

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 · Rotebühlstraße 86/1 · 70178 Stuttgart

Pressemitteilung

Berlin, 10. Dezember 2012

Aktionsbündnis lädt Bahn und Politik zu einem konstruktiven Neubeginn ein

Stuttgart 21 ist am Ende

Beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“ zeichnet sich eine dramatische Wende ab: Aus Bahnkreisen wird mittlerweile ein Anstieg der Kosten auf 6 Milliarden Euro eingeräumt. Das ist doppelt so viel Geld wie noch auf Grundlage der Teilgenehmigung aus dem Jahre 2005, und selbst die 2009 vereinbarte Kostenobergrenze von 4,5 Milliarden Euro wird um mehr als 30 Prozent überschritten. Seriöse bahnunabhängige Experten rechnen für das Projekt sogar mit bis zu 10 Milliarden Euro – ohne die Kosten für die Neubaustrecke nach Ulm! Dies entzieht Stuttgart 21 eindeutig und endgültig die wirtschaftliche, politische und auch rechtliche Grundlage, so Dr. Eisenhart von Loeper, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21.

Bahnchef Rüdiger Grube sieht die Wirtschaftlichkeitsgrenze des Projekts bekanntlich bei 4,7 Milliarden Euro. Im Finanzierungsvertrag ist ausdrücklich vereinbart, „das Projekt qualifiziert abzuschließen“, wenn die Finanzierung nicht sichergestellt ist. Genau das müsse jetzt geschehen, so von Loeper.

Das von der Bahn eingeräumte Defizit in Höhe von 1,3 Milliarden Euro kann sie selbst nicht ausgleichen. Wenn sie deshalb die Fahrpreise drastisch erhöht, verprellt sie ihre Kunden, die sich dann auch zu Recht wehren. Dasselbe ist von den Beschäftigten zu erwarten, die sich den Abbau ihrer Einkommen und Arbeitsplätze nicht gefallen lassen werden. Zudem muss die Bahn Milliarden Euro aufwenden, um vor allem marode Brücken und ihr gesamtes Streckennetz zu sanieren. Dies beweist schon die derzeitige Serie von Unfällen und Beinahe-Katastrophen.

Stuttgart 21 ist der Inbegriff der von Technikvorstand Volker Kefer eingestandenen „Abwärtsspirale“ der Bahn.

Nach dem Aktienrecht ist der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG verpflichtet zur Wahrung der Vermögensinteressen der Bahn. In seiner Sitzung am 12. Dezember darf er dem Vorstand deshalb die gewaltig steigenden Kosten des Projekts nicht durchgehen lassen. Im Wissen, dass andere Projektpartner diesen Kostenanstieg nicht mitfinanzieren werden, würden die Mitglieder des Aufsichtsrats, so Jurist von Loeper, „sich persönlich schadenersatzpflichtig und sogar wegen Untreue strafbar machen, wenn sie das Projekt trotzdem fortsetzen wollten“. Auf diesen Zusammenhang hat das Aktionsbündnis alle Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Bahn AG in persönlichen Anschreiben hingewiesen (siehe Anlagen).

Die Ausstiegskosten aus Stuttgart 21 werden maximal 300 bis 400 Millionen Euro betragen. Sie wurden von der Bahn selbst verschuldet und sind nur ein Bruchteil des unkalkulierbaren Milliardenaufwands bei einer Fortdauer des Projekts. Die bisherigen Kosten resultieren vor allem aus der Kraftmeierei der Bahn, die gegen jede Vernunft und alle Warnungen Fakten schaffen wollte, um den Widerstand gegen das Projekt zum Schweigen zu bringen – ohne Erfolg, wie sich nun zeigt.

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Rotebühlstraße 86/1 · 70178 Stuttgart · Tel.: 0711 / 6 19 70 - 40 · Fax: 0711 / 6 19 70 - 44 · E-Mail: info@kopfbahnhof-21.de · www.kopfbahnhof-21.de
Spendenkonto: Südwestbank · KTO: 618 052 020 · BLZ: 600 907 00 · Stichwort: K21 (Empfänger: BUND Regionalverband Stuttgart)

Die Partner im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

BUND Regionalverband Stuttgart · Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Kreisverband Stuttgart · PRO BAHN e.V. Regionalverband Region Stuttgart
Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21 · VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V. · DIE LINKE. Landesverband Baden-Württemberg
SÖS Stuttgart Ökologisch Sozial · GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21 · SPD-Mitglieder gegen S21 · Schutzgemeinschaft-Filder e.V.
Parkschützer · Stiftung Architektur-Forum Baden-Württemberg

So rechnet Stuttgart 21 sich zwar nicht, aber es rächt sich nun, dass die Bahn gravierende Mängel ihres Projekts einfach ignoriert hat:

1. **Falsche Angaben zur Leistungsfähigkeit:** Der geplante achtgleisige Tiefbahnhof kann in der Spitzenstunde maximal 32 Züge bewältigen, womit sich weder das gegenwärtige Verkehrsaufkommen von 37 Zügen und erst recht nicht der künftig höhere Verkehrsbedarf bewältigen lässt (siehe Anlage). Statt der versprochenen Leistungssteigerung stellt Stuttgart 21 einen Rückbau der Verkehrsinfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart dar. Mit falschen Angaben zur Leistungsfähigkeit hat die Bahn Politiker, Parlamente und die Bürger (bei der Volksabstimmung) gezielt hinters Licht geführt. Die auf dieser Basis zugesagten Mittel der Europäischen Union müssen als Ergebnis eines Subventionsbetrugs gewertet werden.

Zudem kann wegen des Abbaus der Kapazität das bereits an die Stadt Stuttgart verkaufte Gleisvorfeld nicht entwidmet und daher auch nicht bebaut werden, da die Privatbahnen auf dem Klageweg ihren Verkehrsbedarf bereits geltend gemacht haben. Ein Bahnhofsrückbau ist bei noch so hohen Ausstiegskosten immer die betriebswirtschaftlich schlechtere Variante.

2. Die **Mitfinanzierung des Projekts** mit etwa 35 Prozent aus Landesmitteln ist nach Auffassung des Aktionsbündnisses **verfassungswidrig**, weil das Land nicht Bundesinvestitionsmittel mit hoher Kofinanzierung „ködern“ darf. Das Verfahren beim Bundesverfassungsgericht ist im Gange.
3. Stuttgart 21 verfügt (laut bahneigenem Gutachten) über kein „**funktions- und genehmigungsfähiges**“ **Brandschutzkonzept**. Das architektonische Konzept des Tiefbahnhofs steht damit in Frage. Die Mehrkosten für den notwendigen Brandschutz werden auf Milliarden Euro geschätzt und sind derzeit in der Rechnung der Bahn nicht annähernd berücksichtigt.
4. Verantwortungslos war es auch, den Schlossgarten zu roden, die beiden Bahnflügel abzureißen und Bauaufträge zu erteilen, ohne eine Antwort auf die Schlüsselfragen der komplizierten Stuttgarter Geologie zu haben: Obwohl seit vielen Jahren darauf hingewiesen wurde, hat die Bahn erst jetzt die **Verdoppelung der Grundwasserentnahme** beantragt, wogegen nun 10.000 Einsprüche, Fachgutachter und selbst die städtische Wasserbehörde Sturm laufen. Das Fiasko des Scheiterns der nachträglichen Planänderung ist auch hier absehbar.

Unser Fazit: Stuttgart 21 ist am Ende. Auch wenn die Frage der Verantwortung für den politischen und wirtschaftlichen Schaden (Untersuchungsausschüsse, staatsanwaltschaftliche Ermittlungen, Rücktritte und Schadenersatzklagen) jetzt die Schlagzeilen beherrschen werden, müssen jetzt schnell konstruktive Auswege gefunden werden. Dies geht nur mit der Bahn.

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 fordert Bahn und Politik zu einem konstruktiven Neubeginn auf.

Kontakt:

Dr. Eisenhart von Loeper: 0152 0825 16 93
Werner Sauerborn: 0171 320 980 1

Anlage:

Schreiben des Aktionsbündnisses an die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG mit vier Anlagen

Internet: www.kopfbahnhof-21.de