

Beschluss

RESOLUTION „OBEN BLEIBEN!“

1. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: schon immer konsequent gegen Stuttgart 21 - jetzt erst recht

Seit der Entstehung des Projekts Stuttgart 21 noch unter Ministerpräsident Erwin Teufel warnen die GRÜNEN konsequent vor diesem unsinnigen Prestigeprojekt. Wir haben uns all die Jahre nicht von den Hochglanzbroschüren und flachen Argumenten der Agenturen beeindrucken lassen. Zu Recht.

Von Beginn an haben wir die gleichberechtigte Prüfung von Alternativen eingefordert. Dies wurde von den Projektbetreibern Bahn, Land und Stadt Stuttgart bis in dieses Jahr konsequent verweigert. Stattdessen wurden Schwachstellen vertuscht, Probleme kleingeredet und Kosten schön gerechnet.

In den letzten Jahren ließen sich viele Vertuschungen und Unwahrheiten nicht mehr unter der Decke halten. Woche für Woche kamen gab es neue Enthüllungen über verschwiegene Schwachstellen und steigende Kosten.

Nachdem im Laufe des vergangenen Jahres das Projekt konkretisiert und die Finanzierung durch die Parlamente gebracht wurde sowie erste Baumaßnahmen näher rückten, wuchs der Protest. Seit Beginn des Jahres 2010 ist eine echte Bürgerbewegung entstanden. Weit über Stuttgart hinaus wurde Stuttgart 21 zum Synonym für politische Borniertheit, für Vertuschung und Verdrehung von Fakten und Schönrechnerei. Der Protest gegen Stuttgart 21 kommt aus der Mitte der Gesellschaft. Dachten Landesregierung und Bahn zu Beginn, sie könnten den Protest aussitzen und durch Diffamierung der Bürgerbewegung als gewaltbereites Demonstrantentum Menschen abschrecken, so mussten sie über den Sommer zur Kenntnis nehmen, dass diese Politik nichts nutzte. Der Protest nahm von Woche zu Woche zu. Woche für Woche gingen Hunderttausende Bürgerinnen und Bürger auf die Straße, gegen Stuttgart 21, für ihre Stadt, für den Erhalt von Park und Bahnhof, für die leistungsfähigere und kostengünstigere Lösung K 21. Der 30. September war der traurige Tiefpunkt der politischen Arroganz und Rücksichtslosigkeit, die die Landesregierung von Stefan Mapus in Reaktion auf die Bürgerbewegung an den Tag legte. Mit einem martialischen Aufgebot an Polizei, ausgerüstet mit Wasserwerfern und Pfefferspray wurde das Fällen der ersten Bäume erzwungen und gesichert. Mehrere hundert Verletzte, davon viele Schülerinnen und Schüler, waren das Ergebnis des kompromisslosen und überzogenen Einsatzes der Einsatzkräfte. Ohne Not wurde die Stuttgarter Linie der Deeskalation verlassen. Die Hinweise auf politische Einflussnahme auf den Polizeieinsatz führten zum Untersuchungsausschuss, der die nächsten Wochen mit der Aufklärung der Sachverhalte rund um den Schwarzen Donnerstag beschäftigt sein wird.

Viel zu spät hat die Landesregierung verstanden, dass ihr Weg der Diffamierung der Bürgerbewegung, der Ignoranz der Argumente der Stuttgart-21-Gegner und der Basta- und Knüppelpolitik eine Sackgasse darstellt. Wenige Tage aber nach dem Polizeieinsatz im Stuttgarter Schlossgarten wurde die Fachschlichtung mit dem von uns vorgeschlagenen Moderator Heiner Geißler aufgegriffen.

2. Die Faktenschlichtung: Transparenz über ein Milliardengrab

Die Herstellung der Transparenz, die durch den öffentlichen Prozess der Faktenschlichtung entstanden ist, war ein Erfolg. Durch den großen Einsatz und die guten Argumente des Aktionsbündnisses unter Beteiligung der Grünen hat der Faktencheck die Kritik am Bahnhofprojekt bestätigt, untermauert und für eine große Öffentlichkeit nachvollziehbar gemacht. Es wurde deutlich: Stuttgart 21 ist Murks und alles andere als ein Zukunftsprojekt.

Beschluss

- ◆ Stuttgart 21 ist das am schlechtesten geplante Projekt: Erst im Zuge der Schlichtung wurde den Gegnern ein Fahrplan- und Betriebskonzept für die Spitzenstunde entwickelt. Es machte deutlich: Es ist schlicht untauglich - mit akzeptabler Pünktlichkeit kann der geplante Tiefbahnhof maximal so viele Züge bewältigen wie der bestehende Kopfbahnhof.
- ◆ Es wurde klar: Die vielbeschworene Achse Paris - Bratislava ist für den praktischen Verkehrsnutzen ohne Bedeutung. Stuttgart 21 ist ein rein regionales Projekt.
- ◆ Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sind im deutschen Schienennetz nicht prioritär. Der Bund stellt für den Ausbau der Bahn viel zu wenige Mittel zur Verfügung. Diese knappen Mittel müssen dann aber wenigstens in sinnvolle Projekte fließen wie in die Güterzugkorridore, etwa zwischen Karlsruhe und Basel. Hier kann mit den gleichen Mitteln der dreifache ökonomische und der bis zu hundertfache ökologische Nutzen erzielt werden.
- ◆ Stuttgart 21 zerstört nicht nur den Schlossgarten als Erholungspark, den Bonatzbau als Kulturdenkmal, sondern auch die vorhandenen Gleisflächen, die keine „Wüste“, sondern ein wertvolles Trockenbiotop und wichtige Abkühlungsfläche für das Stadtklima im Stuttgarter Talkessel sind. Die Gefährdung des Stuttgarter Mineralwassers sowie geologische Risiken im Tunnelbau können nach wie vor nicht ausgeschlossen werden.
- ◆ Stuttgart 21 ist kein Schlüsselprojekt für das Land. Die Effekte für die Wirtschaft und die Verkehrsverlagerung sind absolut vernachlässigbar.
- ◆ Stuttgart 21 – ein Milliardengrab: Die wahren Kosten für Stuttgart 21 sind bis heute geschönt. Im Dezember 2009 wurden die ermittelten Kosten von 4,9 Milliarden Euro durch Buchungstricks auf 4,088 heruntergerechnet, um die politische Deadline von 4,5 Milliarden Euro zu unterschreiten.
Heute wissen wir von den Wirtschaftsprüfern, dass diese Annahmen „optimistisch“ sind. Sie haben bestätigt, dass vor allem Einsparchancen, aber keine Kostenrisiken beziffert und Nachtragskosten nicht enthalten sind. Damit ist klar: Unter 5 Milliarden Euro wird das Projekt nicht abschließen – die Kosten für Nachbesserungen nicht eingerechnet.

3. Das bessere und nachhaltigere Konzept: Kopfbahnhof 21

In der Faktenschlichtung wurde deutlich bestätigt: Das von uns unterstützte Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 (K 21) ist kein Phantom, sondern eine machbare und sinnvolle Alternative. K 21 ist ein modulares Konzept zur schrittweisen Modernisierung und Leistungssteigerung des Bahnknotens Stuttgart auf der Basis des bestehenden Kopfbahnhofs.

Bahn und Landesregierung mussten bestätigen, dass K 21 baulich umsetzbar und das vom Aktionsbündnis vorgelegte Betriebskonzept machbar ist. K 21 bietet in der Rushhour 52 Zügen pro Stunde Platz und damit deutlich mehr als der Tiefbahnhof. Die Fahrgäste profitieren von einem integralen Taktfahrplan mit guten Anschlüssen, die S 21 nicht bieten kann.

K 21 bringt einen besseren Bahnhof zur Hälfte der Baukosten. K 21 vermeidet alle Risiken für Geologie, Mineralwasser und Park. K 21 eröffnet städtebauliche Chancen sofort und nicht erst in 15 Jahren. K 21 ist stufenweise umsetzbar. Heiner Geißler: „K21 ist ökologischer als S21“.

Beschluss

4. Geißlers Schlichterspruch: Ein Offenbarungseid für Stuttgart 21

Der Schlichter Heiner Geißler, der die Faktenschlichtung mit großer Souveränität geleitet hat, hat Sympathien für den Alternativentwurf K 21 erkennen lassen. Aus seiner Sicht kam der Schlichtungsprozess jedoch zu spät, um das Projekt Stuttgart 21 noch grundsätzlich in Frage zu stellen.

Heiner Geißler fordert – zu Recht – mehr Beteiligung der BürgerInnen an Großprojekten, auch in Form direkter Demokratie. Leider hat er hieraus keine Konsequenzen für Stuttgart 21 gezogen. Ein Volksentscheid noch vor der Wahl wurde von ihm als nicht möglich bezeichnet und gehört nicht zu seinen Empfehlungen.

Heiner Geißler hat jedoch zahlreiche Nachbesserungen zum Projekt Stuttgart 21 gefordert. Er fordert eine nachhaltige Stadtentwicklung auf den freiwerdenden Flächen sowie einen Schutz der Bäume im Schlossgarten. Und er hat einen Stresstest für die versprochene Leistungsfähigkeit des Bahnhofs gefordert: Die Bahn muss nachweisen, wie die versprochenen 30 Prozent Kapazitätswachstum zu bewältigen sind und die dafür nötigen Erweiterungen der Schieneninfrastruktur bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 herstellen.

Dies ist eine schallende Ohrfeige für die Bahn, die zugeben musste, in 15 Jahren Planung keinen funktionierenden Fahrplan erstellt und keine Simulation der Fahrplanstabilität für das „bestgeplante Projekt“ Betriebsqualität durchgeführt zu haben.

5. Lenkungskreis für den Stresstest: Transparent und ergebnisoffen

Zweimal hat die Bahn in der Fachschlichtung die Gelegenheit bekommen, die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 unter Beweis zu stellen. Schon in der ersten Sitzung ist sie daran gescheitert. Nachdem sie sechs Wochen hat nacharbeiten können, wurde die Leistungsfähigkeit ein zweites Mal auf den Prüfstand gestellt. Wieder fiel die Bahn durch. Nun wird sie mit dem Stresstest ein drittes Mal aufgerufen, die Leistungsfähigkeit vom neuen Bahnknoten – und damit ihre Sinnhaftigkeit – nachzuweisen.

Auch wenn sie formal mit dem Schlichterspruch abgeschlossen wurde, die Faktenschlichtung ist faktisch noch nicht zu Ende. Sie findet in Form des Stresstests ihre Fortsetzung. Wir fordern die Bahn auf, ihren Worten Taten folgen zu lassen und diese weitere Faktenprüfung ebenfalls transparent und offen zu gestalten. Wir verlangen deshalb, dass der Stresstest von einem Lenkungskreis aus GegnerInnen, BefürworterInnen und einer/m ModeratorIn begleitet wird.

Wir wollen und können das Ergebnis des Stresstests nicht vorwegnehmen. Aufgrund der zwei vorangegangenen Resultate aus der Fachschlichtung gibt für uns jedoch keinen Anlass, davon auszugehen, dass die Bahn die dritte Prüfung, den Stresstest bestehen wird – sofern tatsächlich objektiv und ergebnisoffen geprüft wird.

Schon jetzt aber, wenige Tage nach Ende der Schlichtung, erleben wir eine Bahn und eine Landesregierung, die in alte Verhaltensmuster zurückfallen. Schon wieder wird schön geredet und klein gerechnet: Von 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenzeit sei nie die Rede gewesen ... neuntes und zehntes Gleis werde man doch gar nicht brauchen... und wenn überhaupt Nachbesserungen, dann maximal mit einem Volumen von 150 Millionen Euro....

Wir kritisieren, dass Bahn und Landesregierung offensichtlich schon jetzt wissen, was beim Stresstest rauskommt. Auch damit das Ergebnis des Stresstests über jeden Zweifel erhaben von beiden Seiten anerkannt werden kann, muss der vorgeschlagene Lenkungskreis eingerichtet werden.

Beschluss

6. Den Schlichterspruch ernst nehmen, heißt: Bau und Vergabestopp für Stuttgart 21

Nach diesem Schlichterspruch kann es kein Weiterbauen nach den bisherigen Plänen geben. Die Landesregierung und die Bahn haben zugesagt, die vom Schlichter geforderten Nachbesserungen an Stuttgart 21 zu akzeptieren. Wir werden im Auge behalten, ob diese Zusage auch eingehalten wird.

Sollte sich, was niemand ausschließen kann und aus unserer Sicht sogar wahrscheinlich ist, eine Erweiterung des achtgleisigen Tiefbahnhofs auf 10 Gleise wegen der erforderlichen Leistungsfähigkeit als nötig erweisen, können diese Gleise nicht zu vertretbaren Kosten zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden. Sie sind nur realistisch, wenn die Betonwanne des Tiefbahnhofs sofort dafür ausgelegt wird: Eine neue Planung wäre erforderlich.

Die Nachbesserungen würden Stuttgart 21 weiter verteuern. Wir erwarten zusätzliche Mehrkosten beim Projekt in der Höhe von mindestens einer halben Milliarde Euro.

Der Schlichterspruch erfordert deshalb zwingend eine Bauunterbrechung, bis folgende Fragen geklärt sind:

- ◆ welche Zusatzgleise sind an welcher Stelle nötig, damit Stuttgart 21 in der Spitzenstunde 30 Prozent mehr leisten kann als der bisherige Kopfbahnhof?
- ◆ Wie muss der Gesamtknoten dafür umgeplant werden?
- ◆ Welche Mehrkosten entstehen?
- ◆ Wer trägt die Mehrkosten?

Erst, wenn hierfür Antworten vorliegen, lässt sich das nachgebesserte Stuttgart 21 bewerten.

7. Kopfbahnhof 21 ist und bleibt die bessere Lösung

Kopfbahnhof 21 ist und bleibt die bessere, die überlegene Lösung. Sollten die von Heiner Geißler dargestellten Nachbesserungen am Bahnknoten realisiert werden, würden die Kosten von Stuttgart 21 in eine Höhe geschraubt werden, bei der die Wirtschaftlichkeit des Projektes mehr denn je in Frage gestellt werden muss und K 21 automatisch erneut auf die Agenda kommt.

Wir setzen uns weiterhin für K 21 ein, denn sie ist die leistungsfähigere und kostengünstigere und damit mit Abstand wirtschaftlichere Variante.

Wir werden bis uns weiterhin am friedlichen Protest gegen Stuttgart 21 beteiligen und aktiv gestalten, denn wir sollten Landesregierung und Bahn nicht alleine lassen, wenn es darum geht, den bestmöglichen Bahnknoten für die geringst möglichen Kosten zu realisieren.

Wenn wir am 27. März an die Regierung kommen, werden wir nicht über die Köpfe der Menschen hinweg entscheiden: Ob S 21 gebaut wird oder nicht, muss aufgrund der neuen Faktenlage durch eine Volksabstimmung entschieden werden.