

Mit der Resolution zu Stuttgart 21 überschreitet der Kreistag seine rechtlichen Grenzen, indem er gegen das Sachlichkeitsgebot verstößt und seine Befassungsbefugnis überschreitet.

Inhaltlich unterliegt der Kreistag einem Denkfehler. Ein möglicher Ausstieg aus der NBS Ulm-Wendlingen ist ausdrücklich nicht Teil des Ausstiegsgesetzes; die NBS Ulm-Wendlingen ist unstrittig. Daher muss der Tiefbahnhof mit K21 verglichen werden, nicht mit dem jetzigen Zustand. Die Vorteile durch die NBS Ulm-Wendlingen dürfen ihm also nicht zugerechnet werden. Die Bahn selbst bestätigt, dass die Fahrzeitverkürzungen auf die NBS Ulm-Wendlingen, nicht auf den Tiefbahnhof zurückzuführen sind.

Verstoß gegen das Sachlichkeitsgebot

Zu Beginn des Textes der Resolution heißt es:

*"Wer für S 21 stimmen will, muss mit Nein gegen das Kündigungsgesetz stimmen."*¹

Die Platzierung gleich als ersten Satz kann als direkte Empfehlung an Stimmberechtigte zum Abstimmungsverhalten verstanden werden kann und verstößt somit gegen das Sachlichkeitsgebot ("*also keine unmittelbare Empfehlung für ein bestimmtes Abstimmungsverhalten*")^{2, Nr.4, Abs.1}. Die Rechtslage diesbezüglich ist klar:

"Direkte Empfehlungen an Stimmberechtigte zum Abstimmungsverhalten bei der Volksabstimmung dürfen kommunale Organe und Amtsträger nicht abgeben."^{2, Nr.2.2, Abs.2}

"Verstöße gegen diese Gebote kann jeder Stimmberechtigte beim Staatsgerichtshof Baden-Württemberg auf eine unzulässige Beeinflussung des Abstimmungsvorgangs hin überprüfen lassen."^{2, S.1, Abs.4}

Überschreiten der Befassungsbefugnis

Ferner ist die Rede davon, dass "Stuttgart 21 [...] als Bahnprojekt die zentrale Grundlage für die Zukunft des Schienenverkehrs in ganz Baden-Württemberg"¹, darstelle, dass das Kündigungsgesetz keine gesicherte Rechtsgrundlage habe, dass das Land Gefahr laufe, 1,5 Milliarden Euro Schadensersatz an die Bahn zahlen zu müssen, dass es keine Alternative gebe und dass das Geld beim Ausstieg aus dem Projekt in andere Bundesländer fließe. Die Textstellen gehen über die rechtliche "*Befassungsbefugnis [des Kreistags] hinsichtlich der örtlichen Auswirkungen von Maßnahmen überörtlicher Träger*"^{2, Nr.1, Abs.1} hinaus. Insbesondere bezüglich des Themas 'Steuermittel' wird in den rechtlichen Hinweisen klargestellt, dass "*die finanzielle Beteiligung des Landes (und damit indirekt auch um die Steuergelder der Kommune und ihrer Einwohner) [...] keinen hinreichenden und konkreten Bezug zu den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft*" darstellt.^{2, Nr.1, Abs.3}

¹Schwäbische Zeitung Friedrichshafen vom 17.11.2011, "Im Kreistag fliegen wegen S 21-Resolution die Fetzen"

²Hinweise der Kommunalen Landesverbände für Kommunen sowie kommunale Organe und Amtsträger zur Volksabstimmung am 27. November 2011 in Baden-Württemberg vom 21.10.2011

³<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueberblick/21gruende/default.aspx>

⁴<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/schlichtung-stuttgart-21/2010-11-04/default.aspx>

⁵Landesverkehrsministerium anhand der von der alten Landesregierung in Auftrag gegebenen SMA-Untersuchung vom November 2010: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0522_d.pdf

⁶Ausstiegsgesetz BW: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0496_d.pdf

⁷Landesverkehrsministerium anhand SMA: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0516_d.pdf

Inhaltliche Mängel

Die Argumente bauen darauf auf, dass Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen nicht zu trennen seien. Eine Nichtdurchführung der NBS Ulm-Wendlingen steht aber nicht zur Debatte. Im Ausstiegsgesetz, über das abgestimmt wird, steht:

"Dabei ist grundsätzlich zu differenzieren zwischen einer Realisierung des Projekts Stuttgart 21, also der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart vom oberirdischen Kopfbahnhof zum unterirdischen Durchgangsbahnhof und der Realisierung der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm. Die Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm ist unstrittig und nicht Gegenstand dieses Gesetzes. Denn die Neubaustrecke kann in Stuttgart auch an den bestehenden Kopfbahnhof angebunden werden, so wie dies bereits die Bahn vor Entstehen des Projekts Stuttgart 21 geplant hatte."^{6, S.5}

In der Resolution heißt es, Stuttgart 21 ermögliche folgende Verbesserungen

"Jede Stunde durchgehend bis nach Karlsruhe"1

Man kann heute schon stündlich von Friedrichshafen über Ulm nach Karlsruhe fahren. Man könnte bereits heute einen Fahrplan erstellen, bei dem man unterwegs nicht einmal umsteigen müsste. Das hat nichts mit S21 zu tun. Mehrwert?

"Alle zwei Stunden durchgehend nach Würzburg"1

Man kann heutzutage schon stündlich von Friedrichshafen aus über Stuttgart Hauptbahnhof nach Würzburg fahren. Man könnte bereits heute einen Fahrplan erstellen, bei dem man unterwegs nicht einmal umsteigen müsste. Das hat nichts mit S21 zu tun. Wo ist also der Mehrwert?

"Die Fahrzeiten nach Stuttgart-Hauptbahnhof verkürzen sich um mehr als eine halbe bis annähernd eine dreiviertel Stunde"1

Die Bahn schreibt in der Broschüre 21 gute Gründe für Stuttgart 21 unter Punkt 9:

*"Statt der heutigen 54 Minuten benötigt ein ICE künftig nur noch 28 Minuten von Stuttgart nach Ulm." Das sind 26 Minuten Zeiteinsparung"*³

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart – Ulm e.V. (Kommunikationsbüro) schreibt zur Schlichtungsrunde am 04. November 2010 zu den Auswirkungen der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen:

*"Im Fernverkehr verkürzt sich die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm um 26 Minuten. Der Regionalverkehr wird die schnelle Strecke ebenfalls nutzen, so dass sich z. B. die Fahrzeit von Friedrichshafen/Bodensee nach Stuttgart um 42 Minuten verringert."*⁴

Die Projektbefürworter selber rechnen die Fahrzeitverkürzung also vollständig der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen, nicht aber dem geplanten Tiefbahnhof zu. Somit ist die Fahrzeitverkürzung kein Argument für Stuttgart 21 ggü. K21.

¹Schwäbische Zeitung Friedrichshafen vom 17.11.2011, "Im Kreistag fliegen wegen S 21-Resolution die Fetzen"

²Hinweise der Kommunalen Landesverbände für Kommunen sowie kommunale Organe und Amtsträger zur Volksabstimmung am 27. November 2011 in Baden-Württemberg vom 21.10.2011

³<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueberblick/21gruende/default.aspx>

⁴<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/schlichtung-stuttgart-21/2010-11-04/default.aspx>

⁵Landesverkehrsministerium anhand der von der alten Landesregierung in Auftrag gegebenen SMA-Untersuchung vom November 2010: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0522_d.pdf

⁶Ausstiegsgesetz BW: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0496_d.pdf

⁷Landesverkehrsministerium anhand SMA: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0516_d.pdf

Verkürzung der Fahrzeit von FN Stadt zum Flughafen Stuttgart "um bis zu eineinhalb Stunden"¹

Die Fahrzeit mit der aktuell schnellsten regelmäßige Verbindung zwischen Ulm und Flughafen Stuttgart beträgt 1:36h₅ (mit Umstieg in Stuttgart Hauptbahnhof). Mit der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen und ihrer Anbindung an den Flughafen entfällt der Umstieg. Das hat aber mit der Tieferlegung des Bahnhofs nichts zu tun. Mit dem modernisierten Kopfbahnhof K21 wäre die Verbindung sogar noch schneller.

Projekt	Schnellste Verbindung	Fahrzeitverkürzung	Umstiege
aktuell	1:36h (von FN 3:10h)	-	1
Stuttgart 21	0:28h (von FN 1:31h)	1:08h (von FN 1:39h)	0
K21 mit NBS Ulm-Wendlingen und Verbindung zum Flughafen	0:27h (von FN 1:30h)	1:09h (von FN 1:40h)	0

Quelle: ^{5; 7}

Hinzu kommt, dass bei Realisierung des Tiefbahnhofs Züge in Ulm nicht wie bisher warten könnten, da S21 im Gegensatz zum jetzigen Kopfbahnhof und zu K21 keine Verspätungen abbauen kann (keine Premium-Qualität).

¹Schwäbische Zeitung Friedrichshafen vom 17.11.2011, "Im Kreistag fliegen wegen S 21-Resolution die Fetzen"

²Hinweise der Kommunalen Landesverbände für Kommunen sowie kommunale Organe und Amtsträger zur Volksabstimmung am 27. November 2011 in Baden-Württemberg vom 21.10.2011

³<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueberblick/21gruende/default.aspx>

⁴<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/schlichtung-stuttgart-21/2010-11-04/default.aspx>

⁵Landesverkehrsministerium anhand der von der alten Landesregierung in Auftrag gegebenen SMA-Untersuchung vom November 2010: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0522_d.pdf

⁶Ausstiegsgesetz BW: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0496_d.pdf

⁷Landesverkehrsministerium anhand SMA: http://www.landtag-bw.de/WP15/Drucksachen/0000/15_0516_d.pdf