

Chronologie Stuttgart 21

1985:

- Die Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Ulm soll verbessert werden.

1988:

- Der Verkehrswissenschaftler Prof. Heimerl von der Uni Stuttgart schlägt eine durchgängige Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm entlang der Autobahn mit einem unterirdischen Durchgangsbahnhof in Stuttgart vor (*Das Heimerl-Konzept wird als Variante H bekannt*).

1992:

- Die Bahn legt der Landesregierung verschiedene Vorschläge vor, diese befürwortet die überarbeitete Variante H.

April 1994:

- In einer **Pressekonferenz** stellen Ministerpräsident Erwin Teufel, Bahnchef Heinz Dürr, Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann das Projekt **Stuttgart 21** vor, das ausgehend vom Konzept Heimerls entwickelt wurde. Eine Machbarkeitsstudie soll die Umsetzbarkeit prüfen.

1995:

- **Als Ergebnis der Studie wird Stuttgart 21 als machbar eingestuft.**
- Am 7. November 1995 wird eine Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 unterzeichnet, in der ein Zeitplan für das Projekt definiert wird und die Baukosten von **4,893 Mrd. DM** zwischen DB AG, Bund, Land, Region und Stadt aufgeteilt werden. Mit dieser Zahl von knapp 2,5 Mrd. EUR werden die Befürworter noch fast zehn Jahre später aufwarten. Es handelt sich um eine politisch gedeckelte Zahl, die im Weiteren dazu führen wird, dass die DB die Planung immer wieder stoppen wird, um über die Mehrkosten nachzuverhandeln.
- **Erster Widerstand formiert sich.** Am 29. August 1995 wird das Ergebnis der Bürgerumfrage, in der erstmals nach dem Projekt Stuttgart 21 gefragt wurde, bekannt: 51% haben eine gute oder sehr gute Meinung zum Projekt, 30% eine schlechte oder sehr schlechte Meinung dazu.
- Noch im November 1995 wird im Rahmen einer Veranstaltung zu Stuttgart 21 mit Winfried Wolf (damals MdB der PDS) die Bürgerinitiative "Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21" gegründet.

1996

- Die Initiative "Leben in Stuttgart - kein Stuttgart 21" hat **13.000 Unterschriften** gesammelt mit dem Ziel einen **Bürgerantrag** zu fordern. Mit dem Bürgerantrag soll die Hauptsatzung der Stadt Stuttgart geändert werden, um einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21 zu ermöglichen. Ablehnung d. den Stuttgarter Gemeinderat.

1997:

- Der Umbau zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof mit großen Lichtaugen gewinnt den Architektenwettbewerb.
- Im November 1997 erscheint das Ergebnis der Bürgerumfrage 1997: Ein deutlicher Anstieg der Nennungen "teils/teils" bei der Frage, wie man zum Projekt stehe: 38% der Befragten haben eine positive Meinung, 33% eine schlechte oder sehr schlechte Meinung zu Stuttgart 21.

Mitte 1999:

- Das Projekt gerät ins Stocken (Ausscheiden von Befürwortern aus ihren Ämtern, Rot-Grün im Bund),
- Der neue Bahnchef Ludewig verhängt einen Planungsstopp (Begründung: Land will sich nicht an Finanzierung beteiligen – das Gesamtprojekt ist nach Prüfung der Bahn nicht komplett realisierbar). Land, Stadt, Regionalverband und der Flughafen Stuttgart bieten an, sich mit 1,3 Milliarden DM zu beteiligen, um beide Projekte realisieren zu können.

Oktober 2001:

- Beginn des Planfeststellungsverfahrens.

Juli 2004:

- Nach einer Wirtschaftlichkeitsberechnung der Bahn belaufen sich die neuen Kosten auf **2,8 Milliarden €**.

2005:

- Erteilung der Baugenehmigung für den geplanten Tiefbahnhof.

Oktober 2006

- Der Landtag fasst einen **Grundsatzbeschluss** über die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen.

2007:

- Bund, Land, Stadt und Bahn einigen sich im „Memorandum of Understanding“ über die Aufteilung der Kosten des Projekts und leiten damit dessen Umsetzung in die Wege
- In Stuttgart werden **61.000 gültige Unterschriften** für einen Bürgerentscheid gesammelt, der im Dezember vom Stuttgarter Gemeinderat abgelehnt wird.

April 2009:

- Ministerpräsident Günther Oettinger, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Deutsche-Bahn-Vorstandsmitglied Stefan Garber unterzeichnen die Finanzierungsvereinbarungen für das Projekt. **Kosten: 3,1 Milliarden €**. Dazu wird ein **Risikofonds mit 1,4 Milliarden €** gefüllt, der im Dezember aufgrund nochmaliger Überarbeitung der Kalkulation auf 4,1 Milliarden Euro angehoben wird (*siehe Kostenentwicklung*).
- Seit November 2009 finden wöchentlich sogenannte **Montagsdemonstrationen** mit mehreren tausend Teilnehmern statt. Zu den Organisatoren des Protestes gehören die
 - Bürgerinitiative *Leben in Stuttgart*
 - Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland und der
 - Kreisverband von Bündnis 90/Die Grünen
- Gemeinsam wurde das Alternativkonzept *Kopfbahnhof 21* entwickelt und Unterschriften für ein Bürgerbegehren gesammelt. Die im Dezember 2009 gegründete Initiative *Parkschützer* setzt sich primär gegen das vorgesehene Fällen von Bäumen im Schlossgarten ein.

Juli 2009:

- Die Grünen werden stärkste Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat. Als Hauptgrund für deren Erfolg wird gesehen, dass die Partei sich von Anfang an gegen Stuttgart 21 ausgesprochen hat.

Februar 2010:

- **Offizieller Beginn der Bauarbeiten.**

Mai 2011:

- Wahl von Kretschmann zum Ministerpräsidenten, Einigung zwischen SPD und Grünen auf eine Volksabstimmung.

Juli 2010:

- Ein Papier der Schweizer Planungsfirma SMA aus dem Jahr 2008 wird veröffentlicht, dass Engpässe im Zugverkehr durch Stuttgart 21 voraussagt; die ICE-Trasse soll nach Angaben von Bahnchef Grube 865 Millionen Euro teurer werden als geplant.

August 2010:

- Im „Stuttgarter Appell“ fordern Prominente ein Moratorium (Aufschub) für die Baumaßnahmen sowie eine Entscheidung durch die Bürger, auch 60 Sozialdemokraten verlangen von ihren Parteivorsitzenden, sich für eine Bürgerbefragung. Ein Gutachten des Bundesumweltamtes zum Schienengüterverkehr besagt, dass das Projekt keine großen Vorteile mit sich bringt und andere wichtige Bahnprojekte beeinträchtigt, Gesamtkosten von 11 Milliarden (statt bisher 7) für Bahnhof und Neubaustrecke werden prognostiziert.
- Die Grünen schlagen einen vorläufigen Stopp des Projekts und „Friedensgipfel“ vor – die Verantwortlichen lehnen ab.

25. August 2010:

- „Tag X“ – Beginn des Abrisses des Nordflügels, Tausende demonstrieren.

27. August 2010:

- Zwischen **30.000 und 50.000 Menschen** demonstrieren gegen das Projekt.

30. September /Oktober 2010:

- **Eskalation der Auseinandersetzung**, Demonstration mehrerer tausend Menschen gegen die bauvorbereitenden Maßnahmen im Mittleren Schlossgarten, in deren Rahmen 25 Bäume gefällt werden sollten. Bis zu 400 Menschen wurden bei der Räumung des Schlossgartens durch den Einsatz von Schlagstöcken, Wasserwerfern und Pfefferspray durch die Polizei verletzt.
- 1. Oktober 2010: Demonstration laut Polizeiangaben von mindestens 50.000 Menschen (laut Veranstalter: rund 100.000)
- 9. Oktober 2010 fand die bislang größte Demonstration gegen das Projekt statt. Die Polizei sprach von mindestens 63.000 Teilnehmern, die Veranstalter von rund 150.000.
- Seit Mitte September 2010 gibt es auch nennenswerte Demonstrationen der Befürworter des Projekts. An der bisher teilnehmerstärksten Kundgebung am 23. Oktober 2010 nahmen nach Polizeiangaben 7.000 Teilnehmer teil.

18. Oktober 2010:

- **„Mehr Demokratie“** überreicht im Rahmen des Aufrufs „Sauer über Stuttgart 21“ 7000 saure Gurken (eine pro Unterzeichner) an OB Schuster als Forderung nach einem Bürgerentscheid und Erinnerung an das Bürgerbegehren aus dem Jahr 2007.

22. Oktober bis 27. November 2010

- Heiner Geißler moderierte acht „Schlichtungsgespräche“ zwischen Vertretern von Projektbefürwortern und -gegnern. Bis zum Abschluss der Gespräche sollte ein Teil der Bauarbeiten ruhen und keine neuen Aufträge vergeben werden.
- Am **30. November** spricht Geißler sich in seinem Schlichterspruch für den Weiterbau des Projekts aus, verlangt aber Nachbesserungen. So schlägt er einen Stresstest vor, der nachweisen soll, ob der geplante Tiefbahnhof wie behauptet 30 Prozent leistungsfähiger ist als der Kopfbahnhof. Die Bauarbeiten sind während der Schlichtungsgespräche auf Eis gelegt.

März 2011:

- Bei den **Landtagswahlen** erleidet die CDU eine historische Wahlniederlage und verliert die Macht an ein grün-rotes Regierungsbündnis. Zwei Tage nach dem Regierungswechsel erlässt die Bahn einen Bau- und Vergabestopp bis zur Regierungsbildung im Mai.

20. Juli 2011:

- Die von der Grün-Roten Landesregierung angestrebte Verfassungsänderung zur Absenkung der Hürden für Volksabstimmungen scheitert im Landtag am Widerstand der CDU-Fraktion.

29. Juli 2011:

- **Präsentation des Stresstests** :Demnach sollte der Fernverkehr weitgehend in einen neu zu bauenden viergleisigen unterirdischen Bahnhofsteil verlegt werden, während der Nahverkehr weitgehend in einem auf 10 bis 12 Gleise verkleinerten oberirdischen Teil verbleiben würde. Die Kosten dieser Lösung wurden, auf Preisbasis von Stuttgart 21, mit 2,5 bis 3,0 Milliarden Euro angegeben. Während die Gegner von S21 den Vorschlag begrüßten, lehnte ihn die Deutsche Bahn ab. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg prüft den Kompromiss, der als "SK 2.2" bezeichnet wird. Die SPD lehnt den Vorschlag gleichfalls ab.

07. August 2011:

- Nach einer Umfrage von TNS Infratest im Auftrag des Berliner Politikwissenschaftlers Peter Grobian befürworten 51% der Befragten den Kompromissvorschlag Heiner Geißlers, 69% sprechen sich dafür aus diesen Vorschlag ernsthaft zu verhandeln.

10. August 2011:

- Hans Meyer, Verfassungsrechtler und ehemaliger Präsident der Humboldt-Universität in Berlin, hält die Finanzierungsverträge zu S21 für unwirksam, da sie dem Verbot der Mischfinanzierung von Bund und Ländern aus dem Jahr 1969 widersprechen. (<http://www.sueddeutsche.de/politik/verfassungsrechtler-meyer-finanzierungsvertraege-zu-stuttgart-sind-unwirksam-1.1130053>)

Quelle: <http://www.swr.de/nachrichten/bw/stuttgart21/-/id=6760318/mpdid=6730358/nid=6760318/did=6730358/rqc2ec/index.html>