

Sage keiner ...

er habe nichts gewusst

Dr. Eisenhart von Loeper · Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 · Rotebühlstraße 86/1 · 70178 Stuttgart

**An die
Mitglieder des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG**

Stuttgart, 28. Februar 2013

**Ihre Kontrollaufgabe als Aufsichtsrat in der Sitzung
am 5. März 2013 in Bezug auf Stuttgart 21**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten Sie um Ihre erneute Aufmerksamkeit für unsere nachfolgenden Hinweise zu Ihrer Sitzung als Aufsichtsrat am 5. März. Der Umfang der Erläuterungen ist der großen Bedeutung Ihrer Entscheidung geschuldet:

1. Würden Sie den Ihnen vom Vorstand mitgeteilten Willen billigend „zur Kenntnis nehmen“, würden Sie Ihre Überwachungsaufgabe nach § 111 Aktiengesetz nicht erfüllen. Denn das Vorstandshandeln würde durch den gewünschten Freischein für den Weiterbau von Stuttgart 21 mit Sicherheit unwirtschaftlich:
 - a) Nach den eigenen Angaben des DB-Vorstands hängt die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 im Vergleich zwischen „Fortführung“ und „Ausstieg“ nur noch an 77 Millionen Euro. Und dies beruht darauf, dass die Ausstiegskosten mit zwei Milliarden Euro beziffert werden (Stuttgarter Zeitung vom 26. Februar 2013, Seite 20 - auch nachfolgende Zitate der StZ beziehen sich auf diesen Bericht, die Richtigkeit wird anwaltschaftlich versichert).
 - b) Nur bis zur Grenze von 6,5 Milliarden Euro sei, so heißt es, „eine relative Vorteilhaftigkeit der Fortführung gegenüber dem Ausstieg gegeben“. Die Stuttgarter Zeitung stellt dazu treffend fest: „Würde das Projekt ab jetzt geringfügig teurer, etwa weil sich die Partner weigern, strittige Kosten von 300 Millionen Euro zu übernehmen, oder weil diverse Posten nicht berücksichtigt oder falsch bemessen wurden, hätte das laut Beschlussvorlage Konsequenzen.“
 - c) Hinzu kommt: Nach Seite 9 oberste Zeile der Beschlussvorlage wird jetzt bereits bei Ausschöpfung des beantragten erhöhten Finanzrahmens von 6,526 Milliarden Euro eine Negativverzinsung von minus 0,3 Prozent festgestellt. Daher würde, wie es heißt, das Projekt nach dem heutigen Kenntnisstand – da unwirtschaftlich – nicht mehr begonnen werden.

d) Generell mutet es geradezu abenteuerlich an: Der im Finanzierungsvertrag der Projektpartner vom 2. April 2009 inklusive Risikopuffer (1,45 Milliarden Euro) festgelegte, bis zuletzt viel beschworene Kostendeckel von 4,526 Milliarden Euro wurde am 12. Dezember 2012 um mehr als 50 Prozent, nämlich 2,3 Milliarden Euro, gesprengt. Dann spricht doch – entgegen dem Vorstand – umso mehr alles dafür, dass im weitaus größeren Zeitraum eines Jahrzehntes eine mehr als nur geringfügige Kostenerhöhung zu erwarten ist. Bahnchef Dr. Grube erklärte ja bereits, aus heutiger Sicht würde Stuttgart 21 nicht mehr gebaut werden. Offenbar folgt aber das Festhalten des Vorstands an Stuttgart 21 einem jüngst erfolgten missbräuchlichen politischen Druck von höchster Ebene. Das ist nicht hinnehmbar, weil es Ihrer eigenständigen aktienrechtlichen Überwachungsaufgabe widerspricht. Diesem Druck nachzugeben und dabei die Schädigung der Aktiengesellschaft und der Projektpartner in Kauf zu nehmen, würde – wie Sie wissen – Ihre Vermögensbetreuungspflicht pflichtwidrig verletzen und zwingend entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen. Dabei wären dann auch die in der *Monitor*-Sendung vom 21. Februar 2013 dargestellten möglichen Versäumnisse aus dem Jahr 2009 zu untersuchen.

e) Aus unserer Sicht ist klar, dass das Land für die Korrektur der bisherigen Fehlplanung eines „verbesserten Filderbahnhofs“ der Bahn nichts, also auch nicht die behaupteten 224 Millionen Euro zu bezahlen hat (siehe dazu die Pressemitteilung des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 vom 26. Februar 2013 unter www.kopfbahnhof-21.de). Zudem ist Ihnen die schriftlich am 2. Januar 2013 mitgeteilte Weigerung des Landes Baden-Württemberg bekannt, nicht über den Finanzierungsvertrag hinaus Zahlungen zu leisten.

f) Unabhängig davon sind allein 76 Millionen Euro als angeblicher Sonderwunsch für die „Schlichtung“ strittig. Die Wirtschaftlichkeitsthese ist nun allein schon dann hinfällig, wenn dieser Betrag keinen erstattungsfähigen Sonderwunsch darstellt. Nachweisbar waren sich aber die Partner Bahn und Land schon vor der „Schlichtung“ einig, dass die Kostenrisiken, insbesondere das zweite Gleis zum Flughafenfernbahnhof „realistische, zusätzliche Kosten“ seien (amtliche Gesprächsnotiz vom 24. November 2009, siehe StZ vom 26. Februar 2013 – sie liegt uns vor – sowie die Aussage der früheren Umweltministerin Tanja Gönner in ihrer Landtagsrede vom 29. Juli 2010: „Im Projekt ... ist der zweigleisige Ausbau ... als Option enthalten... Die DB empfiehlt uns nun, dies bereits jetzt zu realisieren, um die Betriebsqualität zu erhöhen. Dem werden wir zustimmen.“ vgl. Plenarprotokoll 14/99 des Landtags von Baden-Württemberg, 29. Juli 2010, Seite 7030, rechte Spalte).

g) Weiterhin entfällt die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 auch bereits aus dem Grund, dass die Bahn im Weiterführungsfall der Stadt Stuttgart weit über 100 Millionen Euro schulden würde: Würde nämlich die Bahn das Gleisvorfeld nach Projektausführung an die Landeshauptstadt übergeben, müsste sie ab dem Jahr 2021 jährlich 21,2 Millionen Euro an die Stadt bezahlen (siehe Stuttgarter Zeitung vom 26. Februar 2013, Seite 20). Da die Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs nach Angaben des Vorstands erst im Dezember 2022, tatsächlich aber gemäß dem Dossier des Bundesverkehrsministeriums wohl erst im Jahr 2024 möglich sein wird, verteuern sich die Gesamtkosten beträchtlich. Außerdem wird für die Freigabe des Grundstücksareals eine Zeitspanne von fünf Jahren angesetzt, innerhalb derer die Verzinsung weiterläuft (vgl. StZ-Bericht). Damit hat die Bahn im Weiterführungsfall – selbst wenn keinerlei sonstige Kostenerhöhung entstünde – allein infolge der genannten Zeitverzögerung Mehrkosten von 150 bis 190 Millionen Euro aufzubringen.

2. Unabhängig davon würde die Weiterführung von Stuttgart 21 für alle Beteiligten eine unzumutbare Zwangslage schaffen: Sowohl die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC wie das Dossier der drei Staatssekretäre für den Informations-Workshop am 5. Februar 2013 gehen davon aus, dass die Kostengrenze von 6,8 Milliarden Euro (die am 12. Dezember 2012 mitgeteilt wurde) nach oben nicht belastbar ist. In den kommenden Jahren würden alle bisher oft verschwiegenen und schon vor Jahresende 2009 schöngerechneten Risiken – namentlich auch die vom früheren Projektleiter Hany Azer aufgeführten, selbst dem Aufsichtsrat bisher vorenthaltenen 121 Risiken – wie gehabt bestenfalls erst dann „nachgeliefert“, wenn mit dem Weiterbau von Stuttgart 21 schon gewaltig kostensteigernde Fakten geschaffen worden sind. Diese Kosten sollen sich nach bahneigenen Berechnungen auf 10,7 bis 11,3 Milliarden Euro belaufen, wie der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages, Dr. Anton Hofreiter, glaubhaft berichtet.

Jetzt ist man noch im Frühstadium der Bauarbeiten und hat die stark kostenträchtigen Tunnelarbeiten noch nicht begonnen. Daher ist jetzt aus wirtschaftlichen Gründen die höchste Zeit, die Notbremse zu ziehen, um das schädliche Milliardengrab abzuwenden.

Würde der Aufsichtsrat dagegen entsprechend Ziffer 3 der Beschlussvorlage des Vorstandes der Erhöhung des Finanzrahmens um zwei Milliarden Euro zustimmen, dann wäre er bei den unausweichlich zu erwartenden weiteren Kostenerhöhungen in einer unzumutbaren Zwangslage: Um einen Bautorso zu vermeiden, müsste er dann jeder weiteren Kostensprengung zustimmen. Die fälschlich behauptete hauchdünne derzeitige Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 kann das nicht rechtfertigen.

3. Um den Ausstieg aus Stuttgart 21 dennoch zu verhindern, klammert sich der Vorstand an angebliche zwei Milliarden Euro Ausstiegskosten. Auch diese Behauptung ist unhaltbar:
 - a) Der Vorstand zieht zwar zutreffend für den Ausstieg den sogenannten W-Fall auf der Basis des bestehenden Kopfbahnhofs mit Anschluss der Neubaustrecke über die Bestandstrassen heran. Wie aber dennoch die Fortführung von Stuttgart 21 mit derzeit zugestandenen etwa sieben Milliarden Euro „wirtschaftlicher“ sein soll als der W-Fall, kann nur auf einem groben Fehler beruhen: Denn auf der einen Seite bezieht der Vorstand entgehende Einnahmen wegen der Rückabwicklung des Grundstücksverkaufs in die Ausstiegskostenbilanz ein; auf der anderen Seite aber lässt er die einzusparenden Ausgaben – den Eigenanteil an den S21-Baukosten in Höhe von 2,859 Milliarden Euro – unter den Tisch fallen.
 - b) Die Bahn nennt als Teil des Ausstiegsszenarios ihre Verpflichtung, die Grundstückserlöse an die Stadt Stuttgart zurückzuzahlen. Das wird mit 795 Millionen Euro beziffert. Zunächst trifft dies schon der Höhe nach nicht zu: Abzuziehen sind die im Besitz der Stadt bleibenden Areale C1 und C2.0 (C1-Areal: 58,5 Millionen plus C2-Areal ohne C2.1 plus C2.2: 22,5 Millionen). Das heißt, dass der DB im Falle einer Rückabwicklung 81 Millionen zzgl. 65 Millionen Zinsen, somit 146 Millionen Euro verbleiben und sich der zurückzuzahlende Betrag auf 649 Millionen Euro reduziert.

Darüber hinaus ist die Einrechnung des Grundstücksgeschäfts in die Ausstiegskosten aber auch dem Rechtsgrunde nach falsch, weil die Rückabwicklung selbst im Weiterführungsfall geschuldet ist: Das Gleisvorfeld ist nicht entwidmet, wird von

Privatbahnen beansprucht und hätte nach § 11 AEG ungenehmigt gar nicht veräußert werden dürfen (siehe Rechtsgutachten Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau). Zu verweisen ist ergänzend auf die Anlage „Zur Faktenlage“ zu dem an Sie gerichteten Schreiben vom 30. November 2012 und auf unser Schreiben vom 7. Januar 2013 in dem Sinne: Mit dem Tiefbahnhof kommt es unvermeidlich zu einem Kapazitätsabbau, der den Erhalt des Kopfbahnhofs in hohem Maße fordert, weil nur so der laut Betriebsszenario 2003 um 50 Prozent steigende Verkehrsbedarf für den Stuttgarter Bahnknoten (laut Anlage 3.2 a des Finanzierungsvertrags, Anhang 1, 3.1) befriedigt werden kann.

Da die 795 Millionen Euro sog. Ausstiegskosten völlig unberechtigt sind, führt der Vergleich von Fortführung und Ausstieg zu einem klaren Vorzug für den Ausstieg.

- c) Verbunden damit sind für die Sanierung des Kopfbahnhofs anfallende Kosten ebenfalls Sowieso-Kosten, weil dieser auch dann saniert werden muss, wenn parallel zum notwendigen Fortbestand des Kopfbahnhofs der Tiefbahnhof erstellt würde. Im Ergebnis bleiben sog. Ausstiegskosten in der Größenordnung von 400 Millionen Euro, die in Wahrheit schon verbrauchte Kosten und Mehrkosten eines qualifizierten Ausstiegs betreffen. Dabei könnte eine Aufteilung solcher Kosten unter den Projektpartnern entsprechend den schon erfolgten Zahlungen im Verhandlungswege erreichbar sein, wenn die Parteien – wie vom Unterzeichner bei der Pressekonferenz am 20. Februar 2013 vorgeschlagen – zur Konfliktlösung aufeinander zugehen. Eine entsprechende Kostenbeteiligung war auch bei einem Ausstieg bis Jahresende 2009 gemäß § 2 Finanzierungsvertrag vorgesehen.
- d) Vom Vorstand geltend gemachte Rückzahlungen von Investitionszuschüssen in Höhe von 411 Millionen Euro, aber auch Schadensersatzforderungen von 548 Millionen Euro aus der Rückabwicklung von Bau- und Ingenieurverträgen sind in keiner Weise nachvollziehbar und belastbar. Unklar ist, was der Schadensersatz konkret betreffen soll. Der Formulierung nach sind noch nicht ausgeführte, entgangene Arbeiten gemeint. Dann wären aber nicht einmal 10 Prozent davon realistisch.

Für den Fall der Projektbeendigung aus gesetzlichen Gründen, die vorliegend bestehen, müsste außerdem normalerweise ein vertragliches Rücktrittsrecht vorgesehen sein, womit dann Schadensersatzansprüche für die vorzeitige Vertragsbeendigung entfallen würden. Wer als Rechtsanwalt keine solche Vertragsbedingung gestalten würde, müsste den Schadensfall wegen beruflicher Pflichtverletzung seiner Haftpflichtversicherung melden und deren Zahlung veranlassen, um die Deutsche Bahn AG von etwaigen Schäden freizuhalten.

- 4. Bekanntlich erstreckt sich Ihre Überwachungsaufgabe nach § 111 Aktiengesetz gegenüber dem Vorstand auf die Einhaltung des wirtschaftlichen, aber auch des rechtmäßigen, ordnungsmäßigen und zweckmäßigen Handelns (Spindler/ Stilz, Kommentar zum Aktiengesetz Bd. 1, 2. Auflage, § 111 Rn 14-16, vgl. auch BGHZ 124,111,126 f.). Deshalb hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC bei Feststellung der Kostenüberschreitung von 2,3 Milliarden Euro anerkannt, bei ihrem Auftrag bestehe „ein höheres Risiko, dass selbst wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder andere Unregelmäßigkeiten nicht aufgedeckt werden“ (Zitat aus „Wirtschaftswoche“ vom 9. Februar 2013, Seite 12).

- a) Der Aspekt der fehlenden Wirtschaftlichkeit trifft nun zusammen mit der verschlechterten Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs. Jede weitere Investition für den nur achtgleisigen Durchgangsbahnhof treibt den Rückbau der Kapazität in der Spitzenstunde von 50 auf 32 Züge voran und fördert damit die Minderleistung von 30 Prozent. Selbst wenn es keine Kostenexplosion von derzeit knapp zweieinhalb Milliarden Euro gäbe, bliebe das Gesamtprojekt deshalb unvereinbar mit dem Gebot der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Bahninfrastruktur nach § 11 AEG. Die Gesamtausgaben wären nicht nur mit diesem schweren Makel behaftet, sondern wären eine ordnungswidrige, gesetzwidrige Fehlinvestition mit schädigenden Dauerfolgen für die Bahn und ihre Kunden. Der Ausstieg aus Stuttgart 21 ist allein schon deshalb zwingend geboten. Diesen Faktor pflichtwidrig zu übergehen, wäre strafbare Untreue.
- b) Letzte Woche hat die Staatsanwaltschaft Berlin die Strafanzeige des Richters a.D. Christoph Strecker (von den Juristen zu S 21) wegen EU-Subventionsbetrugs gegen Verantwortliche des Bundesverkehrsministeriums erhalten (siehe www.juristen-zu-stuttgart21.de und den Bericht der StZ vom 26. Februar 2013, Seite 20). Gegen den Vorwurf, 114,5 Millionen Euro Subvention erschlichen zu haben, hat sich ein Sprecher des Ministeriums damit verteidigt, die im Subventionsantrag behauptete Verdoppelung der Leistung (diese Angabe wurde erst vor wenigen Monaten nachträglich im Internet entfernt) sei keine Zusage, sondern eine bloße Erwartung gewesen. Selbst das Bundesverkehrsministerium räumt damit ein, dass Stuttgart 21 keinen Kapazitätswachstum realisieren würde. Damit entfällt jeder legitimierende Grund für den Weiterbau von Stuttgart 21.
- c) Weder die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC noch der Vorstand der DB AG haben sonstige Risiken erfasst, die im Weiterführungsfall durch Planänderungen und laufende Verfahren unausweichlich bestehen und die den gerichtlich erzwungenen Abbruch der Arbeiten mit überwiegender Wahrscheinlichkeit erwarten lassen. Dazu zählen namentlich Verfahren, die beim Verwaltungsgericht, beim Verwaltungsgerichtshof und – sogar auch mit Eilantrag – beim Bundesverfassungsgericht von Betroffenen laufen, und zwar insbesondere wegen der bisher fehlenden Gesamtgenehmigung des Projekts und wegen verfassungswidriger Mischfinanzierung entgegen Artikel 104 a Grundgesetz (siehe bereits den Anhang „Zur Faktenlage“ unseres Schreibens an Sie vom 30. November 2012). Kommt das jedoch mit realer Erfolgsaussicht zum Zuge, bricht für die Deutsche Bahn automatisch etwa ein Drittel der seitherigen Projektfinanzierung weg, weil dann jeder staatliche Projektpartner an das gerichtliche Mitfinanzierungsverbot gebunden wäre.
5. Die Ausführungen des Vorstands zur Rechtslage erscheinen widersprüchlich: Auch wenn der Finanzierungsvertrag mit den Projektpartnern ein Kündigungsrecht nur bis zum Jahresende 2009 einräumt, besteht das gesetzliche Kündigungsrecht nach § 314 BGB bei dem vorliegenden Dauerschuldverhältnis aus wichtigem Grund, weil die Gesamtfinanzierung des Projekts nicht nachgewiesen ist, weshalb jetzt auch das Bundesverkehrsministerium weitere Auszahlungen an die DB zu Recht ablehnt. Umgekehrt darf aber auch kein Projektpartner von der Deutschen Bahn AG erwarten, ein unwirtschaftliches Projekt – zumal es in den Anfängen steckt – durchzuführen.

Wegen des nicht mehr erfüllbaren Vertragszwecks ist – wie am 18./19. Februar 2013 geschehen – die „Sprechklausel“ zu ziehen, um bei Scheitern einer Einigung über die vollständige Finanzierung gemäß § 726 BGB das Vertragsende herbeizuführen. Ich

verweise insoweit auf das beiliegende Rechtsgutachten „Das Rätsel der Sprechklausel“ vom 30. Januar 2013 der Juristen zu Stuttgart 21, federführend RA Bernhard Ludwig.

Der Vorstand räumt diese Rechtslage im Grunde ein, weil er die Fortführung und den Ausstieg von Stuttgart 21 vergleicht, wengleich mit falschen und grundlegend nicht belastbaren Zahlen.

Was die Schadensfolgen betrifft, trägt nach diesseitiger Einschätzung die Deutsche Bahn zwar eine Hauptverantwortung, jedoch hat auch das Land unter der früheren und der jetzigen Landesregierung zum derzeitigen Sachstand beigetragen. Eine Zurechnung und angemessene Teilung bisher angefallener Kosten erscheint daher möglich. Das ist zu Gunsten der Ausstiegsoption zu beachten.

Die vorgelegte unabhängige rechtliche Untersuchung führt auf Seite 4 auch zu dem Ergebnis: Die Projektbeteiligten können eine bisher bahnseits fehlende Vollfinanzierung beanstanden und einen wesentlich höheren Risikopuffer verlangen, zumal selbst der Bundesrechnungshof diesen weit höher als vorliegend mit 60 Prozent bis 100 Prozent ansetzt. Auch dadurch kommt die Wirtschaftlichkeit des Projekts ein weiteres Mal ins Wanken.

Ergänzend ist gemäß dem Gutachten ferner anzumerken, dass die Ankündigung des Bahnvorstands, das Land nötigenfalls mithilfe der Sprechklausel zur Zahlung von Mehrkosten in Milliardenhöhe verklagen zu wollen, aus zweierlei Gründen fehlschlagen dürfte: Zum einen käme darin ein schweres Maß an Zerrüttung zum Ausdruck, dem das Merkmal des Scheiterns der Zusammenarbeit anhaftet, worauf jetzt der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn hingewiesen hat. Zum anderen ist es gesichertes Rechtskenntnis, dass eine Sprechklausel in der Skala vertraglicher Gestaltungen nur die schwächste Variante der bloßen Gesprächspflicht, aber keine Zahlungspflicht auslöst.

6. Zusammenfassend zeigt sich folgendes Bild:

a) Zu der vom DB-Vorstand angegebenen Wirtschaftlichkeit des Großprojekts von nur noch 77 Millionen Euro ist zu bemerken:

- Schon bei geringfügigen Mehrkosten ist das Projekt demnach auch aus Sicht der Bahn unwirtschaftlich. Dabei werden die 77 Millionen Euro bereits aufgezehrt von 150 Millionen Euro, die wegen des auf 2024 verzögerten Projektende bei einer verspäteten Grundstücksübergabe an die Stadt Stuttgart fällig werden.
- Weitere Milliarden Mehrkosten sind im zehnjährigen Projektverlauf ohnehin zu erwarten.
- Jeder Weiterbau schafft Fakten, die einen Zwang zur Zustimmung für weitere Mehrkosten in sich bergen.
- 224 Millionen Euro für einen „verbesserten“ Filderbahnhof korrigieren nur die Fehlplanung der Bahn und sind nicht vom Land zu bezahlen.

b) Den vom DB-Vorstand behaupteten Ausstiegskosten in Höhe von zwei Milliarden Euro steht entgegen:

- Die tatsächlichen Ausstiegskosten sind weit geringer.
- Die Rückabwicklung des Grundstücksverkaufs samt Zinsen ist nicht mit 795, sondern nur mit 649 Millionen Euro anzusetzen.

- Die Sanierung des Kopfbahnhofs kostet die Bahn sowieso Geld – auch wenn S 21 weitergebaut wird.

c) Völlig ausgelassen hat der DB-Vorstand zahlreiche ebenfalls stark entscheidungsrelevante Fragen:

- Der mit S 21 verbundene Rückbau der Kapazität macht jeden Baufortgang schädlich mit gewaltigen, rechtswidrigen Folgen.
- Das Gleisvorfeld kann nicht entwidmet werden.
- Beim Bundesverfassungsgericht laufende Verfahren enthalten für die Bahn ein hohes Risiko des Bauabbruchs und des Verbots der Mischfinanzierung.
- Mit falschen Angaben erschlichene EU-Subventionen müssen zurückgezahlt werden.
- Eine Zurechnung von Kosten auf die Projektpartner beim Ausstieg ist möglich.

7. Der unvermeidliche Ausstieg aus Stuttgart 21 kann und darf schließlich keinen „Scherbenhaufen“ zurücklassen.

Ihre Entscheidung, sehr geehrte Aufsichtsräte, muss – so meinen wir – jetzt maßgeblich die gesetzlich begründete Zäsur schaffen, dass die Schädigung der Stadt und ihrer Menschen endet. Dazu halten wir es für notwendig, dass Sie durch Ihre Entscheidung öffentlich machen und dem Vorstand auf den Weg geben, mit den seitherigen Finanzierungspartnern folgenden Grundkonsens zu erreichen:

- a) Für das Projekt Stuttgart 21 tritt ein sofortiger Bau- und Vergabestopp in Kraft.
- b) Es wird wechselseitig anerkannt, dass der Finanzierungsvertrag vom 2. April 2009 nicht mehr erfüllbar ist.
- c) Dementsprechend schuldet keiner der bisherigen Vertragspartner mehr Leistungen und Zahlungen für das Projekt Stuttgart 21.
- d) Verhandlungen über die Art und Weise des qualifizierten Abschlusses aus dem Projekt sollen aufgenommen werden
- e) Es sollen konstruktive Vorschläge ausgetauscht und sinnvoll geklärt werden, auf welchem Wege eine partnerschaftliche Verständigung – mit bürgerschaftlicher Beteiligung – zu erreichen ist, um in den kommenden Monaten die anstehenden wesentlichen Fragen zur Verbesserung des Bahnknotens Stuttgart zu beantworten und gefundene Lösungen zu realisieren.

Wir meinen, auf dem beschriebenen Wege lässt sich die jetzt überfällige Wende zum Ausstieg aus Stuttgart 21 mit dem Mut zum konstruktiven Neubeginn verbinden.

In diesem Sinne grüßen wir Sie freundlich

Dr. Eisenhart von Loeper
Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses