



Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Stuttgart 25. Oktober 2015

Dr. Eisenhart von Loeper, Sprecher

Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Vom VW-Skandal bis Stuttgart 21:
Ihre politische Verantwortung / Wahrnehmung Ihrer Dienst- und Fachaufsicht

Sehr geehrter Herr Dobrindt,

der VW-Abgas-Skandal bewegt die Republik. Ihm folgt der Wirbel um die WM 2006, ihm gingen voraus Skandale um Manipulationen beim Bestes-Auto-Ranking des ADAC und einige mehr. Aufgedeckt wurden die organisierten Manipulationen meist durch ausländische Institutionen oder durch Whistleblower – so gut wie nie jedoch durch die eigentlich dafür vorgesehenen (Aufsichts-) Behörden.

Es ehrt Sie sicher, im Falle VW umgehend eine Untersuchungskommission unter Leitung von Herrn Staatssekretär Odenwald ins Leben gerufen zu haben. Das ändert aber nichts daran, dass das Ihnen unterstehende Kraftfahrzeugbundesamt den langjährigen Betrug nicht entdeckte und viele Jahre legal manipulierte Testverfahren duldete.

Ähnlich liegen die Dinge bei Stuttgart 21. Seit Jahren ignorieren oder decken Ihr Ministerium, das Ihrer Fach- und Dienstaufsicht unterstehende Eisenbahnbundesamt und der Bundesrechnungshof Manipulationen und Rechtsverstöße im Zuge der Planung und bisherigen Umsetzung von Deutschlands größtem Infrastrukturprojekt.

- Am sinnfälligsten ist die Analogie bei den von der DB AG manipulierten Leistungszahlen von Stuttgart 21. Wurden beim VW-Skandal Millionen Autofahrer über die Energieeffizienz ihrer Autos getäuscht und ein immenser Schaden an Umwelt und Gesundheit der Menschen

angerichtet, haben im sog. Stresstest von S21 erst völlig unrealistische und manipulierte Vorgaben in der Software der DB die behauptete Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs „belegen“ können. So wurde betrügerisch kaschiert, dass Milliarden öffentlicher Mittel in die Verkleinerung eines Metropolbahnhofs fließen und eine Volksabstimmung auf Basis geschöner Tatsachenbehauptungen durchgeführt.

- Seit drei Jahren wird die weitere Kostenentwicklung von Stuttgart 21 systematisch verheimlicht. Aus dem Debakel des Offenbarungseids von 2012 wurden offensichtlich keine Konsequenzen gezogen. In der Aufsichtsratssitzung der DB AG am 12. Dezember 2012 musste die DB damals einräumen, dass sich die Kosten über den von allen als unverrückbar dargestellten Kostendeckel von 4,5 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € erhöht hatten (was sie seit langem wusste).

Trotz einer nicht abreißen Kette von Pannen, Planänderungen, Verzögerungen verweigert die Bahn AG beharrlich nachvollziehbare Informationen über die weitere Kostenentwicklung. Der Bundesrechnungshof, der bereits in einem Bericht Ende 2008, basierend auf Maßstäben Ihres Hauses, von damals realistischen Projektkosten von 5,3 Mrd. Euro ausging, ist offensichtlich zum Schweigen gebracht worden: Der BRH prüft nach eigenen Angaben seit Anfang 2013. Belastbare Ergebnisse sollten Ende 2013 vorliegen. Auf vielfaches Nachfragen: keine Ergebnisse, nur Ausreden.

- Mit einer hanebüchenen, bis 2035 begrenzten Ausnahmegenehmigung für Fern- und Regionalverkehr auf der nur für die S-Bahn gebauten Trasse zwischen Rohr und Flughafen ermöglichte Ihr Amtsvorgänger Ramsauer 2010 gegen alle bahnwissenschaftlichen Grundsätze die Weiterplanung von S21 auf den Fildern.
- Ebenfalls gegen alle bahnwissenschaftlichen Grundsätze verstößt die Sondergenehmigung einer Gleisneigung im geplanten Tiefbahnhof, die die in der EBO als Sollvorschrift vorgesehene Gleisneigung um das 6 ½-fache übertrifft. Anders als in der Ausnahmegenehmigung des Mischverkehrs geht es hier nicht nur um funktionale Verkehrsbeeinträchtigungen, sondern um sehr existentielle Gefährdungen der Sicherheit von Fahrgästen und Bahnpersonal (s. Anlagen).
- Beim Brandschutz genehmigt ihre Behörde ein völlig unzureichendes Konzept mit dem Hinweis, eine belastbare Prüfung könne erst bei Fertigstellung des Tiefbahnhofs erfolgen. Das ist besonders vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem Brandschutzkonzept beim BER unverantwortlich.

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt, wir fordern Sie auf, nach den Erfahrungen und Erkenntnissen aus dem VW-Skandal jetzt und von sich aus für Ehrlichkeit und Transparenz bei Stuttgart 21 zu sorgen:

- Fordern Sie den Bahnvorstand zu einer Offenlegung der tatsächlichen Kostenentwicklung des Projekts bis zur Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember diesen Jahres auf.
- Stellen Sie eine „Überprüfung der Kalkulation der DB durch externe Sachverständige“ sicher, wie es so der Aufsichtsrat nach dem Offenbarungseid des Vorstands 12/2012

gefordert hatte (Anlage 2). „Außerdem soll die Wirtschaftlichkeit des Projekts vor dem Hintergrund der Kostensteigerung und Risiken erneut nachgewiesen werden.“ (ebd.) und gewährleisten Sie die Veröffentlichung dieser Untersuchungen.

- Lassen Sie die ungerechtfertigten Sondergenehmigungen des EBA bei Mischverkehr und Gleisneigung zurückziehen!
- Fordern Sie ein überzeugendes Brandschutzkonzept jetzt und vor jedem Weiterbau ein!
- Veranlassen Sie die Offenlegung der manipulativen Methodik des DB-Stresstests!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Eisenhart von Loeper

Anlage 1: Schreiben Bahndirektor i.R. Sven Andersen an EBA (Ihnen vorliegend)

Anlage 2: Schreiben Matthias Gastel MdB an EBA mit 20 Fragen zu Gleisneigung

Anlage 3: Juristisches Kurz-Gutachten von Loeper zu Gleisneigung

Anlage 4: Gesprächsnotiz Kretschmann im Bundeskanzleramt 1.2.2013 (Datumkorrektur)

Anlage 5: Popularisierung des Themas: [RTL-Sendung "Mario Barth deckt auf"](#) (Auszug BER/S21)