

Sage keiner ...

er habe nichts gewusst

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

Herrn Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG
c/o One Equity Partners Europe
Taunusanlage 21
60325 Frankfurt am Main

Stuttgart, 30. November 2012

Fakten zu Stuttgart 21 und Schlussfolgerungen

Sehr geehrter Herr Dr. Felcht,

als Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 wende ich mich heute an Sie persönlich, weil Sie dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG angehören und damit mitverantwortlich und mitentscheidend sind für das Bahnprojekt „Stuttgart 21“. Ihre Kollegen/innen im Aufsichtsrat und im Vorstand der Deutschen Bahn AG werden ähnliche Schreiben erhalten, ebenso die Entscheider/innen bei den anderen Projektträgern.

In Ihrer Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember werden Sie über den Stand des Projekts beraten und Folgerungen daraus ziehen. Wir bitten Sie, dies im Lichte der Fakten zu tun. Um Sie darin zu unterstützen, haben wir Ihnen die wichtigsten Argumente von bahnunabhängiger Seite – über die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs, den Brandschutz, die Verfassungskonformität bis hin zu den Kosten – noch einmal zusammen gestellt (Anlage 1 zur Faktenlage).

Sehr signifikant und bestens belegt erscheint uns die Kluft zwischen der von der Bahn behaupteten und der tatsächlichen Leistungsfähigkeit von „Stuttgart 21“ (Anlage 2). Denn in Wahrheit verringert das Projekt die Kapazität des 17-gleisigen Kopfbahnhofs von 50 Zügen in der Spitzenstunde drastisch auf nur 32 Züge im achtgleisigen Tiefbahnhof. Die Deutsche Bahn AG hat dies mit ihrer eigenen Personenstromanalyse bestätigt und bisher auch nicht entkräften können.

Auf den Falschaussagen der Bahn über die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs beruhen nun aber behördliche Planfeststellungen sowie Entscheidungen von Gerichten, Parlamenten und Projektträgern. Auf dieser zweifelhaften Grundlage hat die Europäische Union zudem Mittel für das Projekt freigegeben und die Bahn den Stresstest angeblich „bestanden“. Aus unserer Sicht ist damit jedoch die planungsrechtliche Grundlegitimation von „Stuttgart 21“ entfallen. Jeder Weiterbau des Projekts würde die von Technikvorstand Dr. Volker Kefer jüngst selbst monierte „Abwärtsspirale“ der Bahn verschlimmern.

In der Sackgasse steckt auch die Finanzierung des Projekts, weil wegen des Abbaus der Kapazität das bereits an die Stadt Stuttgart verkaufte Gleisvorfeld nicht entwidmet und somit auch nicht bebaut werden kann (siehe dazu Professor Karl-Dieter Bodack in Anlage 3). Der vereinbarte Kostendeckel wird dadurch aber massiv gesprengt.

All diese Fakten rücken schließlich auch persönliche Haftungsfragen ins Blickfeld, die Ihnen sicher bekannt sind, auf die wir aber hier dennoch hinweisen möchten (siehe Anlage 4).

Die Konsequenz aus den hier dargestellten Fakten kann nur ein Baustopp mit dem Ziel eines geregelten Ausstiegs sein. Je früher Sie das Projekt stoppen, desto eher lässt sich der drohende Milliardenschaden noch vermeiden.

Wir versichern Ihnen: Wir werden ein kooperativer Partner sein gegenüber einer Deutschen Bahn AG, die sich auf ihre Aufgabe besinnt, eine optimale Bahninfrastruktur beim Verkehrsknoten Stuttgart zu entwickeln.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Eisenhart von Loeper

Rechtsanwalt und
Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21