



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

### Persönlich an DB-Aufsichtsrat!

«Name1»

«Name2»

«z\_Hd»

«Strasse»

«Land»«PLZ» «Ort»

Stuttgart, 26.02.2013

## Stuttgart 21 - Kostenrisiken und fehlender Nutzen

«Anrede»

in wenigen Tagen werden Sie entscheiden, ob Stuttgart 21 gebaut werden soll oder nicht. Wir, die Ingenieure22, haben uns seit langem intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt. Daher erlauben wir uns, Sie auf einige wichtige Punkte hinzuweisen und Ihnen Fragen zu stellen:

1. Die **Ausstiegskosten** aus Stuttgart 21 werden vom Bahn-Vorstand mit 2 Milliarden Euro angegeben. Eine detaillierte Aufstellung oder ein externes Gutachten dazu scheint aber nicht vorzuliegen. Warum sollte man diese Zahl ungeprüft glauben, wo sich doch herausgestellt hat, dass die bisherigen Kostenberechnungen völlig unzureichend waren?  
In der Anlage finden Sie unsere Einschätzung der wirklichen Ausstiegskosten, die bei etwa 363 Mio. Euro liegt - ein gewaltiger Unterschied zu 2 Milliarden!
2. Die **Kosten für die Rückzahlungen der Grundstücke** und die zugehörigen Zinsen sowie weitere Rückzahlungen von Zuschüssen dürfen NICHT zu den Ausstiegskosten gerechnet werden, da sie keinen Vermögensschaden für die Bahn darstellen. Bedenken Sie bitte auch, dass das Risiko einer **Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe** beim Weiterbau extrem hoch ist, da es sehr wahrscheinlich nicht zu einer Entwidmung des kompletten Gleisvorfelds kommen wird. Eine Feststellungsklage gegen die Entwidmung läuft bereits. Eine Rückabwicklung wird wegen der aufgelaufenen Zinsen von Jahr zu Jahr teurer – hier verbirgt sich ein hohes Kostenrisiko. Wollen Sie wirklich das Risiko eingehen, weiterzubauen ohne rechtssichere Klärung der weiteren Verwendung der Grundstücke?
3. Vor fast 2 Jahren wurde im STERN über die geheim gehaltene **Liste der 121 Risiken**, die der ehemalige Projektleiter Hany Azer zusammengestellt hatte, berichtet und ein Teil dieser Risiken veröffentlicht. Liegt Ihnen als Aufsichtsratsmitglied die vollständige Liste dieser Kostenrisiken als Grundlage Ihrer Entscheidung vor?  
Wurden alle diese Risiken bereits in den Mehrkosten berücksichtigt?
4. Im Tiefbahnhof Stuttgart 21 ist ein **Gleisgefälle von 15 Promille** geplant, das den erlaubten Höchstwert von 2,5 Promille um das 6-fache überschreitet! Bei diesem Thema wird die Bahn in einiger Zeit Änderungswünsche einbringen, die – wenn überhaupt realisierbar – Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Euro betragen könnten. Dies wird bisher noch nicht öffentlich zugegeben. Vielleicht steht darüber etwas in den Projekt-Statusberichten. Sind Ihnen diese bekannt? Sind diese Mehrkosten berücksichtigt?
5. Es wird nun suggeriert, mit den jetzt publizierten **Kostensteigerungen** sei das Ende der Fahnenstange erreicht. Glauben Sie das wirklich? Es wurde bisher noch kein Meter Tunnel

gegraben, die wahren Kostensteigerungen kommen ja erfahrungsgemäß erst während der Bauzeit. Warum sollte das bei Stuttgart 21, das ja noch nicht einmal fertig geplant und auch nicht fertig genehmigt ist, anders sein? Wer übernimmt künftige Mehrkosten?

6. Da der Kopfbahnhof noch weit über 10 Jahre in Betrieb bleiben muss, wird eine **Sanierung des jetzigen Gleisvorfelds** unumgänglich – siehe BER und Flughafen Tegel. Wurden die Kosten dafür bei Ihren Berechnungen berücksichtigt?

7. Haben Sie bei der Bahn AG nachgefragt, ob es **zur kritischen Stuttgarter Geologie** neben den geologischen Gutachten des Ingenieurbüros Wittke auch eine „zweite Meinung“ in Form weiterer, unabhängiger Gutachten gibt? Sind Ihnen die Inhalte dieser Gutachten bekannt?

8. Anscheinend will die Bahn in Vorleistung gehen und die **Beteiligung an den Mehrkosten** dann von den Projektpartnern einfordern. Wir halten die im Finanzierungsvertrag vereinbarte Beteiligung der Projektpartner für verfassungswidrig; es sind derzeit dagegen mehrere Verfassungsbeschwerden vor dem Bundesverfassungsgericht anhängig. Wenn die Bahn also versucht, weitere Kostenbeteiligungen einzuklagen, wird sich endlich ein Gericht mit dieser verfassungswidrigen Mischfinanzierung befassen. Haben Sie bedacht, dass es sehr gut möglich ist, dass die Bahn dabei den Kürzeren zieht und die Mehrkosten alleine bezahlen muss?

**Können Sie das verantworten?**

**Wollen Sie in Kauf nehmen, dass Sie dafür persönlich haftbar gemacht werden?**

9. Darüber hinaus werden die Gerichte prüfen, ob die DB durch **Verschleiern bereits bekannter Kosten** die Partner arglistig zur Fortführung des Projektes getäuscht hat, obwohl bereits 2009 die Überschreitung der im Finanzierungsvertrag vereinbarten Kostengrenze erkannt worden war. In diesem Fall könnte sich die Rechtslage für die Bahn dramatisch verändern, die gesamte Mischfinanzierung entfallen und die Bahn zu Schadensersatzzahlungen verpflichtet werden.

10. Sind Sie sicher, dass der neue Bahnhof tatsächlich leistungsfähiger sein würde als der bestehende? Es fehlen dazu jegliche vergleichende Simulationen. Als Aufsichtsrat sollten Sie von der Bahn einen vergleichenden Stresstest für den Kopfbahnhof verlangen.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ergibt sich eindeutig, dass Stuttgart 21 nur für 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt ist (bestätigt vom VGH Mannheim 2006) und daher **weniger Züge abfertigen kann als der bestehende Kopfbahnhof und nie mehr ausbaufähig ist**. Warum Milliarden ausgeben für einen schlechteren Bahnhof, für die Zerstörung des bestens funktionierenden Stuttgarter Bahnknotens, für einen nicht genehmigten Rückbau der Kapazität? Um nach Bauende dann festzustellen, dass der Kopfbahnhof erhalten bleiben und der Grundstücksverkauf rückabgewickelt werden muss?

Bitte lesen Sie dazu die Beilage „Was leistet Stuttgart 21 wirklich?“ sowie unser beiliegendes Leporello, in dem die Nachteile und Risiken von Stuttgart 21 gegenüber dem Kopfbahnhof aufgeführt sind.

### **Das Projekt hat fatale strukturelle Mängel!**

Wollen Sie wirklich, dass dieser Schildbürgerstreich Wirklichkeit wird?

Damit ganz Deutschland, ja die ganze Welt über uns lacht?

**Wollen Sie verantwortlich sein für ein weiteres gescheitertes Großprojekt?**

**Stuttgart 21 = BER in XXL!**

**Wir appellieren an Sie als Aufsichtsrat der DB AG: Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!**

Übrigens: Die Mehrheit der Baden-Württemberger lehnt Stuttgart 21 ab!

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.umfrage-zu-stuttgart-21-mehrheit-der-baden-wuerttemberger-gegen-bahnprojekt.a6bdf277-f135-4538-aa27-de6c6751a5d0.html>

Mit freundlichen Grüßen

für die Ingenieure22 ([www.ingenieure22.de](http://www.ingenieure22.de))

Dipl.-Ing. Hans Heydemann    Dipl.-Physiker Wolfgang Kuebart    Dipl.-Ing. Harald Schmid

Anlagen:

„Die wirklichen „Ausstiegskosten“ aus S21 “

„Was leistet Stuttgart 21 wirklich?“

„Warum der Fortschritt oben fährt“ als Leporello