Protokoll:	Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrifts-Nr	24
			1
		TOP:	
	Verhandlung	Drucksache:	-
		GZ:	-

Sitzungstermin:	28.02.2008
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	OB Dr. Schuster
Berichterstattung:	Herr Arnold (SSB)
Protokollführung:	Frau Huber-Erdtmann pö
Betreff:	Stuttgart 21 - Perspektiven für den öffentlichen Regional- und Nahverkehr - Antrag Nr. 59/2008 der Gemeinderatsfraktionen von CDU und SPD vom 20.02.2008 -

Der im Betreff genannte Antrag sowie die Powerpoint-Präsentation zum Vortrag von Herrn Arnold sind der Niederschrift angeheftet.

Dem Antrag entsprechend berichtet Herr Arnold anhand einer Powerpoint-Präsentation zum Thema "Stuttgart 21 - Perspektiven für den öffentlichen Regional- und Nahverkehr" (Die Seitenzahlen beziehen sich auf die Powerpoint-Präsentation. Der Bericht sowie die Stellungnahmen der Mitglieder des Gemeinderats sind im leicht gekürzten und redigierten Wortlaut wiedergegeben).

Herr Arnold:

(Seite 1) "Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen heute das Thema Stuttgart 21 aus einer etwas anderen Perspektive präsentieren. In der Diskussion haben bisher das Thema Fernverkehr, das Thema Hochgeschwindigkeitsverkehr und die Reisezeitverbesserungen, die dort zu erreichen sind, dominiert. Ich betrachte das Projekt natürlich sehr stark aus dem Blickwinkel des öffentlichen Personennahverkehrs und des Regionalverkehrs. Unter diesem Aspekt drängt sich buchstäblich auf, dass die Chance Stuttgart 21 eine konsequente Fortsetzung wirksamer Investitionen in die ÖV-Infrastruktur in diesem Raum ist, mit dem Ziel, die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zu verbessern.

(Seite 3) Wir wollen ja alle, dass möglichst viel Verkehr auf die umweltverträglicheren Verkehrsmittel verlagert wird. Hierfür gibt es zwei Möglichkeiten. Das eine sind - wie die Fachleute sagen - die 'Pushansätze'. Dabei werden gegenüber den Autofahrern Restriktionen installiert, die letzten Endes dazu beitragen sollen, das Autofahren unattraktiv zu machen. Die Lust auf das Auto in der Stadt wird damit gedämpft und die ÖPNV-Nachfrage wird mehr oder weniger durch Zwänge gestärkt. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass dies in der kommunalen Verkehrspolitik und überhaupt in der Verkehrspolitik kein geeigneter Ansatz ist, um Veränderungen bei der Wahl der Verkehrsmittel zu erreichen. Das ist nicht konsensfähig.

Im Mittelpunkt steht vielmehr der andere Weg, den die Fachleute als den 'Pullansatz' bezeichnen, nämlich mit attraktiven Angeboten die Verkehrsmittelwahl zu verändern. Der ÖPNV wird hier als qualifizierter Wettbewerber zum Auto gesehen. Die Verkehrsmittelwahl soll durch einen überzeugenden öffentlichen Verkehr beeinflusst werden. Das ist genau der Ansatz, der seit Jahren im VVS praktiziert wird. Der ÖPNV punktet mit Qualität. Die Schlüsselqualitäten sind hier die Schnelligkeit, die Zuverlässigkeit und der Komfort. Dabei ist nicht nur entscheidend, dass Sie komfortable Fahrzeuge mit bestimmten fahrdynamischen Eigenschaften haben, sondern dazu trägt auch die Infrastruktur bei.

(Seite 4) Es geht auch um die Beförderungsgeschwindigkeit, aber nicht, dass man akribisch Minuten und Sekunden rechnet, sondern was der Kunde subjektiv wahrnimmt, wie mit seiner Zeit umgegangen wird. Es geht um Aufenthaltsqualität und dort auch wiederum nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch auf den Stationen - aus meiner Sicht ebenfalls ein ganz wichtiges Thema, wenn man sich mit dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof beschäftigt. Weiter geht es um Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Hier hat die Infrastruktur, die ja oft zu kontroversen Diskussionen führt, eine Schlüsselrolle, um diesen Kriterien gerecht zu werden.

(Seite 5) Lassen Sie mich nochmals etwas zurückgehen. Wir haben ja ein Netz des öffentlichen Nahverkehrs in Stuttgart und in der Region, das bestimmte Merkmale hat. Es ist mehrstufig aufgebaut. Beim Stadtbahnnetz hat sich als eine maßgebliche Qualitätsverbesserung ergeben, dass qualifizierte Durchmesserlinien entstanden sind. Durchmesserlinien haben mehrere Vorteile: einmal, dass Sie aus den äußeren Bereichen die wichtigsten Ziele in der Innenstadt direkt erreichen können, aber es gibt auch betriebswirtschaftliche Argumente, denn Sie können hier die Ressourcen wirtschaftlicher einsetzen.

Dieses Prinzip ist im Übrigen genauso bei der weiter ausgreifenden S-Bahn realisiert. Dort gab es eine ganz entscheidende Idee, die dann über das alte Vorortnetz in der Region Stuttgart hinausging, nämlich eine Durchmesser Verbindung vom Hauptbahnhof nach Vaihingen herzustellen, das heutige Rückgrat dieses Systems.

Und wenn wir jetzt den regionalen Einzugsbereich darüberlegen, der sich aus Stuttgart 21 mit den dort möglichen Durchmesserlinien ergibt, dann kommen wir eigentlich genau in den Fokus der Metropolregion. Der Ansatz ist deshalb, aus Stuttgart 21 heraus ein drittes überlagerndes System - ich habe es hier mal als

Metro-Regio-Express bezeichnet - zu bekommen, mit dem wir eine Qualität und eine Beförderungsgeschwindigkeit erreichen, die konkurrenzfähig sind und letzten Endes zu nachhaltiger Mobilität führen.

(Seite 6) Ich habe hier eine Liste, wie sich bestimmte Relationen verändern. Dieser Durchmessergedanke bezieht sich auch auf den zweiten Aufkommensschwerpunkt außerhalb des Hauptbahnhofs, nämlich den Filderbahnhof. Sie sehen, welche Verbesserungen hier erreicht werden können.

(Seite 7) Noch mal zurück zu dem System Stadtbahn. Ich habe erwähnt, dass dort das Prinzip der Durchmesserlinien eigentlich gängige Praxis ist. Nur die Linien U 3, U 8 und U 13 verkehren tangential, alle anderen Linien - die Talquerlinien, die Tallängslinien und die Diagonallinien - sind echte Durchmesserlinien.

Interessant ist auch, wenn wir einmal die Investitionsaufwendungen ins Stadtbahnnetz ansehen - und zwar sind das nur die Beträge aufsummiert bis Ende 2007. Es sind 2,2 Mrd. € in dieses Netz investiert worden. Was im Moment noch in Planung oder im Bau ist, sind rd. 500 Mio. €. Das heißt, wir erreichen etwa 2,7 Mrd. € - im Vergleich dazu die 2,8 Mrd. € von Stuttgart 21. Das sind Infrastrukturinvestitionen, die sich durchaus in einer Größenordnung halten, wenn man sie einmal am Nutzen und an den Wirkungen, die sie stiften, misst.

(Seiten 8 und 9) Hier nochmals das Thema der Durchmesseranbindung auch unter dem S-Bahn-Aspekt. Es gab ja sehr wohl eine Nord-Süd-Verbindung über die Gäubahn. Trotzdem war es richtig, hier über die Schwabstraße hinaus diese Verbindung nach Vaihingen herzustellen, das Rückgrat der heutigen S-Bahn, die ja in bestimmten Bereichen schon heute an ihre Leistungsfähigkeit stößt. Und wenn Sie sehen, wie sich in den letzten Jahrzehnten die Nachfrage bei S-Bahn und Stadtbahn verändert hat, dann ist das ein Beleg dafür, dass es sinnvoll war, diese Investitionen zu tätigen.

(Seite 10) Ein anderer Kritikpunkt, der ja gerade auch im Zusammenhang mit Stuttgart 21 kommt, ist die Frage der Realisierungszeiträume. Wenn man auch hier Vergleiche anstellt, kommt am Ende die Erkenntnis, dass das, was ich hier mit Stuttgart 21 tue, durchaus im Rahmen liegt. Beim heutigen Kopfbahnhof war es so, dass die Idee im Grunde 1901 erstmals auf dem Tisch war und 1907 die Entscheidung fiel; 1927 war dann die gesamte Anlage fertig.

Bei der S-Bahn, der Idee dieser Verbindungsbahn, 1955 von Lambert und Keckeisen formuliert, gab es 1968 das Rahmenabkommen zwischen Bund, Land und Bahn für den S-Bahn-Bau, der 1993 mit dem Erreichen des Flughafens im Grundnetz fertiggestellt war. Bei der Stadtbahn gab es auch interessante Verhältnisse: 1959 das Gutachten Lambert und Feuchtinger, das sozusagen der Start war für den Gedanken, das kommunale Schienenverkehrsmittel zu ertüchtigen, 1976 die Entscheidung für das Stadtbahnkonzept und 2007 mit der Eröffnung des Südastes der Linie U 15 praktisch die Realisierung des Grundnetzes.

Im Vergleich dazu Stuttgart 21: 1988 erste Ideen, 1993 die eigentliche Stuttgart 21-Idee, 2007 die Entscheidung und 2019 die voraussichtliche Fertigstellung. Daraus ergibt sich für mich die Quintessenz, dass große Infrastrukturprojekte immer

einen langen Atem und auch eine gewisse Geduld brauchen. Stuttgart 21 tanzt hier überhaupt nicht aus der Reihe.

(Seite 11) Wenn man sich mit der Historie der Entscheidungen über den heutigen Stuttgarter Hauptbahnhof beschäftigt, ist ja interessant, dass es schon zu Beginn des letzten Jahrhunderts Überlegungen gegeben hat, einen Durchgangsbahnhof zu realisieren. Weyrauch und Mayer hatten das damals in ihren Entwürfen zu Papier gebracht. Es gab aber technische Restriktionen. Dazu gehört z. B. das Thema Dampfbetrieb, die Tunnelbautechnik, die damals zur Verfügung stand, und - was auch ganz wichtig war - der Hauptbahnhof in seiner heutigen Form konnte ohne Probleme unter Betrieb gebaut werden, weil er auf Flächen entstand, die bisher nicht von der Bahn genutzt wurden. Man ist im Grunde einfach in die Grünbereiche hineingegangen und hat so den Hauptbahnhof nach und nach realisiert. Damals ging es noch nicht um den Fildertunnel, sondern man hat überlegt, die Bahntrasse am linken Neckarufer weiterzuführen.

(Seiten 13 - 15) Hier die Betrachtung, wie die Bahninfrastruktur beim alten Bahnhof entstanden ist. Es beginnt mit den ersten Maßnahmen, die schon in Grünanlagen eingreifen, bis 1912, dann entstand das eigentliche Gleisvorfeld, auch mit der neuen Anbindung der Gäubahn, dann kommt das Betriebswerk Rosenstein, das eine große Fläche in Anspruch nimmt. Und so sah dann die Bahninfrastruktur nach dem Rückbau vom alten Hauptbahnhof, der ja in der Bolzstraße lag, ab 1927 aus.

(Seiten 16 - 18) Und jetzt haben wir ja praktisch Verhältnisse, die etwa so aussehen, ohne Stuttgart 21. Hier geht es auch um die Thematik, dass es sich um Anlagen handelt, die am Ende ihrer Nutzungsdauer sind und entweder generalsaniert oder eben neu gebaut werden müssen. Es sind also Investitionen notwendig, und das Ganze müsste unter Betrieb erfolgen. Wer sich mit Bauen unter Betrieb beschäftigt, weiß, dass das eine große Herausforderung ist, und zwar nicht nur für das Unternehmen, sondern auch für das Umfeld. Bei Stuttgart 21 ist im zentralen Bereich die eigentliche Maßnahme im tiefer gelegten Hauptbahnhof. Ab 2020 ergibt sich dann die Möglichkeit, das, was einstmals von den Grünanlagen weggenommen wurde, wieder einer neuen Nutzung zuzuführen.

(Seiten 19 - 21) Hier ein genauerer Fokus auf das Gebiet Rosensteinviertel, Ausgangssituation die Gleisanlagen vom Betriebswerk Rosenstein, mit dem städtebaulichen Entwurf von Prof. Pesch. Ich spreche das deshalb an - auch wieder unter dem Aspekt des öffentlichen Nahverkehrs -, weil hier in einmaliger Art und Weise das Zusammenspiel zwischen Städtebau und öffentlichem Verkehr möglich ist, denn im zentralen Bereich wird die neue Haltestelle Mittnachtstraße der S-Bahn entstehen. Diese Haltestelle wird von allen sechs S-Bahnlinien bedient, denn die Bedienung, die heute am Hauptbahnhof stattfindet, wird hinausverlegt in den Bereich des Rosensteinviertels. Es führt zu einer gewissen Entlastung der Station Hauptbahnhof, dass die Umsteigebeziehungen beispielsweise zwischen Ludwigsburg und Esslingen, die heute alle am Hauptbahnhof abgewickelt werden, künftig an dieser Station stattfinden. Die bestehende Station Nordbahnhof ist hier auch eingetragen mit den Linien S 4, S 5 und S 6. Dazu kommt das Schienennetz der SSB in diesem Bereich, die Begrenzung in der Heilbronner Straße mit den Haltestellen Türlenstraße, Eckartshaldenweg und der Löwentorbrücke und dann mit der Erschließung, die ja jetzt stadtbahnmäßig in Betrieb genommen wurde in der

Nordbahnhofstraße mit den Haltestellen Milchhof, Mitternachtstraße, Nordbahnhof und Löwentor, und unten die künftig im A 1-Gebiet neu entstehende Stadtbahnhaltestelle Budapester Platz, die einmal von der U 12 und U 15 bedient wird.

Stichwort Linie 15: Auch in diesem Kontext muss man immer wieder auf Folgendes hinweisen: Der gesamtwirtschaftlich notwendige Nachweis, dass der in Geld bewertete Nutzen die Kosten dieser Maßnahme überwiegt, war nur möglich, weil im Bereich A 1 und A 2 - Stuttgart 21 - ein zusätzliches Potenzial entstanden ist. Die standardisierte Bewertung wäre ohne dieses Potenzial nicht aufgegangen.

Zusammengefasst: Es ist Stadtentwicklung in einem Gebiet, das optimal vom ÖPNV erschlossen ist. Ich werde immer wieder gefragt: Was war denn in Stuttgart oder in der Region Stuttgart vergleichbar? Das Einzige, was mir einfällt, ist der Scharnhauer Park in Ostfildern. Dort hat erstmals die Möglichkeit bestanden, zunächst die Stadtbahn zu bauen und dann die eigentliche Entwicklungsmaßnahme durchzuführen. Im A 1- und A 2-Gebiet, im Rosensteinviertel, werden diese Verhältnisse vergleichbar sein. Sie haben ja mit der Entscheidung, dass die Stellplatzbeschränkung gerade in diesem zentralen Bereich nicht aufgehoben wurde - anders als in der übrigen Innenstadt - auch mit dazu beigetragen, dass das Thema 'Reduziertes Parkraumangebot' die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen kann.

(Seite 22) Ein anderes Thema, das beim ÖPNV eine große Rolle spielt, ist das Thema 'Barrierefreiheit und Erreichbarkeit des Angebotes'. Hier zunächst die bestehende Anlage des Hauptbahnhofs: Es gibt nur an einer einzigen Stelle einen Aufzug, und zwar im Bereich der Querhalle, vor der Kleinen Schalterhalle, hinunter auf die Ebene der S-Bahn. Das heißt also, dass jemand, der barrierefrei den Bereich vor dem Hauptbahnhof erreichen möchte, bis zu 400 m entlang der Bahnsteige gehen muss - je nachdem, wo er sich im Zug befindet -, dann die ganze Querhalle entlang über den Nordausgang, um vor den Bahnhof zu kommen.

(Seite 23) Hier die Alternative im neuen, tiefer gelegten Hauptbahnhof. Vergleichbar ist hier von den deutschen Bahnhöfen nur der Hamburger Hauptbahnhof; auch dort haben Sie die Möglichkeit, von der Straßenebene sich direkt auf diese Verteilstage zu begeben und von dort direkt mit den entsprechenden Fahrtreppen oder Aufzügen auf die Bahnsteige zu kommen. Die Verteilebene über den Gleisen wird bei S 21 direkt von der Ebene des Arnulf-Klett-Platzes ohne Stufen erreicht, und so ein moderner Bahnhof wird natürlich mit den entsprechenden Einrichtungen wie Aufzügen oder Fahrtreppen versehen. Für uns als SSB ist dabei ein besonderer Aspekt, dass durch die Lage des Ostkopfes des Bahnhofs zur Haltestelle Staatsgalerie auch die Linien U 1, U 2 und U 4 direkt mit dem Regional- und Fernverkehr verknüpft werden - eine Möglichkeit, die wir heute in dieser Form nicht haben.

Bei einer Abwägung muss man auch immer wieder einbeziehen, dass man sich auf jeden Fall irgendwann mit dem Thema Barrierefreiheit beschäftigen müsste. Das hieße beim bestehenden Bahnhof, rund 14 bis 15 Aufzüge zu installieren, nach Lösungen zu suchen, die Bahnsteige etwas breiter anzulegen, was aber einen Eingriff in die gesamte Gleislage bedeuten würde. Wenn ich das einmal aus den Erfahrungen der SSB betrachte, so kostet das Nachrüsten zwischen 1 und 3 Mio. € pro Aufzug, es kommen also erhebliche Investitionen zustande. Bei den Zahlen, die

zum Teil für die Sanierung des Hauptbahnhofes genannt werden, kann ich mir nicht vorstellen, dass solche Dinge mit berücksichtigt wurden.

(Seite 24) Die SSB hat sich auch mit den sehr herausfordernden Folgemaßnahmen beschäftigt. Dazu gehört zum einen, dass wir in dem Stammstreckenabschnitt der Talquerlinien zwischen Hauptbahnhof und Türkenstraße eine neue, tiefer liegende Trasse herstellen müssen, damit dann der Westkopf des neuen Hauptbahnhofs entstehen kann. Auf der Seite der Haltestelle Staatsgalerie ist es umgekehrt; sie muss angehoben werden, damit der Fernbahntunnel unten durch kann.

(Seiten 25 und 26) Hier nochmals zwei Schnitte: Beim ersten müssen Sie sich vorstellen, Sie stehen jetzt im Bereich vom Nordausgang des bestehenden Hauptbahnhofs und blicken nach Nordwesten auf das ehemalige Direktionsgebäude der Bahn - dort wird künftig die Stadtbahn liegen und darüber der Fernbahntunnel. Und hier der Schnitt von der Willy-Brandt-Straße in Richtung Charlottenplatz, das ist das heutige Stadtbahnbauwerk.

(Seite 27) Dann nochmals eine Betrachtung im Gebiet A 1 und A 2, wo außer dieser Folgemaßnahme, die ich im Detail kurz zeigen werde, auch die Anbindung der Neubaustrecke durch das A 1-Gebiet realisiert wird, nämlich die Neubaustrecke für die U 12 und die U 15. Interessant in diesem Kontext: Der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Türkenstraße war ja in den 70er Jahren schon Gegenstand von intensiven Baumaßnahmen. Damals wurde alles in offener Bauweise gebaut, der eine oder andere erinnert sich vielleicht noch an die Stahlhochstraße, die dort eingerichtet wurde. Heute werden es bergmännische Bauverfahren sein. Da kommt zunächst der Auffahrstollen aus der Brache des A 1-Gebietes, der aber schon in der Lage sein wird, später den Stadtauswärtstunnel der U 12 aufzunehmen, dann wird als Folgemaßnahme die tiefer liegende Stammstrecke gebaut, die dann, wenn sie fertig gebaut ist, an die bestehenden Strecken angeschlossen wird.

Dann wird der Stadteinwärtstunnel auch vom A 1-Gebiet her bergmännisch vorgetrieben. Es kommt dann eine offene Bauweise auf der Brache für den U 12-Tunnel. Von der zeitlichen Abfolge her wird es aller Voraussicht nach die allererste Maßnahme sein, denn dort gehen wir dem Bau der Bibliothek des 21. Jahrhunderts voraus. Es kommt dann die Haltestelle Budapester Platz an der Einmündung zwischen der Wolframstraße und der Nordbahnhofstraße, dann die Verbindung in die Nordbahnhofstraße - dort gibt es noch Variantenuntersuchungen, ob wir abweichend von der planfestgestellten Variante hier noch eine investitionsgünstigere Maßnahme machen können, die die jetzt entstandene Milchhofstraße mitnutzt. Dann kommt der eigentliche Lückenschluss, hier als Letztes gezeigt, weil die Frage ist, ob wir noch mit einem Provisorium für die Realisierung der S-Bahn arbeiten müssen. Das Ganze geht dann so in Betrieb, und damit wird der Bypass, den wir uns durch die Friedhofstraße geschaffen haben, für den Regelverkehr hinfällig.

Nach den bisherigen Planungen, die ja im Moment noch etwas überarbeitet werden, wäre der Zeitrahmen für diese Folgemaßnahmen, also das Verlegen zwischen Hauptbahnhof und Türkenstraße, Mitte 2009 bis Mitte 2012, die Maßnahme an der Staatsgalerie dann ab Mitte 2012 bis Ende 2014. Die Maßnahmen werden unter Betrieb gebaut, wobei man differenzieren muss. Es entstehen zunächst die neuen,

tiefer gelegten Tunnel, und diese werden dann an den bestehenden Tunnel angeschlossen.

(Seite 28) Die U 12 hat dann eine Fortführung in einen Bereich, wo heute kein Schienenverkehr besteht, nämlich in einer ersten Stufe bis zum Hallschlag - ein ganz wichtiges Thema und Gegenstand von vielen Anfragen hier aus dem Gemeinderat, zumal dort auch ein Projekt Soziale Stadt entsteht - bzw. von dort aus die Weiterführung zur Bottroper Straße und hinunter ins Neckartal. So ist die Maßnahme dem Zuschussgeber gegenüber im Rahmenantrag dargestellt worden und gesamtwirtschaftlich entsprechend bewertet worden.

(Seite 29) Es gibt auch im Filderbereich noch einen Aspekt, den man betrachten muss. Wir sind jetzt dabei, die Strecke bis zum Fasanenhof auszubauen, und fangen wieder mit den intensiveren Planungen für eine Weiterführung der Stadtbahn über Fasanenhof-Ost hinaus zur Landesmesse und zum Flughafen an. Hier sind noch Trassierungsthemen zu klären. Ein ganz wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang; auch dort wird der Filderbahnhof eine entsprechende Wirkung haben, denn als Verknüpfungspunkt wird er, wenn die Stadtbahn in diesen Bereich kommt, einen Kristallisationspunkt darstellen. Es gibt Planungen, die bis nach Neuhausen schon untersucht sind. Auch da wird es um die Frage gehen, wie solche Pläne in Stufen realisiert werden können, denn die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind, insbesondere was den Landesanteil anbetrifft, sehr begrenzt verfügbar.

(Seite 30) Hier eine der Varianten, wie der Flughafen mit der Stadtbahn mit einer weiteren Haltestelle West erreicht werden kann.

(Seite 31) Thema Bauen unter Betrieb: Zwei wichtige Aufgaben haben wir relativ früh zu erledigen, nämlich die Neugestaltung der Stammstrecken Hauptbahnhof - Türlenstraße und den Streckenabschnitt zwischen Charlottenplatz - Neckartor bzw. Hauptbahnhof - Neckartor mit der Haltestelle Staatsgalerie. Da werden höchste Anforderungen an Baubetriebsplanungen, die Betriebssteuerung und die Fahrgastinformation gestellt sein. Wir wollen natürlich, dass diese Maßnahmen unsere Kunden so wenig wie möglich beeinträchtigen. Deshalb muss man die Fahrgastinformation während dieser Zeit in einer entsprechenden Qualität durchführen.

(Seite 32) Ich sehe große Chancen, dass wir mit der Integrierten Verkehrsleitzentrale als übergeordneter Management- und Informationsplattform für den Individualverkehr und für den ÖPNV agieren können. Sie kennen ja die Anlagen und die Möglichkeiten, die diese Infrastruktur und diese technischen Lösungen haben.

(Seite 33) Für den ÖPNV ist Stuttgart 21 sicherlich in der allernächsten Zeit eine große betriebliche Herausforderung während der Baumaßnahme, aber eine ganz entscheidende Angebotsverbesserung, nämlich einmal im zentralen Bereich, was ich Ihnen vorher im Gebiet A 1/A 2 im Rosensteinviertel gezeigt habe, aber auch für den äußeren Ring der Metropolregion und vor allem in der Integration des neuen Aufkommensschwerpunkts an der Landesmesse und am Flughafen.

KOPFBAHNHOF 21 (K 21):

Nun möchte ich einen Appendix anhängen, der ja auch schon in der Presse seinen Niederschlag gefunden hat. Wir haben uns im Kontext der Beschäftigung mit Stuttgart 21 auch mit einem Thema befasst, das in der jüngsten Broschüre von den Kritikern von Stuttgart 21 dargestellt wurde.

(Seiten 35 und 36) Es gibt in den einschlägigen Veröffentlichungen Aussagen, dass die Anbindung der geplanten Neubaustrecke Wendlingen - Ulm gesichert ist. Die Frage ist, wie. Im Dezember gab es eine Aussage, dass es Alternativen zu dem 'sündhaft teuren' Fildertunnel gibt, und zwar auf Esslinger Gemarkung. Und man kommt dann sehr rasch auf die Darstellung, die in dieser Broschüre veröffentlicht wurde. Das ist sicherlich eine sehr grobe Darstellung, aber man kann daraus einige Dinge ableiten.

(Seiten 39 bis 56) Das ist die Konsequenz, die sich daraus ergibt. Wir haben hier mal diese Entwurfstrassierung etwas verfeinert, indem wir das gemacht haben, was man bei einem Trassierungsentwurf macht, nämlich bestimmte Radien unterlegt, die bestimmte Geschwindigkeiten zulassen. Und man kommt dann hier zu einem ähnlichen Ergebnis wie das, was in der Broschüre dargestellt ist. Wenn man dieses dann tunnelsparend realisieren möchte, was ja eine dieser Thesen ist, dann führt das dazu, dass man Brücken und kürzere Tunnel braucht. So kommen Sie im Körschtal genau zu diesen beiden Brücken und zusätzlich zu der Straßenbrücke von der L 1202. Auch im Bereich Mettingen hätte diese Lösung Konsequenzen, falls sie nicht im Tunnel geführt wird, nämlich zusätzliche Gleise und entsprechend betroffene Bereiche.

Hier nochmals im Längsschnitt die tunnelsparende Lösung mit einer Neckarbrücke, mit einem Tunnel bei Nellingen und mit der Körschtalbrücke. Und hier unten dann die Alternative, die man sich natürlich auch denken kann, nämlich dass man das alles in Tunnel legt - allerdings kommen Sie dann genau auf die Tunnellänge, die der Fildertunnel bei der Lösung S 21 hat, jedoch ohne die städtebaulichen Verbesserungen, die mit Stuttgart 21 verbunden sind. Das Ganze führt dann dazu, dass Sie eine Tunnellänge von etwa 22 km haben, oder - wie von den Kritikern immer gesagt wird - 44 km Röhren haben.

Der Kopfbahnhof würde, wenn er dort in seiner Konsequenz so umgesetzt würde, den Abriss zahlreicher Gebäude erfordern, dann diese Brücken, Gewanne werden durchschnitten, die beiden Großbrücken über das Körschtal - oder die Alternative, dass man hier wirklich eine Tunnellösung macht. Sie kennen hierzu die Berichterstattung ja sicher aus den Stuttgarter Nachrichten nach einem Pressetermin vom 30. Januar - die Relationen möchte ich einfach mal so im Raum stehen lassen.

(Seiten 57 - 62) Es wird aber auch eine zweite Variante in Betracht gezogen, die sogenannte Einödvariante, die so beschrieben wurde, dass ein altes Industriegleis über den Neckar benutzt werden soll und im Bereich der Deponie Einöd dann in einen Tunnel Richtung Denkendorf münden soll. Auch hier nochmals in gelb eingetragen die Grobtrassierung aus der Broschüre. Es gibt tatsächlich ein

Industriegleis, das auch noch in den einschlägigen Karten drin ist. Dort könnte man diesen Radius maximal mit 80 km/h befahren. Wenn Sie sich aber die Luftbilder ansehen, dann ist das Gleis in diesem Grünbereich kaum zu erkennen. Z. T. ist es auch überbaut - das ist das Werksgelände von Daimler hier in Mettingen.

(Seiten 63 und 64) Eine neue Variante ist, dass es nicht nur um die Einödvariante geht, sondern um einen Korridor, der sich dann noch weiter Richtung Stuttgart begibt. Und da ist die Konsequenz, dass man im Bereich des Hafens entsprechende Kollisionen bekommt, z. B. mit den Ordnungsgleisen für die Güterzüge. Da sind Gleisanlagen, und man hat ja in diesem Bereich, gerade was den kombinierten Verkehr anbetrifft, einiges getan, auch da gäbe es Kollisionen. Und schließlich hat hier Daimler den neuen Zen-tralversand integriert mit der Zielrichtung, dass ein nachhaltiger Güterverkehr dahin gehend stattfinden soll, dass auch ein großer Teil über das Binnenschiff bewältigt wird. Und auch dort gäbe es entsprechende Kollisionen, d. h. also, je weiter die Trasse in diesen Raum geht, desto mehr Konfliktpunkte entstehen. Das wollte ich einfach noch einmal darstellen, weil es im Moment wohl die favorisierte Lösung in diesem Bereich ist."

StR Schmid (CDU)

"Wir sind als CDU-Fraktion Herrn Arnold für seine Ausführungen sehr dankbar. Wir halten sie für sehr hilfreich und auch für sehr fundiert. Es wurde nach unserer Auffassung deutlich, dass Stuttgart 21 kein eindimensionales Projekt mit eingeschränkter Wirkung ist, und es wurde belegt, dass die Alternative K 21 keine Alternative ist und dass der K 21-Fanclub immer nur einen Satz sagt, wenn eigentlich zwei notwendig wären. Stuttgart 21 ist für die Landeshauptstadt und auch für das ganze Land von Vorteil, weil das Vorhaben sehr sinnvoll ist und die Investitionen sich lohnen, und zwar für Bund, Land, Stadt, Region und nicht zuletzt auch für die Bahn. Die Bahn ist ja ein Wirtschaftsunternehmen, und dort rechnet man sehr genau, wenn es darum geht, ob eine Investition sich in den Bilanzen auch niederschlägt.

Warum von Vorteil? Weil unsere Infrastruktur einen neuen Schub bekommt. Deshalb verstehe ich manches nicht - eigentlich müssten die Grünen vor Freude bis unter die Decke springen, weil eben nicht das Auto, sondern der Bahnverkehr gefördert und in den Bahnverkehr investiert wird. Der Schienenfernverkehr, der regionale Zugverkehr und der ÖPNV machen einen Sprung nach vorne und erhalten eine ganz neue und sehr viel bessere Qualität; das wurde heute noch einmal sehr eindrucksvoll belegt.

Aber auch für uns als Stadt ist es ganz wichtig, dass wir die enormen städtebaulichen Entwicklungschancen sehen. Wir wissen sehr genau - in jeder Sitzung des UTA wird uns das auch deutlich -, dass wir in einer Stadt leben, in der für die weitere Entwicklung Grenzen gesteckt sind. Mit Stuttgart 21 werden uns neue Türen aufgestoßen, und wir haben die Möglichkeit, Tausende von neuen Arbeitsplätzen und Wohnmöglichkeiten zu schaffen und eine große, zusammenhängende Grünfläche neu zu gestalten und auch zu vergrößern. Zumindest wegen den 20 ha Grünfläche sollte eigentlich noch einmal ein Hurra-Gebrüll von vielen zu erwarten sein.

Wir sind es leid, immer wieder hören zu müssen, dass Stuttgart 21 ein schlechtes Projekt sei, ein Milliardengrab, wie man hier immer liest. Und wir sind es auch leid, dass es schlechtgeredet wird, dass man die positiven Dinge überhaupt nicht sehen will und man uns K 21 für das 'Gelbe vom Ei' verkauft und dann eben doch wesentliche Dinge weglässt und nur das vermeintlich Positive darstellt. So wird behauptet, es sei keine Fahrzeitverkürzung da, aber wenn ich bis zum Filderbahnhof künftig acht Minuten brauche und es heute 27 Minuten sind, dann ist das ein Unterschied von 19 Minuten. Jeder, der zum Flughafen fährt, sieht ja auch, dass es einen Vorteil haben muss, ob ich außen herum oder direkt fahre. Wenn wir die Messe und den Flughafen auf diese Weise anschließen können, ist es für die Stadt und für die hier lebenden Bürger, aber auch für diejenigen, die von draußen hereinkommen, ein sehr großer Vorteil.

Das Zweite, das ich ansprechen möchte, ist der Tunnel Obertürkheim - Denkendorf. Es wurde nie von den Kosten geredet und es ist bis heute nicht dargelegt, wie sich diese darstellen, um sie dann vergleichen zu können. Von den vier Brückenbauwerken, davon zwei größere, wurde auch nie geredet und auch nicht von den Folgen für die Landschaft oben auf den Fildern. Ich finde es schon ganz erstaunlich, wenn wir dieser Tage in den Ausschüssen über Lärmschutz reden und gleichzeitig die Befürworter von K 21 zusätzliche Gleistrassen in einem Bereich wollen, in dem die Menschen dann zusätzlich belastet werden. Man kann nicht auf der einen Seite Lärmschutz wollen und auf der anderen Seite zusätzliche Gleistrassen bauen.

Wir wünschen uns, dass die Argumentation pro Stuttgart 21 und die Bewertung des Konkurrenzmodells in die Bevölkerung hineingetragen werden, und wir sind überzeugt davon, dass neben der großen Zahl der Unterstützer, die es in dieser Stadt schon gibt, sich viele weitere finden werden, die sich von guten Argumenten überzeugen lassen. Heute ist ja ein wichtiger Beitrag dazu geleistet worden, und wir sind froh und glücklich, dass Stuttgart 21 kommen wird. Wir sind uns darüber hinaus auch sicher, dass schon wenige Jahre nach der Inbetriebnahme klar werden wird, dass wir hier in diesem Hause verantwortungsvoll und richtig gehandelt haben."

StR Prof. Dr. Kußmaul (SPD):

"Ich möchte zunächst Herrn Arnold sehr herzlich danken, dass er einen aus unserer Sicht unschätzbaren Beitrag zur Versachlichung und zur Aufklärung in der Diskussion über Stuttgart 21 und K 21 geleistet hat. Im September 2006 war die Headline in der Stuttgarter Zeitung: 'Stuttgarter wollen Stuttgart 21'. Damals war die Umfrage 54 % pro und 38 % contra, also eine Mehrheit, von der man heute in der Politik nur träumen kann.

Es ist seither eine unglaubliche Propagandawelle der Gegner von Stuttgart 21 über uns hinweggeschwappt, und das Richtige hat Sebastian Turner von Scholz & Friends in einem Interview in der Stuttgarter Zeitung gesagt: 'Wenn man falschen Behauptungen nicht widerspricht, werden sie zu Tatsachen'. Und das ist das Problem, vor dem wir in den vergangenen Monaten gestanden haben.

Unser Oberbürgermeister hat seither mehrfach erklärt, dass er die Dynamik der Gegner unterschätzt hat. In seinem Brief zum Neuen Jahr in der Stadtverwaltung

sagt er: 'Teile der Bevölkerung haben die Zukunftschancen von Stuttgart 21 noch nicht erkannt'. Und nun fragt man sich, warum? Wir sind immer noch unzufrieden, wie es in den letzten Monaten gelaufen ist. Das ist nicht das, was wir uns vorgestellt haben. Herr Oberbürgermeister, Sie machen nun eine One-Man-Show vor ausgesuchten Meinungsbildnern wie Kirchengemeinderäten, Rotariern und anderen. Wir meinen, dass dies zu wenig ist. Wir müssen hinausgehen zu den Bürgerinnen und Bürgern, so wie wir es als SPD schon in den 90er Jahren gemacht haben und es auch jetzt wieder tun, und mit den Bürgerinnen und Bürgern über dieses Projekt reden. Dazu laden wir auch Herrn Arnold ein, und das wird bei diesen Veranstaltungen schon seine Wirkung zeigen.

Ich bin also sehr froh, dass das Thema endlich wieder im Gemeinderat angekommen ist, denn auch der Gemeinderat hat in der Meinungsbildung bei diesem Projekt eine ganz wichtige Rolle. Ich muss jetzt einmal kurz zurückgehen auf die Jahre 1988 bis 1994/95. Damals spielte der Gemeinderat eine unglaublich wichtige Rolle, um die Bahn von dem Projekt Krittian, Filstaltrasse und Kopfbahnhof, wegzubringen. Das hat mehrere Jahre gedauert, und Herr Weitmann von der CDU, Herr Heimerl und ich haben überall diskutiert. Wir waren uns im Gemeinderat im September 1993 alle 61 einig, und es gab eine Resolution, dass wir nicht die Krittian-Trasse wollen, sondern das Projekt Kopfbahnhof plus vier unterirdische Quergleise für den Fernverkehr. Da war Stuttgart 21 noch nicht bekannt. Aber als es kam, dachte ich, das ist ja noch entscheidend besser geworden, weil wir endlich dieses Tal wieder von dem befreien, was wir vor 80, 100 Jahren 'reingequetscht' haben. Ich habe nicht verstanden, warum die Grünen einen anderen Weg gegangen sind. Ende 1994 haben sie in einem Papier gesagt, der Hauptbahnhof solle in seiner Funktion erhalten bleiben und durch vier unterirdische Gleise ergänzt werden. Diese Haltung könnte ich ja noch verstehen. Aber zurückzufallen auf die Lösung Kopfbahnhof und Tunnel von Mettingen auf die Filder hoch, das habe ich nicht verstanden. Wir haben damals alle 61 dieses Projekt der Bahn als Infarktlösung bezeichnet. Deswegen ist mir unverständlich, wieso man hier eine andere Haltung hat einnehmen können. Das Fazit lautet für mich: Wir müssen Verstand und Herz der Bürgerinnen und Bürger gewinnen - den Verstand mit solchen Vorträgen wie eben und das Herz z. B. auch durch gute Werbemaßnahmen.

Ich möchte jetzt noch auf einige Argumente eingehen. Es wird gesagt, Paris hat nur Kopfbahnhöfe. Aber Paris hat auch drei Durchgangsbahnhöfe. Kein Mensch würde in Paris auf die Idee kommen, erst in die Innenstadt hineinzufahren, dort von einem Kopfbahnhof in den nächsten zu wechseln und dann weiterzufahren. Die Wiener haben ein Projekt, das sie mittlerweile Wien 21 nennen. Sie bauen den Süd- und Ost-Bahnhof in einen Durchgangsbahnhof um - ein Projekt, das übrigens fast mit dem unseren identisch ist, nur dass sie dort keinen Park haben. Aber alles andere ist vollkommen gleich. Tunnels werden gebaut unter dem Wienerwald hindurch usw. Sie haben nur versäumt, rechtzeitig EU-Mittel zu beantragen, während wir solche Mittel bekommen werden.

Ich komme jetzt zu den Dingen, die wir noch angehen könnten. Wir könnten z. B. Prof. Balázs bitten, über das Projekt aus der Sicht der EU zu referieren. Die Mär von Zürich und vom integralen Taktfahrplan ist vom Leiter Infrastruktur der SBB in der Schweiz komplett widerlegt worden. Das Schreiben von ihm mit einem Herrn Pfeifer liegt vor, es hat auch noch einen längeren Dialog mit ihm gegeben, aber er sagt uns

klipp und klar: Wenn ihr in Stuttgart möglichst viel Schienenverkehr haben wollt, kommt ihr an Stuttgart 21 nicht vorbei. Und ein Durchgangsbahnhof hat, grob gesagt, die doppelte Kapazität wie der 16-gleisige Kopfbahnhof.

Ich komme zum Hauptbahnhof. Da würde ich mir wünschen, dass das, was in Ansätzen von Herrn Arnold vorgeführt wurde, weiter vertieft wird, auch durch Führungen. In Berlin ist der Berliner Hauptbahnhof zum Bahnhof des Jahres 2007 gewählt worden, und zwar von der Allianz pro Schiene, der VCD, BUND und alle diese Gremien angehören. Dieser Bahnhof ist, wenn ich den unteren Teil betrachte, sicherlich dem unseren unterlegen. Er hat ja nicht ein Dach à la Ingenhoven, sondern gar nichts, weil es Herr Mehdorn weggespart hat. Aber dennoch sind die Lobeshymnen auf diesen Bahnhof unglaublich, und sie würden auf unseren Bahnhof erst recht zutreffen. Ich würde bitten, diese Lobeshymnen mal irgendwo zu bringen. Unser Bahnhof ist kompakt, er liegt endlich in der richtigen Richtung und er hat dann die richtige Höhe, denn heute muss jeder, der aus der Königstraße kommt, erst noch 27 Treppen hochsteigen. Ja, warum denn eigentlich? Das bringt überhaupt nichts. Die gesamten Bahnanlagen - S-Bahn, Stadtbahn - werden kompakt zusammengeführt, und die Umsteigebeziehungen sind fast für alle Benutzer besser als die heutigen. Wer das widerlegen will, soll bitte kommen - ich diskutiere gerne darüber.

Ich komme jetzt auch noch zu den Grünen: Es sind einige Amtsblatt-Artikel erschienen - dazu möchte ich nichts sagen, aber toll waren sie eigentlich nicht. Ein Beispiel: Sie sagen, die Bahn macht eine ungeheuerliche und unverantwortliche Planung, und zwar wegen des Flughafenbahnhofs, wegen der Bahnsteighöhen, wo ja in der Tat ein Problem vorliegt. Aber K 21 hat nur diesen S-Bahn-Bahnhof. Da sind all diese Probleme ja noch massiert. Wir haben einen neuen Bahnhof, bei dem die Bahnsteige stimmen. Und dass Sie dann auch noch sagen, dann fahren wir auf der Gäubahn mit dem ICE wieder nach Stuttgart hinunter - ich finde das nicht toll.

Das mit dem Landschaftsverbrauch ist ja eigentlich das tollste Stück. Stuttgart 21 war 1995 bis 1997 ein großes, freies Gleisdreieck oben in Plieningen. Und dieses Gleisdreieck, das wir hier einmütig bekämpft haben, taucht jetzt wieder in Scharnhausen auf. Entweder zerschneiden Sie eine Landschaft in einer unglaublichen Weise, oder Sie bauen Tunnel. Und da bin ich auch bei den Tunneln. In Ihrem Artikel schreiben Sie von 66 km langen Tunnelröhren. Das ist natürlich richtig, aber der Bürger denkt, dass er 66 km Tunnelstrecke hat. Es sind aber nur 33 km. Das ist so, wie wenn ich sage, von Stuttgart nach München sind es 400 km, nämlich 200 hin und 200 zurück. Aber es ist jetzt bewiesen, dass K 21, wenn es vernünftig organisiert wird, genauso viele Tunnel braucht wie Stuttgart 21. Und jetzt kommt noch ein ganz entscheidender Punkt: Kein Mensch fährt 33 km im Tunnel. Da müsste er ja, wenn er von Mannheim kommt, einmal im Kreis um Stuttgart herum fahren. Wenn man im ICE fährt, dann gibt es die 3,5 km Feuerbachtunnel und die 9,5 km Fildertunnel.

Sie haben auch, meine ich, unsere Stadt nicht ins richtige Licht gesetzt, was die Baustellen anbelangt. '15 Jahre Chaos in der Innenstadt' - bewerten Sie es selbst. 'Shoppern im Bauloch', 'Stuttgart ist für die Einkaufenden nicht mehr erreichbar, sie stehen im Stau' usw. Herr Wölfle, Sie haben am 20.12.2007 gesagt: 'Warum wird diese schöne Stadt unter die Erde gelegt?' Ich möchte den Herrn Baubürgermeister

Hahn bitten, uns nachher nochmals einige Bilder aus dem Park zu zeigen, um zu verdeutlichen, was für ein Mittelgebirge wir hier wegtun, und auch, weil ja immer gesagt wird, der Riesenbau des neuen Hauptbahnhofs zerschneide den Schlossgarten, oder von Herrn Conradi, ein Limes riegelt den Schlossgarten ab

Herr Wölfle, Sie haben auch gesagt, 'die Menschen wollen nicht in den Keller'. Der Keller ist nicht so tief, wie Sie das darstellen. Das Paradebeispiel ist die U 7; genauso haben Sie oben in Sillenbuch argumentiert. Ich kenne keine Stadtbahn, die von den Menschen so angenommen wird wie diese.

Ich möchte sagen, warum ich hierher gestanden bin: Ich habe mir jetzt viele Monate lang vieles anhören müssen und musste mir das auch einmal von der Seele reden. Jetzt geht es aber nach vorne. Ich appelliere auch an uns Gemeinderäte, weiterhin breite Diskussionen zu führen. Wir sollten uns nicht in irgendwelchen Hinterzimmern verstecken, sondern hier offensiv das gute Projekt vertreten. Herr Stocker hat im letzten Herbst einmal in einer Zeitung gesagt: 'Wir werden das Projekt nicht verhindern, aber zumindest können wir etwas Sand ins Getriebe streuen'. Ich habe mich gefreut, dass Herr Kienzle jetzt schon zweimal im Unterausschuss Stuttgart 21 und auch im letzten UTA geäußert hat, dass man sehr positiv beim Projekt Stuttgart 21 mitarbeiten will. Ich würde aber dann darum bitten, dass man die Fakten nicht mehr verdreht, sondern wirklich objektiv an die Sache herangeht. Ich fordere Sie nicht auf zu sagen, Stuttgart 21 ist das Größte. Aber wenn man konstruktiv mitarbeiten will, dann sollte man es auch so tun, dass man mit den anderen Beteiligten gut zusammenarbeiten kann."

StR Wölfle (90/GRÜNE):

"StR Schmid hat gesagt, er will ein Hurra hören von den Grünen. Das kann er haben: Hurra - dass es uns noch einmal möglich wird, eine Grundsatzdebatte zu Stuttgart 21 zu führen, hätte ich jetzt wirklich nicht geglaubt. Insofern könnte man einmal darüber nachdenken, ob nicht jetzt ein Bürgerentscheid rechtlich möglich wird.

Eine Bemerkung muss ich noch loswerden. Dass wir jetzt verantwortlich gemacht werden dafür, dass unsere Propagandawelle so wahnsinnig gefruchtet hat, dass wir schuld sind - gucken Sie doch nach sich. Warum haben Ihre Argumente nicht gezogen? Das gilt für den Oberbürgermeister genauso. Das wäre doch möglich gewesen! Sie haben sich dafür viel Geld bewilligen lassen.

Ihr heutiger Vortrag, Herr Arnold, war gut und sachlich, solange Sie Stuttgart 21 beschrieben haben. Geschwenkt ist Ihre Sachlichkeit, als Sie die Alternative K 21 vorgestellt haben. Aber immerhin hat K 21 es zum ersten Mal in den Gemeinderat geschafft, zum ersten Mal konnten wir diese Konzeption zumindest von der Idee her hier vorstellen. Es wäre fair gewesen, wir hätten das früher gemacht, bevor man den Bürgerentscheid ablehnt, und man hätte einen Dialog geführt mit denjenigen, die ihn befürworten. Dann hätten wir die Argumente austauschen können.

Sie rätseln ja alle offensichtlich, warum es den Grünen und den anderen Unterstützern der Ablehnung von Stuttgart 21 gelingt, so viel Resonanz in der Bevölkerung zu bekommen. Ich will jetzt auf die einzelnen Vorzüge Ihres Projektes,

wie Sie es dargestellt haben, gar nicht eingehen. Aber ein entscheidender Punkt, bei dem es uns immer gelingt, Zustimmung zu erhalten, ist nicht, wie tief der Keller ist und wie oft man umsteigen muss, sondern das Erlebnis in der Bevölkerung, derjenigen, die den Öffentlichen Nahverkehr und den Fern- und Regionalverkehr nutzen. Wie oft ist die Rolltreppe kaputt? Warum hat der Nordbahnhof immer noch keinen Aufzug? Warum muss auf der Gäubahn der ICE regelmäßig eine Viertelstunde warten? Und so weiter und so fort. Ich habe jetzt nur ein paar der aktuellsten Punkte aufgezählt, bei denen die Leute sagen, wenn wir sonst keine Sorgen hätten, könnten wir ja darüber nachdenken. Warum kommt man nicht jetzt schon regelmäßig an die Messe und an den Flughafen? Warum muss die Region Geld vorschieben, usw. Das sind die Punkte, wo die Leute zu Recht sagen, sie begreifen nicht, warum man alles Geld in dieses Projekt hineinsteckt.

Aber wir führen keine Grundsatzdebatte mehr. Deswegen streiten wir uns vor Gericht und nicht mehr darüber, was die bessere Idee gewesen wäre.

Herr Prof. Kußmaul, Sie haben gesagt, Herrn Kienzle engagiert sich für die Verbesserung von Stuttgart 21. Wir haben es schon immer so gehandhabt, dass wir uns darum bemühen, die Umsetzung dessen, was Sie beschließen, so gut wie möglich zu gestalten und für die Bevölkerung so wenig belästigend wie möglich - das war schon immer unser Job, und den werden wir auch weiterhin machen. Wenn Sie erleben müssen, dass wer auch immer an dem vielgelobten Bahnhofsentwurf streicht und Ihre phänomenale Eingangshalle zu einer einfachen reduziert wird, dann sind wir mit Ihnen da und streiten mit Ihnen gemeinsam. Deswegen gilt unsere grundsätzliche Kritik an Stuttgart 21 trotzdem - aber wir machen unser Geschäft. Ich wiederhole noch einmal: Schön wäre diese Debatte gewesen, als das Verfahren noch offen war. Schön, dass der Herr Arnold nicht so ein holzschnittartiger Argumentierer ist wie Herr Mehdorn. Hätten Sie früher argumentiert und nicht solche Partner, dann wäre es wahrscheinlich leichter gewesen, Zustimmung in der Bevölkerung zu erhalten."

StR J. Zeeb (FW):

"Für uns sachlich denkende und argumentierende Freie Wähler ist es jetzt schwierig, diese emotionalen Beiträge noch zu toppen. Deshalb werde ich mich relativ kurz fassen. Vielen Dank, Herr Arnold, Ihr Vortrag war ein Beweis, dass die Gegenstimmen zu Stuttgart 21 ernst genommen werden, dass sie aber auch kritisch gesehen werden müssen, was ihren Wahrheitsgehalt, die Kosten und die technische Machbarkeit betrifft. Uns Freien Wählern ist ganz wichtig, dass wir die Stuttgarter Bürger in den jetzt anstehenden Aufklärungsprozess eng einbinden, um miteinander dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen. Dazu müssen wir die Bürger vor allem emotional mitnehmen, und das gelingt mit sachlichen Beiträgen wie dem eben gezeigten von Herrn Arnold.

Wir können eigentlich nur auf die Einsicht derer hoffen, die diesen Vortrag im Vorfeld schlechtgeredet haben. Die gezeigten Fakten bestärken uns in unserer Haltung zu Stuttgart 21, nämlich dass dies eine richtige und zukunftsweisende Planung ist, um die uns viele Großstädte in Deutschland und in Europa beneiden. Es ist schade, dass nur sehr wenige der Stuttgart 21-Gegner und Kopfbahnhof-Befürworter heute anwesend sind. Der Respekt dem

Andersdenkenden gegenüber hätte eine größere Anzahl an Zuhörern verdient."

StR Dr. Werwigk (FDP):

"Wenn sich im politischen Raum die Parteien streiten, dann tut es immer ganz gut, wenn Fachleute objektive Zahlen, Daten und Überlegungen vorlegen. Das haben Sie getan, Herr Arnold, und es hat uns, die wir für Stuttgart 21 sind, bestärkt, dass die Entscheidungen alle richtig gelaufen sind.

Ich habe mir überlegt, was eigentlich gewesen wäre, wenn die Bahn nur einen Vorschlag wie K 21 vorgelegt und den Stuttgartern zugemutet hätte, eine Schnellbahntrasse durchs Neckartal zu legen, die dann bei Esslingen in den Bergen auf die Filder

hinaufgeht und das Körschtal in der vorgeschlagenen Form überbrückt. Ich bin mir sicher, dass der Widerstand genauso groß gewesen wäre. Dieselben Leute, die heute gegen Stuttgart 21 sind, hätten dann genau die anderen Argumente gegen dieses Projekt, das sie jetzt vertreten, angeführt.

Es ist ja immer so im Leben, dass es einfacher ist, gegen etwas zu sein als für etwas, zumal wenn es große Dinge sind, die man sich noch nicht in jeder Dimension vorstellen kann. Aber dafür gibt es in unserer arbeitsteiligen modernen Welt Fachleute, die für uns die Sachen prüfen und uns die Entscheidungsgrundlage liefern. Das haben Sie heute nochmals nachträglich gemacht; dafür auch von unserer Seite aus herzlichen Dank, Herr Arnold. Wir sind uns sicher, dass wir richtig entschieden haben, und wir werden das auch in der Bevölkerung überall so vertreten."

StR Lieberwirth (REP):

"Wie Herr Dr. Werwigk gerade gesagt hat - man kann leicht gegen etwas sein. Man kann auch für etwas sein, nämlich für die Kopfbahnloflösung Stuttgart 21. Das wäre die richtige Lösung. Dass wir hier zum wiederholten Mal eine Debatte über Stuttgart 21 haben, ist für mich ein deutliches Zeichen, dass es noch erhebliche Unsicherheiten und Fragen gibt. Dass die Gegner von Stuttgart 21 sehr ernst genommen werden und dass die Argumente für eine Kopfbahnloflösung 21 interessant und von Vorteil sind, das wird hier - so glaube ich - inzwischen auch von den Befürwortern von Stuttgart 21 mit dem Durchgangsbahnhof erkannt. Dass die Vorteile vorhanden sind, ist untrüglich und unzweifelhaft.

In der Debatte ist immer wieder zum Ausdruck gekommen, dass von der Topografie her ein Durchgangsbahnhof in Stuttgart, in dieser Kessellage, völlig ungeeignet ist. Deshalb wird mit Brachialgewalt eine Tunnelloflösung geplant, die diesen topografischen Mangel ganz einfach aushebeln soll. Angesichts der topografischen Lage, mit dem Ausgang nach Cannstatt, ist aber nun einmal der Kopfbahnhof die richtige Lösung.

Herr Arnold, auch ich möchte Ihnen für Ihren Vortrag danken. Sie haben das sehr interessant geschildert. Beachtlich sind die Investitionen von 2,7 Mrd. €, die in den letzten Jahren für die SSB ausgegeben wurden. Aber Sie haben hier eigentlich eine Wahlrede gehalten, eine Pro-Rede für Stuttgart 21. Sie haben zwar von

Herausforderungen gesprochen, von Verbesserungen, Sie haben hier die Rolle der SSB dargestellt in Zusammenhang mit der Vernetzung, auch die Vorgehensweise, die mit der Bautätigkeit verbunden ist. Aber wenn man zu Ende führt, was Sie gesagt haben, könnte man genauso gut sagen, alles, was hier im öffentlichen Nahverkehr gemacht werden soll, könnte auch mit dem Kopfbahnhof 21 realisiert werden. Es gibt ein paar kleine Vorteile, z. B. die Station Staatsgalerie. Aber wenn Sie die Wege von der Staatsgalerie zum Durchgangsbahnhof sehen, dann haben Sie hier eine ziemliche Entfernung. So groß ist dieser Vorteil also auch wieder nicht.

Ein erheblicher Aufwand, der von der SSB bewältigt werden muss, ist die Umbaumaßnahme Türlenstraße und Staatsgalerie. Es müssen eine Umleitung und eine neue Trasse gebaut werden und es muss die alte Trasse abgerissen werden. Diese Mittel könnte man wesentlich besser für andere Maßnahmen, die im öffentlichen Nahverkehr dringend notwendig sind, verwenden.

Sicher hat K 21 nicht dieselbe Planungstiefe wie Stuttgart 21, aber die Lösungen, die hier angeboten werden, sind nun einmal besser, sie haben ihren Vorteil und kosten vor allem auch weniger.

Und noch ein Punkt: Wenn im Stuttgarter Hauptbahnhof 80 % des Verkehrs auf den Nahverkehr entfallen und 90 % der Reisenden im Regionalverkehr den Stuttgarter Hauptbahnhof als Ziel haben, also aus- oder umsteigen, dann frage ich mich, wie die Kapazität dieses Durchgangsbahnhofs eigentlich erreicht werden kann. Die Leistungsfähigkeit mit 8 Gleisen ist ganz einfach zu gering, das ist nicht machbar. Beim Nahverkehr gibt die Bahn sogar nur eine einmütige Haltezeit vor. Ich frage mich, wie da ein integrierter Taktfahrplan erzielt werden kann. Der Kopfbahnhof bietet auch den Vorteil, dass Verspätungen gepuffert werden können und sich nicht auf das gesamte Bahnnetz ausbreiten.

Meine Damen und Herren, das Wichtigste ist gesagt worden. Wir Republikaner sehen im Durchgangsbahnhof mehr Nachteile für den Bürger und plädieren deshalb weiterhin für die Durchführung des Projektes Kopfbahnhof Stuttgart 21 mit all seinen Vorteilen."

StR Rockenbauch (SÖS):

"Herr Arnold, wir bedanken uns auch ganz herzlich bei Ihnen. Eigentlich hätten die Bahn und die Stadt Stuttgart aber diese Arbeit schon längst selber machen und hierfür nicht die SSB brauchen sollen.

In Ihrem Vortrag sind durchaus ein paar interessante Punkte. Sie haben gesagt, dass wir mit unserem Nahverkehr ja bereits eine so lange Bauzeit gehabt und so viel Geld ausgegeben haben, dass Stuttgart 21 dagegen 'Peanuts' sind. Heißt das im Umkehrschluss, dass der Kopfbahnhof 21, nur weil er schneller geht und weniger kostet, schlechter ist?

Ich möchte auf zwei wesentliche Punkte zum Kopfbahnhof 21 und zu Stuttgart 21, die Sie vorgetragen haben, eingehen. Zum einen haben Sie gesagt, K 21 muss man unter Betrieb machen, Stuttgart 21 nicht. Kurz darauf haben Sie erzählt, was Sie alles unter Betrieb machen müssen, z. B. an der Staatsgalerie oder an der

Türlestraße. Beim Kopfbahnhof 21 müssten Sie aber gar nichts unter Betrieb machen, man könnte das bequem ein Gleis nach dem anderen machen. Wir brauchen gar nicht so viele Gleise gleichzeitig, wie wir sie jetzt schon haben. Davon würden 15 für den integralen Taktverkehr reichen, man könnte es in Etappen machen, und Sie hätten nicht die Probleme. Deswegen wundere ich mich hier, dass Sie das so vehement als Vorteil darstellen.

Dann haben Sie angeführt, dass bei K 21 Gleise schon überbaut sind. Sie haben nicht erwähnt, dass bei Stuttgart 21 zwei Häuser abgerissen und Schulen verlagert werden müssen. Aber das sind eigentlich alles nur Kleinigkeiten. Ich habe nicht ganz Ihren Trick verstanden, zu sagen, dass Stuttgart 21 - und das war ein wesentlicher Bestandteil Ihrer Argumentation - zu dem Durchmesser-System, das es beim Nahverkehr jetzt schon gibt, so wunderbar passt. Ich habe nicht verstanden, warum es beim Kopfbahnhof nicht gehen sollte, dass man Linien durchbindet. Das geht doch dort genauso.

Zusätzlich, und das ist auch ein wesentlicher Vorteil, Herr Arnold, bietet ein Kopfbahnhof die Möglichkeit - und zwar nur der Kopfbahnhof - dass Sie in den Stoßzeiten zusätzliche Züge zwischen den Hauptverkehrspunkten einstellen können. Sie können dann morgens von Tübingen nach Stuttgart fahren, den Zug direkt hinter dem Bahnhof abstellen und abends wieder einsetzen. Sie binden ihn also nicht durch. Wo binden Sie ihn denn bei Stuttgart 21 hin durch? Wollen Sie ihn dann irgendwo in Singen oder anderswo abstellen und dann wieder nach Stuttgart fahren, damit Sie wieder von Stuttgart nach Tübingen fahren können, oder stellen Sie ihn in Untertürkheim ab? Dann sind das alles Leerfahrten, die Ihre Gleise belegen und die Kapazitätsberechnungen kaputt machen. All das brauchen wir beim Kopfbahnhof 21 nicht.

Dann haben Sie die Barrierefreiheit erwähnt. Gerade der Kopfbahnhof hat doch den wesentlichen Vorteil, dass wir barrierefrei zwischen den Regionalverkehrszügen umsteigen können. Jeder, der die S-Bahn benutzt, hat täglich in den Stoßzeiten ein erschreckendes Beispiel, wenn er am Hauptbahnhof unten in der S-Bahn ist, was da für ein Gewusel und Gegeneinander der Verkehrsströme - der eine will zur Treppe, der andere zur S-Bahn, der eine will einsteigen, der andere will aussteigen - herrscht; so einen Betrieb werden Sie nachher in Ihrem neuen Bahnhof haben. Und man kann auch heute schon ebenerdig über den Nordeingang barrierefrei in den Kopfbahnhof. Wenn wir ein paar Aufzüge bauen müssen, die ein bisschen über eine Million kosten, dann bauen wir halt zehn, aber das sind keine Milliarden.

Der wesentliche Punkt aber, warum ich nicht verstehen kann, dass Sie es als wesentlichen Fortschritt für den Regional- und Nahverkehr halten, ist, dass wir mit Stuttgart 21 - und das ist, glaube ich, in der Debatte bis jetzt immer zu kurz gekommen - die Chance verbauen, hier in Stuttgart das Erfolgsmodell des Schienenverkehrs schlechthin, wie es in der Schweiz besteht, einzuführen. Dort ist in Zürich der Hauptknoten dieses Verkehrssystems mit dem integralen Taktverkehrsplan. Um das einmal im Gemeinderat zu verdeutlichen, bitte ich den Film ablaufen zu lassen, den ich mitgebracht habe."

Es folgt die Vorführung eines fünfminütigen Films zum Thema "Integraler Zugtaktverkehr in Stuttgart". <zum Geschäftsordnungsantrag von StR Barg (CDU)

wegen der Einspielung dieses Films siehe Niederschrift Nr. 24 a

Danach fährt StR Rockenbauch fort: "Ein Hauptproblem des Vortrags von Herrn Arnold war, dass er erst jetzt kommt und dass es kein Dialog war. Ich würde für die Zukunft vorschlagen, wenn man hier im Gemeinderat über solche Themen diskutiert, sich wenigstens zwei Gegenseiten anzuhören. Die Stadt Stuttgart hat es bislang versäumt, den Kopfbahnhof 21 ernsthaft prüfen zu lassen. Diese Zeichnungen, die wir jetzt in den Zeitungen vorgefunden haben, sind ja eher Kinderzeichnungen. Das kann nicht das Niveau sein, auf dem die Stadt Stuttgart eine Angstpropaganda gegen den Kopfbahnhof macht."

Mit dem Dank an Herrn Arnold schließt OB Dr. Schuster den Tagesordnungspunkt ab.