

**An Herrn Ministerpräsidenten**  
**Winfried Kretschmann**  
**Staatsministerium Baden-Württemberg**  
**Richard-Wagner-Str.15**  
**70184 Stuttgart**

zur Kenntnis auch an Herr OB Kuhn und Herrn Minister Hermann

Stuttgart, den 29.01.2013

Betr.: Ihr Brief vom 14. Januar 2013

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, lieber Herr Kretschmann,

besten Dank für Ihre ernsthafte Antwort auf unseren Offenen Brief, den wir Ihnen am 27. Dezember 2012 übermittelten. Wir nannten in unserem Schreiben *zwei* „handfeste und juristisch abgesicherte Möglichkeiten (...) S21 zu stoppen: die Verweise auf den gesprengten Kostendeckel und den Kapazitätsabbau.“ In Ihrer Antwort konzentrieren Sie sich auf das erste Thema – und damit zusammenhängend vor allem auf die Volksabstimmung. Sie verweisen dabei am Ende Ihres Briefs darauf, dass sich „zu der (...) aufgeworfenen Kapazitätsfrage (...) das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur noch eingehend äußern“ werde. Eine solche ergänzende Antwort seitens des Herrn Verkehrsministers Winfried Hermann steht noch aus.

Wir möchten aber ausdrücklich betonen, dass wir die beiden genannten Themen *gleichberechtigt* verstanden wissen wollen. Der Aspekt des Abbaus von Bahnhofskapazität, der mit S21 verbunden ist, und der inzwischen lückenlos belegt werden kann, sollte auch Thema des Ministerpräsidenten sein – da geht es nicht allein um eine verkehrspolitische Angelegenheit. Immerhin sollen mindestens 6, vermutlich noch viel mehr Milliarden Euro ausgegeben werden und am Ende hat man weniger Kapazität für Schienenverkehr. Dieses Thema ist insbesondere auch deshalb heute brisanter als je zuvor, nachdem inzwischen aufgedeckt wurde, dass im Planfeststellungsbeschluss zwar einerseits behauptet wird, der S21-Tiefbahnhof bringe gegenüber dem Kopfbahnhof eine Leistungssteigerung, gleichzeitig jedoch im gleichen Text von maximal 32 Zugbewegungen in der Spitzenstunde ausgegangen wird. Damit aber wird der Kapazitätsabbau und der Gesetzesverstoß (§ 11 AEG), der mit S21 verbunden ist, sogar in diesem für den Bau entscheidenden Dokument festgehalten. Das wiederum ist ein zusätzlicher Beleg für unsere Aussage, S21 sei „ein Schwarzbau“.

Doch zu Ihrer zentralen Argumentation. Sie schreiben: „Ich warne davor, die Volksabstimmung in Frage zu stellen.“

Hier gibt es offensichtlich ein Missverständnis.

Wir stellen die Volksabstimmung nicht grundsätzlich in Frage. Sie war, was sie war: Eine deutliche Mehrheit im Land und eine knappe Mehrheit in der Landeshauptstadt sagten unter spezifischen Rahmenbedingungen Nein zum Ausstieg des Landes aus der S21-Finanzierung.

Eine der entscheidenden Bedingungen war der Kostendeckel. Und zwar in *zweierlei* Hinsicht: Erstens – das betonen Sie in ihrem Antwortschreiben zu Recht – dass das Land und die Stadt nicht mehr als bisher vereinbart zahlen werden. Zweitens aber auch, dass es einen Kostendeckel für das *gesamte* Projekt gibt. Sie zitieren in Ihrer Antwort eine längere Passage aus dem Abstimmungsheft und hier aus dem Teil, den der grüne Teil in der Landesregierung formulierte unter der Überschrift „Zehn Gründe für die Kündigung und für die Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21“. Dort wird vorhergesagt, dass die Kosten weiter steigen dürften und dass „eine Finanzierung von Stuttgart 21 (...) nur bis zu einem Betrag von 4,526 Milliarden Euro vertraglich geregelt“ sei. Drei Seiten vor dieser Passage findet sich im gleichen Abstimmungsheft und hier sogar in dem Teil, der von *beiden* Teilen der Landesregierung getragen wird, die Formulierung: „Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung die zwischen den Projektpartnern vereinbarten Kosten von 4,526 Milliarden Euro als Obergrenze der vom Land mitgetragenen Kosten festgelegt.“ (S. 3) Im von der SPD getragenen Teil dieses Abstimmungsheftes - im Abschnitt „Zehn Argumente GEGEN die Kündigung (...) der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21“ - heißt es: „Die neueste Kostenkalkulation bestätigt: S21 ist im Kostenrahmen und hält weiterhin einen Puffer für mögliche Baupreissteigerungen vor“. (S. 8).

Das heißt: Gerade im Abstimmungsheft geht es keineswegs ausschließlich um die Frage, was das Land als Maximum kofinanzieren wird. Es geht dort auch um *den Kostendeckel für das gesamte Projekt*. In diesem Zusammenhang sagen wir: „*Die Grundlagen der Volksabstimmung wurden einseitig verletzt*“ und zwar von der DB AG. Das kann nicht damit gleichgesetzt werden, dass wir „die Volksabstimmung in Frage stellen“ würden.

Sie gehen dann noch einen Schritt weiter und schreiben: „ Wenn Sie (...) nun die Gültigkeit der Volksabstimmung anzweifeln, stellt sich natürlich die Frage, was dies für das Land (...) hieße. Müsste man dann nicht konsequenterweise den Kostendeckel als hinfällig betrachten?“

Dieser Argumentation können wir in keiner Weise folgen. Wenn die Deutsche Bahn AG ein Jahr nach Abhalten der Volksabstimmung und noch vor dem eigentlichen Baubeginn mitteilt, der Kostendeckel werde um bis zu zwei Milliarden Euro gesprengt, dann ist doch sie es, die eine Legitimierung des S21-Projekts durch die Volksabstimmung torpediert. Dass die Kostenbeteiligung des Landes maximal 930 Millionen Euro beträgt, ist im übrigen in den bestehenden Verträgen zur S21-Finanzierung geregelt und hat nichts mit der Frage zu tun, ob die Volksabstimmung weiterhin – wie Sie argumentieren – als bindend angesehen wird, oder ob, wie wir es sehen, davon ausgegangen wird, dass die Grundlagen der Volksabstimmung einseitig verletzt wurden. Auch der Kostendeckel für das Gesamtprojekt ist mit diesen Verträgen geregelt.

In Ihrer Antwort betonen Sie, dass das Land in keinem Fall mehr bezahlen werde, als vereinbart. Das soll beruhigend wirken und Verantwortung signalisieren. Diese Position fassen Sie in Ihrem Brief wie folgt zusammen: „Soweit aktuelle und mögliche Kostensteigerungen des Projekts S21 von der Deutschen Bahn getragen werden und sich die Kostenbeteiligung des Landes nicht verändert, bleibt also auch die Grundlage für die Volksabstimmung bestehen.“

Einspruch, Herr Ministerpräsident! Und zwar nicht nur, weil die Grundlagen der Volksabstimmung, wie dargelegt, sich eben auch auf den *gesamten* Kostendeckel beziehen, sondern auch aus einem höchst praktischen Grund. Der Vorstand der Deutschen Bahn AG sagt ja bereits: Erstens wir tragen die für uns erkennbare erste große Kostensteigerung von 1,1 Milliarden Euro als Beitrag „zur Befriedung“ (Kefer). Zweitens: Wir bauen weiter.

Was aber, wenn es nach Vollzug dieser nächsten großen Baumaßnahmen mit ihren ähnlich tiefen und kaum reversiblen Eingriffen, wie es diese beim Abriss der beiden Flügelbauten und bei der Abholzung des wertvollen Baumbestands im Schlossgarten gab, zu dem kommt, was so sicher ist wie das Amen in der Kirche: zu den nächsten gewaltigen Kostensteigerungen? Immerhin glaubt der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages, Anton Hofreiter, bereits heute zu wissen, dass die Deutsche Bahn AG intern bereits von realen Kosten von mehr als 10 Milliarden Euro ausgeht (die Landesregierung BW nannte intern schon 2009 Kosten von knapp 7 Milliarden, die aber auf Anweisung von Herrn Oettinger nicht kommuniziert werden durften). Kann es dann dabei bleiben, dass das Land und die Stadt sagen: „Mir gäbet nix?“ Einmal abgesehen davon, dass alle Menschen in der Landeshauptstadt bereits heute einen hohen Preis infolge des Verlusts von Urbanität und Lebensqualität bezahlen, ist doch auch klar: Das Erpressungspotential der Bahn gegenüber Stadt, Land und Region, sich an den Mehrkosten zu beteiligen, wird von Bauabschnitt zu Bauabschnitt größer.

Was bedeutet das praktisch – für Sie als Ministerpräsident, für den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt, für den Verkehrsminister des Landes, für die Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt und für die Fahrgäste? Bei einer Fortsetzung des Baus würde als einer der nächsten großen Schritte ein gigantischer Trog vor dem Bahnhofsquergebäude ausgehoben. Gleichzeitig würden die Bahnsteige und Prellböcke aus dem jetzigen Hauptbahnhof herausgenommen und in ein neues Kopfbahnhofs-Provisorium ca. hundert Meter vor den Bonatzbau vorverlegt. Schließlich müsste zeitgleich mit dem Ausheben der Baugrube in großem Stil mit dem Abpumpen des Grundwassers begonnen werden. Diese Baumaßnahmen, die laut Plan bereits im Frühjahr 2012 hätten durchgeführt werden sollen, würden dann durchgezogen werden, obgleich weiterhin entscheidende Teile des Gesamtprojekts nicht planfestgestellt (u.a. Filder-Bahnhof) und zum Teil bisher nicht einmal genehmigungsfähig sind (u.a. Brandschutzkonzeption im Tiefbahnhof).

Sie schreiben in Ihrem Brief, derzeit gebe es „die letzte Gelegenheit der Bahn, substantiell zu begründen, ob sie das Projekt noch realisieren kann und wie sie es bei weiteren schon jetzt absehbaren Mehrkosten ohne Beteiligung der Projektgruppen und des Bundes finanzieren will.“ Die Antworten liegen eigentlich bereits auf der Hand – und Sie kennen sie. Entweder gibt die Bahn das Projekt auf – dann müssen sich Stadt, Land, Region, Bahn und Bund auf schnellstem Weg daran machen, die tiefen Wunden im Zentrum der Stadt zu schließen. Oder – was weit wahrscheinlicher ist – die Bahn und damit indirekt auch die Bundesregierung sagen: Wir bauen irgendwie weiter. In diesem letztgenannten Fall wissen Sie so gut wie wir: Dann gehen Zerstörung, Murks und Betrug weiter – bis zur nächsten offenen Krise des Projekts.

Sie schreiben selbst, Sie könnten „der Bahn ein einfaches Ja (zum Weiterbau; d. Verf.) nicht abnehmen“, weil „mein Vertrauen und das der Landesregierung (...) in die Seriosität und Glaubwürdigkeit der Bahn zutiefst erschüttert“ sei. Und Sie fragen dabei: „Können wir eine Bauruine im Herzen von Stuttgart ausschließen?“ Die Antwort lautet: Wir können das nicht nur nicht ausschließen – wir *müssen* sogar davon ausgehen, dass diese gigantische Bauruine im Zentrum der Landeshauptstadt, die es seit gut eineinhalb Jahren (mit dem Abriss der beiden Flügel) ja bereits gibt, *zu einer Dauereinrichtung wird*. Ihr

Verkehrsminister geht inzwischen davon aus, dass der Tiefbahnhof, wenn S21 weiter gebaut wird, frühestens 2025 in Betrieb genommen werden könnte. Und noch vor Beginn des eigentlichen Baus des Tiefbahnhofs gibt es im Hauptbahnhof Stuttgart, der einmal für seine überdurchschnittliche Pünktlichkeit bekannt war, eine erhebliche Zunahme der Zugverspätungen, einen Notfahrplan, über viele Wochen hinweg gesperrte Gleise, ein instabiles Bahnhofsdach, ein halbes Dutzend Zugentgleisungen in 18 Monaten (siehe Bundesdrucksache DS 17/11338) und vieles Unerfreuliche mehr. Von den großflächig beworbenen Unwahrheiten im Bereich des Turmforums ganz zu schweigen.

Wenn aber „kein rechtschaffener Geschäftsmann (...) einen solchen Umgang in seinem Umfeld einfach hinnehmen“ würde, wenn es eine „schwere Vertrauenskrise“ im Verhältnis zum Bauherrn Deutsche Bahn AG gibt – könnten und müssten Sie dann nicht als Ministerpräsident selbst aktiv werden?

Sie sehen sich „politisch“, aber „nicht formal juristisch“ an das „Votum der Volksabstimmung“ gebunden. Da es eine formal-juristische Bindung auch in Ihren Augen nicht gibt, sollte die Landesregierung jetzt – ähnlich wie es der neue OB mit dem Ausstieg aus dem Turm-Forum ankündigte – *politisch in die Offensive gehen*. Jede Fortführung von Stuttgart 21 setzt neues zerstörerisches Potential frei. Je früher der Ausstieg in Angriff genommen wird, desto mehr werden die Kosten und Schäden eingedämmt. Wenn die von Ihnen genannte „letzte Gelegenheit zum Ausstieg“ jetzt nicht genutzt wird, werden Sie, der OB, die Region, werden wir alle Gefangene eines unsinnigen, schier unbezahlbaren Projekts. Das kann niemand wollen.

Sehr geehrter Herr Kretschmann,  
nach den Ereignissen der letzten Wochen, die in mehrfacher Hinsicht gezeigt haben, dass Stuttgart21 von der Bahn weder verantwortungsvoll noch den Verabredungen gemäß glaubhaft umgesetzt werden kann, und nachdem das gänzlich aus dem Ruder gelaufene Projekt nun auch noch vollkommen unberechenbar geworden ist, fordern wir sie wie in unserem ersten Brief, nun aber umso dringlicher auf, umgehend in Verhandlungen mit der DB AG zu treten mit dem Ziel, S21 definitiv zu stoppen, um gemäß Landesverfassung Artikel 45 weiteren „Schaden vom Volk abzuwehren“. Das Mindeste müsste sein, dass Sie, bis zur Klärung der neuen Situation, die mit dem 12. Dezember 2012 eingetreten ist, einen sofortigen Bau- und Vergabestopp erwirken.

Mit vielen Grüßen

i.A. Walter Sittler  
für Egon Hopfenzitz – Sabine Leidig – Volker Lösch