

Kompromiss-Vorschlag der Parkschützer für den Koalitionsvertrag

Wir sind gegen Stuttgart 21, ohne wenn und aber. Und wir denken auch nach wie vor, dass genügend Argumente gegen dieses Projekt genannt wurden, um es ohne Umwege zu beerdigen.

Da hierüber jedoch kein Konsens zu erzielen ist, muss ein Kompromiss gefunden werden. Deshalb legen wir einen Vorschlag für einen Kompromiss vor, auf den SPD und Grüne sich einigen könnten - im Interesse aller.

Der Kompromiss-Vorschlag sieht eine Aktualisierung der Planung vor, denn zwischen geltender S21-Planung, S21Plus und tatsächlichem Bauablauf, zwischen Faktencheck, Nachbesserungsversprechen und geplatzten Ausschreibungen ist inzwischen völlig unklar, was denn nun tatsächlich gebaut werden soll und wie.

Mit der Aktualisierung der Planung geht eine neue Kostenkalkulation einher, denn die Bahn ist zwar Bauherrin, ist aber auf Mithilfe und vor allem Finanzierung unter anderem durch das Land Baden-Württemberg angewiesen. Es ist offenkundig, dass die geltende Finanzierungsvereinbarung für die Umsetzung der aktuell diskutierten Pläne nicht ausreichend ist. Das wird nicht einmal von Bahnchef Grube bestritten. (Siehe angekündigte Nachbesserungen und Zusatzaufwände aus dem Faktencheck, Kostenschätzung des Bundesrechnungshofes von 2008: 5,3 Mrd. €, gescheiterte Ausschreibungen, Bauablauf nicht planmäßig, Azer-Brief, Bahn-interne Risiken-Studie). Die Finanzierung der Infrastruktur, so, wie sie tatsächlich gebaut werden soll, ist also neu zu klären.

Der Kompromiss-Vorschlag sieht außerdem einen Volksentscheid über Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vor, denn das ist die zentrale Forderung der SPD. Angesichts der Kostenlüge der Bahn, angesichts der technischen Mängel und der fehlenden Planfeststellung wäre ein sofortiger Projektstopp angebracht. Aber ein Kompromiss muss auf alle Beteiligten zugehen, und wenn das Volk das letzte Wort hat, ist das kein schlechter Kompromiss.

Schließlich enthält der Vorschlag eine klare Zeitschiene, denn es kann nicht sein, dass der Bahnknoten Stuttgart weitere 15 Jahre auf ein zeitgemäßes Stellwerk wartet, weil die Bahn die XXXL-Lösung verspricht, mit der Planung aber nicht vom Fleck kommt.

Vorschlag für den Koalitionsvertrag

Das Land fordert die Bahn auf, bis spätestens Ende Juli 2011 folgendes vorzulegen:

Stresstest

Die Bahn führt den von Geißler geforderten Stresstest durch und legt alle Informationen und Daten offen, die unabhängige Experten benötigen, um das Ergebnis zu verifizieren. Die Verifikation wird durch das Land Baden-Württemberg beim schweizer Ingenieurbüro SMA beauftragt.

Planung

Die Bahn legt eine aktualisierte, belastbare und öffentlich prüfbare Planung vor, sowohl für Stuttgart 21 als auch für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Aus der Planung muss u.a. eindeutig hervorgehen

- Welche Ergebnisse von Faktencheck und Stresstest wie umgesetzt werden, welche nicht.
- Wie die Flughafenbindung sowie die Streckenführung auf den Fildern und der Alaufstieg auf der Strecke Wendlingen-Ulm gelöst werden sollen.
- Welche Konsequenzen die gescheiterten Ausschreibungen haben.
- Wie die aktuellen Sicherheitsvorschriften (Stand 2011) berücksichtigt sind.
- Wie während der Bauzeit die Sicherheit im Gleisvorfeld gewährleistet wird.

Die Planung muss in allen Punkten dem entsprechen, was tatsächlich umgesetzt werden soll und Begleitmaßnahmen wie z.B. die Verpflanzung von Bäumen und Ausgleichsmaßnahmen enthalten.

Die nötige Reife dieser Planung muss durch das Eisenbahnbundesamt bestätigt werden.

Kosten

Die Bahn legt eine aktualisierte Kostenkalkulation vor (für beide Projekte), in der sowohl die geplanten Kosten als auch sämtliche Risiken beziffert sind (d.h. auch die Risiken sind mit Kosten zu belegen). In der Kalkulation zu berücksichtigen sind alle in der oben genannten Planung enthaltenen Punkte, insbesondere alle Verbesserungen, die sich aus dem Faktencheck ergeben haben und die umgesetzt werden sollen.

Die Bahn bürgt für die Richtigkeit der vorgelegten Kalkulation, indem sie sich verpflichtet, sämtliche Mehrkosten, die über die genannten Summen (geplante Kosten + Risiken) hinaus entstehen, zu 100% zu tragen.

In der Kalkulation müssen die folgenden Punkte detailliert sein:

- welche Kosten sind für welche Gewerke angesetzt;
- wie wirken sich die Abweichungen vom bisherigen Plan auf die Kalkulation aus (Nordflügel zu früh abgerissen, Nesenbachdüker noch nicht tiefer gelegt, Tunnel Richtung Cannstatt nicht vergeben, Verzögerungen durch ausstehende Planfeststellungen);
- welche Kosten können die geologische Risiken mit sich bringen.

Die Kalkulation wird in hinreichender Detaillierung veröffentlicht, so dass sie von unabhängigen Experten geprüft werden kann.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer beauftragt den Bundesrechnungshof mit der Prüfung dieser Kalkulation. Dem Bundesrechnungshof werden alle Unterlagen, Informationen und Daten übergeben, die dieser für die Prüfung für erforderlich hält (auch nachgeforderte Unterlagen).

Finanzierungsvorschlag und Volksentscheid

Sobald Planung und Kosten in der erforderlichen Qualität vorliegen, macht die Landesregierung Baden-Württemberg innerhalb von acht Wochen einen Gesetzesvorschlag, mit welchem Betrag das Land sich an den Projekten Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm beteiligen könnte und welchen Anteil des ausgewiesenen Risikos das Land übernehmen könnte.

Im Koalitionsvertrag wird vereinbart, dass die Koalitionspartner das entsprechende Gesetz im Landtag ablehnen, um es dem Volk zur Entscheidung vorzulegen. Gleichzeitig lässt die Regierung die Verfassungsmäßigkeit des Finanzierungsvorschlags gerichtlich prüfen, ggf. durch Beteiligung am Verfahren zum Stuttgarter Bürgerbegehren. So schnell wie Fristen und gerichtliche Klärung es erlauben wird über diesen Vorschlag in einem Volksentscheid abgestimmt.

Die Regierung legt im Koalitionsvertrag fest, das Finanzierungsgesetz nicht zu verkünden bevor eine Volksabstimmung durchgeführt ist (wenn nötig nach §60 II Landesverfassung). Das Land beteiligt sich an Stuttgart 21 und an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wenn die Bürger das im Volksentscheid beschließen - und nur dann.

Bau- und Vergabestopp

Solange keine aktuelle und belastbare Planung inklusive ausreichenden Finanzierungszusagen vorliegen, gibt es keine Grundlage für weitere Bautätigkeit oder Vergaben. Alle Arbeiten, die die Bahn für diese Projekte trotzdem unternimmt, muss sie auf eigene Kosten und eigenes Risiko leisten. Solange die Planfeststellung nicht vollständig abgeschlossen ist, darf die Bahn auch laut internen Vorgaben nicht bauen.

Rechtliches

Sollte die angestrebte Mischfinanzierung mit dem Grundgesetz vereinbar sein, stellt dieses Vorgehen eine rechtlich saubere Lösung dar. Siehe die Pressemitteilung der Juristen zu Stuttgart 21: [http://www.juristen-zu-stuttgart21.de/Home/Eintrage/2011/4/12_Volksabstimmung_uber_Stuttgart_21_-_eine_Rechnung_mit_vielen_Unbekannten_\(Pressemitteilung\).html](http://www.juristen-zu-stuttgart21.de/Home/Eintrage/2011/4/12_Volksabstimmung_uber_Stuttgart_21_-_eine_Rechnung_mit_vielen_Unbekannten_(Pressemitteilung).html)

Machbarkeit

All denjenigen, die einwenden, ein so großes Projekt ließe sich nicht so genau planen, sei gesagt, dass unsere Nachbarn, die Schweizer, diese Kunst ganz offenkundig beherrschen. Sie waren in der Lage, das viel größere und komplexere Projekt 'Gotthard-Basistunnel' präzise zu planen und fast auf den Rappen genau zu kalkulieren. Für Planung, Abstimmung und Bau (in dieser Reihenfolge!) haben die Schweizer nicht einmal besonders lange gebraucht. Das Beispiel zeigt: So funktionieren Großprojekte!