

Stuttgart, 14. November 2012

An den
Finanz- und Wirtschaftsminister
des Landes Baden-Württemberg
Herrn Dr. Nils Schmid
- persönlich -
Postfach 10 14 53
70013 Stuttgart

AUFRUF zum Innehalten und Klären, statt rücksichtslos zu zerstören

Sehr geehrter Herr Finanzminister Dr. Schmid,

immer unabweisbarer entwickelt sich das Projekt „Stuttgart 21“ zu einem enormen Risiko für die zukünftigen Haushalte des Landes. Viele erst in den letzten Monaten zutage getretenen Gründe lassen deutlich steigende Kosten oder sogar das Scheitern von S 21 erwarten.

Sie als zuständiger Minister stehen in der Pflicht, drohende Risiken vom Landeshaushalt abzuwenden.

Gleichzeitig sind Sie zuständig für die Unterzeichnung des Gestattungsvertrages mit der Deutschen Bahn, der Sie damit erlauben könnten, wegen Stuttgart 21 im Rosensteinpark viele wertvolle Parkbäume zu fällen.

Deshalb wenden wir uns heute an Sie mit dem Wunsch, Ihre Unterschrift unter einen solchen Vertrag so lange zu verwehren, ehe die schwerwiegenden Risiken und gutachterlich beschriebenen Mängel von S 21 nicht zweifelsfrei ausgeräumt sind. Die Bahn hat gewiss schon Baustellen genug.

Folgende Gründe möchten wir Ihnen dafür nennen:

1. Der Rosensteinpark in Stuttgart ist ein von vielen Menschen geliebtes Kleinod der Natur, das ihre Heimat prägt. Würde es ohne Not zerstückelt und zerstört, wäre dies ein unerträglicher und nicht wieder gut zu machender Verlust für sehr viele Bürgerinnen und Bürger. Bitte geben Sie der Bahn dafür keine freie Hand! Wir im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 werden die Zerstörung dieses Parks auf keinen Fall hinnehmen. Die Bürgerbewegung, für die wir stehen, wird daher im Konfliktfalle im Park präsent sein und sich dem drohenden schweren Unrecht mit aller Macht gewaltfrei entgegenstellen.
2. Dringend klärungsbedürftig sind die von der Wissenschaftsgruppe um Dr. Christoph Engelhardt vorgetragene(n) Tatsachen, denen zufolge das Projekt „Stuttgart 21“ seine Planrechtfertigung eingebüßt hat: Demnach ist nicht zu erwarten, dass S 21 die Leistung des Hauptbahnhofs um 30 oder gar – wie von der Bahn behauptet – um 50 Prozent steigern wird. Im Gegenteil: Es würde einen nicht genehmigungsfähigen Rückbau der Kapazität bringen (siehe Stern vom 24. Oktober 2012, im Internet abrufbar). Nicht zuletzt aus Ihrer finanzpolitischen Sicht wäre es nicht zu verantworten, einen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz unzulässigen Plan durchzusetzen und damit Milliarden Euro an Steuergeldern für die Stadt- und Parkzerstörung auszugeben.

3. Das Brandschutzkonzept der Deutschen Bahn für den Tiefbahnhof und die angrenzenden Tunnelbauten ist, wie Sie wissen, nach deren eigenen Gutachtern von der Baseler Gruner AG „nicht funktions- und genehmigungsfähig“. Im Evakuierungsfall würde es Menschenleben gefährden. Auch nach Auffassung der Landesregierung darf es, wo es um Leib und Leben der Menschen geht, „keine Rabatte geben“. Warum jedoch lassen Sie diese Fragen von höchstem rechtlichen Gewicht nicht restlos und einwandfrei klären, bevor mit dem desaströsen S 21-Projekt weitere Park- und Stadtflächen zerstört werden?
4. Das Ausmaß des von der Bahn verspielten Vertrauens offenbaren die drei infolge des Projekts binnen drei Monaten im Hauptbahnhof an stets derselben Weiche entgleisten Züge und die damit verbundenen Gefahren für Leib und Leben der Passagiere. Wer selbst sein Kerngeschäft so rekordverdächtig miserabel versteht, wird sich umso mehr aus eigenwirtschaftlichen Gründen leichtfertig über Gefahren hinwegsetzen, die von der Untertunnelung des Stuttgarter Talkessels auf 61 Kilometern Bahnstrecke ausgehen.
5. Der BUND hat am 25. Oktober 2012 umfangreiche Gutachten veröffentlicht, denen zufolge auch die von der Bahn beantragten Änderungen im Grundwassermanagement nicht genehmigungsfähig sind. Im Schlossgarten ist zu befürchten, dass wegen der um mehr als das Doppelte erhöhten Grundwasserentnahme rund 700 Bäume absterben werden. Weil das Grundwasser im Bahnhofsbereich abgepumpt und an anderer Stelle wieder in den Boden infiltriert wird, ist damit zu rechnen, dass an vielen Gebäuden Risse und Setzungen auftreten und Hanglagen abrutschen werden. Diese S 21-Planung steckt gegenwärtig im Verfahren der Planänderung, ist also nicht genehmigt und wird wahrscheinlich auch nie genehmigungsfähig werden. Trotzdem weiteren Raubbau zuzulassen, wäre schlechthin unverantwortlich.
6. Die Koalitionsparteien haben die strikte Einhaltung des Kostendeckels von 4,526 Milliarden Euro vereinbart, wie sie dem Finanzierungsvertrag von 2009 entspricht. Schon die von der Bahn präsentierten Mehrkosten in Höhe von 224 Millionen Euro für den teuren Flughafenbahnhof passen dazu nicht. Auf keinen Fall aber lassen sich unter diesem Deckel die gewaltigen Mehrkosten auffangen, die mit mehreren Milliarden Euro für den unverzichtbaren Brandschutz im Bahnhof und in den Tunneln zu Buche schlagen würden (siehe Focus vom 26. Oktober 2012 und Die Welt vom 23. Oktober 2012). Damit entfällt auch deshalb die Planrechtfertigung. Bezeichnenderweise rücken mit dem Focus und der Welt nun auch zwei Printmedien von dem Projekt ab, die es bisher jahrelang unkritisch befürwortet haben.
7. Wie Sie wahrscheinlich aus den Medien wissen, steht die gerichtliche Klärung der Einwände gegen die aktuelle S 21-Planung noch aus:
 - a) Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VGH) hat im Eilverfahren anlässlich eines drohenden Hausabrisses über die erhobene Anhörungsfrage noch nicht entschieden. Die nach seinem Urteil aus dem Jahre 2006 veränderte neue Sach- und Beweislage hat er noch nicht gewürdigt.
 - b) Unabhängig davon liegt dem Bundesverfassungsgericht bereits die Verfassungsbeschwerde gegen den VGH-Beschluss vom August 2012 vor, weil der Hausabriss wegen unzulässiger Vorratsenteignung und wegen verfassungswidriger Mischfinanzierung des Landes zu S 21 nicht statthaft ist.
 - c) Nicht genehmigte Planänderungen (siehe oben) und nicht genehmigte Teile der S 21-Planung (wie auf den Fildern) erzeugen naturgemäß keine rechtliche Bindung. Dennoch auf jene fehlenden Teilgenehmigungen zu setzen, ist auch deshalb hoch riskant, weil dagegen zu erwartende

Rechtsbehelfe generell so lange aufschiebend wirken, bis das Gericht die Streitfragen rechtskräftig geklärt und entschieden hat.

d) Wie Bahnexperten bestätigen, kann das Gleisvorfeld zum Kopfbahnhof nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht entwidmet und daher auch nicht für Immobilienzwecke genutzt werden. Denn selbst nach dem Bau eines Tiefbahnhofs wird die Kapazität des Kopfbahnhofs noch von der bundeseigenen Bahn, aber auch von Privatbahnen benötigt. Die Stuttgarter Netz AG hat deshalb mit guter Erfolgsaussicht ein verwaltungsgerichtliches Verfahren angestrengt. Am Ende wird die Bahn der Stadt Stuttgart die von ihr schon erhaltenen 459 Millionen Euro plus Zinsen wieder zurückzahlen müssen. Wenn damit die Planrechtfertigung wegbricht, sind auch Ihre hohen landeseigenen Investitionen in den Sand gesetzt. Als Finanzminister dieses Landes müssen Sie sich also selbst fragen, ob Sie ein derart gewaltiges Finanzierungsrisiko überhaupt eingehen können.

Es entspricht den Grundgedanken des demokratischen Rechtsstaats, wirtschaftlichem Denken und guter Moral, nicht hohe Steuergelder in ein Projekt zu investieren, das aufgrund von schweren Funktions-, Finanzierungs- und Rechtsmängeln jederzeit scheitern und in einen Bautorso münden kann. Dies alles nicht nur sehenden Auges in Kauf zu nehmen, sondern sogar die dem Land auferlegte Sparpolitik damit zu konterkarieren, ist unverantwortlich. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie das in Ihrem politischen Handeln beachten.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Eisenhart von Loeper,
Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21