



**An den  
Vorsitzenden des Aufsichtsrats  
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht  
c/o Deutschen Bahn AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin**

Stuttgart, den 21.12.2012

Sehr geehrter Herr Dr. Beus,

das Umweltbündnis Stuttgart ( [www.kus-stuttgart.de](http://www.kus-stuttgart.de)) repräsentiert 29 Gruppen vom BUND, VCD, Naturfreunden, attac, IPPNW etc. der Region Stuttgart. Alle Gruppen setzen sich für eine nachhaltige Mobilität ein und befürworten von daher ein gutes, pünktliches und bezahlbares Bahnsystem – alle Bündnispartner sind pro Bahn! Daher können wir keine Unterstützung geben für einen unökologischen, für Passagiere im Brandfall lebensgefährlichen Bahnhof, der weniger Züge abfertigt als der jetzige!

Im Januar findet eine wichtige Aufsichtsratssitzung statt, in der Stuttgart 21 behandelt wird. Als Aufsichtsrat ist es Ihre Aufgabe, den Vorstand zu beraten und zu überwachen, ob er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung gehandelt hat.

Nach unseren Untersuchungen ist das Bahnprojekt nicht mehr wirtschaftlich (siehe Informationen unten). Nach der Gesetzeslage ist es die Pflicht des Aufsichtsrates, ein Projekt zu stoppen, wenn es unter den Kosten-Nutzen Faktor von 1 fällt.

Schon in der Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21 im Jahre 1995 wurde von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft C6L Treuarbeit Deutsche Revision darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts S 21 „gerade noch gegeben ist - eine so genannte Schwarze Null!“ Dabei wurde damals von Investitionskosten in Höhe von 4,8 Mrd. DM entsprechend 2,4 Mrd. Euro ausgegangen. Fazit: „Eine deutliche Verbesserung dieses Ergebnisses im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird angestrebt.“ (Machbarkeitsstudie S 21 1995).

2008 hat der Flughafen einen Zuschuss von 112.2 Millionen Euro gewährt mit der ausdrücklichen Begründung, „die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu sichern“ (StZ, 14.12.2012)

2009 hat Herr Grube gesagt, dass das Projekt nur bis 4.7. Milliarden Euro wirtschaftlich sei, eine andere Zahl würde er „nie akzeptieren“. Wir sind jetzt bei 5.6 Milliarden. (Einzelheiten, Stern Luik, Anhang).

Das Bahnhofprojekt S 21 ist nach Herrn Dr. Engelhardt und anderen ein Rückbau der Verkehrsinfrastruktur. Als Aufsichtsrat der Bahn ist es Ihre Pflicht, einen Rückbau der Verkehrsinfrastruktur der Bahn zu verhindern (siehe Anhang Engelhardt, Information unten) Kein Aufsichtsrat wird später behaupten können, er habe diese Fakten nicht gekannt. In Stuttgart werden viele betroffene Hauseigentümer, Umwelt- Verkehrsgruppen, Juristen und Richter Ihre Bewertung und Ihre Begründung sehr genau überprüfen und entsprechend den Aufsichtsratsbeschlüssen handeln.

Anmerkungen zu den zwei Fragekomplexen:

**Kosten ( siehe Anhang Stern)**

**1999** bezeichnete Bahnchef Ludewig S 21 als unwirtschaftlich und verhängt einen Planungsstopp.

Ex-Bahnchef Hartmut Mehdorn hat das am „best geplanten und best gerechnete Projekt“ wieder aufgenommen. Die StZ (13.12.2012) hat die Kostenexplosion wie folgt dargestellt:

**Juli 2007:** In Berlin unterschreiben die Projektpartner die Grundsatzvereinbarung über die Finanzierung von 2,8 Milliarden. (Kostenschätzung erfolgte auf noch unkonkreten Vorplanungen aus dem Jahr 2004; zum Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung waren erst vier Planungsabschnitte genehmigt.

**Juli 2008:** Die von den Projektgegnern beauftragten Münchener Gutachter Vieregge & Rößler prophezeien Kosten von bis zu acht Milliarden Euro

**August 2008:** Die Landesregierung unter Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) muss einräumen, dass in den vier Jahre zuvor abgeschätzten Investitionskosten kein Inflationsausgleich enthalten gewesen sei. Die Kosten steigen um 266 Millionen auf nunmehr 3,076 Milliarden Euro

**November 2008:** Der Bundesrechnungshof äußert erhebliche Zweifel an der Kostenkalkulation und geht von mindestens 5,3 Milliarden Gesamtkosten aus.

**April 2009:** Regierungschef Günther Oettinger, OB Wolfgang Schuster, Regionaldirektor Bernd Steinacher (alle CDU), Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Bahnvorstand Stefan Garber unterzeichnen den Finanzierungsvertrag auf Basis von 3,076 Milliarden Euro. Mehrkosten von mehr als einer Milliarde Euro werden im Vertrag für „unwahrscheinlich“ erklärt.

**November 2009:** Bahnchef Rüdiger Grube räumt in einem StZ-Interview ein, die bisherige Kalkulation sei nicht zu halten. Inklusiv des Risikofonds seien 4,5 Milliarden Euro „die Sollbruchstelle für das Projekt“, eine andere Zahl würde er „nie akzeptieren“. Später erklärt er, der Bau von S 21 sei für die Bahn bis rund 4,7 Milliarden Euro wirtschaftlich.

Bei einem Kosten-Nutzen Faktor von unter 1 wird das Projekt für die Bahn unwirtschaftlich. Es stehen jetzt schon Kosten von 5.6. Milliarden im Raum und das Projekt hat noch gar nicht richtig begonnen. Schweizer Sachverständige haben darauf hingewiesen, dass sie nicht vorhersagen können, welche Risiken beim Tunnelgraben noch auftreten können (Dolinen, Gipskeuper, Anhydrit etc.)

Außerdem gibt es noch das Azer-Papier, das der *stern* im April 2011 an die Öffentlichkeit gebracht hat. In diesem Papier von Hany Azer, dem damaligen Projektplaner von S21, sind 121 Risiken aufgelistet, die sich auf Zusatzkosten von insgesamt 1,264 Milliarden Euro addieren. Viele Risiken bewerteten die Planer damals nicht mit konkreten Zahlen. (Stern, 14.12.2012). Das Grundwassermanagement mit einer Verdopplung der Wassermenge ist noch nicht genehmigt und einige Abschnitte sind noch gar nicht planfestgestellt, d.h. ihre Kosten können noch gar nicht exakt berechnet werden.

Als Aufsichtsrat haben Sie die Aufgabe, die Angaben des Vorstands genau zu überprüfen und es ist Ihre Pflicht, unwirtschaftliche Projekte mit einem Kosten-Nutzungsfaktor von unter 1 zu

stoppen. Sie tragen damit auch die Verantwortung für die oben benannten Risiken, die zu einer weiteren Kostenexplosion führen und auf die von dem Ingenieurbüro Rößler schon lange als realistisch eingestuften 10 Milliarden zusteuern.

**Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart (siehe Anhang Dr. Engelhardt)**

Es ist Aufgabe des Bahnvorstandes für eine höhere Leistungsfähigkeit des Personenverkehrs und des Güterverkehrs zu sorgen. Der neue unterirdische Bahnhof soll angeblich 49 Züge in der Stunde abfertigen können. Der Physiker Dr. Engelhardt hat die von der Bahn und von SMA vorgelegten Studien untersucht und kommt zu ganz anderen Ergebnissen:

Nach seinen Berechnungen hat S 21 eine Leistungsfähigkeit von 32 – 35 Zügen.

Das von Bahnvorstand Kefer aufgestellte Leistungsversprechen ist unerfüllbar. Er spricht bei S 21 vom „größten technisch wissenschaftlichen Betrugsfalles der deutschen Industriegeschichte.“ Aufgabe eines Aufsichtsrates muss es sein, eine Überprüfung der Untersuchungen von Dr. Engelhardt in die Wege zu leiten.

Mit freundlichen Grüßen - stellvertretend für alle Bündnismitglieder

*Dieter Bareis, Traude Heberle-Kik., Manfred Niess, Klaus-Dieter Straub*