

NOTIZ
(vertraulich)

Stuttgart 21 - weiteres Verfahren nach Schlichtung

1. **Strategisch** muss es unser Ziel sein, dass ein (positiver) Schlichterspruch möglichst breite Akzeptanz findet und als Kompromiss politisch möglichst unangreifbar ist.
 - Ein respektabler Schlichterspruch ist für das gesamte weitere Verfahren - insbes. bis zum 27. März - quasi die „Lebensversicherung“ für die Landesregierung.
 - Materielle Vorschläge und Maßgaben für das weitere Verfahren sollten deshalb (formal) möglichst umfassend vom Schlichter kommen. Sie „verpflichten“ dann alle, die sich auf die Schlichtung eingelassen haben - insbes. die Grünen.
 - Was können wir tun, um die Grünen zum Bestandteil des vorgeschlagenen Dialogprozesses zu machen. Bestandteile eine Paketes mit Zugeständnissen der Landesregierung innerhalb des Projekts (s.u.) oder auch außerhalb (Zugeständnisse bei plebiszitären Elementen, ggf. zunächst auf kommunaler Ebene?)
 - Aber auch dann, wenn von Projektgegnerseite der Schlichterspruch nicht akzeptiert würde, wäre diese Position umso schwieriger öffentlich vermittelbar, je überzeugender der Schlichterspruch daherkommt.
2. **Taktisch** könnten wir diese strategische Zielsetzung auch nutzen, um konkrete (allerdings auch kostenträchtige) Verbesserungen am Gesamtkonzept zu erreichen.
 - Das S 21- Konzept hat in Einzelpunkten Eng- und u.U. auch Schwachstellen (z.B. 2. Gleis Flughafen, Rohrer und Wendlinger Kurve) bei denen - v.a. mit Blick auf die Kosten - ein Nachsteuern „im Windschatten“ des Schlichtungsspruches vorteilhaft sein könnte.
 - Solche Verbesserungen wären dann - jedenfalls in der politischen Darstellung - nicht einem Defizit des Konzeptes geschuldet, sondern einem Kompromiss zur Herstellung von Akzeptanz; für Kostensteigerungen könnten dann auch die Projektgegner in eine Mitverantwortung genommen werden.
 - Offen ist allerdings, wer die Kosten letztlich trägt. Sie dürften bei S 21 teilweise zu Lasten des Risikobudgets gehen; klar ist aber, dass dann für Baukostensteigerungen immer weniger Spielraum besteht. Teilweise müssten aber von (insbes.) Land, Stadt, Bahn und/oder Bund zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.
3. **Es wäre hilfreich, wenn der Schlichterspruch vorab zwischen dem Schlichter und den Projektträgern (vertraulich) abgestimmt werden könnte.**
 - Problematisch wäre, wenn die Landesregierung von einem Schlichterspruch „überrascht“ würde.

- Problematisch wäre auch, wenn der Schlichterspruch das S 21-Konzept so tangiert, dass es als sinnvolles und wirtschaftliches Gesamtprojekt fragwürdig wird.
 - Dies gilt v.a. für Vorschläge, die eine neue Planfeststellung bedingen und damit das Projekt faktisch „tot machen“ könnten (9./10. Gleis HBF)
 - Schließlich sind Vorschläge schwierig, die politisch den Gegnern „Recht geben“ und das Projekt massiv gefährden (Volksentscheid/Volksbefragung!).
 - Das heißt: Die Landesregierung (und die Bahn) sollte konkrete Inhalte für den Schlichterspruch einbringen können. Die Verantwortung des Schlichters für den Schiedsspruch kann die Mitverantwortung der Projektträger nicht ausblenden.
4. Welche **Elemente ein Schlichterspruch** konkret enthalten könnte, muss fachlich und politisch eng mit den anderen Projektträgern - insbes. Bahn, Bund und Stadt Stuttgart - abgestimmt sein. Elemente könnten sein (nicht abschließend):
- a. **Verbesserungen des Projekts:**
- **Verbesserungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit**¹: 2. Gleis Flughafen (einschließlich zusätzliche Signalisierung), evtl. 2. Gleis Wendlinger Kurve (?)
 - **sonstige Verbesserungen des Projekts**: z.B. Lärmschutz, Behindertenfreundlichkeit, architektonische Gestaltungsfragen etc.
 - **Verbesserungen im Baumanagement**: z.B. zur Minimierung Belastung von Anwohnern, Kunden oder Fahrgästen (Tunnelvortrieb von den Fildern?)
 - **Stadtviertel**: ökologisch, sozial, Mobilität (Sache der Stadt Stuttgart)
 - **Gestaltung der neuen Parkflächen** (Einbindung Finanzministerium)
- b. **projektbegleitende Maßnahmen:**
- **baubegleitendes Dialogverfahren**, in dem projektrelevante Fragen (nicht Ob, sondern Wie) behandelt werden. Hinweis: Eine aus unserer Sicht wünschenswerte Beteiligung der Bosch-Stiftung wird nur zustande kommen (Gespräch MIN, Abt. I 10.11.), wenn die Initiative von Dr. Geißler ausgeht und die Grünen mitmachen.
 - **Forschungsprojekt „große Infrastrukturvorhaben“** (z.B. Prof. Brettschneider, Uni Hohenheim, Vorschlag Abt. IV)
 - **Enquête-Kommission zum Thema gesellschaftliche Partizipation an politischen Entscheidungen** (kommende Legislaturperiode)
 - **Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben**: insbes. obligatorische Mediation
5. **Vorschlag für das weitere Verfahren:**

¹ **auf keinen Fall: 9./10. Gleis Bahnhof (neue Planfeststellung!)**

- 1. Schritt (ab 47. KW - 22. bis 26.11.): streng vertrauliche Vor-Sondierung eines möglichen Kompromisses / Schlichterspruchs auf Arbeitsebene in Abstimmung zwischen Herrn Frick, MD Bauer und Herrn Kefer (unter Beteiligung StM)
- 2. Schritt (Ende November): Schlussabstimmung Dr. Geißler, MP, Dr. Grube

Fazit: Wir wollen und brauchen den Erfolg der Schlichtung; einen Erfolg kann es nur geben, wenn die Maßnahmen in ein abgestimmtes Gesamtkonzept eingebunden sind.

NOTIZ

Stuttgart 21 - weiteres Verfahren nach Schlichtung

1. Zu den strategischen/taktischen Fragen: Notiz Abt. 1 vom 10. November (Anlage 1).

2. Zeitplan:

- Nächste Fachschlichtung (Kosten/Wirtschaftlichkeit) ist am **Freitag, 26. November** (Beginn: 10.00 Uhr). Ablauf: Einführung Dr. Kefer, Erwidern FV Kretschmann, Prüfbericht WP, Stellungnahmen Dr. Geißler und Schlichtungsparteien)
- Eine weitere Fachschlichtung zu Restanten (u.a. Auswirkungen S21 / K21 auf regionalen Nahverkehr, Betriebskonzept S21 / K 21, Bauabwicklung) findet am **Samstag, 27. November**, statt (Beginn: 9.00 Uhr; Ende: 14.00 Uhr?).
- Die Abschlussitzung soll dann nicht - wie bisher geplant - am Montag, 29. November, sondern erst am **Dienstag, 30. November**, stattfinden. Voraussichtlich (konkreter Ablauf noch offen) werden Teile öffentlich, Teile nichtöffentlich sein. UVM geht davon aus, dass beide Seiten „Schlussplädoyers“ halten werden.
- Dr. Geißler wird dann evtl. am **1. Dezember** sein Fazit (**Schlichterspruch**) ziehen. Ablauf ist noch offen; an einer PK des Schlichters sollte MP teilnehmen.

3. Teilnahme MP:

- Bisher war eine Teilnahme MP an der letzten Sitzung geplant. Letzte Fachschlichtung - allerdings nur zu Restanten - ist am Samstag, 27. November; Abschlussitzung voraussichtlich am Dienstag, 30. November.
- UVM empfiehlt **Teilnahme MP am 26. und am 30. November**. Am 30. November könnte / sollte MP ggf. auch Teile des Schlussplädoyers übernehmen.

4. Vorbereitung Schlichtungsergebnis:

- Dr. Geißler legt Wert auf seine Unabhängigkeit. Deshalb gibt es auf Arbeitsebene keine Möglichkeit, das Schlichtungsergebnis unmittelbar zu beeinflussen.

- Die Unabhängigkeit des Schlichters ist auch für die Regierung von großer Bedeutung, weil nur so eine Akzeptanz des Schlichterspruches möglich ist.
- Andererseits kann auch ein im Grundsatz positiver Schlichterspruch für das Projekt das Aus bedeuten, wenn weit reichende Bedingungen gestellt werden. Sollen z.B. planfestgestellte Vorhabenteile geändert werden, ist dies problematisch¹.
- Naheliegend ist eine „Fortsetzung der Schlichtung“ in einem baubegleitenden, **formalisierten Dialogverfahren** („Baubegleitkommission“; Ausgestaltung noch offen). Zur Organisation stünden Bosch-Stiftung und IFOK bereit, wenn Dr. Geißler aktiv wird (Ansprechpartner: OLG-Präsident Stitz).
- Zur **verkehrlichen Leistungsfähigkeit** sind folgende Vorschläge denkbar:
 - Signalisierung, Blockteilung, Gleisabschnittssignalisierung: 17,5 Mio. €
 - GSM-R (Funkverbindung zwischen Fahrzeug und Stellwerk): 23,4 Mio. €
 - Weichenverbindung nördlich Feuerbach: 2,3 Mio. €
 - 2. Gleis Flughafen: 35,1 Mio. €
 - ggf. 2. Gleis Wendlinger Kurve (mit UVM / Bahn noch zu klären, hohe Kosten!)
 - u.U.: Erhalt Gäubahn
- Nach seinen bisherigen Aussagen dürften **Dr. Geißler** insbesondere auch folgende Überlegungen wichtig sein:
 - **behindertengerechte Verbesserungen** bei S 21 / neuer HBF (incl. Fluchtweg im Brandfall, Rolltreppen etc.)
 - **Sicherheitsfragen**: insbes. Gefälle (sind hier Verbesserungen - ohne Änderung Planfeststellung überhaupt möglich?)
 - **Entwicklung einer „Öko-City“** (insbes. innovative Energie- und Mobilitätskonzepte, Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für Familien, Senioren etc., keine gesichtslose und sterile Bürocity, enge Einbindung der Bürger z.B. über Bürgerentscheid): hier ist v.a. die Stadt in der Pflicht
- Aus unserer Sicht könnte **MP weitere ergänzende Vorschläge** machen:
 - Forschungsprojekt „große Infrastrukturvorhaben“ (z.B. Prof. Brettschneider)
 - Enquête-Kommission zum Thema gesellschaftliche Partizipation an politischen Entscheidungen (kommende Legislaturperiode)
 - effizientere Bürgerbeteiligung bei der Planung großer Infrastrukturvorhaben (Vorstoß in MPK oder Bundesrat)

¹ MP hatte informell z.B. eine Änderung des „Lichtaugen-Konzepts“ beim neuen HBF thematisiert, schon dies hätte eine völlig neue Planfeststellung zur Folge; ähnlich: 9. und 10. Gleis.