

Dipl.-Ing Harald Schmid • Staibenäcker 10 • 70188 Stuttgart

Persönlich an DB-Aufsichtsrat!

«Name1»

«Name2»

«z_Hd»

«Strasse»

«Land» «PLZ» «Ort»

Stuttgart, 20.12.2012

Stuttgart 21 - Haften auch Aufsichtsräte?

«Anrede»

heute möchte ich Sie auf ein "**Die Zeit**"-Interview mit **Dr. Engelhardt**, das ich als Anhang beifüge, aufmerksam machen. Als Bauingenieur und Stuttgart21-Kenner (und -Gegner) kann ich dieses Interview voll unterstreichen.

ngsbahnhöfen mit- den Euro einen superleistungsfähigen Bahnhof
ultat: bekommen. Heute ist klar, dass
von Stuttgart 21 mindestens 5,6 Mil-
angs- liarden Euro kosten wird, wahr-
Züge scheinlich werden es am Ende
Kopf- mehr. Und für den Bahnverkehr
aber wird der neue Bahnhof einen
haben Engpass schaffen, wo heute kei-
Allein ner ist.
wer- ZEIT: Wie sollte es weitergehen?
ng des Engelhardt: Man muss der Wahr-
Stuttgart heit ins Auge sehen und darf
srest nicht zig Milliarden in einem
inigte nutzlosen Bahnhof versenken.
30 Prozent höhere Ich behaupte, dass die Finanzie-
lten. rungspartner sofort aussteigen könnten, wenn sie
is Schweizer Gutach- wollten. Ich behaupte, dass man sie sogar dazu
n Ergebnis, dass zwingen kann, weil es ein Akt der Untreue ist,
taftlich optimale wenn sie das Geld der Steuerzahler verschleudern
Beschäftlich optimal für etwas, was dem Bahnverkehr sogar schadet.
ist Betriebsqualität, ZEIT: Was heißt das konkret?
wie Engelhardt: Aussteigen und den Bau sofort stop-
ur. Genau genommen pen! Und sämtliche Gelder von der Bahn zurück-
anden, der Gutachter fordern, die schon geflossen sind.



Die Hauptschuldigen an diesem Schlamassel sind in meinen Augen die Herren Oettinger und Dr. Schuster, mit ihrem 950 MIO €-Zuschuss im Jahr 2007 (s. beigefügten FAZ-Artikel von 2007). Seit diesem Zeitpunkt wurde S21 vor allen Projektpartnern "durchgelogen".

S21 ist voller schon bekannter Risiken (s. Risikoliste von Azer) - unvorhersehbare Katastrophen sind nicht auszuschließen. S21 ist so nicht machbar! Bitte nutzen Sie das Know-how der Stuttgarter "Ingenieure22".

Ein Ausstieg jetzt ist eine Blamage. Je später der Projektabbruch erfolgt, desto größer wird die Katastrophe.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Schmid
für die Ingenieure 22

»Den Bau sofort stoppen!«

Stuttgart 21: Ein Kritiker sagt,
das Land sei jetzt zum Ausstieg gezwungen

DIE ZEIT: Herr Engelhardt, Sie sagen, Stuttgart 21 sei »der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte«. Wie kommen Sie darauf?

Christoph Engelhardt: Bei Stuttgart 21 wurde die Öffentlichkeit mehrfach getäuscht, um das Projekt durchzusetzen. Es wird zum Beispiel immer behauptet, der neue Durchgangsbahnhof sei viel leistungsfähiger als der bestehende Kopfbahnhof.

ZEIT: Ist er nicht?

Engelhardt: Definitiv nicht. Im Gegenteil: Heute schafft der Bahnhof 38 Züge in der Spitzenstunde, bei voller Auslastung wären es sogar 50. Der neue Bahnhof dagegen schafft nur 32 Züge. Er leistet in der entscheidenden Spitzenstunde also 15 Prozent weniger und zudem 30 Prozent weniger, als der alte leisten könnte.

ZEIT: Aber kann ein Durchgangsbahnhof nicht viel mehr Züge abfertigen als ein Kopfbahnhof, weil sie dort schneller wegfahren können?

Engelhardt: Ich habe die Leistungsfähigkeit von großen Kopf- und Durchgangsbahnhöfen miteinander verglichen. Das Resultat: Bei der gleichen Anzahl von Gleisen kann ein Durchgangsbahnhof 45 Prozent mehr Züge durchschleusen als ein Kopfbahnhof. Stuttgart 21 wird aber nur halb so viele Gleise haben wie der heutige Bahnhof. Allein da hätte man misstrauisch werden müssen.

ZEIT: Nach der Schlichtung des Bahnhofsstreits wurde Stuttgart 21 einem aufwendigen Stresstest unterzogen. Der bescheinigte dem neuen Bahnhof eine 30 Prozent höhere Leistungsfähigkeit als dem alten.

Engelhardt: Der Auditor, das Schweizer Gutachterbüro SMA, kam zu dem Ergebnis, dass der neue Bahnhof eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität aufweist. Wirtschaftlich optimal ist aber schlechter als eine gute Betriebsqualität, wie sie im Stresstest gefordert war. Genau genommen wurde dieser Test nicht bestanden, der Gutachter hat wohl das eine Auge zugekniffen und manchmal auch das zweite. Die Bahn ist einer der größten Kunden der SMA.

ZEIT: Klingt nach Verschwörungstheorie.

Engelhardt: Überhaupt nicht. Der Stresstest war ein Meisterwerk der Täuschung. Man hat überall die Schrauben überdreht, um noch ein paar mehr Züge rauszuholen. Tatsächlich wurden schon vor Jahren für die Planfeststellung 32,8 Züge pro Stunde als Grenze ermittelt. Der neue Bahnhof sollte aber am Tag 50 Prozent mehr leisten. Die absurde Konsequenz: Künftig müssten nachts mehr Züge fahren als mittags, um die geforderten Zugzahlen zu erreichen. Eine gigantische Milchmädchenrechnung!

ZEIT: Sie behaupten, das Land Baden-Württemberg könnte aus dem Finanzierungsvertrag aussteigen. Wie soll das gehen?

Engelhardt: Der Vertrag wurde auf der Grundlage geschlossen, dass der neue Bahnhof mehr Verkehr abwickeln kann und »maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse« beiträgt. Beide Annahmen sind falsch. Der Paragraph 313 des Bundesgesetzbuchs berechtigt zum Ausstieg aus einem

sogenannten Dauerschuldverhältnis, welches Stuttgart 21 für die Projektpartner darstellt, wenn die Fortsetzung unzumutbar ist. Ich denke, es ist auf jeden Fall unzumutbar, wenn hier ein bestehender Bahnhof ersetzt wird durch einen, der wohnsinnig teuer ist und noch weniger leistet. Auch die Planfeststellung ist juristisch angreifbar, weil sie auf unrichtigen, unvollständigen und irreführenden Angaben beruht. Das macht sie gemäß der Paragraphen 44 und 48 im Verwaltungsverfahrensgesetz widerrufbar. Das ist, als würde man im Kaufvertrag über einen Gebrauchtwagen widersprüchliche Aussagen einbauen. Dann wäre der Vertrag auch ungültig. Dafür braucht nicht mal einer den Rücktritt zu erklären.

ZEIT: Bei einem Volksentscheid im vergangenen Jahr stimmten knapp 60 Prozent der zur Wahl gegangenen Baden-Württemberger gegen den Ausstieg des Landes aus der Projektfinanzierung. Wollen Sie den Volkswillen einfach ignorieren?

Engelhardt: Die Bürger haben unter der Annahme abgestimmt, dass sie für maximal 4,5 Milliarden Euro einen superleistungsfähigen Bahnhof

bekommen. Heute ist klar, dass Stuttgart 21 mindestens 5,6 Milliarden Euro kosten wird, wahrscheinlich werden es am Ende mehr. Und für den Bahnverkehr wird der neue Bahnhof einen Engpass schaffen, wo heute keiner ist.

ZEIT: Wie sollte es weitergehen?

Engelhardt: Man muss der Wahrheit ins Auge sehen und darf nicht zig Milliarden in einem nutzlosen Bahnhof versenken. Ich behaupte, dass die Finanzie-

rungspartner sofort aussteigen könnten, wenn sie wollten. Ich behaupte, dass man sie sogar dazu zwingen kann, weil es ein Akt der Untreue ist, wenn sie das Geld der Steuerzahler verschleudern für etwas, was dem Bahnverkehr sogar schadet.

ZEIT: Was heißt das konkret?

Engelhardt: Aussteigen und den Bau sofort stoppen! Und sämtliche Gelder von der Bahn zurückfordern, die schon geflossen sind.

ZEIT: Die Bahn sagt, ein Ausstieg koste zwei Milliarden Euro. Um am Ende nichts zu haben?

Engelhardt: Die Ausstiegskosten sind heillos übertrieben. Zu einem großen Teil bedeuten sie nur den Umtausch von Geld in Boden. Die Bahn bekommt ja die Grundstücke auf dem Gleisvorfeld wieder zurück, die sie an die Stadt Stuttgart verkauft hat. Das als geldwerten Schaden anzusetzen, ist unlauter. Die wahren Kosten für den Ausstieg dürften eher bei 400 Millionen Euro liegen.

ZEIT: Alles soll in Stuttgart bleiben, wie es ist?

Engelhardt: Nein, natürlich nicht. Man hat den Bahnhof über Jahrzehnte verkommen lassen und müsste ihn erst mal wieder instand setzen. Ein paar zusätzliche Weichen würden ihn noch leistungsfähiger und flexibler nutzbar machen. Aber dafür muss man ihn nicht verbuddeln. Ein oberirdischer Kopfbahnhof ist wahrscheinlich die beste Lösung für Stuttgart. Man kann die Ingenieure nur bewundern, die dort von 1911 an diesen Bahnhof geplant haben. Sie haben ein Meisterwerk geschaffen.



Der Physiker Christoph Engelhardt hält den neuen Tiefbahnhof für nutzlos