

Zur Faktenlage bei „Stuttgart 21“

Hinweise auf Funktions-, Finanzierungs- und Rechtsmängel

1. Der Weiterbau von S 21 im Konflikt mit der früheren Beschlusslage

Der Bauvollzug des Projekts sollte ursprünglich erst nach Abschluss sämtlicher Planfeststellungsverfahren beginnen, wenn alle sieben Planfeststellungsabschnitte genehmigt worden wären (vgl. Geschäftsbericht der DB AG 2001 sowie Ziffer 3.3 der Realisierungsvereinbarung 2001). Zwei dieser Abschnitte sind jedoch bisher nicht planfestgestellt (hinzu kommt, dass etliche Planänderungsanträge scheitern können). Von dem eigenen Grundsatzbeschluss abzuweichen, widerspricht aber wirtschaftlicher Vernunft, weil dann milliardenschwere Investitionen wegen fehlender Genehmigungsfähigkeit von Teilabschnitten in einem Bautorso enden können. Warum ein solches Risiko in Kauf genommen wird, ist nicht nachvollziehbar. Vorstand und Aufsichtsrat verletzen allein schon deshalb mit jedem Weiterbau, der trotz gewaltiger Mängel des Projekts gegen alle Widerstände durchgesetzt wird, selbst anerkannte wirtschaftliche Grundregeln - mit den möglichen rechtlichen Konsequenzen (siehe die Anlage zur Haftungsfrage).

2. Entfallene Planrechtfertigung wegen Kapazitätsabbau durch S 21

Dr. Christoph Engelhardt hat mit der Wissenschaftsgruppe WikiReal in diesem Jahr auch zur Vorlage bei Gericht nachgewiesen, dass die Planrechtfertigung des Projekts infolge eines von Anfang an geplanten Kapazitätsabbaus entfallen ist. Die Deutsche Bahn AG kann die Nachweise nicht entkräften, sondern bestätigt sie durch eigene Personenstromanalysen, siehe die Untersuchung von Dr. Engelhardt vom 25.10.2012 als Anlage (vgl. auch „Stern“ vom 23.10.2012).

Das Ergebnis ist: Die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens würde nicht um 30 % (so die Zusagen nach Ziffer 12 der Geißlerschen Schlichtung) oder mehr gesteigert, wie behördliche und gerichtliche Entscheidungen unterstellen, sondern in der Spitzenstunde von 50 Zügen auf 32 Züge, also um mehr als 30 % herabgesetzt. Das Projekt muss daran scheitern, weil der Kapazitätsabbau nach § 11 AEG genehmigungsbedürftig, aber nicht genehmigungsfähig ist. Damit sind die Bahn-Investitionen in den Sand gesetzt.

3. Der Brandschutz lässt wie beim Großflughafen Berlin ein Desaster erwarten

Das Brandschutzkonzept der Deutschen Bahn AG für den Tiefbahnhof und für die angrenzenden Tunnelbauten wurde jüngst von den eigenen Gutachtern der Baseler Gruner AG als „nicht funktions- und genehmigungsfähig“ bezeichnet, zumal es im Evakuierungsfall Menschenleben gefährde (siehe StZ 11.10, Die Welt 23.10. und

Focus 28.10.12). Bekannt ist auch die Einschätzung der Landesregierung von Baden-Württemberg, dass es hier „keine Rabatte“ geben dürfe. Das versteht sich wegen des unverzichtbaren höchsten Verfassungsranges der Sicherheit für das Leben der Bahnreisenden von selbst. Nur wurde auch dies bei der Planfeststellung nicht beachtet. Wesentliche Planänderungen mit vorhersehbar gewaltigen Kostenfolgen der nicht genehmigten Ausführungsplanung zu vertuschen oder auch vorzubehalten, widerspricht wirtschaftlichen Grundregeln in höchstem Maße.

4. Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist verfassungswidrig

Das Gesamtprojekt S 21 steht weiterhin auf brüchigen Füßen, weil es auf einer pauschalen Mischfinanzierung in Höhe von 35 % aus Mitteln des Landes beruht. Genau dies verbietet Artikel 104 a GG, wonach ein Bundesprojekt auch vom Bund finanziert, nicht aber von einem Land „geködert“ werden darf. Selbst wenn jedoch, was unwahrscheinlich ist, das im Grundgesetz nicht ansatzweise vorgesehene Konstrukt einer „unechten Gemeinschaftsaufgabe“ dafür Raum ließe, ist unbestritten, dass der Finanzanteil dem Aufgabenanteil entsprechen muss. Es wird jedoch von den Projektbefürwortern nicht einmal nachvollziehbar behauptet, woraus der hohe Finanzierungsanteil des Landes im Einzelnen rechtmäßig abzuleiten sein soll.

Bereits das Stuttgarter Bürgerbegehren gegen S 21 vom März 2011 hatte sich auf die verfassungswidrige Mischfinanzierung gestützt, jedoch schwebt das Verfahren noch beim Verwaltungsgericht. Hinzu kommt der Prozess eines Wohneigentümers, der aus demselben Grunde und wegen irreversibler „Vorratsenteignung“ den von der DB für S 21 geplanten Hausabriss gerichtlich angreift. Damit verbunden läuft beim Bundesverfassungsgericht seit dem 20.09.2012 eine Verfassungsbeschwerde mit Eilantrag, gestützt auf ein etwa 90 Seiten umfassendes Rechtsgutachten eines renommierten Universitätsprofessors. Das BVerfG als „Hüter der Verfassung“ wird auf diesem Wege mit hoher Wahrscheinlichkeit den für die bundesstaatliche Ordnung „tragenden Eckpfeiler der Finanzverfassung“ des Artikel 104 a GG (BVerfGE 55, 274, 318 f.) nicht für S 21 preisgeben. Das Projekt muss dann in sich zusammenstürzen. Jeder Baufortgang veruntreut daher das Vermögen der Bahn AG.

5. Schwere Planungsmängel sprengen massiv den Kostenrahmen

Beispielhaft für das Planungs - und Finanzierungschaos der DB AG bei S 21 seien genannt:

- Sie hat eine zwölfjährige, nicht genehmigte Fehlplanung für den Teilabschnitt auf den Fildern vorzuweisen und will nun zudem den im Finanzierungsvertrag vereinbarten Kostendeckel von 4,526 Milliarden Euro durch einen teuren Flughafenbahnhof mit zusätzlich 224 Millionen Euro sprengen. Das entlarvt nebenbei den geführten „Filder-Dialog“, der kostenneutral die bestehende Gäubahn erhalten wollte, als reine Showveranstaltung.

- Die DB AG will nachträglich jetzt im Stuttgarter Talkessel mit der 7. Planänderung die Grundwasserentnahme mehr als verdoppeln, stößt aber aktuell auf über 10.000 Einsprüche, auf umfangreiche Fachgutachten und auf 56 fundierte Einwendungen der Stuttgarter Wasserbehörde vom 13.11.2012 beim Regierungspräsidium. Sachverständige erläutern, dass die gewaltige Erhöhung der Grundwasserentnahme und deren Reinfiltration zum Absterben von 700 Bäumen des Schlossgartens führen würde, aber auch, dass an vielen Gebäuden in Stuttgarter Zentrum Risse und Setzungen auftreten sowie Hangrutschungen entstehen können. Die bisherigen Untersuchungen werden daher den heterogenen Verhältnissen im Untergrund nicht entfernt gerecht. Fazit: Die DB - Planung zu S 21 ist mit der Komplexität der geschilderten Materie völlig überfordert und wird voraussehbar daran scheitern.
- Ein neueres unbestreitbares Beispiel bestätigt das Planungsversagen der Bahn wegen S 21 und das aktuelle Geständnis von Dr. Volker Kefer in seinem internen Mitarbeiter-Rundbrief. Es geht um jene Fehl - „Leistung“ , die von der Stuttgarter Zeitung schon sarkastisch für das Guinnessbuch der Rekorde vorgeschlagen wurde: Innerhalb von drei Monaten schafft die Bahn drei Zugentgleisungen an der Doppelkreuzungsweiche 227, die wegen S 21 im Bereich des Gleisvorfeldes des Hauptbahnhofs gebaut wurde. Herrn Kefers düstere Bilanz bescheinigt, dass die Verletzungen der Bahnreisenden auf fehlender Sorgfalt für die Instandhaltung des Verkehrsnetzes infolge des Kräfteeinsatzes für das Großprojekt beruhen. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelt deshalb gegenüber den Bahn-Verantwortlichen wegen der nach § 315 a StGB strafbaren fahrlässigen Gefährdung des Bahnverkehrs.

6. Eine Entwidmung des Gleisvorfeldes ist nicht zu erwarten

Die DB AG hat der Stadt Stuttgart das Gleisvorfeld des bestehenden Bahnhofs für 459 Millionen € verkauft, wird aber diesen Betrag plus bis 2010 aufgelaufener Zinsen von rund 280 Mio € an die Stadt zurückzahlen müssen. Denn nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist eine Aufhebung der Zweckbestimmung des Gleisvorfeldes (Entwidmung) nicht zulässig: Selbst wenn der achtgleisige Tiefbahnhof gebaut würde, müsste der Kopfbahnhof (17 Gleise) zum großen Teil erhalten bleiben, um den sonst entstehenden Kapazitätsabbau zu verhindern.

Darauf hat der neu gewählte Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn mehrfach hingewiesen.

Außerdem gibt es den Bedarf der privaten Stuttgarter Netz AG, die beim Verwaltungsgericht zu Recht auf dem Erhalt der seitherigen Bahnnutzung besteht (siehe dazu den Bahnexperten Prof. Bodack, Anlage 3). Aus beiden Gründen folgt ein Finanzierungsdefizit der Bahn von etwa 740 Mio €. Damit ist sicher absehbar: Die vom Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube formulierte Kostengrenze der Wirtschaftlichkeit von S 21 von 4,7 Milliarden Euro wird bei weitem überschritten. Damit ist sicher: Die Planung und Finanzierung der Bahn für S 21 läuft schief.

7. Der Imageschaden für die Bahn ist enorm, der Widerstand ungebrochen

Im Februar diesen Jahres hat die Deutsche Bahn AG für die S 21 - Planung im Mittleren Schlossgarten über 150 wunderbare, bis zu 200-jährige alte Bäume, eine Oase für Menschen und seltene Tierarten im Herzen der Stadt zerstört. Gleiches droht sich nun für den von den Bürgerinnen und Bürgern geliebten Rosensteinpark zu wiederholen. Die Schönheit und kulturelle Würde der Stadt stehen dem entgegen. Zugleich ist die „grüne Lunge“ für das Klima im Stuttgarter Talkessel angesichts der starken Feinstaubbelastung lebenswichtig

Die Stuttgarter Bürgerbewegung, die bundesweit und weltweit geachtet wird und für die unser Aktionsbündnis gegen S 21 steht, hat am 26.11.2012 ihre 150. Montagsdemonstration erlebt, an der sich viele Tausende Menschen beteiligten. Sie wird sich mit aller Macht gewaltfrei weiteren gemeinschädlichen Zerstörungen entgegenstellen. Diese zu verhindern liegt aber zugleich auch massiv im Interesse der Deutschen Bahn und im Sinne ihrer Bahnkunden.

30. 11.2012 Für das Aktionsbündnis EvL