

Pressekonferenz

„Offenbarungseid der Bundesregierung“ in den Antworten auf die zwei neuen Kleinen Anfragen der LINKEN zu Stuttgart 21

Sabine Leidig,
verkehrspolitische Sprecherin
der Linksfraktion im Bundestag

Bernd Riexinger,
Bundesvorsitzender der LINKEN

Christoph Engelhardt,
Faktencheckportal WikiReal.org

Eisenhart von Loeper,
Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Stuttgart, 13.05.2014



Zwei Kleine Anfragen zu Stuttgart 21

Kleine Anfrage „Kosten von Stuttgart 21“ vom 03.04.2014

Bundestags-Drucksachen: Anfrage [18/1139](#), Antwort [18/1241](#)*

- **33 Fragen**/59 Teilfragen zu: – Bundesrechnungshof, – DB-Strukturen, – Rechts-/Finanzierungssicherheit und – AR-Entscheidung am 03.05.2013
- **Bundesregierung** beantwortet **69 % der Fragen** nicht oder nur ausweichend.

Kl. Anfrage „Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“ v. 02.04.2014

Bundestags-Drucksachen: Anfrage [18/1138](#), Antwort [18/1240](#)*

- **13 Fragen**/26 Teilfragen zu: – Rückbau laut Planfeststellung, – Fehler in den Gutachten, – ungerechtfertigte EU-Förderung, – Fußgängeranlagen
- **Bundesregierung** beantwortet **88 % der Fragen** nicht oder nur ausweichend.

* (bisher noch nicht online, siehe Pressemappe)

Schlechte Antwortquote – kritisches Projekt?

Qualität der Antworten der Bundesregierung

1. Einige der Fragen wurden **nicht beantwortet**. Es steht somit die Antwort der Bundesregierung zu dem Thema noch aus.
2. Oft hat die Bundesregierung **ausweichend geantwortet** und das Thema der Frage verfehlt, eine Antwort steht weiterhin aus.
3. Wiederholt will die Bundregierung grundlegende Argumentationen oder Fakten nicht wahrnehmen oder **nicht „erkennen“**.
4. Zu wesentlichen Fragen, die Handlungsbedarf für die Bundesregierung aufzeigen, werden **keine Konsequenzen** gezogen.
5. **Außerdem:** Widersprüche, Zirkelschlüsse, unzutreffende Aussagen und „Glaubens“-Aussagen.



* Korrekturzeichen „Fehlt“

Wird die Bundesregierung den Informationsrechten des Parlaments und ihrer Verantwortung gerecht?

Verantwortung der Bundesregierung für Stuttgart 21

Kontinuität der Verantwortung seit Projektbeginn (Auswahl):

- 1994 Projektpräsentation
- 1995 Finanzierungsvereinbarung
- 2007 Memorandum of Understanding
- 2007 Förderantrag bei der EU-Kommission
- 2010 Prellbockanhebung
- 2010 Merkel: „Zukunftsfähigkeit“
- 2013 Schäuble: „Gesamtstaatliches Interesse“
- 2013 Pofalla-Intervention
- 2013 Steuerungskonzept im Koalitionsvertrag



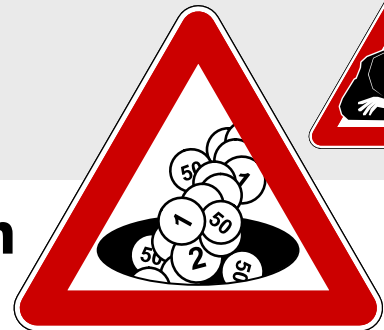
**„Eigenwirtschaftlichkeit“ hin oder her –
die Bundesregierung ist für S21 mitverantwortlich!**

Kleine Anfrage „Kosten von Stuttgart 21“ (Auswahl)

1. Dem Aufsichtsrat lag am 05.03.2013 die Information vor, dass S21 **um weitere Milliarden teurer** wird, und er stimmte dennoch wg. vermeintl. 77 Mio. Euro Vorteil für den Weiterbau. Die Bundesregierung erkennt hieraus **keinen Handlungsbedarf!**
2. Sie gibt keine Stellungnahme zu den Aktivitäten **Pofallas**, der gegen solches besseres Wissen die **Zustimmung** organisierte.
3. Die Bundesreg. ignoriert die **Boni-Regelungen** von Grube/Kefer, die einer bedingungslosen **Umsetzung von S21** Vorschub leisten.
4. Die vom **BRH** als unabhängiger Instanz ermittelten (zutreffenden) **Mehrkosten** waren laut Bundesregierung „nicht erkennbar“.
5. Aus der fehlenden **Finanzierungssicherheit** zieht die Bundesregierung keine Konsequenzen.

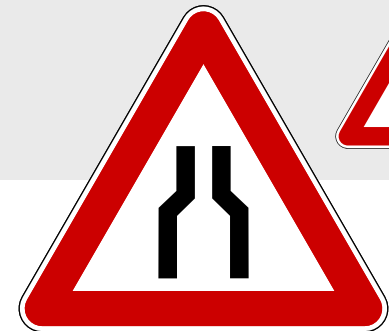


Die Bundesregierung sieht über einen Schaden für das Gemeinwohl in Milliardenhöhe hinweg



Kl. Anfrage „Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“ (Auswahl)

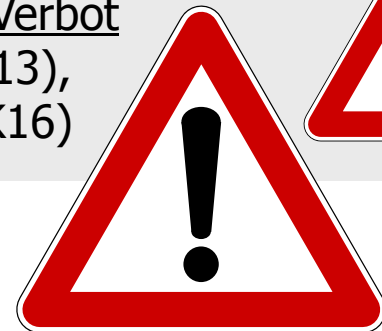
1. Die Bundesregierung stellt sich nicht der **Leistungsgrenze von 32,8 Zügen / h** für S21 aus den Planfeststellungsgutachten.
2. Sie geht über Fehler wie den unterstellten **Nachtverkehr** oder **EBA-Entscheidungen** mit unzutreffender Begründung hinweg.
3. Ebenso wie über die zurückgenommenen **51 Züge** von Prof. Martin und die **nicht erreichbaren 49 Züge** des Stresstests oder die **auf 32 Züge** unterdimensionierten **Fußgängeranlagen** von S21.
4. Sie macht die Leistungsfähigkeit zur **Glaubensfrage**, wenn sie „**davon ausgeht**“, der Bahnhof funktioniere irgendwie doch.
5. **Unzutreffend** ist der Verweis auf **Urteile des VGH**, die für diese Argumentation nicht anwendbar sind.



Die Bundesregierung macht die Leistung zur Glaubensfrage und ignoriert den Engpass

Was ist Neu?

- 1. Keine Konsequenzen aus zusätzlichen Milliarden:** Kein Aufklärungswille zu bekanntem Kostensteigerungen oder nicht belastbarer Kostenkalkulation, keine Aufklärung zur Pofalla-Intervention
- 2. Leistungsfähigkeit als Glaubensfrage:** Bundesreg. ignoriert Leistungsgrenze 32,8 Züge, Fehler wie Nachtverkehr, Fußgängeranlagen, Rücknahmen von Martin u. Stresstest; aber „geht davon aus“ es klappt!
- 3. Stresstest-Widerspruch** in KA zur Leistung Frage 4 u. 9 (L4/9):
 - **2012:** „RiL 405 vollumfänglich eingehalten“, Stresstest als Nachweis von 49 Ankünften m. Premiumqualität, kein Anlass für Überprüfung,
 - **2014:** Bundesregierung macht sich Stresstest „nicht zu eigen“
- 4. Rechtliche Argumentationen untauglich:** VGH-Verweis (L1-3), EBA-Argumentation (L8), EU-Subventionsbetrug (L10), Finanzierungspartner getäuscht (L11), BRH-Überstimmung (K5/6), GG-Verbot der Mischfinanzierung (K12), unzul. Kompetenzversch. (K13), Wegfall Geschäftsgrundlage (K14), Sparsames Handeln (K16)



**Die Bundesregierung überschreitet ihre
Entscheidungs-Spielräume unzulässig!**

Wer müsste die Schädigung des Gemeinwohls verhindern?

- Die **Bundesregierung** hat nachweisbar den Aufsichtsrat der DB AG durch Pofalla zum Weiterbau-Beschluss vom 05.03.2013 genötigt – trotz Unwirtschaftlichkeit. Das ist rechtsstaatlich und strafrechtlich untragbar – die vorliegende „Antwort“ der Bundesregierung **mogelt sich daran vorbei**, auch daran, dass lt. VG Stuttgart die Geschäftsgrundlage der Projektverträge entfallen ist – wg. Kostenexplosion, erst recht wg. des Leistungsrückbaus
- Angesichts dieses Umgangs mit Haushaltsmitteln und Infrastruktur muss das **Parlament** als Vertreter der Bürger seine **Kontrollfunktion** ausüben
- Die **Justiz** muss – nach Mappus, Hoeneß, Deubel und Elbphilharmonie – auch hier Zähne zeigen: Die GStA Berlin hat **Ermittlungen einzuleiten** gegen die Bahnchefs und Pofalla. Der bisherige Gegeneinwand – „plausible“ Berechnungen der PwC würden die Bahn entlasten – wäre Rechtsbeugung
- Die Antwort der **Bürgerschaft** – des Souveräns – sind die aktuellen **Bürgerbegehren**. Zum Schutz des Rechtsstaats muss „das Volk“ das Versagen der Politik und ggfs. der Justiz bewusst machen und korrigierend eingreifen

Nürburgring



NÜRBURGRING-SKANDAL

**Ex-Finanzminister
muss in den Knast!**

Elbphilharmonie Hamburg



BAUSKANDAL

**Elbphilharmonie – nun ermittelt der
Staatsanwalt**

Flughafen Berlin-Brandenburg BER



BER-DESASTER

Rechnungshof fordert strengere Kontrolle

Stuttgart 21

- Stuttgart 21**
- bestehende Strecken
 - projektierte Fernbahnstrecken
 - projektierte S-Bahn-Strecken
 - durch Stuttgart 21 freigesetzte Strecken
 - ein- / zweigleisige Strecken
 - Tunnelstrecken
 - Autobahnen / mehrspurige Bundesstraßen
 - sonstige Bundesstraßen



Neubaustrecke



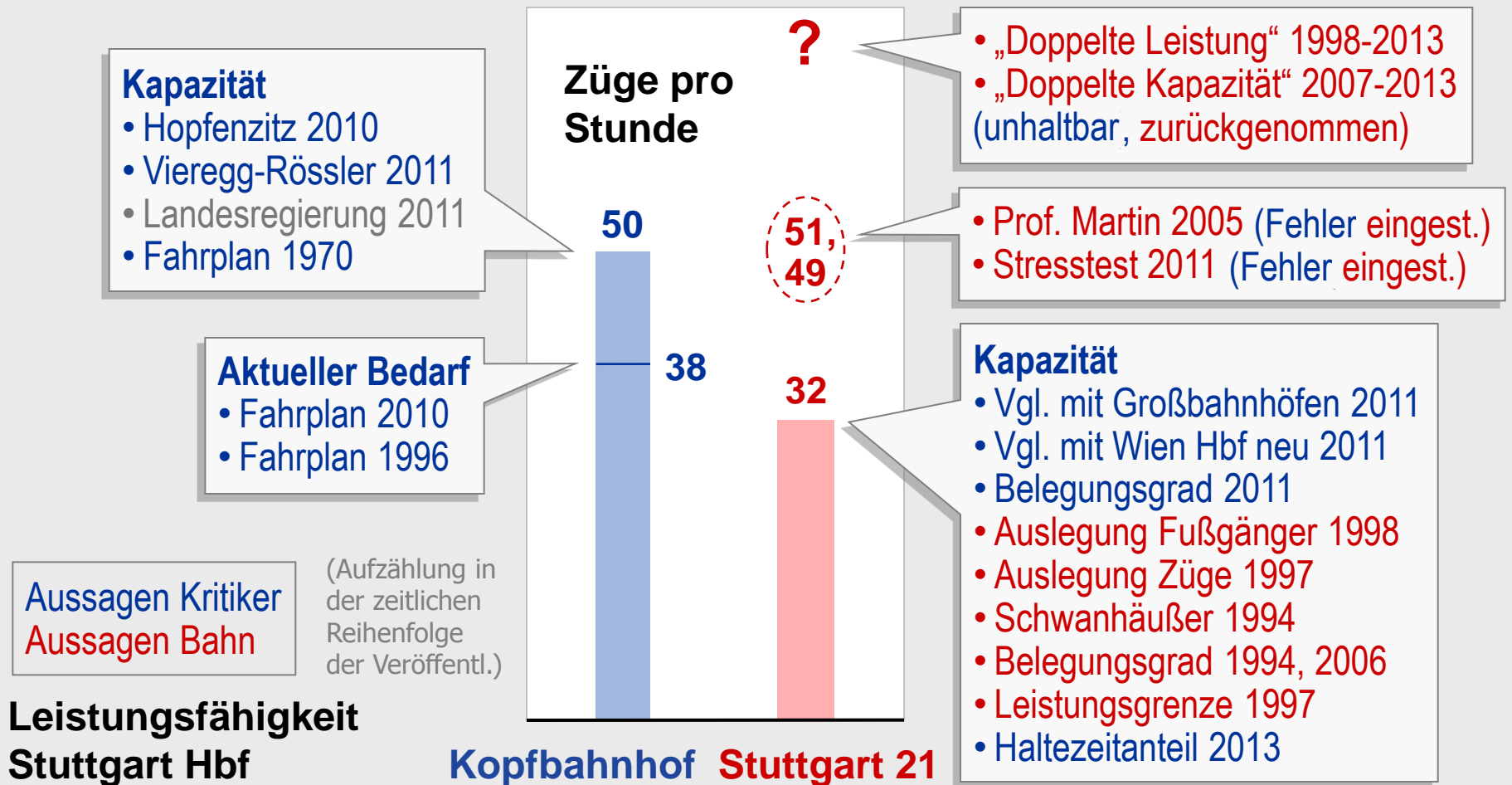
Forderungen infolge des Offenbarungseids der Bundesregierung

- Kanzlerin **Angela Merkel** machte Stuttgart 21 zum Maßstab für die „**Zukunftsfähigkeit**“ Deutschlands. **S21 nicht umzusetzen**
 - gefährde die „**Verlässlichkeit der Politik**“
 - und die „**Investitionssicherheit in Deutschland**“,
 - sonst wäre „**Deutschland unregierbar**“
 - und „**Europa in Gefahr**“!

- Wir sagen: Es ist das **Festhalten** an diesem größten der deutschen Skandalprojekte, das unsere **Zukunftsfähigkeit** gefährdet.
- Wir fordern die **grüne Bundestagsfraktion** auf, mit uns einen **Untersuchungsausschuss** zu beantragen, der die **Rolle der Bundesregierung** bei der wider alle Vernunft vorangetriebenen **Durchsetzung von Stuttgart 21** untersucht.

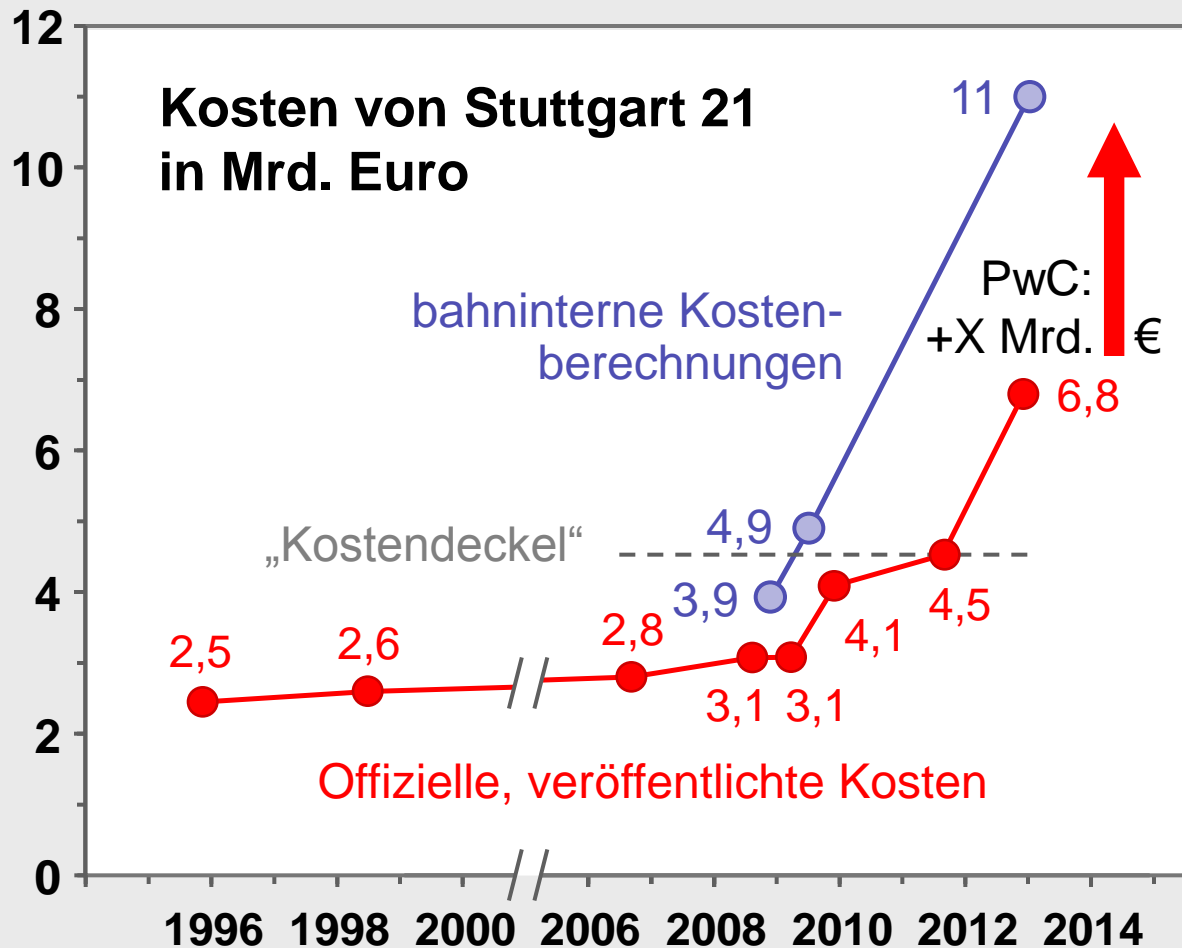
Backups

Ist Stuttgart 21 ein dramatischer Leistungsrückbau?



Die hohen Versprechungen für S 21 sind unhaltbar, die hohen Simulationsergebnisse falsch, die Bahn-Gutachter bestätigen die niedrige Kapazität

Das Ende der Fahnenstange ist noch nicht erreicht!



Der Bahn waren die höheren Kosten schon vor dem Finanzierungsvertrag und vor der Aufsichtsratsentscheidung am 05.03.2013 bekannt