Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Die Vorsitzende

Herrn
Dr. Matthias Roser
Route de Lugny
F-71260 Montbellet

Berlin, 24. Februar 2015
Bezug: Ihre Eingabe vom 6. November 2008; Pet 1-16-12-9304-046061
Anlagen: 1

Kersten Steinke, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrter Herr Dr. Roser,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am 5. Februar 2015 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (BT-Drucksache 18/3848), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

K. Steinke

Kersten Steinke

Pet 1-16-12-9304-046061

Frankreich

Eisenbahnliegenschaftswesen

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Mit der Eingabe wird der Teilabriss des denkmalgeschützten Stuttgarter Hauptbahnhofs beanstandet und ein Stopp des Projekts Stuttgart 21 gefordert.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Petition mit 3.133 Mitzeichnungen und 42 Diskussionsbeiträgen, eine Liste mit rund 5.000 Unterschriften sowie mehr als 50 inhaltsgleiche Eingaben vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Der Petitionsausschuss bittet um Verständnis, dass nicht auf jeden einzelnen Gesichtspunkt eingegangen werden kann.

Zur Begründung wird in den Petitionen im Wesentlichen ausgeführt, der zwischen 1911 bzw. 1914 bis 1928 nach den Plänen von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer erbaute Stuttgarter Hauptbahnhof gehöre zu den bedeutendsten Bauwerken des beginnenden 20. Jahrhunderts in Deutschland und Europa. Er könne als der erste Großstadtbahnhof der Moderne bezeichnet werden. Zu Recht sei er gemäß § 12 des Landesdenkmalgesetzes vom Land Baden-Württemberg unter Denkmalschutz gestellt worden.

Das Gebäude sei allerdings in großen Teilen durch die Realisierung des seit den 1990er Jahren geplanten neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 gefährdet. Seit 2008/2009 gebe es eine Reihe gravierender Eingriffe in den denkmalgeschützten Bestand, insbesondere durch den Abriss des gesamten Süd-Ost-Flügels, des Nord-West-Flügels, der Haupttreppe innerhalb der großen Schalterhalle sowie der Verkehrsebene in der

noch Pet 1-16-12-9304-046061

Kopfbahnsteighalle. Durch diese Maßnahmen verliere der bisherige typische Kopfbahnhof gut die Hälfte seiner Gebäudesubstanz mit den charakteristischen Fassadengestaltungen.

Der Bauherr, die bundeseigene Deutsche Bahn AG (DB AG), werde dabei vom Land Baden-Württemberg, der Region Stuttgart und der Stadt Stuttgart unterstützt. Ausgerechnet die öffentliche Hand setze sich somit über alle Gebote des Denkmalschutzes hinweg. Umweltschonende und kostengünstigere Alternativen seien weder mit der gebotenen Gründlichkeit noch ergebnisoffen geprüft worden.

Einige Petenten kritisieren zudem, dass das Projekt Stuttgart 21 keine verkehrlichen Vorteile für den Bahnknoten Stuttgart biete und sich negativ auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auswirke.

Gegen die Realisierung dieses unzweckmäßigen Prestigebaus hätten sich zahlreiche Stuttgarter Bürger mit Unterschriften und eine Arbeitsgemeinschaft mit ca. 400 Fachleuten aus dem In- und Ausland gewandt.

Außerdem würden Steuermittel verschwendet. Der Bundesrechnungshof (BRH) habe vor unübersehbaren Mehrkosten in Milliardenhöhe gewarnt. Sollte das Projekt Stuttgart 21 trotz der enormen Mehrkosten in Milliardenhöhe gebaut werden, müsse eine denkmalverträgliche und der Bedeutung des Bauwerks angemessene Lösung gefunden werden. Hierbei sei der Abriss wesentlicher Teile des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu vermeiden.

Wegen weiterer Details wird auf die einzelnen Zuschriften Bezug genommen.

Der Petitionsausschuss hat zu den Eingaben mehrere Stellungnahmen der Bundesregierung eingeholt. Ferner hat er gemäß § 109 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages Stellungnahmen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages erbeten. Diesen Stellungnahmen lagen die Anträge verschiedener Fraktionen (Bundestagsdrucksachen 17/125,

noch Pet 1-16-12-9304-046061

17/2893 und 17/2933) zugrunde. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich zusammengefasst wie folgt dar:

Gesamtdarstellung des Projektes

Der Petitionsausschuss macht zunächst darauf aufmerksam, dass es sich bei dem Gesamtvorhaben im Rahmen der Umgestaltung des Großraumes Stuttgart um zwei differenziert zu betrachtende Vorhaben handelt. Erstens um den Ausbau des Verkehrsknotenpunktes inklusive der Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes vom Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof („Stuttgart 21"), zweitens um die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm. Das Interesse des Bundes richtet sich insbesondere auf die Realisierung der NBS als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des geltenden Bedarfsplans (als Abschnitt der Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg Nr. 1a) lfd. Nr. 20 Anlage 1 zu § 1 Bundeschienenwegeausbaugesetz). In diesem Zusammenhang hat die Durchleitung der NBS von Ulm kommend durch den Knoten Stuttgart als Bestandteil des Projektes Stuttgart 21 hohe Relevanz.

Der Ausschuss hebt hervor, dass das Projekt Stuttgart 21 kein Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, sondern ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherren. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband der Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung. Aus unternehmerischer Sicht, so die DB AG, sei die Realisierung von Stuttgart 21 nur sinnvoll, wenn gleichzeitig auch das Bedarfsplanvorhaben NBS Wendlingen-Ulm gebaut wird. Beide Vorhaben stünden nach Ansicht des Unternehmens in unmittelbarem Zusammenhang und müssten gemeinsam fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Sie seien Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetz-Strecke Nummer 17 Paris-Stuttgart-München-Wien-Bratislava-Budapest und würden den Lückenschluss auf dieser wichtigen europäischen Magistrale bringen. Dennoch realisiert die DB AG das Vorhaben Stuttgart 21 grundsätzlich im eigenen Interesse. Es soll ein neuer Bahnknoten mit über 60 Kilometern neuer

noch Pet 1-16-12-9304-046061

Strecke entstehen. Darin enthalten sind u. a. auch die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Stuttgart bis Wendlingen und die Anbindung von Messe und Flughafen mit einem eigenen Bahnhof.

Zur architektonischen Gestaltung

Dem Bahnhofsneubau im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 liegen das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbes aus dem Jahr 1997 und die Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 28. Januar 2005 zugrunde. Zur Erhaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs besteht, wie in den Petitionen dargestellt, ein gesetzlicher Auftrag, denn das Bahnhofsgebäude ist im Sinne des § 12 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg ein Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung. Die Vorhabenträgerin DB AG hatte demgemäß bereits bei der europaweiten Ausschreibung des Realisierungswettbewerbs die Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebäudes von Bonatz gefordert. Die Belange des Denkmalschutzes und die städtebaulichen Aspekte wurden nach Feststellung des Petitionsausschusses im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens umfassend erörtert und berücksichtigt. Der Planfeststellungsbeschluss ist mittlerweile bestandskräftig und somit unanfechtbar. Zudem macht der Petitionsausschuss darauf aufmerksam, dass die Durchführung des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetzes nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 GG) Aufgabe der Länder, hier also Baden-Württembergs, ist.

Der zentrale Gebäudeteil des Stuttgarter Hauptbahnhofs bleibt in seiner Bedeutung als Empfangsgebäude erhalten und wird als Eingangsbereich an die neue Verkehrsstation angepasst. Im Rahmen der Anhörung des Planfeststellungsverfahrens wurde unter Mitwirkung namhafter Architekten festgestellt, dass bei der Entscheidung für den Durchgangsbahnhof die Erhaltung der Seitenflügel städtebaulich nicht sinnvoll ist. Sie würden die Verbindung zum geplanten Europaviertel und zum Schlossgarten erheblich erschweren. Der Nordflügel wurde mittlerweile abgerissen.

noch Pet 1-16-12-9304-046061

Soweit die Petenten die Entwicklung von Alternativen fordern, ist anzumerken, dass für die geplante Lösung rechtsgültige Baugenehmigungen vorliegen und die Finanzierungsverträge für beide Projekte am 2. April 2009 unterzeichnet wurden. Auch hierzu weist der Ausschuss auf die Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg hin.

Finanzierung des Projektes

Die Finanzierung der NBS Wendlingen-Ulm obliegt dem Bund. Um eine vorgezogene Realisierung zeitlich mit Stuttgart 21 zu ermöglichen, beteiligt sich das Land Baden-Württemberg mit einem Baukostenzuschuss. Dieser würde bei einer späteren Realisierung der NBS entfallen. Zudem gibt es Entscheidungen der Europäischen Kommission zur Förderung beider Projekte für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Der Petitionsausschuss begrüßt ausdrücklich, dass es gelungen ist, die beiden Vorhaben aufeinander abzustimmen und in engem zeitlichem Zusammenhang zu planen. Dies vermeidet unnötige Kosten und Belastungen für Anwohner, Reisende und die Verkehrsinfrastruktur.

Der Bund finanziert genau diejenigen Kosten für die Einbindung der NBS Wendlingen-Ulm, die für die Einbindung auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich wären. Es handelt sich hierbei um einen Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz. Über den genannten Betrag hinaus übernimmt der Bund keine Kostensteigerungen.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden einen Teilbetrag aus den für die Durchführung von Ersatzinvestitionen gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bereitgestellten Bundesmitteln für Stuttgart 21 einsetzen. Über diese und die Beiträge der anderen Partner hinaus bringen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhebliche Eigenmittel auf.

noch Pet 1-16-12-9304-046061

Im Hinblick auf die von den Petenten angeführte grundsätzliche Kritik des BRH an der Finanzierung für das Projekt Stuttgart 21 sowie an der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG bezüglich der vom BRH zunächst prognostizierten Kosten in Höhe von 5,3 Mrd. Euro teilte das zuständige BMVI dem Petitionsausschuss mit, dass ihm mit dem Schreiben des BRH vom 26. März 2014 zur Kostenentwicklung Stuttgart 21 eine vorläufige Prüfungsmitteilung vorliegt. Diese Prüfung befindet sich im kontradiktorischen Verfahren. Es ist somit nicht absehbar, wann eine abschließende Prüfungsmitteilung des BRH zu erwarten ist.

Der Ausschuss weist vor diesem Hintergrund darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG wurde durch einen Gutachter im Auftrag des Bundes geprüft. Im Ergebnis hat der Gutachter eine ausgeglichene Kalkulation testiert. Der BRH hat die Begutachtung begleitet. Die am 2. April 2009 unterzeichnete Finanzierungsvereinbarung wurde über die zu diesem Zeitpunkt belastbare Kostenschätzung für das Gesamtprojekt abgeschlossen. Für eventuelle Kostensteigerungen hatten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH eine Risikovorsorge getroffen. In der Zwischenzeit haben Vorstand und Aufsichtsrat den Beschluss gefasst, den Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 von 4.526 Mio. Euro auf 6.526 Mio. Euro zu erhöhen. Dies ist für die o. g. Vorhaben- und Aufgabenträger von Relevanz.

Zudem ergänzt der Petitionsausschuss, dass die Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21 die vom BRH geforderten umfassenden Informationen, Prüfungs- und Einsichtsrechte aufweist, die eine Verfahrensbeschleunigung ermöglichen und die ebenfalls geforderte „finanzielle Planungstransparenz“ während der Bauzeit sicherstellen.

Dem Petitionsausschuss sind die kontroversen Diskussionen in der Bevölkerung sowie die Proteste gegen die Realisierung des Projekts Stuttgart 21, insbesondere der Einwohner Stuttgarts, bekannt. Der Ausschuss hat zudem die Beratungen und das Ergebnis des Schlichtungsverfahrens vom 30. November 2010 verfolgt. Er erkennt

noch Pet 1-16-12-9304-046061

an, dass die DB AG im Juli 2011 als Reaktion auf den Stresstest angekündigt hat, einen ergänzenden Simulationsverlauf durchzuführen.

Ferner erkennt der Ausschuss an, dass die Landesregierung eine demokratische Entscheidung über die Fortführung des Projektes herbeigeführt hat.

Aus Sicht des Petitionsausschusses ist außerdem hervorzuheben, dass die Planungsentscheidung das Resultat eines Wettbewerbs- und anschließenden Planfeststellungsverfahrens ist, an dem zahlreiche Fachleute und die demokratisch legitimierten Entscheidungsträger mitgewirkt haben. Die Öffentlichkeit wurde ausführlich beteiligt. Im Rahmen der Planungsentscheidung zum Projekt Stuttgart 21 wurden alle privaten Interessen und öffentlichen Belange (u. a. städtebaulicher, denkmalschutzrechtlicher, umwelt- und lärmschützender sowie verkehrspolitischer Art) sorgfältig abgewogen.

Im Hinblick auf die von den Petenten beanstandeten Auswirkungen der Realisierung des Projekts Stuttgart 21 auf die Stadtentwicklung, den Denkmalschutz sowie die Finanzierung und Wettbewerbssituation des ÖPNV ist zu betonen, dass sich diese Aspekte der Zuständigkeit des Deutschen Bundestages und seines Petitionsausschusses entziehen. Vielmehr ist hier aufgrund der verfassungsmäßigen Kompetenzverteilung das Land Baden-Württemberg zuständig.

Weiterhin macht der Ausschuss auf das Urteil des Landgerichts (LG) Stuttgart vom 20. Mai 2010 (Az. 17 O 42/10) aufmerksam, mit dem die Klage eines Erben des Architekten Bonatz, der eine Urheberrechtverletzung durch den Teilabriss und die Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs geltend gemacht hatte, abgewiesen wurde. Im Ergebnis kam das LG Stuttgart zu der Auffassung, dass die vorgesehenen Abrissmaßnahmen zulässig sind, da das Interesse des Gebäudeeigentümers, der DB AG, an der Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes das urheberpersönlichkeitsrechtliche Erhaltungsinteresse der Erben überwiege. Diese Ansicht wurde vom Oberlandesgericht Stuttgart im Berufungsverfahren mit inzwischen bestandskräftigem Urteil bestätigt. Der Ausschuss weist darauf hin, dass der Deutsche Bundestag aus ver-

noch Pet 1-16-12-9304-046061

fassungsrechtlichen Gründen (Grundsatz der Gewaltenteilung, Unabhängigkeit der Richter) gerichtliche Entscheidungen nicht bewerten oder gar aufheben kann.

Im Übrigen verweist der Petitionsausschuss auf eine Vielzahl zur Thematik behandelter Anfragen und Anträge der verschiedener Bundestagsfraktionen, wobei letztere alle mehrheitlich abgelehnt wurden.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass das in Rede stehende Projekt gezeigt hat, dass die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben allein nicht ausreicht, um eine gute Bürgerbeteiligung und daraus folgend eine hohe Akzeptanz zu erreichen. Der Petitionsausschuss begrüßt die Veröffentlichung des „Handbuches für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor" des Bundesverkehrsministeriums vom 6. November 2012. Es kann auf der Internetseite des BMVI unter www.bmvi.de eingesehen werden. Auch mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinhG), in Kraft getreten am 7. Juni 2013, wird für Großvorhaben eine frühere und stärkere Öffentlichkeitsbeteiligung vorgegeben als bisher.

Nach den vorangegangenen Ausführungen vermag der Petitionsausschuss das Anliegen im Ergebnis nicht zu unterstützen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Der von der Fraktion DIE LINKE. gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen und der Landesvolksvertretung von Baden-Württemberg zuzuleiten, ist mehrheitlich abgelehnt worden.

Der Petitionsausschuss ist sich bewusst, dass das Petitionsverfahren wegen gründlicher Prüfung des Anliegens und intensiver Beratungen längere Zeit in Anspruch genommen hat. Dafür bittet er um Verständnis.