

*Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
08142 53477 . 0172-9241296
kd.bodack@gmx.de*

*Offener Brief
An die Mitglieder
des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG*

Stuttgart 21: Weiteres, bislang ignoriertes Risiko

Sehr geehrte Mitglieder des Aufsichtsrats!

26 .2. 2013

Bitte gestatten Sie mir zusammen mit elf weiteren Bahn- und Rechtsexperten, Sie noch einmal auf Problemfelder und Risiken hinzuweisen, die die DB AG bislang offensichtlich ignoriert, obwohl sie Risikopotenziale von einer weiteren Milliarde Euro in sich bergen.

Zunächst möchten wir Sie darauf hinweisen, dass die Kostenermittlungen der DB AG nach unserer Einschätzung unseriös sind, da selbst nach über einem Jahrzehnt intensiver Planungen:

- Wesentliche Planungen (u.a. für den Flughafenbahnhof) fehlen, so dass bislang noch nicht einmal das öffentliche Genehmigungsverfahren begonnen werden konnte,
- Erfolgte Planfeststellungen teilweise aufgehoben sind: Die komplexen Prüfungsverfahren können unabsehbare Auflagen und Mehrkosten verursachen;
- Wesentliche Prüfungsverfahren, vor allem die Stilllegung und Freistellung des Kopfbahnhofs gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz noch gar nicht eingeleitet sind.

Bei früheren Großbauprojekten traten regelmäßig beträchtliche Kostensteigerungen auf, die im Wesentlichen damit begründet wurden, dass Baumaßnahmen begonnen wurden bevor die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen waren. In diesem Zusammenhang versicherte der Vorstand der DB AG: „Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt“.

Wir weisen Sie ausdrücklich darauf hin, dass noch zu erwartende Auflagen zum Grundwassermanagement, zur Sicherung bestehender Gebäude, zum Brand- und Katastrophenschutz sowie zur Signalausstattung und zu anderen bislang ungelösten Problemen massive Kostensteigerungen verursachen werden. Dies geht u.a. auch aus der Risikoanalyse der DB-Projektbau GmbH. aus dem Jahre 2011 hervor.

Wir sehen darin Risiken, die eine Fertigstellung der geplanten Anlagen überhaupt verhindern können. Da die Anlagen nur dann in Betrieb genommen werden können, wenn sie in allen Teilen vollständig fertig gestellt sind, sehen wir die reale Möglichkeit, dass die gebauten Anlagen überhaupt nie in Betrieb gehen können, da Teile der Anlagen überhaupt nicht genehmigt werden. Nach Investitionen von mehreren Milliarden Euro entstünden damit Bauruinen, deren Beseitigung weitere Kosten verursachen werden.

Wir möchten Sie in diesem Schreiben erneut auf ein Problemfeld besonders hinweisen, das die DB AG bislang offensichtlich ignoriert, obwohl es ein potenzielles Schadensvolumen für die DB AG in der Größenordnung von einer Milliarde Euro in sich birgt.

Die DB AG hat derzeitigen Bahnflächen an die Stadt Stuttgart verkauft, den Erlös erfolgswirksam verbucht und im Jahre 2009 mit einem Betrag von 639 Mio. Euro in das Konzernergebnis eingestellt. Dabei geht die DB AG davon aus, dass die geplanten Anlagen den jetzigen Kopfbahnhof ersetzen und dessen Flächen entsprechend anderen Nutzungen zur Verfügung stehen werden. Die im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Rechtsverfahren zur „Stilllegung“ und „Freistellung“ seien deshalb nicht relevant.

Dieser Auffassung widerspricht der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags mit einer Feststellung vom 31. 5. 2011 (Az: WD7-3000-132/11), in der er u.a. festgestellt: „Das Stilllegungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren können einander nicht ersetzen. In bestimmten Fällen sind beide durchzuführen, wobei es sinnvoll ist, das Verfahren nach §11 AEG voranzustellen.“ Das gilt auch für die Freistellung: „Das Freistellungsverfahren (§23 AEG) ist ebenso wie das Stilllegungsverfahren (§11 AEG) strikt vom Planfeststellungsverfahren zu unterscheiden.“.

Im §11 AEG ist bestimmt, dass bei beabsichtigter Einstellung des Bahnbetriebs die entsprechende Strecke/der entsprechende Bahnhof ausgeschrieben und anderen Unternehmen zum Weiterbetrieb angeboten werden müssen. Im Fall des Stuttgarter Kopfbahnhofs hat sich bereits ein Unternehmen gegründet, das die Anlagen übernehmen möchte. Dies erscheint plausibel, da mit den vorhandenen Anlagen wesentlich geringere Trassen- und Stationsgebühren angeboten werden können und weil die Limitierungen des geplanten Tiefbahnhofs Dieselzüge ausschließen sowie besondere und aufwendige Sicherungseinrichtungen in den Zügen erfordern.

Im §23 des AEG ist bestimmt, dass eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nur dann erfolgen darf, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig keine Nutzung im Bahnbetrieb zu erwarten ist. Diese Genehmigung erscheint ausgeschlossen, weil der geplante Tiefbahnhof die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen nicht erreichen kann und weil langfristig wesentlich mehr Zugverkehr erwartet werden muss. Das zeigen eindrücklich Daten des Nachbarlands Schweiz und des Hauptbahnhofs Zürich:

	Deutschland	Schweiz	CH/D %
Gefahrene Bahnkilometer je Einwohner und Jahr	852	1672	196
Tausend Zugkilometer je Netzkilometer und Jahr	28,9	47,3	164

Quelle: UIC

	Stuttgart	Zürich	Z/S %
Tausend Einwohner	580	391	67
Tausend Reisende im Hauptbahnhof je Tag	240	400	167
Bahnsteiggleise heute*	16+2 =18	22+4 =26	144
Bahnsteiggleise geplant bzw. im Bau*	0+10 =10	18+8 =26	260

* Kopfgleise+Durchfahringleise einschl. S-Bahn

Daher ist absehbar, dass wahrscheinlich die Stilllegung und auf jeden Fall die Freistellung der heutigen Bahnanlagen ganz oder teilweise versagt werden.

Auf eine entsprechende Anfrage antwortete der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart am 25. 10. 2011 dem Gemeinderat u.a.: „Es ist davon auszugehen, dass in dem äußerst unwahrscheinlichen Fall, dass die Gleisanlagen des Kopfbahnhofs nicht rückgebaut übergeben werden können, ein Rechtsanspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags besteht und die Stadt den entsprechenden Grundstückskaufpreis analog des ursprünglich vereinbarten Rücktrittsrechts nebst einer Verzinsung von 5% zurückerhält.“

Im Gegensatz dazu schätzen wir das Verbot als sehr wahrscheinlich ein und sehen einen vergleichbaren Fall: Der Gemeinde Wiehltal wurde in letzter Instanz die Freistellung und anderweitige Nutzung erworbener und bereits stillgelegter Bahnanlagen untersagt, allein weil Eisenbahnvereine Freizeitverkehre auf den Anlagen durchführen wollen!

Aufgrund der eindeutigen Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der erfolgten Rechtsprechung muss damit gerechnet werden, dass die Stilllegung und Freistellung der Stuttgarter Anlagen gar nicht oder nur teilweise genehmigt werden. Wir beurteilen daher die Weigerung der DB AG, die gesetzlich notwendigen Verfahren zur Stilllegung und Freistellung durchzuführen, als grob fahrlässig: Der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags empfiehlt in der genannten Feststellung ausdrücklich, die Verfahren jetzt durchzuführen!

Das absehbare Ereignis, dass die DB vertragsgemäß die zugeflossenen Grundstückverkaufserlöse zuzüglich der vereinbarten 5%igen Verzinsung an die Stadt Stuttgart zurückerstatten muss, führt, wenn diese in den Neubau von Stuttgart 21 investiert sind, zu dem Schadensvolumen derzeit von 750 Mio. Euro. Dazu kommen die Aufwendungen für die Sanierung der Bahnanlagen des Kopfbahnhofs, die mindestens weitere 250 Mio. Euro erfordern wird. Wir raten Ihnen daher dringend, den Vorstand zu beauftragen, kurzfristig die Verfahren zur Stilllegung und Freistellung der vorhandenen Bahnanlagen durchzuführen und den Weiterbau erst dann frei zu geben, wenn diese Genehmigungen rechtskräftig erteilt sind.

Angesichts der beschriebenen gesetzlichen und faktischen Gegebenheiten möchten wir Sie auf vier Gesichtspunkte in Bezug auf Ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats hinweisen:

1.

Wir halten es für grob pflichtwidrig, wenn der Vorstand der DB AG vorgibt, die Stilllegung des Kopfbahnhofs und die Freistellung der Bahnanlagen für Immobilienzwecke der Stadt Stuttgart sei problemlos erreichbar. Wir finden eine gegenteilige Auffassung auch in einem Rechtsgutachten des im Eisenbahnrechtswesen angesehenen Professor Dr. Urs Kramer, Universität Passau. Liegt Ihnen das Rechtsgutachten vor?

2.

Wenn es in Kürze in Ihrer Aufsichtsratssitzung darum gehen soll, wie Sie mit der Überschreitung der vertraglich bei "Stuttgart 21" vereinbarten Kostengrenze von 4,526 Milliarden um weitere 2,3 Milliarden umgehen, ist zu bedenken: Bei Fortsetzung des S 21-Projekts sind darüber hinaus voraussichtlich bis zu 750 Mio. Euro zusätzlich an die Stadt Stuttgart zu erstatten: Die Finanzierungslücke beträgt dann mehr als 3 Milliarden Euro.

3.

Selbst wenn daran Zweifel bestünden, müsste angesichts der Auskunft des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestage und des Rechtsgutachtens des zwei-

felsfrei neutralen Prof. Dr. Urs Kramer die Frage der Entwidmung der Gleisanlagen sicher geklärt sein, bevor das zurzeit in den Anfängen stehende Bauvorhaben fortgeführt wird.
4.

Wir sind überzeugt, dass jedes "Weiter so" trotz der gänzlich veränderter Lage und der neu erkannten Risiken grob pflichtwidrig wäre und Sie dem Risiko der persönlichen Haftung auf Schadensersatz und der Strafverfolgung wegen Untreue (§ 266 StGB) aussetzen könnte.

Zum Schluss möchten wir Sie noch darauf hinweisen, dass es eine Reihe von Alternativvorschlägen gibt, die die DB AG bislang ignoriert: Sie erfordern nur einen Bruchteil der für „Stuttgart21“ notwendigen Investitionen und bieten in vielen Fällen höheren Nutzen. Wir fügen als Beispiel einen Auszug aus einem Aufsatz aus der Eisenbahn-Revue International bei: Auch hier müssen wir mit Erstaunen feststellen, dass die DB AG diese Vorschläge offensichtlich nicht aufgreift und kritisch prüft!

Wir geben Ihnen gern zu allen genannten Punkten weitere Auskunft und verbleiben mit freundlichen Grüßen

gez.: KD. Bodack

*Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S. Gröbenzell,
27 Jahre in Stabs- und Führungspositionen der DB/DB AG,
Sachverständiger im Schlichtungsverfahren „Stuttgart 21“,
Unternehmensberater, beauftragt auch mit Bahnprojekten.*

Dieses Schreiben zeichnen mit:

Dr.-Ing. Rudolf Breimeier, Bad Bevensen, Ltd.Bundesbahndirektor a.D.

Peter Conradi, Stuttgart, Mitglied des Bundestags (SPD) 1972 -- 1998

Dieter Doege, Vorstand ProBahn Landesverband Berlin-Brandenburg

Klaus Gietinger, Frankfurt, TV-Autor, stellv. Vorsitzender ProBahn Hessen

Dipl.-Ing. Eberhard Happe, Celle, Bundesbahndirektor a.D.

Dr. Eisenhart von Loeper, Nagold, Rechtsanwalt

Dipl.-Ing. Ulrich Pfeiffer, Schwetzingen, Geschäftsführer Eco-Consult GmbH

Dr. Wolfgang Staiger, Christian Petersohn, Sabine Lacher, Vorstände ProBahn Stuttgart

Dipl.-Ing. Carl-Friedrich Waßmuth, Berlin, beratender Ingenieur für das Bauwesen

Wir senden Kopien dieses Schreibens u.a. an:

Frau Bundeskanzlerin Angela Merkel

Herr Bundesminister Wolfgang Schäuble

Herr Bundesminister Peter Ramsauer

Herr Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann, Land B-W

Herr Minister Winfried Hermann Lande B-W

Herr Oberbürgermeister Fritz Kuhn, Stuttgart

Den Vorsitzenden des Vorstands der DB AG