

Dr. Eisenhart von Loepfer
Dr. Norbert Bongartz
Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

1.12.2016

Hinweise des Aktionsbündnisses anlässlich der Sitzung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG am 14.12.2016 zu Stuttgart 21

Inhalt

1. Einige Zitate zum rechtlichen Handlungsrahmen und erste Folgerungen
2. Eine Übersicht a) der Ergebnisse von Dr. Vieregg und b) Berechnungen der DB AG zu den Kosten seit 2009
3. Wiedergabe einiger Ergebnisse des BRH-Berichts vom 8.09.2016
4. Würdigung des KPMG / Basler + Partner-Gutachtens und des BRH-Berichts durch Prof. Dr. Christian Böttger
5. Die Stellungnahme des Diplom-Geologen Dr. Ralf Laternser vom 30.11.2016 zum Sachverhalt Anhydrit bei S 21
6. Unsere Beurteilung des Sachstandes und der Konsequenzen daraus

(1) Rechtliche Hinweise zum Handlungsrahmen für den Aufsichtsrat der DB AG

Zu fragen ist nach dem gesetzlichen Maßstab, was „ausschließlich am Unternehmenswohl orientiertes, auf sorgfältiger Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen beruhendes unternehmerisches Handeln“ gebietet (BGHZ 135, 244, 253 f.).

Die Aufgabe besteht darin, „alle verfügbaren Informationsquellen tatsächlicher und rechtlicher Art auszuschöpfen und auf dieser Grundlage die bestehenden Handlungsoptionen sorgfältig abzuschätzen und den erkennbaren Risiken Rechnung zu tragen“ (BGH-Beschluss vom 14.07.2008, NJW 2008, 3361).

Die „treupflichtwidrige Schädigung des anvertrauten Gesellschaftsvermögens“ wäre unvereinbar mit Aktienrecht (§§ 93 Abs. 1 Satz 1, 116 Satz 1 AktG) und Strafrecht (§ 266 StGB, siehe BGHSt 50, 331 ff., Mannesmann-Urteil). Der Aufsichtsrat einer AG hat aber nicht allein die Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des Vorstandshandelns zu überwachen (siehe Spindler/Stilz, Kommentar zum Aktiengesetz, 2. Auflage 2004, § 116 Rn 262 ff.).

Was bedeutet das vorliegend?

Bekanntlich entspricht es der Überzeugung des Bahn-Vorstands, dass die „ausgeglichene Wirtschaftlichkeit“ von Stuttgart 21 „bis zu einem Gesamtwertumfang von 4.769 Mio. Euro gegeben ist“ (Vorlage des Vorstands an den Aufsichtsrat vom 10.12.2009, „Aktueller Sachstand Stuttgart 21“, S. 6 Ziffer 3).

Nachdem der Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 die Kostenobergrenze von 4.526 Mio. Euro enthielt, entstand jedenfalls im Dezember 2012 eine „neue Lage“, als der Vorstand 1,1 Mrd. Euro selbst verschuldete Mehrkosten und 1,2 Mrd. Euro weitere Risiken eingestand. Mit dem Beschluss zum Weiterbau des Projekts vom 5. März 2013 ist der Aufsichtsrat dann dem Vorstand darin gefolgt, der Weiterbau des Projekts sei weniger schädlich als der Ausstieg.

Nicht übersehbar muss also bei der gebotenen sorgfältigen Ermittlung des heutigen Sachstandes nicht allein die zu erwartende Höhe der Gesamtkosten und der Risiken von Stuttgart 21 ermittelt werden, sondern auch, ob die Alternative zum Weiterbau von S 21 die Bahn sicher weniger schädigen würde.

(2) Übersicht der Ergebnisse von Dr. Vieregg und der Berechnungen der DB AG

a) Die Ergebnisse von Dr. Vieregg

Ihnen liegen die Ergebnisse der seit Dezember 2015 Ihnen übermittelten Gutachten von Dr. Vieregg vor. Ihn zeichnet aus, dass er bereits 2008 richtig lag, als er nach damaligem Sachstand 6,9 Milliarden Euro Kosten prognostizierte. Vor allem rechnet er nach

bewährter Methode, indem er zur Einbeziehung von Unvorhergesehenem vergleichend die Kosten bei fertig gestellten Projekten post festum heranzieht.

Die Aktualisierung der Kostenermittlung ergab im Dez. 2015 9,8 Mrd. Euro, die Ersparnis bei einem Ausstieg im Februar 2016 5,9 bis 7,89 Mrd. Euro, bei Umsetzung des Konzepts Umstieg 21 die Ersparnis von 6,45 Mrd. Euro.

Würde die Alternative eines Umstieg auf einen nicht mindestens so funktionsfähigen, u.E. erheblich leistungsfähigeren Bahnhof nicht wahrgenommen, müsste man nach dieser festgestellten Größenordnung der erreichbaren Ersparnisse feststellen, dass der Weiterbau von S 21 der DB AG einen sicheren Vermögensschaden in Höhe etlicher Milliarden Euro zufügen würde (siehe dazu auch die beigefügte Abbildung von Dr. Vieregg). Das wäre nach Aktienrecht und nach Strafrecht auf keinen Fall zulässig.

b) Die Berechnungen der DB AG

- Der Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 mit der Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. Euro enthielt den Risikopuffe von 1,45 Mrd. Euro, aber auch den veralteten Kostenstand von 2004.
- Als Dr. Grube im Mai 2009 ins Amt kam, nach ihm auch Dr. Kefer, bemerkte er den Mangel und ließ die Kosten neu ermitteln: 4,979 Mrd. Euro
- Daraufhin kam es zur Ermittlung von „Einsparpotentialen“ und „Chancen aus Optimierung der Bauwerke“ von 891Mio. Euro (DB – Vorlage 10.12. 2009, S. 5 und PwC-Vermerk (Zwischenergebnis) Jan. 2013 Nr. 155, 156).
- Projektleiter Hany Azer warnte im Konzern vor 121 Risiken, die aber nicht beachtet wurden. Er verließ daraufhin den Konzern in seiner bisherigen Funktion im Frühjahr 2011.
- Am 12. Dez. 2012 gestanden Dr. Grube und Dr. Kefer ein, dass 1,1 Mrd. Euro schuldhaft nicht berechnet worden waren (610 Mio. Euro „nicht budgetierte Leistungen“ und 490 Mio. Euro „nicht realisierbare Planansätze“, die also nur auf dem Papier standen. Hinzu kamen 1,2 Mrd. Euro kalkulierbare Risiken.
- Jüngster Sachstand Juni 2016: Der Finanzrahmen ist bis auf 6,511 Mrd. Euro ausgeschöpft, ein „Gegensteuerungsbedarf“ liege bei 524 Mio. Euro, die derzeitige Bauzeitverzögerung liege bei zwei Jahren. Damit ist für die restliche Bauzeit nur noch eine Kostensteigerung um 15 Mio. Euro möglich. Die Kostensteigerung der vergangenen siebeneinhalb Jahre (sie entspräche der künftigen geplanten, aber kaum realisierbaren Bauzeit) liegt aber bei über 3,4 Mrd. Euro.

(3) Wiedergabe der Ergebnisse des BRH-Berichts

Der Bundesrechnungshof beanstandet die fehlende ausreichende Kontrolle der Gesamtfinanzierung des Projekts und erklärt anhand des haushaltsrechtlich ausgeprägten Wirtschaftlichkeitsprinzips, es verbiete sich für den Bund, finanziell nicht abgesicherte Projekte zu fördern.

Wer trotz dieser Faktenlage S 21 einfach weiterlaufen lässt, riskiert eine Investitionsruine oder – auf Seiten der Projektpartner – die bittere Notwendigkeit, eine Bauruine durch eigene Zahlungen in Milliardenhöhe abzuwenden oder noch im vorgerückten Baustadium auszusteigen. Denn für die DB AG, die bereits zum Jahresende im Dezember 2016 die Projektpartner verklagen will, kann angesichts bestehender und zu erwartender weiterer Kostensteigerungen (z.B. Schwierigkeiten des Weiterbaus im Anhydrit) schnell die Situation eintreten, nicht jahrelange Prozessverläufe abwarten zu können. Vorhersehbar ist eine Zwangslage, in der die Bahn nicht mehr zahlen will und nicht weiter „drauflegen“ darf. Damit offenbart das Projekt einen tiefen Riss, der es durchzieht und seine Grundlage erschüttert.

Ist S 21 also finanziell ungesichert?

Genau dies erklärt der Bundesrechnungshof, indem er insgesamt rund 9,6 Mrd. Euro Projektkosten feststellt – exakt das Doppelte dessen, was die Bahn bisher seit 2009 für wirtschaftlich noch vertretbar erklärt hatte. Wie erklärt sich die Differenz von drei Milliarden Euro Mehrkosten? Dazu nennt der BRH auf S. 6-11 seines Berichts an das Bundesfinanzierungsgremium folgende Faktoren:

- a)** 600 Mio. Euro Mehrbedarf für Nachtragsrisiken. Mit deren Nichteinbeziehung weicht die Bahn laut BRH-Bericht (S.8) von eigenen Erfahrungswerten ab, weshalb diese Kosten als unvermeidlich gelten müssen – übrigens hatte PwC schon im Januar 2013 für den Bahn-Aufsichtsrat darauf hingewiesen (deren Gutachten Nr. 24);
- b)** 130 Mio. Euro für fälschlich angenommene Einsparungen für dünnere Tunnelwände im sog. unausgelaugten Gipskeuper – laut BRH werden sie durch höheren Sicherungsaufwand von 144 Mio. Euro je Planfeststellungsabschnitt übertrroffen;
- c)** 300 Mio. Euro Mehrkosten für eine Zeitverzögerung von zwei Jahren – das ist die gegenwärtige öffentliche Darstellung – der Bahn – wegen ungeklärtem Brandschutz, Rettung, Entrauchung im Tiefbahnhof und Verzögerungen auf den Fildern;
- d)** 524 Mio. Euro von der Bahn „eingesparte Gegensteuerung“ weist der BRH als vage, nicht genehmigt und nicht realistisch zurück. Mit gleicher Methode hatte die Bahn 2009 bereits 891 Mio. Euro irreale Kostenersparnisse abgezogen, die Dez. 2012 (s.o.) in 1,1 Mrd. Euro verschuldeter Kosten wieder auftauchen.
- e)** Je über 100 Mio. Euro weitere Kostenrisiken für zentrale Bauistik, für Schlichtung und Filder-Dialog sowie zu niedrig angesetzte Preissteigerungen;
- f)** Weitere 200 Mio. Euro Einsparungen beim Neubau des Abstellbahnhofs Untertürkheim und beim Standard ETCS hält der BRH entgegen der Bahn für nicht realisierbar, so dass sich die Projektkosten auch um diesen Betrag erhöhen und bis hierhin auf über 8,1 Milliarden Euro steigen werden.
- g)** Schließlich rechnet der BRH Kosten hinzu, die bisher S 21 nicht angelastet wurden, aber u.a. den Bundeshaushalt belasten: Das sind Herstellungskosten für Bauzeitzinsen von 1 Mrd. Euro sowie knapp 500 Mio. Euro nicht aufgeschlüsselter Kosten, so Einnahmeverzicht für die Überlassung bahneigener Grundstücke, bisher nicht erfasste

Rückbaukosten für das Gleisvorfeld, Verzugszinsen für die verspätete Freimachung an die Stadt Stuttgart zu übergebender Bauflächen und anderes. Dagegen wendet die Bahn ein, diese Kostenbelastung könne die Projektpartner nicht betreffen. Der BRH blickt allerdings auf den Bundeshaushalt, der durch S 21 mit 9,6 Mrd. Euro belastet würde.

- h)** Würde man die Bauzeitzinsen nach der Sichtweise der Bahn und einzelne noch unklare Positionen zunächst nicht ansetzen, ergäben sich gleichwohl Projektkosten von 8,1 bis 8,5 Milliarden Euro. Da der Weiterbau-Beschluss der DB AG vom März 2013 den Finanzrahmen nur einseitig um zwei Milliarden Euro auf 6,526 Mrd. Euro erhöht und an die Bedingung gekoppelt hat, die Projektpartner auf anteilige Zahlung der Mehr-kosten zu verklagen, liegt diese Finanzierung im Dunkel.

i) Fazit:

Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist laut BRH jedenfalls oberhalb des Kostendeckels von 4,5 Mrd. Euro für zwei Milliarden wegen fehlender rechtskräftiger Entscheidung ein für die Bahn unklarer Belastungsfaktor und für mindestens weitere 1,6 bis zwei Milliarden Euro wegen Projektkosten zwischen 8,1 bis 8,5 Mrd. Euro ungesichert.

Entsprechend der begründeten Feststellung des Bundesrechnungshofs, dass der Bund nicht finanzierte Projekte nicht fördern darf, sollte der Aufsichtsrat aufgrund einer solchen Sachlage entscheiden, dass Stuttgart 21 nicht weitergeführt werden darf und der Finanzrahmen auch nicht entsprechend aufgestockt werden soll, um eine sonst sichere Schädigung der DB AG zu vermeiden (siehe vergleichsweise oben (2) zu Dr. Vieregg).

Auf die Frage anderer Projektrisiken, die nach Auffassung des BRH zu sehen sind und beachtet werden müssen (siehe oben (1), wird gesondert eingegangen.

(4) Würdigung des KPMG / Ernst Basler + Partner – Gutachtens sowie des BRH-Berichts durch Prof. Dr. Christian Böttger, HTW Berlin

Auf die als Anlage beigefügten Ausführungen des Sachverständigen Prof. Dr. Christian Böttger wird verwiesen.

(5) Eigene Beurteilung des Sachstandes und der Konsequenzen daraus

Entsprechend dem rechtlichen Handlungsrahmen, siehe oben (1), sollte Ihre Entscheidung als Aufsichtsrat sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch die Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des Vorstandshandelns unter Einschluss „erkennbarer Risiken“ betreffen.

a) Die ungesicherte Finanzierung des Projekts

Selbst nach der DB AG ist der am 5.03.2013 eingeräumte Gesamtwertumfang nach jetzigem Sachstand um 524 Mio. Euro überschritten.

Auch ließ sich die damals einseitig beschlossene Erhöhung der Kosten nicht über die „Sprechklausel“ des Finanzierungsvertrags auf die Projektpartner abwälzen. Selbst die

Projektbefürworter in der Landesregierung von Baden-Württemberg wollen „keinen Cent mehr“ an die DB AG bezahlen.

Mit der fehlenden Gesamtfinanzierung des Projekts und jahrelangen Prozessen lässt sich die DB AG als Bauträger auf Gefahren ein, die sie vermutlich nicht beherrschen kann.

Der in der letzten Sitzung des Aufsichtsrats vereinbarte **Abgleich der Berichte des BRH und des Gutachtens von KPMG / EBP** ergibt, die Einschätzung von Prof. Dr. Christian Böttger einbezogen, insbesondere:

aa) Die Aussage von Dr. Volker Kefer vom Juni 2016, dass KPMG auf der Zahlenbasis der Bahn seine Prüfung vornimmt, so dass die Ergebnisse bei Meidung von in sich fehlerhaften Berechnungen nicht davon abweichen können, hat KPMG durch Schätzung der Gesamtkosten von S 21 in Höhe von 6,3 bis 6,7 Mrd. Euro bestätigt. Dieses Ergebnis relativiert sich zusätzlich durch eine Reihe von Risikofaktoren und Fehlerquellen im Risikomanagement (siehe Prof. Böttger), die KPMG anführt, insbesondere weil Risiken, die unter 50 % veranschlagt sind, gar nicht aufgeführt werden und sich damit der notwendigen Transparenz und Kontrolle ganz entziehen.

Die Risikofaktoren im Anhydrid werden vom BRH punktuell (oben S. 5 Ziffer 3 c) aufgegriffen, weil deshalb die erstrebte Ersparnis misslingt. Das KPMG/Basler – Gutachten übertrifft hier die BRH-Untersuchung, weil es damit verknüpft Risiken (insbesondere wegen Anhydrit) mit Bauzeitverzögerungen identifiziert, die bis zu 36 Monate reichen können (Gutachten S. 13). Das Ergebnis des Zeitverzugs bis zur geplanten Inbetriebnahme klafft dennoch nicht auseinander: Der BRH nennt zwei Jahre (S.9), KPMG / Basler „Dezember 2022 bis Dezember 2024“ (S. 13), je nach Eintreten von Voraussetzungen, weicht aber einem nennenswerten Kostenfaktor damit aus, wogegen der BRH 300 Mio. Euro Mehrkosten dafür veranschlagt.

Dabei schreibt ein zweijähriger Zeitverzug nur die akute Situation fest, ignoriert aber, dass gerade auch wegen des Anhydrit die größeren baulichen Schwierigkeiten, die Ernst Basler + Partner darstellen, erst noch bevorstehen. Der Fertigstellungstermin nicht vor Ende 2024 erscheint daher wahrscheinlicher als der nur zweijährige Bauverzug (siehe dazu auch Dr. Vieregg).

bb) Die Ausgangslage des BRH ist naturgemäß durch seine staatliche Kontrollfunktion, mehrjährige Befassung und Einbeziehung von Kritik an seiner zunächst vorläufigen Prüfmitteilung gekennzeichnet, aber auch durch die zusammenfassende Feststellung S. 3 f. Ziffer 0.2 und 0.3:

„Im GWU sind annähernd 2 Mrd. Euro Projektrisiken und Kosten, die im wirtschaftlichen Zusammenhang mit Stuttgart 21 stehen, nicht abgebildet. Einige Chancen wurden zu optimistisch eingerechnet. Nicht enthalten sind zudem etwa 1 Mrd. Euro Herstellungskosten in Form von Bauzeitzinsen, die zu aktivieren sind....“ (02)
 „Die DB AG bestätigte die vom Bundesrechnungshof festgestellten Sachverhalte, den Schlussfolgerungen und Bewertungen folgt sie dagegen nicht.“ (03)

Damit müssen die oben unter (3) vom BRH aufgelisteten Sachverhalte, welche die Kostenfaktoren begründen, als unstreitig gelten.

Nach Prof. Böttger wird man vielleicht die 1 Milliarde Herstellungskosten von S 21 als Bauzeitzinsen nicht kostensteigernd ansetzen können, auch wenn die Botschaft unbestritten ist, dass sie den Bundeshaushalt belasten. Seine Berechnung der 7,6 Mrd. Euro unvermeidlich zu erwartender Projektkosten ist aber zu ergänzen um die unberechtigt S 21 nicht angelasteten, vom Konzern ausgelagerten Kosten. Weil deren Positionen nicht genau nachvollziehbar sind, erscheint die diesseitige Quintessenz, dass berechenbare Projektkosten von mindestens 8,1 bis 8,5 Mrd. Euro vorliegen, begründet.

Nicht weniger beachtlich ist die Berechnung von Dr. Vieregg, der nach seiner letztlich viel verlässlicheren, weil empirisch unterlegten Methode (siehe oben unter Ziffer 2) zu 9,8 Mrd. Euro Projektkosten gelangt.

cc) Auf die Expertise von Prof. Böttger ist ergänzend Bezug zu nehmen.

b) Quellfähiger Anhydrit gefährdet die Betriebstauglichkeit der Tunnel

KPMG und Basler führen auf Seite 52 ihres Gutachtens als Fazit aus:

„Zusammenfassend stellen wir fest, dass es für Tunnel im Anhydrit, und dabei insbesondere für Übergangszenen mit geringer Überdeckung, gemäß Einschätzung EBP keine bautechnische Lösung gibt, welche eine risiko- bzw. unterhaltsfreie Nutzungsdauer über Jahrzehnte, erst recht nicht bis zur üblicherweise geforderten Nutzungsdauer von 100 Jahren, zuverlässig sicherstellen kann. Einzelne Maßnahmen können zu einer Verlangsamung, nicht aber zu einer Unterbindung des Quells führen. Insofern muss man sich bewusst sein, dass bei jedem Tunnel im Anhydrit inhärent ein im Ingenieurbau unüblich großes Risiko für die Betriebstauglichkeit besteht.“

Welches Mitglied des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG wird das Risiko fehlender Betriebstauglichkeit des neu zu bauenden Stuttgarter Bahnknotens für die nächsten 100 Jahre verantworten wollen?

Die Gutachter haben den zitierten Sachverhalt klar herausgearbeitet, während in der bisherigen öffentlichen Darstellung des KPMG/Basler -Gutachtens durch die DB ein verkürztes und damit irreführendes Bild der Untersuchungsergebnisse vermittelt wird.

Erhärtet wird die Erkenntnis noch durch folgende wissenschaftlich fundierte Einsichten:

Der Dipl. Geologe Dr. Ralf Laternser anerkennt in seiner vorgelegten Stellungnahme vom 30.11.2016 die sehr fachkundige Einschätzung von KPMG / Basler, kritisiert aber, dass weitere wichtige geologische und bautechnische Aspekte und örtliche Probleme im Tunnelbau nicht genügend einbezogen sind.

Die Zitate (S. 1 der Stellungnahme) von Prof. Dr. Georgios Anagnostou, Institut für Geotechnik der ETH Zürich, auf den sich auch KPMG / Basler stützen, bekräftigen das „unkontrollierbare Anhydritquellen“, das ein „extremes Baurisiko“ darstellt. Auf die Erläuterungen wird verwiesen.

Dr. Laternser führt weiter aus, dass das Anhydritquellen in mehreren Tunneln der bei S 21 geplanten über 14 km Tunnelstrecke im Gegensatz steht zu der Erfahrung, dass damit nicht beherrschbare Risiken verbunden sind. Außerdem wird der Schaden wahrscheinlich für Sohlhebungen bis 10 cm (Risikostufe 3) wegen bisher nicht beachteter geologischer und örtlicher Verhältnisse nicht – wie KPMG / Basler erklären – bis zu 13,5 %, sondern mit 12 % bis 32 % iger Wahrscheinlichkeit eintreten. Denn geologische Störzonen, die gerade im „Stuttgarter Talkessel“ vorhanden sind, zeigen eine hohe Zerteilung und Lockerung des Gesteinsverbands in oft unbekannter Verbreitung und Erstreckung (Laternser, S. 3 unten):

„Oft beeinflussen Störungen die Lage von Gips- und Anhydritspiegel – oder stehen im Zusammenhang mit Hohlräumen und Dolinen. Die Tunnelachse des gefährdeten Canstatter Tunnels verläuft teilweise parallel einer solchen Störung bis zum Zusammenschluss mit dem Feuerbacher Tunnel (PFA 1.5). In diesen geologischen Verhältnissen ist die Gefahr von Anhydritquellen am Größten....“.

Die Frage, ob der Aus- und Umstieg von S 21 die Bahninteressen weniger schädigen (bzw. ihnen nutzen) würde als der Weiterbau des Projekts, ist aufgrund der Hinweise im Gutachten von KPMG / Basler und der ergänzenden Fundstellen und Hinweise von Dr. Laternser aus unserer Sicht eindeutig zu bejahen.

c) Weitere Risiken der Rechtslage

Der Vollständigkeit halber seien noch folgende Risiken der Rechtslage genannt:

aa) In seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages vom 08.09.2016 hat der Bundesrechnungshof hervorgehoben (S. 13), der Bund hafte aufgrund Artikel 87 e GG (Gewährleistungsverantwortung) für eine „kostenintensive Aufrüstung“ des Bahnknotens Stuttgart, „wenn sich die Kapazität als zu gering erweisen würde“. Das könnte auch schon von Projektpartnern vorsorglich der angekündigten Zahlungsklage entgegengehalten werden, weil der Finanzierungsvertrag eine Leistungsverbesserung verspricht, die nicht erfüllbar sein dürfte.

bb) Entgegen einer verbreiteten Meinung ist die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.06.2016 zur Mischfinanzierung (10 C 7.15) nicht rechtskräftig. In der Sache hat sich der 10. Senat überraschend darauf eingelassen, die aus Art.104 a GG abgeleitete „Konnexität“ – der Aufgabenträger hat auch die Ausgaben zu bestreiten – dadurch zu umgehen, dass er die DB als Aktiengesellschaft – entgegen anderen höchstrichterlichen Entscheidungen auch des BVerfG – aus der Grundgesetzbinding entlassen hat, obwohl sie zu 100 % staatseigen ist. Dagegen läuft eine Anhörungsrüge beim BVerwG und fristwährend eine Verfassungsbeschwerde beim BVerfG. Das Urteil vom 14.06.2016 kann also noch abgeändert werden.

cc) Es läuft auch im Namen der Stuttgarter Netz AG eine Sprungrevision gegen ein Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart beim BVerwG (nicht beim 10., sondern einem anderen, dem „Eisenbahn-Senat“), um das Stilllegungsverfahren gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt durchzusetzen.

dd) Der BRH weist in seinem Bericht an das Bundesfinanzierungsgremium vom 08.09.2016 Seite 14 Ziffer 5.2 darauf hin, dass u.a. bisher offen sei, „ob es gelingen wird, für die planfestgestellten erheblichen Quer- und Längsneigungen der Gleise und Bahnsteige im neuen Tiefbahnhof eine Betriebsgenehmigung zu erhalten.“ Insoweit ist anzufügen, dass mit der Inbetriebnahme von S 21 bei unvermeidlicher Neigung der Gleise und Bahnsteige, welche die Regel des § 7 Abs. 2 EBO von 2,5 Promille um das Sechsfache wegen 6 Meter Höhenunterschied im Tiefbahnhof überschreitet, eine Gefährdungslage für Bahnreisende vorprogrammiert sein würde. Sie kann nicht allein zivilrechtliche Haftung zu Lasten der Entscheidungsträger auslösen, sondern auch den Vorwurf fahrlässiger Gefährdung des Bahnverkehrs (§ 315 a Abs. 1 Ziff.2 StGB) begründen.

ee) Zwar hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Antrag der DB AG zum Filderabschnitt 1.3a – nach umstrittener Abtrennung von PFA 1.3 b – auf Planfeststellung stattgegeben. Ob dies einer rechtlichen Nachprüfung standhält, ist aber offen, weil dagegen geklagt und gegen die sofortige Vollziehbarkeit auch ein Eilverfahren für den einstweiligen Rechtsschutz im Gange ist. Funktionsmängel, die dem Gesamtprojekt anhaften – wie z.B. auch das „unüblich große Risiko der Betriebstauglichkeit“ der Tunnel im Anhydrit – lassen zweifeln, ob die Gerichte ein Faktenschaffen erlauben werden und ob daraus zumindest etliche Jahre Bauverzögerung für diesen Abschnitt hervorgehen werden.

d) Nicht-Juristische Aspekte

Aus der Debatte vom 15.11. 2016 vor dem Verwaltungsausschuss des Gemeinderats ist zu berichten:

Der geschäftsführende Projektleiter Dr. Manfred Leger bekannte, die Bahn habe Stuttgart 21 nicht gewollt, womit er der neueren, von Zeugen bestätigten Aussage von Bahnchef Dr. Rüdiger Grube nahe kam, er hätte S 21 unter den ihm bekannten Bedingungen nicht gebaut.

Es ergab sich auch, dass sich alle Seiten einig waren, speziell der Amtsleiter der Stuttgarter Feuerwehr Dr. Knödler, dass der Tiefbahnhof beim Thema Brandschutz und Entfluchtungsanlagen durch die Tunnel, besonders bei ins Auge gefassten Doppelbelegungen, „Restrisiken“ in Form einer Gefährdung von Leib und Leben der Bahnreisenden birgt, die der Kopfbahnhof vermeidet.

Und es zeigte sich Verständnis für das Dilemma: Die Planung zu S 21 reicht 22 Jahre zurück. Seither haben sich die Bestimmungen zum Brandschutz und Lärmschutz verschärft und Klimaschutz ist jetzt erst zum großen Thema geworden. Die Stadt Stuttgart ist davon massiv wegen der Lage im Talkessel und durch die S 21 bedingten schweren Eingriffe in den Baumbestand als Hauptstadt des Feinstaus betroffen.

Unabhängig von allen Rechtsfragen erscheint es wichtig, unversöhnlich erscheinende Gegensätze zukunftsgewandt in einer Synthese so zu integrieren, dass im Zuge der Bauarbeiten getätigte Investitionen so weitestgehend für neue Entwicklungsmöglichkeiten

genutzt werden – sowohl zur Entlastung der hochverschuldeten Bahn als auch zum Wohl der Allgemeinheit.

Anlagen:

- (1) Kostenübersicht der VIEREGG RÖSSLER GmbH vom 6.09.2016 bei Stuttgart 21 zu „Umstieg 21“ versus Kosten Weiterbau
- (2) Prof. Dr. Christian Böttger, Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, Stellungnahme zum Gutachten von KPMG und Ernst Basler + Partner für den Aufsichtsrat
- (3) Dr. Ralf Laternser, Dip.-Geologe, Stellungnahme zum Gutachten KPMG / Basler wegen Sachverhalt Anhydrit