

Chronologie Stuttgart 21

Inhaltsverzeichnis

1 Erste Schritte	1
2 Rahmenvereinbarung und erste Bürgerbeteiligung	1
3 Planfeststellungsverfahren	2
4 Der verhinderte Bürgerentscheid	2
5 Baubeginn	3
6 Quellen	4
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	4
8 Einzelnachweise	4

Erste Schritte

18. April 1994: Ministerpräsident Erwin Teufel, Oberbürgermeister Manfred Rommel sowie die Verkehrsminister Matthias Wissmann und Hermann Schaufler (alle CDU) und Bahn-Chef Heinz Dürr stellen das Projekt Stuttgart 21 vor. Laut einem Reporter war den Herren „eine diebische Freude über ihren geglückten Überraschungscoup anzumerken“. Denn „unbemerkt von der Öffentlichkeit hatten sie ihre konzertierte Aktion seit längerem vorbereitet“.^[1]

12. Juni 1994: Kommunalwahl in Baden-Württemberg. Stuttgart 21 spielte noch keine relevante Rolle. Dies war die einzige Wahl in Stuttgart bzw. Baden-Württemberg zwischen der Vorstellung des Projekts und der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung für Stuttgart 21 im November 1995.^[2]

16. Januar 1995: Die erste Machbarkeitsstudie wird veröffentlicht.

Rahmenvereinbarung und erste Bürgerbeteiligung

7. November 1995: Bahn, Bund, Land und Stadt unterzeichnen eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21. Veranschlagt sind 5 Milliarden Mark.

30. November 1995: Der Gemeinderat Stuttgart stimmt der Rahmenvereinbarung zu.

Juni 1996: Die Parallelprojekte Frankfurt 21 und München 21 werden der Öffentlichkeit vorgestellt. In beiden Fällen geht es ebenfalls um den Ersatz der alten Kopfbahnhöfe durch Tiefbahnhöfe. Beide Projekte werden später verworfen.

Oktober/November 1996: Oberbürgermeisterwahl in zwei Wahlgängen: Das Thema Stuttgart 21 dominiert den Wahlkampf. Im zweiten Wahlgang gewinnt der S21-Befürworter **Wolfgang Schuster** (CDU) nur knapp vor dem S21-Gegner **Rezzo Schlauch** (Grüne).

März bis Juni 1997: **Offene Bürgerbeteiligung zu Stuttgart 21**

November 1997: Das Düsseldorfer Architektenbüro von Christoph Ingenhoven erhält den Zuschlag für den Umbau in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof.

Juli 1999: Die Bahn unter dem damaligen Chef Ludewig sieht keine Möglichkeit, das Projekt auf einen Schlag zu realisieren. Sie will entweder nur Stuttgart 21 oder die Neubaustrecke nach Ulm. Auch die rot-grüne Bundesregierung geht auf Distanz.

November 1999: Das Land Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Regionalverband und Flughafen Stuttgart bieten an, sich mit 1,3 Milliarden Mark zu beteiligen, um beide Projekte, die sie als untrennbar verbunden sehen, zu realisieren.

Dezember 1999: Hartmut Mehdorn wird Chef der Deutschen Bahn.

24. Juli 2001: Realisierungsvereinbarung, mit der bestimmte Finanzierungspflichten festgelegt werden.

Planfeststellungsverfahren

Oktober 2001: Das Planfeststellungsverfahren beginnt. Über 10.000 Einwände werden abgearbeitet. Allerdings haben diese nur Aussicht auf Erfolg, wenn es sich lediglich um Korrekturen und Detailbeschwerden handelt. Eine Ablehnung des Projekts insgesamt oder komplette Alternativvorschläge werden nicht berücksichtigt.^[2]

Dezember 2001: Die Stadt kauft der Bahn für 459 Millionen Euro Grundstücke am Stuttgarter Hauptbahnhof ab.

2004: Kommunalwahl. Stuttgarts OB Schuster (CDU) sagt vor der Stichwahl Bürgerentscheid bei erheblichen Mehrkosten zu, hält diese Zusage aber nicht ein.

Juli 2007: Oettinger bietet an, die Neubaustrecke mit 950 Millionen Euro vorzufinanzieren, damit der Bau von Stuttgart 21 im Jahr 2010 beginnen kann.

Der verhinderte Bürgerentscheid

November 2007: In einer Unterschriftenaktion fordern 67.000 Bürger einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21. Stuttgarts OB Schuster unterzeichnet Verträge noch nach der Ankündigung.

Dezember 2007: Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt mit 45 zu 15 Stimmen den Antrag auf Zulassung eines Bürgerentscheids ab.

Juli 2008: Auch das Regierungspräsidium weist die Widersprüche als unbegründet zurück.

Juli 2008: Die Münchner Vieregg-Rössler GmbH, ein Beratungsbüro für Schienenverkehr, errechnet Gesamtkosten zwischen 6,9 und 8,7 Milliarden Euro.

August 2008: Die Landesregierung gibt Gesamtkosten in Höhe von 5,08 Milliarden Euro an. Davon sollen auf Stuttgart 21 exakt 3,076 (plus 1,45 Milliarden Risikovorsorge), auf die Neubaustrecke 2 Milliarden Euro entfallen.

Dezember 2008: Der Bundesrechnungshof ermittelt Mehrkosten von 2,4 Milliarden Mark. Das Verkehrsministerium weist das Gutachten als unbegründet zurück.

Juni 2009: Bei den Stuttgarter Gemeinderatswahlen werden die Grünen zur stärksten Kraft und steigen auf 25,3 Prozent.

21. Dezember 2009: Bahn-Chef Rüdiger Grube versichert, die Kosten für Stuttgart 21 würden nicht über die "Sollbruchstelle" von 4,5 Milliarden Euro hinausgehen.

Baubeginn

2. Februar 2010: Offizieller Baubeginn. Ex-Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU), Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU), Bahn-Chef Rüdiger Grube und Projektsprecher Wolfgang Drexler (SPD) heben den Prellbock 049 aus den Gleisen.

27. Juli 2010: Bahnchef Rüdiger Grube gibt eine Kostensteigerung um 865 Millionen Euro auf 2,9 Milliarden Euro für die Schnellbahntrasse nach Ulm bekannt.

11. August 2010: Ein Gutachten für das Umweltbundesamt wird bekannt, das eine weitere Kostenexplosion auf bis zu 11 Milliarden Euro für Stuttgart 21 und erhebliche verkehrliche Probleme vorhersagt.

25. August 2010: Beginn der Abrissarbeiten am Nordflügel (zeitweise durch eine Besetzung des Dachs gestoppt).

17. September 2010: Der SPD-Landtagsabgeordnete Wolfgang Drexler tritt als Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart 21 zurück.

24. September 2010: Eine neue Doppelspitze wirbt für das Stuttgart 21: Dem ehemaligen Stuttgarter Regierungspräsidenten Udo Andriof (CDU) wird der Unternehmensberater Wolfgang Dietrich zur Seite gestellt. Gegner und Befürworter des Bahnprojekts kommen zu einem ersten Sondierungsgespräch zusammen. Einen Baustopp lehnen Landesregierung und Deutsche Bahn weiter ab.

30. September 2010: Der Konflikt um das Bahnprojekt Stuttgart 21 eskaliert. Bei der Räumung des Schlossgartens werden rund 400 Demonstranten verletzt.

1. Oktober 2010: Kurz nach Mitternacht werden die ersten Bäume gefällt. Abends die bislang größte Demonstration gegen das Bahnprojekt (laut Organisatoren 100.000 Teilnehmer, Polizei rund 50 000 Menschen).

15. Oktober 2010: Beginn des Schlichtungsversuchs von Heiner Geißler.

30. November 2010: Schlichterspruch von Heiner Geißler zugunsten des Weiterbaus - allerdings mit Auflagen, u.a. der Durchführung eines "Stresstests"

27. März 2011: Bei den Landtagswahlen erzielt die CDU bei erheblichen Stimmverlusten die Mehrheit, erreicht aber gemeinsam mit der FDP nicht genug Stimmen, um eine Regierung zu bilden. In der Folge bildet sich die erste grün-rote Landesregierung. Zwei Tage nach den Wahlen kündigt die Deutsche Bahn einen Baustopp an, der im Juni 2011 offiziell endet.

29. Juli 2011: Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse des Stresstests, den die Bahn laut Gutachten bestanden hat. Kritiker bezweifeln die Korrektheit des Stresstests.^[3]

27. November 2011: Volksabstimmung: Der Ausstieg des Landes aus der Finanzierung des Projekts wird mit 58.8% der Stimmen abgelehnt.

Quellen

- [Prestige und Protest. Kleine Chronologie von "Stuttgart 21"](#). taz vom 15.9.2010, abgerufen am 16.10.2010
- [Großprojekt Stuttgart 21. Chronologie](#). Stern Online vom 2.10.2010 (auf Basis von dpa), abgerufen am 16.10.2010
- [Der unheilbare Mangel](#), Süddeutsche Zeitung vom 19.10.2010, abgerufen am 19.10.2010

Allseits bekannte Daten sind nicht einzelnen mit Belegen versehen. Nur bei ergänzenden Informationen sind Belege angegeben.

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter

Twitter

Facebook

Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ zitiert nach Geistige Kessellage. Süddeutsche Zeitung vom 19.10.2010, online als [Der unheilbare Mangel](#), abgerufen am 19.10.2010
2. ↑ ^{2,02,1} Geistige Kessellage. Süddeutsche Zeitung vom 19.10.2010, online als [Der unheilbare Mangel](#), abgerufen am 19.10.2010
3. ↑ ^[1] WikiReal, abgerufen am 20.3.2012.