

Schlichtung Stuttgart 21 **PLUS**

1. Am Mittwoch, 06.10.2010, wurde ich im Landtag von Ministerpräsident Mappus als Schlichter für den Streit um den Tiefbahnhof Stuttgart 21 und um die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen vorgeschlagen, vom Fraktionsvorsitzenden Kretschmann in derselben Sitzung bestätigt, nachdem am Tag zuvor der Fraktionsvorsitzende der Grünen im Stuttgarter Stadtrat Werner Wölfle meinen Namen für diese Aufgabe genannt hatte. Dem schlossen sich alle Landtags-Fraktionen an. Das Aktionsbündnis gegen S 21 stimmte daraufhin am 12. Oktober meiner Nominierung zu. Am 15. Oktober 2010 einigten sich Projektgegner und Projektbefürworter darauf, sich an einen Tisch zu setzen und mit dem Schlichtungsverfahren zu beginnen. Zuvor war Einigung über den Inhalt der Friedenspflicht und deren Einhaltung während der Schlichtungsgespräche erzielt worden. Am 22. Oktober begann die erste Schlichtungsrunde.
2. Das Verfahren war als Fachschlichtung gedacht, wobei offen blieb, ob diese in eine Ergebnisschlichtung verbunden mit einem Votum des Schlichters münden sollte. Es war klar, daß daraus keine rechtliche Bindung entstehen konnte, wohl aber eine psychologische und politische

Wirkung die Folge war. Der Begriff Schlichtung Stuttgart 21 setzte sich dann auch in der Öffentlichkeit durch.

3. Bund und die Länder Baden-Württemberg und Bayern (wegen Neu-Ulm-21) sich auf eine Vorfinanzierung geeinigt hatten, genehmigte der Aufsichtsrat der DB am 14. März 2001 das Projekt. Damit wurde der Weg für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen geebnet. Am 31. Oktober 2001 wurde das erste Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt eröffnet. In den darauffolgenden Jahren wurde das Projekt von allen zuständigen parlamentarischen Gremien mehrheitlich gebilligt und insoweit legalisiert. Dennoch formierte sich schon frühzeitig Widerstand gegen S 21, der sich vor allem im Laufe des Jahres 2010 zu massenhaften Demonstrationen mit bis zu über 60.000 Teilnehmern äußerte. Der Spalt ging quer durch die gesamte Stadtbevölkerung und bewegte zunehmend auch die Bevölkerung Baden-Württembergs. Auch die Befürworter gingen auf die Straße. Am 30. September 2010 eskalierte der Protest. Bei einer Demonstration kam es zur Konfrontation der Protestbewegung mit der Polizei mit der Folge von über 100 Verletzten, darunter zwei Schwerverletzten.

Diese Entwicklung, mit negativem Echo bis in die USA, hatte die Bevölkerung und die politisch Verantwortlichen erschüttert. Sie hatte regionale und überregionale Gründe und ist nur zu verstehen auf dem Hintergrund einer massiven Vertrauenskrise der Politik im Allgemeinen und einer speziellen ebenfalls massiven Kritik an der Art und Weise des Zustandekommens und der Durchführung des Projekts S 21. In den Augen vieler Bürgerinnen und Bürger waren mit ihm mehr ökologische, geologische und finanzielle Risiken als wirtschaftlichen Chancen

verbunden. Wichtiges Ziel der Schlichtung war daher, durch Versachlichung und eine neue Form unmittelbarer Demokratie wieder ein Stück Glaubwürdigkeit und mehr Vertrauen für die Demokratie zurückzugewinnen. Die Schlichtung hat mit dem sachlichen Austausch von Argumenten unter gleichberechtigter Teilnahme von Bürgern aus der Zivilgesellschaft etwas nachgeholt, was schon vor vier oder fünf Jahren hätte stattfinden sollen. Die Schlichtung konnte jedoch diesen Fehler nur teilweise reparieren.

4. Unabhängig vom Ergebnis in der Sache war die Schlichtung, bevor sie heute zu Ende geht, ein Erfolg, wie die „Stuttgarter Zeitung“ schreibt.

Im Einzelnen:

4.1. Bürgerinitiativen aus der Zivilgesellschaft, Projektgegner wie Befürworter, Ministerpräsident, Minister, Bahnvorstände, Bürgermeister, Abgeordnete haben sich an einen Tisch gesetzt und in neun Schlichtungsrunden vom 22. Oktober 2010 bis 30. November die Argumente ausgetauscht. Das wäre noch vor zwei Monaten unvorstellbar gewesen.

4.2. In der Landtagssitzung vom 6. Oktober 2010 sagte Winfried Kretschmann an die Adresse der Landesregierung: „Glauben Sie mir, die Hauptquelle des Protestes ist, daß Sie den Protest gar nicht ernst nehmen und daß Sie denken, die Gegner hätten noch nicht einmal gute Argumente.“ Diese Beschwerde müßte er heute nicht mehr vorbringen. Die Projektgegner haben bewiesen, daß sie für das von ihnen ausgeübte

Demonstrationsrecht gute Gründe haben. Dies wird von der anderen Seite anerkannt. Die Debatte wurde auf Augenhöhe geführt. Auch dies hat es in dieser Form noch nie gegeben. Die Bereitschaft der Landesregierung, hier mitzumachen, kann auch als „Gegenbeweis“ zu der weit verbreiteten Meinung gelten, „die da oben machen was sie wollen“.

4.3. Die Gleichberechtigung wurde auch dadurch sichergestellt, daß das Land Baden-Württemberg alle Ausgaben der Projektgegner für Gutachten und Sachverständige übernommen hat. Das Aktionsbündnis wurde dadurch, wie die FAZ schrieb, zum ebenbürtigen Kontrahenten in der Landespolitik aufgewertet. (Peter Conradi: „Die Schlichtung hat unser Gewicht in der Öffentlichkeit verändert. Es ist gelungen, so etwas wie ein faires Gegenüber herzustellen.“ Werner Wölfle: „Unsere Akzeptanz ist gestiegen, keiner kann mehr sagen, wir wären nur Protestler.“)

4.4. Voraussetzung für das Gelingen der Schlichtung war die vom Ministerpräsidenten ausgegebene Parole: Nicht nur alle an den Tisch, sondern alle Fakten auf den Tisch. Dieser Faktencheck ist weitgehend gelungen – angesichts der Komplexität des Problems fast ein Wunder. Lediglich das Zurückhalten von Detailinformationen zur Projektfinanzierung wegen der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen bei den Ausschreibungen blieb unbefriedigend. Durch die Einsetzung von drei Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurde dieser Mangel jedoch in meinen Augen weitgehend behoben.

4.5. Einer der Hauptgründe für das Mißtrauen gegenüber der Politik ist die wachsende Undurchschaubarkeit der politischen und ökonomischen

Vorgänge, wie sie sich in der zurückliegenden Finanzkrise gezeigt hat. Die totale Öffentlichkeit und Transparenz des Schlichtungsverfahrens sollte die Gegenposition zu praktizierter Geheimhaltung und Konservierung von Herrschaftswissen bilden. Die Schlichtungen wurden daher jeweils von Anfang bis zum Ende live im Fernsehen durch Phoenix und teilweise SWR und Flügel TV übertragen und ins Internet gestellt. Gleichzeitig konnten interessierte Bürger im großen Saal des Stuttgarter Rathauses das Geschehen auf einer Großbildleinwand verfolgen. Die Schlichtung war daher auch moderne Aufklärung im besten Sinne von Immanuel Kant, nämlich die Menschen zu befähigen, sich aus „unverschuldeter Unmündigkeit“ zu befreien und dadurch „jederzeit selbständig denken“ zu können. Das Interesse war enorm und führte bei Phoenix und SWR zu bisher nicht erreichten Einschaltquoten, mit über einer Million Zuschauern. Das Interessante in den Augen der Beteiligten und der Zuschauer war, daß die gesamten Argumente beider Seiten offengelegt und Zusammenhänge dargestellt wurden (F. Brettschneider). Statt der Vorstellung von Teilaspekten durch mediale Statements, konnte die Herleitung von Argumenten dargestellt werden, die „Storylines“, wie Volker Kefer einmal sagte: d. h. die technische Gesamterzählung und der innere Zusammenhang des Vorhabens – und das vor einem Millionen-Publikum.

4.6. In der Presse, aber auch in den Parlamenten und Regierungen außerhalb von Baden-Württemberg wurde die Frage gestellt, ob die Bürger in Zukunft der Regierung und den Parlamenten nachträglich in die Parade fahren dürfen und dadurch die repräsentative Demokratie gefährden. Dies ist eine berechtigte Frage, aber in der Zeit der Mediendemokratie, mit Internet, Facebook, Blogs, einer Billion

Webseiten und der Organisation von Zehntausenden Menschen per Mausklick kann die Demokratie nicht mehr so funktionieren wie im letzten Jahrhundert. Die Zeit der Basta-Politik ist vorbei, auch Parlamentsbeschlüsse werden hinterfragt, vor allem wenn es Jahre dauert, bis sie realisiert werden. Sie müssen jedenfalls in dieser Zeit immer wieder begründet und erläutert werden.

Die Fristen zwischen Planung und Realisierung von Großprojekten sind viel zu lang. Die Öffentlichkeit muß zwar heute schon nach § 3 des Baugesetzbuches über Pläne und Alternativen frühzeitig informiert werden. Diese Bestimmung wird jedoch nicht eingehalten oder zu eng ausgelegt. Notwendig ist zudem, daß Alternativen offiziell ermöglicht und geprüft werden. Das Fehlen dieser Möglichkeit war einer der größten Schwächen im Verfahren von S 21. Wäre die Ursprungsplanung von Prof. Heimerl, ähnlich der sogenannten Züricher Lösung, oder andere Pläne wie z. B. K 21 gleichberechtigt zu S 21 in den Planfeststellungsverfahren zur Debatte gestellt worden, wäre der Tiefbahnhof möglicherweise auch das Resultat der Prüfungen gewesen, aber andere Konzepte nicht planerisch in nicht mehr revidierbaren zeitlichen Verzug geraten. Dies war, um auch dies deutlich zu sagen, nicht der Fehler der jetzigen Landesregierung; sie hat dieses Defizit geerbt; Ministerpräsident Mappus hat konsequenterweise eine gesetzliche Reform des Baurechts bereits vorgeschlagen.

5. Wir brauchen nach meiner Auffassung in Deutschland eine Verstärkung der unmittelbaren Demokratie. Sicher kann das Schweizer Modell nicht 1:1 auf Deutschland übertragen werden. Aber wir sollten, um Entwicklungen wie bei S 21 in der Zukunft zu verhindern, das

Beteiligungsverfahren der Schweiz übernehmen, zumindest für Großprojekte:

1. Phase:

Formulierung des Ziels, z. B. Basistunnel durch den Gotthardt, dann Abstimmung

2. Phase:

Entwicklung der Pläne, mögliche Alternativen, dann Abstimmung

3. Phase:

Realisierung mit begleitender Begründung und Information

Solange dies im Bund und in den Ländern nicht möglich ist, bietet sich das hier praktizierte Stuttgarter Modell als Prototyp an (institutionalisierte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe).

6. Es war von vornherein klar, daß bei der gegebenen Situation heute ein Kompromiß zwischen Tief- und Kopfbahnhof nicht mehr möglich ist. Der ursprüngliche Plan von Prof. Heimerl, nämlich Sanierung des Kopfbahnhofs mit Bau eines viergleisigen Durchgangsbahnhofs plus Anschlußtunnel zur Neubaustrecke und Abzweig zum Flughafen wäre ein solcher Kompromiß gewesen. Diese sogenannte Kombi- oder Züricher Lösung war aber nach dem Raumordnungsverfahren 1996/97 von der Bahn so wenig aufgegriffen worden wie die „Lean-Variante“, die heutige K 21-Konzeption.

Ein Kompromiß ist heute auch deswegen nicht möglich, weil sich die Politik vor der Landtagswahl der beiden Bahnhöfe bemächtigt hat, ebenfalls kompromißlos: Die CDU offiziell für S 21 und die Grünen per

Parteitagsbeschluß dagegen und für K 21. Bei dieser Sachlage wäre es für mich das Einfachste gewesen, eine Volksabstimmung oder eine Bürgerbefragung vorzuschlagen. Eine Bürgerbefragung in Stuttgart ist heute noch möglich unter der Voraussetzung, daß während des Baus von Stuttgart 21 eine Beteiligung der Stadt an Mehrkosten gefordert würde. Das ergibt sich aus dem Beschluß des Gemeinderates vom 29. Juli 2009. Ein Bürgerentscheid zu der Grundsatzfrage Stuttgart 21 Ja oder Nein ist dagegen rechtlich unzulässig. Bei einer bloßen Bürgerbefragung hätte das Ergebnis keinerlei Auswirkungen auf den Fortgang des Projektes. Die Deutsche Bahn ist nicht verpflichtet, einem solchen Votum zu folgen. Hinzu kommt, daß der Vorstand der Bahn gesetzlich verpflichtet ist, Schaden vom Unternehmen abzuwenden, der bei einem Bau-Stopp von S 21 in Milliardenhöhe entstünde.

7. Die Schlichtung ist ein neues Projekt unmittelbarer Demokratie mit großer Transparenz. Es kommt für mich aber nicht infrage, am Ende alles offen zu lassen. Ich hatte mir zunächst überlegt, eine Abwägung und Beurteilung der Argumente zu allen wichtigen Streitpunkten vorzunehmen, also zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit, zum Betriebskonzept, zu Ökologie, Städteplanung, Geologie und Finanzierung von S 21 und K 21. Dies hätte jedoch mit Sicherheit jeden Zeitrahmen gesprengt und zum sofortigen und aus jeweiliger Sicht durchaus berechtigten Widerspruch und somit zur Fortsetzung der Schlichtungsdiskussion über die Friedenspflicht hinaus geführt. Ich möchte ein Beispiel geben: Nach dem von den Projektgegnern favorisierten System des Integralen Taktverkehrs (ITV) nach schweizerischem Vorbild braucht der ICE von Mannheim über Stuttgart nach Ulm bei K 21 elf Minuten länger als bei Stuttgart 21. Ob dies, wie

die Bahn meint, für die Reisenden unzumutbar ist (über 10 Minuten Standzeit im Stuttgarter Bahnhof) oder ein solcher Zeitpuffer pünktliche Züge und bequemes Umsteigen ermöglicht, wie das Bündnis meint, kann vom Schlichter nicht entschieden werden.

Ich kann jedoch eine grundsätzliche Bewertung der unterschiedlichen Positionen vornehmen und Schlußfolgerungen für die Zukunft ziehen

8. Ich beginne mit den Vorschlägen der Projektgegner:

Werner Wölfle, der Vorsitzende der grünen Stadtratsfraktion, sagte zum Ablauf und Inhalt der Schlichtung „Wir haben gezeigt, daß wir mit K 21 ein alternatives Projekt zur Modernisierung des Stuttgarter Bahnknotens haben“. Es ist ganz sicher ein wichtiges Resultat der Schlichtung, daß die Idee eines erneuerten Kopfbahnhofs mit Bau eines Anschlußtunnels von Obertürkheim nach Denkendorf zur Neubaustrecke mit Abzweig zum Flughafen trassenmäßig realisierbar und technisch möglich ist.

Gleichzeitig haben die Projektgegner eine Reihe von fundierten Gründen gegen S 21 und die NBS vorgetragen und vor allem auf Risiken, Mängel und Probleme der S 21-Projektion hingewiesen. Dies betrifft zunächst vor allem die knappe Dimensionierung des Tiefbahnhofs mit nur 8 Gleisen im Hinblick auf die prognostizierte und gewünschte Zunahme des Personenverkehrs. Dasselbe gilt für den zweigleisigen Ausbau weiterer Strecken im Bereich des Flughafens und der sogenannten Wendlinger Kurve und die Beseitigung des Engpasses zwischen Zuffenhausen und dem Tiefbahnhof. Beachtliche Verbesserungsvorschläge betreffen die Notwendigkeit von kreuzungsfreien Einfahrten in den Tiefbahnhof. Ich empfehle der Bahn, aus diesen und anderen berechtigten Kritikpunkten Konsequenzen zu ziehen.

9. Dennoch halte ich die Entscheidung, S 21 fortzuführen, für richtig.

Die Gegner von Stuttgart 21 haben in den Schlichtungsgesprächen deutlich machen können, daß es mit dem Kopfbahnhof 21 eine durchaus attraktive Alternative gibt, es gibt jedoch ganz konkrete Nachteile. Der am schwersten wiegende Nachteil liegt darin, daß aus heutiger Sicht eine Verwirklichung des Kopfbahnhofs 21 nicht als gesichert angenommen werden kann, da weder ausreichende Planungen und deshalb auch keine Planfeststellungen, also Baugenehmigungen vorliegen. Zudem ist die Finanzierungsgrundlage logischerweise dann auch nicht gegeben, in der Schlichtungsrunde wurden zudem die Kosten für einen Kopfbahnhof 21 sehr unterschiedlich eingeschätzt.

Für Stuttgart 21 dagegen gibt es eine Baugenehmigung, und dies ist für die Deutsche Bahn AG gleichbedeutend mit einem Baurecht. Es wäre zwar theoretisch möglich, den Bau des Tiefbahnhofs politisch zu torpedieren, aber die rechtliche Situation scheint mir eindeutig: Der Bau von Stuttgart 21 käme nur dann nicht, wenn die Bahn AG freiwillig darauf verzichten würde. Dazu ist die Bahn nicht bereit, das war zu erwarten. Herr Dr. Kefer hat für den Fall eines Projektausstiegs in den vorletzten Schlichtungsrunde am letzten Freitag bereits eine umfassende gerichtliche Klage angekündigt.

Bei einem Ausstieg aus Stuttgart 21 entstünden den Projektträgern, insbesondere der Bahn AG, hohe Kosten, die von den S21-Gegnern auf 600 Millionen Euro, von der Bahn auf gut 2,8 Milliarden Euro beziffert werden. Deshalb haben wir diese Frage von drei

Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einer Plausibilitätsprüfung unterziehen lassen: Eine der Gesellschaften kommt zu der Auffassung, daß ein Ausstieg rund 1 Milliarde Euro kosten würde, die beiden anderen gehen sogar von 1,5 Milliarden Euro aus. Das ist viel Geld dafür, daß man am Ende nichts bekommt.

Die Plausibilität der Kosten von Stuttgart 21 hat zwar Risiken deutlich aufgezeigt, in der Summe aber keinen wirklich überzeugenden Anhaltspunkt dafür gebracht, das Projekt aus Kostengründen zum jetzigen Zeitpunkt doch noch zu stoppen.

Einen Kompromiß zwischen Stuttgart 21 und einem Kopfbahnhof 21 kann es nicht geben, die Gründe hierfür habe ich dargelegt. Also kann eine Chance zur Verkleinerung des vorhandenen Konfliktpotenzials und eine Entschärfung des Konflikts nur noch darin gesucht und gefunden werden, wichtige und berechtigte Kritikpunkte der S21-Gegner aufzugreifen, offensichtliche Schwachstellen zu beseitigen und Stuttgart 21 als Bahnknoten im Interesse der Menschen deutlich leistungsfähiger, baulich attraktiver, umweltfreundlicher, behindertenfreundlicher und sicherer zu machen – zu Stuttgart 21 **PLUS**.

10. Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn entscheidende Verbesserungen an dem ursprünglichen Projekt vorgenommen werden, also aus Stuttgart 21 ein Stuttgart 21 PLUS wird. In der Schlichtung ist auch noch einmal klar geworden, daß der Tiefbahnhof nur dann einen Sinn hat, wenn gleichzeitig die Neubaustrecke zwischen Ulm-Wendlingen verwirklicht wird. Bis 2016 ist die Finanzierung durch die Bahn und das Land Baden-Württemberg

sichergestellt. Ab 2016 wird sich der Bund an den Gesamtkosten von 2,9 Milliarden Euro mit 1,8 Milliarden Euro beteiligen. Nach Auskunft des Vorsitzenden des Bundestagsausschusses für Verkehr Winfried Hermann im Schlichtungsverfahren ist jedoch die Finanzierung durch den Bund nicht abschließend gesichert. Diese Aussage basiert allerdings auf einer Prognose für das Jahr 2016 und unterstellt, daß die dann vorhandene Mehrheit im Deutschen Bundestag aus dem Projekt aussteigen würde. Es kann natürlich auch gerade umgekehrt sein. Infolgedessen können solche Annahmen nicht Grundlage des Schlichterspruches sein.

Es steht fest, daß von den sieben Planfeststellungsabschnitten für die Neubaustrecke von Wendlingen vier sich noch im Planfeststellungsverfahren befinden. Da die Neubaustrecke eine zwingende Voraussetzung für den Tiefbahnhof bedeutet und die Bahn mit den Bauarbeiten fortfahren will, ist es vordringlich, daß die Projektträger für die Neubaustrecke so rasch wie möglich für die rechtliche und finanzielle Absicherung der Neubaustrecke Sorge tragen.

11. Für die Fortführung des Baues von S 21 halte ich aus den genannten Gründen folgende Verbesserungen für unabdingbar:
 1. Die durch den Gleisabbau frei werdenden Grundstücke werden der Grundstücksspekulation entzogen und daher in eine Stiftung überführt, in deren Stiftungszweck folgende Ziele festgeschrieben werden müssen:
 - Erhaltung einer Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt.
 - Die übrigen Flächen müssen ökologisch, familien- und kinderfreundlich, mehrgenerationengerecht, barrierefrei und zu erschwinglichen Preisen bebaut werden.

– Für notwendig halte ich eine offene Parkanlage mit großen Schotterflächen

2. Die Bäume im Schloßgarten bleiben erhalten. Es dürfen nur diejenigen Bäume gefällt werden, die ohnehin wegen Krankheiten, Altersschwäche in der nächsten Zeit absterben würden. Wenn Bäume durch den Neubau existentiell gefährdet sind, werden sie in eine geeignete Zone verpflanzt. Die Stadt sollte für diese Entscheidungen ein Mediationsverfahren mit Bürgerbeteiligung vorsehen.

3. Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z.B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden.

4. Im Bahnhof selber wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. Im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen müssen die Durchgänge gemessen an der bisherigen Planfeststellung verbreitert, die Fluchtwege sind barrierefrei zu machen

5. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof und in den Tunnels zum Brandschutz und zur Entrauchung müssen verbessert werden. Die Vorschläge der Stuttgarter Feuerwehr werden berücksichtigt.

6. Für das Streckennetz sind folgende Verbesserungen vorzusehen:

- Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein 9. und 10. Gleis.
- Zweigleisige westliche Anbindung des Flughafen Fernbahnhofs an die

Neubaustrecke

- Zweigleisige und kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve
- Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Canstatt zum Hauptbahnhof.
- Ausrüstung aller Strecken von S 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik.

12. Die Deutsche Bahn AG verpflichtet sich, einen Streßtest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muß dabei den Nachweis führen, daß ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen. Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muß ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden. Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen. Welche der von mir vorgeschlagenen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Strecken bis zur Inbetriebnahme von S 21 realisiert werden, hängt von den Ergebnissen der Simulation ab.

Diese von mir vorgetragenen Vorschläge in den Ziffern 11 und 12 werden von beiden Seiten für notwendig gehalten.

13. Aller Voraussicht nach wird der Bau des Bahnhofs S 21 fortgesetzt werden. Ein Baustopp bis zur Landtagswahl ist sowohl von der Bahn wie von der Landesregierung abgelehnt worden. Es ist damit zu rechnen, daß

der Protest trotz S 21 PLUS anhalten wird. Es ist nicht auszuschließen, daß es bei bestimmten Bautätigkeiten zu Konfliktsituationen kommen kann. Nach den positiven Erfahrungen in dieser Schlichtungsrunde rege ich an, eine situationsbedingte Schlichtung in ähnlicher Zusammensetzung unter Vorsitz eines Moderators, z. B. den Bischöfen oder eines Vertreters der Robert-Bosch-Stiftung, vorzusehen.

14. Die Schlichtung als solche, die Art und Weise der Diskussion, hat in der Bevölkerung ein überaus positives Echo gefunden. Dies könnte für den kommenden Wahlkampf ein Hinweis dafür sein, daß die Wahlchancen, je nachdem, wie sich die Parteien benehmen, umso größer werden, je mehr die Diskussionen um den Hauptbahnhof Stuttgart auf dem Niveau der jetzt zu Ende gehen Schlichtung geführt werden.
15. Ich danke den Teilnehmern der Schlichtung und den Sachverständigen für die auf hohem Niveau geführten sachlichen Debatten. Sie haben der Demokratie im allgemeinen und der bürgerschaftlichen Verständigung in dieser schönen Stadt einen großen Dienst erwiesen. Ich danke der Stadt Stuttgart und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz, die herzliche Gastfreundschaft und den kaum zu überbietenden perfekten Service. Der Dank gilt ebenso den Stenographen, der Presse und den Fernsehanstalten, die diesem Demokratieexperiment zu einer großen Publizität und zu einem entsprechenden Erfolg verholfen haben. Ich wünsche dem Stuttgarter Demokratie-Modell eine weite Verbreitung in Deutschland.