



DAS VERKEHRSPROJEKT

Das Projekt Stuttgart 21 steht für eine umfassende Neuordnung der Gleisführung am Verkehrsknotenpunkt Stuttgart. Bestandteil der Planungen ist die Anlage eines Gleisrings, der die Zulaufstrecken zum Stuttgarter Hauptbahnhof neu organisiert. Der bisherige überirdische Kopfbahnhof wird mit einer um 90° gedrehten Gleisführung zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgebaut. Von hier aus ist der Neubau einer Schnellbahntrasse nach Wendlingen geplant, die den Flughafen Stuttgart in den ICE-Verkehr einbindet.

Das Projekt Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (NBS), offiziell Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, gehört ebenfalls zu den Planungen für Stuttgart 21 und sieht einen Ausbau der Schnellbahntrasse zwischen Wendlingen und Ulm vor.

Im Rahmen dieser Neuordnung des Gleisverkehrs im Stuttgarter Stadtgebiet ist unter anderem der Bau von vier Bahnhöfen und neuen Gleisstrecken von 57 km Länge geplant. Unter dem Stadtgebiet verlaufen 33 km durch 16 Tunnelröhren – teilweise durch sensibles Gestein.

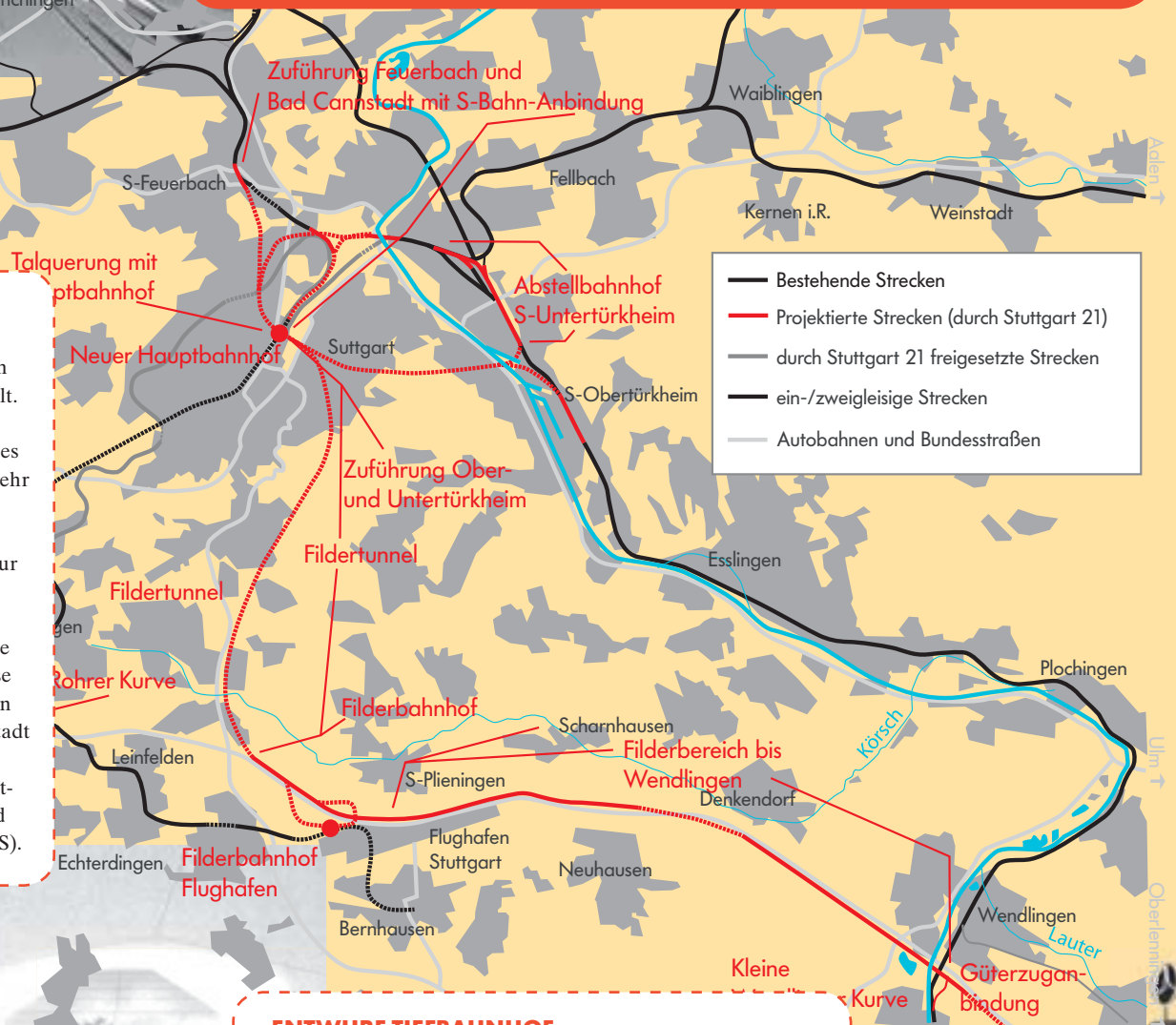
Hier enden die Möglichkeiten der Stadtbahn
Stuttgart 21 kommt.

PLANUNG

Am 18. April 1994 wird erstmals öffentlich die **Ideenskizze** zu Stuttgart 21 vorgestellt. Die anschließende **Machbarkeitsstudie** bestätigt die technische Realisierbarkeit des Projekts und konstatiert Vorteile für Verkehr und Städtebau.

In Form einer **Ideenwerkstatt** wird am 4. April 1995 eine Bürgerbeteiligung zur Konkretisierung der Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Ideenwerkstatt unterzeichnen die Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Region am 7. November 1995 die **Rahmenvereinbarung** zur zeitgleichen Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (NBS).



ENTWURF TIEFBAHNHOF

Die veränderte Gleisführung in der Stuttgarter Innenstadt macht die Umwandlung des Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof notwendig. Aus dem Architekturwettbewerb zur Gestaltung des neuen Bahnhofes geht 1997 der Entwurf von Christoph Ingenhoven und Frei Otto siegreich hervor. Der Entwurf sieht eine unterirdische Bahnhofshalle vor, die unter den bisherigen Bahnsteigflächen und dem südlichen Schlossgarten verläuft. Sie wird durch Kelchstützen überwölbt und beleuchtet. (Vgl. ARCH+ 159/160)

Mit einer unterirdischen Lösung steht der Immobilienwirtschaft die größtmögliche Entwicklungsfläche zur Verfügung.

Albvorlandtunnel, Teil der
Neubaustrecke nach Ulm

DAS STÄDTEBAUPROJEKT

Die Planungen zu Stuttgart 21 in ihrer heutigen Form gehen insbesondere auf die städtebaulichen Potentiale des Grundstückes zurück: Mit der unterirdischen Führung der Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof ist eine Räumung der bisherigen Gleisflächen sowie des Güterbahnhofs möglich.

Die Pläne für Stuttgart 21 sehen vor, dass diese Flächen der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden. Der Erlös aus dem Verkauf dieser Grundstücke wird auf 1 bis 1,5 Mrd. Euro geschätzt und ist für die Finanzierung der umfangreichen baulichen Maßnahmen zu Stuttgart 21 eingeplant.

HIER GEHT'S ZU STUTTART 21

Das Bauprojekt für die Stadt, die Region und das ganze Land

STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Der Entwurf des **Städtebaulichen Rahmenplanes** wird am 31. Januar 1997 vorgestellt. Er basiert auf dem Entwurf des Darmstädter Büros Trojan, Trojan + Neu, der im Ergebnis des Gutachterverfahrens am 9. Oktober 1996 durch die Auswahlkommission als Grundlage für den Rahmenplan empfohlen wurde.

Am 24. Juli 1997 beschließt der Gemeinderat Stuttgart den Städtebaulichen Rahmenplan für das Stadtentwicklungsgebiet auf den Gleisflächen des Stuttgarter Hauptbahnhofes auf Grundlage des siegreichen Städtebauentwurfes von Trojan, Trojan + Neu.

- | | |
|--|-------------------------|
| Schwerpunkt Wohnen | Bestand |
| Gemischte Nutzungen | Markantes Gebäude |
| Schwerpunkt Handel/Kultur/Dienstleistung | Wettbewerb Hauptbahnhof |
| Öffentliche Grünfläche | Hauptverkehrsstraße |
| Private Grünfläche | Fernbahn |
| | Hauptsammelstraßen |

EUROPAVIERTEL

Das **Europaviertel** umfasst das Teilgebiet A1 des städtebaulichen Entwicklungsgebietes und wird seit 2002 baulich realisiert. Es ist das einzige Grundstück, das bereits vor der Fertigstellung von Stuttgart 21 verwertbar ist. Dominiert wird die Bebauung durch Bürogebäude und Dienstleistungsangebote.

Am 5. Juni 2009 findet die Grundsteinlegung für die **Bibliothek 21** statt. Architekt Eun Young Yi hatte 1999 einen international ausgeschriebenen Architekturwettbewerb gewonnen. Die Bibliothek bildet das Herzstück des Europaviertels, die Inbetriebnahme ist für den 24. Oktober 2011 geplant.

Vorstandsvorsitzender
bis 1997

Ministerpräsident
1991–2005

Stuttgarter Oberbürger-
meister 1974–1996

Kosten für Stuttgart 21:
2,500
Mrd. Euro



1995 DIE GRÜNDERVÄTER

HEINZ DÜRR (DB AG)

ERWIN TEUFEL (CDU)

MANFRED ROMMEL (CDU)

RAHMENVEREINBARUNG

Die **Ideenskizze** zu Stuttgart 21 wird am 18. April 1994 erstmals öffentlich vorgestellt. An der Pressekonferenz nehmen unter anderem der Vorstandschef der Bahn AG, Heinz Dürr, Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU), der Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel (CDU) und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) teil.

Im November 1995 einigen sich die Projektpartner auf die Realisierung des Vorhabens. In einer **Rahmenvereinbarung** werden die Maximalkosten für Stuttgart 21 auf 4,893 Mrd. DM (2,5 Mrd. Euro) festgelegt. Der Bund überlässt der Bahn AG zur Finanzierung des Projektes das Gleisvorfeld im Wert von 1 bis 1,5 Mrd. Euro und beteiligt sich darüber hinaus mit rund 500 Mio. Euro. Weitere 500 Mio. Euro werden durch das Land Baden-Württemberg übernommen.

Vorstandsvorsitzender 1999–2009

Ludwigs Nachfolger Hartmut Mehdorn (1999–2009) bewegt die Projektpartner zu weitreichenden finanziellen Zugeständnissen und setzt Stuttgart 21 gegen alle Widerstände durch.

Vorstandsvorsitzender
1997–1999

DB-Vorstandsvorsitzender Johannes Ludewig verhängt 1999 einen Planungsstopp für Stuttgart 21 und fordert ein stärkeres finanzielles Engagement der Lokalpolitik.



JOHANNES LUDEWIG

HARTMUT MEHDORN (DB AG)

GÜNTHER OETTINGER (CDU)

WOLFGANG SCHUSTER (CDU)

Ministerpräsident 2005–2010

Günther Oettinger (2005–2010) setzt sich während seiner Amtszeit massiv für Stuttgart 21 ein und verbucht die Finanzierungsvereinbarung von 2009 als einen seiner größten politischen Erfolge.

Stuttgarter Oberbürgermeister seit 1996

Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (seit 1996) setzt sich durch geschickte Wahlkampfmanöver 1996 gegen Rezzo Schlauch und 2004 gegen Boris Palmer durch. Beide Kandidaten der Grünen hatten ihren Wahlkampf offensiv gegen Stuttgart 21 geführt.

Kosten für Stuttgart 21:
4,120
Mrd. Euro

DIE PROJEKTPARTNER

Stuttgart 21 wird durch CDU-Politiker auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene getragen und in enger Abstimmung mit dem Vorstand der Deutschen Bahn AG entwickelt.

Stadt und Land erwarten neben der medialen Strahlkraft des modernen Bahnhofes finanzielle Vorteile durch die städtebauliche Entwicklung der innerstädtischen Gleisflächen sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Darüber hinaus sollen viele lokale Firmen in die Realisierung des Projektes einbezogen werden: Die Anschaffung von Baufahrzeugen und Gerät zieht ebenso lukrative Aufträge nach sich wie die aufwändigen Tunnelarbeiten und der Bau des Tiefbahnhofs. Die politischen Akteure auf Lokal- und Landesebene sind vielfach mit einflussreichen Firmen der Bau-, Finanz- und Immobilienwirtschaft vernetzt, bei denen sie während oder nach ihrer Abgeordnetenzeit hochdotierte Berater- oder Aufsichtsratsposten in Aussicht haben.

Die Bundesregierung wiederum sieht in Stuttgart 21 die Chance auf eine wirtschaftliche und infrastrukturelle Sanierung der Deutschen Bahn AG. Mit Blick auf einen angestrebten Börsengang legt der Bund als alleiniger Anteilseigner besonderen Wert auf die Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit der Bahn.

2007 DIE MACHER

Ministerpräsident 2010–2011

Stefan Mappus arbeitet bereits als Staatssekretär im Landesverkehrsministerium an der Finanzierung von Stuttgart 21 mit. Als Ministerpräsident muss er den Bau durchsetzen.

Vorstandsvorsitzender seit 2009

DB-Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube übernimmt das Großprojekt von seinem Vorgänger und setzt es mit sanfterem Ton, aber nicht weniger kompromisslos durch. Als Vorstandsvorsitzender ist er verantwortlich für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens und besteht auf dem erteilten Baurecht für Stuttgart 21.

Bundesverkehrsminister seit 2009

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer verteidigt Stuttgart 21 als eigenverantwortliches Projekt der Deutschen Bahn AG, eines privatwirtschaftlich organisierten Unternehmens, für das der Bund nicht zuständig sei.

Bundeskanzlerin seit 2004

Angela Merkel erklärt im September 2010 die anstehenden Landtagswahlen in Baden-Württemberg zur Abstimmung über Stuttgart 21. Durch den Wahlsieg von Grünen und SPD sieht sich die Bundesregierung jedoch nicht veranlasst, die Bahn zum Einlenken in den Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 zu bewegen. Als alleiniger Anteilseigner der Bahn AG kann nur die Bundesregierung Einfluss auf das Unternehmen ausüben.

Kosten für Stuttgart 21:
4,088
Mrd. Euro



STEFAN MAPPUS (CDU)

WOLFGANG SCHUSTER (CDU)

RÜDIGER GRUBE (DB AG)

PETER RAMSAUER (CSU)

ANGELA MERKEL (CDU)

2010 DIE HARDLINER



DIE PROJEKTGEGNER

Seit der Präsentation der ersten Ideenskizze zu Stuttgart 21 im Jahr 1994 wird das Projekt von grundlegender Kritik und Ablehnung begleitet. Gehörten in der Frühphase vor allem Umwelt- und Verkehrsverbände zur aktiven Gegnerschaft, weitete sich der Protest in den Folgejahren auf weitere gesellschaftliche Kreise aus, umfasst heute ein breites Spektrum an Interessengruppen und wirkt bis in die Bundespolitik hinein.

Stadtrat für die SÖS seit 2004

Hannes Rockenbach ist seit 2004 Stadtrat in Stuttgart für das parteifreie Bündnis Stuttgart Ökologisch Sozial (SÖS). Er hat Architektur und Stadtplanung studiert und engagiert sich seit 1995 gegen Stuttgart 21. 1997 wirkt er bei der Bürgerbeteiligung zu Stuttgart 21 mit und ist seit 2007 im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 aktiv. Rockenbach ist vor allem für die jüngeren Demonstranten eine Identifikationsfigur und erreicht als Initiator spektakulärer Protestaktionen eine hohe mediale Aufmerksamkeit für den Protest.

Gründer der Initiative „Parkschuetzer.de“

Mit der Gründung der Parkschützer durch Klaus Gebhard erreicht der Protest gegen Stuttgart 21 im Jahr 2009 eine neue Stufe. Die Webseite der Initiative koordiniert verschiedene Interessengruppen und erschließt das Potential des Web 2.0 für die Protestbewegung.

Mitglied des Stadtrates, Gründer der Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“

Als Gründer der Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“ gilt Gangolf Stocker als der härtesten Gegner von Stuttgart 21. Seit 1995 engagiert er sich durch die Verbreitung von fachlicher Kritik an dem Großprojekt und zieht 2009 als Abgeordneter in den Stuttgarter Stadtrat ein. Bis 2011 war er Sprecher des Bündnisses gegen Stuttgart 21.



Schauspieler

Walter Sittler gilt als das Gesicht des bürgerlichen Protests gegen Stuttgart 21 und als Initiator des Schwabenstreiks, mit dem seit August 2010 täglich gegen den Bau des Tiefbahnhofs protestiert wird.

DIE PROJEKTGEGNER

GANGOLF STOCKER (SÖS)

HANNES ROCKENBAUCH (SÖS)

KLAUS GEBHARD

WALTER SITTLER

Ministerpräsident Baden-Württemberg seit 2011

Winfried Kretschmann führt seit März 2011 als Ministerpräsident die grün-rote Landesregierung in Baden-Württemberg. Eine finanzielle Beteiligung des Landes an möglichen Mehrkosten schließt Kretschmann kategorisch aus und hofft, über einen Bürgerentscheid im Herbst 2011 das Mandat der Bürger zum Ausstieg aus Stuttgart 21 zu erhalten.

Stellvertretender Ministerpräsident seit 2011

Nils Schmid und seine Partei, die SPD, befürworten das Projekt Stuttgart 21 prinzipiell, fordern aber dessen demokratische Legitimierung über einen Bürgerentscheid im Herbst 2011.

SPD

DIE GRÜNEN

Die Grünen kämpfen seit Jahren auf allen Ebenen offensiv gegen Stuttgart 21 und setzen sich für den Ausstieg aus dem Projekt ein.



WINFRIED KRETSCHMANN (DIE GRÜNEN)

NILS SCHMID (SPD)

SPD

Die SPD hatte sich gemeinsam mit CDU und FDP stets für Stuttgart 21 eingesetzt. Angesichts der massiven Proteste fordern hochrangige Parteifunktionäre im September 2010 jedoch einen sofortigen Baustopp und die Durchführung eines Volksentscheids. Damit vollzieht die Partei eine Kehrtwende, bei der sie auch durch die Bundes-SPD unterstützt wird.



FINANZIERUNGSVEREINBARUNG 2009

Die derzeit gültige **Finanzierungsvereinbarung** von 2009 sieht vor, dass die Deutsche Bahn AG mit rund 1,5 Mrd. Euro den größten Anteil an den Kosten von etwa 4 Mrd. Euro trägt. Die Beteiligten aus Lokal-, Landes- und Bundespolitik betonen daher, dass es sich bei Stuttgart 21 um ein eigenverantwortliches Projekt eines privatwirtschaftlich geführten Unternehmens handelt.

Unter Berücksichtigung der vielfältigen Zuwendungen an die Bahn AG in den vergangenen Jahren (siehe unten) offenbart sich Stuttgart 21 hingegen als ein Projekt, das ausschließlich aus Steuermitteln finanziert wird, wobei die Bürger in Baden-Württemberg und Stuttgart unverhältnismäßig stark belastet werden.

Der Bundesrechnungshof fordert die Bundesregierung 2008 außerdem dazu auf, Stuttgart 21 als Bundesprojekt anzuerkennen und zu verantworten. Noch ist der Bund alleiniger Anteilseigner der Deutschen Bahn AG. In dieser Funktion profitiert er von dem Milliarden Gewinn, den die Bahn AG durch Stuttgart 21 erwirtschaftet, da sich dies im Fall eines Börsenganges der Bahn positiv auf den Aktienausgabepreis und damit auf den Verkaufserlös auswirkt.

Im Juli 2007 unterzeichnen die Projektpartner eine neue Finanzierungsvereinbarung über 2,8 Mrd. Euro und beschließen die Einrichtung eines Risikofonds von 1,32 Mrd. Euro. Mit dem **Memorandum of Understanding** erklären sich die Beteiligten dazu bereit, zukünftige Kosten und Risiken des Projektes Stuttgart 21 gemeinsam zu tragen. Die Bundesregierung hat eine Beteiligung an möglichen Mehrkosten jedoch ausgeschlossen.

DIE FINANZIERUNG

Die Finanzierung von Stuttgart 21 wird zwischen 1995 und 2009 mehrfach durch die Projektpartner neu verhandelt und vereinbart. Komplexität und Umfang des Projektes bedingen eine uneinheitliche Bewertung der zu erwartenden Baukosten und erschweren eine objektive Darstellung der Kosten. Die Berechnungsgrundlagen sind teilweise nicht verbindlich geklärt und genaue Zahlen nicht veröffentlicht. Je nach Interessenlage fassen Befürworter und Gegner des Projekts Kostengruppen zusammen oder klammern Einzelpositionen aus.

Die Rahmenvereinbarung von 1995 sieht vor, die Gesamtkosten von 2,5 Mrd. Euro durch den Verkauf der freiwerdenden Gleisflächen zu finanzieren. In den folgenden Jahren erweist sich dies jedoch als unrealistisch: Im Januar 1999 wird die Finanzierung vage, da sie durch die Vermarktung des Gleisvorfeldes nicht gesichert werden kann. Bahnchef Johannes Ludewig verhängt im Juli einen Planungsstopp und fordert ein größeres finanzielles Engagement der Landesregierung. Die Landesregierung setzt sich bis 2001 mit immer weitreichenderen finanziellen Zusagen für die Realisierung des Projektes ein, die Stadt Stuttgart unterstützt die Bahn durch den Kauf des Gleisvorfeldes (siehe unten).

Verzicht auf Zinskosten + 810 Mio. Euro

Der Kauf des Gleisvorfeldes entspricht einem Darlehen an die Bahn, da die Grundstücke erst nach Fertigstellung von Stuttgart 21 vermarktet werden können. Zinskosten berechnet die Stadt hierfür nicht.

Nahverkehrsvertrag + 300 Mio. Euro

Im Rahmen eines neuen Nahverkehrsvertrags erwirbt das Land u.a. zusätzliche Verkehrsleistungen, die aber effektiv nicht erbracht werden können. Sie können erst nach Abschluss von S21 genutzt werden.

Europaviertel + 280 Mio. Euro

Das Teilgebiet A1 des Gleisvorfeldes vermarktet die Bahn AG selbstständig, da es sofort für eine Bebauung zur Verfügung steht. Auch dieses Gebiet hat sie ohne Gegenleistung vom Bund erhalten.

Zuschuss + 112 Mio. Euro

Im Juli 2008 gewährt die Flughafen AG der Bahn AG ohne Gegenleistung einen Zuschuss als Finanzierungsanreiz. Hinter der Flughafen AG stehen das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart.

Fahren auf Verschleiß + 1.500 Mio. Euro

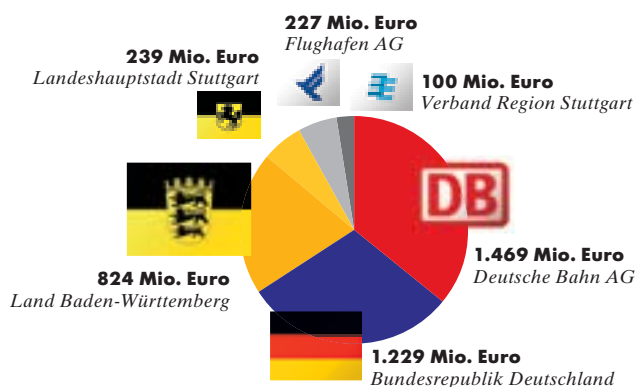
Seit 1994 verzichtet die Bahn auf Sanierungsarbeiten um den Stuttgarter Hauptbahnhof, berechnet jedoch weiterhin die üblichen Stations- und Trassenpreise. Dies entlastet die Bilanz entscheidend.

Finanzielle Zugeständnisse an die Bahn AG

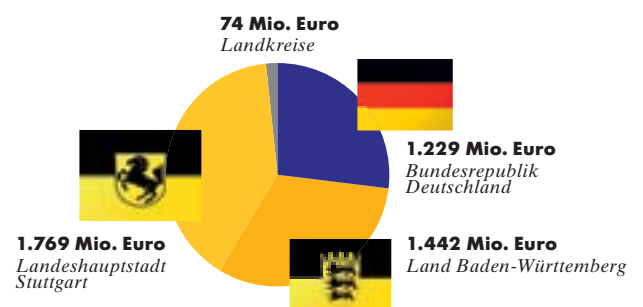
+ 3,511 Mrd. Euro

Jenseits der offiziellen Finanzierungsvereinbarungen hat die Bahn AG in der Summe Zuwendungen von 3,5 Mrd. Euro erhalten. Trotz eines Finanzierungsanteils von rund 1,5 Mrd. Euro bringt Stuttgart 21 der Bahn AG einen Gewinn von rund 2 Mrd. Euro. Kritiker sehen hierin eine verschleierte Subventionierung zulasten der baden-württembergischen Steuerzahler.

Verteilung der Kosten ohne Berücksichtigung der finanziellen Zuwendungen



Effektive Verteilung der Kosten bei Berücksichtigung der finanziellen Zuwendungen

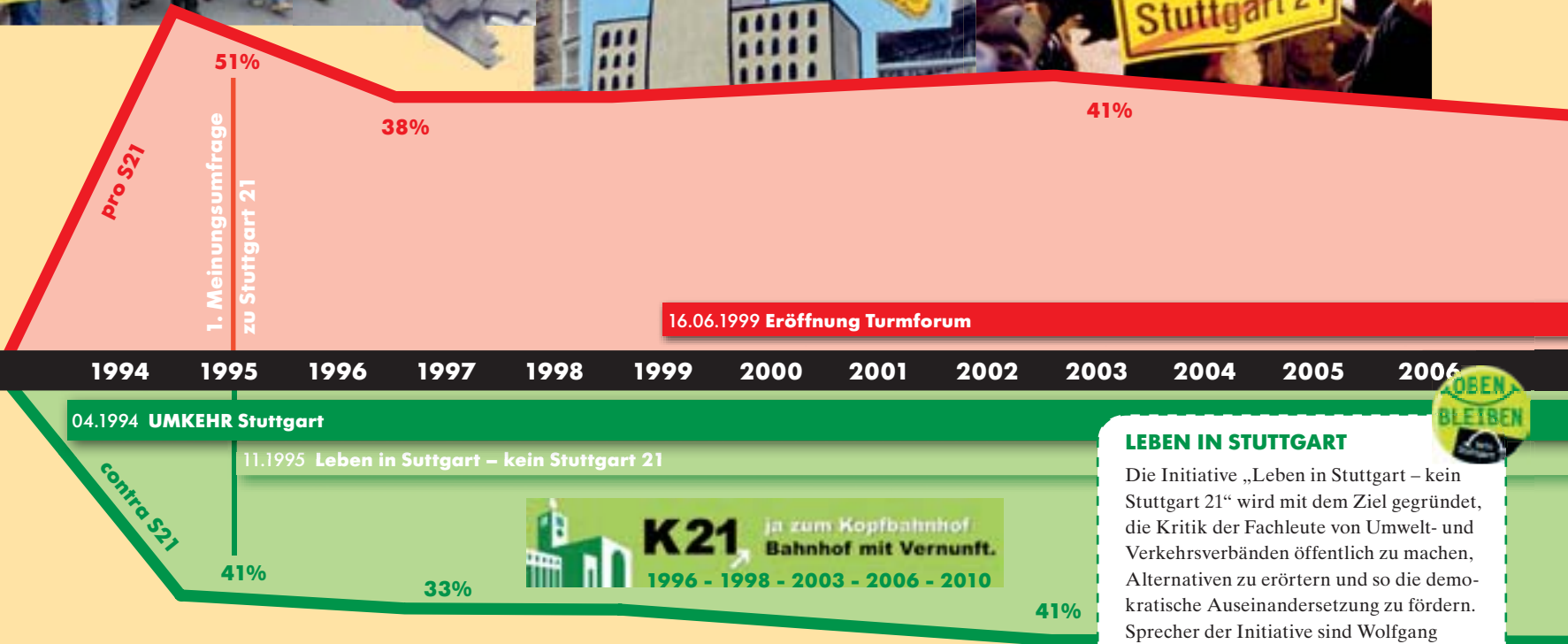




DER PROTEST

Der Widerstand gegen Stuttgart 21 wird seit 1995 von Umwelt- und Verkehrsverbänden organisiert und durch den Vorschlag alternativer Planungskonzepte ergänzt – mit verhaltener medialer Resonanz. Initiativen zur Einflussnahme auf die Entscheidungs- und Planungsprozesse mittels Beteiligungsverfahren und Bürgeranträgen scheitern, was Ende der 1990er Jahre zu ersten Protestveranstaltungen und Aktionen führt.

Die anhaltenden Finanzierungsschwierigkeiten und das unbedingte Festhalten der Lokalpolitik an Stuttgart 21 bewirken einen zunehmenden Akzeptanzverlust bei der Bevölkerung. Die Fronten verhärten sich im Herbst 2007, als die Stadtregierung einen Bürgerantrag gegen das Projekt technokratisch geschickt sabotiert und die Stuttgarter Bürger brüskiert. Der Protest gewinnt an Schärfe und Professionalität sowie einen immer breiter werdenden Rückhalt in der Bevölkerung.



UMKEHR STUTTGART

Umkehr Stuttgart gründet sich im April 1994 als Zusammenschluss verschiedener Umwelt- und Verkehrsverbände. Sie lehnen die Planungen zu Stuttgart 21 ab und stellen die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs in Frage. Weiterhin werden die hohen Kosten, die zu erwartenden Kürzungen im Nah- und Regionalverkehr sowie die unkalkulierbaren ökologischen Auswirkungen kritisiert und eine Weiternutzung des Kopfbahnhofes angeregt.

Im März 1996 stellt Umkehr Stuttgart das **Alternativkonzept** „Das bessere Stuttgart 21“ vor. Damit wird die später als Kopfbahnhof 21 bekannte Alternativplanung Teil der Auseinandersetzungen.

Umkehr übergibt 13.000 Unterschriften an die Stadt und beantragt die Ermöglichung von Bürgerbegehren und Bürgerentscheiden, insbesondere zu Stuttgart 21. Der Gemeinderat lehnt den Bürgerantrag jedoch am 26. September 1996 ab

LEBEN IN STUTTGART

Die Initiative „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“ wird mit dem Ziel gegründet, die Kritik der Fachleute von Umwelt- und Verkehrsverbänden öffentlich zu machen, Alternativen zu erörtern und so die demokratische Auseinandersetzung zu fördern. Sprecher der Initiative sind Wolfgang Steinbach und Gangolf Stocker.

AKTIONSBÜNDNIS

Das **Aktionsbündnis Bürgerentscheid gegen Stuttgart 21** gründet sich am 13. September 2007 als Reaktion auf die zuvor beschlossenen finanziellen Zugeständnisse der Stadt. Ziel ist die Rücknahme dieser Zusagen durch einen Bürgerentscheid sowie den Ausstieg der Stadt aus dem Projekt.

Das Aktionsbündnis startet eine **Unterschriftenaktion**, um ein Bürgerbegehren als Vorstufe eines Bürgerentscheids zu erwirken. Am 15. November überreicht das Bündnis dem Gemeinderat 61.193 rechtsgültige Unterschriften. Der Gemeinderat Stuttgart lehnt den Antrag auf Zulassung des Bürgerbegehrens am 20. Dezember 2007 aufgrund rechtlicher Unzulässigkeit ab: mit der Unterzeichnung der Finanzzusage am 5. Oktober 2007 wird ein Bürgerbegehren zum Teilaspekt „Kaufvertrag“ rechtlich unzulässig. Während der Gemeinderatssitzung vom 20. Dezember 2007 demonstrieren etwa 2.000 Menschen im Rathaus, auf dem Marktplatz und im Schlossgarten. Die Ablehnung durch den Gemeinderat zieht ab dem Frühjahr 2008 langwierige juristische Auseinandersetzungen nach sich. Für viele Teilnehmer der Proteste von 2009 und 2010 stellt der ignorierte Bürgerantrag den Hauptgrund ihres Engagements dar.



BEI ABRISS AUFSTAND

Am 20. Juli 2010 gründet ein Teil der Parkschützer die Bewegung **Bei Abriss Aufstand** und eröffnen einen Internet-auftritt. Hintergrund ist die Anmeldung der Mahnwache gegen den Abriss des Nordflügels wenige Tage zuvor. Die Webseite entwickelt sich im Verlauf der Proteste zum zentralen Kommunikationsmedium des Widerstandes und etabliert sich als Kampagnen- und Mobilisierungsplattform. Mit niederschwel-

ligen Handlungsideen und -optionen unterstützt sie die Formierung des virtuell vernetzten Widerstandes auf den Straßen. Der Abriss des Nordflügels beginnt am 13. August 2010.

Am 28. Juli wird hier erstmals zum **Schwabenstreich** aufgerufen. Um jeweils 19 Uhr soll nun täglich für 60 Sekunden überall in der Stadt Lärm gemacht werden, mit Pfeifen, Töpfen, Pfannen, Vuvuzelas, mit Klatschen, Singen und Schreien.



DIE UNTERSTÜTZER

Angesichts des sich verschärfenden Pro- testes gegen Stuttgart 21 initiieren die Pro- jektpartner und Befürworter des Projektes einen **Unterstützerkreis**. Unter der Maß- gabe, Stuttgart 21 sei in der Öffentlichkeit lediglich unzureichend vermittelt worden, startet ab 2008 eine umfangreiche Mar- keting-Offensive, die jedoch auf die in- haltlichen Kritikpunkte der Gegner nicht eingeht. Mit der Facebook-Gruppe „Für Stuttgart 21“ und Aktionen wie dem „Lauf für Stuttgart“ orientieren die Unterstützer ihr Vorgehen an den Methoden der Pro- jektgegner, ohne jedoch eine vergleichbare Mobilisierung zu erreichen.

42%

26%

16.09.2009 Kommunikationsbeirat Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



2010

GROßDEMONSTRATION

Die erste Großdemonstration gegen S21 findet am 29. Januar 2010 statt.

Herbst 2009 Parkschützer.de

26.02.2010 Jugendoffensive gegen S21

15.07.2010 Bürgerchor gegen S21

20.07.2010 Bei-Abriss-Aufstand.de

39%

67%

SCHWABENSTREICH

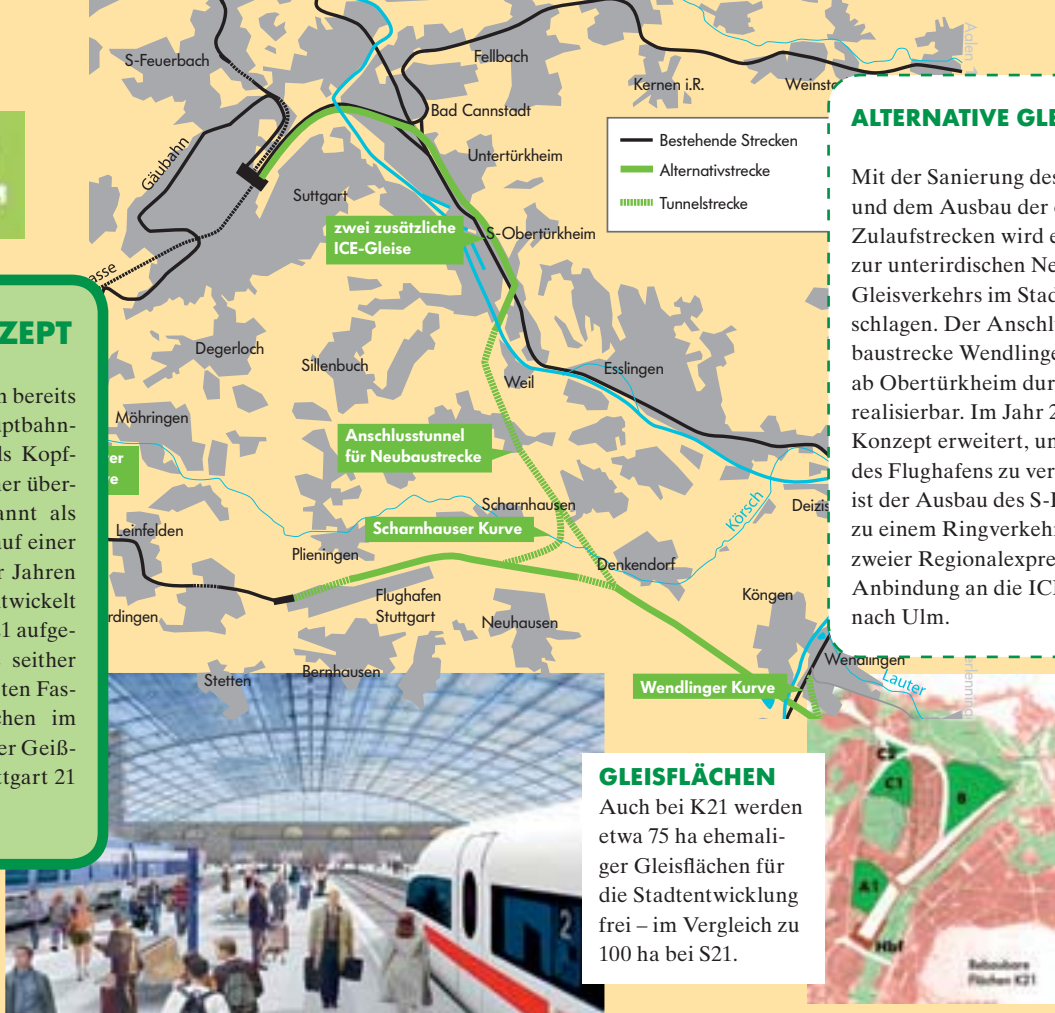
Ab 28. Juli 2010 wird täglich um 19 Uhr in der ganzen Stadt für 60 Sekunden mit Lärm gegen S21 protestiert.

1. TRAINING FÜR ZIVILEN UNGEHORSAM

Die Parkschützer vermitteln am 18. April 2010 Techniken des gewaltfreien Protests.

BAUZAUN

Am 30. Juli 2010 wird im Rahmen der Vergabe erster Bauaufträge durch die Bahn AG der Bauzaun am Nordflügel des Hauptbahnhofs errichtet. Die Projektgegner reagieren mit einer sofortigen Sitzblockade. Im Verlauf der Proteste wird seine Ausgestaltung zum Symbol für Bandbreite und Kreativität der Protestaktionen.



Die Gegner von Stuttgart 21 schlagen bereits 1996 die Modernisierung des Hauptbahnhofes und dessen Weiternutzung als Kopfbahnhof vor. Das Konzept ist in seiner überarbeiteten Fassung seit 1998 bekannt als Kopfbahnhof 21 (K21) und basiert auf einer Planungsvariante, die in den 1990er Jahren durch die Deutsche Bundesbahn entwickelt und später zugunsten von Stuttgart 21 aufgegeben wurde. Das Konzept wurde seither mehrfach überarbeitet, in seiner letzten Fassung bei den Schlichtungsgesprächen im Herbst 2010 diskutiert und von Heiner Geißler als attraktive Alternative zu Stuttgart 21 anerkannt.

Mit der Sanierung des Kopfbahnhofes und dem Ausbau der oberirdischen Zulaufstrecken wird eine Alternative zur unterirdischen Neuordnung des Gleisverkehrs im Stadtgebiet vorgeschlagen. Der Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (NBS) ist ab Obertürkheim durch einen Tunnel realisierbar. Im Jahr 2006 wird das Konzept erweitert, um die Anbindung des Flughafens zu verbessern. Geplant ist der Ausbau des S-Bahn-Anschlusses zu einem Ringverkehr, der Anschluss zweier Regionalexpresslinien sowie die Anbindung an die ICE-Neubaustrecke nach Ulm.

Auch bei K21 werden etwa 75 ha ehemaliger Gleisflächen für die Stadtentwicklung frei – im Vergleich zu 100 ha bei S21.

31%



Juli 2006 Unterstützerkreis Stuttgart 21

2008 Kampagne Scholz & Friends

2007

2008

2009

Aktions- woche

zur Rettung des Stuttgarter Hauptbahnhofs		
Mo,	18 Uhr:	Montagsdemo Nordring
Di,	20 Uhr:	Ziviler Ungehorsam: Recht Vortrag, Café Nil, Schlossgarten
Mi,	18 Uhr:	Gebet für Stuttgart Mittlerer Schlossgarten, bei Bluthuochse
	19 Uhr:	Kulturmittwoch Nordring
Do,	19:30 Uhr:	Stuttgart 21 und Folgen Vortrag, Café Nil, Schlossgarten
Fr,	20 Uhr:	Menschenkette um Hauptbahnhof und Park
Sa,	16-19 Uhr:	Sitzdemo <small>bei Inzensierung Mensch des Stuttgarter Palastes und Park (Sitzdemo 16-19 Uhr)</small> Nordring
So,	14-19 Uhr:	Sitzblockadetraining www.parkschuetzer.de/unserepark
täglich, 19 Uhr:		Schwabenstreich überall, laut, 60 Sekunden
kopfbahnheft-21.de bei-oberlin-aufstand.de twitter.com/ubrisaustand		



MONTAGSDEMONSTRATION

Am 26. Oktober 2009 wird mit einer Spontandemonstration die Tradition der Montagsdemonstrationen gegen Stuttgart 21 geboren.

38%

PARKSCHÜTZER

Auf Initiative von Klaus Gebhard geht im Herbst 2009 die Webseite der **Park-schützer** online. Sie etabliert sich als Forum des Austausches und der Vernetzung für jene, die Stuttgart 21 aufgrund der Eingriffe in den Schlosspark ablehnen.

Ein zentrales Instrument der Parkschützer ist das **Widerstandsbarometer**, bei dem sich Projektgegner registrieren können. Es sieht mehrere Eskalationsstufen des Protestes vor: Der **Parkschützer Alarm** wird ausgelöst, sobald sich Bauvorbereitungsmaßnahmen, Baumfällungen oder Abrissarbeiten ankündigen. Registrierte Parkschützer werden via SMS und Internet informiert und zum Protest aufgerufen.

Die Parkschützer rufen zum kreativen und gewaltfreien Protest gegen Stuttgart 21 auf. Die Aktivitäten sind vielfältig und umfassen Baumpatrouillen, Mahnwachen, Aktionstrainings für zivilen Ungehorsam, Kleinkunst- und Kulturveranstaltungen im Park, Flashmobs sowie Spontan- und Großdemonstrationen. Die von den Parkschützern geschaffenen Strukturen zur Vernetzung und Aktivierung bilden im Verlauf der Protestaktionen die Basis, auf der sich weitere Widerstandsgruppen formieren und engagieren können. Durch die Parkschützer sei der zivile Ungehorsam salonfähig gemacht worden.

BAUMBESETZUNGEN

Aus Protest gegen die Abholzung von Bäumen im Schlossgarten besetzen Aktivisten am 13. Juni 2008 drei Platanen.





KOALITIONSVERTRAG

Winfried Kretschmann (B'90/Grüne) und Nils Schmid (SPD) unterzeichnen am 09. Mai 2011 den grün-roten **Koalitionsvertrag**. Am 27. November 2011 soll ein Volksentscheid über die Zukunft von Stuttgart 21 entscheiden. Das Land werde sich im Falle der Realisierung des Projektes jedoch nicht an möglichen Mehrkosten beteiligen. Die Bahn AG wird aufgefordert, den während der Koalitionsgespräche angeordneten Baustopp für Stuttgart 21 bis zum Volksentscheid zu verlängern.

REGIERUNGSWECHSEL

Bei den Wahlen am 27. März 2011 werden die Grünen zweitstärkste Kraft nach der CDU. Zusammen mit der SPD erringen sie im Landesparlament eine Mehrheit. Neben weltpolitischen Ereignissen verdanken die Grünen ihren Wahlerfolg unter anderem der strikten Ablehnung von Stuttgart 21.

Mit Winfried Kretschmann (B'90/Grüne) wird die Landesregierung als Projektpartner zukünftig von einem erklärten Gegner von Stuttgart 21 geleitet, der angekündigt hat, Ausstiegsperspektiven zu prüfen. Winfried Kretschmann wird am 12. Mai 2011 zum ersten grünen Ministerpräsidenten gewählt.

Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte in einer Regierungserklärung jede Bürgerbefragung entschieden zurückgewiesen und die Landtagswahlen zur „Abstimmung über Stuttgart 21“ erklärt. Aus Sicht der Projektgegner ergeht demnach nun auch an die Verantwortlichen auf Bundesebene das Signal zum Ausstieg.

AUSSTIEGSGESETZ

Das Landeskabinett beschließt mit grüner Mehrheit am 27. Juli 2011 ein Ausstiegsgesetz für Stuttgart 21. Im Landtag scheitert das Gesetz am 28. September an den Stimmen von SPD, CDU und FDP. Die Landesregierung setzt daraufhin für den 27. November 2011 einen Volksentscheid an.



Erstes bundesweites Aktionscamp 20. bis 24. Mai 2011 in Stuttgart

BAUSTOPP

Die Deutsche Bahn AG nimmt zum 10. Januar 2011 die Bauarbeiten am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz wieder auf und vergibt im Februar die ersten Bauaufträge.

Am 27. März 2011 werden die Arbeiten für die Dauer der Koalitionsverhandlungen zwischen Grünen und SPD unterbrochen und erst am 6. Juni wieder aufgenommen.

Die neue Landesregierung hatte einen Baustopp bis zur Durchführung des Bürgerentscheids im Herbst gefordert, konnte sich aber gegen die Bahn AG und die Bundesregierung nicht durchsetzen. Die ablehnende Haltung wird unter anderem mit durch den Baustopp entstehenden Kosten von 460 Mio Euro begründet, die zu übernehmen die Landesregierung nicht bereit sei.

42%

21.09.2010 Dialogplattform **direktzustuttgart21.de**

10.09.2010 **IG Bürger für Stuttgart 21 e.V.**

07.09.2010 **Laufen für Stuttgart**

03.09.2010 **facebook-Gruppe für Stuttgart 21**

06.08.2010 **proSIT21**

21.01.2011 **InfoMobil S 21**

SCHLICHTUNGS- GESPRÄCHE

22.10.–30.11.2010

2011

LANDTAGS- WAHLEN

27.03.2011

SCHWARZER FREITAG

Am 30. September kommt es bei einem Polizeieinsatz zu hunderten Verletzten unter den Demonstranten. Dieser Vorfall wird zum Wendepunkt in einem festgefahrenen Prozess.

KEIN-STUTTGART-21-TAG

Über 100 Protestveranstaltungen in 63 Wahlkreisen bereiten die Landtagswahlen in Baden-Württemberg vor.

09.09.2010 **Unternehmer gegen S21**

16.09.2010 **Ingenieure 22 – Ingenieure gegen S21**

06.10.2010 **ArchitektInnen für K21**

07.10.2010 **Juristen zu S21**

14.10.2010 **Ärzte, Psychologen und Therapeuten – demokratisch oben bleiben**

24.10.2010 **Stuttgart 21 – Christen sagen nein**

13.11.2010 **Barrierefrei gegen Stuttgart 21**

11.2010 **Yoga gegen S21**

11.2010 **Senioren gegen S21**

11.2010 **Landschaftsgärtner gegen S21**

11.2010 **Gegenlicht 21**

11.2010 **Architekten gegen S21**

11.2010 **Gewerkschafter gegen S21**

12.2010 **Theorie zu Stuttgart 21**

12.2010 **PfarrerInnen zu Stuttgart 21**

34%

MEINUNGSBILD

Nach Ende der Schlichtungsgespräche stellen Meinungsforschungsinstitute ein ausgeglicheneres Meinungsbild zu Stuttgart 21 fest. Extreme Ausschläge, wie zuletzt im Herbst 2010 werden nicht mehr erwartet.

„Bei kontradiktorischen Gegensätzen kann man nicht schlichten.“

(SZ, 02.12.2010)

„Egal was der Schlichterspruch bringt, Stuttgart 21 wird gebaut.“

(27.01.2011)



HEINER GEISSLER (CDU)

PETER HAUKE (CDU)



DIE SCHLICHTUNGSGESPRÄCHE

Angeichts der Eskalation der Auseinandersetzungen beim „Schwarzen Freitag“ am 30. September 2010 verständigen sich Befürworter und Gegner des Projektes nach zähen Verhandlungen auf die Aufnahme von Schlichtungsgesprächen. Die Parkschützer nehmen nicht teil, da das Verfahren ausdrücklich nicht ergebnisoffen gestaltet wird. Auf Vorschlag der Grünen einigen sich die Parteien auf Heiner Geißler (CDU) als Schlichter. Der erste von acht Schlichtungsterminen findet am 22. Oktober 2011 statt. Die Konfliktparteien nehmen mit jeweils sieben Gesprächsführern an den Gesprächen teil, unterstützt durch Fachleute. Für die Dauer der Gespräche gilt die Friedenspflicht. Detailfragen zur Projektfinanzierung werden „wegen der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen bei der Ausschreibung“ nicht offengelegt.

Agitierten die Konfliktparteien bisher mit teilweise unseriöser Kommunikation oder Problematisierung von Teilaspekten des Projektes, so sind sie im Rahmen der Schlichtung einer Gesamtargumentation unterworfen, die auf einer Offenlegung aller Argumente beider Seiten und ihrer Darstellung im Zusammenhang beruht. Die umfassende Transparenz des Verfahrens, das durch lückenlose Berichterstattung in TV und Internet als beispiellos gilt, wird von allen Seiten gewürdigt.

Kritik zieht in erster Linie der Schlichterspruch und sein Zustandekommen auf sich. Einerseits fanden die abschließenden Beratungen mit den Konfliktparteien im Gegensatz zu den vorangehenden Verhandlungsrunden unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Andererseits reagiert der Schlichterspruch unangemessen pragmatisch auf ein weltanschaulich gegensätzliches Verständnis von Modernität, Wachstum, Lebensqualität und Bürgerbeteiligung.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass die Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 seit dem Ende der Schlichtungsgespräche ihren diskursiven und argumentativen Charakter wieder eingebüßt haben und eine Rückkehr zur Setzung einfacher Werbebotschaften zu beobachten ist. Ein Paradigmenwechsel, wie er durch die Beteiligten propagiert wurde, ist bisher nicht festzustellen.

SCHLICHTERSPRUCH

Mit dem **Schlichterspruch** vom 30. November 2010 gibt Heiner Geißler eine Handlungsempfehlung für das weitere Verfahren mit Stuttgart 21, die von beiden Konfliktparteien akzeptiert wird. Prinzipiell spricht sich der Schlichter für die Fortsetzung des Projektes aus. Als Hauptgrund für dieses Votum werden eindeutig der fortgeschrittene Planungsstand und die Weigerung der Bahn genannt, auf das ihr erteilte Baurecht zu verzichten. Für den Fall eines Projektausstiegs kündigte die Bahn bereits im Verlauf der Schlichtungsgespräche eine umfassende gerichtliche Klage an, aus der ein Schaden von bis zu 1,5 Mrd. Euro erwachsen könnte. Funktionale Vorteile von Stuttgart 21 gegenüber der Alternative Kopfbahnhof 21 werden nicht genannt.

Der Schlichterspruch empfiehlt eine Reihe der unten aufgeführten Maßnahmen, die unter Berücksichtigung der schwerwiegendsten Argumente der Projektgegner die Akzeptanz des Projektes fördern, den Befürwortern von K21 die Argumentationsgrundlage entziehen und eine unter dem Stichwort Stuttgart 21 PLUS optimierte und konsensfähige Perspektive geben sollen. Aus dem Schlichterspruch erwächst keine rechtliche Bindung, da das Projekt verfahrensrechtlich bereits umfassend legitimiert ist.

EMPFOHLENE MAßNAHMEN

Die Bahn verpflichtet sich mit dem **Stresstest** zur Durchführung einer Simulation, in der für Stuttgart 21 ein Leistungszuwachs von 30% gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof nachgewiesen werden muss. Das Ergebnis wird durch unabhängige Gutachter geprüft. Sollte der Leistungszuwachs nicht nachgewiesen werden können, so weist der Schlichterspruch eine Reihe baulicher Maßnahmen aus, die zur Herstellung der Leistungsfähigkeit ergriffen werden müssen. Weiterhin wird ein Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Brandschutzes formuliert.

Unter Anmahnung einer ökologischen, familien- und kinderfreundlichen, mehrgenerationengerechten, barrierefreien und preislich erschwinglichen Ausgestaltung der freiwerdenden Gleisflächen wird außerdem die Einrichtung der **Rosenstein-Stiftung** vereinbart, um diese Grundstücke der Immobilienspekulation zu entziehen. Des Weiteren dürfen die **Bäume im Schlossgarten** im Zuge der Baumaßnahmen nicht gefällt werden und müssen ggf. umgepflanzt werden.

STRESSTEST BESTANDEN

Der **Stresstest** wird am 29. Juli 2011 bestanden. Das Gutachten des Schweizer Verkehrsberatungsunternehmen SMA bestätigt: „Die vom Schlichter geforderten anerkannten Standards des Eisenbahnwesens sind eingehalten.“



ERGEBNISSE FÜR GEGNER UND BEFÜRWORTER VON STUTTGART 21

PROJEKTGEGNER

Den Gegnern von Stuttgart 21 ist es gelungen, die Sanierung des Kopfbahnhofes als attraktive Alternative zu etablieren. Zwar mussten sie feststellen, dass die Hoffnung auf ergebnisoffene Schlichtungsgespräche illusorisch war, dennoch eröffneten sich aus den Auflagen Heiner Geißlers verschiedene Ausstiegsperspektiven. Nicht zuletzt bietet die umfangreiche Aufklärung der Bevölkerung eine vielversprechende Argumentationsgrundlage für die anstehenden Landtagswahlen.

PROJEKTBEFÜRWORTER

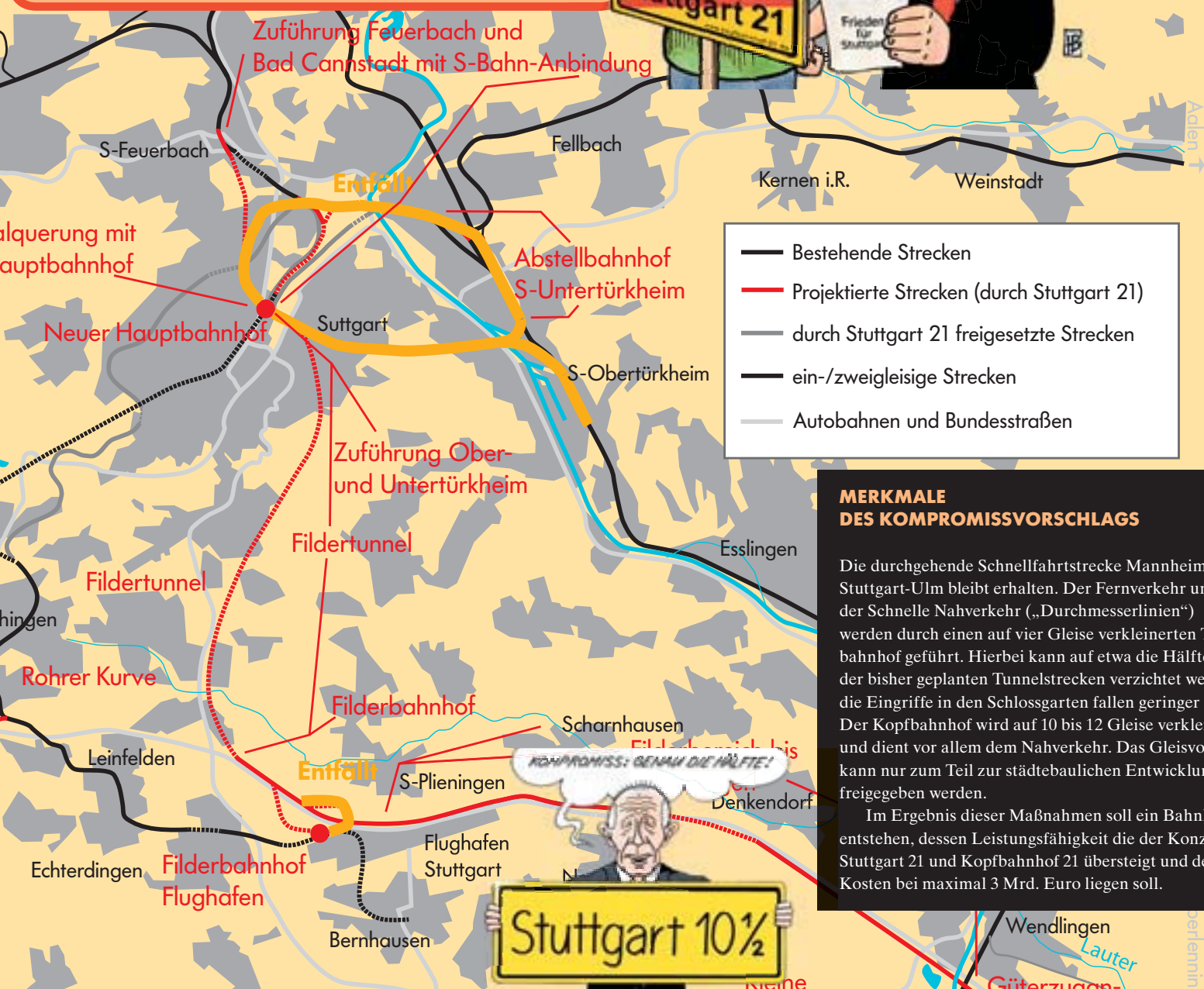
Die Befürworter von Stuttgart 21 begrüßen das grundsätzliche Votum zugunsten der Fortführung des Projektes und zeigen sich zuversichtlich, alle geforderten Nachbesserungen leisten und damit jede Kritik ausräumen zu können. Darüber hinaus hat sich die Strategie der Bahn, nach der durch anhaltende Bautätigkeit „teure Fakten“ geschaffen werden, als erfolgreich erwiesen, da als Hauptargument gegen den Ausstieg die zu erwartenden Schadensersatzklagen in Milliardenhöhe genannt werden.



KOMPROMISSVORSCHLAG

Am 29. Juli 2011 präsentiert Heiner Geißler als Schlichter der Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 unter dem Titel "Frieden in Stuttgart" eine Kombinationslösung aus Kopf- und Tiefbahnhof als Kompromissvorschlag zur Befriedung der angespannten Situation. Das Konzept entstand in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Verkehrsplanungsbüro SMA. Es basiert auf einer früheren Planungsvariante für Stuttgart 21, das im Verlauf des Entwicklungsprozesses verworfen wurde.

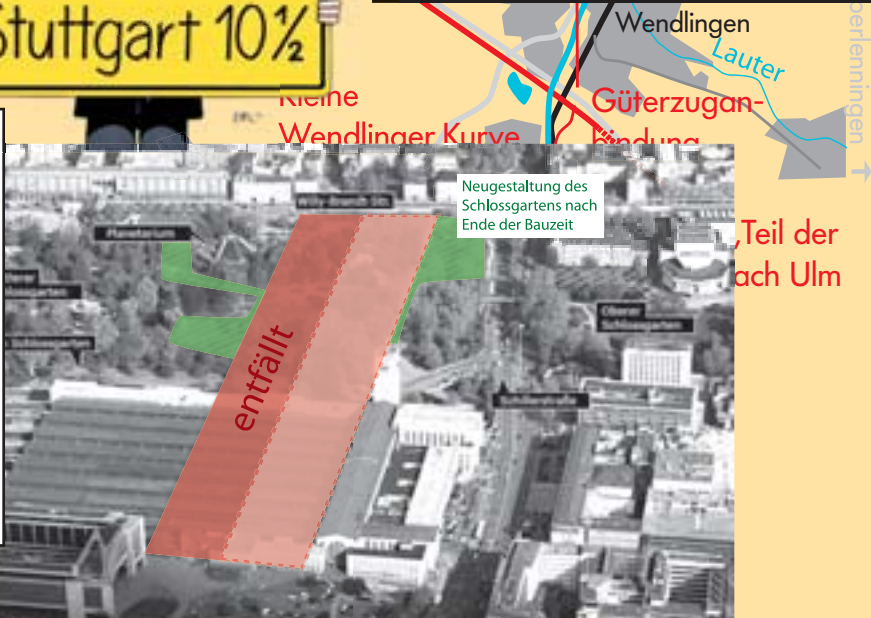
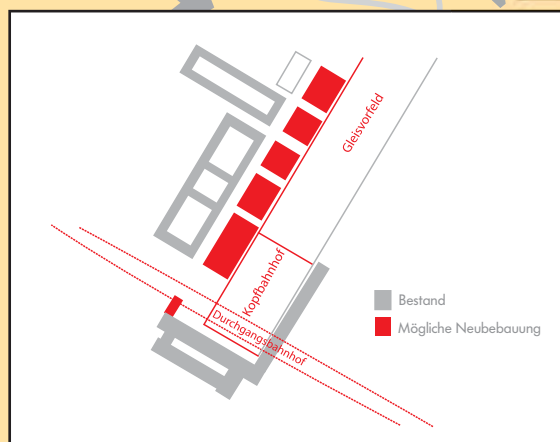
Der Kompromissvorschlag scheitert am Widerstand der Bahn AG, des Bundesverkehrsministeriums und der Stadt Stuttgart. Die grün-rote Landesregierung hatte die Zustimmung dieser Projektpartner zur Bedingung für eine Realisierung des Konzeptes gemacht.



MERKMALE DES KOMPROMISSVORSCHLAGS

Die durchgehende Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart-Ulm bleibt erhalten. Der Fernverkehr und der Schnelle Nahverkehr („Durchmesserlinien“) werden durch einen auf vier Gleise verkleinerten Tiefbahnhof geführt. Hierbei kann auf etwa die Hälfte der bisher geplanten Tunnelstrecken verzichtet werden; die Eingriffe in den Schlossgarten fallen geringer aus. Der Kopfbahnhof wird auf 10 bis 12 Gleise verkleinert und dient vor allem dem Nahverkehr. Das Gleisvorfeld kann nur zum Teil zur städtebaulichen Entwicklung freigegeben werden.

Im Ergebnis dieser Maßnahmen soll ein Bahnhof entstehen, dessen Leistungsfähigkeit die der Konzepte Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 übersteigt und dessen Kosten bei maximal 3 Mrd. Euro liegen soll.





AUSSTIEGSMÖGLICHKEITEN FÜR STUTTGART 21

- Die Bahn AG verzichtet auf ihr Baurecht und auf Schadensersatzklagen. [Die Bahn ist laut Aktienrecht in Person ihrer Vorstände dazu verpflichtet, finanziellen Schaden von ihren Teilhabern abzuwenden. Auf dieser Grundlage darf sie von ihrem Baurecht nicht abrücken.]
- Die Bundesregierung als alleiniger Anteilseigner der Bahn AG weist den Aufsichtsrat an, auf das Baurecht und auf Schadensersatzklagen zu verzichten. [Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) hat in einem Gespräch mit Winfried Kretschmann Anfang Juni deutlich gemacht, dass er nicht bereit ist, der Landesregierung entgegen zu kommen.]
- Die Landesregierung setzt für November 2011 einen Volksentscheid an und erhält auf diesem Weg den Auftrag, aus dem Projekt auszusteigen. Als vertragsbrüchiger Projektpartner muss das Land mit Klagen auf Schadenersatz und Vertragsstrafe in Milliardenhöhe rechnen.
- Das Projekt wird teurer als 4,5 Mrd. Euro. Kostensteigerungen über diesen Betrag hinaus sind laut Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg zu regeln. Die grün-rote Koalition hat sich darauf verständigt, sich nicht an eventuellen Mehrkosten zu beteiligen; diese müssten dann ausschließlich von der Stadt getragen werden. [Erwartet werden Mehrkosten von ein bis zwei Milliarden Euro.]
- Sollte sich auch in Stuttgart ein Bürgerbegehren mit der Forderung durchsetzen, einen Bürgerentscheid über die Beteiligung der Stadt an der Finanzierung der Mehrkosten durchzuführen, so wäre das Projekt im Falle eines negativen Abstimmungsergebnisses über den bisherigen Kostenrahmen von 4,5 Mrd. Euro nicht finanziert.

Entwurf: Ingenhoven Architekten