

## Ein Faktencheck, der keiner ist

Bei Stuttgart 21 ist es wie bei vielen Großprojekten. Aufgrund von Annahmen wird geplant. Und letztlich kommt ein Projekt dann, wenn es politisch gewollt ist.

*Von Rüdiger Sinn, Stuttgart*

Seit vier Wochen tauschen sich wöchentlich Experten über das Verkehrsprojekt Stuttgart 21 (S21) aus. Abgesehen davon, dass das Schlichtungsverfahren ganze 15 Jahre zu spät kommt, brachten die vier vorangegangenen Sitzung zwar zum Teil dezidierte Fakten (und endlich eine Ausarbeitung der Kopfbahnhof 21-Variante – K21), aber auch viele Diskussionen, die ins Leere führten – dazu viel Polemik von beiden Seiten. Die Note 2 bekommt Schlichter Heiner Geißler, der stets bemüht ist, ergebnisorientiert zu arbeiten.

Es geht immer noch um einen Bahnhof, aber es geht auch um eine neue Art der Diskussion und der Kommunikation bei Großprojekten. Die Stuttgart-21-Gegner zeigen sich unversöhnlich, aber zumindest in diesem Punkt herrscht Einigkeit: Befürworter und Gegner sagen, dass es in Zukunft bei solchen Projekten andere Möglichkeiten der Vermittlung schon in der Planungsphase geben muss, um Entscheidungen auf eine sichere Grundlage zu stellen. Das ist die positive Seite des Konfliktes.

Schlichter Heiner Geißler ist es zu verdanken, dass eine Diskussion überhaupt in diesem Rahmen stattfinden kann. Jeweils sieben Vertreter beider Parteien (mit entsprechenden Gutachtern im Hintergrund) sitzen sich gegenüber und sprechen miteinander. Vor Wochen wäre das überhaupt nicht möglich gewesen. Die Fronten waren verhärtet, die verbale Keule wurde von allen Seiten geschwungen. Mal sprach Ministerpräsident Mappus vom Fehdehandschuh, der ihm hingeworfen wurde, mal bezichtigten die Gegner des Projektes die Befürworter der Lüge und brachten sie in die Nähe mafiöser Strukturen und ebensolcher Machenschaften. Die Gewalt-Eskalation im Schlosspark Ende September tat ihr übriges.



Nun aber sitzen sie im Kreis im kleinen Sitzungssaal des Stuttgarter Rathauses. Sie diskutieren, sie streiten. In den meisten Fällen sachlich, oft auch polemisch, beobachtet von der Öffentlichkeit. Man kann viel lernen über Politik an diesen langen Tagen. Und so geht es manchmal mehr als nur um den Bahnhof, es geht auch um Parteiinteressen, die dahinter

stehen. Übertragen wird die Schlichtung via Fernsehen und Internet. Vorbildlich scheint das auf den ersten Blick zu sein, transparent, aber gibt es am Ende eine Lösung, eine Schlichtung?

Ziel der Veranstaltung war es – so beide Seiten unisono – die Fakten des Projektes auf den Tisch zu legen. Man sollte annehmen, dass man dann – nach Ende des Faktenchecks – zu einem Ergebnis kommt. Aber welche Fakten? Am Beispiel der Neubaustrecke nach Ulm wird deutlich, wie spekulativ oft mit Zahlen umgegangen wird und wie belastbar diese sind.

Die Neubautrasse, die Stuttgart mit Ulm verbinden soll, ist auf Annahmen von Verkehrsströmen geplant auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüft. Zum Beispiel, dass sich der Güterfernverkehr positiv entwickelt und entsprechende Güterzüge auf der Strecke verkehren, um sie wirtschaftlich zu betreiben. Diese Annahme ist rund 15 bis 20 Jahre alt und hat sich bis auf weiteres nicht bestätigt. Damals ging man davon aus, dass neben dem Personenzugaufkommen auch bis zu 60 so genannte „leichte Güterzüge“ täglich die steile Strecke auf die Höhen der Alb bewältigen. Heute gehen die Verkehrsplaner nur noch von 17 solchen Zügen aus. Die meisten Güter werden nämlich zwischen Frankfurt und München nicht über Stuttgart und den steilen Albaufstieg nach Ulm geführt, sondern über Würzburg. Dort sind die Streckenpreise niedriger. Wichtig ist der Güterfernverkehr aber für die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) der Strecke, die wiederum die Zuschussfähigkeit des Bundes untermauert. Fällt eine geplante Strecke unter den Wert von 1,0 ist sie nicht bezuschussbar und darf somit nicht gebaut werden.

Im Verkehrsausschuss hat jüngst Minister Ramsauer die Neubaustrecke mit dem Faktor 1,5 der KNA vorgestellt. Das heißt: 1 Euro der beim Bau eingesetzt wird, kommt dem Bund mit 1,50 Euro wieder zu Gute. Es gibt aber auch Berechnungen, die gehen von dem Faktor 1,2 aus, Gegner sprechen gar von nur 0,8 und glauben, dass der Verkehrsminister spekulativ mit Zügen rechnet, die nie fahren werden. „Das sind Taschenspielertricks, der Minister rechnet mit Phantomzügen, die es so gar nicht gibt“, sagte Winfried Hermann (Grüne), Vorsitzender des Verkehrsausschusses im deutschen Bundestag.



Was stimmt also, welche Fakten, welche Zahlen sind belastbar? Im Fall der Schlichtung um S21 konnten kleine Fortschritte und sogar Einigungen zwischen beiden Seiten herbeigeführt werden. In der jüngsten Sitzung konnten zudem die Gegner erstmals ihr Konzept des ertüchtigten Kopfbahnhofes aufzeigen, der – je nach Planung – ebenfalls enorme Entwicklung für den Städtebau ermöglicht. Als Zwischenergebnis lässt sich nach vier Sitzungen mitnehmen: Beide Möglichkeiten, den Durchgangsbahnhof bauen oder den Kopfbahnhof belassen und sanieren, sind möglich. Beide Varianten haben Vorteile, der Kopfbahnhof auf der verkehrlichen Seite, der Durchgangsbahnhof auf der städtebaulichen. Zu welchem Preis, das steht auf einem Papier, das niemandem vorliegt. Denn auch hier wird spekuliert, man geht von

Preissteigerungen aus, nimmt den besten Fall oder das worst-case-Szenario an, je nach politischer couleur.



Die Schlichtungsgespräche haben nach vier Tagen zusammenfassend – neben vielen Details – folgendes ergeben:

- Die Bahn kann bis auf weiteres noch kein endgültiges Fahrplankonzept vorlegen, sie legte ein Zwischenergebnis vor
- Die K21-Befürworter konnten dieses Konzept liefern, sogar mit detaillierten Gleisbelegungsplänen. Bis zu 60 Züge sollen dabei pro Stunde abgewickelt werden
- Die Bahn sagt, dass für die Wirtschaftlichkeitsberechnung die Güterzüge auf der Neubaustrecke nicht nötig sind
- Simulationen gehen davon aus, dass der Tiefbahnhof theoretisch mehr Züge (über den Tag verteilt) aufnehmen kann als der bestehende Kopfbahnhof
- Nach der Sanierung soll der Kopfbahnhof in Spitzenzeiten mehr Züge abwickeln können als der Tiefbahnhof
- Das Konzept des integralen Taktfahrplanes, bei dem Züge aufeinander warten, ist bei K21 möglich
- Es gibt Zeitvorteile durch die Tieferlegung des Bahnhofes von rund 3 bis 5 Minuten
- Bei der Tieferlegung des HBfs werden rund 100 Hektar Gleisflächen frei, aber wohl erst in zehn bis 15 Jahren
- Die Tieferlegung des Bahnhofes ermöglicht viel Potential zur Erschließung eines neuen Stadtviertels ohne störende Gleisanlagen
- die Variante K21 ermöglicht bei Verlegung des Abstellbahnhofes ein Flächenpotential von rund 75 Hektar, allerdings zum Teil zerschnitten von unterschiedlichen Gleisflächen



Auch wenn der Faktencheck vage bleibt und bei Gegnern wie Befürwortern zu Hause Sitzfleisch erfordert – der Bürger konnte sich mit Hilfe der modernen Medien eine Meinung bilden. Er musste feststellen, dass die Kopfbahnhofbefürworter keine Hinterwäldler sind, die nicht in die Zukunft schauen. Der aufmerksame Zuschauer konnte auch erkennen, wie Politik in der Vergangenheit nach „Basta“-Manier funktionierte: Denn der Faktencheck fördert auch



die Vergangenheitsbewältigung: So sagte der ehemalige Bahnchef Heinz Dürr nach dem Beschluss für den Durchgangsbahnhof folgendes: „Die Art der Präsentation im April 1994 war ein überfallartiger Vorgang. Gegner und Skeptiker sind nicht im Stande gewesen, die Sache zu zerreden, ein Musterbeispiel, wie man solche Großprojekte vorstellen muss.“ Alternativen – so die Variante K21, die letzten Freitag von den Projektgegnern vorgestellt wurde – wurden danach nicht mehr verfolgt. Ein Armutszeugnis, wenn nun die Projektbefürworter beanstanden, dass die Variante noch Mängel habe. Die Planungen verliefen alle ehrenamtlich und mit geringem finanziellem Budget.



Ob die Schlichtungsverhandlungen am Ende einen Schlichterspruch aushalten? Möglicherweise wird Heiner Geißler einen Volksentscheid vorschlagen, den die Kanzlerin schon für die Landtagswahl ausgerufen hat. Womöglich hätte er aber einen ganz anderen salomonischen Satz auf Lager, der in etwa so ausfallen könnte: „Wäre ich Architekt oder wollte ich eine Eigentumswohnung in einem neuen Stadtquartier bauen, dann würden mich die frei werdenden Gleisflächen interessieren und ich wäre für den Tiefbahnhof. Wäre ich Bahnfahrer, dann würde ich einen leistungsfähigen Kopfbahnhof, bei dem ich meine Anschlusszüge bekomme, bevorzugen.“ Man könnte Geißler mit seinem ganz eigenen Verhandlungsstil so etwas zutrauen. Somit wäre dann auch bewiesen, dass man vor Jahren schon Klartext hätte sprechen sollen: S21 ist ein Immobilienprojekt mit enormen städtebaulichen Chancen, aber kein ausgewiesenes Verkehrsinfrastrukturprojekt, auch wenn das die Werbestrategen der Bevölkerung vermitteln möchten.

Wie es ausgeht? Am 27. März ist Landtagswahl.



v. l.: Bahn-Vorstand Volker Kefer, Sitzungssaal, Schlichter und attac-Mitglied, Heiner Geißler, Oberbürgermeister und Grünen, Boris Palmer. Fotos: Stadt Stuttgart