

STUTTGARTER TRIPTYCHON

3. Tafel

»Es
ist
an
der
Zeit«

EINE
PETITION
ZU
S 21, K 21
& SK 2.2

Für die Volksabstimmung über
das Projekt »Neugestaltung
des Bahnknotens Stuttgart«

oben – unten
oder oben und unten?

FÜR FRIEDEN



IN STUTT GART

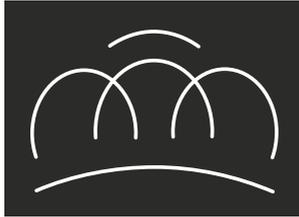
DEMOKRATIE-INITIATIVE 21

Die drei Teile des STUTTGARTER TRIPTYCHONS sind aufgebaut wie drei Tafeln eines mittelalterlichen Altares mit einer unten das Ganze tragenden Predella, welche mit einem Aphorismus von *Leonardo da Vinci* dieses Ganze mit einer philosophischen Grundlinie umschließt, deren Anfang und Ende durch die beiden Begriffe »Erkenntnis« und »Liebe« gebildet wird. Diese korrespondieren mit dem Begriff »oben und unten« auf der 3. Tafel. Indem sie mit dem Begriff »Frieden für Stuttgart« abschließt führt sie uns zur Gemengelage eines konkreten sozialen Spannungsfeldes, einen Weg zur Versöhnung der Gegensätzeweisend.

Andererseits erklärt der Begriff »oben und unten« nicht nur diese Idee des »neuen Denkens« als Brücke eines Sowohl-als-auch. Er erhellt überdies den Grund, warum auf dem Triptychon in verschiedenen Tönen die Farbe Grün das Feld beherrscht. Sie weist hier auf den Smaragd, den edlen und erinnert daran, dass vor Jahrtausenden auf jener *tabula smaragdina* eine der ältesten Weisheitslehren eingraviert worden war, deren oberster Gedanke war: »Was unten ist, ist wie das, was oben ist, und was oben ist, ist wie das, was unten ist, um die Wunder des Einen zu vollbringen.«

Die 3 Tafeln des STUTTGARTER TRIPTYCHONS sind ein Versuch, diese Elementarlehre für eine konkrete Situation im heutigen sozialen Leben fruchtbar zu machen. Denn heute gilt auch: »Die Philosophen haben die Welt nur verschieden interpretiert, es kömmt [aber] darauf an, sie zu verändern.« *Karl Marx*, 1845

ACHBERGER VERLAG



achberger verlag. edition medianum
stuttgarter triptychon 3. tafel

In Memoriam

Günter Gehrman [1934 - 2006] und

Bertold Hasen-Müller [1932 - 2002]

Beide Mitarbeiter haben auf je ihre Weise wesentlich zur Arbeit für die Ziele beigetragen, um die es in den Zusammenhängen geht, die auf den Tafeln des **STUTTGARTER TRIPTYCHONS** mitgeteilt sind. Ihr Wirken wird darin stets gegenwärtig sein.

DEMOKRATIE-INITIATIVE 21

STUTTGARTER TRIPTYCHON 3. Tafel

**EINE PETITION
für die Volksabstimmung über
das Projekt »Neugestaltung
des Bahnknotens Stuttgart«**

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

copyright © 2011 by achberger verlag, achberg

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.

Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeisung und elektronische Verarbeitung nur mit Angabe der Quelle und Zustimmung des Verlags

Umschlaggestaltung: © atelier achberg-grafic i.m.c.

Druck und Einband: www.diedruckerei.de

Printed in Germany

ISBN: 978-3-88103043-4

Inhalt

Einleitung 7

*Der Schlichtungsprozess, sein Finale und die
Petition für den Volksentscheid über die drei
Alternativen S 21, K 21 und SK 2.2* 11

Erster Anhang

Die Kompromiss-Lösung »Frieden in Stuttgart« 21

Zweiter Anhang

Eine Auswahl von Stellungnahmen zum Vorschlag SK 2.2 39

Dritter Anhang

1. Die Petition an den Landtag und die Landesregierung 58

2. Unterstützungsunterschriften für die Petition und die
Bildung des Netzwerks »Bündnis pro SK 2.2« 59

Einleitung

Die 3. Tafel des »Stuttgarter Triptychons« macht den Schritt hin zu jener politischen Kontroverse, die in den beiden letzten Jahren in Baden-Württemberg wie keine zweite die Gemüter der politisch interessierten Bürgerinnen und Bürger bewegt hat: die Kontroverse um die Planungen der Neugestaltung des Bahnknotens der Landeshauptstadt Stuttgart.

Es ist hier nicht der Ort, diese Geschichte in ihrer zwanzigjährigen Vorgeschichte zu rekapitulieren. Es ist bis heute für die Öffentlichkeit vieles noch nicht wirklich aufgeklärt, was schließlich zu dem Konflikt geführt hat, wie wir ihm in seiner letzten Phase begegnet sind. Die *Demokratie-Initiative 21* hat sich in dem Moment in den Prozess eingeschaltet, als der »Stuttgarter Appell«¹ im Sommer 2010 den Gedanken einbrachte, die Kontroverse um »Tiefbahnhof« oder »Kopfbahnhof« auf dem Weg einer Volksabstimmung zu entscheiden.

1. Damit war der Protest gegen die S 21-Planungen politisch an dem Punkt angekommen, an dem sich aus dem konkreten Anlass alle die verfassungsrechtlichen Fragen stellten, die wir schon in den neunziger Jahren für »*die Stärkung der Volksrechte*« in *Baden-Württemberg* bearbeitet und bis zu einem Vorschlag für die Neugestaltung der vorgegebenen Artikel der Landesverfassung entwickelt hatten.² Dieser Stand der Dinge ist eingeflossen in das »Stuttgarter Memorandum«, im Triptychon jetzt als 1. Tafel neu aufgelegt.

Was wir 1994 aus den damaligen Zeitverhältnissen heraus praktisch in Gang zu setzen für nicht realistisch hielten, nämlich unseren Vorschlag für die Neugestaltung des Elements der plebiszitären Demokratie [LV 59, 60 und 64] in ein Volksbegehren für dieses Ziel münden zu lassen, dafür schien es jetzt, 2010/11, an der Zeit, initiativ zu werden. Wir haben deshalb die entspre-

¹ siehe www.stuttgarterappell.de

² siehe www.demokratie-initiative21.de/pdf/di94-dokument.pdf

chenden Vorschläge – gleichsam als Vorstufe für ein Volksbegehren – in eine an den Landtag und die Landesregierung Baden-Württembergs gerichtete *Petition* einfließen lassen. Sie ist der Inhalt der 2. Tafel des Triptychons.

2. Die Funktion der vorliegenden 3. Tafel ist die damit verbundene Aufgabe, möglichst viele Stimmberechtigte in einem *landesweiten Netzwerk* zu versammeln, denn ohne ein solches würde es unendlich schwer sein, unter den jetzt noch geltenden miserablen verfassungsrechtlichen Bedingungen aus dem Jahr 1974 ein Volksbegehren für die Stärkung der Volksrechte erfolgreich zu realisieren und den anschließenden Volksentscheid zu gewinnen.

Für diesen Zweck ist am Ende des Textes der 3. Tafel eine Unterschriftenliste beigefügt, auf der man in der entsprechenden Spalte ankreuzen kann, ob man sich an der Bildung eines lokalen Netzwerkknötens und an der Vorbereitung des Volksbegehrens bzw. Volksentscheids für die Stärkung der Volksrechte beteiligen möchte. Die dazu erforderlichen Informationen werden laufend aktualisiert mitgeteilt auf www.demokratie-initiative21.de.

3. Wir wären für diesen Teil gegenwärtiger zeitgeschichtlicher Entwicklungen nicht initiativ geworden, wenn sich nicht durch das Wirken *Heiner Geißlers* in dem sog. Schlichtungsverfahren von Anfang an *sui generis* ein über das Thema im engeren Sinn hinausgehendes *demokratie-systemisch neues Element* zu Wort gemeldet hätte, das mit dem traditionellen Begriff der »Schlichtung« nicht adäquat beschrieben war.

Wir erkannten in der Art und Weise, wie *Geißler* seine Aufgabe interpretierte und mit stets originellen Wendungen erklärte, dass hier für den sozialen Organismus im Ganzen eine Lebensfunktion zur Erscheinung kommen wollte, die in den Beziehungen all seiner Systeme zueinander schon längst gefordert ist. Denn bereits seit Jahrzehnten entwickeln sich deren Relationen nicht mehr so, wie es nicht zuletzt unter den Bedingungen der Globalisierung die Komplexität der Verhältnisse in wirtschaftlicher, politischer, monetärer und kultureller Hinsicht verlangt. Ein Groß-

teil der heutigen gesellschaftlichen Probleme hat insofern seinen Grund in einem *Mediations-Defizit* zwischen den Akteuren und Strukturen der verschiedenen systemischen Sphären. Der entwickelte soziale Organismus unserer Epoche ist durch seine inneren Richtkräfte längst vorbereitet, an die Stelle der alten ideologisch bedingten Interessengegensätze des Kampfes um des je eigenen Vorteils Willen den *Ausgleich durch Vermittlung* treten zu lassen, um den sozialen Organismus an den neuen, den Zeitforderungen gemäßen sozialen Paradigmen und Grundwerten orientieren zu können. Nur so sind die Impulse der individuell-menschheitlichen Bewusstseinsentwicklung stets in Einklang zu bringen mit den Erfordernissen des sozialen Ganzen – vorausgesetzt, man erkennt darin eine der wesentlichen Erkenntnis- und Gestaltungsaufgaben des kulturellen Lebens in menschen- wie sozialwissenschaftlicher Hinsicht.

4. Im Sinne dieser Tendenz waren die Schlichtungsgespräche durch die Arbeitsweise des Hauptverantwortlichen eine Art meditativer »Ertüchtigung« am Fallbeispiel eines öffentlichen demokratischen Prozesses, an welchem es gelang, in einem frei organisierten Verhältnis zwischen parlamentarisch-parteilichter Tradition mit ihren erstarrten Regularien einerseits und bestimmten Aktionsformen engagierter Zivilgesellschaft andererseits im Blick auf ein konkretes Verkehrsprojekt eine neue Qualität erfahrbar werden zu lassen, in welchem auch kulturelle [städtebauliche], ökonomische und finanzielle, also gesamtgesellschaftliche Gesichtspunkte eine erhebliche Rolle spielen. Es war dabei in erster Linie dem Bemühen des Mediators wie der Bereitschaft aller an diesem »Ausnahmезustand des Bewusstseins« Mitwirkenden zu danken, dass alle diese Faktoren mehr oder weniger »auf den Tisch« kamen und die Debatte über die gegensätzlichen Positionen weitgehend gleichberechtigt gestaltet werden konnte.

Dabei war – und auch das war »prototypisch« – zum ersten Mal in der BRD garantiert, dass alle Interessierten am Fernsehgerät oder im Internet den ganzen Vorgang mitverfolgen und sich so ein eigenes Urteil über dessen Verlauf bilden konnten. Und da-

mit war nicht nur für diesen besonderen Fall ein »Ausnahmezustand des Bewusstseins« ermöglicht, sondern auch am praktischen Beispiel der *Ausnahmezustand einer systemischen Innovation* in Erscheinung getreten, die für kurze Zeit die Mechanismen des »Geld-Macht-Medien-Verbundes«³, der unsere Gesellschaft ansonsten scheinbar unauflösbar im Würgegriff hält, ignorierte. Durchbrochen waren – wenn auch nur im Experiment – insbesondere auch die konventionell elitär-arroganten Verhaltensmuster der Repräsentanten der parlamentarischen Demokratie gegenüber den Repräsentanten der Zivilgesellschaft am Runden Tisch – alles ein Ausblick auf die unverzichtbaren Bedingungen für das heilsame Wirken jener Gestaltungselemente der plebiszitären Demokratie, wie wir sie vorschlagen [s. 2. Tafel, www.demokratie-initiative21.de/petition-volksrechte]. So ermöglichte uns *Heiner Geißlers* Versuchsanordnung einen ersten Blick in die Zukunft des »gelobten Landes« einer *komplementären Demokratie* im Rahmen der konkreten Utopie einer neuen Architektur des sozialen Organismus, in welcher die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten seiner strukturellen Funktionssysteme aus ihren Aufgaben im Ganzen rechtlich neu zu vereinbaren wären.

5. Dieses Beispiel hatte aber auch eine darüber hinausreichende Bedeutung dafür, wie wir künftig gesellschaftlich allseits die systemischen sozialen Beziehungen sachorientiert handhaben und im Dienst des Gemeinwohls verbindlich normieren sollten. Das Stuttgarter Modell verdiente dergestalt den Namen eines »Prototyps« zurecht. Ob es seine friedienstiftende Wirkung entfalten können, müssen jetzt die nächsten Wochen bis zum Volksentscheid zeigen. Würde so verfahren wie wir es in der Petition [s. S. 15 und 58] beschreiben, dürften wir guter Hoffnung sein auf einen »goldenen Herbst« – und müssten keinen »heißen« mehr befürchten.

³ So *Bernhard Taureck* in »Nach dem humanistischen Vakuum – Wer siegt im Definitionskampf um die Bildung«? www.dradio.de/dlf/sendungen/essayunddiskurs/1522051/

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger in Baden-Württemberg, liebe Stimmberechtigte!

1. In unserem Land hat sich in den letzten Jahren – insbesondere in Stuttgart – im politischen Leben ein Vorgang abgespielt, den es so bisher auch bundesweit noch nicht gegeben hat. Schon seit den neunziger Jahren hat sich – lange mit wenig öffentlicher Aufmerksamkeit – um den Bahnknoten Stuttgart die Planung einer Neugestaltung entwickelt, die schließlich in ihrer letzten Phase zu einem massiven Konflikt geführt hat, in welchem sich die Befürworter des Projektes [S 21] und die Gegner [K 21] unversöhnlich gegenüberstanden. Stadt und Land wurden gespalten. Auf Straßen und Plätzen unserer Landeshauptstadt kam es bei Demonstrationen zu massiven Auseinandersetzungen zwischen Protestierenden und der Polizei. Schwerverletzte waren zu beklagen.

Der Schlichtungsprozess, ...

2. In dieser Situation griff der damalige Ministerpräsident **Mappus/CDU** Anfang Oktober 2010 den Vorschlag des Oppositionsführers **Winfried Kretschmann/Die Grünen** zur Einrichtung einer sog. »Schlichtung« auf. Als »Schlichter« wurde **Heiner Geißler** vorgeschlagen. Beides stieß auch auf Zustimmung bei der Opposition. **Geißler** bekam freie Hand, den Prozess zu gestalten. Vereinbart wurde eine Art »runder Tisch«, an dem sich die Sprecher beider Seiten »auf Augenhöhe« versammeln sollten. Bei einem sog. »Faktencheck« sollte alles, was für die Urteilsbildung zur Sache erforderlich war, transparent »auf den Tisch« kommen, von Experten beider Seiten erläutert und in der Runde diskutiert werden. Als weiteres wichtiges Element hatte **Geißler** zur Bedingung gemacht, dass der gesamte Prozess öffentlich sein sollte. Der Sender Phoenix des öffentlich-rechtlichen Fernsehens übernahm es, den ganzen Vorgang für die interessierte Öffentlichkeit zu übertragen.

3. So geschah es. Es ist hier nicht der Ort, dieses Ereignis, das in der BRD erstmalig war und insofern den von **Geißler** gewählten Begriff, es handle sich dabei um etwas »Prototypisches« in der bisherigen Demokratieentwicklung hierzulande, rechtfertigte, im einzelnen zu kommentieren. Dass es bis zum letzten Akt am 29. Juli 2011 für alle Beteiligten – das kann man wohl sagen – ein einmaliger Lernprozess war, auch wenn es nicht gelang, die Kontroverse aufzulösen, darf man mit Fug und Recht der Fähigkeit **Geißlers** als Moderator anrechnen.

... sein Finale: SK 2.2 - ein »Mittelweg« ...

4. Doch das festzustellen war dann noch nicht der Punkt auf's »i«: Denn wie zur Untermauerung seiner abschließenden Worte sagte der Moderator, er wolle sich aus dem Geschehen nicht verabschieden, ohne eine Idee ins Spiel gebracht zu haben, wie das scheinbar Unverbindbare – nämlich »S 21« und »K 21« – vielleicht doch zu verbinden und dergestalt **ein »Mittelweg«** sogar das »bessere« Konzept wäre. Er wolle, so **Geißler** am Freitag [29. 7.] kurz vor 18.00 h, die Debatte abschließend, zur Überraschung der Anwesenden im Raum und an den Bildschirmen einen »Kompromissvorschlag«⁴ »zum Bedenken mit nach Hause geben«, denn die Verhärtung der Fronten lasse ihn mit Sorge auf die Auseinandersetzungen blicken, wenn es am 4. Dezember 2011, wie es die neue Koalition aus Grünen und SPD plant, zu einer Volksabstimmung kommen wird.

5. Leider wurde dann durch mediale Reaktionen die Aufmerksamkeit von dieser produktiven **Vermittlungsidee** weitgehend auf das letztlich belanglose Randproblem abgelenkt,

⁴ Diesen Vorschlag hat – ohne Honorar – von fachlicher Seite die Schweizer Firma SMA, die auch für die Bahn den sog. »Stresstest« bewertet hatte, skizziert; er ist durch die vorliegende Initiative aufgegriffen und als **Alternative C** Inhalt für die mit der Petition vorgeschlagene Volksabstimmung »Frieden für Stuttgart«.

dass **Heiner Geißler** zur Unterstreichung seiner Befürchtung eines bereits angekündigten »heißen Herbstes«, sicher überzeichnend, jene Sentenz genommen hatte, mit welcher **Goebbels** 1943 im Berliner Sportpalast seine Parteigenossen für den »totalen Krieg« aufhetzte. Die unsachliche Aufregung darüber mit der unterstellenden unsinnigen Frage, ob er denn damit die NS-Hetze »verharmlosen wolle«⁵, hat dann die Befassung mit der Kombinationsidee tagelang verdrängt.

6. Wir wollen diese Idee daher jetzt umso nachdrücklicher in den Mittelpunkt unserer bürgerschaftlichen Initiative rücken. Und damit zugleich bewusst machen, dass **Heiner Geißler** mit seiner Anregung nicht nur zur Sache selbst eine weiterführende Perspektive eingeführt hat – auch wenn ähnliche Überlegungen bereits vor Jahren unter anderen Gesamtumständen schon einmal im Spiel gewesen sein mögen, dann aber anderen Interessen geopfert worden waren⁶ –, sondern vielmehr mit diesem »Finale« von der traditionellen »Schlichter«-Funktion im Sinne der Ausgangsidee seines »prototypischen« Bemühens den Schritt gemacht hat zur Wahrnehmung der **Funktion eines Mediators**, der im gesamtgesellschaftlichen Verständigungsprozess die Sphären der ideellen und wertebezogenen Fragestellungen zusammenführt mit den wirtschaftlichen Interessen und monetären Erfordernissen bis hin zu den staatlich-politischen Entscheidungen und ihrer demokratischen Legitimierung.

7. An dieser Stelle nun greift, dies bedenkend, die **Demokratie-Initiative 21** in das Geschehen ein und macht darauf aufmerksam, dass wir in Baden-Württemberg – ausgehend und getragen vom Grundgesetz Art. 1 und 20 Abs. 2 – ver-

⁵ So, gezielt vorbereitet, als erster **Tobias Armbrüster** am 2. August um 8.10h in einem Interview mit **Heiner Geißler** im Deutschlandfunk

⁶ Siehe dazu auch im Anhang, darauf Bezug nehmend, ein Interview des Leiters der SMA, Dipl. Ing. **Werner Stohler**

fassungsrechtlich zwei Möglichkeiten haben, zu dieser Legitimierung zu kommen:

- Entweder wir überlassen, wie bisher alles, den zuständigen parlamentarischen Organen; dann würde das bedeuten, dass sich der Volkssouverän, wie bisher immer, aus dem Prozess der Legitimierung heraushält.
- Das aber entspräche immer weniger dem Interesse einer wachsenden Zahl von Bürgerinnen und Bürgern. Sie wollen **Transparenz und Partizipation**; sie wollen mitdenken, mitsprechen, mitplanen, mitberaten, mitentscheiden. Das bedingt in allen Phasen dieses Prozesses auch die **Pflicht der Medien**, die Öffentlichkeit für die Zusammenhänge dieser demokratischen Aufgaben über die damit gegebenen Sachfragen zu informieren und die Diskussionen dazu zugänglich zu machen. Um dann aus der Zivilgesellschaft **außerparlamentarisch** nach Art. 59, 60 und 64,3 der Landesverfassung die Initiative zu ergreifen und **ein Volksbegehren zum Volksentscheid** [dreistufige Volksgesetzgebung] zu starten.

Auch für diesen Weg, der derzeit noch ganz unzulänglich geregelt ist und dringend einer Novellierung bedarf, wären dann die Mediationselemente, die **Heiner Geißler** prototypisch aktiviert hatte, ebenso nötig wie sie es jetzt waren, als sie für eine zeitgemäße Praxis *parlamentarischer* Vorgänge zum Einsatz kamen. Sie sollten verfassungsrechtlich normiert und wie die bereits bestehenden Elemente der plebiszitären Demokratie praxistauglich und bürgerschaftsfreundlich weiterentwickelt werden.⁷

Beide Wege könnten dann künftig korrespondieren und gemeinsam die Arbeitsweise einer komplementären Demokratie bilden wie sie ja in der Landesverfassung in Grundzügen bereits besteht aber dringend der Neufassung bedarf [s. FN 7].

⁷ Siehe dazu die 2. Tafel [Petition der Demokratie-Initiative 21 vom 1. 8. 2011]

... und die Petition für den Volksentscheid über die drei Alternativen S 21, K 21 und SK 2.2

Sehr geehrte Mitglieder des Landtags und der Landesregierung!

Der Landtag und die Landesregierung Baden-Württembergs mögen die gesetzlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Landessouverän noch in diesem Jahr durch eine Volksabstimmung über den Gegenstand des Bahnknotens Stuttgart demokratisch entscheiden kann. Dabei sollen folgende Bedingungen berücksichtigt werden:

1. Sollten drei Varianten zur Entscheidung kommen, wären dies:

- **A** die bisher von der DB Bahn geplante und von der Fa. SMA testierte und öffentlich im Schlichtungsverfahren diskutierte **Variante S 21**,
- **B** nach einer vom Aktionsbündnis noch zu erstellenden Vorlage die **Variante K 21** und schließlich
- **C** der »**Kombinations**«-Vorschlag **SK 2.2** [Geißler/SMA vom 29. Juli 2011, hier s. Anhang 1]., »Allianz für den Mittelweg«.

Die Verantwortung für die jeweilige Position hätten nach diesem Vorschlag die oben Genannten zu übernehmen. Jede Position sollte ihr Projekt bis zu einem von der Landesregierung zu bestimmenden Endtermin auch zurückziehen und nicht zur Abstimmung bringen können.

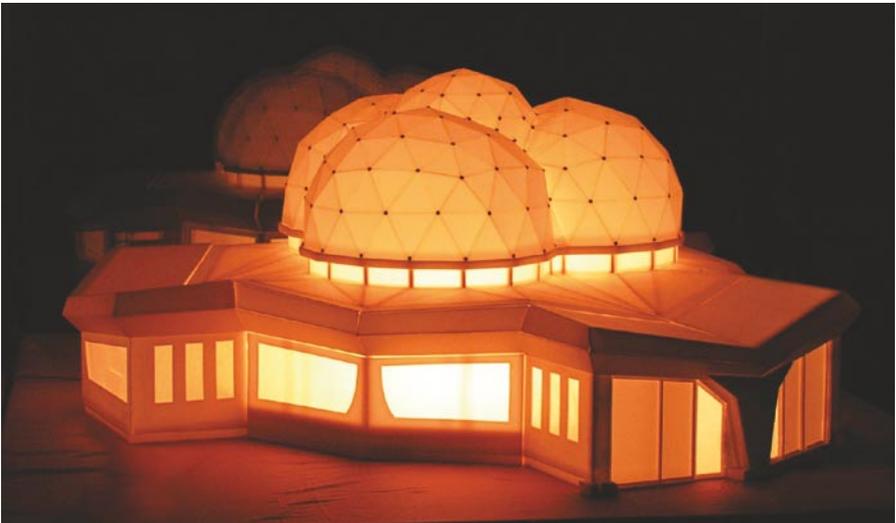
2. Als Bedingung für die Vorbereitung der Volksabstimmung sollte – gesetzlich geregelt – gelten, dass

- die Landesregierung 8 Wochen vor der Abstimmung allen Stimmberechtigten des Landes **ein Abstimmungsheft** zur Verfügung stellt, in welchem durch ihre Vertretungen in je gleichem Umfang die drei Positionen mit Begründung dargestellt werden

• und 6 Wochen vor der Volksabstimmung **in den großen Medien** des Landes [TV, Radio und Printpresse] – durch **VertreterInnen der drei Positionen** und DiskussionsteilnehmerInnen **das Pro und Contra** gleichberechtigt debattiert werden kann. Dafür soll **eine neutrale Mediatorengruppe** gebildet werden, der die Leitung der Debatten zu übertragen wäre. Über etwaige Beschwerden sollte **ein Schlichtungsrat** entscheiden.

* * * * *

Es ist unsere Überzeugung, dass auf diese Weise der von *Heiner Geißler* inaugurierte »Prototyp« für die Weiterentwicklung zu einer komplementären Demokratie [s. oben, S. 14] außer dem Vermittlungsvorschlag in der Sache des Stuttgarter Bahn-Projektes auch eine wichtige Anregung, Erfahrung und Erkenntnis *für eine friedentiftende und zeitgemäße systemische Weiterentwicklung unserer staatlich-politischen Grundordnung* in unserem Bundesland und darüber hinaus bringen könnte. Eine neue, dies bau-künstlerisch verkörpernde Architektur [z. B. im Schlosspark?] könnte diesem Prototyp als **MEDIANUM** [Haus der Vermittlung] bleibenden Ausdruck geben:



Schlussbemerkungen: Die nachstehenden Texte dokumentieren in den beiden ersten *Anhängen*, wie der Schlichtungsprozess am 29. Juli 2011 in seiner letzten Runde noch eine überraschende Wendung genommen hat, obwohl der Verlauf der Debatte zum Testat des sog. »Stress-Tests« für das Bahnprojekt S 21 Anlass gab zu befürchten, dass sich die Fronten zwischen den Betreibern von S 21 und dem Aktionsbündnis K 21 in den Tagen und Stunden zuvor eher verhärtet hatten. **In einem dritten Anhang rufen wir alle stimmberechtigten BürgerInnen Baden-Württembergs auf, diese Petition mit ihrer Unterschrift zu unterstützen und mitzuteilen, ob sie sich für den Volksentscheid am vorbereitenden landesweiten lokalen Netzwerk beteiligen wollen.**

Dazu überleitend, zitieren wir aus *Heiner Geißlers* abschließendem Statement vom 29. Juli 2011. Er sagte:

»[...] Das haben wir natürlich heute Nachmittag gesehen: Die Auseinandersetzungen um diesen Bahnhof haben gezeigt, ein Konsens ist nicht möglich. Es ist eine erbitterte und leicht verbiesterte Diskussion, die wir hier haben [...], deswegen habe ich die Bitte – weil ich es ja auch verfolgt habe und wir am Ende einer Diskussion seit Oktober sind; eine Diskussion, die zur Versachlichung beigetragen hat, aber sie hat insgesamt nicht zu dem notwendigen Konsens geführt. Ich möchte aber nicht aus diesem Raum gehen, ohne wenigstens den Versuch unternommen zu haben, einen Beitrag zu leisten für eine friedliche Lösung, für eine Kompromisslösung dieses Streites. Niemand muss dies akzeptieren, aber er sollte es mit nach Hause nehmen und überlegen, ob es nicht eine Basis wäre, eine friedliche Lösung in Stuttgart herbeizuführen. Denn auch die Volksabstimmung wird ja keine friedliche Lösung bringen, sondern da wird es Sieger und Besiegte geben.

Was ich hier meine, das wird gleich verteilt. Es ist ein Konzept, das SMA erarbeitet hat in den technischen Einzelheiten mit einer Konzeption von mir. Es ist kein Vorschlag, der in irgendeiner Form jetzt debattiert werden soll. Ich habe nur die Bitte, dass Sie das mit nach Hause nehmen und prüfen, sich mal angucken. Ich habe das, was

wir da erarbeitet haben auch der Bundesregierung mitgeteilt. Auch die Landesregierung ist darüber informiert. Es wird keine Stellungnahme abgegeben. Wir sagen nicht Pro und nicht Kontra, aber wir müssen *weiterreden*, denn darüber müssen Sie sich auch im Klaren sein, am heutigen Tag, da haben ein paar hunderttausend Leute mitgehört; es hat wahrscheinlich keinen so überzeugenden demokratischen Eindruck gemacht, wie das die Leute wollen. Das liegt in der Materie, wie sich die ganze Sache entwickelt hat. Ich möchte aber den Versuch unternehmen und es ist vielleicht ein Fünkchen Hoffnung für die Leute, die uns zuhören, ob es nicht möglich ist, zu einer friedlichen, einvernehmlichen Lösung zu kommen. Wenn's nicht möglich ist, dann ist es eben nicht möglich. Aber ich jedenfalls als Schlichter möchte meine Aufgabe erfüllen, nämlich die Aufgabe einen Kompromiss herbeizuführen und dafür mach ich einen Vorschlag.

Wenn Sie das nicht wollen ... man kann natürlich die Auseinandersetzung führen: Wollt ihr den totalen Krieg, wollt ihr den totalen Sieg? Das kann man auch machen, also wollt ihr die totale Konfrontation? *Oder versuchen wir als vernünftige Menschen, einen Mittelweg zu finden.* Wenn er nicht geht, ist es auch okay [...] Was SMA und ich hier erarbeitet haben wird gleich verteilt. Sie brauchen dazu gar nicht Stellung nehmen. Nehmen Sie es mit nach Hause, gucken Sie es sich einmal an und dann wird sich im Laufe der nächsten Wochen herausstellen, ob es möglicherweise doch eine Basis sein kann für ein friedliches Einvernehmen hier in Stuttgart. Das Papier trägt die Überschrift: ‚Frieden in Stuttgart - Kompromisslösung für eine befriedende Lösung des Streites um den Hauptbahnhof.‘

Für die Demokratie-Initiative 21 ergab sich mit *Geißlers* Idee, einen »Mittelweg« zu denken – und dafür im Leiter der SMA *Werner Stohler*, der eben noch im Auftrag der Bahn das Testat des »Stress-Tests« erläutert hatte, einen fachlichen Verbündeten gewonnen zu haben –, der *Impuls zu der weiterführenden Erkenntnis*, diese Idee mit dem folgerichtigen nächsten Schritt, *der politischen Tat*, zu verbinden und nun mit allen »vernünftigen Menschen« im Land dafür zu kämpfen, **dass über diese Alternative zu den gegensätzlichen Positio-**

nen des Entweder-Oder bei der anzustrebenden Volksabstimmung im Herbst der Landessouverän solle entscheiden können.

Die Zunft der Journalisten freilich war über den Vorschlag eines dritten Weges offenbar eher verblüfft als inspiriert. Denn auch nach drei Tagen war man noch immer eher irritiert. Bis schließlich einer am Dienstag in der Früh [s. oben FN 5] *Heiner Geißler* in einem Live-Interview damit sprachlos machte, dass er das Gespräch auf das abwegige Nebengleis lenkte, ob er, *Geißler*, mit seiner rhetorisch-zugespitzten Frage »Wollt ihr den totalen Krieg« [s. im Text oben] nicht die Redeweise der Nazi habe »verharmlosen wollen«? *Geißler* verschlug es ob solcher blödsinnigen Unterstellung kurz die Sprache und das Interview wurde abgebrochen. Doch die Journalisten hatten jetzt endlich ein Thema, bei dem sie sich offensichtlich wohl fühlten. Wir brauchen hier nicht weiter darauf einzugehen.

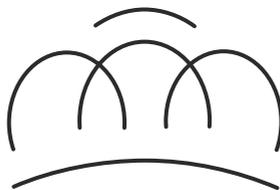
Wir haben uns als Strömung der engagierten Zivilgesellschaft an die Arbeit gemacht und damit begonnen, das Projekt der »Kombinationslösung« für die Volksabstimmung auf den Weg zu bringen. Die vorliegende Publikation richtet sich zunächst als *Petition* an den Landtag und die Landesregierung Baden-Württembergs. Denn letztere hat ja in der Koalition beschlossen, eine Volksabstimmung über das Stuttgarter Bahnprojekt zu realisieren.

Wir wollen dieses Projekt mit konkreten Vorschlägen unterstützen und beschreiben in der *Petition*, wie es praktisch gestaltet werden müsste, um den Prinzipien zu entsprechen, die im Schlichtungsprozess prototypisch vorgelebt wurden: *frei, fair, faktenorientiert und für die drei Positionen gleichberechtigt – insbesondere auch in dem, wie im Vorfeld der Volksabstimmung das Für und Wider für die Urteilsbildung der Stimmberechtigten in den Medien sollte zur Darstellung gebracht werden können.*

Für die Demokratie-Initiative 21, Initiativkreis Baden-Württemberg

*Friederike Ewert, Jörg Ewert, Peter Frank, Wilfried Heidt,
Wilfried Hüfler, Ines Kanka, Martin Koch, Bernhard H. Mayer,
Gerhard Meister, Sabine Münzebrock, Elfriede Nehls, Uwe
Scheibelhut, Roland Schell, Rolf Schiek, Peter Schlefsky,
Gerhard Schuster, Loes Swart, Hermann Willanzheimer, Tassilo
Seidl-Zellbrugg, Stefan Vey, Susanne Volland, Carmen Ziegler*

Achberg, 6. August 2011



Demokratie-Initiative 21

Landesbüro c/o Internationales Kulturzentrum Achberg
88147 Achberg, Humboldt-Haus, Panoramastr. 30
Tel. 08380-500, Fax –675

**www.demokratie-initiative21.de
communication@demokratie-initiative21.de**

Erster Anhang

29. Juli 2011

Frieden in Stuttgart

Eine Kompromiss-Lösung zur Befriedung der Auseinandersetzung um Stuttgart 21

Dr. Heiner Geißler
SMA und Partner AG

Frieden in Stuttgart
Eine Kompromiss-Lösung zur Befriedung der Auseinandersetzung um
Stuttgart 21

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung Dr. Heiner Geißler	1
2.	Bahntechnische Beschreibung.....	2
3.	Perspektive des zukünftigen Angebots.....	6
4.	Anbindung weiterer Halte und Linien	10
4.1	Flughafen und Gäubahn	10
4.2	Mitnachtstraße.....	12
4.3	Zuffenhausen – Feuerbach	12
4.4	Wendlinger Kurve.....	12
5.	Notfallkonzepte.....	14
6.	Vorläufige Schlussbetrachtung	15
7.	Verzeichnisse	17

1. Einleitung Dr. Heiner Geißler

Mit der Abgabe des Testats der Firma SMA über den von der DB vorgenommenen Stresstest ist ein wichtiger Teil der in der Schlichtung vom 30. November 2010 von mir vorgeschlagenen Maßnahmen für Stuttgart 21 PLUS erfüllt. Es steht fest, dass durch den transparenten Faktencheck eine umfassende Information der Öffentlichkeit und eine Versachlichung der Diskussion gelungen ist. Eine Befriedung, d. h. die Einigung auf ein bestimmtes Bahnhofprojekt, ist nicht erreicht worden, schien auch nicht im Bereich des Möglichen zu sein.

Seit dem 30. November 2010 hat sich das gesellschaftliche und politische Umfeld des Bahnhofprojekts entscheidend verändert. Die Landtagswahlen Ende März hatten neue Mehrheiten im Landtag und eine neue Landesregierung zur Folge. Das baden-württembergische Kabinett beschloss am 27. Juli 2011 ein Gesetz, das den Ausstieg des Landes aus der Finanzierung von Stuttgart 21 zum Inhalt hat und als Brücke dienen soll für eine baldige Volksabstimmung.

Es ist davon auszugehen, dass durch den Wahlkampf um die Volksabstimmung die Gräben vertieft werden. Es wäre auch eine Illusion anzunehmen, dass während des wochen- bis monatelangen Wahlkampfes eine kontinuierliche Bautätigkeit möglich wäre. Bau- und Vergabemaßnahmen mit präjudizierendem und irreversiblen Charakter vor dem Votum des Volkes wären nicht nur psychologisch verheerend, sondern würden auch unkalkulierbare Reaktionen provozieren.

Hinzu kommt die Kontroverse um die finanziellen Risiken des Projekts, wie sie zum Beispiel in der Begründung des Ausstiegsgesetzes der Landesregierung dargestellt worden sind.

Angesichts der enormen Risiken und der verhärteten Fronten fühle ich mich als Schlichter verpflichtet, alle Beteiligten zu bitten, die Chancen einer Friedenslösung zu prüfen.

In Gesprächen mit der SMA entwickelte sich der Plan, einen Bahnhof zu planen, bei dem die genannten Risiken minimiert und dennoch wichtige Ziele der Projektträger, aber auch der Projektgegner, realisierbar sind.

SMA hat durch die Arbeiten am Stresstest einen tiefen Einblick in das zukünftige Betriebsgeschehen bekommen, wie es bei der Planung von neuen Vorhaben nur selten der Fall ist. Aus diesem Wissen heraus entstand eine kombinierte Lösung für den Hautbahnhof Stuttgart, die ich sie bitte, in den nächsten Wochen unvoreingenommen zu prüfen.

2. Bahntechnische Beschreibung

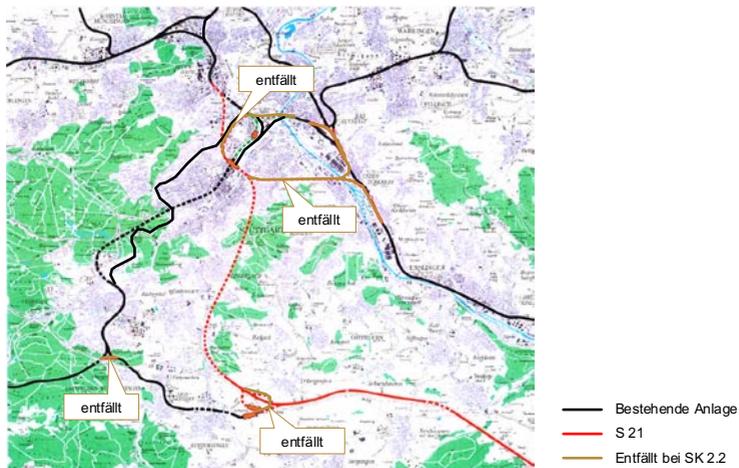


Abbildung 1 Übersicht der Bauwerke bei einer Kombinationslösung

Die Grundidee einer durchgehenden Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart – Ulm mit einem tiefliegenden Durchgangsbahnhof in Stuttgart an heutiger Lage bleibt bestehen. Dagegen sollen ein etwas verkleinerter Kopfbahnhof mit seinen Zufahrten und die Gäubahn auf dem Stadtboden von Stuttgart weiterhin in Betrieb bleiben. Als Folge davon können die geplanten unterirdischen Zufahrten von/nach Bad Cannstatt und Ober-/ Untertürkheim entfallen.

Für die so zugeteilten Funktionen sind nur noch vier Bahnsteiggleise notwendig.

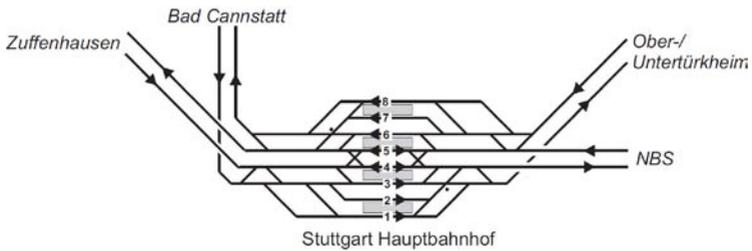


Abbildung 2 Topologie des geplanten Durchgangsbahnhofs Stuttgart 21

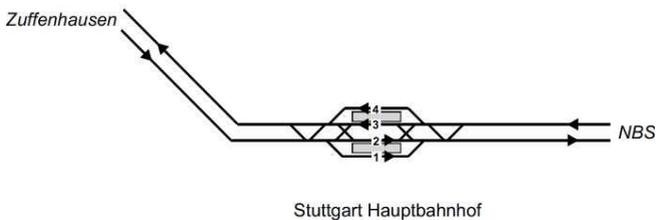


Abbildung 3 Topologie eines viergleisigen Tiefbahnhofs

Technische Kenngrößen zu SK2.2 im Vergleich zu S21

		S21	SK22
Anzahl Bahnsteigkanten	Tief	8	4
	Halle	–	10 bis 12
Anzahl Bahnsteige	Tief	4	2
	Halle	–	5 bis 6
unterirdische Verzweigungsbauwerke		12	4
Anzahl Weichen im Tiefbahnhof		46	20
Tunnelkilometer		ca. 47,5 km eingleisig, ca. 5 km zweigleisig	ca. 26 km eingleisig, ca. 1 km zweigleisig
Geschätzte Investitionskosten		4,1 Mrd. €	2,5 bis 3 Mrd. € ¹

Städtebauliches Hauptmerkmal der Kombinationslösung SK2.2 ist die Freigabe nur eines Streifens der heutigen Gleisanlagen für neue Nutzungen. Der heutige Abschluss auf der Parkseite bleibt unverändert.

¹ Analoge Preisbasis wie S21



Abbildung 4 Luftbild des heutigen Bahnhofs mit eingezeichneter freiwerdender Fläche (Quelle: SWR)

Der viergleisige Tiefbahnhof kommt unter die heutigen Kopfbahnhofgleise zu liegen. Im Gebäude sind Sichtbeziehungen, architektonisch ähnlich wie beim Berliner Hauptbahnhof, denkbar. Der Südflügel könnte bei dieser Konstruktion möglicherweise bestehen bleiben. Es werden weniger Parkflächen beansprucht. Das heutige Bahnhofsgebäude behält seine Funktionen.

Die Bahnsteige im Tiefbahnhof könnten breiter ausgestaltet werden, z.B. 13 m (Bahnhof Löwenstrasse in Zürich) anstelle der 10 m breiten bei S21 bisher geplanten Bahnsteige. Mit breiteren Bahnsteigen reduziert sich die gesamte Breite des Bahnhofs von ca. 81 m um 37 % auf 51 m. Die Entwicklungslänge des gesamten Bahnhofsbereichs reduziert sich von den geplanten 1.350 m auf rund 1.000 m, womit sich eventuell auch die Bahnsteigeneigung reduzieren lässt. Aufgrund der Zwangspunkte Stadtbahn Heilbronner Straße sowie S-Bahn Tunnel unter dem Nordflügel (Überführung) und Stadtbahn Staatsgalerie (Unterführung) in Richtung Schlossgarten sind hier Detailabklärungen notwendig.

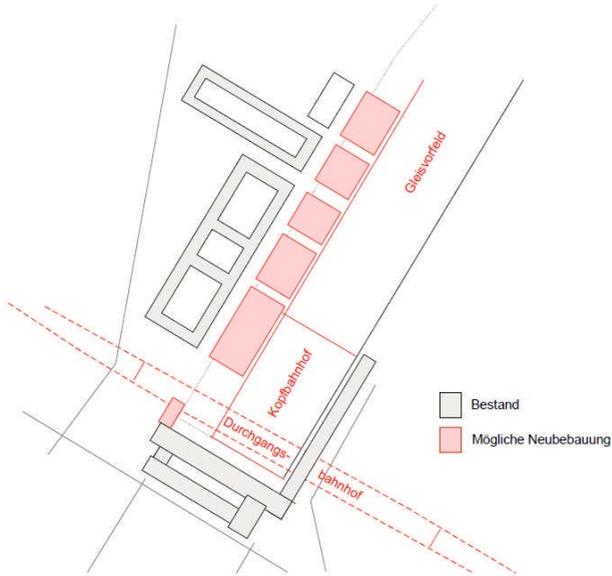


Abbildung 5 Schematische Darstellung eines kombinierten Kopf- und Durchgangsbahnhofs

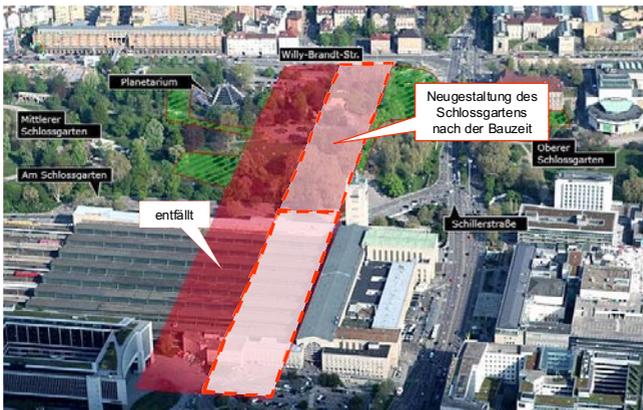


Abbildung 6 Geschätzter Flächenbedarf für den Durchgangsbahnhof

3. Perspektive des zukünftigen Angebots

Eisenbahnbetrieblich besteht die Kombinationslösung durch eine weitgehende Trennung des in Stuttgart endenden Nahverkehrs von schnellen, durchgehenden Zügen. Damit eröffnen sich ganz neue Perspektiven für die Gestaltung des Nahverkehrs-Angebots. Es zeichnet sich ab, dass man einen gegenüber heute weitgehend unveränderten (resp. ausgeweiteten) Nahverkehr mit den Vorteilen des Hochgeschwindigkeits-Fernverkehrs kombinieren kann. Durch den verkleinerten Tiefbahnhof verkehren

- Die Züge des Fernverkehrs zwischen Ulm / München und Mannheim / Karlsruhe / Heidelberg,
- Neue schnelle Nahverkehrs-Durchmesserlinien des Landes zwischen Ulm / Tübingen und Zielen im Norden und Westen von Baden-Württemberg.

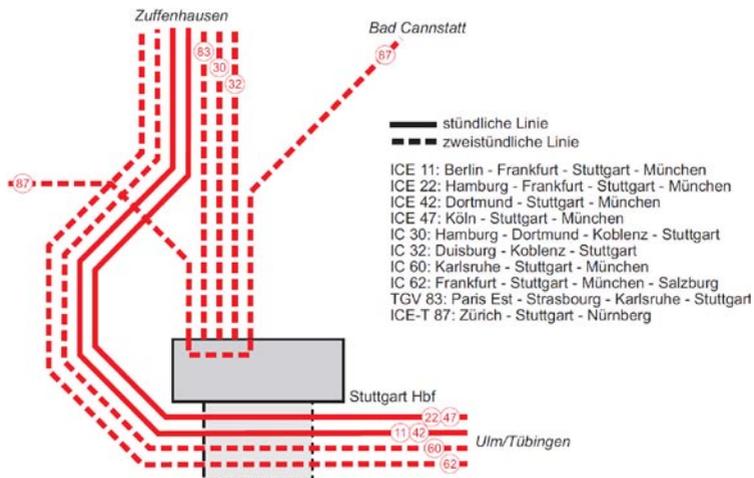


Abbildung 7 Liniennetzplan Fernverkehr SK2.2 (Ausschnitt)

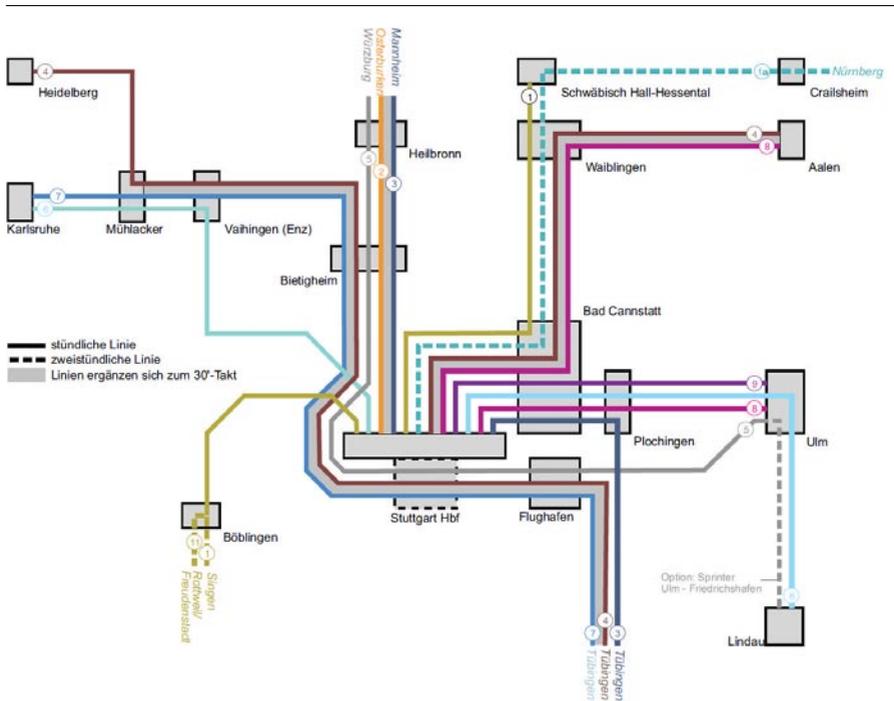


Abbildung 8 Vorschlag eines Liniennetzplanes überregionaler Nahverkehrslinien (Grundtakt)

Die folgende Grafik zeigt die Zugzahlen je Korridor für die Morgenspitzenstunde von 7 bis 8 Uhr. Die Zahlen sind identisch mit jenen, die dem Stresstest unterstellt wurden. Eine Ausnahme macht der Korridor aus Tübingen via Flughafen, wo 4 Züge unterstellt sind, siehe Kapitel 4.4.

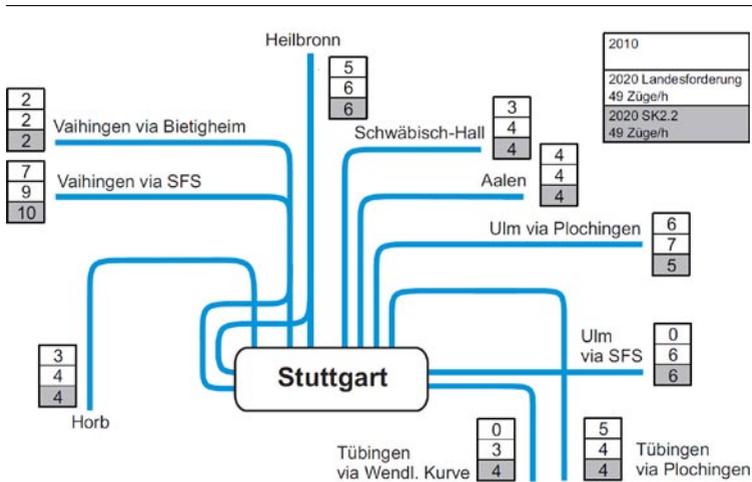


Abbildung 9 Vorschlag einer Zugverteilung in der Spitzenstunde bei SK2.2

	S21	SK2.2
Tiefbahnhof Fernverkehr	11	8
Tiefbahnhof Nahverkehr	38	8
Kopfbahnhof Fernverkehr	–	4
Kopfbahnhof Nahverkehr	–	29
Total	49	49
Züge pro Gleis Tief	6,2	4,0
Züge pro Gleis Halle	–	(*)

Tabelle 1 Vergleich der Anzahl Züge und Gleisbelegungen

(*) abhängig von der definitiven Dimensionierung der Zahl der Hallengleise. Bei 10 Hallengleisen ergeben sich 3,3 Züge/ Gleis in der Spitzenstunde.

Mit den 49 Ankünften in der Spitzenstunde ist jedoch die Kapazität der Gesamtanlage noch nicht ausgeschöpft. Als Beispiele mögen die beiden Bahnhöfe Berlin-Zoo (vor 2006) und Zürich-Löwenstrasse (geplant nach 2015) dienen. Beide liegen entlang einer zweigleisigen, weitgehend kreuzungsfrei angeschlossenen Hauptlinie und verfügen über 2 Bahnsteigkanten pro Richtung, also total 4 Gleise wie bei SK2.2.

- Berlin 22 Züge / h
- Zürich 28 Züge / h
- Tiefbahnhof SK2.2 16 Züge / h (vorläufiger Wert)

Eine saubere fahrplantechnische Ausarbeitung durch die Bestellerorganisationen des Landes Baden-Württemberg ist noch nicht durchgeführt, kann sich aber weitgehend auf die Vorarbeiten zu S21 und den heutigen Fahrplan abstützen.

Für den Fernverkehr sollte es zu keinen signifikanten Änderungen gegenüber S21 kommen.

4. Anbindung weiterer Halte und Linien

4.1 Flughafen und Gäubahn

Für die Anbindung des Flughafens an die Schnellfahrstrecke sind vier Szenarien denkbar:

- A. Wie bisher: Ausfädelung in Filderbahnhof

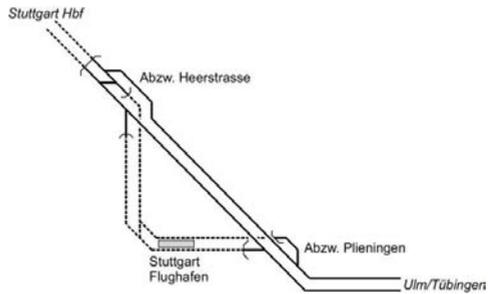


Abbildung 10 Ausfädelung in Filderbahnhof

- B. „Langsam“: NBS durch den aktuell geplanten Filderbahnhof hindurchführen. Innenliegender Mittelbahnsteig, außenliegende Durchgangsgleise. Möglichkeit einer Wendeanlage für im Flughafen endende Züge (Messe-Shuttle, etc.)

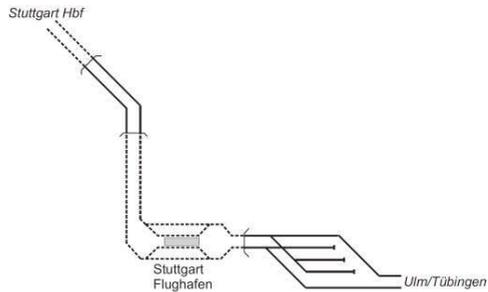


Abbildung 11 Verschwenkung NBS

- C. Flughafenbahnhof an geplanter Trasse der Schnellfahrstrecke und oberirdische Verbindung zum Terminal

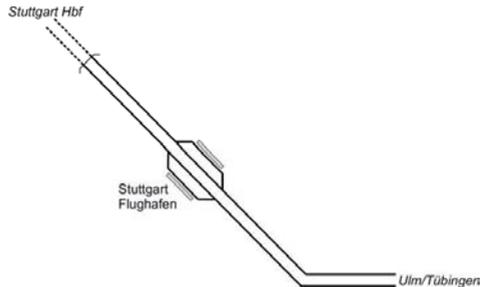


Abbildung 12 Flughafenbahnhof an NBS-Trasse

- D. Kein Fernbahnhof und verbesserte Anbindung des Flughafens mit direkten Zügen über die Gäubahn

Es ist ein umfassender bautechnischer und eisenbahnbetrieblicher Variantenvergleich erforderlich, um vor dem Hintergrund der zu erwartenden Nachfrage von Messe, Flughafen und städtebaulicher Entwicklung die Best-Variante zu bestimmen. Gegenüber der bisherigen Bauplanung lassen sich namhafte Einsparungen erzielen. Zudem entfallen die Mischverkehrsstrecke zwischen dem Flughafen und der sogenannten Rohrer Kurve, sowie potenzielle Abkreuzungskonflikte in der Rohrer Kurve selber. Die Züge von / nach Singen und Zürich verkehren weiterhin auf der Gäubahn und nutzen in Stuttgart den Kopfbahnhof.

Eine Wendeanlage östlich des Flughafens ermöglicht die Führung von Shuttle-Zügen aus der Innenstadt zum Flughafen bzw. zur Messe.

Der Bau einer Bahnsteigkante in Vaihingen könnte diesen Bahnhof zu einem wichtigen Umsteigeknoten aufwerten: Aus Richtung Singen, Zürich und Freudenstadt erreicht man dann

- die S-Bahn Richtung Innenstadt,
- die S-Bahn Richtung Flughafen,
- die Stadtbahn und
- Arbeitsplatzschwerpunkte in der Umgebung des Bahnhofs.

4.2 Mitnachtstraße

Durch eine weniger intensive Bebauung der heutigen Gleisanlagen verliert der geplante Halt Mitnachtstraße möglicherweise an Bedeutung. Ob dieser Halt tatsächlich realisiert werden soll, ist in der weiteren Bearbeitung zu prüfen. Insbesondere ist die verkehrliche Wirkung des Haltes vor dem Hintergrund der Umsteigebeziehungen Zuffenhausen – Bad Cannstatt zu untersuchen.

4.3 Zuffenhausen – Feuerbach

Im Abschnitt zwischen der Einmündung der Schnellfahrstrecke (SFS) aus Mannheim bei Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart Feuerbach sind nur 2 Gleise vorhanden. Durch die entfallende Zufahrt von Bad Cannstatt wird dieser Abschnitt bei einer Auslastung des Bahnhofs von beispielweise 49 Zügen so stark belastet, dass hier ein drittes Fernbahngleis von Zuffenhausen bis Feuerbach notwendig erscheint. In Lastrichtung können dann über dieses Gleis parallel die Züge von/nach der SFS in den neuen Tiefbahnhof und von/nach Ludwigsburg in den Kopfbahnhof geführt werden.

So wäre es auch möglich, die heute in der Spitzenstunde in Stuttgart-Feuerbach endenden Züge der Strohgäubahn nach Stuttgart zu führen.

4.4 Wendlinger Kurve

Bei Wendlingen sind zwei Verknüpfungen der Neubaustrecke mit dem Bestandesnetz geplant:

- Mit der Südkurve wird die Strecke nach Tübingen angeschlossen und
- mit der Nordkurve entsteht eine Verbindung für Güterzüge zwischen Ulm und Plochingen.

Die Frage, ob solche Verzweigungen à niveau oder kreuzungsfrei

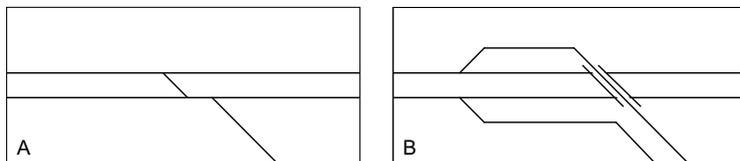


Abbildung 13 Abzweigung à niveau (A) oder kreuzungsfrei (B)

auszubilden sind, lässt sich nur mit einem breit angelegten Variantenvergleich beantwortet. Methodisch besteht die Schwierigkeit, dass Baukosten sehr wohl bezifferbar sind, viel weniger jedoch der Wert guter Betriebsqualität und Flexibilität für zukünftige, heute noch nicht erkennbare Anforderungen.

Ähnlich wie beim Anschluss des Flughafens muss ein Variantenentscheid hier noch offen bleiben. Die Erkenntnisse aus der Stresstest-Simulation werden es ermöglichen, rasch zu einer Aussage zu gelangen, wie sich die Optimallösung im neuen Umfeld SK2.2 darstellt.

5. Notfallkonzepte

Zum vorgeschlagenen Konzept SK2.2 lassen sich auch Konzepte für zahlreiche Szenarien entwickeln. In der Tat bilden die neue Durchmesserlinie und das bestehende System mit dem Kopfbahnhof und seinen Zufahrten eine großräumige „Linse“ zwischen Wendlingen (bisher für Güterzüge vorgesehene Nordkurve) und Stuttgart-Feuerbach resp. Kornwestheim. Eine Streckensperrung auf einem Teil dieser „Linse“ lässt sich also jederzeit auf dem anderen Teil umfahren.

Beispiele hierfür sind:

- Sperrung Fildertunnel:
Alle Züge verkehren via Kopfbahnhof und nutzen ab Feuerbach resp. der Wendlinger Nordkurve die bestehenden Anlagen bzw. die NBS.
- Sperrung eines Bahnsteigs im Tiefbahnhof:
Für die gesperrte oder in ihrer Leistungsfähigkeit reduzierte Richtung gilt das gleiche Konzept wie oben.
- Sperrung eines Teils der heutigen Zufahrten zum Kopfbahnhof:
Eine größere Zahl von Zügen wird in den Tiefbahnhof umgeleitet. Von Norden ankommende Züge lassen sich zum Flughafen verlängern und nutzen die vorgeschlagene Wendeanlage.
- Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke:
Störfall-Betrieb wie heute.

Die Gesamtanlage ist also sehr robust bezüglich größeren Störungen, ohne dass dafür Investitionen notwendig wären, die im Regelbetrieb nicht gebraucht werden.

6. Vorläufige Schlussbetrachtung

Seit 1985, also seit mehr als 25 Jahren, ist ein Ausbau / Neubau der Strecke Stuttgart – Ulm ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes. Die Strecke bildet zwischenzeitlich unter der Bezeichnung TEN 17 auch ein Teilstück des europäischen Korridors Paris – München – Wien – Osteuropa.

1992 wurde ein Entscheid für die Linienführungsvariante H gefällt,

1994 ein ebensolcher für einen Tiefbahnhof, kombiniert mit dem Plan, die an der Oberfläche frei werdende Fläche städtebaulich neu zu nutzen.

Während der langen Planungs- und Vorbereitungszeit hat sich das gesamte politische Umfeld stark verändert. Niemand konnte z.B. die Folgen einer Liberalisierung der Eisenbahn einschätzen, ebenso wenig jene der Globalisierung der Wirtschaft, der Finanzströme und deren Auswirkungen auf die Staatshaushalte. Verständlich also, dass Zielvorstellungen aus den Achtzigerjahren heute in Frage gestellt werden.

Das Konzept SK2.2 nimmt diese Strömungen auf und bringt die funktionalen Anforderungen an das Projekt in Übereinstimmung mit dem veränderten Umfeld. Getreu dem Slogan „Form follows function“ ergibt sich das Bauprojekt als logische Folge funktionaler Anforderungen (und nicht umgekehrt).

Das vorgeschlagene Konzept erfordert unweigerlich eine neue Planungs- / Diskussions- und Bewilligungsphase. Deren Zeitbedarf ist noch nicht abschätzbar. Zahlreiche Bestandteile bestehender Planungen können unverändert, andere mit Modifikationen übernommen werden.

Als nächstes sind Bauplanungen, Bauverfahren und die damit ausgelösten Investitionskosten neu zu berechnen. Dazu gehören insbesondere die Grunderneuerungen des verbleibenden Kopfbahnhofs, damit dieser seine Funktionen weitere 50 bis 100 Jahre versehen kann. Die in Kapitel 2 genannten generellen Kennzahlen lassen vermuten, dass die Kostenreduktion in Neuanlagen größer ist als die (vorerst noch unbekannt) Kosten für die Erneuerung des verbleibenden Kopfbahnhofs. Wesentlich ist, dass die Risiken für Kostensteigerungen, wie sie im Untertagebau immer latent vorhanden sind, gegenüber S21 deutlich kleiner sind.

Parallel zur Berechnung der Baukosten ist auch die Kostenaufteilung unter den Projektpartnern neu zu regeln, insbesondere auch die Verrechnung bisheriger

Aufwände und Finanztransfers. Ideal wäre ein Moratorium in der Höhe der bisherigen Zusagen, solange die neuen Zahlen noch nicht zur Verfügung stehen.

Schließlich geht es darum, Befürworter und Kritiker von den Vorzügen eines Kompromisses zu überzeugen. Je breiter die dabei erreichte demokratische Legitimierung, umso störungsfreier die anschließende Bauphase. Diese kann trotzdem nie ohne Lärm, Erschütterungen und Eingriffe in den Tagesablauf vieler Anwohner erfolgen. Doch es besteht eine reale Chance, über eine verkürzte Bauzeit die „verlorene“ zweite Planungsphase kompensieren zu können.

29.07.2011 / WSt

C:\Projekte\1655-RBS, BLS, Betriebskonzept ZBB\Sarastro\Kombinierte Lösung_2-00.doc

Zweiter Anhang

In diesem Teil ist eine Auswahl von Stellungnahmen zum Vorschlag SK 2.2 dokumentiert, die kurz nach dessen erster Mitteilung durch *Heiner Geißler* am 29. Juli 2011 in der Presse erschienen sind. Sie erklären den Vorschlag im Zusammenhang seiner Entstehung und begründen seinen Vorzug.

Stuttgarter Zeitung, 4. August 2011

SMA-Chef zu Stuttgart 21

»Die Kombinationslösung ist dreimal so gut«

Von Mathias Bury, Holger Gayer

Stuttgart - Der Stuttgart-21-Stresstest hat einen neuen Akzent in den Streit über den geplanten Tiefbahnhof gebracht. Angeregt durch Schlichter Heiner Geißler hat der Chef der Schweizer Beratungsfirma SMA, Werner Stohler, als Kompromisslösung eine Kombination aus Tief- und Kopfbahnhof vorgeschlagen. Doch die Idee hat nicht nur Freunde gefunden.

Herr Stohler, Sie haben mit Ihrem Vorschlag einer Kombilösung als Alternative zu Stuttgart 21 eine neue Debatte ausgelöst. Wie sind die Reaktionen?

Ich kann gar nicht mehr arbeiten, so viele Anfragen habe ich zu diesem Thema.

Was hat Sie dazu bewogen, mit Heiner Geißler SK 2.2 zu entwickeln?

In Vorgesprächen ist uns klar geworden, dass sich auch nach dem Stresstest die Fronten nicht verändern werden. Deshalb haben wir uns gefragt: Gibt es einen technischen Kompromiss zwischen den Positionen, der zu einem politischen Kompromiss führen könnte? Technisch gesehen fällt einem die Kombilösung praktisch in den Schoß, wenn man unbeschwert herangeht.

Warum ist aus Ihrer Sicht SK 2.2 besser als das Knotenkonzept Stuttgart 21?

Die Frage ist, welches Angebot die Bahn in 20, 30, 50 Jahren ihren Kunden offerieren will und welche Anlagen notwendig sind, um dieses Angebot zu machen. Dazu gibt es im Eisenbahnwesen so etwas wie eine goldene Formel: Die Kapazitäten kann man erhöhen, wenn man die Geschwindigkeiten - also die Zugarten - trennt. Diese Überlegung liegt auch der Idee zugrunde, eine neue, durchgehende ICE-Verbindung von Mannheim über Stuttgart bis Ulm zu bauen. Dadurch bekommt man ein geschlossenes System des Schnellverkehrs.

Das hat nach etlichen Jahren zum Konzept Stuttgart 21 geführt. Diesem haben Sie im Stresstest das Prädikat »optimale Wirtschaftlichkeit« verliehen. Warum sagen Sie jetzt, eine Kombivariante mit Tief- und Kopfbahnhof wäre besser?

Unsere Frage in der herrschenden Gemengelage war: Was könnte die Bilanz am Ende des Stresstests sein? Diese könnte sein: Stuttgart 21 hat bestanden, die Bahn darf bauen und tut das zehn Jahre lang unter Polizeischutz. Oder die Planungen wären auf null zurückgesetzt worden, wenn die Gegner recht bekommen hätten.

Eisenbahntechnisch bringt die Trennung des schnellen Verkehrs und des Regionalverkehrs Vorteile. Mit der Kombination von Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof hat man natürlich eine insgesamt größere Anlage und damit eine viel höhere Flexibilität. Ohne diese Trennung wird die Gestaltungsfreiheit der Fahrpläne eingeschränkt.

Sie sagen: Bei 49 Zügen in der Spitzenstunde ist bei Stuttgart 21 Schluss, bei der Kombilösung wären noch mehr möglich. Teilen Sie die Meinung der Projektgegner, dass Stuttgart 21 eine Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Großraum verbaue?

Dieses Argument ist gewaltig hochstilisiert worden. Die absehbare Zahl von Zügen, die hier fahren, wird aber noch lange unter den geforderten 49 in der Spitzenstunde bleiben. In Baden-Württemberg werden noch immer sehr kurze Züge gefahren, in der Schweiz sind sie doppelt so lang oder noch länger. Man wird also erst mal mehr Wagen anhängen. Da ist ja auch noch viel Luft in dieser achtgleisigen Anlage. Zusätzliche Zugbestellungen kosten ja Geld, auch die Mittel dafür sind nach oben begrenzt.

Aber Sie sagen, dass Ihre Kombilösung ja sogar noch billiger sei als Stuttgart 21.

Ja. Ganz salopp formuliert, kann man sagen, die Länge der Tunnel würde sich um etwa die Hälfte vermindern, der Tiefbahnhof wäre schmaler und kürzer. Die Kombilösung würde deshalb nur etwas mehr als die Hälfte von Stuttgart 21 kosten.

Was ist mit den Kosten für die nötige Erneuerung des Gleisvorfeldes im Kopfbahnhof?

Die kommen noch dazu. Hier werden ja die sagenhaftesten Zahlen herumgereicht. Wir gehen davon aus, dass die Gesamtkosten inklusive Gleiserneuerung zwischen zweieinhalb und drei Milliarden Euro liegen werden. Man könnte die Kombilösung auch Schritt für Schritt bauen: die Erneuerung des Kopfbahnhofs erst, wenn die Fernbahngleise im Tiefbahnhof liegen. Dann muss man nicht unter dem rollenden Rad bauen, wie das bei K 21 der Fall wäre. Das bringt dann enorme Kostenersparnisse.

Nach Ihrer Rechnung wäre die Kombivariante durch größere Effekte und geringere Kosten um den Faktor drei bis vier besser als Stuttgart 21.

Der Faktor liegt wohl näher bei drei als bei vier.

Die Kombilösung wäre aus Ihrer Sicht also etwa dreimal so gut wie Stuttgart 21?

Ja, was die eisenbahntechnische Seite betrifft. Jetzt kommen aber noch die ebenso gewichtigen Aspekte des Städtebaus dazu.

Da müsste man wissen: Wer waren diese Experten? Auf welche Zahlen, auf welche Kriterien wurde dieses Urteil aufgebaut? Ich kenne die Dokumente dazu nicht. Den damaligen Beschluss müsste man historisch aufarbeiten. Es wäre sinnvoll, die Argumente von damals und die von heute nebeneinander zu stellen. Ich behaupte mal ganz salopp: Die profunden Kenntnisse, wie man sie durch den Stresstest gewonnen hat, hatte man damals sicher nicht.

Sie sagen, heute würde man sich für Kombi und gegen Stuttgart 21 entscheiden?

Dies zu behaupten, wäre eine Spekulation, weil ich nicht weiß, was man damals wusste. Nur so viel: wir haben von 1990 bis 1992 zusammen mit den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und der Deutschen Bahn eine große Pilotstudie »Integra-

ler Taktfahrplan Südwestraum« gemacht. Diese Erkenntnisse waren damals erst am Aufkeimen. All das, was man hinterher an integralen und vernetzten Fahrplänen umgesetzt hat, das war bestimmt bei der Beschlussfassung für Stuttgart 21 noch nicht bekannt. Das hat die Eisenbahnlandschaft in Baden-Württemberg fundamental geprägt.

Aber noch mal zum Städtebau: ist es verwerflich, ein Projekt zu planen, an dessen Ende einer im Kessel liegenden Stadt 100 Hektar Land spendiert werden?

Stuttgart 21 ist ein Kind seiner Zeit. Es gab etwa ein halbes Dutzend solcher 21er-Projekte, unter anderem in München, Mannheim und Frankfurt. Die damalige Überlegung war absolut richtig und Stuttgart 21 deshalb ein hochinteressanter Ansatz, weil man wertvollen Stadtraum gewinnt und damit gleichzeitig die neuen Bahnanlagen finanzieren kann. Die Geschichte hat aber gezeigt, dass diese deutlich teurer werden als gedacht. An dieser Stelle muss man das Thema Geld im Städtebau aber auch etwas relativieren. Es geht im Städtebau nicht nur um Geld, es geht auch um Räume und Freiräume. Es gibt viele Städte auf der Welt, denen das Aufräumen von hässlichen Eisenbahnanlagen viel Geld wert war und ist. Insbesondere in Spanien hatte die dortige Bahn in vielen Städten eine zerschneidende Wirkung. Dort kann man beobachten, wie Stadt um Stadt diese Wunden ausgemerzt werden. Es gibt auch immaterielle Werte, die einen Preis haben dürfen. Am Schluss muss dann abgewogen werden.

Wie bewerten Sie im Vergleich mit S 21 und der Kombivariante das Konzept K 21?

Zu K 21 kann ich mich nicht äußern, damit habe ich mich nie befasst. Ich würde sagen, jetzt sind drei Vorschläge auf dem Tisch, die man ergebnisoffen prüfen sollte. Dann wird man bald zum Thema Zeitplan kommen, also zur Frage: Welches Projekt braucht wie viel weitere Vorbereitung? Da kann man sagen, Stuttgart 21 ist zu 100 Prozent gesichert, über die Kombinationslösung kann ich keinen Prozentsatz nennen, bei K 21 müsste man bei null anfangen.

Aber auch wenn man Ihren Kompromissvorschlag verwirklichen wollte, müsste man mit den Planungen doch von vorne beginnen.

Die Haltung, dass man mit allen Verfahren wieder auf der Position null wäre, kann ich nicht unwidersprochen lassen. Das ist noch nicht untersucht. Die Kompromisslösung verwendet lauter bereits bewilligte Elemente von Stuttgart 21, aber nicht alle. Ich habe noch nie gehört, dass man wegen des Weglassens von Projektteilen ein neues Raumordnungsverfahren braucht.

Wie müsste die Debatte aus Ihrer Sicht nun in nächster Zeit weitergehen?

Das Konzept ist nur ein Weg, keine Lösung. Die Perspektiven, die die Kombilösung bietet, sind noch gar nicht ausgelotet. Aber das darf man von einem Konzept nicht erwarten. Das muss nun vertieft werden.

Ich weiß es nicht. Es herrscht gegenwärtig angespanntes Warten. Die Frage ist, wer macht den ersten Schritt. Wenn ich Bahn-Vorstand Volker Kefer in der Schlichtung aber richtig interpretiert habe, dann sagt er, das ganze politische Umfeld habe sich geändert und man müsse mit dem Projektpartner Land einen Weg finden.

Die Bahn ist jedenfalls nicht glücklich, dass Sie und Heiner Geißler die Pläne für Stuttgart 21 öffentlich torpedieren.

Das wird falsch dargestellt. Denn große Teile von Stuttgart 21 würden bestehen bleiben bei der Kombilösung. Den Fildertunnel könnte man trotzdem auffahren.

Wie lange haben Sie am Stresstest gearbeitet und wie viel Zeit haben Sie für das Kombikzept aufgewendet?

In den Stresstest für Stuttgart 21 haben wir etwa 3000 Arbeitsstunden gesteckt, für die Kombilösung 25 bis 30 Stunden.

Bekommen Sie dafür Geld?

Die Frage stelle ich mir nicht. Ich habe mich vielleicht einfach von Heiner Geißler anstecken lassen - und der hat kein Geld.

Was sagen Sie, wenn Stuttgart 21 doch weitergebaut wird?

Das würde ich nicht zum ersten Mal erleben. Nicht der Berater entscheidet.

Aber Sie würden den Verantwortlichen raten, noch mal in sich zu gehen und sich dann für die Kombivariante zu entscheiden?

Als Berater würde ich ihnen das empfehlen. Man sollte noch mal ganz ergebnisoffen an die Sache rangehen.

Wie lange würde das dauern?

Gegen Ende des Jahres müsste man die Erkenntnisse zusammenhaben.

Quelle: www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.sma-chef-zu-stuttgart-21-die-kombinationsloesung-ist-dreimal-so-gut.56b13b31-a7c4-4123-8b14-8184111fd86c.html

Süddeutsche Zeitung, 4. August 2011

Stuttgart-21-Berater Stohler »Solche Fronten habe ich noch nie erlebt«

Interview: Sebastian Beck

Seine Arbeit liegt im Verborgenen - normalerweise. Doch mit dem Stresstest und dem Kompromissvorschlag zu Stuttgart 21 ist der Chef der Verkehrsberatungsfirma SMA, Werner Stohler, in die Öffentlichkeit gerückt. Im Gespräch mit der SZ erzählt er, wie er von Heiner Geißler inspiriert wurde - und welche Vorteile ein Kombi-Bahnhof hätte.

Normalerweise arbeiten die Experten der Schweizer SMA unauffällig im Hintergrund. Die Firma unter der Leitung von Werner Stohler mit Sitz in Zürich berät europaweit Bahngesellschaften, wenn es um die Erstellung von Fahrplänen geht - ein hoch spezialisiertes Geschäft, für das es nur wenige Fachleute gibt. Ende 2010 beschäftigte die SMA 51 Mitarbeiter; der Umsatz des Unternehmens betrug umgerechnet 9,1 Millionen Euro. Die Auditierung der Stresstest-Ergebnisse von Stuttgart 21 im Auftrag der Deutschen Bahn machte die SMA-Gutachter bundesweit bekannt.

SZ: Herr Stohler, Sie haben zusammen mit Heiner Geißler eine Kompromisslösung vorgelegt. Warum haben Sie sich selbst plötzlich in die politische Debatte gestürzt?

Stohler: Vielleicht war ich ein bisschen von der Persönlichkeit Geißlers inspiriert. Ich habe ihn ja erst gegen Ende des Stresstests kennengelernt, als es darum ging, die riesigen Mengen an Ergebnissen zu sichten und einzuordnen.

SZ: *Die Gegner von Stuttgart 21 folgern aus dem Stresstest der SMA, der geplante Bahnhof sei kaum leistungsfähiger als der bestehende. Ist der Schluss zulässig?*

Stohler: Nein. Wir haben bewiesen, dass der neue Bahnhof in der Spitzenstunde 49 Ankünfte leistet. Das war eine Vereinbarung der Schlichtung: Man hat einfach die Ankünfte des heutigen Bahnhofs genommen und 30 Prozent draufgeschlagen. So kam es zu dieser Zahl 49. Niemand hat die Leistungsfähigkeit des heutigen Kopfbahnhofs so sauber durchgearbeitet, wie wir es beim geplanten Bahnhof gemacht haben.

SZ: *Warum legen Sie dann einen Kompromissvorschlag vor?*

Stohler: Weil ich im Gespräch mit Geißler gelernt habe, dass sich die Fronten auch nach dem bestandenen Stresstest nicht bewegen würden. Geißler wollte etwas mitnehmen, das die Fronten aufweichen könnte. Das ist der Kombinationsvorschlag, bei dem sich beide Seiten aufeinander zubewegen könnten.

SZ: *Die Bahn scheint deswegen über die SMA verärgert zu sein.*

Stohler: Das ist bislang aber noch nicht in mein Büro vorgedrungen. Aber ich berufe mich auf Volker Kefer, den Technik-Vorstand der Bahn: Er hat gesagt, die Projektpartner einschließlich der neuen Landesregierung müssten ein neues Verhältnis zueinander finden. Dazu gehört auch, dass man einen Kompromiss nicht sofort ablehnt. Und seien wir ehrlich: Die DB-Spitze kann ja nicht gleich wegen eines 15-seitigen Papers Ja sagen. In dem Papier ist ein Weg aufgezeichnet, auf dem noch Dutzende Hausaufgaben gelöst werden müssen.

SZ: *Und was ist der Vorteil dieser Kombilösung aus Tiefbahnhof und Kopfbahnhof?*

Stohler: Der Vorteil besteht darin, dass Regional- und Schnellzüge voneinander getrennt werden. Die gegenseitigen Beeinflussungen, wie wir sie im Stresstest untersucht haben, existieren dann nicht mehr. Stuttgart 21 ist aber nicht nur ein Eisenbahnprojekt, sondern ein ganzes Paket, in dem auch städtebauliche Argumente eine Rolle spielen. Dazu kann ich mich aber nicht äußern.

SZ: *Kommt denn dieser Vorschlag nicht viel zu spät?*

Was in Stuttgart schiefgelaufen ist

Stohler: Dann könnte man genauso gut sagen, die Schlichtung sei auch zu spät gekommen. Der Kombinationsvorschlag baut ihn hohem Maße auf Stuttgart 21 auf. Ich schließe nicht aus, dass es für Teilbereiche neue Verfahren braucht. Diese gehen aber umso schneller, je sicherer man sein kann, dass es keine Einsprüche dagegen gibt. Und im übrigen hat das jetzige Projekt auch noch ein paar offene Fragen: Für die Anbindung an den Flughafen gibt es noch keine Planfeststellung.

SZ: *Doch die Kombi-Variante wurde schon vor Jahren verworfen.*

Stohler: Da würde mich interessieren, aufgrund welcher Zahlen und Überlegungen diese Entscheidung gefällt wurde.

SZ: *Hatten Sie je mit einem so verfahrenen Projekt wie Stuttgart 21 zu tun?*

Stohler: So verbissene Fronten habe ich wahrscheinlich noch nie angetroffen. Ich habe aber Erfahrungen gesammelt, als es um eine Neubaustrecke im Rahmen des Projekts Bahn 2000 in der Schweiz ging. Da standen sich auch zwei Lager sowie eine Variante Nord und eine Variante Süd gegenüber. Man hat dort aus rein funktionalen Überlegungen heraus eine Kompromissformel gefunden. Die ist in der Volksabstimmung durchgegangen.

SZ: *Was ist dann in Stuttgart schief gelaufen?*

Stohler: Ich kenne den Prozess nicht im Detail. In Frankreich aber gibt es für alle Projekte, die eine gewisse Bausumme überschreiten, das Verfahren der öffentlichen Debatte. Es erfolgt vor allen anderen Schritten der Bewilligung. Eine eigene Behörde ernennt für jedes Projekt einen Verantwortlichen, der mit allen Interessierten einen öffentlichen Dialog führt. Sämtliche Dokumente sind im Internet einsehbar. Wenn Oppositionsgruppen mit einem halbgenauen Vorschlag daherkommen, dann kann der Verantwortliche einen Experten zuziehen und Expertisen erstellen lassen. Schließlich wird eine Empfehlung an den Minister abgegeben. Das ist ein faszinierendes Verfahren, das sich auf jede repräsentative Demokratie übertragen lässt.

Quelle: <http://www.sueddeutsche.de/politik/2.220/stuttgart-sma-chef-werner-stohler-solche-fronten-habe-ich-noch-nie-erlebt-1.1128213>

Karl-Dieter Bodack, 01. August 2011

S 21 versus SK 2.2: Eine erste Einschätzung

Der Vermittlungsvorschlag SK2.2 kann Stuttgart vor einer vierfachen Katastrophe bewahren:

1. S 21 ist nicht finanzierbar, es wird weit mehr als sechs Mrd. Euro kosten, weil

- die verordneten Einsparungen (4,9 auf 4,1 Mrd. Euro) nur teilweise möglich sind,
- die im Stresstest vorausgesetzten Anlagen Mehrkosten von 0,2 bis 0,4 Mrd. verursachen, Baupreissteigerungen etwa 1 Mrd. Euro (gegenüber der Kalkulation 2010) kosten werden
- die von der DB AG festgestellten Risiken bis zu 3 Mrd. Euro zusätzlich erfordern werden.

2. Die DB AG muss und wird die Bauarbeiten einstellen, wenn die vereinbarten öffentlichen Gelder in Höhe von 4,5 Mrd. Euro aufgebraucht sind, da das Projekt nicht wirtschaftlich ist.

Im Herzen der Stadt werden Baustellen, ein unterirdischer Torso eines Bahnhofs und abgerissene Bahnhofsteile über Jahre ein unwirtliches Stadtbild erzeugen, so lange, bis Stadt und Land für den Weiterbau weitere Milliarden Euro aufbringen. Eine Fertigstellung vor dem Jahre 2025 erscheint unmöglich: Die neuen Anlagen können erst in Betrieb genommen werden, wenn alle Zulaufstrecken fertig gestellt sind. Wegen geologisch schwierigen Formationen und Mineralwasservorkommen sind die Bauarbeiten hoch riskant, so dass Verzögerungen um Jahre erwartet werden müssen.

3. Die bisherigen Planungsabläufe, gravierende Planungsmängel und die Risikoanalysen weisen darauf hin, dass die DB AG mit dem außerordentlich komplexen und risikoreichen Projekt überfordert ist: Es muss daher in Betracht gezogen werden, dass nach einigen Milliarden Euro Ausgaben des Großprojekt abgebrochen werden muss, dass dann die Anlagen überhaupt nie fertig gestellt werden.

4. Ist der neue Bahnhof in Betrieb, leidet die Stadt unter riesigen Brachflächen, deren Entgiftung und Reinigung sehr aufwendig sein

werden. Es ist nicht erkennbar, woher die Nachfragen nach tausenden Büros und Wohnungen kommen sollen!

Mit S 21 gerät die Stadt vorhersehbar in eine Katastrophe!

Das von Heiner Geißler und der sma am 30.7. vorgestellte Projekt SK 2.2 erscheint demgegenüber realisierbar, weil

- Die Bauvolumina im Stadtbereich wesentlich geringer sein werden,
- die Tunnelbauten in hochkritischen Bereichen am Neckar vermieden werden,
- die erheblich reduzierten Anlagen sich näher dem 4,5 Mrd. Budget realisieren lassen,
- die Anlagen wegen der notwendigen Umplanungen zwar später begonnen, jedoch wegen der geringeren Volumina schneller erstellt werden können.

Die Kosten für die Sanierung der vorhandenen Anlagen dürften nur einen Bruchteil der eingesparten Neubaukosten betragen und müssten aus den Mitteln der Finanzierungsvereinbarung bestritten werden, die der Bund mit der DB AG geschlossen hat.

Der neu in SK 2.2 geplante Tiefbahnhof braucht keine Verteilerebene, wenn er vom vorhandenen Querbahnsteig – ohne Zwischengeschoß – direkt einsehbar und erreichbar wird. Damit kann der Schlossgarten ohne Wall und Bullaugen überdeckt und bepflanzt werden. Wenn die verbleibenden Kopf-Bahnsteige großzügige Glashallendächer erhalten, kann ein Bahnhof mit vergleichbar guter Atmosphäre entstehen, wie sie der jetzige Bahnhof bietet.

Auf jeden Fall erscheint das Bauvolumen SK 2.2. finanzierbar und realisierbar, so dass die Stadt nach einem Jahrzehnt tatsächlich einen ansehnlichen Bahnhof erhielte, der Schlossgarten weitgehend erhalten bliebe und nur geringe Brachflächen das Stadtbild stören würden.

Die unvermeidbaren Nachteile von SK 2.2. dürfen nicht übersehen werden:

- Die Kosten von etwa fünf Milliarden Euro für SK 2.2 und von weiteren fünf Mrd. Euro für die Neubaustrecke treiben die staatlichen Schulden weiter in die Höhe;
- Die erheblichen Mehrkosten für den Betrieb neuer Bahnanlagen gegenüber den jetzigen verteuern den Bahnbetrieb und belasten die öffentlichen Haushalte auf Jahrzehnte mit Zinsen, Tilgungsleistungen und mit höheren Bestellerentgelten im Nahverkehr;
- Der Energiebedarf steigt, da die technischen Einrichtungen des Tiefbahnhofs und das Fahren der Züge über größere Höhendifferenzen erheblich mehr Energie erfordern.

Diese Nachteile wurden bislang von allen Beteiligten – also auch von den Gegnern S 21 – nicht moniert, es gibt offensichtlich den Konsens, diese Nachteile in Kauf zu nehmen.

Daher erscheint es folgerichtig, den Vorschlag SK2.2. als tatsächlichen Vermittlungsvorschlag anzuerkennen und entsprechend zu prüfen.

Die DBAG wird eine solche unvoreingenommene Prüfung verweigern, da sie

- als Aktiengesellschaft konstituiert ist mit dem primären Ziel der Gewinnerzielung,
- den überwiegenden Teil des Unternehmensgewinns aus öffentlichen Mitteln erzielt,
- umso größere Gewinnchancen sieht, je mehr Steuergelder akquiriert werden,
- und folgerichtig jede Reduktion von steuerfinanzierten Bauvolumina vermeidet.

Die DB AG braucht die neuen Bahnanlagen de facto nicht, da die vorhandenen Gutes leisten – allenfalls ist sie an den neuen Anlagen nur deshalb interessiert, weil sie Instandhaltungskosten und Zinsen an die Stadt einspart. Sie garantiert auch keinen Fertigstellungstermin, da sie weiß, dass aufgrund der Risiken der avisierte Termin zum Jahre 2020 unerreichbar ist. Wie die Stadt über Jahrzehnte leidet und welches Bild das Herz der Stadt bietet, muss der DB keine Sorge bereiten: Sie wird feststellen, dass sie baut, sobald genügend Geld zur Verfügung gestellt wird und damit Stadt und Land – der Bund wird

sich nicht beteiligen, da S 21 ausdrücklich als DB-Projekt vereinbart ist – für alle Misshelligkeiten verantwortlich machen.

Daher müssten die Bürger in Stadt und Land, vor allem die Verantwortlichen in den politischen Gremien großes Interesse für diesen Vermittlungsvorschlag haben: Er erscheint geeignet, die drohende Katastrophe von der Stadt abzuwenden, die viel schlimmer und gravierender sein wird als die Nachteile, die in Kauf genommen werden müssen!

Maßgebliche Bahnexperten werden weiterhin darauf hinweisen, dass auch dieser Vorschlag und die geplante Neubaustrecke

- weit mehr kosten wird als er Nutzen stiften kann,
- volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich negativ zu bewerten ist,
- aus ökologischer Sicht nicht zu verantworten ist

Pläne, die diese Kriterien erfüllen, sind relativ naheliegend:

- Sanierung des Kopfbahnhofs und dessen Überdachung mit Glashallen,
- Überbauung des Bahngeländes für Gewerbebauten je nach Bedarf und Nachfrage,
- Nutzung des ehem. Postwerks am Rosensteinpark und der Bahnflächen in Untertürkheim für Wohnbebauung
- Ausbau der Bestandsstrecke Stuttgart – Ulm für weniger als eine Mrd. Euro
- Erschließung des Flughafens mit Express-S-Bahnen aus verschiedenen Landesteilen,
- Bestellung von mehr Nahverkehrsleistungen durch Vermeidung höherer Trassenpreise und Stationsgebühren, die bei Neubauten unvermeidbar aufgebracht werden müssten.

Diese Pläne erfordern statt zehn bis zwölf nur etwa zwei bis drei Mrd. Euro Steuergelder: Sie gäben Mittel frei, die Staatsverschuldung zu reduzieren und/oder sinnvolle Projekte zu finanzieren.

Quelle: <http://www.bei-abriss-aufstand.de/2011/08/02/s21-versus-sk2-2-eine-erste-einschätzung-von-k-d-bodack/>

Süddeutsche Zeitung, 3. August 2011

Boris Palmer zu Stuttgart 21 »Geißlers Vorschlag ist billiger und doppelt so gut«

Ein Kombi-Bahnhof statt S 21? Tübingens grüner Oberbürgermeister Boris Palmer spricht sich für den Vorschlag von Heiner Geißler aus, den Stuttgarter Hauptbahnhof nur teilweise unter die Erde zu verlegen. Der Wortführer der S 21-Gegner lobt, das Konzept des Schlichters sei »leistungsfähiger und pünktlicher«.

Der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer hat 174 Zeilen zur Mittwochsausgabe der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* beigetragen - und die Diskussion um Stuttgart 21 um eine Meinung reicher gemacht. Palmer befasst sich in einem Gastbeitrag mit der Idee des Schlichters und des Züricher Verkehrsexperten SMA, statt Stuttgart 21 einen kombinierten Kopf- und Tiefbahnhof zu bauen. Das Fazit des Grünen-Politikers: Der Kompromiss des Schlichters sei »billiger und doppelt so gut«.

Der Kombi-Bahnhof biete »fünfzig Prozent breitere Bahnsteige, fast doppelt so viele nutzbare Gleise und ist pünktlicher und leistungsfähiger als Stuttgart 21«, schreibt Palmer. »Im Gegensatz zum Projekt der Bahn bieten SMA und Geißler vertaktete Anschlüsse für das ganze Land und wirklich schnelle Fahrten durch Stuttgart, statt Wartezeiten im Tunnel.« Es würde »sich lohnen, die Gutachten aus der Schweiz genauer zu studieren«.

Am Ende der Präsentation der Stresstest-Ergebnisse von Stuttgart 21 hatte Geißler zur Verblüffung von Projektgegnern und -befürwortern ein Papier mit dem Titel »Frieden für Stuttgart« vorgelegt. Darin plädiert er dafür, einen Kombi-Bahnhof als Alternative zu S 21 in Betracht zu ziehen. Gemeinsam mit den Stresstest-Gutachtern aus der Schweiz stellte er sein Konzept vor, wonach der Fernverkehr unter die Erde verlegt, Regionalzüge jedoch weiterhin in einen verkleinerten Kopfbahnhof einfahren sollen.

Weniger Gleise und geringere Kosten

Das auch als »Züricher Modell« bekannte Konzept hat halb so viele unterirdische Gleise wie S 21 (vier statt acht), der bestehende Kopfbahnhof soll von aktuell 16 auf zehn oder zwölf Gleise

zurückgebaut werden. Die Kosten werden mit 2,5 bis drei Milliarden Euro angegeben (statt 4,1 bei S 21), die Zahl der »unterirdischen Verzweigungsbauwerke« sinkt von zwölf auf vier. Der Südflügel könne bestehen bleiben, es würden weniger Parkflächen beansprucht und das heutige Bahnhofsgebäude behalte seine Funktionen, heißt es in dem Papier.

Die Reaktionen waren verhalten. Volker Kefer, Technik-Vorstand der Bahn, betonte, S 21 habe den Stresstest bestanden und der Konzern werde »jetzt ganz normal in unserem Projekt weitermachen«. Landesverkehrsminister Winfried Hermann von den Grünen kündigte eine »ernsthafte Prüfung« an, während der Koalitionspartner SPD ablehnend reagierte. Das Aktionsbündnis gegen S 21 verlangte einen unmittelbaren Bau- und Vergabestopp, was Geißler als »indiskutabel« zurückwies.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) nannte den Vorschlag »uralt« und erinnerte daran, dass ein ähnlicher Vorschlag in den neunziger Jahren verworfen wurde. An den Gegenargumenten hat sich seit damals tatsächlich nichts verändert: Die von den S 21-Gegnern befürchteten Probleme etwa beim Tunnelbau und beim Grundwasser blieben gleich, sagte der ehemalige S 21-Projektsprecher Wolfgang Drexler der *Süddeutschen Zeitung*. Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) monierte, die »städtebauliche Chance« sei beim Kombi-Bahnhof gering, weil im Vergleich zum Tiefbahnhof nur ein kleines Gleisfeld frei werde.

Viel Kritik an der Bahn

Palmer ist somit der erste Teilnehmer der Schlichtungsrunde, der sich ausschließlich positiv zum Vorschlag des Schlichters äußert. Allerdings nimmt sein Votum in dem FAZ-Gastbeitrag eine eher kleine Rolle ein. Den meisten Platz verwendet der Grünen-Politiker und Wortführer des S 21-Widerstands darauf, der Bahn Schummelei beim Stresstest vorzuwerfen - was die Bahn stets vehement zurückgewiesen hat.

Der Konzern habe die Leistung des künftigen Tiefbahnhofs »um fast jenes Drittel nach oben geschraubt, das sie als Zuwachs gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof nachweisen sollte«, klagt Palmer. Zudem habe die Bahn »vorab eigenmächtig die Bewertungsskala

für den Test« verändert. Um die Differenzen zwischen der Realität und dem Modell zu überwinden, unterstelle sich die Bahn selbst »eine Präzision, die man gern auch nur einen Tag als Kunde erleben würde«.

Im Hinblick auf den von Geißler und SMA vorgeschlagenen Kombi-Bahnhof schlussfolgert Palmer: »Mit so einem ausgereiften Projekt hätte sich die Bahn nicht durch den Stresstest schummeln müssen.«

Quelle: <http://www.sueddeutsche.de/politik/2.220/boris-palmer-zu-stuttgart-geisslers-vorschlag-ist-billiger-und-doppelt-so-gut-1.1127477>

Badische Zeitung, 6. August 2011

Geißler-Vorschlag mehrheitsfähig – Kretschmann prüft

Der Kompromissvorschlag von Schlichter Heiner Geißler scheint mehrheitsfähig zu sein. Dies ergab eine neue Umfrage zu Stuttgart 21. Ministerpräsident Kretschmann will die Tragfähigkeit eines Kombi-Bahnhofs prüfen lassen.

Der Kompromissvorschlag von Schlichter Heiner Geißler zur Lösung des Stuttgart 21-Streits zeigt Langzeitwirkung. Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) will den Doppelbahnhof mit Fernverkehr in der Röhre und oberirdischen Regionalzügen prüfen lassen. Dabei sieht er sich durch eine neue, repräsentative Umfrage der Freien Universität Berlin gestärkt. Danach sprachen sich 69 Prozent der rund 1000 Befragten Anfang August für ernsthafte Verhandlungen des Vorschlags aus.

Gegenwind kommt allerdings von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Er pocht auf den Bau des Tiefbahnhofs. »Jetzt ist genug geschlichtet. Die zweite Nachspielzeit ist abgelaufen, das Spiel entschieden, da können Herr Geißler und die Gegner des Bahnhofs nicht noch einmal die Regeln ändern«, sagte er dem Nachrichtenmagazin »Spiegel«. Den von Geißler vorgeschlagenen Kompromiss bezeichnete er als »uralt und längst verworfen«.

Kretschmann will das Modell trotzdem auf seine Tragfähigkeit abklopfen lassen. »Da der Vorschlag von Herrn Geißler und der SMA kommt, die ein hoch angesehenes Unternehmen in diesem

Bereich ist, nehmen wir den Plan sehr ernst«, sagte er der »Welt am Sonntag«.

Özdemir weiter gegen das Milliardenprojekt

Damit liegt er auf einer Linie mit seinem Bundesvorsitzenden Cem Özdemir, der das Großprojekt nach wie vor zu Fall bringen will. »Die Messe ist noch nicht gelesen«, sagte Özdemir dem Berliner »Tagesspiegel am Sonntag«. Bevor man »einfach mal so mindestens fünf Milliarden Euro verbuddelt«, sollte man das »als sparsamer Schwabe« sorgfältig prüfen.

Professor Peter Grottian, der für die Uni Berlin die Umfrage auswertete, sagte zur Zustimmung für den Geißler-Vorschlag: »Konfrontation, Erschöpfung und Friedenssehnsucht sind näher beieinander, als manche wahrhaben wollen. Alle wollen den Mühlstein Stuttgart 21 irgendwie mit Anstand vom Halse haben.«

Er riet Kretschmann, »alle Beteiligten für drei Tage in das Kloster Maulbronn einzuladen, den plausiblen Wünschen der Bevölkerung zu folgen und den Wein erst dann auszuschenken, wenn die weiße Rauchfahne eines Kompromisses aufsteigt«.

Knappe Mehrheit für Stuttgart 21

Die Umfrage ergab allerdings auch, dass sich nach wie vor eine knappe Mehrheit der Baden-Württemberger für Stuttgart 21 ausspricht: Rund 50 Prozent der Befragten stehen hinter dem Projekt, 35 Prozent sind dagegen, 15 Prozent unentschieden. Im Großraum Stuttgart liegt die Zahl der Befürworter mit 58 Prozent sogar noch etwas höher.

Große Differenzen zeigen sich dabei unter den Anhängern der verschiedenen Parteien. So finden 73 Prozent der CDU-Anhänger die Verlegung des Bahnhofes richtig, bei den SPD-Sympathisanten liegt der Wert bei 51 Prozent, bei den Grünen bei 25 Prozent.

Parkschützer wollen Widerstand fortsetzen

Die Situation an der Baustelle bleibt derweil angespannt, da es keinen Bau- oder Vergabestopp gibt. Die Bahn hatte am Freitag angekündigt, die Arbeiten am Grundwassermanagement wieder aufzunehmen. Die Polizei rechnet in den kommenden Tagen mit Aktionen von Stuttgart-21-Gegnern und will die Baustelle schützen.

Die Parkschützer ihrerseits warnen die Polizei vor einer Eskalation wie am 30. September 2010, als rund 3000 Beamte mit Wasserwerfen gegen Demonstranten vorgingen. Gleichzeitig lassen sie keinen Zweifel daran, dass sie ihren Widerstand fortsetzen wollen.

Quelle: <http://www.badische-zeitung.de/suedwest-1/geissler-vorschlag-mehrheitsfaehig-kretschmann-prueft--48285035.html>

Die Tageszeitung, 7. August 2011

Das Ländle will den Kompromiss

Geißlers Vorschlag zu Stuttgart 21 wurde allseitig belächelt. Jetzt zeigt eine Studie: 69 Prozent der Baden-Württemberger wollen, dass der Kombibahnhof ernsthaft verhandelt wird. VON MARTIN KAUL

BERLIN *taz* | Diese Studie spricht eine klare Sprache: Die Mehrheit der Baden-Württemberger befürwortet den Kompromissvorschlag von Heiner Geißler im Streit um Stuttgart 21. Das ergibt eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts TNS Infratest im Auftrag des Berliner Politikwissenschaftlers Peter Grottian. Demnach befürworten 51 Prozent der befragten Baden-Württemberger den Vorschlag Heiner Geißlers, in Stuttgart eine Mischform aus ober- und unterirdischem Bahnhof zu bauen. 36 Prozent lehnen diesen Vorschlag ab.

Noch deutlicher sind andere Zahlen: Ganze 69 Prozent der Befragten sprechen sich dafür aus, dass die Streitparteien über den Vorschlag des Schlichters zumindest ernsthaft verhandeln sollten. Dies lehnen lediglich 26 Prozent der Befragten ab. Interessant ist, dass sich quer über die Parteigrenzen hinweg deutliche Mehrheiten für eine Verhandlung des Kompromissvorschlags von Heiner Geißler aussprechen.

So sind unter den befragten Sympathisanten der Grünen 83 Prozent der Ansicht, über Geißlers Vorschlag sollte ernsthaft verhandelt werden, unter SPD-Anhängern sind es 72 Prozent. Doch auch unter den befragten Anhängern der CDU sind 62 Prozent dafür, dass die Streitparteien unter Einbeziehung der Stuttgart 21-Gegner die von Heiner Geißler vorgeschlagene Alternative ernsthaft verhandeln. Nur

33 Prozent der CDU-Sympathisanten sprechen sich in der Umfrage dagegen aus.

Das Meinungsforschungsinstitut hatte vom 2. bis 4. August in einer repräsentativen Telefonumfrage 1.002 wahlberechtigte Baden-Württemberger zu ihren Positionen im Streit um das Bahnhofsprojekt befragt.

Mehrheit der S 21-Befürworter stabilisiert sich

Dabei erfragten die Meinungsforscher auch, wer sich nach Ansicht der Baden-Württemberger an einer Volksabstimmung zur Zukunft des Bauprojektes beteiligen sollte. Auch hier ist die Meinung einhellig: 63 Prozent der Befragten sind der Meinung, alle Baden-Württemberger sollten an der Volksabstimmung teilnehmen dürfen. 34 Prozent sind dagegen der Meinung, nur Bürger in Stuttgart und Umgebung sollten abstimmen dürfen.

Ungeachtet eines möglichen Kompromissvorschlags stabilisiert sich im direkten Vergleich zwischen ober- und unterirdischem Bahnhof allerdings die Mehrheit der Stuttgart 21-Befürworter. Direkt danach befragt, ob sie den Stuttgarter Tiefbahnhof eher bauen oder lieber aus dem Projekt aussteigen würden, befürworteten 59 Prozent der Befragten den Bau. 31 Prozent sind der Meinung, aus dem Projekt sollte ausgestiegen werden.

In Auftrag gegeben hatte die Umfrage der Berliner Politologieprofessor Peter Grottian, der im Streit um das Bahnhofsprojekt zu den Gegnern des geplanten Tiefbahnhofes zählt. Nach eigenen Angaben hatte Grottian die Studie aus eigenen Mitteln bezahlt, um zu ermitteln wie die Bevölkerung zu einem möglichen Kompromiss steht.

Nachdem auch die Auswertung des sogenannten »Stresstests«, der das Ergebnis eines mehrmonatigen Schlichtungsverfahrens gewesen war, den Konflikt um das Bauprojekt nicht befriedet hatte, hatte der Schlichter Heiner Geißler zuletzt eine Kompromisslösung vorgeschlagen, wonach der Stuttgarter Bahnhof aus einem ober- und einem unterirdischen Teil bestehen soll. Demnach soll der bestehende oberirdische Kopfbahnhof verkleinert und für den Regionalverkehr erhalten bleiben. Ein neuer Tiefbahnhof für den Fernverkehr soll zwar

gebaut werden, mit vier Gleisen jedoch kleiner als geplant ausfallen und damit einen geringeren Eingriff in die Natur und eine Reduzierung der Kosten bewirken.

An der Entwicklung dieses Vorschlages war auch das renommierte Schweizer Verkehrsberatungsunternehmen SMA beteiligt. Öffentlich hatte Geißler, nicht zuletzt aufgrund einiger misslungener Auftritte, allerdings auch viel Hohn für seinen Kompromissvorschlag geerntet.

Grottian selbst sagte zu der Studie: »Die Umfrage zeigt den ganz starken Wunsch, in irgendeiner Form noch zu einem Kompromiss zu kommen. Ich hätte nicht erwartet, dass selbst die CDU-Wähler sich so eindeutig für einen Kompromiss aussprechen.« Alle Beteiligten seien daher nun gefragt, Geißlers Kompromissvorschlag ernst zu nehmen.

Quelle: <http://www.taz.de/Streit-um-Stuttgart-21/!75801/>

Egon Hopfenzitz [ehem. Bahnhofsvorsteher des Stuttgarter Hbf.]

Vor den »ArchitektInnen für K21« am 15. August 2011

Ich persönlich stehe voll und ganz hinter dem Kombivorschlag von *Geißler* [...] Weil durch diesen Kombivorschlag der Bonatz-Bahnhof als Bahnhof erhalten bleibt. [...] Zweitens wäre es möglich, den Südflügel zu erhalten [...] und es ist die einzige Möglichkeit, Stuttgart 21 heute noch zu verhindern.

Quelle: <http://www.youtube.com/watch?v=ik6ckBEVz7s>

Dritter Anhang

1. Die Petition für den Volksentscheid über die drei Alternativen S 21, K 21 und SK 2.2

Sehr geehrte Mitglieder des Landtags und der Landesregierung!

Der Landtag und die Landesregierung Baden-Württembergs mögen die gesetzlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Landes-souverän noch in diesem Jahr durch eine Volksabstimmung über den Gegenstand des Bahnknotens Stuttgart demokratisch entscheiden kann. Dabei sollen folgende Bedingungen berücksichtigt werden:

1. Sollten drei Varianten zur Entscheidung kommen, wären dies:

- **A** die bisher von der DB Bahn geplante und von der Fa. SMA testier-te und öffentlich im Schlichtungsverfahren diskutierte **Variante S 21**,
- **B** nach einer vom Aktionsbündnis noch zu erstellenden Vorlage die **Variante K 21** und schließlich
- **C** der »**Kombinations**«-Vorschlag **SK 2.2** [Geißler/SMA vom 29. Juli 2011], »Allianz für den Mittelweg«.

Die Verantwortung für die jeweilige Position hätten nach diesem Vorschlag die oben Genannten zu übernehmen. Jede Position sollte ihr Projekt bis zu einem von der Landesregierung zu bestimmen- den Endtermin auch zurückziehen und nicht zur Abstimmung bringen können.

2. Als Bedingung für die Vorbereitung der Volksabstimmung sollte – gesetzlich geregelt – gelten, dass

- die Landesregierung 8 Wochen vor der Abstimmung allen Stimmberechtigten des Landes **ein Abstimmungsheft** zur Verfügung stellt, in welchem durch ihre Vertretungen in je gleichem Umfang die drei Positionen mit Begründung dargestellt werden
- und 6 Wochen vor der Volksabstimmung **in den großen Medien** des Landes [TV, Radio und Printpresse] – durch **VertreterInnen der drei Positionen** und DiskussionsteilnehmerInnen **das Pro und Contra** gleichberechtigt debattiert werden kann. Dafür soll **eine neutrale Mediatorengruppe** gebildet werden, der die Leitung der Debatten zu übertragen wäre. Über etwaige Beschwerden sollte **ein Schlichtungsrat** entscheiden.

Für die Demokratie-Initiative 21, Achberg, 6. August 2011

Wilfried Heidt, Gerhard Meister

2. Unterstützungsunterschriften

für eine Volksabstimmung über den Bahnknoten Stuttgart mit den drei Alternativen **S 21** [Tiefbahnhof nach dem Plan der Bahn], **K 21** [Kopfbahnhof nach der Forderung des Aktionsbündnisses] und **SK 2.2** [nach dem Vorschlag Geißler/SMA vom 29. 7. 2011]:

Ich unterstütze mit meiner Unterschrift den Vorschlag der Demokratie-Initiative 21 zu den in der Petition beschriebenen Bedingungen, eine Volksabstimmung über die obigen drei Positionen durchzuführen.

Name	Adresse	Unterschrift	Vernetzung*
			<input type="checkbox"/>
			eMail-Adresse
			<input type="checkbox"/>
			eMail-Adresse
			<input type="checkbox"/>
			eMail-Adresse
			<input type="checkbox"/>
			eMail-Adresse
			<input type="checkbox"/>
			eMail-Adresse

* Alle diejenigen, die an ihrem Wohnort am Aufbau eines Netzwerks für die Vorbereitung der Volksabstimmung mitwirken wollen, sind gebeten, die vorgesehene Spalte anzukreuzen. Alles Nähere folgt. Bitte auch eMail-Adresse angeben.

Name **Adresse** **Unterschrift** **Vernetzung***

eMail-Adresse

Zur Unterzeichnung im Internet
www.demokratie-initiative21.de/petition-sk22

Einsenden an: Demokratie-Initiative 21 Landesbüro Baden-Württemberg
88147 Achberg, Humboldt-Haus, Panoramastr. 30

STUTTGARTER TRIPTYCHON

1. Tafel

DAS

**»Es
ist
an
der
Zeit«**

**MEMO
RAN
DUM**

Zur Entwicklungsgeschichte
der plebiszitären Demokratie in
Baden-Württemberg 1952 - 2011



DEMOKRATIE-INITIATIVE 21

ACHBERGER BÜCHER

STUTTGARTER TRIPTYCHON

2. Tafel

EINE PETITION FÜR DIE STÄRKUNG DER VOLKS RECHTE

»Es
ist
an
der
Zeit«

An den Landtag und die Landes-
regierung in Baden-Württemberg



DEMOKRATIE-INITIATIVE 21

ACHBERGER BÜCHER

Wilfried Heidt

Die Chance der Befreiung

**Ideen zur
Emanzipation
der Gesellschaft
von den sie
beherrschenden
Mächten**

Ein Projekt

Edition Medianum

160 Seiten

ACHBERGER BÜCHER

Initiative 1989 - 2009

**Wie
Goethe & Schiller
1989
versuchten,
die DDR
zu retten
und neu zu gründen**

**Das »Weimarer Memorandum«,
das »Achberger Memorandum«
und »die Gretchenfrage«
an den siebzehnten
Deutschen Bundestag**

**Achberger Verlag
edition medianum
AVE 2009**

300 Seiten

ACHBERGER BÜCHER

1953 – 2013

Im Blick auf 60 Jahre »17. Juni«

DEUTSCH



LAND

Band 1

ERWACHE

Die aktuelle Aufgabe des Volkes

AV

ca. 150 Seiten

Erscheint im Herbst 2011

ACHBERGER BÜCHER

WILHELM SCHMUNDT

**Zeitgemäße Wirtschafts-
und Geldgesetze**

Entwurf einer Einführung

**Ausweg aus
den Krisen**

**Über die Rechtsgrundlagen
einer nachkapitalistischen
freien Unternehmens- und
demokratisch legitimierten
Geldordnung**



EDITION MEDIANUM

ca. 100 Seiten

Erscheint im Herbst 2011

ACHBERGER BÜCHER

Dialogica II

Beiträge zum wissenschaftlichen, politischen und zivilgesellschaftlichen Diskurs über aktuelle Fragen wirtschaftlicher, monetärer, rechtlicher und kultureller Perspektiven.

Schriftenreihe des Achberger Instituts für Sozialforschung und Zeitgeschichte und des Wiener Instituts für Europäische Gesellschafts-Entwicklung.

Wilfried Heidt

Gerhard Schuster



Auf der Suche nach der »Seele Europas«



- ▶ **im Blick auf menschenkundliche**
- ▶ **sozialwissenschaftliche**
- ▶ **und zeitgeschichtliche Aspekte**



**o Logosophische Prolegomena
zu einem europäischen Projekt**



AV

80 Seiten, inkl. Beiheft

ACHBERGER BÜCHER

Kontakte

communication@demokratie-initiative21.de

Für Baden-Württemberg
www.demokratie-initiative21.de

Für die Bundesebene
www.volksgesetzgebung-jetzt.de
www.wirsinddeutschland.org

Für Europa
www.impuls21.net
www.ig-eurovision.net

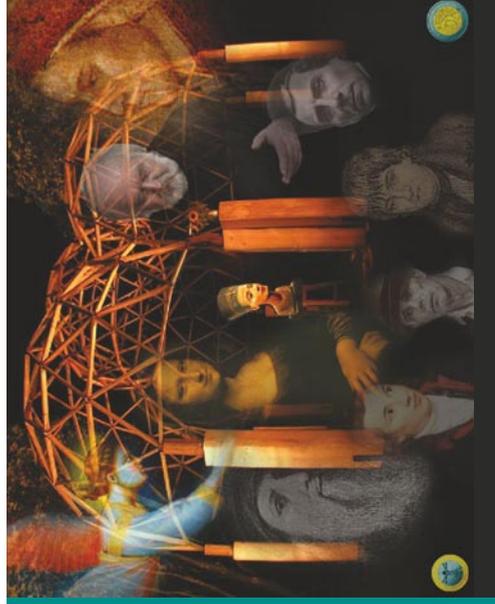
Weitere Informationen zum »Dritten Weg«
www.medianum.org

Internationales Kulturzentrum Achberg
Tagungsstätte - www.humboldt-haus.de
88147 Achberg, Panoramastr. 30
Tel. 08380-500, Fax -675

Spendenkonto
Internat. Kulturzentrum Achberg e.V.
Volksbank Allgäu-West, BLZ 650 920 10, KtoNr. 344 25 004
Für internationale Überweisungen
BIC: GENODES1WAN, IBAN: DE48 6509 2010 0034 4250 04

tth.wilfried-heidt.de

Die Liebe zu einer Sache ist die Tochter ihrer Erkenntnis, und die Liebe ist um so glühender, je sicherer die Erkenntnis ist; diese Sicherheit entsteht



aus der gesamten Kenntnis aller Teile, die, miteinander vereint, die Gesamtheit des zu liebenden Gegenstandes sind.

Leonardo da Vinci, um 1519

Weil sich die in der Sache »Bahnhof Stuttgart« ja gespaltene grün-rote Landesregierung in einer ersten Beratung des Kombi-Vorschlags SK 2.2 von *Heiner Geißler* nicht gleich zu einem definitiven Ja oder Nein entschieden hat, titelte die Presse ihre Kommentare postwendend mit »Grün-Rot geht auf Distanz«, »Kein Kombi-Bahnhof« »Kein Kompromiss für Stuttgart 21«, »Stuttgart-21-Kompromiss vor dem Aus« usw. – so die überwiegende Tendenz.

Das wirkt auf das Gemüt der Leser. Korrekt war, was RP-ONLINE schrieb: »Rot-Grün fordert Prüfung des Kombi-Bahnhofs« bis Ende August. Zwar mag es stimmen, wenn das Aktionsbündnis für K 21 meinte, in dieser Kürze der Zeit könnten »die Vor- und Nachteile des Kombi-Bahnhofs nicht ernsthaft abgewogen werden«, doch rät politischer Realismus, jetzt ohne weiteres Zögern die »dritte Kraft« für den Mittelweg zu formieren und zu organisieren und ihr Gewicht in die Waagschale zu legen: Die Kraft der »vernünftigen Menschen«, die der Schlichter *Geißler*, wie er sagte, bei seinem Vorschlag vor Augen hatte.

Dies bürgerschaftliche »Bündnis SK 2.2« anzupacken und als ein landesweites Netzwerk für den Volksentscheid im »goldenen Herbst 2011« zu impulsieren ist der Sinn und Zweck der vorliegenden Publikation innerhalb des Projektes »Stuttgarter Triptychon«. Sich daran aktiv zu beteiligen sind alle, die sich zu der *Gattung der Vernünftigen* in dem Verständnis zählen, wie es in diesem kleinen Buch – und seinen beiden Geschwistern – beschrieben ist, herzlich eingeladen!



edition medianum