Tatsache vor, die Sie sich alle, wie Sie da drüben sind, zu rechnen lassen müssen. Das ist fast an der Grenze der Erträglichkeit. Das will ich Ihnen wirklich sagen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Er hat es nicht vorgetragen!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Rockenbauch, Sie haben nicht das Wort.

**Matthias Hahn (Projektbefürworter):** Er hat die Folie aber ausgeteilt, und sie wird im Internet stehen. Ich sage: Das ist eine Verleumdung der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt. Die untere Wasserbehörde hat mit 100 Seiten Stellung zum Planfeststellungsbeschluss genommen. Sie hat die Planfeststellung mit ihren Auflagen um einen zweistelligen Millionenbetrag verteuert. Ihr jetzt vorzuwerfen, sie stecke mit irgendjemandem unter einer Decke und habe nicht die ausreichend kritische Distanz, geht an der Sache völlig vorbei. Ich bitte, das zurückzunehmen.

(Beifall von den Projektbefürwortern)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Jetzt der Reihe nach. Ich erteile dem Vorsitzenden der größten Stadtratsfraktion von Stuttgart das Wort.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Vielen Dank. – Ich verstehe die Aufregung von Herrn Hahn. Hätte ich die Folie vorher gesehen, wäre sie hier so nicht präsentiert worden. Wir nehmen sie raus, das ist auch nicht meine Meinung. Wenn, dann hätten wir es so formulieren müssen, dass der Verdacht besteht, geäußert wird oder wie auch immer. Es entspricht nicht meiner eigenen Wahrnehmung, was die untere Wasserschutzbehörde tut. Ich weiß, dass Sie, Herr Hahn, mit all Ihren zur Verfügung stehenden Möglichkeiten dafür sorgen, dass das, was Ihnen an Kontrolle möglich ist, versucht wird einzuhalten.

Jetzt wissen wir beide aber auch, wie schwierig sowohl die Personalsituation der Behörde ist, um die Überwachung tatsächlich zu gewährleisten, als auch die Zusammenarbeit mit dem Bauträger, damit die untere Wasserschutzbehörde die Aufgabe wahrnehmen kann. All dies gehört dann auch dazu. Natürlich gibt es eine Kontrolle. Wie gesagt: Den Satz nehme ich zurück. Ich entschuldige mich auch dafür.

Sie haben schon in der Einleitung gemerkt: Uns war es wichtig, die Sorgen, die bestehen, noch einmal deutlich zu machen. Das ist meiner Meinung nach bis auf diese Formulierung eigentlich gelungen. Das sind Dinge, die in der Bevölkerung problematisiert werden. Ich habe es vorher ausgeführt: Es wird die Vermutung geäußert, dass man die Kernzonen nicht aufgrund der geologischen Gegebenheiten so gelegt hat, sondern aufgrund der Notwendigkeiten für das Projekt. Wir wollten Ihnen die Möglichkeit einräumen, dies zu widerlegen. Deswegen habe ich mich selber dafür eingesetzt, zu sagen: Wir leiten noch einmal her, warum man das problematisieren sollte.

Mit der Entschuldigung meinerseits könnten wir dann die Längsschnittstudie darstellen. Dieser Folienteil kommt aus dem Internet heraus.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Es gibt einen alten Satz von Franz-Josef Strauß; vielleicht kennt ihn der eine oder andere. Es ist völlig eindeutig und klar, was hier passiert, das ist auch völlig in Ordnung. Wenn ein Mitglied oder Mitglieder der Schlichtung den Eindruck haben, es sind nicht alle Fakten auf dem Tisch, dann muss das in letzter Minute noch möglich sein. Wenn sich dann herausstellt, dass doch alle Fakten auf dem Tisch sind oder dass die Bewertung bestimmter Fakten nicht richtig ist – das stellt sich jetzt heraus –, dann wird es den Leuten hier zur Kenntnis gegeben. Was nicht ausgesprochen ist – das hat Franz-Josef Strauß immer gesagt, auch wenn ich nicht mit allem übereinstimme –, was verschwiegen wird, wird giftig. Genau das passiert. Wenn wir es hier nicht aussprechen, dann wird die Sache giftig, und wir kriegen den Frieden in dieser Sache nicht zustande. Deswegen ist es richtig, Herr Wölfle – das will ich Ihnen ausdrücklich sagen –, dass Sie das noch einmal auf die Tagesordnung gebracht haben.

Jetzt haben Sie – Sie haben die Aufregung ja gehört – Ihren Standpunkt vorgetragen. Wollen Sie dazu noch einen Satz sagen? Wer kommt sonst?

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Prof. Lächler!)

– Dann kommen Sie nachher dran. – Bitte schön.

**Roland Morlock:** Danke. – Ich möchte auch noch einmal zum Ausdruck bringen, wenn Sie sich dadurch getroffen fühlen: Das war so nicht beabsichtigt, dann hätte ich gern eine andere Formulierung genommen. Aber viele Leute glauben tatsächlich, dass hinter den Kulissen irgendetwas nicht ganz in Ordnung gewesen wäre. Wenn Sie das jetzt ausräumen können, wären wir wahrscheinlich die Letzten, die das bedauern würden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Wer ist „wir“?

**Roland Morlock:** Zunächst einmal wir beiden Vortragenden, Herr Dr. Laternser und ich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber gehören Sie zu unteren Wasserbehörde?

**Roland Morlock:** Nein. Der Vortrag ist aus unserer Sicht, von Herrn Laternser und mir, so zusammengestellt worden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Beruflich sind Sie?

**Roland Morlock:** Physiker, und Herr Dr. Laternser ist Diplom-Geologe. Wir haben uns die Karten geholt und waren immer hinterher, die geologischen Daten von der Bahn zu bekommen, weil die Bahn mit Sicherheit sehr viele Neuerkundungen gemacht hat. Das haben wir erfahren. Nachdem wir dann nichts bekommen hatten, mussten wir auf Material zurückgreifen, das das Amt für Umweltschutz im Vorfeld erarbeitet hat. – Jetzt würde ich gern weitergeben.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Danke schön. – Sie sind eine Privatfirma, oder sind Sie bei irgendeiner Behörde?

**Dr. Ralf Laternser:** Ich bin Geologe aus Stuttgart, bin schon sehr lange in Stuttgart, interessiere mich für Geologie seit ich ein kleiner Bub bin und habe auch als Geologe gearbeitet. Ich wollte – das war im Rahmen der Zusammenfassung des Vortrags jetzt nicht möglich – die geologische Grundsituation zeigen: Warum können hier Mineralwässer auftreten? Wir haben jetzt gar nicht alles gezeigt.

Wir haben uns diese Woche zusammengefunden. Wir waren schon länger an dem Thema dran, nachdem wir gemerkt haben – das ging vor allen Dingen von meiner Seite aus –, dass das Thema Mineralwasser bei der letzten Schichtung meiner Mei-

nung nach viel zu kurz kam. Ich bin davon ausgegangen, dass das Bündnis entsprechend vorbereitet wäre. Aber das Thema kam zu kurz. Wir haben unseren Vortrag relativ kurzfristig erarbeitet. Vielleicht haben wir dabei die eine oder andere zu harte Formulierung verwandt, aber wir sind auch Bürger Stuttgarts. Wir geben tatsächlich, wie die Bahn ständig ihre Sicht der Dinge wiedergibt, unsere Meinung und auch die Meinung der Leute wieder, die wir kennen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Einverstanden. Aber meine Frage ist: Es war ein freiwilliger privater Zusammenschluss, als Sie sich getroffen haben?

**Dr. Ralf Laternser:** Wir haben uns über dieses Thema gefunden. Wir sind ein freiwilliger privater Zusammenschluss.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay. Das ist ja gut. Das gehört zur Zivilgesellschaft. Jetzt haben Sie die Gelegenheit gehabt, Ihre Bedenken vorzutragen. Das ist auch erörtert worden. Jetzt müssen Sie sich vielleicht anhören, dass noch jemand anders zu diesem Thema Stellung nimmt. Einverstanden?

**Roland Morlock:** Ja, gerne. Ich würde jetzt auch gerne hören, was Herr Prof. Lächler zu sagen hat. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. – Herr Stocker, was gibt es Neues?

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Schade, jetzt ist die Karte weg. Aber Sie haben gesehen: Bei dem Abschnitt, wo der Bahnhof gebaut wird, haben wir die Deckschichten nicht mehr. Darauf kommt es doch an. Ich habe vorhin erläutert, warum die Kernzone diese Lücke hat: weil das Flurstück Mittlerer Schlossgarten in Gesamtheit herausgenommen worden ist. Das führt dazu, dass dort nicht die Deckschichten sind, die eigentlich notwendig wären, um dort die Innenzone einzuzeichnen. Eigentlich ist das Kernzone und nicht Innenzone. Diese Innenzone erlaubt auch nicht den Eingriff, wie es beim Bahnhof passiert. Aber mit den Ausnahmegenehmigungen, haben wir gehört, ist es möglich. Ob es noch möglich gewesen wäre, wenn dieses Stück Kernzone gewesen wäre, bezweifle ich ganz heftig.

Herr Bauer, Sie haben jetzt ein bisschen einen Nebenkriegsschauplatz aufmachen können. Das will ich verhindern. Ich will auch deutlich machen: Letztes Mal, als wir das Thema hatten, habe ich gefragt, wer überwacht. Dann hieß es: Das Eisenbahn-Bundesamt wird mit Amtshilfe des Umweltamtes die Überwachung vornehmen. Dem will ich nichts hinzufügen, ich bin da einer Meinung mit Werner Wölfle. Ich habe ganz großen Respekt vor dem Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart. Aber es hat das Personal nicht. Die Frage ist nicht gelöst.

Zum Schluss möchte ich sagen: Die Bevölkerung weiß schon, wie der Präsident des Regierungspräsidiums damals hieß und was er heute macht. Ich sage nicht mal einen Namen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum nicht? Fakten auf den Tisch. Sagen Sie es doch.

**Gangolf Stocker (Projektgegner):** Herr Andriof war damals Präsident des Regierungspräsidiums und ist heute Sprecher des Projekts Stuttgart 21.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das kann man ihm nicht verbieten. Aber es ist trotzdem – – Alles der Reihe nach. – Jetzt kommt der Professor. Bitte schön.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Herr Dr. Geißler, Herr Prof. Lächler, dürfen wir vielleicht noch einen Vorschlag machen? Bei dem, was Herr Stocker gerade gesagt hat, könnte man noch einmal darauf hinweisen, wie der Heilquellenschutz in Stuttgart ist. Vielleicht sagt erst Prof. Wolff für die Stadt Stuttgart kurz etwas dazu, damit deutlich wird, wie wichtig die Heilquellen und das Mineralwasser für die Stadt Stuttgart sind. Zur Geologie haben wir auch noch Experten hier, Prof. Wittke und Herrn Rogowski. Und dann kommt Herr Lächler.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich persönlich bin nicht verärgert, aber irgendwie kommt es mir merkwürdig vor, weil ich mich genau erinnern kann, dass wir bei der Diskussion um diese Frage das Thema mit den wasserdurchlässigen Schichten ausführlich behandelt haben. Ich habe den Eindruck, jetzt wird die Sache problematisiert, was durchaus berechtigt ist, weil oberflächenmäßig ein bestimmtes Teilgebiet um den Bahnhof herum kartografisch nicht gelb, sondern blau ist, was aber nichts darüber aussagt, ob tatsächlich auch unter der blauen Schicht entsprechend dichte und dicke Schichten sind.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Geißler, genau das sagt die Karte aus!)

– Herr Rockenbauch, lassen Sie mich das sagen. Es kommt doch nicht darauf an, ob kartografisch oben die richtige Farbe ist, sondern es kommt darauf an, ob die Schichten, die das Wasser undurchlässig machen, damit nichts passiert, auch unter der blauen Farbe vorhanden sind. Es kommt auf die tatsächliche geologische Situation an und nicht auf die kartografische.

**Bernhard Bauer (Projektbefürworter):** Herr Dr. Geißler, Sie haben das wunderbar dargestellt. Herr Prof. Lächler soll das jetzt konkret machen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Bitte schön. Haben Sie auch eine Folie?

**Dr. Walter Lächler:** Herr Dr. Geißler, vielen Dank. Wenn wir meinen Vortrag vor dem Vortrag der beiden Kollegen gemacht hätten, dann hätten wir uns vielleicht vieles erspart. Denn ich hatte ja die Aufgabe, heute zwei Dinge zu erledigen: einmal den Längsschnitt, der das letzte Mal von Herrn Sämann angesprochen wurde, als ich ge-

sagt habe, den besorge ich. Ich habe ihn heute dabei. Der zweite Punkt war, dass Herr Rockenbach schon das letzte Mal gesagt hat: Die Geologie wurde nach Stuttgart 21 gelegt. Ich habe dazu gesagt, wenn Sie sich entsinnen: Nein, die hat der liebe Gott gemacht. – Da stehen wir heute wieder.

Ich möchte Ihnen belegen, dass die Geologie – – Dazu muss ich erklärend sagen: Die beiden Herren haben auf ein Heft zurückgegriffen, das aus dem Jahr 1998, 1999 oder 1996 und noch älter ist, als das prinzipiell auf der damaligen Basis gemacht wurde. Wir haben in der Zwischenzeit viele Erkundungen gemacht. Ich kann Ihnen zeigen, dass die Dichtschicht aus meiner Sicht konsequent vorhanden ist.

Ich möchte dann noch ergänzend sagen – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Sie gucken immer auf die Wand, wir sehen aber nichts.

**Dr. Walter Lächler:** Ich fange mit den Zonierungen an.

(Präsentation: Heilquellenschutz zonen – Folie 1: Geplante Bahnstrecken im Heilquellenschutzgebiet Stuttgart)

Vorweg muss ich sagen: Vorhin wurden hier Folien gezeigt. Der Heil- und Mineralquellenschutz, die Diskussion darüber, wie das Gebiet ausgewiesen werden soll, hat bereits in den 50er-Jahren begonnen. Man ist, aus welchen Gründen auch immer, nie zu einem Ergebnis gekommen. Es gab eben viele Interessen, und die alten Schutzverordnungen, die in der Regel für Wasserschutzgebiete angewandt wurden, waren nicht übertragbar auf dieses Schutzgebiet. Dann hat sich unter dem Regierungspräsidium ein Arbeitskreis zusammengesetzt. In dem Arbeitskreis war ich zum Beispiel auch dabei. Da wurde eine neue – ich nenne es mal so – Philosophie entwickelt, nämlich: Das Heil- und Mineralwasser ist am besten geschützt, wenn es von oben dicht gemacht wird. Diese Philosophie steckt dahinter.

Deshalb wurden auch die Zonen kreiert. In der Kernzone, in der eigentlich der Mineralwasseraufbruch stattfindet, gibt es nur einen untergeordneten Schutz oder gar keinen Schutz. In der Innenzone ist eine Mindestanforderung an einen Schutz da. Die Mindestanforderung an diesen Schutz besteht aus einer Dichtschicht; die hatte ich das letzte Mal erläutert. In der Außenzone sind die Randbedingungen natürlich besser, weil eine Überlagerung vorhanden ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt behaupten aber Herr Laternser und sein Kollege, dass die gelbe Farbe früher, vor ein paar Jahren, noch über das Bahnhofsgebiet übergegangen sei.

**Dr. Walter Lächler:** Das zeige ich Ihnen gleich.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Und dann sei das plötzlich zurückgefahren worden, und zwar im Zusammenhang mit der Diskussion um den Bahnhof. Das ist doch der Vorwurf. Warum hat man da die Farbe verändert?

(Präsentation: Heilquellenschutzzonen – Folie 2: Geologische Karte ohne Deckschichten)

**Dr. Walter Lächler:** Die Farbe, die hier in der ersten Folie dargestellt wird, ist genau die gleiche wie damals. Und zwar ist das in der Entwicklung parallel gelaufen. Diese Karte zeigt Ihnen nun eindeutig oder eindrücklich, was die Grundlage ist – das wurde vorher auch schon vorgestellt –: Das ist eine abgedeckte Karte. Man sieht letztendlich die Gipskeuperschichten, wie sie anstehen. Jetzt müssen Sie auf Farben achten. Unsere Dichtschicht ist die Grundgipsschicht. Und die sehen Sie nun im unteren Schlossgarten bis hinunter zum Neckar – Entschuldigung. Mit der Maus: Das ist der Neckar zur Orientierung. Das ist der untere Schlossgarten. Da sehen Sie die Farbe Grau. Das sind die Grundgipsschichten. Dazu sage ich gleich noch etwas. Nach oben kommen wir hier in einen roten Bereich. Der rote Bereich sind die Dunkelroten Mergel. Das heißt aber, wenn der rot ist, wenn Sie das in der Abfolge sehen, ist darunter noch der Bochinger Horizont. Und die Grundgipsschichten sind noch darunter. Wenn Sie jetzt weitergehen, kommen wir jetzt wieder in einen gelben und einen grauen Bereich, wenn man es ganz scharf anschaut. Da sind noch der Bochinger Horizont und die Grundgipsschichten. Aber hier zum Beispiel in diesem Bereich ist es grün. Da ist der Grenzdolomit da. Also in der Innenstadt von Stuttgart gibt es Bereiche, wo der Lettenkeuper und der grüne Mergel – das ist das Schutzgut, das wir nie angreifen wollen – bereits offen liegt, sozusagen.

Wie kommen diese Sprünge zustande? Diese Linien sind alle Störungen. Und über diese Störungen gibt es letztendlich Versätze. Daher sind einmal die Dunkelroten Mergel offen – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Was gibt es? Versätze?

**Dr. Walter Lächler:** Versätze, ja, und zwar Höhenversprünge. Das heißt, da hat sich eine Scholle nach oben oder unten verschoben, und damit ist natürlich, was normalerweise wie der Dunkelrote Mergel horizontal durchgeht – wenn man es da exemplarisch betrachtet –, entweder abgesunken oder hochgehoben und abgetragen worden.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Diese Gesteinsschichten liegen also nicht übereinander, sondern so, wie sie hier farblich gezeichnet sind, sind sie an der Oberfläche.

**Dr. Walter Lächler:** Ja, wenn Sie die quartären Deckschichten, also das, was hinterher durch den Nesenbach abgetragen wurde, alles wegnehmen und Sie zum anstehenden Gebirge kommen, das nennt sich die abgedeckte Karte. Dann finden Sie als oberste Schicht eben die Schicht, die hier farblich dargestellt ist.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt sagen Sie etwas zum Thema.

**Dr. Walter Lächler:** Wir haben in der Verordnung definiert, dass wir – solange die Dichtschicht, also die Grundgipsschicht, vorhanden ist – in der Innenzonen sind, wobei es ein weiteres Kriterium gibt, das ich nachher erläutere, das nämlich, wenn nur Grundgipsschichten oben anstehen, Sie nicht sicher sind, ob die zum Teil schon abgetragen sind oder nicht. Deshalb ist das Kriterium bei der Einteilung der Zonen so gewählt worden, dass man, solange der Bochinger Horizont da ist, ganz sicher ist, dass die Grundgipsschichten auch da sind. Der steht ja drüber. Wenn der vorhanden ist, muss das drunter auch da sein. Das ist ein Kriterium dafür, ob wir in der Innenzonen oder ob wir in der Kernzone sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Professor, können Sie uns denn nicht sagen, ob der Bahnhof, der da gebaut werden soll, in der näheren oder weiteren Umgebung auf einer Schicht gebaut wird, durch die das Wasser nicht durchgeht? Das ist das, was wir wissen wollen.

**Dr. Walter Lächler:** An dieser Folie sehen Sie das jetzt, weil ich nämlich genau in diese Folie die Infrastrukturmaßnahmen eingeblendet habe, sprich: auch den Bahnhof.

(Präsentation: Heilquellenschutz zonen – Folie 3: Geologische Karte mit Trassenverlauf S 21)

Sie sehen, der Bahnhof liegt in einem Bereich, wo es rot ist, wo wir also deutlich über den Grundgipsschichten sind. Aber im Anschluss – also Stadt aufwärts, Königstraße aufwärts – kommt eine Zone, wo gelb nur noch teilweise vorhanden ist und die Grundgipsschichten sogar offen liegen. Wenn Sie noch weiter gehen, gibt es sogar Bereiche, wo die Grünen Mergel da sind.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das ist da, wo wir sind. Aber gebaut wird doch oben.

**Dr. Walter Lächler:** Wenn wir das jetzt genau einzeichnen – nach den Farben, die Sie ja jetzt kennen –, dann ergibt sich, wenn man das jetzt macht, dass das die Kernzone ist, weil dort das Kriterium, das definiert wurde, vorhanden ist.

(Präsentation: Heilquellenschutz zonen – Folie 5: Zonierung Heilquellenschutzgebiet [Kernzone und Innenzonen])

Hier ist noch einmal Kernzone, und hier ist noch einmal Kernzone. Wenn Sie jetzt in die nächste Ebene gehen, haben wir das als Innenzonenbereiche, die hier blau dargestellt sind. Sie sehen, der Bahnhof ist in der Innenzonen.



**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja, aber die Behauptung ist doch, dass das jetzt weniger gut ist.

(Zuruf von Peter Conradi [Projektgegner])

**Dr. Walter Lächler:** Nein, in der Innenzone ist er ja, und so wird er auch gebaut. Die Gegner behaupten ja, er sei in der Kernzone.

Jetzt kommt der Schnitt als nächstes.

(Präsentation: Heilquellenschutz zonen – Folie 6: Geologischer Längsschnitt Düker Nesenbach [nördlicher Abschnitt])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt wird es besser.

(Zuruf: Das ist ja nicht mehr Kernzone!)

**Dr. Walter Lächler:** Ja, aber die Kernzone ist doch geologisch entstanden. Das habe ich Ihnen doch gezeigt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Herr Professor, Sie sind schon so drin, das ist klar. Das kann man auch gar nicht anders verstehen. Aber jetzt sagen Sie uns doch, ob die Kernzone und die Innenzone, was die Qualität der Abdeckung oder der Schicht, was das Mineralwasser anbelangt, gleichwertig ist – in der Relation zu diesem Bauvorhaben. Wir fangen doch mit Kern- und Innenzone gar nichts an, sondern Sie sollten uns sagen, wie beide Zonen qualitativ zu bewerten sind, was den Schutz des Mineralwassers anbelangt. Ist die blaue Zone – die Innenzone – qualitativ schlechter als die Kernzone, oder ist sie gleich gut?

**Dr. Walter Lächler:** Umgekehrt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Umgekehrt sogar?

**Dr. Walter Lächler:** Die kritischste Zone zum Bauen ist die Kernzone.

(Zuruf)

Und die Innenzone hat bereits deutliche Vorteile, weil man in der Innenzone davon ausgeht, dass die Grundgipsschichten plus Teile des Bochinger Horizonts vorhanden sind. Das heißt also, wenn man dort nicht eingreift – das wollen wir ja beim Bau nicht –, dann ist der Keuper und darunter der Malm – das hatte ich beim letzten Mal gezeigt – weitestgehend geschützt.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich habe eine Nachfrage, Herr Lächler: Es ist aber doch so, dass wir in diesem Bereich eine Verwerfung haben, sogar mehrere.

**Dr. Walter Lächler:** Schauen Sie her. Da ist die Verwerfung doch.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Und die Verwerfungen sind Risse.

**Dr. Walter Lächler:** Nein, lassen Sie mich doch bitte einmal meinen Bericht fertig machen. Dann können wir das hinterher diskutieren.

**Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin):** Ich wollte es gerade fragen. Okay, dann hebe ich mir die Frage für nachher auf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Na gut, aber das hätten Sie gleich am Anfang sagen können, dass die Kernzone weniger gut ist als die Innenzone.

**Dr. Walter Lächler:** Das habe ich natürlich vorausgesetzt, weil wir nicht erst seit heute über dieses Problem diskutieren.

Was zeigt dieser Schnitt? – Das ist der ominöse Längsschnitt, auf den alle warten.

(Präsentation: Heilquellenschutzzonen – Folie 6: Geologischer Längsschnitt Düker Nesenbach [nördlicher Abschnitt])

Ich habe bewusst den Schnitt gewählt, wo der Düker Nesenbach ist, weil das auch der ungünstigste Schnitt ist. Was sehen Sie jetzt? Wir kommen – zur Orientierung – aus Nord-Ost, wir kommen hier von Cannstatt hoch. Das ist der Schlossgarten. Wir kommen hier zum Bahnhofsbereich. Wenn ich das vielleicht doch einmal noch erwähnen darf: Der Bahnhofsbereich ist, wenn Sie die Höhenlage betrachten, im Bo-chinger Horizont. Hier sind – jetzt ist natürlich wieder farblich nicht richtig dargestellt – die bunten Mergel. Von den Farben her ist es anders dargestellt, es war vorher die rote Schicht. Wir haben die Mergel, den Bo-chinger Horizont und die Grundgips-schichten. Das heißt, wir haben ein Paket – das hatte ich erläutert –, ein dickes, mächtiges Paket, das über den Keuperschichten steht und uns einen Schutz für den Bau des Bahnhofs bietet.

(Gangolf Stocker [Projektgegner]: Wo ist denn dieser Schnitt ge-macht? Bei der Staatsgalerie?)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Jetzt gibt es da eine Doline?

**Dr. Walter Lächler:** Da komme ich noch drauf.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das haben wir alles schon erörtert.

**Dr. Walter Lächler:** Der Schnitt ist genau beim Düker Nesenbach gemacht. Und zwar ist der im Lageplan hier an dieser Stelle.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Der muss doch im Plan drin sein! – Die Folie wird gewechselt)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Um Himmels Willen, jetzt lasst doch mal den Längsschnitt auf dem Bild. Dann kann man das doch erklären.

**Dr. Walter Lächler:** Im Längsschnitt ist er doch drin. Sie sehen den Düker ja.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Das Bild vorher!

(Die Folie wird gewechselt)

– So, jetzt sind wir wieder richtig.

**Dr. Walter Lächler:** Jetzt sind wir im Bahnhofsbereich. Das ist der Düker, wie Sie sehen. Da fahren wir unter dem Bahnhof hindurch. Sie sehen aber: Selbst mit dem Düker, wenn man hier von Nordost her kommt, haben wir immer noch den Bochinger Horizont.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Moment, der Düker?

**Dr. Walter Lächler:** Düker ist eine Unterleitung des Nesenbaches unter dem Bahnhof. Wenn wir jetzt hier schauen, dann sehen wir, dass auch im Bereich des Dükers, in diesem Bereich letztendlich auch der Bochinger Horizont noch da ist. Wir sind wie gesagt auch noch im Bahnhofsbereich. Damit ist das hier die Innenzone.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Und jetzt?)

– Und jetzt kommt die nächste Zone.

(Präsentation: Heilquellenschutz zonen – Folie 7: Geologischer Längsschnitt Düker Nesenbach [südlicher Abschnitt])

Jetzt geht der Schnitt weiter.

(Zurufe: Nein!)

Sie erkennen hier den Bahnhof. Hier ist der Versatz. Hier ist ein weiterer Versatz. Und Sie sehen: Hier springt die Grundgipsschicht natürlich nach oben. Der Bochinger Horizont ist aber immer noch da. Wir sind aber schon unter dem Bahnhof durch.

Sie sehen: An dieser Stelle ist zwar der Bochinger Horizont noch da, aber die Kernzone – das ist die Schillerstraße – hat die Grenze hier. Das heißt, eindeutig im Bereich der Kernzone sind sogar noch Reste des Bochinger Horizonts da. Also von daher könnte man theoretisch sogar in diesem Bereich noch davon ausgehen. Bis hierher reicht die Innenzone. Der Bahnhof liegt deutlich innerhalb der Innenzone. Der Düker Nesenbach bindet hier – da gebe ich Ihnen recht – in die Grundgipsschichten ein.

(Zuruf: Das wollten wir wissen! – Gangolf Stocker [Projektgegner]:  
Sie gehen in der Kernzone in die Grundgipsschichten rein!)

– Ja. Halt. Und deshalb wird das Bauverfahren hier anders gemacht. Der Bahnhof wird normal in einer offenen Bauweise hergestellt. Jetzt gehe ich eine Folie zurück.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Da sieht man es links! – Präsentation: Heilquellenschutzzonen – Folie 6: Geologischer Längsschnitt  
Düker Nesenbach [nördlicher Abschnitt])

Aber der Düker als solcher wird in einer Baugrube hergestellt. In dieser Baugrube wird eine Drucklufteinrichtung installiert. Und wir fahren den Düker – und zwar allein aus Vorsorgegründen – von hier bis zum Oberhaupt mit Druckluft auf. Damit ist keine Beeinflussung des Grundwassers gegeben, weil nämlich der Druck auf das Grundwasser, also auf das Mineralwasser nach unten identisch bleibt. Wir haben hier keine Grundwasserabsenkung bezüglich der Herstellung des Dükers.

Dann zeige ich Ihnen noch die letzte Folie.

(Präsentation: Heilquellenschutzzonen – Folie 8: Prinzipskizze)

Ich habe eine Prinzipdarstellung für Sie mitgebracht, damit Sie sehen, wie letztendlich das Oberhaupt hergestellt wird. Wir stellen einen Schacht her, der oben luftdicht abgedichtet wird und in dem das Grundwasser steht. Dann wird eine Unterwasser-Betonsohle hergestellt. Dann wird ein Deckel darauf betoniert. Der Deckel wird über Anker zurückgehalten, sodass letztendlich innen ein Luftdruck aufgebaut werden kann, und zwar genau der Luftdruck, der dem Druck des Mineralwassers entsprechen würde. Das heißt, es ist sicher eine Ausnahmegenehmigung. Da gebe ich Ihnen recht. Aber die bautechnischen Randbedingungen, die geschaffen werden, sind so, dass dem Mineralwasser dadurch kein Schaden entsteht.

Nun komme ich zurück zur Innenzone, weil Sie vorher zitiert hatten, dass alles Ausnahmegenehmigungen sind. Das stimmt einfach nicht. Denn nach dem Schutz der Innenzone – das können Sie selbst nachlesen, ich will es Ihnen hier nicht vorlesen – sind die Maßnahmen, die wir für den Bau des Bahnhofs machen, erlaubt. In der Tabelle ist zwar drin, was ohne jegliche Genehmigung möglich ist. Aber mit Auflagen sind eben die Maßnahmen möglich, die wir hier für den Bau des Bahnhofs durchfüh-

ren. Damit meine ich einfach: Sie sehen, dass die Grenze zwischen Innen- und Kernzone eben nicht willkürlich gezogen wurde, sondern nach der Geologie, wie sie vorhanden war. Sie müssen wissen, dass in der Zwischenzeit viele Bohrungen vorliegen, die genau belegen, wo wir sind. Damit haben wir uns genau an die Vorgaben des Heil- und Mineralquellenschutzes gehalten.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Warum hat man dann eine Ausnahmegenehmigung gebraucht?

**Dr. Walter Lächler:** Weil es eine Tabelle gibt. In dieser Tabelle sind die Maßnahmen aufgelistet, die ohne besondere Maßnahmen möglich sind. Darüber geht es hinaus, wobei wir beim Bauen des Bahnhofs – das ist Ihnen vielleicht auch entgangen – abschnittsweise vorgehen. Das heißt, wir halten die Öffnung der Flächen ein. Und wir infiltrieren, um letztendlich den Wasserdruck aufrecht zu erhalten.

Wenn Sie nun zu der Problematik von Klüften, Dolinen und Wegigkeiten kommen, dann kann ich Ihnen sagen: Es wurde dort eine Vielzahl von Absenk- und Pumpversuchen gemacht, um festzustellen, ob im Umfeld des Bahnhofs Durchlässigkeit vorhanden ist – sprich: ob dort im Umfeld des Bahnhofs natürliche Leckagen vorhanden sind. Das hätten wir festgestellt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Kann man das Bild mal wieder wegtun und zum Längsschnitt zurückkommen?

**Dr. Walter Lächler:** Ich bin ja schon dabei. Welchen wollen Sie? Den oder den?

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ja. Ich will die Sache etwas beschleunigen. Jetzt war noch das Problem der Doline und der Verwerfungen, die da in den Schichten sind, weil da die Befürchtung geäußert worden ist, dass da Wasserdurchlässigkeit vorhanden sei.

**Dr. Walter Lächler:** Die Erfahrung zeigt – und das hatte ich bereits beim letzten Mal erklärt –, dass Sie im Stuttgarter Talkessel keine offene Doline sehen. Ich habe zumindest noch nie eine offene Doline in der Königstraße oder sonst irgendwo gesehen. Die sind ja alle verplombt. Die Verplombung mit quartärem Material ist in aller Regel mindestens so dicht wie das, was der Gipskeuper liefert. Den Beweis dafür können Sie zum Beispiel haben, wenn Sie nach Zuffenhausen gehen. In dem Wald von Zuffenhausen sind Sumpfbgebiete. Genau das sind verfüllte Dolinen. Dort steht das Wasser. Warum steht dort das Wasser? – Weil der Untergrund im Bereich der Dolinen überwiegend undurchlässiger ist als in den Bereichen nebenan. Von daher ist das zum Beispiel in der Natur erkennbar oder nachweisbar.

Jetzt noch einmal: Wir haben in diesem Bereich Pumpversuche gemacht, um festzustellen, ob natürliche Schwachstellen vorhanden sind. Die Pumpversuche haben ge-

zeigt, dass das nicht der Fall ist. Damit ist es eigentlich offensichtlich, dass im Bereich des Bahnhofs kein Risiko für das Mineralwasser besteht.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Darf ich einmal etwas fragen?

(Der Redner begibt sich zur Leinwand.)

Das ist Mineralwasser?

**Dr. Walter Lächler:** Nein, nein. Das Mineralwasser – darf ich zu Ihnen nach vorne kommen – liegt viel tiefer. Der Gipskeuper hat eine Mächtigkeit von 20 m. Das Mineralwasser – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist drunter?

**Dr. Walter Lächler:** Viel, viel tiefer. Wenn überhaupt am unteren Rand des Schnittes.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber das ist doch die Schutzschicht, die Gipschicht?

**Dr. Walter Lächler:** Die Grundgipsschicht ist die Schutzschicht. Gelb ist Schutz.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Hier ist ja ein Loch?

**Dr. Walter Lächler:** Nein, da ist kein Loch, sondern da ist letztendlich eine Verwerfung. Und in diesem Bereich steht ja der Bochinger Horizont. Da steht also auch etwas an, was dichtend ist. Und Sie müssen davon ausgehen: Der Lettenkeuper als solches ist ja auch in Relation dicht. Das, was da grün dargestellt ist – –

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Da kann nichts passieren?

**Dr. Walter Lächler:** Nein. Beziehungsweise haben wir Untersuchungen gemacht, um festzustellen, ob diese Stellen Schwachstellen darstellen. Da hat sich gezeigt: nein.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Also, das war doch die Frage. – Herr Rockenbauch.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Also, Herr Lächler, vielen Dank. Ich glaube, es hat sich jetzt wirklich noch einmal gelohnt. Man sieht auf der einen Seite, welche Mühe Sie sich geben, das Mineralwasser ernsthaft zu schützen. Aber auf der anderen Seite – darum ging es mir, deshalb habe ich auch gesagt, wir brauchen noch einmal den Längstalschnitt – sieht man, dass es doch Punkte gibt, wo es deutlich kniffliger ist, weil es diese Verwerfungen und diese Dolinen gibt, die an diesen Deckel rankommen. Sie wissen bei den Dolinen auch nicht genau, wie tief die sind.

Und es gibt in Stuttgart teilweise – beim Katharinenhospital oder sonst irgendwo – immer wieder solche Geschichten.

Aber trotzdem: In diesen Verwerfungen können Sie nicht zu 100 % ausschließen – Sie haben gesagt, dass Sie diese Tests gemacht haben, aber an dieser Stelle ist eine Schwachstelle da. Sonst hätten Sie den Test nicht gemacht und es extra dort überprüft. Damit ist in der Öffentlichkeit noch einmal klar geworden – ich glaube, darum geht es beim Fakten-Check –, dass dieser Schnitt zeigt, gerade wegen des Neesenbach-Dükers, dass es deutlich riskanter ist als das, was Sie beim letzten Mal in dem Querschnitt des Tales gezeigt haben.

**Dr. Walter Lächler:** Da muss ich einfach sagen: Es war die Aufgabe, den Bahnhof und die Risiken in der Baugrube darzustellen. Und ich meine, dass ich das das letzte Mal richtig dargestellt habe. Und wenn wir die Diskussion über Risiko oder 100 % oder so etwas anfangen, dann muss ich einfach sagen: Sie müssen mit Ihrer Trasse auch über die Kantzone. Und wenn jemand hier behauptet, unsere Trasse hat null Risiko – der Herr Palmer ist leider nicht mehr da –, dann ist das falsch.

**Hannes Rockenbauch (Projektgegner):** Aber an dieser Stelle haben wir null Risiko. Das muss man wohl feststellen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Okay, gut. Also – –

**Dr. Walter Lächler:** Nein, Sie haben nicht null Risiko, wenn eine Doline aufgehen könnte. Morgen kann im Bahnhofsbereich eine Doline einbrechen. Deshalb ist es nicht null Risiko.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das liegt aber nicht am Kopfbahnhof!)

– Nein, das liegt an der Geologie. Das sage ich immer schon.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Gut, also. Über das Risiko oder 100 % haben wir das vorletzte Mal schon gesprochen. Jetzt kriegen Sie noch einmal das Wort, Herr Laternser.

**Dr. Ralf Laternser:** Danke. Ich glaube, das war das Problem unseres Vortrages, zwei Vorträge wurden zusammengemixt. Am Anfang war eine geologische Einführung vorgesehen, die hat gefehlt. Ich habe nämlich auch einen Querschnitt zu bieten, der vielleicht noch ein bisschen übersichtlicher ist als der.

(Zurufe: Nein!)

Und in diesem Querschnitt – das kann ich auch laut sagen – hätte man sehr viele Störungen oder Verwerfungen gesehen. Und man sieht auch Sauerwasserkalke.

Sauerwasserkalke beweisen, dass an dieser Stelle schon einmal Mineralwasser von allein aufgestiegen ist.

**Dr. Walter Lächler:** Da muss ich einfach sagen: Sie sind das letzte Mal nicht hier gewesen. Hätten Sie beim letzten Mal meinen Bahnhofsquerschnitt angeschaut, da ist der Sauerwasserkalk drin.

**Dr. Ralf Laternser:** Ich habe reingeschaut. Den habe ich gesehen. Und ich habe gesehen, dass in dem Bahnhofsquerschnitt – und darum bin ich hier aktiv geworden – lauter Fragezeichen waren. Und die Fragezeichen bedeuten nur: Man weiß nicht, wie tief die Dolinen gehen. Sie können bis in den Muschelkalk gehen, bis ins Mineralwasser. Im Bereich des Dükers sind sie besonders gehäuft. Und jetzt kommt das Problem: Sie sagen, Sie haben Pumpversuche gemacht, die bewiesen haben, dass keine Undichtigkeiten an der Stelle sind. Es gibt andere Versuche, die das nicht belegen. Zum Beispiel ist da eindeutig nachgewiesen, dass da von oben Wasser – Wasser! – in das Mineralwasser, in den Muschelkalk einfließt.

Zum anderen geht es gerade darum, dass Sie dort einen tiefen Eingriff planen, dass Sie quasi die Verhältnisse dort stören und dass die Verhältnisse sich dort – – Ich sage nicht, dass es passieren muss, es besteht nur die Gefahr. Und darum geht es mir. Ich habe Angst um das Heilwasser. Die Gefahr besteht, dass bei so einem tiefen Eingriff mit diesen technischen Tricks – Druckverfahren –, die normalerweise nicht gemacht werden dürfen, Mineralwasser aufdringen kann.

Zwischen 1970 und 1973 war beim Bau der U-Bahn an dem Berger Quell/Leuzer Quell – ich weiß nicht genau, an welchem – tatsächlich über drei Jahre zu beobachten, dass weniger Mineralwasser herauskam. Auch das hat schon stattgefunden. Das sollte halt auch kommuniziert werden. Es ist nicht alles so dicht. Und diese Störungen oder Dolinen im Bereich des Dükers sind einfach Chancen für das Mineralwasser, irgendeinen Weg nach oben zu finden – ganz einfach gesagt. Bauingenieure sagen natürlich: Klar, wir haben die technischen Möglichkeiten. – Ich hätte von meiner Wasserbehörde gefordert, dass sie Puffer einbaut, dass sie sagt: Das Heilwasser ist uns so wichtig, dass wir dafür sorgen, dass auf keinen Fall etwas aufdringen kann. Es gibt ganze Bücher – Technischer Heilquellenschutz, ich kann sie gar nicht alle zeigen –, wo bucherweise versucht wird, mit technischen Mitteln unser Heilwasser unter Kontrolle zu halten. Ich vermisse einfach, dass das Heilwasser im Vordergrund steht und nicht so ein Bahnhof. Ich sage, Stuttgart ist, was Mineralwasser angeht, eine Metropole, ganz wichtig. Wegen des Bahnhofs kommt keiner nach Stuttgart. Ich glaube, Mineralwasser ist ein viel wichtigerer Wert, auf den wir stolz sein können und nicht auf irgendwelche Bauprojekte, die unkalkulierbare Risiken einschließen, unter anderem die Gefährdung unserer Mineralwässer.

**Dr. Walter Lächler:** Da muss ich einfach widersprechen, denn Sie bringen Sachen durcheinander. Es gibt Bereiche in Stuttgart – jetzt hat man mir meine Folie natürlich weggenommen –, wenn Sie sich entsinnen: Wir haben im Innenstadtbereich den Let-



tenkeuper offen liegen. Dass dort Mineralwasser eventuell austreten kann, ist ja ganz klar. Das hat aber niemand abgestritten. Also können Sie doch nicht behaupten, dass durch unsere Baumaßnahme etwas austritt, wenn es natürlicherweise – das habe ich ganz klar dargestellt – Bereiche gibt, wo Mineralwasser austritt.

Jetzt komme ich noch einmal zu den Jahren 1970 bis 1973: Wir kennen die Kurven natürlich genauso wie Sie. Und wir haben uns genauso intensiv wie Sie damit beschäftigt. Nur haben wir keinen Zusammenhang gefunden. Und zwar hat das Amt das selbst gemacht. Es hat intensiv alle Bauunterlagen gesichtet. Wenn Sie nachschauen, es gibt dicke Wälzer über die ganzen Bauvorhaben. Es lässt sich damit nicht nachweisen. Man kann nicht sagen, dass es nicht so ist, aber man kann es auch nicht belegen. Wenn Sie die natürliche Schwankungsbreite nehmen, wissen Sie, dass es durchaus noch in dem natürlichen Schwankungsbereich liegen könnte.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Prof. Wittke möchte etwas sagen!)

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ich glaube, es hat sich seit der letzten Betrachtung nichts wesentlich Neues ergeben. Die Frage, die hier eine Rolle spielt, ist doch, ob durch den Bahnhof, den es noch nicht gibt, der aber geplant ist, und die damit zusammenhängenden Bauvorhaben, wie zum Beispiel diesem Nesenbach-Düker, den man so nicht bauen müsste, wenn es den Bahnhof nicht gäbe, eine Gefährdung der Mineralwässer hier in Stuttgart verbunden ist. Ein Ausschluss ist nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit möglich. Das ist doch die Frage, die wir beantwortet haben wollen. Da haben wir jetzt die Aussagen von Herrn Prof. Lächler. Sie machen mehr allgemeine Befürchtungen geltend, ohne eine konkrete Gefährdung zu behaupten.

(Peter Conradi [Projektgegner]: Und wenn die Gefährdung kommt, dann fahren wir einfach nach Budapest, da gibt es genug Mineralwasser! Wenn unser Mineralwasser hier gefährdet wird, fahren wir nach Budapest!)

**Dr. Walter Wittke:** Herr Lächler und ich haben das zusammen im Auftrag der Bahn gemacht. Ich darf kurz etwas erläutern, wenn Sie gestatten – nur ganz kurz: Könnten wir Ihren Längsschnitt noch einmal sehen, Herr Lächler, um vielleicht die Befürchtungen, die hier im Raum stehen, zu zerstreuen?

(Präsentation: Heilquellenschutzzonen – Folie 6: Geologischer Längsschnitt Düker Nesenbach [nördlicher Abschnitt])

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Machen Sie das bitte, ja?

**Dr. Walter Wittke:** Wir werden – das hatten Sie eben beiläufig erwähnt – den Stollen mit Druckluft auffahren. Spritzbeton und Druckluft. Das beginnt am Unterhaupt. Das

heißt, wir beginnen hier, wo wir ein sicheres Polster drunter haben – wie Sie sicher alle zugeben werden – aus dem Bochinger Horizont, darunter den Grundgipsschichten und darunter den Lettenkeuper. Erst unter dem Lettenkeuper kommt das Mineralwasser. Wir üben also hier vorne schon, obwohl man das nicht üben muss, denn die Druckluftbauweise im Spritzbeton ist eine eingeführte Bauweise, die wir schon häufiger ausgeführt haben. Man setzt den Arbeitsraum unter Druckluft. Der Luftdruck entspricht dem Überdruck des Mineralwassers, beziehungsweise er ist ein bisschen größer, um eine kleine Reserve zu haben. Damit beginnen wir hier, wo wir es eigentlich noch gar nicht brauchen. Ganz abgesehen davon überbrücken wir damit natürlich auch eventuelles Mineralwasser, das über die grünen hochkommen könnte, weil wir mit dem entsprechenden Druck entgegendrücken.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Bei der Bauzeit?)

– Ich habe gehört, Herr Geißler muss Ihnen erst das Wort erteilen.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Zwischenrufe sind erlaubt, aber gegen Ende vielleicht nicht mehr so.

**Dr. Walter Wittke:** Das irritiert mich immer ein bisschen. Wir ziehen die Spritzbetonschale nach. Der Spritzbeton hat eine Wasserdurchlässigkeit, die etwas größer ist als die eines Betons, aber nicht viel. Er ist etwas poröser. Die Menge der Luft, die da durchgeht, ist klein, sodass wir kaum Luftverluste haben. Außerdem ist er soweit dicht, dass kein Wasser von außen durchdringen kann. Das heißt, die Schale, die nachgezogen wird, ist dicht. Nur vorn im Arbeitsraum haben wir die Druckluft. Wenn wir hier ankommen – wenn wir den nächsten Schnitt zeigen können –

(Präsentation: Heilquellenschutz zonen – Folie 7: Geologischer Längsschnitt Düker Nesenbach [südlicher Abschnitt])

wenn wir hier ankommen, wo wir in den Grundgips einschneiden – wir schneiden ihn nicht durch –, dann haben wir die Druckluft schon im Griff, erprobt. Dann fahren wir hier hinein und in diese Baugrube hinein, die Kollege Lächler eben beschrieben hat, die dann schon unter Druckluft steht und sicher mit einer Unterwasser-Betonsohle aufgefahren ist, mit einer Schlitzwandumfassung, die wasserdicht ist. Dann fahren wir in diesen gesicherten Hohlraum hinein und dichten das ab. Anschließend kommt die Innenschale rein – und fertig. Ich bin der Auffassung, dass das ein ganz sicheres Bauverfahren ist, zumal wir auch eine Probestrecke haben. Und die ist etwa halb so lang wie der ganze Nesenbach-Düker. Wenn Sie also kein Vertrauen in die Bauleute haben, was hier oftmals aufscheint und wofür ich ein gewisses Verständnis habe – dass Sie in mich kein Vertrauen haben, dafür hätte ich jetzt kein Verständnis, sonst hätte ich gewiss Verständnis dafür –, dann gehen Sie bitte davon aus, dass wir das Bauverfahren erproben. Das muss man nicht erproben, aber vor Ort proben wir noch einmal solange, bis wir an der kritischen Stelle ankommen. Das wollte ich eben kurz erläutern. Ich dachte, das unterstützt.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Vielen Dank. Ich habe noch mehrere Wortmeldungen und frage, ob die Wortmeldungen aufrecht erhalten werden: Wölfle, Kirchberg, Hahn, Dahlbender, Kefer.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein, ich nicht! – Werner Wölfle [Projektgegner]: Ich wollte eigentlich das Schlusswort sprechen!)

– Das Schlusswort noch.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Aber ein neutrales!)

Herr Kirchberg? – Nichts mehr.

**Werner Wölfle (Projektgegner):** Ich fand es trotz der Verwirrung, die am Anfang entstanden ist, hilfreich, dass das noch einmal dargestellt wurde. Das kann jetzt jeder bewerten, wie er es möchte. – Vielen Dank.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Ist okay. Das wird auch nicht bestritten. Das habe ich ausdrücklich begrüßt. – Herr Bräuchle hat sich noch gemeldet. Sie haben das Wort.

**Johannes Bräuchle (Projektbefürworter):** Ich möchte nur klarstellen: Es ist überhaupt keine Frage, dass jemand eine Sorge haben kann. Dann formuliert er sie, und dann wird sie auch ernst genommen. – Das ist die eine Seite.

Jetzt gibt es aber noch eine andere Seite: Ich kann auch Angst verbreiten, die vielleicht aus einer Sorge heraus entsteht. Wenn ich diese Angst verbreite, und sie erzeugt in einer nicht näher definierbaren Bevölkerung ein Gerücht,

(Zuruf vor Werner Wölfle [Projektgegner])

ich empfangen dieses Gerücht dann als eine Aussage, die ich zum Fakt mache, ...

(Zuruf: Das war bei den Alleebäumen so!)

– Jetzt spreche ich. – ... dann habe ich das Ergebnis in Form von mindestens zehn orangenen Folien vorliegen, Papier der beiden Herren Geologen und Physiker. Darin sind ominöse Fakten, die aus einer ursprünglich vielleicht seriösen Sorge entstanden sind, dann zur Angstmache umfunktioniert wurden und zu einem Gerücht in der Bevölkerung führen. Dann kommen solche Folien zustande. Sie enthalten durchweg Unterstellungen, die ich in den Bereich der Verunglimpfung und der Beleidigung rücke. Dies ist ethisch verwerflich.

Ich möchte deshalb Herrn Wölfle in seiner Äußerung vorhin so ernst nehmen, dass er die Zusage, die Folie Nummer 20 aus dem Papier und damit aus dem Netz herauszuziehen, auf alle orangenen Unterstellungsfolien ausdehnt, die in diesem Papier sind. Denn das ist nicht gut, dient nicht dem Frieden und ist verantwortungslos vor dem Volk.

**Schlichter Dr. Heiner Geißler:** Aber das Volk ist nicht identisch mit der nicht näher definierbaren Bevölkerung.

(Heiterkeit)

Ich weiß nicht, wen Sie damit gemeint haben. Alles, was in dem Zusammenhang geredet worden ist, finde ich ganz überflüssig.

Wir haben richtig gehandelt. Herr Wölfle hat eine Frage aufgeworfen. Jetzt haben wir noch zwei Geologen aus Stuttgart selber gehört. Sie konnten hier noch einmal ihre Sorgen vortragen. Dann sind sie beantwortet worden, auch in Erinnerung an das, was wir schon einmal erörtert hatten. Ich glaube, sie sind jetzt insoweit beantwortet worden, als man sagen kann, dass durch den potenziellen Bau des Bahnhofs – der steht ja noch gar nicht – und dem damit verbundenen Düker, den Kanälen vom Nesenbach eine Beeinträchtigung der Mineralwässer nach menschlichem Ermessen nicht möglich ist. Das ist auch das Ergebnis unserer letzten Besprechung zu diesem Thema gewesen.

Es handelt sich um ein ganz sensibles Thema, deswegen war es gut – trotz aller Aufregung –, dass wir es noch einmal behandelt haben. Es ist überhaupt kein Anlass vorhanden, weil das jetzt noch einmal zum Thema geworden ist, irgendwelche Beschuldigungen oder Ängste usw. zu artikulieren. Das ist ein ganz normaler Vorgang. Es war richtig, dass wir dies unter unserem Motto „Alle Fakten auf den Tisch“ jetzt noch einmal erörtert haben.

Bei mir auf der Liste steht jetzt noch einmal Bürgermeister Hahn.

(Matthias Hahn [Projektbefürworter]: Nein!)

– Nichts mehr. Frau Dahlbender? – Auch nicht mehr. Herr Kefer? – Auch nicht mehr.

Dann sind wir am Ende unserer Diskussion, aber auch am Ende der Schlichtung. Mir tut es fast leid, dass es jetzt aufhört.

(Heiterkeit)

Denn mir haben die allermeisten Diskussionen gefallen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Wir haben noch ein paar Themen!)

– Es gibt noch mehr. Das heißt, wenn ich wieder in der Südpfalz bin – das wollte ich sowieso zu bedenken geben –, können Sie das institutionalisiert weitermachen, vielleicht mit jemand anderem. Und immer wenn es ein Problem gibt, treffen Sie sich in diesem schönen Saal und erörtern die Probleme miteinander, kommen möglicherweise sogar zu einem vernünftigen Ergebnis.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Heiner und sonst keiner!)

– Ja, ja. Ich sage das, weil es interessant war. Ich fand die Diskussionen, die wir geführt haben – mit Ausnahme von gestern Abend, aber das lassen wir mal weg, das kann auch mal passieren –, sehr interessant und habe von der Eisenbahn im Allgemeinen bis hin zur speziellen Eisenbahnproblematik in Stuttgart wahnsinnig viel gelernt. Geologie, Eisenbahntechnik, wir haben alles durchdiskutiert, was im menschlichen Leben eine Rolle spielt. Es hat sich herausgestellt, dass man auch über ein so schwieriges Thema vernünftig miteinander reden kann.

Ich möchte mich bei Ihnen bedanken – das können wir am Dienstag noch einmal wiederholen –, dass Sie bereit waren, an der Schlichtung mitzuwirken. Ich bedanke mich auch ausdrücklich bei den Sachverständigen, die hier beteiligt waren. Es ist mit Ausnahme von Frau Dahlbender eine Männerangelegenheit gewesen.

(Zuruf: Und Frau Gönner!)

– Ja, natürlich. Ich sehe sie aber im Moment nicht. Frau Gönner, das ist klar, das ist völlig unbestritten.

Ich bedanke mich bei den Fachleuten und bitte darum, dass sich die Schlichter nach dem Ende dieses Schlichtungstages noch einmal kurz drüben treffen, um den Ablauf des Dienstags miteinander zu bereden.

Ich bedanke mich sehr für die vergangenen Wochen und wünsche alles Gute.

(Beifall – Schluss: 18:37 Uhr)

\* \* \*

Erstellung des Protokolls:

Beate Mennekes, Hagen  
Thomas Wagner, Kiel