

Zukunftsfähig durch pervertierte Bahn? - Stuttgart 21 auf Kosten aller
Dr. Eisenhart v. Loeper, RA, Aktionsbündnis gegen S 21 --- Berlin, 6.05.2015

S 21 erzeugt dynamisch anwachsende PERVERSIONEN der Deutschen Bahn AG, deren
UMSTEUERN die Demokratie- und Bürgerbewegung, die Justiz und die Medien benötigt:

- (1) Rechtsstaatswidrige Schieflage: In der Größenordnung von etwa 7 bis 10 Milliarden Euro Steuergeldern baut die Bahn seit über 5 Jahren „drauflos“, obwohl zentrale Fragen ungeklärt und nicht entschieden sind – zuletzt nach dem Offenbarungseid“ der Deutschen Bahn AG, der Kostensteigerung von 4,5 auf 6,8 Milliarden Euro, entschied der Aufsichtsrat der Bahn AG am 5.03.2013 für den Weiterbau von S 21 trotz weggefallener Wirtschaftlichkeit, und zwar auf Verlangen der Kanzlerin und ihrer Koalition selbst gegen den dokumentierten Sachverstand des Verkehrsressorts. Das war unzulässig, denn der Bahn-Aufsichtsrat hätte unbeeinflusst nach Aktienrecht allein im Interesse des Bahnunternehmens entscheiden müssen. Das Kanzleramt hat aber – wie jetzt in der NSA-Geheimdienst-affäre – nach machtpolitischem Kalkül und illegal - die Bahn-Aufsichtsräte auf Linie gebracht. Diesen Rechtsbruch für den Weiterbau von S 21 verschleiert es durch teilweise Schwärzung mir überlassener fünf amtliche Vermerken an die Kanzlerin und an Herrn Pofalla, deren Offenlegung ich als Bündnissprecher aussichtsreich beim VG Berlin eingeklagt habe.

- (2) Entsolidarisierung des bundesstaatlichen Zusammenhalts: die Bahn hat den „Erhalt und Ausbau der Eisenbahn-Verkehrsinfrastruktur“ (Art. 87 e Absatz 4 GG) zu leisten und müsste diese, ihr zugewiesene Bundesaufgabe selbst bezahlen (Art. 104 a GG), weil hier „ein tragender Eckpfeiler der bundesstaatlichen Ordnung des Grundgesetzes“ (BVerfG, Urteil 10.12.1980, 2 BvF 3/77) betroffen ist, das solidarische und bundesstaatliche Zusammenleben der Länder. Zwar durfte die Bahn privatisiert werden, aber sie bleibt dennoch – wie der Baden-Württ. Verwaltungsgerichtshof vorgestern zu S 21 entschieden hat - als „verlängerter Arm des Staates“ an das Grundgesetz gebunden. Auch ohne und entgegen dem öffentlichen Bedarf ein „eigenwirtschaftliches Projekt“ der Bahn zu schaffen, das längst unwirtschaftlich ist,

und durch reiche Länder wie Baden-Württemberg in Milliardenhöhe mitzufinanzieren, ist ein Widerspruch in sich. Das Gutachten von Prof. Hans Meyer von der hiesigen Humboldt-Universität hat diesen Sachverhalt als verfassungswidrig ausgewiesen, weil das Wohl der Allgemeinheit nicht mehr den Maßstab bildet, wenn es durch die relevante Mitfinanzierung auf die Finanzstärke des jeweiligen Landes ankommt, wer sich mit Geld ein Projekt „erkaufen“ kann (Meyer, DVBl. 2011, 449 ff.). Die Bürgerbewegung gegen S 21 hat die pauschale Mitfinanzierung von S 21 daher vor vier Jahren durch Bürgerbegehren aufgegriffen, gerichtlich verfolgt und in der Berufungsentscheidung beim VGH Mannheim zweierlei erreicht: Alle formalen Einwände gegen das Bürgerbegehren, die bis zuletzt eine Sachentscheidung vereiteln sollten, sind gescheitert. Zugleich hat das Gericht den Mut gehabt, die Revision zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zuzulassen. In der Sache wird nämlich das föderative Zusammenleben im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse schwerwiegend gestört, wenn eine Stadt außer dem Kaufpreis für 100 ha Gleisvorfeld über 700 Millionen Euro für eine „städtbauliche Chance“ dazuschießen und das Land noch eine Milliarde Euro drauflegen darf. Über diesem Projekt liegt deshalb das Damoklesschwert des Finanzierungsfiaskos und damit seines völligen Scheiterns, weil keiner der Projektpartner das milliardenschwere Defizit auffangen kann und will.

- (3) Zu diesem Szenario kommen die durch die Sachverständigen Andersen und Engelhardt beschriebenen Sachverhalte hinzu: betroffen sind zentrale Verfassungsgüter, nämlich: die Gefährdung von Leib und Leben der Bahnreisenden durch die sechsfach überhöhte Gleisneigung und der mangelhafte Brandschutz in dem um ein Drittel verkleinerten Bahnhof. Das ist der Gipfel des Absurden, dass die Bahn sowohl den ärmeren Ländern wie zugleich dem Mitfinanzierer, der Stadt Stuttgart, die Verfassungszusage für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entzieht und somit in der Summe vierfache Verfassungsbrüche begeht. Eigentlich sollte das Grundgesetz aber einen Grundkonsens unserer Wertordnung spiegeln, über den sich niemand, auch nicht die Bahn als verlängerter Arm des Staates hinwegsetzen darf.

(4) Was ist die Perspektive?

- Nehmen die Bauarbeiten zu S 21 ihren Fortgang, ohne dass umgesteuert wird, wird die schon erreichte Unwirtschaftlichkeit des Projekts enorm anwachsen. Damit schädigt die Deutsche Bahn AG sich aktienrechtlich unzulässig selbst. Und weil sie und die dafür im Aufsichtsrat der Bahn mitverantwortliche Bundesregierung mit S 21 zugleich ihre grundgesetzliche Bindung missachten, untergraben sie das Ansehen des Rechtsstaats, sie verschleudern in gewaltigem, weiter anwachsendem Ausmaß Vermögenswerte, falls sich dem nicht entgegenwirken. Zentrale Rechtsfragen gehören geklärt und entschieden, bevor vollendete Tatsachen geschaffen werden. Dieser Grundsatz wird bei S 21 bei allen hier vorgetragenen Sachfragen unerträglich konterkariert. Darüber brauchen wir die

öffentliche Debatte. Und noch Eines: wenn der gemeinschädliche Unsinn fortschreitet, wird es dann nicht umso wichtiger, ihn zu überwinden?

- Im Ergebnis lehnen wir uns auf gegen die vielfachen Verfassungsbrüche bei S 21. Einiges schon Gebaute wird nutzbar bleiben. Aber es gilt das Umsteigen aus dem Projekt, damit sich der größere, dauerhafte Schaden für das Gemeinwohl abwenden lässt. Oben Bleiben.