

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

Persönlich an DB-Aufsichtsrat!

«Name1»

«Name2»

«z_Hd»

«Strasse»

«Land» «PLZ» «Ort»

Stuttgart, 07.12.2012

Stuttgart 21 - Mehrkosten häppchenweise!

«Anrede»

schon vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten kommt es zur Kostenexplosion bei Stuttgart 21. Dabei wurde die Baugrube noch nicht einmal ausgehoben und kein Meter Tunnel gebohrt!

Es ist völlig klar, dass die jetzt bekanntgewordenen Mehrkosten nur die Spitze des Eisbergs sind. Dies zeigt die Erfahrung mit bisherigen Bahnprojekten (Beispiel: Citytunnel Leipzig).

Die **Kosten für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke** wurden von Viereggs & Rössler bereits 2010 auf **12,2 bis 18,7 MRD Euro** ermittelt (Stern vom 8.9.2010).

Der eigentlich für Kostensteigerungen während der Bauzeit gedachte Risikofonds steht schon jetzt nicht mehr zur Verfügung, sondern wurde bereits im Vorfeld ausgeschöpft.

Wir appellieren an Sie: Schauen Sie bitte nicht länger zu und begeben Sie sich nicht sehenden Auges in ein Desaster, das noch viel schlimmer sein wird als der Berliner Flughafenbau - **und stoppen Sie Stuttgart 21!**

Die Parallelen zwischen beiden Projekten sind frappierend: Die Kosten und die Bauzeit laufen aus dem Ruder, der Brandschutz ist mangelhaft, das Bauwerk ist unterdimensioniert. **Im Unterschied zum Berliner Flughafen ist Stuttgart 21 aber noch zu stoppen.**

Schon jetzt hat das Ansehen der Bahn durch dieses Projekt und alles, was dabei bisher schief gelaufen ist, stark gelitten. Es liegt jetzt an Ihnen, einen weiteren Imageschaden für die Bahn zu vermeiden!

Auch hat sich längst gezeigt, dass Stuttgart 21 nicht wie immer behauptet das „bestgeplante“ Projekt ist. Dafür ist es sicher das „am besten beobachtete“ Projekt in Deutschland.

Wir, die Stuttgarter Ingenieure22, sind fest davon überzeugt, ein Projektabbruch ist ohnehin nicht zu vermeiden. Dazu gibt es viel zu viele ungelöste Probleme, Mängel und Risiken bei diesem für die Bahn offensichtlich nicht mehr beherrschbaren Großprojekt:

Gravierende Mängel beim Brandschutz, erhebliche geologische Risiken im außerordentlich anspruchsvollen Stuttgarter Untergrund, immense Risiken beim Tunnelbau, fehlende Leistungsfähigkeit, ausufernde Kosten, bereits jetzt großer Zeitverzug und vieles mehr.

Die Argumentation, dass die Ausstiegskosten die derzeitigen bekannten Mehrkosten übersteigen würden, ist falsch, denn dabei werden die künftigen Mehrkosten und die Gesamtkosten ignoriert.

Zudem werden die Ausstiegskosten unseres Erachtens maßlos übertrieben.

Die Ingenieure22 (www.ingenieure22.de) haben die Ausstiegskosten Anfang November 2011, also unmittelbar vor der Volksabstimmung, auf knapp 300 Mill. Euro geschätzt.

Der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg eingeschaltete Wirtschaftsprüfer Märkische Revision kam unter Einbeziehung einer "Sicherheit" von 12 % auf 350 Mill. Euro und damit auf ein ähnliches Ergebnis.

Auch heute, genau ein Jahr später, sind diese "Ausstiegskosten" nicht wesentlich größer geworden und dürften für den Steuerzahler immer noch weit unter 10 % der voraussichtlichen Projektkosten liegen.

Einen großen Anteil der Ausstiegskosten hat der Vorstand verursacht, indem er versucht hat, den Bau durchzusetzen, obwohl bei weitem immer noch nicht alle Genehmigungen vorliegen und die Planungen offenbar gravierende Mängel (u. a. Brandschutz und Grundwassermanagement) enthalten.

Und das entgegen einem Vorstandsbeschlusses, den Bau von Bahn-Großprojekten nur dann zu beginnen, wenn alle für das Projekt unbedingt erforderlichen Planungsabschnitte rechtskräftig genehmigt sind. Im Falle von Stuttgart 21 ist das Planverfahren für unverzichtbare Abschnitte jetzt erst eingeleitet worden, es wurde noch nicht einmal die Anhörung der Betroffenen in die Wege geleitet, eine kurzfristige Genehmigung ist keinesfalls in Sicht.

Mit Sicherheit sind bei der Genehmigung Auflagen zu erwarten, deren finanzielle Folgen gänzlich unbekannt sind - ganz abgesehen von der Tatsache, dass bei Genehmigungen von Abschnitten zwangsläufig die Planrechtfertigung für das Gesamtvorhaben überprüft werden muss. Die fatalen Folgen dieses unverantwortlichen Handelns werden jetzt sichtbar.

Gerade Sie als DB-Beirat möchten wir daran erinnern, dass es Herr Grube war, der 2009 den Risikofonds zur Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte bereits im Sommer hatte auflösen lassen, obwohl die vereinbarte Ausstiegsklausel noch bis Dezember galt. Das Geld hat er dem Konzernergebnis zugeführt, was nicht zuletzt seine Bonuszahlungen verbesserte. Zum Jahresende hat er dann die von den Planern ermittelten Kosten von 4,9 auf knapp 4,1 Mrd. EUR herunterrechnen lassen. **Dass das Projekt auch für die DB AG unwirtschaftlich sein würde, war also bereits vor mehr als drei Jahren zu erkennen. Insofern hat Herr Grube dem Konzern möglicherweise erheblichen Schaden zugefügt.**

Unmittelbar vor der Volksabstimmung über das Kündigungsgesetz hatte Dr. Grube zu den Gesamtkosten gesagt: "Ich habe dazu immer gesagt, eine Sollbruchstelle in den Verträgen wäre erreicht, wenn die Kosten 4,526 Milliarden Euro übersteigen." Nachzulesen bei: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/im-gespraech-bahn-chef-grube-gewinnen-wir-am-sonntag-bauen-wir-sofort-weiter-11533998.html>.

Die Grenze der Wirtschaftlichkeit wird vom Aufsichtsrat der Bahn AG intern offenbar bei 4,769 Mrd. Euro gesehen, berichteten die Stuttgarter Zeitungen letztes Jahr.

Durch die jetzt genannten Mehrkosten ist das Projekt für die Bahn noch unwirtschaftlicher geworden!

Es ist für uns Stuttgarter Ingenieure einfach nicht nachvollziehbar, **dass hier ein Tunnelbahnhof gebaut werden soll, der mit 32 Zügen (Gutachten Heimerl, Schwanhäuser usw. und Engelhardt) wesentlich weniger leistet als ein modernisierter Kopfbahnhof (56 Züge It. Vieregk & Rössler) - bei einer wahrscheinlichen Verdoppelung der jetzt diskutierten Kosten!**

Stuttgart 21 schadet der Stadt Stuttgart, dem Land Baden Württemberg und nicht zuletzt ganz Deutschland.

In diesem Sinne nochmal unser eindringlicher Appell an Sie als Beirats-Mitglied: Lehnen Sie die Mehrkosten ab, zeigen Sie auf, dass das Projekt nicht mehr wirtschaftlich ist und ziehen Sie jetzt die Reißleine!

Zu weiteren Informationen stehen wir - die Ingenieure 22 (www.ingenieure22.de) - Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Schmid (im Namen der Ingenieure22)