Gutachten zu ausgewählten Untreuefragen im Kontext des Projekts Stuttgart 21 der DB AG

Auftraggeber

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
Donicettistraße 8 B
70195 Stuttgart

Gutachter

Univ.-Prof. Dr. Jens Bülte
Inhaber des Lehrstuhls
für Strafrecht, Strafprozessrecht,
Wirtschafts- und Steuerstrafrecht
an der Universität Mannheim

A. Sachverhalt und Fragen an den Gutachter

Vorangestellt wird der Sachverhalt, der als gesichert gelten soll, dem Gutachten zugrunde liegt und von dem Auftraggeber vorgegeben ist. An diesen schließen sich die darauf beruhenden Fragen an. Im Anschluss folgen zur Grundfrage der Ermittlungspflicht der Staatsanwaltschaft die Vorbemerkungen und erste Ergebnisse des Gutachters (Teil B). Schließlich werden vom Auftraggeber in Teil C spezielle Fragen gestellt und vom Gutachter beantwortet.

Einführung

Bereits in der **Realisierungsvereinbarung** vom 24.07.2001 kam es zu einer Art Querfinanzierung des von der DB AG als nicht wirtschaftlich eingestuften Projekts Stuttgart 21 (im Folgenden S 21): Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtete sich, zum Jahresende 2001 das Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs lange Zeit vor Projektbeginn zu bezahlen, während das Land für 10 Jahre um etwa eine Milliarde EUR überteuerten Regionalzugverkehr bei der DB AG bestellte (Anlage 1).

Bereits in dieser Vereinbarung wird betont, welche Bedeutung die Parteien, der Wirtschaftlichkeit des Projektes beigemessen haben. Dort heißt es etwa auf S. 2:

> *„Die Parteien sind sich einig, dass die Risiken aus der Realisierung des Projektes im Rahmen des jeder Partei wirtschaftlich Zumutbaren gehalten werden müssen."*

1. Finanzierungsvertrag vom 4.2.2009

Im Finanzierungsvertrag (FinV) der DB AG und ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen vom 2.4.2009 mit dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, der Flughafen Stuttgart GmbH und dem Verband Region Stuttgart waren Kosten des Projekts von 3,076 Mrd. EUR vorgesehen zuzüglich eines Risikopuffers von 1,45 Mrd. EUR, das ergab die Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. EUR. Sollte dieser von allen Beteiligten als elementar betrachtete „Kostendeckel" unerwartet überschritten werden, so fordert die sog. „Sprechklausel" (§ 8 Abs. 4 FinV), es seien dann „Gespräche aufzunehmen". Die Bedeutung einer kalkulierbaren Kostenbasis hatten die Parteien im FinV ausdrücklich betont, heißt es doch in § 2 Abs. 2, es sei „von besonderem Interesse, dass für die DB AG und die EIU aus der Realisierung des Gesamtprojekts keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist. Durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG „mit dem Preis- und Kostenstand 2004 sowie deren Ergänzungen im Rahmen der Modellrechnung" wird dieses hohe Risiko der Kalkulierbarkeit der Kosten, die dem Vertrag zugrunde gelegt wurde, belegt.

2. Kenntnis von höheren Kosten bereits vor Vertragsabschluss

Jörg Nauke und *Thomas Braun* berichteten am 8.12.2010 in der Stuttgarter Zeitung (StZ) (Anlage 2) allerdings bereits darüber, dass den Entscheidungsträgern der DB AG die deutlich höheren Baukosten bereits zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses am 2.4.2009 bekannt gewesen seien, die später entstanden (vgl. Ziffer 3):

> *„Das geht aus dem für die Schlichtung erstellten Bericht dreier Wirtschaftsprüfer hervor, der sich auf vertrauliche Bahn-Daten stützt. Demnach hatten die von der Bahn mit der Genehmigungsplanung beauftragten*

Fachleute bereits ‚Ende 2008/Anfang 2009' allein für den Bau 3,9271 Milliarden EUR ermittelt; inklusive der heute bekannten Planungskosten und des nun unterstellten Inflationsausgleichs beliefen sich die Gesamtkosten sogar auf etwa fünf Milliarden EUR. ‚Diese Zahlenangaben waren dem Ministerium nicht bekannt' und hätten folglich nicht bewertet werden können, stellt Karl Franz, der Sprecher von Landesverkehrsministerin Tanja Gönner, auf Anfrage klar; dieser höhere Betrag stütze sich wohl ‚auf Bahn-interne Unterlagen'"

In dieser Berechnung waren bereits entstandene Planungskosten in Höhe von 186 Mio. EUR noch nicht enthalten, die die DB AG aus Eigenmitteln finanziert hatte, die aber in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einfließen mussten (Anlage 3).

3. Kostenkalkulation Ende 2009 durch den neuen Vorstandsvorsitzenden

Dr. Rüdiger Grube, vom 1.5.2009 bis 31.01.2017 Vorstandsvorsitzender der DB AG, erkannte nach Amtsantritt, dass der FinV auf alte Kostenermittlungen nach Planfeststellungen von 2004 gestützt war. Er veranlasste daher eine gründliche Kostenprüfung, die 4,9797 Mrd. EUR ergab, was den Projektpartnern bei wahrheitsgemäßer Information vertragliche Kündigungsrechte zum Jahresende 2009 verschafft hätte.

4. Bericht des Bundesrechnungshofs vom 30.10.2008

In diesem Zusammenhang ist außerdem zu berücksichtigen, dass zudem der Bundesrechnungshof (BRH) bereits in seinem Bericht vom 30.10.2008 (Anlage 4) von Projektkosten von „deutlich über 5,3 Mrd. EUR" ausgegangen war und hierbei die Kostenmaßstäbe des Bundesministeriums des Verkehrs zugrunde gelegt hatte. Ein dortiges internes Gutachten war nach Auswertung der aktuellen Baupreisentwicklungen von Großprojekten zu Preissteigerungen von bis zu 60 % gekommen, die insbesondere durch die besonderen Risikofaktoren wie große Tunnelanteile und hoher Kupfer- und Stahlanteil bedingt waren. Dementsprechend wurde die von Seiten der DB AG vorliegende Baukostenschätzung von 3,08 Mrd. EUR mit einem Aufschlag von 60 % – als Minimalwert, grds. spricht der BRH von Aufschlägen bis zu 100% in vergleichbaren Fällen – versehen, so dass sich Kosten in Höhe von 4,925 Mrd. EUR ergeben hätten. Ferner ging der BRH von einer Kostensteigerung aus, weil die Planung der DB AG keine Kosten für die „Kleine Wendlinger Kurve" sowie die Abstellanlagen (insgesamt 297 Millionen EUR) berücksichtigt hatte.

Das Bundesministerium wies die Rügen des BRH als unbegründet zurück. Kostensteigerungen um 60 Prozent seien aufgrund der Planungstiefe nicht zu erwarten, die Wirtschaftlichkeit sei im Gutachten aus dem Jahr 2007 vielmehr erwiesen worden. Diese Behauptung hat sich zumindest im Rückblick als nicht valide erwiesen (vgl. Ziffer 6 ff.).

5. Bericht des Lenkausschusses vom 10.12.2009 über Einsparungen

In einer vom Lenkungsausschuss S 21 am 10.12.2009 gebilligten Bau- und Planungskostenermittlung wurden die Projektkosten daraufhin dennoch um 891 Mio. EUR durch „grobe Schätzung" von Einsparpotentialen heruntergerechnet (S. 5), um das Projekt nicht zu gefährden (Anlage 5).

Bau- und Planungskostenermittlung der DB AG
Stand: 10.12.2009

Die aktuellen Projektkosten in Höhe von 4.087,8 Mio. € wurden auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse der Entwurfsplanung und der dargestellten Ansätze zur Reduzierung der Kosten ermittelt. Grundlage waren die Markt- und Vergabeanalyse, die Einsparpotenziale aufgrund der Veränderung der Bauverfahren bzw. Bauwerke sowie die Berücksichtigung der Beträge für die Abstell- und Behandlungsanlagen, Planungskosten und Nominalisierung.

	Mio. €
Baukosten gem. Entwurfsplanung (real)	4066,0
Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen	44,1
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse	-597,9
Chancen aus Optimierung der Bauwerke	-294,0
Summe Baukosten	**3218,2**
Planungskosten (17% der Baukosten)	547,1
Summe Bau-/Planungskosten (Realwert)	**3765,3**
Nominalisierung gemäß Vergaben	322,5
Summe Bau-/Planungskosten (Nominalwert)	**4087,8**

10.12.2009

Auszug Unterlage aus der Sitzung des *Lenkungskreis* vom 10.12.2009 (Anlage 5)

Zugleich heißt es dort (S. 6), das Projekt sei *„bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4.769 Mio. EUR“* wirtschaftlich (S. 6).

Warnungen des damaligen Projektleiters Hany Azer vor noch höheren Kosten wurden nicht berücksichtigt.

a) Einsparungspotentiale im Rahmen der „Markt- und Vergabeanalyse“

Die Einsparungspotentiale im Rahmen der „Markt- und Vergabeanalyse“ sollen in einem mehrstufigen Verfahren ermittelt worden sein (Anlage 5). Im ersten Schritt sei eine Marktpreiserhebung durch die Einkaufsabteilung der DB AG durchgeführt worden, die der Kalkulation zugrundliege. Im zweiten Schritt seien die Projektkosten nach Erfahrungswerten korrigiert worden. In einem dritten Schritt sei eine Überarbeitung durch Vergleich mit anderen Tunnelbaumaßnahmen des Unternehmens erfolgt. In diesen Einsparungen seien 129,9 Mio. EUR verringerte Grunderwerbskosten, 146,5 Mio. EUR durch Einsparungen beim Tunnelbau sowie Kostenreduzierungen beim Betonstahl (87,7 Mio. EUR) und beim Spritzbeton enthalten (28,8 Mio. EUR) (Anlage 5).

Diese Kosteneinsparungen sollten dadurch erreicht werden, dass den Anbietern entsprechender Gewerke geringere Preise gezahlt werden sollten. Dieser Ansatz ließ sich – wie bald ersichtlich wurde – aber mangels entsprechender Angebote der Unternehmen nicht realisieren, weil diese nicht bereit waren, sich unter diesen Bedingungen an den Ausschreibungen der DB AG zu beteiligen (Anlage 6).

b) Einsparungspotentiale durch „Optimierungen“

Außerdem sollten bis zu 294 Millionen durch „Optimierungen“ eingespart werden. Diese Summe wurde allerdings „ohne vertiefte Planung“ abgeschätzt (Anlage 7). Diese möglichen Einsparungen gliedern sich nach Angaben der DB AG in 218 Mio. EUR, die ohne Änderungen der zu Grunde

liegenden Planfeststellungsbeschlüsse erreicht werden könnten und weiteren 76 Mio. EUR, zu deren Erreichung es Änderungen der Planfeststellungbeschlüsse bedürfe (Anlage 5).[1] Es sollte etwa eine Veränderung der Tunnelvortriebstechnologie (Spritzbetonbauweise statt Tunnelbohrmaschinen) erfolgen und von geringeren Quelldrücken ausgegangen werden, um Kosten zu senken. Ferner seien Veränderungen im Planfeststellungsabschnitt 1.5 und an Bahnhöfen vorgesehen. Jedoch seien zur Vornahme dieser Veränderungen die Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamts, der Architekten, Bauherren, Projektpartner und Gutachter notwendig. Die entsprechenden Anträge waren allerdings damals noch nicht gestellt und ihre Aussicht auf Erfolg dementsprechend ungewiss (Anlage 7).

6. Weitere Kostensteigerungen nach März 2011

Dass auch die DB AG keine sinnvolle Begründung für Kostensteigerung geben konnte, wird aus der Projektbeschreibung durch die Stuttgart-Ulm GmbH der DB AG deutlich. Dort wurde die Kostenentwicklung wie folgt dargestellt, ohne eine Erklärung dafür zu bieten, warum sich die Kosten zwischen dem 20.5.2011 und April 2012 um fast 50% erhöht haben:

> *„Im März 2011 listete die Projektleitung mögliche Chancen und Risiken (Dokument vom 25.3.2011 – sog. „Azer-Liste") auf und kam weiterhin zu dem Schluss, dass S 21 innerhalb des Finanzierungsrahmens von 4.526 Mio. EUR zu realisieren sei (Projektleiter Hany Azer im Interview mit den Stuttgarter Nachrichten, erschienen am 20. Mai 2011 unter der Überschrift „Azer wirft nicht das Handtuch"). Dennoch erfolgte nach dieser Aufstellung im Sommer 2011 eine erneute Überprüfung der Kostenprognose. Am 23. September 2011 wurden sodann im Lenkungskreis Indikatoren für Kostensteigerungen (etwa Vergabe-Risiken) benannt. Im darauf folgenden Lenkungskreis am 23. März 2012 wurde die Kostenprognose mit 4.330 Mio. EUR angegeben (Kosten 4.136 Mio. EUR plus Nominalisierung in Höhe von 194 Mio. EUR)."*
>
> *Im April 2012 startete ein umfangreiches Verfahren, das sogenannte Sechs-Punkte-Programm, zur erneuten Abschätzung der Kostenbasis und zur Generierung von Einsparungen. Eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft überprüfte das Sechs-Punkte-Programm anschließend im Auftrag des Vorstands der Deutschen Bahn AG. Im Ergebnis genehmigte der Aufsichtsrat am 5. März 2013 eine Erhöhung des Finanzierungsrahmens auf 6.526 Mio. EUR (5.987 Millionen EUR Gesamtwertumfang plus weitere Risikopuffer in Höhe von 539 Mio. EUR). Der Gesamtwertumfang, GWU 2013 genannt, setzt sich zusammen aus dem Betrag von 3.765 Mio. EUR, dem sogenannten GWU 2009, und Risikopuffern in Höhe von 2.221 Mio. EUR."*

7. Kostensteigerung nach McKinsey-Gutachten vom 12.12.2012

Am 12.12.2012 musste die DB AG also die Kostensteigerung um bis zu 2,3 Mrd. EUR eingestehen, davon 1,1 Mrd. EUR als „Kalkulationsirrtum", die weitgehend der nicht hinterlegten top-down Kostenreduktion von 2009 entsprechen. Die Gründe für diesen Kalkulationsfehler weist das Gutachten von McKinsey, das am 12.12.2012 präsentiert wurde, durch folgenden Mehrbedarf aus (vgl. Stuttgarter Nachrichten vom 13.12.2012, S. 1, [Anlage 8], 3 [Anlage 8a], 10 [Anlage 8b]; Badische Zeitung v. 13.12.2012, S. 1, Anlage 9); Spiegel-online v. 12.12.2012 [Anlage 9a]):

[1] Zum Folgenden Deutsche Bahn AG: *Aktueller Sachstand Stuttgart 21* Information vom 10.12.2009.

Es seien 610 Millionen für „notwendige, aber nicht budgetierte Leistungen (‚beispielsweise Gebühren') nicht erfasst gewesen und 490 Millionen EUR für „nicht realisierbare Planansätze (Einsparpotentiale) (‚beispielsweise zuvor unterschätzte Grundstücks- und Rohstoffpreise')." Vergessen worden seien unter anderem Grundstückskosten, ferner sei die Dichte der vorhandenen Leitungen unterschätzt worden. Weitere Gründe für die Kostenerhöhung seien Nachforderungen, unzutreffende Planungen und fehlende Puffer. Hinzu komme die Kostenkalkulation, der eine Entwurfsplanung statt einer Ausführungsplanung zugrunde liege.

Zusätzliche Risiken wurden in „externen Einflüssen" gesehen, die sich aus den Zusatzleistungen „Filderdialog/Schlichtung" mit etwa 300 Millionen EUR und aus Grundstückserwerb, Spezifikationsänderungen und konkreten Risiken mit etwa 290 Millionen EUR ergeben können. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Mehrkosten in Höhe von ca. 400 Millionen EUR wegen zeitlicher Verzögerungen und „behördlichem Schwergang" belaufen sich die „zusätzlichen Risiken aus externen Einflussfaktoren" auf rund eine Milliarde EUR.

8. Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG vom 5.3.2013[2]

Der Aufsichtsrat hat am 5.3.2013 den Finanzrahmen des nun unwirtschaftlichen Projekts auf 6,5 Mrd. EUR[3] erhöht und behauptet, dies sei wirtschaftlich zu verantworten: Der Ausstieg koste zwei Mrd. EUR und sei teurer als der Weiterbau.

a) Politische Einflussnahme auf die Entscheidung des Aufsichtsrats bzw. politische Aspekte als Entscheidungskriterien

Für die Erhöhung des Kostenrahmens waren nach einem Vermerk an die Bundeskanzlerin vom 5.2.2013 von Dirk Pung-Jakobsen aus dem Referat 323 des Bundeskanzleramtes (Anlage 11) insbesondere allgemein-politische Gründe maßgebend. Hierzu heißt es auf S. 2 des Vermerks:

> *„Der Bahnvorstand will an der Verwirklichung des Projekts festhalten und sieht dabei auch die politische Bedeutung der Verwirklichung eines großen Infrastrukturprojekts, zu dem Sie sich explizit bekannt haben."*

Der Verdacht der politischen Einflussnahme wird auch durch die Aussagen führender Entscheidungsträger aus der Politik deutlich, die sich vor der Entscheidung des Aufsichtsrats öffentlich auf eine Fortsetzung des Projekts festgelegt hatten. So haben sich der damalige Bundesverkehrsminister Ramsauer im Deutschlandradio Kultur, der Fraktionschef der CDU/CSU Volker Kauder und der Bundesminister der Finanzen Wolfgang Schäuble vor dem 5.3.2013 dahingehend geäußert, dass das Projekt S 21 mit Sicherheit realisiert werde.

Ferner berichtete die Nachrichtenagentur Reuters am 21.2.2013 unter dem Titel „Bahn darf Stuttgart 21 trotz der Mehrkosten bauen". Hier hieß es, ein Regierungsvertreter habe bestätigt,

---

[2] Vgl. zu den Einzelheiten auch BT-Drs. 18/1241, S. 2 f. (Anlage 10).

[3] In der Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag v. 18.1.2018 wurde sogar von 6,8 Mrd. gesprochen, die damals in Rede standen, BT-Drs. 18/1241, S. 2 (Anlage 10). Das erklärt sich daraus, dass der Finanzrahmen nur um 2,0 Mrd. EUR erhöht wurde, weil vorausgesetzt wurde, dass die weiteren 300 Mio. EUR von den Projektpartnern getragen werden würden.

„die Bundesvertreter im Aufsichtsrat hätten sich auf diese Linie verständigt. Auf eine Weiterbau-Entscheidung noch vor Beginn der heißen Phase des Bundestagswahlkampfs hatte das Kanzleramt eingewirkt."

Die Wirtschaftswoche vom 18.3.2013 (Anlage 12) berichtete dann auch über die Beschlussfassung am 5.3.2013 und machte deutlich, dass das Projekt S 21 und seine Zukunft zu einem unkalkulierbaren Risiko im Bundestagswahlkampf zu werden drohe. Daher habe der damalige Bundesminister der Wirtschaft *Philipp Rösler* den Wirtschaftsstaatssekretär *Heitzer* dazu gebracht, dass er der Fortsetzung und der Erhöhung des Kostenrahmens zustimmte. Der Finanzstaatssekretär, der im Vorfeld nicht bereit gewesen war zuzustimmen, sei wegen gesundheitlicher Probleme bei der Abstimmung ausgefallen.

Dieser Sachverhalt wurde im Rahmen einer Klage nach dem Umweltinformationsgesetz vom 2.1.2015 vom dortigen Kläger bereits ausführlich dargelegt (vgl. Klagebegründung 25.2.2015, S. 10 ff., Anlage 13). In der Klageerwiderung der von der Bundesrepublik Deutschland beauftragten Rechtsanwaltskanzlei vom 2.6.2015 S. 2 wurden die diesbezüglichen Ausführungen auch als „im Wesentlichen zutreffend" eingeräumt (Anlage 14).

b) Mängel in der Berechnung der Ausstiegskosten

Die Gesamtkosten ergeben sich nach Angaben der DB AG zu dem geringeren Teil von 702 Mio. EUR aus Kosten für den Rückkauf von Grundstücken. Ferner seien Zuschüsse in Höhe von 112,4 Mio. EUR zurückzuzahlen und 50 Mio. EUR für die Rückabwicklung von Ingenieurverträgen zu leisten. Die bereits entstandenen Planungskosten, die dann obsolet geworden wären, sollten sich auf 210 Mio. EUR belaufen.

Die Angaben zur Rückabwicklung der Grundstückgeschäfte sind kaum plausibel, weil hier wohl lediglich der Kaufpreis als Kosten angesetzt wurde und die Kompensation durch den Grundstückswert unberücksichtigt geblieben ist. Die Rückabwicklung eines Grundstücksgeschäfts ist nur hinsichtlich der Nebenkosten und evtl. Kaufpreisdifferenzen nicht neutral. Zudem ist die Berechnung auch darüber hinaus unzutreffend. Dies ergibt sich aus einer Stellungnahme des Oberbürgermeisters von Stuttgart, der mit Schreiben vom 4.3.2013 an den Aufsichtsrat mitteilte, dass die Ausstiegskosten um bis zu 123,5 Mio. EUR zu hoch angesetzt wurden. Dies liegt daran, dass ein 13 Hektar großes Areal bereits für ca. 56 Mio. EUR verkauft und mit zwei Berufsschulen bebaut worden ist sowie die 5,5 % Zinsen aus dem Kaufpreiserlös nach § 18 Ziffer 3 des Grundstücksvertrags zu erstatten wären. Die Kostenkalkulation für die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte ist also zumindest unplausibel, mit hoher Wahrscheinlichkeit aber sogar unzutreffend.

Der größere Teil der Kosten – in Höhe von 1,35 Mrd. EUR – ergibt sich – so das Handelsblatt vom 11.12.2009 (Anlage 15) – nach den Berechnungen der DB AG aus dem Investitionsstau, der sich im Hinblick auf das Umbauprojekt an den Bestandsanlagen ergeben habe und im Falle des Ausstiegs abgebaut werden müsse. Insofern ist jedoch anzumerken, dass diese Berechnung sich auf die Investitionskosten bis zum Jahr 2054 beziehen. Bis zum Jahr 2020 würden Kosten in Höhe von 340 Mio. EUR anfallen. Daher bleibt hier die Grundlage der Berechnung und Bewertung völlig offen.

Vielmehr gab es zu diesem Zeitpunkt Berechnungen, die von deutlich niedrigeren Ausstiegskosten ausgingen. So hat *Peter Fendrich* die Kosten in einem Dossier vom 26.2.2013 (Anlage 16) nachvollziehbar und detailliert berechnet und auf diese Weise dargelegt, dass die maximalen Ausstiegskosten mit 442 Mio. EUR zu beziffern sind. *Hans Heydemann* hat die Kosten eines Ausstiegs in seiner Berechnung vom Februar 2013 (Anlage 17) mit ca. 363 Mio. EUR angegeben. Diese Berechnungen sind zumindest so detailliert, substantiiert und plausibel, dass sie bei der Entscheidung über die Fortsetzung des Projekts Berücksichtigung finden konnten und nicht ignoriert werden durften.

c) Zweifel an der Wirtschaftlichkeit

Auch an der Darstellung der Wirtschaftlichkeit des Weiterbaus ist aus folgenden Gründen Zweifel angebracht. In der StZ hieß es am 26.02.2013 (S.19) (Anlage 18):

> *„Die Rentabilität des Milliardenprojekts Stuttgart 21 hängt nur noch an 77 Millionen EUR. So viel trennt das Projekt nach Angaben der Bahn von der Unwirtschaftlichkeit. Diese minimale Rendite gibt es auch nur, weil die Bahn in ihrer Kalkulation den Ausstieg auf zwei Milliarden EUR beziffert. Das steht in den Unterlagen für die Aufsichtsratssitzung vom 5. März … Würde das Projekt jetzt nur geringfügig teurer, etwa weil sich die Projektpartner weigern, strittige Kosten von 300 Millionen EUR zu übernehmen, oder weil diverse Kosten nicht berücksichtigt oder falsch bemessen wurden, hätte das laut Beschlusslage Konsequenzen…."*

d) Kenntnisse der Entscheidungsträger über die mangelnde Belastbarkeit der Berechnungen

Bei der Bewertung der Entscheidung vom 5.3.2013 sind ferner folgende Feststellungen aus der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag (BT-Drs. 18/1241, S. 2; Anlage 10) zu berücksichtigen:

> *„Vor der Aufsichtsratsentscheidung war ein kritisches Dossier des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu den Projektkosten bekannt geworden (vgl. Kurzinformation ‚Informations-Work-shop der DB AG zu Stuttgart 21 für die AR-Vertreter am 05.02 2013'). Dennoch stimmten die anwesenden Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat für den Weiterbau. Auch die weiteren Aufsichtsräte stimmten bei einer Enthaltung und einer Gegenstimme zu. Dem Aufsichtsrat der DB AG hatte dabei, auch laut Beschlussvorlage der Aufsichtsratsentscheidung (Tagesordnungspunkt – TOP – 2, S. 4 und 10), als eine Grundlage der Entscheidung zu den Projektkosten eine „Plausibilitätsbegutachtung im Auftrag des Aufsichtsrates zu Stuttgart 21" von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Pricewaterhouse-Coopers (PwC) vorgelegen mit dem Titel „Vermerk – Zwischenergebnis DB AG".*

Die hier zitierte „Kurzinformation ‚Informations-Workshop der DB AG zu Stuttgart 21 für die AR-Vertreter am 05.02 2013" (im Folgenden: Kurzinformation, Anlage 19) enthält unter anderem folgende Passagen:

Zur Gesamtfinanzierung des Projekts (S. 1):

> *„Gemeinsames Fazit der Ressorts war, dass die Antworten und Zwischenberichte der Gutachter derzeit keine ausreichende Grundlage für eine Entscheidung des AR darstellen. BMF und BMWi verfolgen vor diesem Hintergrund gemeinsam mit BMVBS das Ziel, ein einheitliches Votum der Bundesvertreter zu erreichen."*

Auf S. 2 des Papiers wird deutlich gemacht, dass die Frage nach der Zustimmung des AR zur Finanzierung nicht entscheidungsreif sei, weil die bisher von der DB AG für die Finanzierung vorgetragenen Argumente „noch nicht greifen". Die Argumente, eine weitere Finanzierung „nicht abzulehnen, sind mit Abstand zu schwach." Es wurde ferner kritisiert, dass die vom AR beauftragten Gutachten bis zu diesem Zeitpunkt nur in einem Zwischenstand vorlagen, wesentliche Ergebnisse hätten noch gefehlt, so insbesondere die Prüfung der Ausstiegskosten durch PwC. Auf S. 3 des Papiers wird dies bekräftigt und deutlich darauf hingewiesen, dass der Aufsichtsrat nicht über eine weitere Finanzierung entscheiden könne, bevor die Projektpartner sich über die Finanzierungsmodalitäten und die einzuschließenden Baumaßnahmen geeinigt hätten.

Die „vorläufige Positionierung" des BMVBS zur Finanzierung des Projekts lässt sich auf S. 4 der Kurzinformation entnehmen. Hier heißt es unter anderem,

- Ein belastbarer aktueller Gesamtwertumfang sei noch nicht ermittelt bzw. nicht ausreichend geprüft.
- Die Beantwortung der Fragen sowie die Statusberichte der Wirtschaftsprüfer wiesen auf erhebliche Risiken über die bisherigen Berechnungen der DB AG hinaus hin.
- Bei der Betrachtung der Mehrkosten werde die Eigenkapitalverzinsung negativ, sodass Alternativen bis hin zum Ausstieg ernsthaft untersucht werden müssten, um den Schaden minimieren zu können.
- Die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung könne derzeit nicht abschließend beurteilt werden, ebenso könne nicht beurteilt werden, ob die Weiterführung eindeutig wirtschaftlicher sei, als eine Alternative.
- Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sei eine grundlegend neue WR erforderlich, die eine Realisierung der ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg im Weiterführungsfall berücksichtigt
- Die Sprechklausel sei bislang nicht angewandt worden, der Vorstand sei jedoch vertraglich verpflichtet und vom Aufsichtsrat aufgefordert worden, mit den Projektpartnern kurzfristig Verhandlungen aufzunehmen. Dabei sollten alle Möglichkeiten der gemeinsamen Bewältigung des Projekts erörtert werden.

Auf S. 6 kritisiert die Kurzinformation ferner, dass die entscheidenden Fragen zum Gesamtwertumfang, zur Wirtschaftlichkeit und zur Gesamtfinanzierung bisher nicht oder nur eingeschränkt beantwortet wurden.

Schließlich bestätigt sich auf S. 10 das Fazit, dass für eine Entscheidung durch den Aufsichtsrat über die Finanzierung keine hinreichende Tatsachengrundlage gegeben war. Daraus ergibt sich deutlich, dass eine Entscheidung über die Fortsetzung des Projekts S 21 zu diesem Zeitpunkt nicht getroffen werden durfte.

e) Plausibilitätsbegutachtung durch PWC

Die Entscheidung für die Fortsetzung der Finanzierung des Projekts wurde – zumindest nach Recherchen der ZEIT vom 25.7.2013, S. 25 (Anlage 20) – auf der Grundlage einer sogenannten Plausibilitätsbegutachtung von PwC getroffen, das ausschließlich auf von der DB AG zur Verfügung gestellte Unterlagen gestützt war, ohne dass die Richtigkeit oder Vollständigkeit dieser Angaben

gestellte Unterlagen gestützt war, ohne dass die Richtigkeit oder Vollständigkeit dieser Angaben überprüft worden wären. Ferner hätten die Prüfer selbst ein „höheres Risiko" konstatiert, dass „wesentliche Fehler" und „rechtswidrige Handlungen" in der Begutachtung nicht aufgedeckt worden seien. Es heißt im Bericht der ZEIT vom 25.7.2013 (Anlage 20, S. 25) wörtlich:

„Darüber hinaus weisen die Wirtschaftsprüfer in ihrem Bericht darauf hin, dass die Berechnungen der Bahn ‚nicht den Grundsätzen des Risikomanagements im DB AG-Konzern' für Großprojekte entsprächen. Das heißt: Der Konzern hat bei der Bewertung der Kostenrisiken von Stuttgart 21 seine eigenen Regeln nicht befolgt. Die Prüfer haben sich also nicht nur auf die Unterlagen der Bahn verlassen, deren Berechnungen sind scheinbar auch wenig belastbar.

Das ist noch nicht alles. Die Wirtschaftsprüfer rechnen damit, dass der Bahnhof noch deutlich teurer werden könnte als heute angenommen. ‚Die Voraussetzungen für ein möglichst geringes Nachtragsvolumen sind in der Projektorganisation des Großprojekts noch nicht etabliert', schreiben sie. Das Technokratendeutsch heißt so viel wie: Die Bahn hat mögliche Nachforderungen von Auftragnehmern, wie sie bei Großprojekten üblich sind, in ihrer Kalkulation nicht ausreichend berücksichtigt. Ohne umfassende Maßnahmen rechnen die Prüfer mit einem im Vergleich zum ‚Gesamtwertumfang erheblichen Nachtragsvolumen', also mit einer weiteren Kostenexplosion.

Die Prüfer sehen außerdem die Gefahr, dass sich der Bau noch weiter verzögern könnte. Ursprünglich sollte der neue Bahnhof 2019 fertig sein, heute ist die Rede von 2022. Vielleicht dauert es aber noch länger. Ein Grund sind laut Bericht unterirdische Leitungen, die umverlegt werden müssen, um Platz für die Baugruben zu machen, für die es aber noch gar ‚keine technischen Lösungen' gebe. Daraus resultiere ein ‚hohes Terminrisiko'. Das Fazit der Prüfer: ‚Es ist nicht auszuschließen, dass die Erkenntnisse aus den Terminworkshops (...) möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die bisherigen Kosten und Termine (...) haben könnten.'"

f) Unterlassene Geltendmachung von Ansprüchen gegen Projektpartner

Der Aufsichtsrat hat den Vorstand am 5.3.2013 aufgefordert, die Mehrkosten des Projekts von den Projektpartnern einzuklagen, falls außergerichtliche Verhandlungen via Sprechklausel scheitern. Das Wissen von Mehrkosten bestand seit Dezember 2009, wurde aber im Dezember 2012 unübersehbar, so dass eine Ausgleichsforderung, die mit 65% jeglicher Mehrkosten jenseits von 4,5 26 Mrd. EUR noch unter Grube vor Jahresende 2016 beim VG Stuttgart eingeklagt wurde, bereits zum 31.12.2012 bzw. 31.12.2015 verjährt war. Die Projektpartner wenden auch die Verjährung ein. Durch die verspätete Geltendmachung des Anspruchs entstand der DB AG ein Vermögensnachteil. Die Verspätung der Klageerhebung trat ein, weil der verantwortliche DB-Vorstand den Beschluss des AR nicht rechtzeitig umsetzte und zudem unnötige hohe Prozesskosten produzierte. Zudem wurde die rechtzeitige Umsetzung des Aufsichtsratsbeschlusses durch den Vorstand nicht kontrolliert.

9. Strafanzeigen, Einstellung des Verfahrens und Beschwerden

Die Staatsanwaltschaft Berlin stellte die am 25.03.2013 erhobene Strafanzeige wegen Untreue und Betrugs dennoch ohne Aufnahme von Ermittlungen ein; die Beschwerden gegen die Einstellung wurden zurückgewiesen.

Die derzeitige Strafanzeige wegen des Tatvorwurfs der Untreue stammt vom 25.02.2017 mit Folgeschriftsätzen (speziell konkretisierend vom 30.03.2017, Anlage 21). Sie stützte sich auf neuere Entwicklungen: Die von *Dr. Vieregg* aktualisierte Berechnung der Projektkosten von 9,8 Mrd. EUR und der von ihm ermittelten Ausstiegskosten von 5,9 bis 7,9 Mrd. EUR je nach möglichen Alternativlösungen, Geständnisse der DB AG über zweijährige Bauverzögerung bei bis auf 15 Mio. EUR ausgeschöpftem Finanzrahmen, Berichte des BRH, die rund 9,5 Mrd. EUR Kosten ergaben und auf ein bislang nicht öffentlich gemachtes Gutachten von KPMG/Basler, dessen Inhalt im November 2016 zum Teil bekannt wurde. Auf sämtliche nachfolgend genannten Sachverhalte sind Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG anlässlich der Sitzungen zwischen Oktober 2016 und Mitte März 2017 – mit Unterlagen untermauert – eindringlich hingewiesen worden.

Die Staatsanwaltschaft Berlin hat das Verfahren dennoch am 10.11.2017 eingestellt. Dagegen ist mit Schriftsatz vom 15.1.2018 Beschwerde eingelegt und umfangreich begründet worden (Anlage 22).

10. Vorstandsbeschluss vom 26.1.2018

Am 26.01.2018 ist der Bahn-Aufsichtsrat dem Antrag des Vorstands gefolgt und hat – gestützt auf ein geheimes PwC-Gutachten – den Finanzrahmen des Projekts auf 8,2 Mrd. EUR angehoben, worin 495 Mio. EUR Risikopuffer enthalten sind. Auch dagegen ist am 12.02.2018 Strafanzeige wegen Untreue der Aufsichtsräte und Vorstände der DB AG erstattet worden.

B. Vorbemerkungen des Gutachters und erste Ergebnisse

Allgemeine Frage an den Gutachter: Besteht angesichts des geschilderten Sachverhalts eine Verpflichtung der zuständigen Staatsanwaltschaft, gegen die beteiligten Entscheidungsträger in den jeweiligen Phasen des Projekts S 21 wegen des Anfangsverdachts der Untreue strafprozessuale Ermittlungen zu führen, wenn ja, aus welchen Gründen?

Hier soll mit Blick auf diese Gutachtenfrage zunächst zur Ausgangssituation der Gesamtfinanzierung in den einzelnen Phasen der Kostenentwicklung Stellung genommen werden. Bereits diese Betrachtung lässt Anhaltspunkte für Pflichtverletzungen der maßgeblichen Entscheidungsträger erkennen, die wegen möglicher Vermögensschäden den Anfangsverdacht der Untreue wegen der konkreten Finanzierungsentscheidungen auf den unterschiedlichen Stufen der Finanzierung rechtfertigen und damit staatsanwaltschaftliche Ermittlungshandlungen nach § 152 Abs. 1 StPO erforderlich machen.

I. Vorüberlegungen zu unternehmerischen Entscheidungen

Um das zu verdeutlichen, soll zunächst auf die Fragen der Pflichtverletzung und des Vermögensschadens bei § 266 StGB im Kontext von unternehmerischen Entscheidungen bei Risikogeschäften eingegangen werden. Dabei soll im Folgenden auf eine detaillierte Differenzierung zwischen den Begehungsweisen des § 266 Abs. 1 StGB in Form des Missbrauchstatbestandes (§ 266 Abs. 1 Var. 1 StGB) einerseits und des Treubruchtatbestandes (§ 266 Abs. 1 Var. 2 StGB) andererseits verzichtet werden. Für die praktische Anwendung der Strafvorschrift im vorliegenden Fall kommt es auf diese Unterscheidung schlicht nicht an.

1. Verletzung von Vermögensbetreuungspflichten und Vermögensschaden

Eine Entscheidung, die isoliert betrachtet unwirtschaftlich ist, also – vereinfacht gesagt – zu einer Verringerung des Vermögensbestandes führt, darf von einem Wirtschaftsunternehmen nur ausnahmsweise durchgeführt werden, nämlich dann, wenn sie aus anderen Gründen sinnvoll oder gar unumgänglich erscheint. Dies wäre etwa dann der Fall, wenn sich trotz des kurzfristigen Vermögensnachteils Vorteile ergäben, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu einer Kompensation der Vermögensminderung führen.

Bei dieser Entscheidung steht der Unternehmensführung nach den Grundsätzen der Business-Judgement-Rule i.S.d. § 93 Abs. 1 S. 2 AktG ein weiter Entscheidungsspielraum zu, der allerdings dann überschritten wird, wenn Entscheidungsträger einen Vertrag abschließen, der nach keiner vertretbaren Sichtweise – auch wirtschaftlichen Bewertungsmethode – als noch wirtschaftlich erkannt worden ist. Die Business-Judgement-Rule erlaubt nämlich lediglich die Ausübung unternehmerischer Initiative und Eingehung unternehmerischer Risiken, *soweit* der Entscheidungsträger sich so umfassend wie unter den gegebenen Umständen möglich über Risiken und Chancen informiert und seine abwägende Entscheidung unter Verwendung dieser Informationen und belastbarer sachlicher Kriterien getroffen hat. Diese Regel öffnet also einen Kreis vertretbarer Entscheidungen, die durch das noch hinnehmbare unternehmerische Risiko bestimmt werden.

Zu den Grenzen der Business-Judgement-Rule hat der BGH (NJW 2016, 2585, 2591) ausgeführt:

„Nach den ursprünglich zum Aktienrecht entwickelten (…) Grundsätzen muss dem Geschäftsführer einer GmbH bei der Leitung der Geschäfte des Unternehmens ein weiter Handlungsspielraum zugebilligt werden, ohne den eine unternehmerische Tätigkeit schlechterdings nicht denkbar ist. Dazu gehört neben dem bewussten Eingehen geschäftlicher Risiken grundsätzlich auch die Inkaufnahme der Gefahr, bei der wirtschaftlichen Betätigung Fehlbeurteilungen und Fehleinschätzungen zu unterliegen. ***Eine Pflichtverletzung liegt erst dann vor, wenn die Grenzen, in denen sich ein von Verantwortungsbewusstsein getragenes, ausschließlich am Unternehmenswohl orientiertes, auf sorgfältiger Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen beruhendes unternehmerisches Handeln bewegen muss, überschritten sind, die Bereitschaft, unternehmerische Risiken einzugehen, in unverantwortlicher Weise überspannt wird oder das Verhalten des Vorstands aus anderen Gründen als pflichtwidrig gelten muss.*** *Diese zum Aktienrecht entwickelten, mittlerweile als so genannte Business Judgement Rule in § 93 I 2 AktG kodifizierten Grundsätze… sind auch Maßstab für das Vorliegen einer Pflichtverletzung iSv § 266 Abs. 1 StGB (…)." (Herv. d. Verf.)*

Welches Risiko noch vertretbar ist, wird regelmäßig über die für ein Unternehmen geltende Risikopolitik bestimmt. Maßgebend für die Pflichtverletzung ist bei Risikogeschäften, ob der Täter die Risikopolitik des Unternehmens eingehalten hat, d.h. den im Innenverhältnis geltenden Rahmen, der das noch zulässige Risiko bestimmt, einhält oder nicht. Dieser Rahmen wird vor allem durch die Vorgaben des Vermögensinhabers bestimmt, ggf. aber auch durch gesetzliche Vorgaben. Kriterien hierfür können sich aus der Art und Zweck des Unternehmens, des Geschäfts, der Höhe der Investition, ihrer Bedeutung für das Unternehmen etc. geben. Erst wenn dieser Rahmen festgestellt ist, kann auch geprüft werden, ob sich der Täter mit seiner Entscheidung noch innerhalb der ihm gesteckten Grenzen bewegt hat (*Waßmer* in Graf/Jäger/Wittig, Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, 2. Aufl. 2017, § 266 Rn. 115 m.w.N.) Soweit sich aus den konkreten Verhältnissen des Unternehmens keine Hinweise auf eine bestimmte Risikopolitik ergeben, gilt subsidiär der Maßstab des ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsmanns (*Waßmer* in Graf/Jäger/Wittig, Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, 2. Aufl. 2017, § 266 Rn. 119)

Die Grenze des pflichtgemäßen Handelns ist aber in jedem Fall dann überschritten, wenn der Treupflichtige eine Entscheidung ohne sorgfältige Abwägung oder aufgrund einer unvollständigen oder nicht validen Tatsachenbasis trifft (vgl. *Waßmer* in Graf/Jäger/Wittig, Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, 2. Aufl. 2017, § 266 Rn. 120). Denn Voraussetzung für jede pflichtgemäße Entscheidung, auch nach der Business-Judgement-Rule ist die Ermittlung aller relevanten Fakten, die Prüfung der bekannten Informationen auf Validität und die sorgfältige Abwägung aller relevanten Risiken. Erst nach dieser Vorbereitung darf eine Entscheidung getroffen werden. Diese hat sich an der Risikopolitik auszurichten. Eine Entscheidung ohne hinreichend klare Tatsachengrundlage ist daher regelmäßig pflichtwidrig. Dabei richten sich die Anforderungen daran, welche Informationen eingeholt und wie sie geprüft werden müssen, naturgemäß danach, wieviel Zeit für die Abwägung zur Verfügung steht und welche Bedeutung die Entscheidung hat.

Ob durch die pflichtwidrige, weil auf mangelnder Tatsachenbasis oder Abwägung basierende, Entscheidung objektiv zurechenbar ein Schaden verursacht wird, ist dann eine weitere Frage, die damit

nicht unmittelbar entschieden ist. Hier ist zwischen der Pflichtverletzung und dem Vermögensschaden als Tatbestandsmerkmalen des § 266 StGB zu trennen (vgl. BVerfGE 126, 170 ff.).

Eine *gravierende* Pflichtverletzung ist nach der Rechtsprechung nicht Voraussetzung für eine tatbestandliche Untreuehandlung (BGHSt 50, 331, 343; vgl. auch *Fischer*, StGB, 65. Aufl. 2018, § 266 Rn. 64; *Waßmer* in Graf/Jäger/Wittig, Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, 2. Aufl. 2017, § 266 Rn. 120). Es reicht vielmehr aus, wenn die Vermögensbetreuungspflicht klar verletzt wurde (BVerfGE 126, 170, 210 f.), also wenn die Entscheidung nicht mehr vertretbar ist (*Fischer*, StGB, 65. Aufl. 2018, § 266 Rn. 64a).

Die Kriterien für vertretbare Risiken bestimmen sich bei jedem Unternehmen nach der Risikopolitik, also u.a. nach dem Zweck des Unternehmens, der typischerweise durch den wirtschaftlichen Erfolg bestimmt wird, aber bei atypischen Unternehmen auch durch andere Zwecke bestimmt werden kann, wie etwa bei Stiftungen durch den Stiftungszweck. Daher sind bei DB AG – neben den zwingenden rechtlichen Kriterien – zwei Kriterien zur Bestimmung der Risikopolitik relevant und dürfen herangezogen werden: Zum einen die Sicherstellung des Öffentlichen Personenverkehrs und zum anderen der wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens. Bedeutung hat insofern aber auch der Grundsatz der Sparsamkeit und Kosteneffizienz, weil es sich bei der Bahn um ein Unternehmen handelt, das vollständig von der öffentlichen Hand gehalten wird. Spekulationsgeschäfte mit hohem Risiko verbieten sich hier per se. Soweit es das Projekt S 21 betrifft, ist ferner zu berücksichtigen, dass es sich um ein langfristig geplantes Großprojekt mit sehr großer Bedeutung für die DB AG handelte, so dass über dieses Vorhaben keine Eilentscheidungen über Grundsätzliches zulässig oder auch nur notwendig waren.

Eine Entscheidung, die diese beiden Kriterien (Wirtschaftlichkeit und Verkehrsrelevanz) bei der Abwägung der hinnehmbaren Risiken und zu realisierenden Chancen missachtet, bewegt sich nicht mehr im Rahmen der Business-Judgement-Rule, sie ist unvertretbar und damit pflichtwidrig (vgl. nur *Fischer*, StGB, 65. Aufl. 2018, § 266 Rn. 67). Das gilt demnach für alle Entscheidungen, die nach Ausschöpfung der bestehenden Bewertungsspielräume nicht mehr wirtschaftlich und auch nicht durch zwingende verkehrstechnische Belange gerechtfertigt sind.

2. Politische Kriterien in Unternehmensentscheidungen

Im Umkehrschluss dürfen politische Erwägungen für die Entscheidungsträger grundsätzlich keine Rolle spielen, soweit sie sich nicht wirtschaftlich unmittelbar und plausibel auswirken. Daraus folgt, dass ein Vorstandsmitglied der DB AG, das bei der Entscheidung über die Durchführung eines Vertrages andere als verkehrspolitische und wirtschaftliche Kriterien anlegt, regelmäßig eine Pflichtverletzung im Sinne von § 266 StGB begehen wird. Daran ändert sich auch dadurch nichts, dass politische Entscheidungsträger in Entscheidungs- oder Aufsichtsgremien entsandt werden und dort bei Entscheidungen mitwirken. Sie dürfen politische Kriterien zwar in die Entscheidungsfindung einfließen lassen; das gilt aber nur soweit, wie sie damit den unternehmerischen Beurteilungsspielraum nicht verlassen. Politische Entscheidungsträger dürfen als Mitglieder des Vorstandes oder Aufsichtsrats eines Unternehmens, an dem die öffentliche Hand beteiligt ist, also keine unwirtschaftliche Entscheidung treffen, nur weil sie politisch opportun erscheint. Das wäre ein Verstoß gegen Vermögensbetreuungspflichten.

Dies gilt grundsätzlich auch für Unternehmen in öffentlicher Hand – wie bei der DB AG, deren Aktien der Bund zu 100% hält –, weil sie grundsätzlich dem Prinzip der Haushaltssparsamkeit und der Effektivität verpflichtet sind. Daher ist die DB AG als juristische Person an die Ziele der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs und der Wirtschaftlichkeit gebunden. Der Umstand, dass keine privaten Anteilseigner beteiligt sind, führt dazu, dass verkehrspolitisch notwendige Entscheidungen auch getroffen werden dürfen und ggf. müssen, wenn sie nicht wirtschaftlich sein sollten. So etwa, wenn es darum geht, ländliche Räume an den Schienenverkehr anzubinden oder diese Anbindung aufrecht zu erhalten, selbst wenn diese Maßnahme nicht wirtschaftlich sein sollte. Entscheidungen, die weder wirtschaftlich, noch verkehrspolitisch sinnvoll sind, also insbesondere nur allgemeinpolitischen Zielen dienen, sind unzulässig und pflichtwidrig.

3. Differenzierung Vermögensmassen der Beteiligten

Soweit es um die Strafbarkeit der Entscheidungsträger der DB AG wegen Untreue durch eine Entscheidung im Kontext des Projekts S 21 geht, muss also stets zweierlei bedacht werden: Zum einen muss die Frage gestellt werden, welcher Anteil der Kosten die DB AG als Unternehmen trifft und ob dieser Kostenaufwand durch die Aussicht auf den Ertrag kompensiert wird. Zum anderen muss bedacht werden, dass die DB AG verpflichtet ist, den Öffentlichen Personenverkehr sicherzustellen. Daraus ergibt sich, dass jede Entscheidung, die zu Nachteilen für die Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Personenverkehrs führt und mit Kosten verbunden ist, regelmäßig eine Pflichtverletzung i.S.d. § 266 StGB darstellt.

II. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen der DB AG im Kontext „Stuttgart 21“ und Untreuestrafbarkeit

Die Entscheidungsverantwortlichen waren zunächst davon ausgegangen, dass das Projekt S 21 nicht wirtschaftlich zu realisieren sei. Erst nachdem ein Finanzierungsvertrag u.a. mit Körperschaften des öffentlichen Rechts geschlossen war, wurde entschieden, das Projekt doch noch in Angriff zu nehmen. Daraus folgt, dass – eine einheitliche Beurteilung der Wirtschaftlichkeit durch die DB AG einerseits und die Vertragspartner andererseits vorausgesetzt – die Partner der DB AG entweder die wirtschaftlichen Nachteile für die Bahn kompensiert und als eigene wirtschaftliche Nachteile aus politischen Gründen in Kauf genommen haben, oder durch die Synergieeffekte – die für Außenstehende im vorliegenden Fall allerdings nicht ohne weiteres erkennbar wären – ausgeglichen wurden. Das ändert jedoch nichts daran, dass die Durchführung des Projekts S 21 für die DB im ersten Zugang als unwirtschaftlich angesehen wurde. Die verantwortlichen Entscheidungsträger der DB AG waren sich also des Problems der mangelnden Wirtschaftlichkeit des Projekts S 21 von Anfang an bewusst.

1. Verletzung einer Vermögensbetreuungspflicht

Aufgrund des Engagements des Landes Baden-Württemberg und weiterer Partner wurden in der Folge im Finanzierungsvertrag Kosten von 3,076 Mrd. EUR zuzüglich eines „Risikopuffers“ von 1,45 Mrd. EUR vorgesehen. Das Verhältnis zwischen den kalkulierten Kosten und dem Risikopuffer ist prima facie ungewöhnlich und weckt Zweifel an der Belastbarkeit der Kalkulationen. Es ist nicht erkennbar, warum die Kosten nicht eindeutiger und sicherer bestimmt worden sind. Unter

Berücksichtigung des hier unterstellten Sachverhalts spricht vieles dafür, dass die Entscheidungsträger ihre Entscheidung über den Abschluss des Vertrages und die Durchführung des Projekts nicht auf der Grundlage eines mit hinreichender Sorgfalt ermittelten Kostenrahmens getroffen haben. Daran, dass Aufsichtsräte und Vorstandsmitglieder i.S.v. § 266 StGB der DB AG für deren Vermögen vermögensbetreuungspflichtig sind, kann kein Zweifel bestehen (vgl. nur BGHSt 47, 187, 200; 50, 331; *Fischer*, StGB, 65. Aufl. 2018, § 266 Rn. 105)

Ferner wurde allen Beteiligten das erhebliche Risiko einer Kostensteigerung bereits durch das Gutachten des BRH vom 30.10.2008 vor Augen geführt, der von Kosten in Höhe von „deutlich mehr als 5,3 Mrd. EUR" ausging und dies plausibel aus Erfahrungswerten begründete. Zwar war dem das Bundesministerium des Verkehrs mit einer dreiseitigen Erklärung vom 13.11.2008 entgegengetreten, jedoch bestehen allein aufgrund des zeitlichen Ablaufs gewisse Zweifel, ob dieser Erklärung eine hinreichende Prüfung der Rügen des BRH vorausgegangen waren.

Dass auch der Bahnvorstand die eigenen vorherigen Kostenberechnungen für wenig belastbar hielt, ergibt sich im Übrigen auch daraus, dass noch im Jahr 2009 – und damit nur wenige Monate später – auf Veranlassung des damals neu bestellten Vorstandsvorsitzenden der DB AG eine neue Kostenkalkulation erstellt wurde, die zu einem Ergebnis mit erhöhten Kosten führte.

Sollte der Bericht der StZ vom 8.12.2010 (S. 2 f.) zutreffen, so besteht an einer Pflichtverletzung der Entscheidungsträger bei der DB AG kein Zweifel, denn in diesem Fall wussten sie bereits zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, dass das Projekt S 21 nicht wirtschaftlich durchzuführen war.

a) Abschluss des Finanzierungsvertrages 2009

Bereits im Abschluss des Vertrages im Jahr 2009 kann demnach objektiv eine Verletzung der Vermögensbetreuungspflicht liegen, die den Mitgliedern des Vorstandes obliegt. Denn ein Verstoß gegen diese Pflicht kann bereits durch das Eingehen unkalkulierbarer Risiken begründet werden, wenn diese Gefahren für das zu betreuende Vermögen geeignet sind, einen Vermögensschaden zu verursachen. Mit Blick auf die hohe Unwägbarkeit bei einem „Risikopuffer" im Sinne eines Sicherheitsaufschlags von ca. 47% auf den Kostenrahmen liegt ein solches Schadensrisiko durchaus nahe.

Nimmt man weiterhin in den Blick, dass die Entscheidungsträger für das Problem der mangelnden Wirtschaftlichkeit und die hohen Risiken nicht zuletzt aufgrund der zunächst abschlägigen Entscheidung über das Projekt S 21 sensibilisiert waren, dürfte es zumindest nahe liegen, dass sich die Entscheidungsträger auch über die mangelhafte Tatsachengrundlage im Klaren waren. Das bedeutet: Es ist im Zeitpunkt des Abschlusses des Finanzierungsvertrages zumindest von der wahrscheinlichen Möglichkeit einer vorsätzlichen Verletzung der Vermögensbetreuungspflicht durch die Entscheidung über ein Großprojekt ohne hinreichend belastbare Kostenkalkulation auszugehen. Auch aus der Sprechklausel nach § 8 Abs. 4 FinV ergibt sich insofern nicht anderes, weil sich durch sie nichts an der Unsicherheit der Kalkulationsgrundlage ändert. Durch eine solche Vereinbarung kann allenfalls der Vermögensschaden vermieden werden.

Berücksichtigt man zudem, dass es der DB AG ausweislich des FinV ausdrücklich auf eine belastbare und kalkulierbare Kostenbestimmung und besonders auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts ankam, liegt eine Verletzung der Pflicht zur wirtschaftlichen Planung und Entscheidung durch die

Entscheidungsträger im Unternehmen nahezu auf der Hand. Bereits bei Abschluss des Finanzierungsvertrages lag eine begründete Rüge des BRH vor, der die Kalkulation dezidiert beanstandete. In diesem Fall hätte eine grundlegend neue Ermittlung der Kosten oder zumindest eine Überprüfung der bisherigen Kostenkalkulation durch einen unabhängigen Gutachter erfolgen müssen. Eine unsubstantiierte Berufung auf die früheren Kalkulationen war hier nicht ausreichend, weil diese Grundlage der Kostenberechnungen vom BRH grundlegend in ihrer Belastbarkeit erschüttert war.

b) Unterlassene Kündigung des Finanzierungsvertrags aufgrund nicht hinreichend valid ermittelter Einsparpotentiale und offensichtlicher Finanzierungslücken

Als weitere Verletzung einer Vermögensbetreuungspflicht kommt die unterlassene Kündigung des Vertrages nach Bekanntwerden der erneuten Kostenkalkulation, die durch den neuen Vorstandsvorsitzenden Grube in Auftrag gegeben worden ist, in Betracht. Hier liegt die Möglichkeit nahe, dass die Beteiligten ihre Vermögensbetreuungspflicht dadurch verletzt haben, dass sie Einsparpotentiale errechnet haben, die sich nicht realistisch erzielen ließen und damit das Projekt durchgeführt haben, obwohl es nicht mehr wirtschaftlich realisierbar war.

Insofern ist durch die Staatsanwaltschaft zu ermitteln, welche der im internen Dokument der DB AG vom 10.12.2009 genannten Einsparpotentiale tatsächlich erzielbar waren und ob die Ermittlungen dieser Beträge auf einer soliden Basis erfolgt ist.

Die Darstellung der einzelnen Posten der Einsparpotentiale erscheint nämlich prima facie nicht hinreichend valide und lediglich als griffweise Schätzungen. Die Änderungen in der Planung waren zum Zeitpunkt der neuen Kalkulationen nicht hinreichend fortgeschritten und die Kostenreduzierung hinsichtlich der Baumaterialien mit den durchführenden Gewerken nicht abgestimmt. Die kalkulierten Einsparungen waren damit bereits im Jahr 2009 kaum seriös begründbar.

Soweit den Kalkulationen die Belastbarkeit fehlt – wofür vorliegend eine große Zahl von Anhaltspunkten spricht – und bereits damals erkennbar war, dass die Kosten die Grenze dessen überschritten, was als noch wirtschaftlich angesehen worden war (4,769 Mrd. EUR), lag auch damals bereits eine Vermögenspflichtverletzung durch die unterlassene Kündigung des Vertrages nahe. In diesem Zusammenhang ist außerdem zu berücksichtigen, dass Experten bereits zu diesem Zeitpunkt vor erheblich höheren Kosten gewarnt hatten und sich diese Befürchtungen als berechtigt herausgestellt haben. Auch insofern ist auf den Bericht des BRH hinzuweisen, der von einer Finanzierungslücke von mindesten 1,3 Mrd. EUR ausging (S. 9 des Berichts vom 30.10.2008).

c) Entscheidung für eine Fortsetzung des Projekts trotz weiterer Kostenerhöhung am 5.3.2013

Am 5.3.2013 wurde der Kostenrahmen des Projekts ein weiteres Mal erhöht, nunmehr auf 6,5 Mrd. EUR. Dies erfolgte mit der Begründung, der Ausstieg koste 2 Mrd. EUR und sei damit im Ergebnis teurer als die Fortsetzung des Projekts. Die für diese Entscheidung herangezogene Datengrundlage war – wie sich herausgestellt hat – nicht belastbar, zumal die angegebenen Kostenfaktoren nicht plausibel begründet werden konnten. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Kostenberechnungen stark variieren und plausible Schätzungen der Ausstiegskosten weit unter dem angegebenen Betrag von 2 Mrd. EUR bleiben.

Auch diese Entscheidung stellt sich zumindest prima facie als Fehlentscheidung dar, die auch nicht mit der Anwendung der Business-Judgement-Rule begründet werden kann, weil sie weder transparent ist, noch auf einer soliden Tatsachenbasis getroffen erscheint. In Anbetracht dieser Vielzahl von erheblichen Fehleinschätzungen liegt es auf der Hand, dass die Entscheidungsträger entweder nicht in der Lage waren, die Kosten richtig zu kalkulieren bzw. kalkulieren zu lassen oder ein Interesse daran hatten, die Kosten erst nach und nach erkennbar werden zu lassen, um die Umsetzung des Projekts nicht zu gefährden. In beiden Fällen liegt die Verletzung einer Vermögensbetreuungspflicht vor. Daher hätten hier Ermittlungen der Staatsanwaltschaft ansetzen müssen.

Zwar ist es zutreffend, dass bei der Untreue die Feststellung einer Pflichtverletzung oftmals einer Rückschauverzerrung unterliegt, weil es bei der Betrachtung aus der Retrospektive nicht immer gelingt, die damals vorliegenden Kenntnisse der Akteure zugrunde zu legen. Doch vorliegend ist nicht bestreitbar, dass die Entscheidungsträger sich nicht nur der Bedeutung des Großprojekts bewusst waren (so kannten sie insbes. den Bericht des BRH vom 30.10.2008), sondern auch der erheblichen Unwägbarkeiten und der evidenten Gefahr der erheblichen Kostensteigerung.

Dass allen beteiligten Entscheidungsträgern bekannt war, dass die Kostenkalkulation der DB AG nicht belastbar war, dürfte mit Blick auf die dem Aufsichtsrat und Vorstand vorliegende „Kurzinformation" (S. 10) kaum zweifelhaft sein. Das Papier bringt zum Ausdruck, dass die Berechnungen, auf denen die bisherigen Planungen des Projekts basierten, unvollständig und nicht hinreichend solide waren. Das war auch der Grund, warum von Ministeriumsseite zunächst auch keine Zustimmung zur Finanzierung erteilt werden sollte.

Die Plausibilitätsbegutachtung von PWC bestätigt den starken Verdacht, dass die Entscheidung des Aufsichtsrats für die Fortsetzung des Projekts unter Inkaufnahme eines nicht mehr kalkulierbaren Risikos getroffen wurde.

Daher kann nicht davon gesprochen werden, dass es sich bei der – zumindest aus der Außensicht – nicht hinreichend soliden Kostenkalkulation um eine noch von der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit gedeckte Pflichterfüllung gehandelt hat. Mit Blick auf die Besonderheiten des Einzelfalls und der außergewöhnlichen hohen Kostenrisiken, liegt vielmehr in der Fortführung des Projekts ohne eine solide Kostenermittlung eine besonders schwerwiegende Pflichtverletzung vor.

Hier wurde die Grenze des vertretbaren Handelns überschritten und – so eine Formulierung des BGH (NJW 1975, 1235, 1236; 1990, 3220; StV 2004, 424, 425) – „nach Art eines Spielers bewusst und entgegen der Regeln der kaufmännischen Sorgfalt eine… äußerst gesteigerte Verlustgefahr" auf sich genommen, um „nur… eine höchst zweifelhafte Gewinnaussicht zu erhalten" (vgl. auch Matt/Renzikowski/*Matt*, StGB 2013, § 266 Rn. 109).

Darüber hinaus liegen hier belastbare Anhaltspunkte dafür vor, dass nicht wirtschaftliche oder verkehrspolitische, sondern zumindest auch und mit besonderem Gewicht allgemein-politische Kriterien der Entscheidung über die Fortsetzung des Projekts S 21 zugrunde gelegt wurden. Wenn politische Entscheidungsträger bereits vor der maßgeblichen Sitzung des Aufsichtsrats mitteilen, dass eine Entscheidung in einer bestimmten Weise fallen werde, so können sie zum einen Kenntnis davon haben, dass die Entscheidung bereits gefallen ist. Das war aber offensichtlich nicht der Fall,

weil zum Zeitpunkt der Sitzung am 5.3.2013 noch keine hinreichende Mehrheit der stimmberechtigten Personen artikuliert hatten, dass sie zustimmen werden. Zum anderen können sie sicher sein, dass die Entscheidung in einer bestimmten Weise fallen wird, weil sie sicher sind, politischen Druck ausüben zu können, um das Stimmverhalten so zu beeinflussen, dass nicht zwingend die nach der Unternehmens- und Risikopolitik sachgerechte Entscheidung fällt, sondern die allgemein-politisch gewünschte. Wenn ein Staatssekretär, der in einem Aufsichtsrat eine Unternehmensentscheidung zu treffen hat, diese nicht aus wirtschaftlichen oder – hier – verkehrspolitischen Gründen trifft, sondern aus allgemein-politischen Gründen, um nämlich einen kostengünstigeren, aber imageschädigenden Abbruch des Projekts zu verhindern, so stellt dies eine Pflichtverletzung i.S.v. § 266 StGB dar. Ob daraus ein Vermögensnachteil entsteht, ist dann eine völlig andere Frage.

d) Hinreichende Anhaltspunkte für eine Pflichtverletzung

Objektiv bestehen daher in der Gesamtschau hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass im Rahmen der Durchführung des Projekts S 21 bei allen Entscheidungen über das „Ob" der weiteren Realisierung des Projekts Vermögensbetreuungspflichten verletzt worden sind. Zur Beantwortung der Frage, ob die Entscheidungsträger ihre Pflichten tatsächlich verletzt haben, bedarf es intensiver Ermittlungen durch die zuständige Staatsanwaltschaft. Auch wenn nicht jede unternehmerische Fehleinschätzung eine Pflichtverletzung darstellt, gibt doch die Zahl der mangelhaften Entscheidungen aufgrund offenkundig unzutreffender Kalkulationen und unter Missachtung ausdrücklicher Warnungen nicht nur des BRH in der Gesamtbetrachtung hinreichenden Anlass für staatsanwaltschaftliche Ermittlungen.

2. Vermögensnachteil i.S.v. § 266 StGB

Eine strafbare Untreue der Entscheidungsträger der DB AG nach § 266 Abs. 1 StGB durch den Beschluss das Projekt S 21 umzusetzen erfordert weiterhin, dass die Entscheidungsträger der DB AG dem Vermögen des Unternehmens durch die Pflichtverletzungen einen Nachteil zugefügt haben. Angesichts der Entwicklung der Kosten dieses Projekts spricht hier vieles für die Annahme eines Vermögensschadens.

a) Abschluss des Finanzierungsvertrages 2009

Ein tatbestandlicher Vermögensnachteil ist bereits durch den Abschluss des Finanzierungsvertrages dann gegeben, wenn die Kosten durch das Projekt S 21 nicht durch die wirtschaftlichen Vorteile für die DB AG kompensiert wurden. Es muss hier also eine Vergleichsberechnung im Sinne der Gesamtsaldierung aufgestellt werden, die nicht nur die Gesamtkosten, sondern ausdrücklich die Kosten, die für die DB AG entstehen, berücksichtigt. Eine Gesamtrechnung aller entstehenden Kosten ist insofern nicht ausreichend, als dadurch nicht erkennbar wird, ob und ggf. welche finanziellen Nachteile für die DB AG entstanden sind. Nur für deren Vermögen sind die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG betreuungspflichtig. Hier muss exakt differenziert werden, welche Kosten für welche juristische Person entstanden sind und wie diese evtl. kompensiert wurden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch unberechenbare Kostenrisiken im Einzelfall einen Vermögensnachteil darstellen können. Solche Risiken müssen nach ihrer Wahrscheinlichkeit bewertet und in die Gesamtsaldierung eingestellt werden (vgl. nur Matt/Renzikowski/*Matt*, StGB 2013, § 266 Rn. 126 m.w.N.). Bei Großprojekten dieser Art entscheidet letztlich die Frage nach der

Wirtschaftlichkeit des Projekts im Wesentlichen über das Vorliegen eines straftatbestandlichen Vermögensnachteils.

Trotz nicht hinreichend kalkulierbarer Kosten des Projekts könnte eine tatbestandliche Untreue insbesondere dann ausgeschlossen sein, wenn die DB AG aufgrund des finanziellen Einsatzes anderer Projektpartner gegen einen Vermögensschaden in einer Weise abgesichert war, dass sie nur Kosten in Höhe der wirtschaftlichen Vorteile durch das Projekt zu übernehmen hatte. Eine solche Vertragsgestaltung wäre allerdings höchst ungewöhnlich, weil sie dazu führen würde, dass das Kostenrisiko allein auf die anderen Projektpartner verlagert würde und die Entscheidungsträger dort regelmäßig Gefahr liefen, sich ihrerseits wegen Untreue strafbar zu machen.

Unter Berücksichtigung der nicht nur unerheblichen Diskrepanz zwischen der ersten Kostenberechnung und der nur kurze Zeit später durchgeführten Nachkalkulation von mehr als 60% drängt sich die Annahme auf, dass die Durchführung des Projekts, das bereits zu den als absolute Obergrenze einschließlich Risikopuffer von ca. 4,5 Mrd. EUR nur durch den finanziellen Einsatz der öffentlichen Hand als wirtschaftlich angesehen wurde, für die DB AG nach einer Steigerung der Kosten um ca. 1,9 Mrd. EUR (Differenz von 3,0 und 4,9 Mrd. EUR) wirtschaftlich nicht mehr vertretbar war. Eine solche Entscheidung wäre auch nach den Grundsätzen des erlaubten Unternehmerrisikos nicht mehr pflichtgemäß, sondern würde eine taugliche Tathandlung des § 266 Abs. 1 StGB bedeuten.

Die Möglichkeit eines Vermögensnachteils i.S.v. § 266 StGB durch den Abschluss des Vertrages lag auf der Hand. Die Frage, ob tatsächlich ein Schaden eingetreten ist, müsste die Staatsanwaltschaft durch grundlegende Finanzermittlungen beantworten. Aber nach der kriminalistischen Erfahrung, die für die Annahme eines Anfangsverdachts maßgeblich ist, liegt die Wahrscheinlichkeit eines Schadens und letztlich auch einer Straftat nach § 266 StGB auf der Hand.

Hier müsste insbesondere ermittelt werden, welcher Anteil am Schaden durch die Kostenerhöhung auf die DB AG entfällt, um dort den tatbestandlichen Erfolg bestimmen zu können. Letztlich müsste hierbei die Frage gestellt werden, welche Kosten durch den Ausstieg zum damaligen Zeitpunkt bis heute vermieden worden wären und ob und ggf. welche Gegenleistung bzw. Wertschöpfung diesen Kosten (wohl mindestens 9,5 Mrd. EUR nach heutigem Stand) gegenüberstehen. Bei der Bewertung dieser Kompensationen sind natürlich Minderwerte in Abzug zu bringen, wenn diese Gegenleistungen aufgrund von Funktionsmängeln nur eingeschränkt nutzbar sind oder aufgrund von Gefahren bei der Nutzung gar nicht brauchbar sein sollten.

b) Unterlassene Kündigung des Finanzierungsvertrags aufgrund nicht hinreichend valider ermittelter Einsparpotentiale und offenkundiger Finanzierungslücken

Im Ergebnis gelten die Ausführungen zum Vermögensschaden durch den Abschluss des Finanzierungsvertrages entsprechend. Allerdings wird hier die Möglichkeit eines Vermögensschadens deutlicher, weil hier ein Vertrag nicht gekündigt wurde, der aufgrund der sich abzeichnenden Kostenerhöhung um ca. 60% die Wirtschaftlichkeitsgrenze um ca. 150 Mio. EUR überstieg. Zudem müssten hier noch die bereits aus Eigenmitteln aufgewandten Planungskosten von 186 Mio. EUR einberechnet werden, so dass es zu einer Kostenüberschreitung von 336 Mio. EUR gekommen war.

Es spricht vieles für die Möglichkeit, dass ein Vermögensschaden zumindest in dieser Höhe vorliegt.

Hier kann zwar eingewandt werden, dass dem ein Einsparpotential von 891 Mio. EUR entgegenzuhalten wäre, doch wäre dies insoweit – im Rahmen der Feststellung des objektiven Vermögensnachteils – irrelevant, soweit sich das Einsparpotential letztlich als nicht realisierbar herausstellte. In der vorliegenden Konstellation spricht gegen die Realisierbarkeit des Einsparpotentials vor allem die spätere Entwicklung der Kosten, die nicht zu einer Einsparung von 891 Mio. EUR, sondern vielmehr zu einer erheblichen Kostensteigerung führte.

Auch wenn die Beteiligten in dieser Phase nicht erkannt haben sollten, dass das von ihnen angenommene Einsparpotential unrealistisch war, ändert dies nichts am Vorliegen eines Vermögensnachteils i.S.v. § 266 StGB. Dass die Kostensteigerungen erkennbar waren, ist mit Blick auf die Warnungen des damaligen Projektleiters vor einer Erhöhung des Kostenrahmens, kaum zu bezweifeln. Dies gilt insbesondere, weil die Berechnung des Einsparpotentials nicht solide und nach kaufmännischen Kriterien durchgeführt wurde. Dass die Einsparungen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht erbringbar waren, war bereits zum Zeitpunkt der Erstellung der Übersicht über die Bau- und Planungskosten offenkundig.

Die Frage, ob die Entscheidungsträger die Kostensteigerung und damit auch den Vermögensnachteil dem Grunde und der Höhe nach erkannt haben, ist eine Frage des Untreuevorsatzes (s. Ziffer II. 3; S. 22).

c) Entscheidung für eine Fortsetzung des Projekts am 5.3.2013 trotz weiterer Kostenerhöhung

Schließlich könnte die Entscheidung zur Fortsetzung des Projekts trotz weiterer Kostenerhöhung mit dem Beschluss vom 5.3.2013 einen weiteren Vermögensschaden verursacht haben. Hier liegt der Schaden nahe – vorausgesetzt die DB AG wurde nicht durch die anderen Projektpartner freigestellt –, wenn man davon ausgeht, dass das Projekt S 21 nur bis zu einem Kostenrahmen von 4,769 Mrd. EUR wirtschaftlich durchführbar war. In diesem Zusammenhang muss natürlich berücksichtigt werden, dass ggf. Kosten durch den Rückbau, also Ausstiegskosten anfallen würden. Diese wurden von den Verantwortlichen mit zwei Mrd. EUR angegeben, so dass der Weiterbau günstiger sei als der Abbruch des Projekts. Die Höhe dieser Ausstiegskosten wurde jedoch – soweit ersichtlich (vgl. Ziffer 8b, S. 7 f.) – nicht plausibel begründet. Insofern ist es Aufgabe der Staatsanwaltschaft, diese Kosten eigenständig zu kalkulieren, sie dem Nachteil durch die Realisierung des Projekts gegenüberzustellen, zu saldieren und ggf. einen Schaden festzustellen.

Sollte sich die Berechnung der Ausstiegskosten jedoch als zutreffend erweisen, so wäre damit festgestellt, dass durch den Fortsetzungsbeschluss zu diesem Zeitpunkt möglicherweise kein Schaden entstanden ist, ja sogar keine Pflichtverletzung vorlag. Allerdings wäre dann bewiesen, dass der Abschluss des Vertrages über das Projekt S 21, dessen Durchführung nunmehr nur noch wegen der hohen Ausstiegskosten günstiger war als der Ausstieg, offenkundig einen Vermögensschaden in Höhe des Betrages verursacht hat, um den die Projektkosten den wirtschaftlichen Kostenrahmen übersteigen. Damit stünde unzweifelhaft fest, dass der Beschluss, das Projekt durchzuführen, objektiv den Tatbestand der Untreue erfüllt.

3. Untreuevorsatz

Voraussetzung für die Strafbarkeit wegen Untreue ist neben der Erfüllung des objektiven Tatbestandes das Vorliegen des Vorsatzes hinsichtlich der Vermögensbetreuungspflicht, der Pflichtverletzung und des Vermögensschadens (vgl. nur *Fischer*, StGB, 65. Aufl. 2018, § 266 Rn. 172 ff.). Da in Bezug auf die Vermögensbetreuungspflicht keine Zweifel am Vorsatz der Entscheidungsträger bestehen, wären nur mit Blick auf den Vorsatz – ausreichend ist Eventualvorsatz (vgl. BGHSt 51, 100, 119 ff.) – hinsichtlich der Verletzung der Vermögensbetreuungspflicht und des Vermögensnachteils Ermittlungen erforderlich. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass es für die Erfüllung des subjektiven Tatbestandes des § 266 StGB ausreichend ist, dass der Täter die Möglichkeit erkennt, dass er pflichtwidrig handelt, sie ernstlich in Rechnung stellt, aber billigend in Kauf nimmt und trotzdem handelt, um ein ihm bedeutenderes Ziel zu erreichen. Vergleichbares gilt für den Vorsatz hinsichtlich des Vermögensschadens.

Daher liegt auch unter Beachtung der Besonderheiten der Business-Judgement-Rule eine vorsätzliche Pflichtverletzung vor, wenn der Vermögensbetreuungspflichtige weiß oder für möglich hält, dass er sich nicht alle ihm verfügbaren Informationen verschafft hat, um seiner Entscheidung eine belastbare Informationsbasis zugrunde legen zu können. Das ist bereits dann der Fall, wenn er nachvollziehbare Zweifel an der Richtigkeit der Kostenkalkulation hat und diese dennoch zur Grundlage der Entscheidung macht, ohne dass eine sofortige Entscheidung im Sinne einer Eilentscheidung aus sachlichen Gründen erforderlich gewesen wäre. Dann handelt er mit Blick auf das Tatbestandsmerkmal der Vermögenspflichtverletzung vorsätzlich, soweit er nicht aufgrund konkreter Umstände ernsthaft darauf vertraut, seine Entscheidung sei dennoch richtig. Vorsatz liegt insofern also insbesondere dann vor, wenn ein Entscheidungsträger sich trotz Zweifeln auf ein ihn günstigeres Gutachten verlässt, nur weil ihm dessen Aussagen vorteilhafter erscheinen.

Rechnet er zudem damit, dass aufgrund seiner Entscheidung ein unwirtschaftliches Projekt durchgeführt wird, hält er also die Unwirtschaftlichkeit des Projekts und damit einen Vermögensschaden für möglich, so handelt er vorsätzlich. Nicht ausreichend ist nach der Rechtsprechung des BGH (BGH NStZ 2013, 751) jedoch, dass der Täter die Gefährdungslage als solche erkennt, der Täter müsse auch die Möglichkeit des Schadens, und sei es ein Gefährdungsschaden erkennen und in Kauf nehmen. Aus der Rechtsprechung des BGH kann aber keinesfalls hergeleitet werden, der Täter müsse hinsichtlich des Schadens direkten Vorsatz im Sinne eines sicheren Wissens haben. Dieser vom 1. Strafsenat des BGH vertretene Auffassung (BGH NJW 2008, 2451, 2452; BGHSt 53, 199) wurde vom 3. Strafsenat in der West-LB-Entscheidung ausdrücklich widersprochen (BGH StV 2010, 78) und auch der 2. Strafsenat (BGH NJW 2010, 1764) und der 5. Strafsenat (BGHSt 52, 182; NStZ 2013, 751) haben Eventualvorsatz ausreichen lassen.

a) Abschluss des Finanzierungsvertrages 2009

Pflichtverletzungsvorsatz ist also auch bei unternehmerischen Entscheidungen bereits dann gegeben, wenn der Täter die Möglichkeit erkennt und ernsthaft in Betracht zieht, dass er durch sein Verhalten seine Pflichten gegenüber dem zu betreuenden Vermögen verletzt. Insofern können mit Blick auf die völlig unsichere Kalkulationsgrundlage und das Bewusstsein der beteiligten Entschei-

dungsträger kaum Zweifel bestehen. Alle Beteiligten wussten zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, spätestens aber nach der Nachkalkulation durch den neuen Vorstandsvorsitzenden – die im Ergebnis bemerkenswert genau mit dem des BRH übereinstimmt –, dass die erste Kosteneinschätzung wenig belastbar war. Damit war den Entscheidungsträgern bewusst, dass sie ihre Entscheidung aufgrund einer nicht hinreichend soliden Kostenannahme getroffen hatten und damit die Business-Judgement-Rule verletzten.

Von einem solchen Bewusstsein der Pflichtwidrigkeit darf nicht gleichsam automatisch auf einen Vorsatz hinsichtlich des Vermögensschadens geschlossen werden. Das ändert aber nichts daran, dass der Entscheidungsträger, der sich der Pflichtwidrigkeit seines Handelns bewusst ist, weil er Risiken eingeht, die er nicht einzuschätzen vermag, sich typischerweise auch des Risikos bewusst sein wird, das seine Entscheidung für das betreute Vermögen bedeutet. Auch wenn die Inkaufnahme eines unternehmerischen Risikos nicht gleichsam eine Pflichtverletzung bedeutet, sondern das Risiko einen elementaren Bestandteil unternehmerischer Tätigkeit ausmacht, ist die Eingehung eines kaum kalkulierbaren bzw. nicht solide kalkulierten Risikos typischerweise pflichtwidrig.

Da die Entscheidungsträger um die große Zahl der unbekannten Faktoren wussten, liegt hier eine vorsätzliche Pflichtverletzung zumindest so nahe, dass staatsanwaltschaftliche Ermittlungen geboten sind. Mit Blick auf diese Unkalkulierbarkeit der Kosten liegt zudem der Verdacht nahe – und das reicht für einen Ermittlungen auslösenden Anfangsverdacht aus – dass die Entscheidungsträger die Möglichkeit eines Schadens erkannten und diesen billigend in Kauf nahmen.

b) Unterlassene Kündigung des Finanzierungsvertrags aufgrund nicht hinreichend valide ermittelter Einsparpotentiale und offenkundiger Finanzierungslücken

Für die Annahme einer vorsätzlichen Pflichtverletzung und Nachteilszufügung bei der Unterlassung der Kündigung spricht vorliegend ebenfalls so viel, dass staatsanwaltschaftliche Ermittlungen geboten sind. Denn hier hat sich herausgestellt, dass die Einsparpotentiale nicht realistisch bestimmt wurden und es den beteiligten Entscheidungsträgern nicht darum ging, das Kostenrisiko ernsthaft zu ermitteln, sondern vielmehr das Projekt durchzusetzen. Dies ergibt sich ohne vernünftige Zweifel aus der unzureichenden Begründung der Einsparpotentiale (vgl. Ziffer A 5, S. 3 f.)

Insbesondere in diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass ein Entscheidungsträger, der wegen der politischen Bedeutung des Projekts die Augen vor den tatsächlichen Kostenrisiken verschlossen hat, auch hinsichtlich des Vermögensnachteils vorsätzlich gehandelt hat. Hier hat die Staatsanwaltschaft die Aufgabe zu ermitteln, welche Kenntnis die beteiligten Entscheidungsträger von der mangelnden Realitätsnähe der angeblichen Einsparpotentiale hatten.

c) Entscheidung für eine Fortsetzung des Projekts am 5.3.2013 trotz weiterer Kostenerhöhung

Hinsichtlich der Entscheidung für die Fortsetzung des Projekts trotz der erheblichen Kostenerhöhung sind ebenfalls Ermittlungen erforderlich und geboten. Die wenig transparente Darstellung der Ausstiegskosten legt den Verdacht nahe, dass hier keine hinreichend soliden Ermittlungen durchgeführt wurden. Wenn ein Entscheidungsträger diese teils intransparente, teils ungewöhnliche Berechnung der Ausstiegskosten nicht zum Anlass nimmt, in einer Gremienentscheidung die

Fortsetzung des Projekts genauer zu hinterfragen, so spricht bereits das für eine vorsätzliche Beteiligung an einer pflichtwidrigen Entschlussfassung unter billigender Inkaufnahme von Schäden für das Unternehmensvermögen im Interesse der Durchführung des Projekts. Hier müssen durch die Staatsanwaltschaft exakte Feststellungen getroffen werden.

Die verhältnismäßig geringen Anforderungen eines Anfangsverdachts der Untreue durch die an der Entscheidung beteiligten Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats sind hier durchaus erfüllt.

4. Keine Verjährung der Untreuetaten aus dem Jahr 2009

Im Anschluss an diese generellen Vorfragen soll darauf hingewiesen werden, dass selbst die im Jahr 2009 begangenen möglichen Untreuetaten nicht verjährt wären. Für die Verjährung kommt es auf die Beendigung der Tat an und diese liegt bei der Untreue mit abschließenden Eintritt des Schadens, letztlich also des Vermögensverlustes vor, soweit dieser noch eingetreten ist. Das führt im vorliegenden Fall dazu, dass die Beendigung der möglichen Untreuetaten bis heute nicht eingetreten ist, weil der Schaden sich noch nicht endgültig realisiert hat.

Zur Frage der Verjährung der Untreue heißt es bei *Matt* (in Matt/Renzikowski, StGB, 2013, § 266 Rn. 166) unter Berufung auf die ständige Rechtsprechung des BGH (u.a. NJW 2001, 2102, 2106; 2003, 3489; NStZ 2001, 650) wörtlich:

> *„Wenn der Nachteil erst durch verschiedene Ereignisse entsteht oder sich nach und nach noch vergrößert, ist die Beendigung der Tat erst im Zeitpunkt des letzten Ereignisses gegeben. Die Beendigung der Untreue ist der maßgebliche Zeitpunkt für den Beginn der Verjährungsfrist gem. § 78a Abs. 1. Für den Eintritt des Vermögensnachteils durch die schadensgleiche konkrete Vermögensgefährdung bedeutet dies, dass die Gefährdungslage in einen effektiven Vermögensverlust umschlagen oder der Nichteintritt des effektiven Schadens feststehen muss, um die Beendigung der Tat annehmen zu können und die Verjährungsfrist beginnen zu lassen."*

III. Untreue durch unterlassene Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen Entscheidungsträger

In diesem Zusammenhang soll auch darauf hingewiesen werden, dass es zudem eine strafbare Untreue bedeuten kann, wenn Entscheidungsträger es bewusst unterlassen, Schadensersatzansprüche gegen solche Personen geltend zu machen, die zwar nur fahrlässig ihre Vermögensbetreuungspflichten verletzt und sich daher nicht wegen Untreue strafbar gemacht haben, denen gegenüber der DB AG aber Schadensersatzansprüche aus dem Aktienrecht zustehen.

Es ist in Rechtsprechung und Literatur unbestritten, dass ein Entscheidungsträger in einem Unternehmen, der eine Vermögensbetreuungspflicht innehat, diese Pflicht verletzt, wenn er einen Anspruch, den die juristische Person gegen eine andere Person hat, nicht geltend macht. Hier geht es letztlich um die unterlassene Mehrung des Vermögens der Treugeberin. Diese Unterlassung verletzt zwar nur dann die Vermögensbetreuungspflicht, wenn es sich bei der in Aussicht stehenden Mehrung nicht um eine bloße vage Aussicht auf einen Vermögenszuwachs handelt, sondern bereits

von einem Vermögenswert gesprochen werden kann. Aber vorliegend handelt es sich um die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen und damit um hinreichend konkrete Vermögenspositionen.

Das bedeutet also, dass insbesondere gegen solche Personen, die mittlerweile aus dem Unternehmen ausgeschieden sind, die aber bei den ersten Entscheidungen über das bereits damals unwirtschaftliche Projekt mitentschieden haben, – ihre Solvenz vorausgesetzt – Schadenersatzansprüche geltend zu machen sind. Ein Unterlassen dieses Regresses führt zu einem Nachteil für die DB AG und stellt damit eine Untreue der neuen Entscheidungsträger dar, soweit Schadenersatzansprüche gegen diese Personen bestanden haben. Wenn diese Ansprüche heute noch geltend gemacht werden könnten, so ändert dies nichts daran, dass durch die Entscheidung, den Anspruch nicht geltend zu machen, bereits ein Gefährdungsschaden eingetreten ist, der mit der Verjährung dieser Ansprüche in einen endgültigen Vermögensverlust umschlagen würde.

IV. Untreue durch unterlassene Geltendmachung von mittlerweile verjährten Forderungen gegen Projektpartner

Eine eigenständige Untreuestrafbarkeit, die nicht mit den Fragen der Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts S 21 im Zusammenhang steht, kann schließlich in der unterlassenen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Projektpartner der DB AG durch den Vorstand liegen.

Soweit tatsächlich ein Anspruch gegen die Vertragspartner besteht, liegt nicht nur eine solche ungewisse Aussicht, sondern ein Vermögenswert vor, der dann für die DB AG durch Verjährung des Anspruchs verloren gegangen sein könnte. Auch wenn ein Zahlungsanspruch zivilrechtlich durch Verjährung nicht untergeht, stellt der Umstand, dass die Einrede der Verjährung wirksam erhoben werden kann, zweifellos einen Vermögensschaden dar. Das führt insofern zu dem Ergebnis, dass sich die Mitglieder des Vorstandes wegen Untreue strafbar gemacht haben können, indem sie die Ansprüche der DB AG gegen die Vertragspartner nicht rechtzeitig geltend gemacht haben. Soweit die Mitglieder des Aufsichtsrats insofern ihre Überwachungspflichten nicht wahrgenommen haben sollten, kommt auch insofern eine Strafbarkeit in Betracht. Voraussetzung für diese Strafbarkeit ist jedoch, dass die in Rede stehenden Ansprüche der DB AG überhaupt bestanden haben und nun nicht mehr geltend gemacht werden können, weil sie verjährt sind und die Einrede der Verjährung erhoben wurde.

V. Untreue durch Verursachung unnötiger Rechtsverfolgungskosten

Zudem kommt aber auch eine Untreuestrafbarkeit durch die gerichtliche Geltendmachung des Anspruchs in Betracht, soweit den Entscheidungsträgern bekannt war, dass die Einrede der Verjährung mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksam erhoben werden würde. In diesem Fall wurden nämlich die Kosten der Rechtsvertretung und die Gerichtskosten ohne sinnvollen Grund und Aussicht auf eine Kompensation verursacht.

VI. Untreue durch Verursachung unnötiger Rechtsverfolgungskosten

Damit kann die Ausgangsfrage dahingehend beantwortet werden, dass hinreichende Anhaltspunkte erkennbar sind, die nach RiStBV Nr. 1 S. 3 und der ständigen Rechtsprechung (vgl. nur

BVerfG NStZ 1984, 430; NJW 1994, 783) einen Anfangsverdacht begründen. Daher sind nach dem in § 152 Abs. 1 S. 2 StPO verankerten Legalitätsprinzip Ermittlungen zur Aufklärung der dargelegten Untreuestraftaten aufzunehmen.

C. Beantwortung spezieller Gutachtenfragen

Eine nähere rechtswissenschaftliche Prüfung des Vorgangs soll sich besonders mit folgenden Sachverhalten und den dazu gestellten Fragen befassen:

I. Sachverhalt 1: Verminderte Leistungsfähigkeit mit Schadensfolgen

Der in Bau befindliche Tiefbahnhof S 21 ist mit nur acht Durchgangsgleisen geplant und wird daher – nicht erweiterungsfähig – gegenüber dem jetzt 16-gleisigen Kopfbahnhof in der Spitzenstunde deutlich weniger leistungsfähig sein.

Zum Beleg hierfür wird noch einmal ausdrücklich verwiesen auf das dem DB-Aufsichtsrat mitgeteilte Kurzgutachten von Dr. C. Engelhardt vom 09.03.2017 (Anlage 22a): Die im Detail belegte Kritik an der unzureichenden Kapazität wurde bisher von keiner Seite nachvollziehbar entkräftet, insbesondere waren mehrere leistungsüberhöhende Regelverletzungen im sogenannten Stresstest schon faktisch eingestanden worden (S. 4). Dass die vom Stresstest behauptete Leistungsfähigkeit in der Praxis nicht erreichbar ist, bestätigte auch die internationale Autorität auf diesem Gebiet, Prof. Ingo Hansen von der TU Delft (S. 10).

Sämtliche Stellungnahmen und Behördenentscheidungen, die sich zuletzt auf den Stresstest beriefen, übergehen diese Beweise und setzen dem lediglich unbelegte Behauptungen entgegen (S. 4-10) wie auch zuletzt in der Abweisung des Widerspruchs zum 4. Bürgerbegehren gegen S 21 durch das Regierungspräsidium Stuttgart . Die DB AG hat ferner in einer umfangreichen Stellungnahme im Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft Berlin vom 2.07.2017 jegliche Aussage zu der dort eingebrachten folgenschwer schädlichen Bahnhofsverkleinerung vermieden.

Ein Vergleich von Städten, deren Einwohnerzahlen und Zahl ihrer Durchfahr- oder Kopfgleise zeigt z.B.: Nürnberg mit 499.000 Einwohnern hat 22 Durchfahrgleise, Karlsruhe mit 300.000 Einwohnern 14 Durchfahrgleise. und 2 Kopfgleise, Freiburg i. Brsg. 230.000 Einwohner mit 10 Durchfahrgleisen, Bietigheim-Bissingen mit 42.300 Einwohnern hat 8 Durchfahrgleise. Erkennbar würde sich Stuttgart mit 605.000 Einwohnern hiernach durch S 21 mit gleichfalls 8 Durchfahrgleisen einem schwerwiegenden Verkehrsengpass aussetzen.

S 21 wird auch keine Verkehrsbeschleunigung um 20 Minuten schaffen, denn diese ist vielmehr durch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bedingt und betrifft nur die Relation Stuttgart-Ulm. In Summe aller Relationen liegt die Beschleunigung durch S 21 bei gerade mal 0,5 Minuten, während das alternative Konzept für den Ausbau des Kopfbahnhofs „K 21“ 0,9 Minuten erzielt.

Wenn ein Verkehrsengpass vermieden und der Verkehr nicht von der Schiene auf die Straße verlagert werden soll, wird der Kopfbahnhof für den Schienenverkehr bestehen bleiben müssen mit der sicheren Folge, dass damit die Planungs- und Finanzierungsgrundlage des Projekts für die DB AG und für die Projektpartner wegfällt.

1. Frage 1a:

Wenn Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG zumindest Teile der an die Stadt Stuttgart im Jahre 2001 verkauften Grundstücke zurückkaufen müssen, um die Verkehrsbedürfnisse der Metropolregion Stuttgart trotz des nur achtgleisigen Tiefbahnhofs S 21 noch befriedigen zu können, wäre es

dann infolge der Vermögensbetreuungspflicht der Verantwortlichen geboten, in das Projekt nicht weiter zu investieren und Verhandlungen mit den Projektpartnern über Alternativlösungen aufzunehmen, damit für die DB AG schädliche Investitionen vermieden und der öffentliche Personenverkehr gestärkt wird, z.B. durch den Umstieg von S 21 zur Modernisierung des Kopfbahnhofs?

2. Antwort 1a:

Wenn die DB AG Grundstücke von der Stadt Stuttgart zurückkaufen muss, die sie im Jahr 2001 an diese verkauft hatte, um den Anforderungen des Verkehrsaufkommens gerecht zu werden, müssen diese Kosten in die Berechnung der Kosten des Projekts S 21 aufgenommen werden. Allein aus diesen Zusatzkosten kann nicht geschlossen werden, dass eine Vermögensbetreuungspflichtverletzung vorliegt. Es kommt auf die Gesamtkosten und die erreichte Verkehrsleistung an. Es handelt sich letztlich um *einen* Posten in der Kalkulation, der sich auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts S 21 negativ auswirkt. Dabei ist natürlich der Wert der Grundstücke zu berücksichtigen, der bei einem Kauf – wie auch bei der Berechnung der Ausstiegskosten – nicht verloren geht, sondern zu bilanzieren ist und sich daher als solcher nicht negativ auswirkt. Anders sieht es naturgemäß mit den Nebenkosten des Kaufs aus.

3. Frage 1b:

Trifft es zu, dass bei einer Rechtspflicht zum Projektabbruch die intelligente Umnutzung bisheriger Investitionen für S 21 sogar die Beschuldigten teilweise entlasten würde, weil dann das Maß der Fehlinvestitionen und damit des ihnen zurechenbaren Schadens vermindert wäre?

4. Antwort 1b:

Soweit von einer Rechtspflicht zum Abbruch des Projekts ausgegangen wird, ist der Schaden danach zu bestimmen, wie sich das Vermögen der DB AG nunmehr konkret darstellt. Das führt naturgemäß dazu, dass alle Investitionen, die „umgewidmet" werden können und daher weiterhin verwendbar sind, insofern nicht als Vermögensschaden verbucht werden können. Insofern ist kein tatbestandlicher Vermögensschaden entstanden bzw. es kommt eine Schadenskompensation in Betracht.

II. Sachverhalt 2: sechsfach überhöhtes Gleis- und Bahnsteiggefälle

Der Tiefbahnhof S 21 übersteigt die reguläre Obergrenze des Gleis- und Bahnsteiggefälles von 2,5 Promille (§ 7 Abs. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung=EBO) um das Sechsfache mit 15,143 Promille, weil auf der Nordseite die S-Bahn überquert und auf der Südseite die Stadtbahn unterquert werden muss (sog. „Zwangspunkte"). Dies widerspricht § 2 Abs. 2 EBO, der die Abweichung von den Regeln nur beim „Nachweis gleicher Sicherheit" zulässt. Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) vom 14.07.2015 (BT-Drs. 18/5366, Anlage 22b) sind im Kölner Hauptbahnhof mit nur 3,6 bis 6,8 Promille Gleisneigung vom 18.03.2010 bis 18.01.2015 insgesamt 22 Wegrollvorgänge mit acht verletzten Personen registriert worden. Gefährdungen von Leib und Leben von Menschen allein durch wegrollende Transportmittel auf den abschüssigen Bahnsteigen waren dabei nicht erfasst. Das BMVI (aaO) bringt auch zum Ausdruck, planebene Bahnhöfe seien anzustreben. „Nachweisbar erreichen leichtläufige moderne Züge bei 15 Promille Gleisgefälle bereits innerhalb von 60 Sekunden eine Geschwindigkeit von 30,4 km/h, das ist das Achtfache der

bei 2,5 Promille erreichten 3,7 km/h (Dipl. Ing. BahnDir. Andersen, Gutachten vom 4.10.2014, Anlage 23), so dass die außerordentliche Schiefebene die Gefahrenlage für Leib und Leben der Menschen drastisch verschärft.

Hierzu heißt es im Gutachten auf S. 34 wörtlich:

> *„Zu keinem Zeitpunkt bei dem bisherigen Ablauf des Projektes S 21 ist weder von der planenden DB Netz AG noch von der genehmigenden Stelle dem Eisenbahnbundesamt das Problem des zuversichtlichen* [Sic! gemeint ist zuverlässigen]*Verhinderns des Wegrollens eines haltenden Zuges behandelt worden. Es besteht aber ein überragendes öffentliches Interesse, nämlich für den Gesundheitszustand der Bahnkunden, anhand der bekannt gewordenen Wegrollvorgänge in Hamburg Hbf und Köln Hbf die Sicherheitsfrage für den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof hierzu zu stellen. Auf Grund der Wegrollvorgänge im ebenen Bahnhof Hamburg Hbf vor ca. 30 Jahren als auch vom 16.01.2011 in dem mit 3,68 ‰ geneigten Gleis 7 von Köln Hbf ist die Situation in den mit 15,143 ‰ geneigten 8 Gleisen vom neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof als hochgradig gefährlich anzusehen. Zur Gewährung des Gesundheitsschutzes der Reisenden beim Ein- und Ausstieg ist die Bahnhofsplanung in Stuttgart Hbf tief vollkommen eben zu gestalten, mindestens aber auf max. 2,5‰ auszurichten.*
>
> *Mit einer solchen Umplanung kann auch die Einfahrt in den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof wie in den kürzlich eröffneten Bahnhof Zürich Löwenstraße gestaltet werden und somit die Arbeit der Triebfahrzeugführer wesentlich erleichtern. Anderenfalls ist die Plangenehmigung aufgrund des fehlenden Nachweises gleicher Sicherheit nicht zu erteilen bzw. aufzuheben.*

Diese Feststellung steht im klaren Gegensatz zu den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.1.2005, der die Bedenken gegen die auffällig starke Neigung als unbegründet betrachtet und die Maßnahmen zur Unfallverhütung als ausreichend erachtet. Insofern stellt jedoch der Gutachter Andersen fest (S. 31):

> *„Zu diesen beiden Dokumenten müssen einige Anmerkungen gemacht werden. An mehreren Punkten merkt ein Fachmann, dass diese beiden Dokumente im Ursprung weder von der DB Netz AG stammen noch vom EBA. Sie sind beide von einer dritten Stelle, die ein Interesse am Zustandekommen des PFA-Beschlusses für den mit 15,143 ‰ geplanten Bahnhof hatte, vorformuliert und bei den beiden Verwaltungen eingeschleust worden.*

Der Gutachter macht deutlich, dass im Planfeststellungbeschluss keine Sachprüfung der angegebenen Daten stattgefunden habe und die Formulierungen aus dem Antrag sogar wörtlich in den Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden. Darüber hinaus seien inhaltliche Fehler nicht erkannt worden, wie etwa der sachlich mangelhafte Vergleich eines einzelnen S-Bahn-Haltepunkts mit der Betriebsabwicklung in einem Bahnhof wie dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Schließlich fehle eine Dokumentation darüber, dass der erforderliche Nachweis gleicher Sicherheit hinsichtlich des Wegrollens haltender Züge geführt worden ist.

Im Planfeststellungsbeschluss PFB 1.1 (Talquerung) Seite 372 f. (Anlage 23, S. 41) vom 28.01.2005 hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Angaben der DB AG übernommen, weil es den politischen Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums als vorgesetzter Bundesbehörde gefolgt ist. EBA-Vizepräsident Schweinsberg hat Anfang 2014 laut Bahndirektor Dipl.-Ing. Sven Andersen (Nachweise im Gutachten v. 4.10.2014, Anlage 23) bei einer Podiumsdiskussion erklärt: Es wurde

bezüglich der Längsneigung von über 15 Promille „kein gesonderter Sicherheitsnachweis erbracht, weil dieser nicht angefordert war“. Das dürfte ein schwerer Regelverstoß sein, zumal hier das Verfassungsgut von Leib und Leben der Menschen und die vorbeugende Gefahrenabwehr auf dem Spiel stehen, die höchsten Rang haben. Allerdings hat der Bau von S 21 erst am 1.2.2010 begonnen. Jahre später wurden die Beschuldigten mit dem durch neuere amtliche Auskünfte erhärteten Vorwurf der Unzulässigkeit der sechsfach überhöhten Gleis- und Bahnsteigneigung konfrontiert, haben aber den Regelverstoß bisher nicht durch den Ausstieg von S 21 ausgeräumt, so dass die strafrechtliche Einordnung dieser Frage – trotz des EBA-Beschlusses – besonders wichtig erscheint.

Hinzu kommen die Gefährdungen von Leib und Leben von Menschen allein durch wegrollende Transportmittel auf den abschüssigen Bahnsteigen. Hierzu ist durch Berechnungen und in der Praxis durch einen auf dem Bahnhof Ingolstadt Nord ins Gleis rollenden Kinderwagen nachgewiesen worden, dass der vermeintliche Nachweis gleicher Sicherheit methodisch falsch geführt worden sein musste, dessen Veröffentlichung der seinerzeitige Bahnvorstand Dr. Volker Kefer überdies gegenüber dem Bundestags-Verkehrsausschuss verweigert hatte (C. Engelhardt, Stellungnahme vor dem Bundestags-Verkehrsausschuss zu geneigten Bahnhöfen vom 14.03.2016, Anlage 24).

1. Frage 2

Ist das Verhalten der Beschuldigten trotz des zitierten EBA-Beschlusses pflichtwidrig und vorwerfbar, weil sie am Weiterbau von S 21 in Kenntnis der Gefahrenlage und der Auskunft des BMVI (siehe oben) vom 14.07.2015 festhielten?

2. Antwort 2

Die Herstellung eines Bahngleises bzw. eines Bahnsteigs, das nicht den für diesen Bereich geltenden Vorschriften des öffentlichen Rechts entspricht, ist unzulässig. Gleiches gilt für die Durchführung einer Baumaßnahme, wenn die für den Betrieb des Bauwerks geltenden Verkehrssicherungspflichten nicht eingehalten werden. Im vorliegenden Fall kann die Nichteinhaltung der Vorgaben der EBO bzw. der allgemeinen Verkehrssicherungspflichten dazu führen, dass der Bahnhof nicht oder nur unter zusätzlichen vorläufigen Sicherungsmaßnahmen betrieben werden darf. Daher ist der Abschluss eines Vertrages, der die Herstellung eines solchen Bauwerks vorsieht, eine Pflichtverletzung, wenn die Durchführung des Bauprojekts einerseits zu Kosten führt, das Unternehmen das Bauwerk andererseits aber mit Blick auf die Gefahren für Leib und Leben der Fahrgäste nicht oder nur unter Aufwendung zusätzlicher finanzieller Mittel betreiben darf.

Wenn dagegen eingewendet wird, dass diese Fragen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt wurden (S. 372 des Planfeststellungbeschlusses vom 28.1.2005, Anlage 23, S. 40 ff.), so ist zum einen auf die substantiierten Zweifel des Gutachters Andersen hinzuweisen, die geeignet sind, das Vertrauen in die Sachgerechtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nachhaltig zu erschüttern. Zum anderen war den Entscheidungsträgern bekannt, dass alle Informationen, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lagen, nicht hinreichend unabhängig überprüft waren. Die behördliche Entscheidung ist nach Angaben des Gutachters vollständig ohne Sachprüfung der Behörde ergangen, so dass hinsichtlich der bestehenden Gefahren besondere Sorgfalt und Vorsicht geboten war und kein Vertrauensschutz bewirkt werden kann.

Die Staatsanwaltschaft ist mit Blick auf diesen Sachverhalt verpflichtet, zu ermitteln, ob sich durch die Neigung ein besonderes Unfallrisiko ergibt und wer die Verträge über die Herstellung dieses nicht verkehrssicheren Werks abgeschlossen hat und ob die beteiligten Entscheidungsträger Kenntnis von den Verstößen gegen diese Vorgaben hatten. Wenn die Mitglieder des Vorstandes bzw. Aufsichtsrats Kenntnis von diesen Verstößen hatten, als der Vertrag geschlossen wurde, käme tatsächlich eine Strafbarkeit wegen Untreue in Betracht. Das setzt aber die Feststellung der Staatsanwaltschaft voraus, dass die Entscheidungsträger vor Abschluss des Vertrages wussten, welche Vorgaben für das Gefälle von Gleisen bestanden und dass diese Vorschriften im konkreten Fall verletzt wurden. Zudem müssten sie gewusst haben, dass durch den Abschluss dieses Vertrages Kosten für die DB AG entstehen, denen keine Kompensation durch Vermögensvorteile gegenübersteht. Zudem müssten die konkreten Personen an der Entscheidung über die Vergabe (auch) dieses Auftrags mitgewirkt oder zumindest die mögliche Verhinderung des Vertragsschlusses unterlassen haben.

Soweit die Entscheidungsträger nicht an dem Abschluss des ursprünglichen Vertrages mitgewirkt haben, stellt sich der Frage der Untreuestrafbarkeit naturgemäß auch dann erneut, wenn Entscheidungsträger die Möglichkeit haben, den Vertrag, aus dem sich der Vermögensnachteil ergibt, zu kündigen oder auf anderen Weise den Vermögensschaden zu verhindern. In diesem Fall kommt eine Untreue durch Unterlassen in Betracht. Die Vermögensbetreuungspflicht ist nämlich nicht nur darauf gerichtet, dass der Entscheidungsträger keine aktiven Handlungen vornimmt, die zu einer Vermögensschädigung führen, sondern der Treunehmer ist auch dazu verpflichtet, aktiv Schaden von dem Treugeber abzuwenden. Kann also der Treuepflichtige eine nachteilige Rechtslage beseitigen, etwa durch Kündigung oder Anfechtung, und unterlässt dies, so begeht er ebenfalls eine Treuepflichtverletzung. Hinsichtlich des Vorsatzes gilt insofern, dass er erkannt haben muss, dass die Rechtslage nachteilig ist, dass er sie beseitigen kann, dass er dazu verpflichtet ist und dass er damit einen möglichen Schaden abwenden würde. Wenn im vorliegenden Fall also erkannt wurde, dass ein Ausstieg aus dem Projekt S 21 möglich war und damit der hier relevante Schaden durch einen nicht betriebsfähigen Bahnhof verhindert werden konnte, dann liegt eine Tatbestandserfüllung auch durch die Entscheidungsträger nahe, die im Jahr 2013 oder auch bei allen späteren Entscheidungen der maßgeblichen Gremien gegen den Ausstieg entschieden haben.

Dass im Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss kein gesonderter Sicherheitsnachweis angefordert wurde, führt nicht zu einem Ausschluss der Haftung für mögliche Körper- und Sachschäden. Es beseitigt auch nicht die entsprechende Verkehrssicherungspflicht der DB AG. Der Planfeststellungsbeschluss kann hier nicht als Genehmigung in dem Sinne verstanden werden, dass er den Verstoß gegen die Sicherheitsvorgaben für Längsneigung zum erlaubten Risiko erklärt und so eine Haftung der DB AG ausgeschlossen wäre. Ein solcher Haftungsausschluss unter Verstoß gegen allgemein gültige Sicherheitsvorschriften zu Lasten der Fahrgäste und anderer Benutzer des Bahnsteigs wäre rechtswidrig. Anders als in anderen Bereichen des verwaltungsrechtsakzessorischen Strafrechts entsteht hier auch keine tatbestandsausschließende oder rechtfertigende Wirkung einer Genehmigung oder sonstigen behördlichen Erlaubnis, weil es die hier relevanten Strafvorschriften zum Schutz von Körper und Sacheigentum eine solche Ausnahme nicht vorsehen. Schließlich kann auch aus der unterlassenen Anforderung nicht gefolgert werden, die Verletzung der Vorschriften

über die Längsneigung sei mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ausdrücklich erlaubt worden. Um diese Fragen allerdings näher zu erörtern wäre eine eingehende Auseinandersetzung mit dem Planfeststellungsverfahren und den dortigen Feststellungen erforderlich.

Soweit die hier gebotenen Ermittlungen insofern zu Beweismitteln führen sollten, die auch auf einen entsprechenden Vorsatz der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat hinweisen und insofern einen hinreichenden Tatverdacht begründen, wäre eine Anklage nach dem Legalitätsprinzip zwingend geboten.

III. Sachverhalt 3: Tunnel im Anhydrit, Risiken der Betriebstauglichkeit

Nach dem vom Aufsichtsrat der DB AG bestellten Gutachten von KPMG/ Ernst Basler, den Aufsichtsräten am 13.10.2016 eröffnet, erzeugt S 21 durch Tunnel auf über 15 km Strecke in dem um 60 % quellfähigen Gestein Anhydrit „unüblich hohe Risiken für die Betriebstauglichkeit" des Projekts, die „nicht beherrschbar" sind. Die DB AG will dies durch Prof. Wittke widerlegen, der das Projekt ständig begleitet und die in Tunneln von Anhydrit ausgehende Gefahr der Sanierungsbedarfe und späteren Streckenstilllegungen zu verhindern und zu mindern versucht. Zusammenhängend auch damit kam es vorerst bereits zur Bauverzögerung um vier Jahre. Die Auswirkungen sind der Schwere nach nicht absehbar, zumal bei der Mehrheit von acht seit 1970 gebauten Tunneln im Anhydrit entgegen der prognostizierten Sicherheit Sanierungsbedarfe auftraten. Die DB AG beruft sich jetzt darauf, eine Expertenkommission würde das Büro Wittke fortlaufend begleiten.

In dem Beitrag von *Thomas Wüpper* für die StZ vom 3.12.2016 (Anlage 25) heißt es hierzu:

> *„Nach Einschätzung der externen Gutachter könnten mögliche Schäden an den Tunnelbauten, die auf mehr als 15 Kilometern durch problematische Anhydrit-Schichten führen sollen, im Extremfall zu teuren Sanierungen und Terminverzögerungen von bis zu drei Jahren führen. Dann würde S 21 erst Ende 2024 fertig. Zudem könnten durch die Anhydrit-Risiken sogar Neubauten von Teilen der Tunnel nötig werden und dadurch Folgekosten entstehen, pro Schadensfall bis zu 195 Millionen EUR. Der Bahnbetrieb wäre bei größeren Tunnelschäden überdies „nicht mehr gewährleistet", warnen die Experten, Häuser könnten beschädigt werden. Das Fazit der Studie: Es gebe für Tunnel im Anhydrit generell „keine bautechnische Lösung", die eine risiko- und unterhaltsfreie Nutzung über Jahrzehnte zuverlässig sicherstellen könne. Insofern müsse man sich bewusst sein, dass bei jedem dieser Bauwerke „ein im Ingenieurbau unüblich großes Risiko für die Betriebstauglichkeit besteht".*

Zum Gutachten des hauseigenen Gutachters Wittke führt die StZ unter Berufung auf das Gutachten von KPMG/Basler aus:

> *„Bei der Bewertung der Tunnelrisiken im Anhydrit stützen sich KPMG/Basler auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse eines der weltweit führenden Experten, Professor Georgios Anagnostou von der Universität ETH in Zürich. Der Fachmann für Geotechnik hat bei vielen großen Tunnelbauwerken wie dem Gotthard-Basistunnel in der Schweiz mitgewirkt. Anagnostou wurde von KPMG/Basler eigens zu S 21 und den bisherigen Risikobewertungen der DB-Tochter PSU und ihres beratenden Ingenieurbüros Wittke (WBI) befragt. Deren bisherige Einschätzungen werden von den Gutachtern sehr kritisch kommentiert. Für problematisch halten die Gutachter auch, dass sich die DB bei der Bewertung der Tunnelrisiken bisher nur auf*

diesen einzigen Berater gestützt habe. Ein Beirat aus mehreren internationalen Fachleuten wäre die bessere Lösung gewesen, urteilt KPMG/Basler."

Auch der Bundesrechnungshof hatte im Übrigen vor den unkalkulierbaren Kostenrisiken wegen des Tunnelbaus gewarnt (*Thomas Wüpper*, StN v. 5.12.2016, Anlage 26)

1. Frage 3a

Muss man, weil laut Gutachten von KPMG/Basler, Anhydrit unüblich hohe, nicht beherrschbare Risiken für die Betriebstauglichkeit erzeugt, in Bezug auf dadurch bereits entstandene Bauverzögerungen eine pflichtwidrige Schädigung und in Bezug auf zu erwartende Vermögensnachteile des Bahnkonzerns zumindest eine schadensgleiche Vermögensgefährdung bejahen, die im gesamten Ausmaß zwar später noch festzustellen ist, jetzt aber bereits durch den Projektweiterbau in Kenntnis des Gutachtens zu verantworten ist?

2. Antwort 3a

Grundsätzlich gilt, dass ein Bauprojekt, dem ein belastbares Gutachten bescheinigt, dass es zu nicht beherrschbaren Gefahren der Betriebstauglichkeit kommen wird, nicht durchgeführt werden darf. Eine Bahnstrecke, die nicht sicher betrieben werden kann, weil die Risiken nicht beherrschbar sind, darf nicht in Benutzung genommen werden. Die Durchführung eines Bauprojekts, das zu einer nicht betriebsfähigen Bahnstrecke führt, bedeutet daher die Verletzung einer Vermögensbetreuungspflicht, weil Finanzmittel aufgewendet werden, die nicht durch zu erwartenden Gewinn kompensiert werden. Hier kann auch nicht argumentiert werden, dass die Strecke unter Inkaufnahme der Risiken betrieben wird, wenn dieser Betrieb aufgrund der bestehenden Risiken rechtswidrig wäre, etwa weil es sich um gesundheitliche Risiken für Personen handelt. Vermögensvorteile aufgrund eines rechtswidrigen Betriebs dürfen im Rahmen der Gesamtsaldierung grundsätzlich nicht verrechnet werden.

Soweit die Risiken für die Betriebstauglichkeit „nur" die Funktionsfähigkeit des Verkehrs als solchem betreffen, müssten die Risiken beziffert werden, um eine Gesamtsaldierung und damit eine Schadensbemessung vornehmen zu können. Hier müsste dann aus strafrechtlicher Sicht und mit Blick auf den Grundsatz in dubio pro reo das zu erwartende Minimalrisiko zugrunde gelegt werden.

Hier wäre im Wege einer wirtschaftlichen Bewertung und Bilanzierung festzustellen, ob ein Gefährdungsschaden durch die drohenden Risiken im Falle einer Betriebsuntauglichkeit bzw. der zu erwartenden Betriebsstörungen gegeben ist. Grundsätzlich kann aber ein Gefährdungsschaden vorliegen. Dieser wäre im Einzelfall ggf. auch durch eine Schätzung des Minimalschadens zu bestimmen.

3. Frage 3b

Ist es pflichtwidrig, ein solches Großprojekt mit über 15 km Tunnel im Anhydrit zu bauen, obwohl es insoweit kein erprobtes sicheres Verfahren gibt? Verhalten sich die Vorstände und Aufsichtsräte nicht pflichtwidrig, weil sie sich auf hauseigene Experten stützen, die vom Weiterbau des Projekts profitieren und im Grunde nichts anderes tun, als den Schaden im laufenden Bau in einem weitgehend experimentellen Vorgehen so gering wie möglich zu halten, ohne die Folgen des Anhydrit nach einer Inbetriebnahme des Projekts abschätzen zu können, wie die Sanierungsbedarfe der

Mehrheit der nach 1970 im Anhydrit gebauten Tunnel entgegen den hierzu von Experten angestellten Prognosen bestätigen?

4. Antwort 3b

Soweit der Bau in dieser Gesteinsart mit gesundheitlichen Risiken für die Fahrgäste verbunden ist, ist die Durchführung eines solchen Projekts nicht zulässig.

Diese Frage soll hier allerdings nur aus der Perspektive einer untreuestrafrechtlichen Betrachtung betrachtet werden. Eine Antwort ist ohne weitere Informationen jedoch kaum möglich. Abstrakt formuliert ist der Entschluss eines Entscheidungsträgers, ein solches Großprojekt durchzuführen dann pflichtwidrig, wenn das Projekt bei Einbeziehung eines realistischen Kostenrisikos nicht mehr wirtschaftlich durchführbar erscheint. Daher müsste zunächst ermittelt werden, was es bedeutet, dass kein erprobtes sicheres Verfahren zur Verfügung steht. Wenn es kein Verfahren gibt, das es mit einem vertretbaren Risiko ermöglicht, einen solchen Tunnel zu bauen, dann muss die Durchführung des Projekts als praktisch unmöglich angesehen werden, so dass jede Investition in ein solches Projekt unzulässig und pflichtwidrig wäre.

Nimmt man jedoch auf die von Experten geäußerten Bedenken hinsichtlich der Verzögerungen und Sanierungskosten Bezug, so liegt eine Pflichtverletzung der Entscheidungsträger dadurch nahe, dass sie im Vorfeld der Durchführung des Projekts nicht auf ein aus unabhängigen Beratern bestehendes Gremium zurückgegriffen haben, sondern sich bei einem Projekt bei dem es sich nach wissenschaftlichen Maßstäben um ein technisches Experiment handelt, auf einen Gutachter verlassen haben. Darin liegt eine Pflichtverletzung. Ob und zu welchem Schaden sie geführt hat, ist durch eine Bewertung der Risiken ggf. auch ihre Abdeckung durch Versicherungen unter Saldierung mit dem Nutzen des Projekts zu bestimmen.

IV. Sachverhalt 4: Untreue durch Verweigerung des Umstiegs trotz sicherer Ersparnis von Milliarden EUR?

Wie in der Einführung dieses Textes beschrieben, hat die DB AG schon in jener Zeit, als die Wirtschaftlichkeitsgrenze des Projekts von 4,7 Mrd. EUR überschritten war, ohne nachvollziehbare, stimmige Gründe behauptet, der Ausstieg sei teurer als der Weiterbau. Nach neuestem Sachstand ist feststellbar:

a) Am 26.01.2018 haben Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG den Finanzrahmen für das Projekt auf 8,2 Milliarden EUR festgelegt, mit enthalten ein Risikopuffer von 495 Mio. EUR. Bisherige Investitionen liegen bei 3,2 Mrd. €, die Kosten des Weiterbaus hiernach bei etwa 5 Mrd. €, der Ausstieg laut DB AG bei 7 Mrd. €. Das zugrunde liegende PwC-Gutachten ist geheim, Abbruchkosten mit Einbeziehung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm sollen 4,8 Mrd. €, „Ersatzinvestitionen" sollen 1,465 Mrd. € betragen zuzüglich Anschlusskosten an die NBS. Bisher eingesetzte Mittel kämen noch hinzu (BT-Drs. 19/779, S.4, Anlage 27).

b) Die zitierte Berechnung von Ausstiegskosten ist erneut nicht nachvollziehbar und unstimmig: Bei den „Abbruchkosten" wird fälschlich die NBS einbezogen, obwohl sie im Gegensatz zu S 21 eigenständiger Teil des Bundesverkehrswegeplans ist und der Anschluss der NBS an die

Bestandsstrecke nach Stuttgart bereits im Jahr 2007 vom Gutachter des Bundes als „betriebswirtschaftlich sinnvoll“ erachtet wurde (s. Dossier des Bundesverkehrsressorts vom Februar 2013, S. 8). Fälschlich werden auch volle Rückbaukosten berechnet, obwohl ein „qualifizierter Abschluss“ des Projekts auch nach § 2 Abs. 2 Finanzierungsvertrag auf „den verkehrssicheren Betriebszustand (keine Provisorien), der Verkehrsleistungen in dem Zustand, wie sie vor Beginn des Projektes möglich waren“, abhebt. Der Abbruch kostet 4,8 Mrd. € nur, wenn dies die Summe der erfolgten S 21-Investitionen von 3,2 und die Kosten anlässlich eines Aus-und Umstiegs umfasst, wie von dem Verkehrsgutachter Dr. Martin Vieregg ermittelt. Dann bedarf es aber keiner Ersatzinvestitionen. Außerdem sind Anschlusskosten der NBS Wendlingen-Ulm keine Folge eines Abbruchs von S 21, sondern der Bauverzögerung durch die DB AG.

Folglich kostet S 21 durch Umstieg und Umnutzung 4,8 Mrd. € und durch Weiterbau laut PwC mindestens 7,7 bis 8,2 Mrd. €, das sind bei Annahme dieser DB-Prognose rund drei Mrd. € höhere Kosten.

1. Frage 4a

Darf die im Staatsbesitz stehende DB AG das PwC-Gutachten zu den Projekt- und Ausstiegskosten von S 21 weiter geheim halten oder ist die Staatsanwaltschaft berechtigt und verpflichtet, sich zur Prüfung des Tatverdachts der Untreue dieses Gutachten und die Protokolle der im Vorfeld stattgefundenen Beratungen und der Entscheidung des Bahn-Aufsichtsrats vom 26.01.2018 durch gerichtliche Durchsuchung und Beschlagnahme zu beschaffen?

2. Antwort 4a

Die Richtigkeit der hier zugrunde gelegten Berechnung ebenso unterstellt wie die Annahme, dass die Durchführung des Projekts S 21 keine wirtschaftlichen Vorteile bringt, die die höheren Kosten von drei Mrd. EUR kompensieren, ist die Staatsanwaltschaft Berlin berechtigt das PwC-Gutachten zu den Projekt- und Ausstiegskosten von S 21 zu beschlagnahmen und im Rahmen des Amtsermittlungsgrundsatzes auch dazu verpflichtet. Es sind keine Beschlagnahmeverbote erkennbar.

3. Frage 4b

Sind zur Frage, ob der Bahnkonzern durch den Weiterbau des unwirtschaftlichen Projekts nach § 266 StGB pflichtwidrig geschädigt wurde, die Gesamtkosten des Projekts inklusive Aus- und Umstiegskosten nach Maßgabe der Ausführungen von oben Ziffer b) zu vergleichen mit den Gesamtkosten des Projekts im Falle des Weiterbaus inkl. aller bisher angefallenen und projektbezogen nach jetzigem Sachstand zu erwartenden Kosten?

4. Antwort 4b

Die Frage nach dem Vorliegen eines Vermögensschadens kann nicht global auf das Gesamtprojekt bezogen beantwortet werden, sondern ist in einer differenzierten Betrachtung jeder einzelnen Entscheidung zu erörtern, mit der sich die beteiligten Entscheidungsträger strafbar gemacht haben könnten. Wie dies zu erfolgen hat, ist in den Vorüberlegungen zu diesem Gutachten erläutert worden. Soweit es die Feststellungen unter 4a betrifft, muss ein Vergleich zwischen allen finanziellen Folgen der beiden möglichen Entscheidungsvarianten erfolgen. Dabei sind nicht nur die unmittelbaren Kosten, sondern auch alle wirtschaftlichen Vorteile zu berücksichtigen und zu bewerten. Bei

dieser Bewertung kommt dem Unternehmer ein erheblicher Spielraum zu, der es zulässt, auch gewisse kalkulierbare Risiken einzugehen, soweit diese wirtschaftlich vertretbar erscheinen.

5. Frage 4c

Darf die Staatsanwaltschaft Berlin alle diese Fragen für unerheblich erklären, weil der Vorstand und die Aufsichtsräte der DB AG nach § 93 Abs. 1 Satz 2 AktG und somit auch im Rahmen des § 266 StGB unternehmerische Ermessensfreiheit hätten oder ist auch wegen dieses Sachverhalts Anklage wegen Untreue geboten?

6. Antwort 4c

Die Frage, ob insofern Anklage zu erheben ist, ist ohne weitere Ermittlungen nicht zu beantworten. Die Beantwortung der weiteren Frage ergibt sich aus den bereits oben dargestellten Überlegungen. Mit Blick auf die erheblichen Vermögensnachteile, die in der vorliegenden Konstellation zumindest nahe liegen und die außergewöhnlichen Fehlkalkulationen und Kostensteigerungen von mehr als 100% der Ausgangskosten sind Pflichtverletzungen der beteiligten Entscheidungsträger zumindest sehr wahrscheinlich. Ob diese strafrechtliche Relevanz haben, ist durch intensive staatsanwaltschaftliche Ermittlungen zu klären. Dass diese hier geboten sind, ist evident. Zu welchem Ergebnis eine sachkundige und konsequente Aufklärung des Sachverhalts durch die Staatsanwaltschaft führen würde, kann nicht prognostiziert werden. Dazu sind die Einzelfragen hier einfach zu komplex und die Kostenstruktur für den externen Gutachter zu intransparent.

D. Abschließende Erklärung zum Prüfungsumfang und wissenschaftlichen Standards

Dieses Gutachten ist vom Unterzeichner nach bestem Wissen und nach rechtswissenschaftlichen Standards verfasst worden. Der zugrunde gelegte Sachverhalt wurde durch den Auftraggeber vorgegeben und konnte vom Unterzeichner nur auf Plausibilität überprüft werden.

Die auftretenden Fragen aus anderen Wissenschaften als der Rechtswissenschaft, insbesondere aus den Naturwissenschaften konnten nicht überprüft werden; hier wurden die vorgegebenen Ergebnisse ebenso zugrunde gelegt, wie die Tatsachen, die sich im Wesentlichen aus Akten und der Presseberichterstattung ergeben.

Heidelberg, 12. April 2018

Prof. Dr. Jens Bülte

Anlage 1

Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm

zwischen

- dem Land Baden-Württemberg,
  vertreten durch Herrn Ministerpräsident Erwin Teufel,

- der Landeshauptstadt Stuttgart,
  vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster,

- dem Verband Region Stuttgart,
  vertreten durch Herrn Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher,

- der Deutschen Bahn AG,
  vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Herrn Hartmut Mehdorn
  und das Vorstandsmitglied Herrn Diethelm Sack,

im folgenden auch „die Parteien" genannt.

Die Parteien stimmen überein, dass das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm für die verkehrliche Entwicklung in Baden-Württemberg und für die Entwicklung des Bahnknotens Stuttgart unverzichtbar sind und deshalb im gemeinsamen Interesse baldmöglich realisiert werden müssen.

Die Parteien sind sich ebenfalls darin einig, dass die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zeitgleich mit dem Projekt Stuttgart 21, wie in der Anlage 1 dargestellt, realisiert werden muss.

Nach Auffassung der DB AG haben sich gegenüber dem Stand des Jahres 1995 die verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen bezüglich des Projektes Stuttgart 21 und der Weiterführung nach Ulm verändert. Daher hat die DB AG eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnung (Stand November 1999) mit zum Teil aktualisierten Rahmendaten aufgestellt.

Der Bund sieht sich zudem nach dem gegenwärtigen Stand aus Haushaltsgründen nicht in der Lage, den Bundesanteil für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vor 2011 zu finanzieren. Um die frühere Realisierung beider Projekte abzusichern, vereinbaren die Parteien folgende Leistungen mit dem Ziel, das Projekt Stuttgart 21 zeitgleich mit der NBS Wendlingen - Ulm baldmöglichst zu realisieren. Das Land Baden-Württemberg ist nach Maßgabe der Ziffer 3.1.4 dieser Vereinbarung bereit, die zuwendungsfähigen Kosten der NBS Wendlingen – Ulm sowie den Bundesanteil für Stuttgart 21 für den Bund zinslos vorzufinanzieren. Die Parteien sind sich einig, dass die Risiken aus der Realisierung des Projektes im Rahmen des jeder Partei wirtschaftlich Zumutbaren gehalten werden müssen.

1. Land Baden-Württemberg

1.1. Langfristiger Verkehrsvertrag

Das Land und DB Regio streben an, bis zum 28.02.2002 einen Verkehrsvertrag mit Wirkung ab 15.12.2002 mit einer Laufzeit bis zur endgültigen Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 (vsl. 15.12.2012) abzuschließen. Gegenstand der Vertragsverhandlungen ist der Umfang des aktuellen Verkehrsangebotes. Der Vertrag soll den erschwerten Betriebsbedingungen während der Bauzeit Rechnung tragen.

1.2. Zusätzliche Verkehre

Über das Fahrplanangebot 2001/ 2002 von 53,45 Mio. Zugkm hinaus beabsichtigt das Land ab 15.12.2002 für die Dauer von 10 Jahren auf dem Netz der DB AG zusätzliche Verkehre in einem Gesamtumfang von 2,62 Mio. Zugkm zu bestellen. Dabei handelt es sich insbesondere um zusätzliche Verkehre zwischen Heilbronn und Würzburg, auf der Hochrheinstrecke sowie sonstige vorgezogene Mehrverkehre im Zusammenhang mit Stuttgart 21. DB Regio und das Land werden hierzu umgehend Verhandlungen aufnehmen (siehe Protokollnotiz).

1.3. Fahrzeuginvestitionen

Das Land wird Investitionen in 18 Doppelstocktriebzüge der DB Regio AG (1 Lok BR 146, 3 Dosto-Mittel-, 1 Dosto-Steuerwagen) im Jahr 2002 und 2003 in Höhe von je 100 Mio. DM fördern. Die Förderung erfolgt unter der Bedingung, dass DB Regio die geförderten Fahrzeuge zur Erfüllung ihrer gegenwärtigen verkehrsvertraglichen Verpflichtungen im Land Baden-Württemberg einsetzt.

Sollte beim Vollzug der vorstehenden Regelungen die erforderlichen Beiträge nicht erreicht oder überschritten werden, wird die Fahrzeugförderung entsprechend angepasst.

2. **Landeshauptstadt Stuttgart**

2.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart wird die Flächen A2/A3 sowie B/C/D gemäß der Übersicht in Anlage 2a im Jahr 2001 zu einem Gesamtkaufpreis von DM 830 Mio. erwerben. Dabei entfällt auf die Teilflächen A2/A3 ein anteiliger Kaufpreis von 450 Mio. DM, auf die Flächen B/C/D ein anteiliger Kaufpreis von 380 Mio. DM. Unbeschadet des Datums des Abschlusses des Grundstückskaufvertrages wird der Kaufpreisanteil für die Teilflächen A2/A3 ab dem 31.12.2000 und der Kaufpreisanteil für die Teilflächen B/C/D ab dem 31.12.1999 mit jeweils 5,5 % p.a. bis zur tatsächlichen Kaufpreiszahlung verzinst.

Der Kaufpreis ist zzgl. Zinsen und Zinseszins wie folgt fällig: Für die Teilflächen A2/A3 zum 31.12.2001, für die Teilflächen B/C/D zwei Wochen nach Abschluss des notariellen Kaufvertrages, frühestens jedoch zum 01.10.2001.

2.2 Die Baufeldfreimachung ist wie folgt vorgesehen: Hinsichtlich der Teilfläche C 1 erfolgt sie unter Berücksichtigung der Laufzeit der auf dieser Teilfläche bestehenden Mietverträge zeitlich gestaffelt in vier Abschnitten zum 01.07.2003, zum 31.12.2003, zum 31.12.2010 und zum 31.12.2012 gemäß Anlage 2b. Die Baufelder der übrigen Teilflächen (A2, A3, B, C2, D) werden spätestens zum 31.12.2014 im freigemachten Rückbauzustand übergeben.

2.3 Die DB AG verpflichtet sich, auf die Kaufpreisanteile für jene Flächen gemäß vorstehender Ziffer 2.2, Satz 3, die bis zum 31.12.2010 nicht im freigemachten Rückbauzustand übergeben wurden, einen Zinssatz von 5,5 % p.a. beginnend ab 01.01.2011 bis zur tatsächlichen Freimachung dieser Flächen, längstens jedoch bis zum 31.12.2014 an die Landeshauptstadt Stuttgart zu entrichten.

SES

Werden die in vorstehender Ziffer 2.2 genannten Baufeldfreimachungsfristen überschritten, so hat die DB AG auf die entsprechenden Kaufpreisanteile der nicht freigemachten Flächen bis zur tatsächlichen Freimachung dieser Flächen einen Zinssatz von 4 % über dem jeweils geltenden Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank gemäß § 1 Diskonsatz-Überleitungs-Gesetz vom 09. Juni 1998 an die Landeshauptstadt Stuttgart zu entrichten.

2.4 Die DB AG ist bereit, hinsichtlich sämtlicher Teilflächen die Aufwendungen zur Beseitigung von Altlasten bis zu einem Gesamtbetrag von 23 Mio. DM (Preisstand 2001) auf der Grundlage einer gutachterlichen Bewertung durch die DB AG zu übernehmen. Sollten sich durch weitere gutachterliche Erkenntnisse beider Vertragsparteien die zugrundeliegenden Annahmen bis zur Erstellung der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG gemäß Ziffer 3.3 dieser Vereinbarung, wesentlich, d. h. um mehr als 1/3 verändern, werden die Vertragsparteien einer erneuten gutachterlichen Kostenschätzung der Altlastenbeseitigung einvernehmlich Rechnung tragen.

2.5 Die DB AG beteiligt sich an den Kosten des nach Freimachung erforderlichen Entsorgungs- und Flächenmodellierungsaufwandes mit einem pauschalen Gesamtbetrag von 33,3 Mio. DM (Teilflächen B/C/D 26,8 Mio. DM, Teilflächen A2/A3 6,5 Mio. DM). Der Betrag ist zum 31.12.2001 fällig.

2.6 Mit Besitzübergang soll eine Nutzungsvereinbarung in Kraft treten, die den Eisenbahnverkehr bis zur Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlagen sicherstellt.

2.7 Hinsichtlich des Teilgebiets A1 wird die Landeshauptstadt Stuttgart die geplante kurzfristige Vermarktung und Entwicklung der Baufelder durch die DB AG positiv begleiten.

SS

3. Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Deutsche Bahn AG

3.1 Finanzierung

3.1.1 Stuttgart 21 finanziert sich gem. Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995 und wie in der aktualisierten WR vom November 1999 berücksichtigt wie folgt:

Mittel gem. § 8.1 BSchwAG	886	Mio.	DM
Mittel gem. § 8.2 BSchwAG	350	Mio.	DM
GVFG	500	Mio.	DM
Regionalisierungsmittel des Landes	200	Mio.	DM
Eigenmittel der DB AG	3.011	Mio.	DM

(Preisstand 08/98)

3.1.2 Die zusätzlichen Kosten in Höhe von 127 Mio. DM für die Anbindung des Flughafens südlich der BAB 8 finanzieren:

die Flughafen Stuttgart GmbH	100	Mio.	DM
das Land Baden-Württemberg	5	Mio.	DM
die Landeshauptstadt Stuttgart	5	Mio.	DM
der Bund	10	Mio.	DM
die DB AG	7	Mio.	DM

(Preisstand 08/98)

Die Finanzierung wird im Einzelnen zwischen diesen Beteiligten in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

3.1.3 Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wird entsprechend den Regeln für Bedarfsplanvorhaben aus Mitteln gem. § 8.1 BSchwAG finanziert.

3.1.4 Das Land Baden-Württemberg finanziert die zuwendungsfähigen Kosten der NBS Wendlingen – Ulm sowie den Bundesanteil für Stuttgart 21 für den Bund entsprechend den Eckpunkten, die am 14. Februar 2001 zwischen dem Bundes- und Landesverkehrsminister ausgehandelt worden sind, zinslos vor (vgl. Schreiben des BMVBW vom 22.02.01,

SES

Geschäftszeichen A21/20.70.54-14). Die Vorfinanzierungskosten für das Land Baden-Württemberg werden durch einen Beitrag der DB AG im Wert von 120 Mio. DM reduziert. Die Vorfinanzierung wird in einer separaten Vereinbarung geregelt.

3.2 Investitionskostenrisiken im Bereich Stuttgart 21

Land und Landeshauptstadt Stuttgart sind bereit, sich über die in § 3 Abs. 5 der Rahmenvereinbarung vorgesehenen Regelungen hinaus an den Investitionskostenrisiken zu beteiligen. Das Land ist bereit, das in der Anlage 3a näher beschriebene Investitionskostenrisiko (Trassenkonflikt mit der Autobahnplanung im Bereich der BAB-Anschlussstelle Wendlingen) in Höhe von max. 40 Mio. DM zu tragen. Die Landeshauptstadt ist bereit, das in der Anlage 3b näher beschriebene Investitionskostenrisiko (wasserwirtschaftliche Risiken) in Höhe von max. 40 Mio. DM zu übernehmen.

3.3 Wirtschaftliche Unzumutbarkeit

Die Parteien sind sich darüber einig, dass gemäß dem Aufsichtsratsbeschluss der DB AG vom 14.03.2001 die Deutsche Bahn AG nach Abschluss aller Planfeststellungsverfahren sowie unter Berücksichtigung einer gesicherten Datenqualität, eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnung (ca. Ende 2004) für S21, unter Einbeziehung der Anbindung des Flughafens südlich der A 8 und der NBS Wendlingen – Ulm, erstellen wird. Grundlagen und Methodik dieser Wirtschaftlichkeitsrechnung sind in der Anlage 4 dargestellt. Die konsolidierte Wirtschaftlichkeitsrechnung wird den Beteiligten zur Verfügung gestellt.

Auf Basis dieser aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung werden die Parteien über Abweichungen zu der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Vereinbarung geltenden Wirtschaftlichkeitsrechnung verhandeln. Ziel dieser Verhandlungen ist die gegebenfalls erforderliche Anpassung der Finanzierungsbeiträge der Parteien, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu gewährleisten. Die Wirtschaftlichkeit gilt als gewährleistet,

wenn auf Basis der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung eine interne Verzinsung des eingesetzten Kapitals in Höhe von 7,5 % erreicht wird.

Dabei stellt das Land in Aussicht, bei Kostenerhöhungen für Maßnahmen, die unter Verwendung der in der Rahmenvereinbarung zugesagten Beträge aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG; unter Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart), aus Regionalisierungsmitteln und aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG anteilig finanziert werden, so zu verfahren, wie dies bei Kostenerhöhungen für GVFG-Maßnahmen bereits heute der Fall ist. Unbeschadet dieser Absprachen werden die Parteien mit allem Nachdruck versuchen, Kostenerhöhungen durch Kosteneinsparungen an anderer Stelle auszugleichen oder zu vermindern.

Als Ergebnis dieser Verhandlungen soll dann eine aktualisierte Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Es gilt hierbei als vereinbart, dass keine Partei ihren finanziellen Beitrag, so wie er zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Vereinbarung festgelegt wird, unterschreiten kann.

Sollten die vorgenannten Verhandlungen zu keinem einvernehmlichen Ergebnis führen, sind die Parteien berechtigt, die Beendigung des Projektes zu erklären.

3.4 Rechtsfolgen

Eine Beendigung des Projektes durch eine der Parteien lässt die bis dahin bestellten Verkehrsleistungen sowie die vorgesehene Fahrzeugförderung gemäß der Ziffer 1 dieser Vereinbarung unberührt.

Darüber hinaus ist der Ersatz von Aufwendungen und/oder die Geltendmachung von Schadensersatzforderungen der Parteien ausgeschlossen.

ES

Stuttgart, den 24.07.2001

Land Baden-Württemberg

(für Herrn Teufel der Minister für Umwelt und Verkehr Herr Müller)

Landeshauptstadt Stuttgart

Verband Region Stuttgart

Deutsche Bahn AG

(für Herrn Mehdorn ppa. Herr Dr. Sarrazin (Vorstand DB Netz AG)

für Herrn Sack ppa. Herr Dr. Zieschang (Vorstand DB Netz AG))

DOW JONES

STUTTGARTER ZEITUNG

SE Lokales

HD **Bahn behielt Wissen um Kostenexplosion für sich**

BY Nauke, Jörg

WC 913 Wörter

PD 8 Dezember 2010

SN Stuttgarter Zeitung

SC STUGTR

PG 19

LA Deutsch

CY (c) 2010, Stuttgarter Zeitung Ansprechpartner: 0049-711-7205-782

LP

Stuttgart 21 Zum Zeitpunkt der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 hatte das Unternehmen bereits Kenntnis von deutlich höheren Baukosten. Das Land und die Stadt geben an, damals nicht informiert worden zu sein. Die Projektgegner sprechen dagegen von einer Täuschung der Parlamente.

Von Jörg Nauke und Thomas Braun

TD

Die Partner des Projekts Stuttgart 21 haben am 2. April 2009 eine Finanzierungsvereinbarung über 3,076 Milliarden Euro für Bau und Planung samt Risikofonds für Unvorhergesehenes in der Plan- und Bauphase von 1,45 Milliarden Euro unterzeichnet. Die Summe wurde als auskömmlich bezeichnet, obwohl zumindest die Deutsche Bahn AG bereits von höheren Baukosten wusste. Das geht aus dem für die Schlichtung erstellten Bericht dreier Wirtschaftsprüfer hervor, der sich auf vertrauliche Bahn-Daten stützt.

Demnach hatten die von der Bahn mit der Genehmigungsplanung beauftragten Fachleute bereits "Ende 2008/Anfang 2009" allein für den Bau 3,9271 Milliarden Euro ermittelt; inklusive der heute bekannten Planungskosten und des nun unterstellten Inflationsausgleichs beliefen sich die Gesamtkosten sogar auf etwa fünf Milliarden Euro. "Diese Zahlenangaben waren dem Ministerium nicht bekannt" und hätten folglich nicht bewertet werden können, stellt Karl Franz, der Sprecher von Landesverkehrsministerin Tanja Gönner, auf Anfrage klar; dieser höhere Betrag stütze sich wohl "auf Bahn-interne Unterlagen".

Auch Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) und der Landtagsabgeordnete Wolfgang Drexler (SPD) betonen, damals nichts von dieser Summe gewusst zu haben. Der Landtagsabgeordnete Drexler (SPD) sagt: "Wir alle sollten nicht wieder in die alten Auseinandersetzungen - vor Geißler - zurückfallen." Der Abgeordnete Winfried Scheuermann (CDU), der sich in der Landtagssitzung vom 13. Mai 2009 ebenfalls lobend über die solide Finanzierung geäußert hatte, will sich mit einer Stellungnahme noch Zeit lassen. Dietmar Bachmann (FDP) hat sich nicht gemeldet.

Die Experten der Bahn hatten bereits ein Vierteljahr vor der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages auf Basis der Entwurfs- und Feststellungsplanung Mengengerüste ermittelt und diese mit Einheitspreisen bewertet. Der Risikotopf von 1,45 Milliarden war demnach zum Zeitpunkt der Unterzeichnung bereits verplant und die definierte Obergrenze von 4,5 Milliarden Euro, deren Überschreiten bis Ende 2009 einen Ausstieg gestattet hätte, weit übertroffen. Vorstandschef der DB Netz war zu jener Zeit übrigens der heutige Technikvorstand Volker Kefer, bestens bekannt aus der Schlichtung, wo er die Befürworterseite anführte. Ein Sprecher der Bahn betonte gestern auf Anfrage allerdings, dass zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verträge die Entwurfsplanung noch nicht abgeschlossen gewesen sei. "Deshalb konnte man auch keine Aktualisierung der Kostenberechnung vornehmen."

Trotzdem hat sich die Kostenschätzung von 3,9 Milliarden Euro später fast als Punktlandung erwiesen. Im Juli 2009 hat der Projektsteuerer der Bahn, die Firma Drees & Sommer, die Angaben überprüft,

nachgerechnet und bereinigt - und sie um 138,9 Millionen auf 4,066 Milliarden erhöht, was Gesamtkosten von 5,008 Milliarden bedeutete. Seitdem bemühte sich die Bahn zur Darstellung der Wirtschaftlichkeit des Projekts um Einsparungen; im Dezember 2009 versprach Vorstandschef Rüdiger Grube, nicht mehr als 4,088 Milliarden Euro auszugeben. Den Nachweis hat der Konzern bisher aber nicht erbracht.

Der Arbeitskreis "Juristen zu Stuttgart 21" stellt nun die vielbeschworene demokratische Legitimation des Projekts durch die Parlamente infrage. Es sei ein Unterschied, ob die Politik ein sauber kalkuliertes Projekt samt Puffer gutheiße oder eines, das bereits jegliche Kostengrenzen gerissen habe. Zudem müsse sich der Landtag fragen lassen, ob der Beschluss zur Finanzierungsvereinbarung mit der Haushaltsverordnung vereinbar sei, die vorschreibe, sich an den aktuellen Entwurfsplanungen zu orientieren. Hinterfragt werden müsse folglich auch die vom Land gegebene Garantieerklärung in Höhe von 940 Millionen Euro. Konkret: das Land habe offenbar eine Bürgschaft zugesagt, die aus damaliger Sicht zum Zeitpunkt ihrer Gewährung bereits verbraucht gewesen war.

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Landtagsfraktion, Werner Wölfle, kommentierte: "Manche sind der irrigen Meinung, bei einer Lüge nicht erwischt zu werden, sei dasselbe, wie die Wahrheit zu sagen." Man habe die Finanzierungsvereinbarung unter falschen Prämissen beschlossen, das könne in einem Streit um einen Ausstieg relevant sein: "Stuttgart 21 ist die unendliche Geschichte einer Täuschung."

2007 waren im "Memorandum of Understanding" Bau- und Planungskosten von 2,8 Milliarden Euro sowie ein Risikofonds von 1,3 Milliarden Euro fixiert worden. Schon damals gab es Zweifel: Ein Gutachten der Gegner vom Juli 2008 prophezeite eine Kostenexplosion auf mindestens 6,9 Milliarden Euro. Die Projektbefürworter sprachen von "Horrorzahlen", um dann im August 2008 "inflationsbedingte Kostensteigerungen" einzuräumen. Das Projekt verteuerte sich auf 3,076 Milliarden Euro, der Risikofonds wurde auf 1,452 Milliarden Euro aufgestockt. Exregierungschef Günther Oettinger erklärte, Stuttgart 21 sei "solide geplant". Oliver Kraft von der Bahn-Tochter DB Netz AG sprach von "einem guten Wert, der genügend Vorsorge trifft". Und der SPD-Landtagsabgeordnete Wolfgang Drexler assistierte: "Es sind keine Überraschungen mehr zu befürchten." Kurz darauf prognostizierte der Bundesrechnungshof Gesamtkosten von 5,3 Milliarden Euro. Auch diese Schätzung wiesen die Befürworter zurück.

Stattdessen unterschrieben sie im April 2009 den Finanzierungsvertrag. Von den Unterzeichnern - Bahn-Vorstand Stefan Garber, Günther Oettinger und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee - ist heute keiner mehr im Amt. Der einen Monat später berufene neue Bahn-Chef Rüdiger Grube versprach eine Kostenprüfung. Bei der CDU im Landtag herrschte dennoch Jubelstimmung. Der Abgeordnete Scheuermann erklärte: "Wir vertrauen auf eine vielfach kontrollierte, abgesicherte und alternativlose Maßnahme." Ein halbes Jahr später räumte Grube in der StZ ein, dass die Baukosten von 3,1 Milliarden Euro nicht zu halten seien. Zugleich definierte er die Summe von 4,5 Milliarden Euro als "Sollbruchstelle" für das Projekt: "Eine andere Zahl würde ich nie akzeptieren."

Am 2. April 2009: der Ex-Bahn-Vorstand Stefan Garber, Exregierungschef Günther Oettinger und Exverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (von links) bei der Vertragsunterzeichnung im Stuttgarter Staatsministerium. Foto: Zweygarth

CO db : Deutsche Bahn AG

IN i71 : Railroads | irailtr : Road/Rail Transport | itsp : Transportation/Shipping

NS gvexe : Executive Branch | gtrans : Transport | gcat : Political/General News | gpir : Politics/International Relations | gplan : Urban Planning/Development | gpol : Domestic Politics | gvbod : Government Bodies

RE badwrt : Baden-Württemberg | dach : DACH Countries | eecz : European Union Countries | eurz : Europe | gfr : Germany | weurz : Western Europe

PUB Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co KG

AN Dokument STUGTR0020101208e6c80003t

Zusammenfassung der Suche

Text	
Datum	Gesamtes Archiv
Quelle	Stuttgarter Zeitung.
Autor	Alle Autoren
Unternehmen	Alle Unternehmen
Thema	Alle Themen

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

Branche	Alle Branchen
Region	Alle Regionen
Sprache	Deutsch
Nachrichtenfilter	Unternehmen: Deutsche Bahn AG Datum: 1 Januar 2010 - 31 Dezember 2010
Gefundene Ergebnisse	794
Zeitstempel	10 April 2018 1:46

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

STUTTGARTER-ZEITUNG.DE

Anlage 3

Stuttgart 21

Eine grobe Rechnung

Von Jörg Nauke - 21. März 2011 - 15:40 Uhr

Ein Arbeitskreis kritischer Juristen will nachweisen, dass Stuttgart 21 jahrelang schöngerechnet und Kosten verschwiegen wurden.

Der Exbahnvorstand Garber, Exministerpräsident Oettinger und der Exverkehrsminister Tiefensee mit OB Schuster (von links) bei der Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2009 Foto: dpa

Stuttgart - In der Geometrie beschreibt die Kreiszahl Pi das Verhältnis des Umfangs eines Kreises zu seinem Durchmesser; bei Stuttgart 21 beschreibt sie das Verhältnis der Bahn zur Wahrheit. Wie weit es damit her ist, hat sich in der Schlichtungsverhandlung gezeigt. Der freundliche Bahn-Technikvorstand Volker Kefer marginalisierte in einer Beispielrechnung Tunnelkosten für die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm, indem er die Konstante von 3,142 auf 3,0 kürzte und so den Aufwand für den Tunnelausbruch um 63 Millionen Euro reduzierte. Mit einem um 25 Prozent zu geringen Tunnelquerschnitt hat er weitergerechnet, und schon war das Projekt - Pi mal Daumen eben - zum Spottpreis zu haben.

Kefer hat sich damit keine Freunde gemacht: Der Widerstand hat zugenommen - längst nicht mehr nur im Aktionsbündnis oder bei den Parkschützern. Immer mehr Vertreter von Berufsständen, die mit dem Projekt zu tun haben, recherchieren, analysieren und informieren. Neben Architekten und Ingenieuren ist es vor allem der dreißig Mitglieder starke "unabhängige und überparteiliche Arbeitskreis Juristen zu Stuttgart 21", der von sich reden macht. Diese Gruppe von Rechtsanwälten und ehemaligen Richtern ist auch an der Vorbereitung des Bürgerentscheids beteiligt gewesen, für den am Montag die Unterschriften abgegeben wurden. Sie vertritt die Ansicht, dass Stadt und Land die Rechtsgrundlage fehlen, um

Aufgaben des Bundes zu finanzieren.

Finanzierung basiert auf unkonkreter und überholter Vorplanung

Und es drängt sie nachzuweisen, dass die Bahn die wahren Projektkosten verschleiert habe, und die Parlamentarier folglich vor der entscheidenden Finanzierungsvereinbarung am 1. April 2009 systematisch und arglistig über die wahren Beträge getäuscht worden seien. Deshalb ziehen die Juristen um den Stuttgarter Rechtsanwalt Bernhard Ludwig die demokratische Legitimation des Projekts in Zweifel. Dass Abgeordnete der Befürworterparteien CDU, SPD und FDP deutlich artikulierten, nicht an Aufklärung interessiert zu sein, animiert den Kreis zu weiteren Recherchen. Außerdem fordert er Vertreter der Projektgegner auf, in ihren Gremien der Frage nachzugehen, welche Fakten zu welchem Zeitpunkt bekannt und welche ihnen vorenthalten worden waren.

Dazu sollten sie bis ins Jahr 2007 zurückgehen. Im Juli war in Berlin die Grundsatzvereinbarung ("Memorandum of Understanding") über die Finanzierung von 2,8 Milliarden Euro Gesamtkosten auf einer reichlich unkonkreten Vorplanung aus dem Jahre 2004 erstellt worden. Diese war zum Zeitpunkt der Unterzeichnung schon deshalb überholt, weil seitdem vier Planabschnitte genehmigt worden waren. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse hätten auf jeden Fall eine differenzierte Betrachtung der Kosten ermöglicht. Obwohl darauf verzichtet worden war, behauptete Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster später, die detaillierte Kostenrechnung sei auf Basis der "ausgearbeiteten und rechtskräftigen Pläne für S21" vorgenommen worden.

Das war seine Antwort auf die vielbeachtete Prophezeiung der von den Projektgegnern beauftragten Gutachter Vieregg & Rößler vom Juli 2008, die Kosten könnten von 2,8 auf bis zu acht Milliarden Euro steigen. Das passte nicht zur Aussage der Befürworter, Stuttgart 21 sei "eines der am besten geplanten Projekte der Bahn". Weil das alle glauben sollten, war zu diesem Zeitpunkt der beschlossene Risikofonds über 1,3 Milliarden Euro nicht mehr als eine überdimensionierte Sicherungsmaßnahme - die Hosenträger zum Gürtel sozusagen.

Es blieb dem damaligen Ministerpräsidenten Günther Oettinger nur wenig Zeit, die Prognosen der Gegner als "Horrorzahlen" zu kritisieren, denn schon vier Wochen nach dem Auftritt von Vieregg & Rößler musste er einräumen, "inflationsbedingte Kostensteigerungen" unberücksichtigt gelassen zu haben. Auf den überholten Preisstand von 2004 wurden noch einmal 266 Millionen Euro draufgesattelt. 3,076 Milliarden Euro sei "ein guter Wert, der genügend Vorsorge trifft", sagte Bahn-Manager Oliver Kraft. Und der SPD-Abgeordnete Wolfgang Drexler befand: "Es sind keine Überraschungen mehr zu befürchten."

Bereits 2008 mehr als 50 Prozent über dem veranschlagten Betrag

Diese Prognose hat sich dank der Juristen zu Stuttgart 21 als unhaltbar erwiesen. Sie fanden nach der Schlichtung Anfang dieses Jahres in Schriftstücken Anhaltspunkte, die die Finanzierungsvereinbarung vom 1. April 2009 in ein schiefes Licht rückten. Unterlagen der beauftragten Wirtschaftsprüfer belegen nämlich, dass der Bahn bereits Ende 2008/Anfang 2009 - also einige Monate vor Abschluss der Vereinbarung - "fertiggestellte" Schätzungen ihrer Fachplaner von immerhin 3,9271 Milliarden Euro vorgelegen hätten. Und dabei handelte es sich nur um die Baukosten. Inklusive unstrittiger Planungsaufwendungen von 547,1 Millionen Euro und des Inflationsausgleichs von 322,5 Millionen Euro, belief sich der Gesamtbetrag für Stuttgart 21 vor der Zeremonie demnach auf 4,8 Milliarden Euro - das waren mehr als 50 Prozent über dem veranschlagten Betrag. Aber es kam noch schlimmer.

Die Schätzung der Fachplaner wurde vom Projektsteuerer Drees & Sommer im Sommer sogar auf fünf Milliarden Euro erhöht. Hätte die Bahn damals nicht schnell die bis dahin angefallenen Planungskosten (186 Millionen) "vollständig aus Eigenmitteln", also außerhalb des Projekts finanziert, wären es sogar 5,2 Milliarden gewesen. Aus Sicht der Juristen zu Stuttgart 21 steht fest: Wäre dies rechtzeitig öffentlich geworden, hätte es keine Finanzierungsvereinbarung geben, in der zwar eine Aktualisierung nach Abschluss der Entwurfsplanung vereinbart wurde, in der es in Paragraf 2 aber grundsätzlich heißt: "Die Kosten betragen (.. .) unter Berücksichtigung vor allem der zu erwartenden Preis- und Lohnsteigerungen rund 3,076 Milliarden Euro."

Beschlossen wurde, einen Risikotopf mit 1,45 Milliarden Euro für Mehrkosten zu füllen - jedoch für solche, die sich aus Preissteigerungen oder technischen Risiken ergeben könnten. Eine Erhöhung um mehr als eine Milliarde Euro wurde zudem für "unwahrscheinlich" erklärt. Dass diese Vorsorge tatsächlich nicht nur für Unvorhersehbares erforderlich würde, sondern vor allem, um die Erhöhung zu finanzieren, die sich bereits aus der Aktualisierung längst überholter Pläne bereits ergeben hatte, blieb im Parlament unerwähnt.

Nach Ansicht des Arbeitskreises hätten aber alle Entscheidungsträger sofort über die Kostenschätzung der Fachplaner informiert werden müssen. Schließlich war damit die vereinbarte Schmerzgrenze von 4,526 Milliarden Euro überschritten. Dass man seinen Partner solche Infos nicht vorenthalten darf, ergibt sich für die Experten aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch.

Die Bahn dementiert gar nicht, Anhaltspunkte für höhere Kosten gehabt zu haben. Ihr Schweigen begründet sie damit, es habe sich um einen "Zwischenstand vor Abschluss der Nachkalkulation" gehandelt; die auf Basis der Entwurfsplanung ermittelten Kosten habe sie erst bis zum Ende

der Ausstiegsfrist Ende 2009 vorlegen müssen. Außer Acht wird gelassen, dass die Schätzung von 3,9 Milliarden Euro Kosten die bis dahin aktuellste und verlässlichste war.

Noch immer drohen unvorhersehbare Nachbesserungen

Warum hat die Landesregierung nicht vorsorglich nachgefragt, da ihr doch die Haushaltsordnung auferlegt, Baukosten auf Grundlage aktueller Pläne zu ermitteln? Auf eine Grünen-Anfrage behauptete sie kürzlich, ihr sei kein "jüngerer Planungs- und Preisstand" bekannt gewesen. Gleichzeitig wusste sie aber, dass "die alte Planung und Kostenermittlung der Fortschreibung bedurfte". Der gemeine Parlamentarier wurde dagegen im Glauben gelassen, die Fortschreibung sei längst beendet. So ist zu erklären, dass der CDU-Abgeordnete Winfried Scheuermann nach der Entscheidung im April frohlockte, er kenne keine Maßnahme, "bei der beim Abschluss der Planungen Mehrkosten von 47 Prozent der prognostizierten Kosten geregelt sind". Auch der damalige Staatssekretär im Verkehrsministerium, Rudolf Köberle, erschien ahnungslos: Er sagte im Ausschuss, es gebe "keinen Anlass für Befürchtungen, dass Vorentwurfsplanung und Entwurfsplanung hinsichtlich der prognostizierten Kosten auseinanderliefen".

Aus heutiger Sicht betrachtet sei alles korrekt gelaufen, beteuern Bahn- und Ministeriumssprecher. Man habe schließlich auf die 5-Milliarden-Schockmeldung der Projektsteuerer mit der Suche nach "Einsparpotenzialen" und "Chancen aus der Optimierung von Bauwerken" begonnen und noch rechtzeitig eine Kostensenkung auf vier Milliarden Euro erreicht, so dass 450 Millionen Euro im Risikotopf verblieben. Es gibt auch eine andere Sicht der Dinge: Vier Milliarden Euro sind immer noch eine Milliarde mehr, als vereinbart wurden. Zudem sind bei dieser Betrachtung nur die Chancen berücksichtigt. Aber noch immer sind nicht alle Sparvorschläge beim Eisenbahnbundesamt angemeldet. Zudem drohen als Folge des Schlichterspruchs teure unvorhersehbare Nachbesserungen.

Auch deshalb hält es der Juristenarbeitskreis für unzulässig, dass das Vesper schon vor Marschbeginn verzehrt wurde. Den Risikofonds für Unwägbarkeiten einfach den Baukosten zuzurechnen, sei aber auch so nie geplant gewesen. Das belegten die Verpflichtungsermächtigungen des Landes, die teils Zuschüsse an die Bahn beträfen, teils aber nur "Bürgschaften, Garantien und sonstige Gewährleistungen". Am deutlichsten hat nach Ansicht der Stuttgart-21-Kritiker aber die Stadt den "Missbrauch des Risikopuffers" dokumentiert: Sie trennt sauber zwischen tatsächlichen Baukosten und eventuellen Verbindlichkeiten.

Anlage 4

Bundesrechnungshof

Bundesrechnungshof • Postfach 12 06 03 • 53048 Bonn

An den
Vorsitzenden des Haushaltsausschusses
des Deutschen Bundestages
Herrn Abgeordneten
Otto Fricke
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Haushaltsausschuss
Ausschussdrucksache
5062
16. Wahlperiode

Postadresse
Postfach 12 06 03
53048 Bonn
Hausadresse
Adenauerallee 81
53113 Bonn
Telefon 0228 99 721-0
Telefax 0228 99 721-29 90
Internet
www.bundesrechnungshof.de
E-Mail
poststelle@brh.bund.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, unsere Nachricht vom	Durchwahl	Bonn, den
	III 3 – 2008 – 0882	13 31	30. Okt. 2008/mo.

Bericht des Bundesrechnungshofes gemäß § 88 Abs. 2 BHO über die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

- Anlage –

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegend übersenden wir Ihnen den Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Abs. 2 BHO über die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm.

Der Bundesrechnungshof kritisiert, dass die Kosten für das Projekt bisher falsch eingeschätzt wurden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat für vergleichbare Großvorhaben Untersuchungen vorliegen, die belegen, dass es zu erheblichen Mehrkosten kommen wird. Zudem hat das Bundesministerium bisher dargestellt, dass Stuttgart 21 ein Projekt der Deutsche Bahn AG sei. Der Bundesrechungshof hat untersucht, wer die Kosten trägt und festgestellt, dass der größte Anteil durch den Bund zu tragen sein wird. Deshalb sollte auch der Bund entscheiden, ob und in welchem Umfang das Projekt umgesetzt wird.

Abdruck dieses Schreibens und des Berichtes haben wir auch dem Vorsitzenden des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses und dem Vorsitzenden des Ausschusses

für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zukommen lassen. Abdruck dieses Schreibens haben ebenfalls der Berichterstatter, die Mitberichterstatterinnen und Mitberichterstatter für den Einzelplan 12 erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Hauser Dr. Uwe Wartenberg Axel Zentner

Bundesrechnungshof

Bericht

an den Haushaltsausschuss
des Deutschen Bundestages

nach

§ 88 Abs. 2 BHO

über die Projekte Stuttgart 21 und die
Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Gz.: III 3 –2008 – 0882 Bonn, xxx.10.2008

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt. Eine Veröffentlichung ist nicht zulässig.

Inhaltsverzeichnis **Seite**

Abkürzungsverzeichnis **3**

0 Zusammenfassung **4**

1 Vorbemerkungen **4**

2 Stuttgart 21 **5**

2.1 Kosten des Projekts 5

2.2 Leistungsumfang Stuttgart 21 6

2.3 Bewertung 6

3 Finanzierung von Stuttgart 21 **7**

3.1 Finanzierungsbeteiligte 7

3.2 Grundstücke 8

3.3 Bewertung 8

4 Beteiligung des Bundes an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm **9**

4.1 Projektkosten 9

4.2 Finanzierung 9

4.3 Bewertung 9

5 Stellungnahme des Bundesministeriums **10**

6 Empfehlung **10**

Abkürzungsverzeichnis

Bundesministerium	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Eisenbahn-Unternehmen	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
MoU	Memorandum of Understanding
Rahmenvereinbarung	Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21

0 Zusammenfassung

Der Bundesrechnungshof begleitet seit dem Jahre 2007 das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm beratend. Er bemängelt, dass das Bundesministerium bislang keine Gesamtschau der zu erwartenden Kosten erstellt hat. Dabei hält der Bundesrechnungshof auch eine Bewertung von Kostensteigerungen für notwendig. Bei einer eigenen Abschätzung der Mehrkosten hat er die Maßstäbe angewandt, die das Bundesministerium aufgestellt hat. Über die auf diese Weise ermittelten Mehrkosten für Stuttgart 21 (1200 Mio. Euro) und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (1200 Mio. Euro) von über 2400 Mio. Euro hat das Bundesministerium den Haushaltsgesetzgeber bisher nicht informiert. Realisieren sich diese Mehrkosten, wären der Beginn neuer Projekte oder die Fertigstellung anderer Projekte gefährdet. Um dem Haushaltsgesetzgeber alle für das Projekt wesentlichen Entscheidungskriterien darzustellen, sollten Finanzierungsquellen und –beträge bei dem entsprechenden Titel im Bundeshaushalt ausgewiesen werden.

1 Vorbemerkungen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG), die Landesregierung Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart entwickeln seit dem Jahre 1994 das Projekt Stuttgart 21. Kernstück ist die Umwandlung des bestehenden sechzehngleisigen Kopfbahnhofs in Stuttgart in einen achtgleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr. Der neue Hauptbahnhof soll durch ein Tunnelsystem von 33 km an die Zulaufstrecken angebunden werden. Die vorhandenen Abstell- und Wartungsanlagen sollen aufgegeben und im Bereich des heutigen Güterbahnhofs Untertürkheim, in Ulm, Heilbronn und Tübingen neu geschaffen werden.

Neben den verkehrlich-betrieblichen Veränderungen können über 140 Hektar des bisherigen Bahngeländes veräußert werden. Die freiwerdenden Grundstücke können städtebaulich genutzt werden.

Das Bundesministerium vertritt die Ansicht, das Projekt Stuttgart 21 sei ein Projekt der DB AG und des Landes Baden Württemberg. Der Bund beteilige sich nur mit den Mitteln, die er auch gewähren würde, um die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm in den heutigen Bahnhof einzuführen.

Die beabsichtigte Verbesserung beim Personen–Fernverkehr durch Stuttgart 21

kann nur bei gleichzeitiger Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm erreicht werden. Die NBS ist Teil des Bedarfsplans Schiene. Sie umfasst eine Streckenlänge von etwa 60 km mit einem Tunnelanteil von rund 50 %.

2 Stuttgart 21

2.1 Kosten des Projekts

Die Baukosten stiegen während der Entwicklung kontinuierlich an. Im Jahre 1995 veranschlagten der Bund, die DB AG, das Land Baden-Württemberg (Land) und die Landeshauptstadt die Kosten in der „Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21“ (Rahmenvereinbarung) mit 2500 Mio. Euro.

Im Jahre 2007 bezifferte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Bundesministerium) die Gesamtkosten in einem gemeinsam mit dem Land und der DB AG unterzeichneten Memorandum of Understanding (MoU) mit 2800 Mio. Euro, basierend auf dem Preisstand des Jahres 2004. Eine Anpassung an den aktuellen Preisstand nahm es nicht vor. Neuere Preisstände errechnen sich über den Baupreisindex der statistischen Bundes- oder Landesämter. Dieser beschreibt die Entwicklungen und Veränderungen der Preise und Märkte der Bauwirtschaft. Die Fortschreibung des Baupreisindexes ermöglicht es, Projektkosten an die jeweiligen Preisstände anzupassen. Die DB AG und das Land verständigten sich im MoU zudem, das Risiko für zusätzliche Kosten von 1320 Mio. Euro (vgl. Tabelle 1, Seite 7, Risiko I-III) zu übernehmen.

Das Land und die DB AG gaben in ihrem Entwurf zur Finanzierungsvereinbarung die Gesamtkosten für das Vorhaben mit 3078 Mio. Euro an. Den Preisstand 2004 hoben sie dazu auf ein wahrscheinliches Niveau für das Jahr 2008 an, die Risikoabsicherung für zusätzliche Kosten passten sie indes nicht an.

Das Bundesministerium hat in einem internen Gutachten (Haushaltsausschussdrucksache 16/4474) die Baupreisentwicklung von Großprojekten untersucht. Dabei stellte es fest, dass bei Projekten mit bestimmten Risikofaktoren (großer Tunnelanteil, hoher Kupfer- und Stahlanteil) Preissteigerungen von bis zu 60 % zu verzeichnen seien. Besonders anfällig für außergewöhnliche Preissteigerungen seien komplexe Großprojekte mit Gesamtkosten von über 100 Mio. Euro. Aktuell beobachte das Bundesministerium hier Preissteigerungen von bis zu 100 %.

2.2 Leistungsumfang Stuttgart 21

Die bisher vorliegenden Vereinbarungen enthalten keine Gesamtschau für alle von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu realisierenden Leistungen. Ein vom Bundesministerium beauftragter Gutachter hatte empfohlen, deren Umfang vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung festzuschreiben.

So sind die Leistungen im Bereich des Flughafenbahnhofs und des sich anschließenden S-Bahntunnels bisher nicht hinreichend genau geklärt. Das Bundesministerium kann die hierfür geplanten Kosten nicht angeben. Die DB AG bewertete Varianten zwischen 58 Mio. Euro und 130 Mio. Euro mit hohem Kosten- und Terminrisiko. Ebenso sind die Baukosten für die sog. „Plochinger Kurve" in den Baukosten bisher nicht berücksichtigt. Obwohl dieser Abschnitt nach Auffassung des Bundesrechnungshofes zum Projekt Stuttgart 21 zählt, ordnen die Beteiligten sie dem Vorhaben Wendlingen-Ulm zu. Schließlich sind die Kosten für die neu zu erstellenden Abstellanlagen in keiner Vereinbarung erfasst. Sie belaufen sich auf 297 Mio. Euro.

2.3 Bewertung

Der Bundesrechnungshof ist der Auffassung, dass das Projekt nicht erschöpfend dargestellt ist. Die vom Bundesministerium angegebenen Kosten sind daher unvollständig. Es fehlen die Kosten für den Flughafenbahnhof, den anschließenden Tunnel, die Plochinger Kurve und die Abstellanlagen.

Der Bundesrechungshof weist ferner darauf hin, dass das Bundesministerium die Kosten für das Projekt nicht mit einem aktuellen Preisstand angibt. Darüber hinaus setzt es die eigenen Erkenntnisse aus der Realisierung von Großprojekten nicht um. Die vom Bundesministerium selbst benannten Risikofaktoren – „hoher Tunnelanteil" (50 %) und „hoher Kupfer- und Stahlanteil" – treffen für das Projekt Stuttgart 21 in hohem Maße zu. Aus den Erkenntnissen der Bundesministeriums errechnen sich dann Projektkosten von **4925 Mio. Euro** (3078 Mio. Euro + 60 %). Zusätzlich müsste das Bundesministerium die o. g. Kosten für bisher nicht erfasste Leistungen (Flughafen, Abstellanlagen und Plochinger Kurve) mit aktuellem Preisstand berücksichtigen. Damit lägen die Kosten dieses Projektes deutlich über **5300 Mio. Euro.** Nach den Angaben des Bundesministeriums sind davon nur 2 800 Mio. Euro zuzüglich der Risikoabsicherung von weiteren 1 320 Mio. Euro abgedeckt.

3 Finanzierung von Stuttgart 21

3.1 Finanzierungsbeteiligte

An der Finanzierung des Projekts sind der Bund, das Land (mit der Landeshauptstadt, der Region und der Flughafengesellschaft) und die DB AG beteiligt. Die einzelnen Finanzierungsbeiträge sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 1: Finanzierungsquellen für Baukosten und Risiko bei Stuttgart 21

Baukosten	**Finanzierungsquelle / Rechtsgrundlage**	**(in Mio. Euro)**
Bund	- § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbausgesetz - § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbausgesetz - Leistungs- und Finanzierungs-vereinbarung (ab 2009) - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bund)	500 200 300 153
Land / Partner	- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Land) - Regionalisierungsgesetz u. a.	103 429
DB AG		1115
	Summe Baukosten (gerundet)	**2800**

Risiko I		**bis 1000**
DB AG	Vorrangig	220
Land	Nachrangig	780
Risiko II		**1000 bis 1320**
DB AG	Vorrangig	160
Land	Nachrangig	160
Risiko III		**über 1320**
	Gespräche zwischen DB AG und Land	0
	Summe Baukosten und Risiko (gerundet)	**41320**

Der Bund finanziert nach jetzigem Stand 500 Mio. Euro nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG). Diesen Betrag müsste er nach seiner Auffassung auch aufwenden, um die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen in den heutigen Bahnhof einzuführen. Weitere 200 Mio. Euro stellt er nach dem BSchwAG für den Schienenpersonennahverkehr (§ 8 Abs. 2 BSchwAG) bereit. Künftig soll die DB AG diese Mittel pauschal mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erhalten. Die LuFV soll im Jahre 2009 abgeschlossen werden und bis zum Jahre 2013 gelten. Sie soll die mit Bundesmitteln finanzierten Ersatzinvestitionen in das bestehende Schienenwegenetz sicherstellen. Aus ihr sollen für das Projekt weitere 300 Mio. Euro finanziert werden. Mittel aus der LuFV sollen

zum Teil weit über das Jahr 2013 hinausgehend eingesetzt werden. Für diesen Zeitraum sind im Bundeshaushalt noch keine Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht.

Aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sollen insgesamt 256 Mio. Euro bereitgestellt werden. Projekte oder Teilprojekte, die nach diesem Gesetz gefördert werden, finanzieren der Bund mit 60 % (153 Mio. Euro) und das Land mit 40 % (103 Mio. Euro). Weitere 429 Mio. Euro will das Land unter anderem aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz bereit stellen.

Land und DB AG haben zudem das Risiko für zusätzliche Kosten – abgestuft – bis zu 1 320 Mio. Euro übernommen. Über die Finanzierung darüber hinausgehender Kostenrisiken gibt es keine Vereinbarung. Das Land und die DB AG wollen dazu Gespräche aufnehmen.

3.2 Grundstücke

Durch das Projekt Stuttgart 21 werden 140 ha Grundstücke in Stadtlage veräußerbar, die nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden. Das Bundesministerium und die DB AG setzen grundsätzlich Erlöse aus solchen Grundstücksverkäufen vom Finanzierungsanteil des Bundes ab. Dies entspricht gängiger Praxis bei den Schienenwegevorhaben, die der Bund fördert. Der Bund hat aber bei Stuttgart 21 mit der Rahmenvereinbarung im Jahre 1995 darauf verzichtet, so dass die DB AG die Grundstückserlöse vereinnahmt. Die bisherigen und noch zu erwartenden Erlöse aus den Grundstücksverkäufen und deren Verzinsung belaufen sich nach Berechnungen des Bundesrechnungshofes auf etwa 1 400 Mio. Euro.

3.3 Bewertung

Die Finanzierungsanteile des Bundes summieren sich auf 2553 Mio. Euro[1]. Er trägt damit die Hauptlast der Finanzierung, obwohl Stuttgart 21 als Projekt der DB AG und des Landes deklariert ist. Die DB AG beteiligt sich mit Eigenmitteln von 1115 Mio. Euro an dem Projekt, die durch die erzielten und noch zu erwartenden Grundstückserlöse mehr als gedeckt sind. Zudem ist sie an der Risikoabsicherung mit bisher 380 Mio. Euro beteiligt (vgl. Tabelle 1).

Zu beanstanden ist, dass die DB AG Mittel aus der LuFV bereitstellen will, die der Bund eindeutig für den Erhalt des Schienennetzes und nicht für den Neubau

[1] BSchwAG (§ 8 Abs. 1 und 2): 500 und 200 Mio. Euro; LuFV: 300 Mio. Euro; GVFG (Bundesanteil): 153 Mio. Euro; Grundstückserlöse: 1 400 Mio. Euro.

bestimmt hat. Hinzu tritt, dass diese Mittel für einen Zeitraum außerhalb des Geltungsbereichs der noch abzuschließenden LuFV eingeplant sind. Für diese Finanzierung besteht noch keine Bindung im Bundeshaushalt, da noch keine Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht sind. Der Bund ist deshalb haushaltsrechtlich nicht ermächtigt, für das Vorhaben eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens ist somit nicht sichergestellt. Zudem sind sich die Beteiligten über die Finanzierung des Risikos, das über 1320 Mio. Euro hinausgeht nicht einig. Berücksichtigt man die Erkenntnisse des Bundesministeriums über Mehrkosten bei vergleichbaren Großprojekten und die bisher nicht vorgesehenen Leistungen (s. Tz. 2), werden sich die Kosten für das Projekt auf über 5300 Mio. Euro erhöhen. Durch die geplante Finanzierungsaufteilung sind nur rund 4120 Mio. Euro abgedeckt. Damit verbliebe eine Finanzierungslücke von mindestens 1300 Mio. Euro.

4 Beteiligung des Bundes an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

4.1 Projektkosten

Die NBS Wendlingen – Ulm ist Bestandteil des vom Parlament verabschiedeten Bedarfsplans Schiene. Das Bundesministerium gab die Kosten mit Preisstand 2004 mit 2000 Mio. Euro an. Die dargestellten Preissteigerungen bewertete der Bund bislang nicht. Auch dieses Projekt hat mit rund 30 km einen Tunnelanteil von 50 %, der zudem in einem bautechnisch besonders risikoreichen Karstgebirge liegt.

4.2 Finanzierung

Das Land hat sich bereit erklärt, die Neubaustrecke in den Jahren 2010 bis 2015 mit 950 Mio. Euro zu finanzieren. Ab dem Jahr 2016 finanziert der Bund nach § 8 Abs. 1 BSchwAG 1050 Mio. Euro. Die DB AG hat 130 Mio. Euro für den Fall zugesagt, dass die Landesmittel verausgabt sind, bevor im Jahre 2016 die Bundesmittel zur Finanzierung bereitstehen. Die Risiken aus Preissteigerungen und Mehrkosten bei der Baumaßnahme trägt der Bund.

4.3 Bewertung

Der Bundesrechnungshof kritisiert, dass das Bundesministerium auch bei dessen Projekt seine eigenen Erkenntnisse über vergleichbare Großprojekte nicht umsetzt. Da die Risikofaktoren „hoher Tunnelanteil“ und „hoher Kupfer- und Stahl-

anteil“ auch hier gegeben sind, muss der Bund mit 60 % Mehrkosten rechnen. Damit lägen die Kosten bei mindestens 3200 Mio. Euro. Tatsächlich dürften die Kosten noch höher sein, da sie nicht an die aktuellen Preisstände angepasst und bauliche Risiken nicht berücksichtigt wurden. Die Mehrkosten sind nicht durch den Bundeshaushalt gedeckt. Die für dieses Projekt ausgebrachten Verpflichtungsermächtigungen decken diese Risiken nicht ab.

5 Stellungnahme des Bundesministeriums

Das Bundesministerium hat zu diesem Bericht Stellung genommen und ausgeführt, dass für Stuttgart 21 alle Projektteile kalkuliert seien. Gleichzeitig hat es darauf hingewiesen, dass es z. B. im Bereich Flughafenbahnhof zu Änderungen der Gesamtkosten kommen könne. Das Bundesministerium geht davon aus, dass eine allgemeine Baupreissteigerung von jährlich 1,5 % bereits berücksichtigt sei. Eine Kostensteigerung von 60 % erscheine überhöht.

Das Bundesministerium hat zudem ausgeführt, dass alle vom Bund zu finanzierenden Anteile im Haushalt 2009 dargestellt seien, wenngleich nicht projektscharf. Dies sei auch in Zukunft nicht beabsichtigt. Der Darstellung, dass die Grundstückserlöse den Anteil des Bundes an der Gesamtfinanzierung für das Projekt Stuttgart 21 erhöhen, hat das Bundesministerium nicht widersprochen. Es hat im Übrigen zugesagt, Kostensteigerungen bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm während der Bauphase zeitnah zu berücksichtigen.

Der Bundesrechnungshof weist nochmals darauf hin, dass das Bundesministerium selbst von Kostensteigerungen für Großprojekte von mindestens 60 %, teilweise sogar bis zu 100 % ausgeht. Er bleibt bei seiner Beanstandung, dass dem Haushaltsgesetzgeber bei fehlender projektscharfer Darstellung der zu finanzierenden Anteile wesentliche Grundlagen für eine Entscheidung über das Projekt vorenthalten blieben. Infolge der verzögerten – erst während der Bauphase – beabsichtigten Berücksichtigung der Kostensteigerungen, fehlt es derzeit an einer aktuellen Gesamtschau der Kosten, die für eine Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers notwendig wäre.

6 Empfehlung

Der Bundesrechnungshof vertritt die Ansicht, dass beide Vorhaben, sowohl Stuttgart 21 als auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, aufgrund der überwiegen-

den Finanzierung durch den Bund tatsächlich als dessen Projekte einzustufen sind. Hierfür ist der Nachweis des ordnungsgemäßen, wirtschaftlichen und sparsamen Mitteleinsatzes notwendig. Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, das Bundesministerium aufzufordern,

- die Grundstückserlöse wie Bundesmittel zu behandeln (es gilt Zuwendungsrecht),
- die Wirtschaftlichkeit der Projekte nachzuweisen,
- Finanzierungsquellen und -beträge für Baukosten und Preissteigerungen beim entsprechenden Haushaltstitel detailliert auszuweisen,
- Risiken zu benennen, damit das Parlament auf Grundlage exakter Daten entscheiden kann und
- eine Finanzierungsvereinbarung erst dann abzuschließen, wenn die Gesamtfinanzierung inklusive der Verteilung aller Risiken sichergestellt ist.

Hauser Dr. Wartenberg Zentner

Anlage 5

10. Dezember 2009

Aktueller Sachstand Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat in seiner gestrigen Sitzung den in der fortgeschriebenen Entwurfsplanung ermittelten Gesamtwertumfang des Projektes Stuttgart 21 in Höhe von 4.088 Mio. EUR zur Kenntnis genommen und der Aufnahme des Projekts in dieser Höhe in die Investitionsplanung zugestimmt. Er hat zur Kenntnis genommen, dass die Gesamtkosten des Projekts nach der Erwartung des Vorstands die in den Finanzierungsvereinbarungen vom 02.04.2009 vereinbarten Beträge in Höhe von 4.526 Mio. EUR nicht übersteigen werden. Dies muss durch eine entsprechende personelle und materielle Ausstattung der Projektsteuerung und Projektorganisation sichergestellt werden.

1. Hintergrund

Am 02.04.2009 wurden die Finanzierungsvereinbarungen zum Projekt Stuttgart 21 sowie die „Gemeinsame Erklärung“ zwischen den Vertragsparteien Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH und der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart sowie dem Verband Region Stuttgart unterzeichnet.

Der Aufsichtsrat der DB AG hatte dem Abschluss dieser Verträge bereits in seiner Sitzung am 10.12.2008 zugestimmt.

Über die Finanzierungsverträge ist das Projekt Stuttgart 21 mit einem Gesamtwertumfang in Höhe von maximal 4.526 Mio. EUR (3.076 Mio. EUR zzgl. 1.450 Mio. EUR Risikovorsorge) abgedeckt.

In der derzeitigen Investitionsplanung der drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH ist das Projekt dementsprechend mit einem Gesamtwertumfang von 3.076 Mio. EUR enthalten. Zusätzlich ist auf Konzernebene der Risikobeitrag von 1.450 Mio. EUR (davon 502 Mio. EUR im Mittelfristzeitraum) mit einem Eigenmittelanteil von 510 Mio. EUR (davon 220 im Mittelfristzeitraum) geplant.

In der u.a. mit dem Land Baden-Württemberg abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ist vorgesehen, dass die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen, wenn nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31.12.2009, eine Erhöhung der für das Pro-

jekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, die das Risikobudget übersteigt. Dies ist nach dem Ergebnis der Entwurfsplanung nicht der Fall.

2. Ergebnis der Entwurfsplanung

In den Finanzierungsvereinbarungen zu Stuttgart 21 wird von einem Gesamtwertumfang des Projektes von 2.810,4 Mio. EUR (real) bzw. 3.076 Mio. EUR (nominal) ausgegangen. Dieser Gesamtwertumfang entspricht dem Preisstand des Jahres 2004 und sollte im Rahmen der Entwurfsplanung aktualisiert werden. Für entsprechende Anpassungen sahen die Finanzierungsvereinbarungen einen Risikovorsorgebetrag in Höhe von 1.450 Mio. EUR vor. Die Entwurfsplanung wurde in den letzten Monaten entsprechend der vereinbarten Vorgehensweise von der DB ProjektBau unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Hany Azer entsprechend aktualisiert.

2.1 Kostenermittlung durch Fachplaner und Fortschreibung der Baukosten gemäß Entwurfsplanung

In einem ersten Schritt sind die Teilentwurfshefte einschließlich der Entwurfsplanung durch die beauftragten Fachplaner erstellt und durch die Projektsteuerung, Gutachter, Ingenieurbüros und die DB ProjektBau GmbH fachlich geprüft und bewertet worden.

Das Projekt Stuttgart 21 ist in sieben Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Seit 2004 konnten fünf von sieben Planfeststellungsverfahren mit rechtskräftigen Feststellungsbeschlüssen abgeschlossen werden. Die noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsabschnitte liegen dem EBA zur Genehmigung vor. Durch die abgeschlossenen bzw. weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahren wurden die Planungsgrundlagen deutlich verbessert. Insbesondere konnten die in den Planfeststellungsbeschlüssen enthaltenen Auflagen bewertet werden. Zudem wurden Mehrmassen, Änderungen der anzusetzenden Einheitspreise sowie die Fortschreibungen technischer Vorschriften und Regelwerke (verschärfte Tunnelsicherheitsrichtlinien und zusätzliche Rettungs- und Fluchteinrichtungen) berücksichtigt.

Die wesentlichen Veränderungen gegenüber der Planung aus dem Jahr 2004 liegen dementsprechend in der Aufnahme bisher nicht enthaltener Leistungen, der Berücksichtigung von Auflagen aus den Planfeststellungsbescheiden, der Änderung von technischen Vorschriften und Richtlinien sowie deutlich konkretisierter Massenannahmen. Des weiteren wurden die Einheitspreise aktualisiert.

Im Einzelnen haben sich die Baukosten insbesondere in folgenden Bereichen erhöht:

Einsparungen aus 2004, nicht berücksichtigt in 2009 (Selbstabdichtung, Reduzierung Schalendicke, Reduzierung Rohbaukosten)	155.000.000 €
Oberbau (Feste Fahrbahn, Gleise, Weichen, Schotter, usw	112.036.941 €
Grunderwerb	129.900.000 €
Zentrale Logistik (Baustrassen, übergeordnete Infrastruktur)	4.465.667 €
ETA (Signale, ESTW, Oberleitung)	130.275.211 €
Baustelleneinrichtung (Baufeldfreimachung, Hebezeuge, Baubüros, usw.)	198.659.013 €
Ausbruch (ohne BoVEK)	198.154.988 €
Aushub	21.046.764 €
Transport Ausbruch (BoVEK)	28.350.157 €
Spritzbeton	30.417.655 €
Beton	39.189.584 €
Betonstahl	232.504.600 €
Sonstiges	220.528.476 €
Summe	**1.500.529.056 €**

Für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte ergeben sich aus der Fortschreibung der Baukosten damit folgende Kostenvolumen:

PFA 1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof Stuttgart	**893.072.509,28**
PFA 1.2	Fildertunnel	**753.874.009,00**
PFA 1.3	Filderbahnhof mit Flughafenanbindung	**488.017.226,00**
PFA 1.4	Filderbereich bis Wendlingen	**205.057.490,00**
PFA 1.5	Zuführung Feuerbach/Bad Cannstatt	**800,934.297,00**
PFA 1.6	Zuführung Ober-/Untertürkheim	**925.044.759,00**
Summe Baukosten		**4.066.000.290,28**

2.2 Aktualisierung der Kostenkalkulation nach Markt- und Vergabeanalyse sowie einer Optimierung der Bauwerke

In einem weiteren Schritt wurden die fortgeschriebenen Baukosten dann auf Einsparpotentiale und Optimierungsmöglichkeit untersucht und wie folgt fortgeschrieben und aktualisiert:

Mio. Euro	
Baukosten gem. Entwurfsplanung (real)	4.066,0
Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen	44,1
Einsparpotenziale aus Markt- und Vergabeanalyse	-597,9
Chancen aus Optimierung der Bauwerke	-294,0
Summe Baukosten	**3.218,2**
Planungskosten (17% der Baukosten)	547,1
Summe Bau-/Planungskosten (Realwert)	**3.765,3**
Nominalisierung gemäß Vergaben	322,5
Summe Bau-/Planungskosten (Nominalwert)	**4.087,8**

Die fortgeschriebene Entwurfsplanung führt zu einem aktualisierten Projektbudget von 4.088 Mio. EUR.

Für gegenwärtig nicht konkretisierte und somit nicht quantifizierbare Risiken stehen vor dem Hintergrund des in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Finanzierungsrahmens ca. 440 Mio. EUR bzw. ca. 15% der Bausumme zur Verfügung. Es ist damit zu erwarten, dass die Gesamtkosten des Projekts die in den Finanzierungsvereinbarungen vom 02.04.2009 vereinbarten Beträge nicht übersteigen werden. Dies wird durch eine entsprechende personelle und materielle Ausstattung der Projektsteuerung und Projektorganisation sichergestellt.

Die einzelnen Positionen der Kostenkalkulation erklären sich wie folgt:

2.2.1 Regionale Abstell- und Behandlungsanlagen

Derzeit bestehen Abstell- und Behandlungsanlagen im Vorfeld des Kopfbahnhofs Stuttgart. Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 sollen diese Abstell- und Behandlungsanlagen geräumt werden. Hierfür sind als Ersatz Abstell- und Behandlungsanlagen in Stuttgart sowie der Peripherie vorgesehen. Ein Kostenanteil für die peripheren Abstellanlagen von 44 Mio. EUR ist in der Kostenkalkulation zu Stuttgart 21 enthalten. Die darüber hinausgehenden Kosten sind außerhalb des Projektes zu finanzieren und waren auch bisher nicht Bestandteil des Projektes.

2.2.2 Einsparpotentiale aus Markt- und Vergabeanalyse

Auf Basis einer Marktpreiserhebung durch den Einkauf der DB AG sind die Kosten der Planer für einzelne Pakete (Betonstahl, Spritzbeton, konventioneller Oberbau, Feste Fahrbahn, Masse-Feder-System) mit aktuellen Preisen verglichen worden. Des Weiteren wurden die Ansätze der Fachplaner verglichen und erkannte Überhöhungen aufgrund von Erfahrungswerten (z.B. Tunnelausbruch, Baustelleneinrichtung) gesondert ausgewiesen. Um ggf. vorhandene Abweichungen zwischen Erfahrungswerten und unterschiedlichen Kalkulationsarten (insbesondere bei der Baustelleinrichtung) zu überprüfen, sind abschließend die Ergebnisse der geschätzten Kosten mit einer Analyse bundesweiter Vergaben für Tunnelbaumaßnahmen der DB AG verglichen worden. Die Einsparpotenziale aus dieser Markt- und Vergabeanalyse betragen rund 598 Mio. EUR.

Betonstahl	87,7 Mio. €
Spritzbeton	28,8 Mio. €
Ausbruch	146,5 Mio. €
Konventioneller Oberbau	40,1 Mio. €
Masse-Feder-System (zulage)	5,2 Mio. €
Feste Fahrbahn (befahrbar)	29,0 Mio. €
Grundstücke	129,9 Mio. €
Baustelleneinrichtung	130,6 Mio. €
Summe	597,8 Mio. €

2.2.3 Chancen aus Optimierung der Bauwerke

Ohne vertiefte Planung wurden weitere Möglichkeiten abgeschätzt, ohne Beeinträchtigung der Qualität und Sicherheit der Bauwerke Optimierungen vornehmen zu können. Dabei wurden Einsparungsmöglichkeiten ohne Änderung der Planfeststellung in Höhe von 218 Mio. EUR, mit Änderung der Planfeststellung in Höhe von 62 Mio. EUR sowie mit Änderung der Planfeststellung und Auswirkungen auf das Urheberecht in Höhe von 14 Mio. EUR (gesamt: 294 Mio. EUR) identifiziert.

Einsparpotentiale werden in der Veränderung der Vortriebstechnologie (Spritzbetonbauweise anstelle des maschinellen Vortriebs), geringerer als angenommener Quelldruck mit Auswirkung auf die benötigte Stahlmenge in den betroffenen Tunnelbauwerken sowie den unterschiedlichen Bahnsteighöhen in der Station Terminal, im Planfeststellungsabschnitt 1.5 beim Zwischenangriff Nord und den Bauwerken der DB Station&Service AG gesehen. Zur Realisierung dieser Punkte ist zum Teil die Zustimmung des EBA, der Architekten, der Projektpartner, der Bauherren und Gutachter notwendig. Insbesondere die Rückführung des Druckansatzes, die das größte Einsparvolumen beinhaltet, ist von Seiten des Eisenbahnbundesamtes noch nicht genehmigt.

2.2.4 Planungskosten

Für die Ermittlung der Planungskosten Stuttgart 21 wurde auf Erfahrungswerte anderer Großprojekte zurückgegriffen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Projektes ‚Optimierung Planungskosten' und den mit den Finanzierungsgebern verabredeten Vereinfachungen bei der Beantragung von Baukostenzuschüssen und der Erstellung von Verwendungsnachweisen wird für die weitere Projektrealisierung eine Planungskostenquote in Höhe von 17 % und somit von 547,1 Mio. EUR für realistisch gehalten.

2.2.5 Nominalisierung gemäß Vergaben

Die von DB ProjektBau erhobenen Kosten basieren auf dem Preisstand 2008 (Realwerte). Basis für die Nominalisierung sind die aus dem Finanzierungsvertrag abgeleiteten Bauraten nach Jahresscheiben ergänzt um die vorliegenden Kostenerhöhungen. Jede Jahresscheibe wurde zunächst mit einer Preissteigerung von 1,5% p.a. nominalisiert. In Summe würde dies zu einer Nominalisierung in Höhe von 10,4% des Realwertes führen.

In der Praxis ist davon auszugehen, dass ein nennenswerter Anteil des Gesamtwertumfangs (ca. 35% für Tunnel und Ausstattung) in den Jahren 2011/2012 zur Vergabe ansteht. Der darin enthaltene hohe Anteil für Stahl ist in der Regel mit Preisgleitklauseln hinterlegt. Für die Elektrotechnische Ausstattung (LST) sowie die Bahnhöfe und deren Ausstattung erfolgt die Vergabe voraussichtlich ab 2015/2016. Da die vergebenen und nicht mit Preisgleitklauseln unterlegten Leistungen ab dem Zeitpunkt der Vergabe voraussichtlich keiner Preissteigerung unterliegen, ergibt sich eine geringere Nominalisierung in Höhe von ca. 8,6%.

3. Wirtschaftlichkeitsrechnung:

Für den Konzern ist das Projekt auf Basis der Kalkulation gemäß Finanzierungsvereinbarung auskömmlich. Eine ausgeglichene Wirtschaftlichkeit ist bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4.769 Mio. EUR gegeben.

Der anteilige Kapitalwert der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist negativ und belastet deren Ergebnisse ab 2010. Dieser Nachteil soll primär durch die bis zur Inbetriebnahme erfolgenden Preiserhöhungen bei den Infrastrukturanlagen ausgeglichen werden.

4. Folgen eines Projektausstiegs

Falls es zu keiner Durchführung des Projekts kommen würde, ergäben sich für die DB AG erhebliche nachhaltige Konsequenzen. Gemäß Finanzierungsvereinbarung mit dem Land trägt das Land nur 40% der entstandenen Kosten seit Abschluss des Memorandum of Understanding bis zum Projektabbruch. Bei einem Projektabbruch 12/2009 würde das Land von den bis dahin aufgelaufenen Kosten (73 Mio. EUR) einen Anteil von ca. 29 Mio. EUR erstatten, der das Ergebnis der EIU in dieser Höhe wieder entlasten würde. Darüber hinaus würden folgende Nachteile entstehen:

4.1 Abhängigkeit zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Falls das Projekt Stuttgart 21 nicht realisiert wird, ist auch das Projekt NBS Wendlingen-Ulm in seiner Realisierung gefährdet. Soweit Risiken dargestellt werden, die darauf beruhen, dass die Fortführung des Projektes Stuttgart 21 aufgrund der Kostenerhöhungen nicht sichergestellt ist, gilt dies entsprechend auch für das Projekt NBS Wendlingen-Ulm. Der Zuschuss des Landes zur NBS Wendlingen-Ulm in Höhe von 950 Mio. EUR erfolgt nur im Hinblick auf eine gleichzeitige Realisierung beider Projekte. In diesem Fall wäre die Finanzierung dieses Vorhabens bis 2016 nicht gesichert.

Damit die bereits erteilten Planfeststellungsbeschlüsse nicht außer Kraft treten, wäre durch das Projekt abhängig vom Eintritt der Unanfechtbarkeit der einzelnen Beschlüsse ggf. rechtzeitig eine Verlängerung zu beantragen oder analog dem Vorgehen bei der VDE 8.1 ein Baubeginn mit moderaten Jahresraten erforderlich. Hierfür wäre eine neue Finanzierungsvereinbarung mit dem BMVBS sowie eine Umsteuerung der knappen BHH-Mittel des Bedarfsplans unter Neubewertung der Prioritäten der Bedarfsplanvorhaben und ggf. dort anfallenden Mehrkosten aufgrund Projektverzögerungen bzw. negativen Ergebnissen auf die WR durch spätere Inbetriebnahmetermine erforderlich. Aus heutiger Sicht ist eine Bundesfinanzierung vor 2016 nicht sehr wahrscheinlich.

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass eine Nichtrealisierung der NBS Wendlingen-Ulm die verkehrliche Wirkung des Projekts NBS Rhein/Main-Rhein-Neckar gefährden würde.

4.2 Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe von 2001

Die DB AG und die DB Netz AG haben der Stadt Stuttgart im Dezember 2001 die Flächen A2, A3, B, C, D zum Preis von 459 Mio. EUR verkauft. Die Stadt Stuttgart hat bei Nichtrealisierung des Projekts Stuttgart 21 ein vertraglich vereinbartes Rücktrittsrecht an den ihr verkauften Grundstücken. Hierzu ist vereinbart, dass die DB AG den erhaltenen Kaufpreis zuzüglich einer Verzinsung von 5,5% p.a. ab Kaufpreiszahlung Zug um Zug gegen Rückübereignung erstattet.

Bei einem Projektabbruch zum 31.12.2009 wären insgesamt 702 Mio. EUR an die Stadt Stuttgart zurückzuzahlen, davon entfallen 459 Mio. EUR auf den originär gezahlten Kaufpreis sowie 243 Mio. EUR auf den Zinsanspruch. Bei der DB Netz AG wurde für die Erträge aus dem Grundstücksgeschäft und die im Falle der Rückabwicklung fälligen Zinsen bilanzielle Vorsorge getroffen und diese jedes Jahr um den Betrag der zusätzlich erforderlichen Zinsen aufgestockt. Per 31.12.2008 hatte die Risikovorsorge einen Umfang von insgesamt 615 Mio. EUR. Nach Aufhebung des Gremienvorbehalts am 30.06.2009 wurde diese Risikovorsorge in vollem Umfang aufgelöst und dem außerordentlichen Ergebnis zugeführt. Ein Projektabbruch führt zu entsprechenden Korrekturbuchungen.

4.3 Rückforderungen aus Grundstücksverkäufen an Dritte

Bei den Grundstücksverkäufen an Dritte (Veräußerungen für insgesamt ca. 125 Mio. EUR) wurde kein Rücktrittsrecht vereinbart, entsprechende Forderungen Dritter sind bei Projektabbruch dennoch nicht gänzlich auszuschließen.

4.4 Rückzahlung des Betriebskostenzuschusses der Flughafen Stuttgart GmbH

Die Flughafen Stuttgart GmbH hat der DB Netz AG einen Betriebskostenzuschuss i.H.v. 112,4 Mio. EUR überwiesen. Diese Zahlung ist Teil der Beiträge des Landes Baden-Württemberg und seiner Partner zum Projekt Stuttgart 21. Im Falle eines Projektabbruchs ist dieser Betrag zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen.

4.5 Abschreibung der bisher verausgabten Planungskosten

Die in 2009 angefallenen Planungskosten i.H.v. ca. 30 Mio. EUR wurden aktiviert. Per 31.12.2008 haben die DB Netz AG und die DB Station&Service AG die bis dahin angefallenen Planungskosten in Höhe von ca. 210 Mio. EUR außerplanmäßig abgeschrieben.

4.6 Sonstige Projekt/Budgetkosten

Zusätzlich wären bestehende Ingenieurverträge zu kündigen. Bei den Ingenieurverträgen zu NBS Wendlingen – Ulm wäre ebenfalls eine Kündigung zu prüfen. Hieraus würden den EIU Kosten entstehen. Eine aktuelle Übersicht liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Eine Schätzung ergab Kosten i.H.v. 31 Mio. EUR für Stuttgart 21 und 20 Mio. EUR für die NBS Wendlingen-Ulm.

4.7 Rückzahlung der von der EU erhaltenen Zuschüsse

Ebenso wären von der EU erhaltene Zuschüsse für Planung (bis 10/2009) in Höhe von ca. 5 Mio. EUR zurückzuzahlen.

4.8 Reinvestitionen Knoten Stuttgart

Da seit 1994 Überlegungen getroffen wurden, im Rahmen von Stuttgart 21 den Knoten Stuttgart neu aufzubauen, wurden erforderliche Ersatzinvestitionen auf das Notwendige beschränkt. Für den Fall, dass Stuttgart 21 nicht realisiert wird, sind langfristig (bis 2054) in die Netzinfrastruktur sowie in die Bahnhöfe im Knoten Stuttgart ca. 1.350 Mio. EUR zu investieren. Die wesentlichen Anteile sind Tunnel (ca. 78 Mio. EUR), Eisenbahnbrücken (ca. 596 Mio. EUR), Signal- und Fernmeldeanlagen (ca. 172 Mio. EUR), Gleisanlagen und Bahnkörper (ca. 276 Mio. EUR), Planungskosten DB Netz (ca. 98 Mio. EUR) und Bahnhöfe (ca. 135 Mio. EUR). Auf den Zeitraum bis 2020 entfallen davon ca. 340 Mio. EUR.

In die Abstell- und Behandlungsanlagen wären bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ersatzinvestitionen in Höhe von ca. 120 Mio. €, bei DB Bahn Regio in Höhe von ca. 100 Mio. € erforderlich.

4.9 Betriebliche Folgen

Ebenfalls entstünden erhebliche betriebliche Auswirkungen. So könnte der bestehende Bahnhof das Betriebsprogramm des BVWP 2003 mit dem Prognosehorizont 2015 deutlich schlechter abfahren als Stuttgart 21. Das Verspätungsniveau steigt gegenüber Stuttgart 21 deutlich. Weitere positive Verkehrsentwicklungen können nur begrenzt umgesetzt werden. Bauliche Alternativen wie "K21" sind nicht so leistungsfähig wie Stuttgart 21. Die Fahrzeiteinsparungen und für Umsteiger günstigen Durchmesserlinien können nicht realisiert werden.

Für die weitere Instandhaltung des Bahnhofs wäre ein Sofortprogramm aufzulegen, um den Instandhaltungsrückstau (Oberbau, Ingenieurbau, ETA) abzubauen. Die Planung und Umsetzung alternativer Konzepte benötigt erneute Planungskosten und Zeit (5-10 Jahre), wobei der Ausgang aufgrund schwieriger Randbedingungen (Planfeststellung, Finanzierung etc.) ungewiss ist.

4.10 Effekte bei den EVU

Bei DB Bahn Fernverkehr lassen sich bei Nichtrealisierung von Stuttgart 21 / NBS Wendlingen – Ulm erhebliche Zusatzerlöse nicht realisieren. In der WR wurden diese mit einem Kapitalwert von +361 Mio. EUR berücksichtigt. Bei Railion würden mögliche Mehrverkehre mit einem Kapitalwert von +14 Mio. EUR entfallen.

5. Bonatzbau

Die neue Verkehrsstation Stuttgart Hauptbahnhof verursacht aufgrund der Umleitung der Personenströme einen Kapitalwertverlust von 68,8 Mio. EUR aufgrund der Einnahmeverluste bei der Vermarktung. Dieser Betrag ist in der WR Stuttgart 21 enthalten. Zur Drittverwendung des Bonatzbaus sind Investitionen von ca. 110 Mio. EUR erforderlich. Diese Investition ist nicht Gegenstand des Projekts Stuttgart 21.

Die Erben des Architekten Paul Bonatz, der das nach ihm benannte Stuttgarter Bahnhofsgebäude 1927 errichtete, haben urheberrechtliche Ansprüche bei der Neugestaltung des Hauptbahnhofs Stuttgart geltend gemacht. Es wird davon ausgegangen, dass diesbezüglich eine Einigung bzw. eine adäquate gerichtliche Lösung herbeigeführt werden kann.

❑

Anlage 6

Stuttgart 21 Bahn will Einsparungen von 900 Millionen

Von Konstantin Schwarz 10. Mai 2010 - 10:10 Uhr

Werbeplatkate für Stuttgart 21 im Bahnhof *Foto: Kraufmann*

Mittelstand hat bei Tunnelbau kaum Chancen - Einkauf der Bahn korrigiert Zahlen der Planer.

Stuttgart - Bald will die Bahn das große Graben für Stuttgart21 beginnen. Bahnhof und 57 Kilometer Strecke sollen 4,1 Milliarden Euro kosten. Oder werden es 4,9? Diese Zahl hatte die DB im Oktober 2009 berechnet. Das hätte das Projektende bedeutet. So wurde nochmals kalkuliert - mit kaum verständlichen Abschlägen.

In den nächsten Monaten veröffentlicht der Stuttgart-21-Bauchef Hany Azer Ausschreibungen im Dutzend. Kaum einer der unterirdischen Gleisabschnitte wird für unter 500 Millionen Euro zu haben sein. Der von Politikern gepriesene Mittelstand im Land schaut bei diesen Maßeinheiten in die Röhre. "Das Thema Mittelstand gibt es bei den Losgrößen so jetzt noch nicht", sagt Karl Franz, Sprecher von Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU). Die Firmen müssten sich "entsprechend aufstellen" und Arbeitsgemeinschaften bilden.

"Wir wissen, dass man einen Tunnel nicht in 30 Abschnitte aufteilen kann, wir werden da keine riesigen Umsätze machen", zeigt sich Wolfgang Paul nicht überrascht. Der Vorsitzende der Fachgruppe Tiefbau beim Verein Bauwirtschaft Baden-Württemberg ist dennoch optimistisch und hofft für seine Mitglieder auf etliche "Nebenleistungen". "Stuttgart 21", sagt Paul, "ist ein tolles Projekt und wichtig für die gesamte Region."

Im Juli 2008 lag die Bausumme bei 2,8 Milliarden Euro. Innenminister Heribert Rech nannte da erstmals Kosten einzelner Abschnitte. Im August 2008 korrigierte die DB auf 3,1 Milliarden. Im Dezember 2009 legte Bahn-Chef Rüdiger Grube nach: 4,1 Milliarden. "Wir

bleiben unterhalb der Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden", verkündete ein angespannter Bahn-Chef. Jetzt werde gebaut.

Seite 2*Stuttgart 21* Hatten die Fachplaner Mondpreise kalkuliert?

Von Konstantin Schwarz 10. Mai 2010 - 10:10 Uhr

Grube war klug genug, keine absolute Kostensicherheit zu versprechen - immerhin hatte seine Einkaufsabteilung die zwei Monate alte Kalkulation der Fachplaner harsch korrigiert. Die Baukosten laut Fachleuten: 4,98 Milliarden Euro.

"Ob die Einsparungen funktionieren, können wir nicht beurteilen", sagt Wolfgang Paul. Die Lebenserfahrung zeige aber, dass es "im Baubereich Erhöhungen gibt". Aktuell trifft dies auf Baustahl zu. Vor drei Monaten kostete die Tonne 140 Euro. Inzwischen müssen 350 Euro bezahlt werden.

Die Fachplaner von Bauchef Azer hatten, so eine internes DB-Papier vonDezember 2009, bei ihrer Kalkulation "Mehrmassen, bisher nicht enthaltene Leistungen, Änderungen der Einheitspreise, Fortschreibungen von Regelwerken" und anderes berücksichtigt. Sie setzten zum Beispiel 129,9 Millionen Euro zusätzlich für den Grunderwerb an, schlugen 198 Millionen für den Tunnelausbruch, 30 für Spritzbeton und 232 Millionen Euro für Betonstahl zu.

Grubes Einkäufer korrigierten: Eine "Marktpreiserhebung" zeige Sparpotenzial. Die Einkäufer strichen die 129,9 Millionen Euro höheren Grundstückkosten wieder, kassierten beim Spritzbeton 28,8 beim Tunnelausbruch 146,5, beim Betonstahl 87,7 Millionen. Außerdem könnten noch bis zu 294 Millionen durch "Optimierungen" gestrichen werden. Diese Summe wurde "ohne vertiefte Planung" abgeschätzt.

Hatten die Fachplaner Mondpreise kalkuliert? Wo liegen die Grundstückskosten? Das Stuttgart-21-Sprecherbüro von Wolfgang Drexler nimmt keine Stellung. Die Landsiedlung, die im DB-Auftrag Grund kauft, hat einen Maulkorb, verweist auf die Bahn. Und DB-Bauchef Hany Azer steht unter massivem Druck. Bei einer der jüngsten Ausschreibungen sollte nach Informationen aus der Branche das Baugrundrisiko auf die Firmen abgewälzt werden. Der Fall drang bis zur Spitze des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie. Die Unternehmen reagierten. "Die Bahn hat getobt, weil sich um diese Ausschreibung keine einzige Firma beworben hat", sagt ein Verbandsvertreter.

Stuttgart 21

Für neue Tunnelpläne fehlt der Antrag

Thomas Braun, veröffentlicht am 23.12.2009

Auch Zugtunnel wie hier der Schellenbergtunnel müssen abhängig von der geologischen Situation hohen Gesteinsdrücken widerstehen. Die Bahn sieht bei den Stuttgart-21-Tunnels noch ein Einsparpotenzial – und will die Wände dünner bauen. *Foto: Manfred Gorus*
Großansicht

Stuttgart - In der Debatte über die Kostenexplosion bei Stuttgart 21 sind die von Bahn-Chef Rüdiger Grube genannten Einsparpotenziale beim Tunnelbau in den Blickpunkt geraten. Zwar könnten beim Betonstahl 88 Millionen und beim Aushub 146 Millionen Euro gespart werden, wenn man die Wände der Röhren dünner machen würde als bisher geplant, weil inzwischen von einem niedrigeren Druck des Gesteins ausgegangen wird. Das Eisenbahnbundesamt (Eba) hat diese Neuplanung aber noch nicht absegnet. Der Aufsichtsbehörde liegen entsprechende Anträge der Bahn noch gar nicht vor, wie der stellvertretende Eba-Sprecher Ralph Fischer gegenüber der Stuttgarter Zeitung bestätigte.

Weitere Artikel zum Thema

Reisechaos Eurostar steckt in der Bredouille »
Stuttgart 21 Bahnhof im Zwergenformat »
Stuttgart 21 Hoffen, dass Geld übrigbleibt »
Stuttgart 21 Protestbewegung lässt nicht locker »
alle Artikel anzeigen »

Die Frage, wie lange ein solches Genehmigungsverfahren dauert und ob es nochmals eine Anhörung von Verbänden, Betroffenen und Projektbeteiligten braucht, könne das Eba momentan "nicht beantworten". Ein abschlägiger Bescheid aus Bonn käme der Bahn ungelegen. Die aktuell auf 4,1 Milliarden Euro bezifferten Baukosten für Stuttgart 21 wären nicht haltbar, es müsste erneut auf den eigentlich für die Bauphase reservierten Risikofonds zugegriffen werden, der steigende Kosten bis zu einer Höhe von maximal 4,5 Milliarden Euro absichert. Die Bahn will die Anträge beim Eba nach Informationen der StZ erst einreichen, wenn die Statik für die Tunnels exakt berechnet ist.

Der Münchener Gutachter Martin Vieregg, der im Auftrag der Grünen arbeitet, hält auch deswegen trotz der Dementis des Projektsprechers Wolfgang Drexler seine Aussagen zu Bau- und Kostenrisiken bei Stuttgart 21 aufrecht. Drexler hatte unter anderem bestritten, dass die Hälfte der Stuttgart-21-Tunnels durch quellfähige Gesteinsschichten führen. "Der Fildertunnel verläuft zu 54 Prozent durch den unausgelaugten Gipskeuper, die Strecke nach Untertürkheim zu 43 Prozent und die Strecke nach Feuerbach zu 51 Prozent", sagt hingegen Vieregg. Wie berichtet, quillt der Gipskeuper auf wie ein Hefeteig, sobald er mit Wasser in Berührung kommt. Andere Abschnitte wie der Tiefbahnhof, der S-Bahn-Tunnel nach Cannstatt sowie die Tunnels auf den Fildern seien nicht problematisch.

Gutachter Vieregg verweist zudem darauf, dass in den Planfeststellungsbeschlüssen sehr dicke Tunnelwände genehmigt worden seien - allerdings nur in jenen Abschnitten der

insgesamt 66 Tunnelkilometer, die durch quellfähiges Gestein führen. Diese seien für einen Gesteinsdruck von 4,5 Megapascal ausgelegt gewesen, so Bahn-Chef Grube. Die dünneren Wände müssten dagegen nur einem Quelldruck des Anhydrits von zwei Megapascal standhalten. Solche Tunnels, so Vieregg, "müssen neu genehmigt werden".

Gründe für Tunnelwanddicke unklar

Die Gründe dafür, dass die Ingenieure ursprünglich sehr hohe Maßstäbe an die Tunnelwanddicke angesetzt haben, können heute selbst Projektbeteiligte nicht mehr erklären. Offenbar hätten die Fachleute den Maximalstandard zugrunde gelegt, um die Planung in diesem Punkt unangreifbar zu machen, heißt es. Das sieht auch Gutachter Vieregg so, der die 160 Aktenordner umfassenden Pläne der Bahn zu Stuttgart 21 gesichtet hat.

Vieregg beruft sich bei seinen Annahmen auf Fachliteratur von Schweizer Experten, die beim Tunnelbau ein sogenanntes Knautschsystem propagieren, das den Druck des Gesteins abfedern soll. Dort heißt es unter anderem, dass "der Prognostizierbarkeit der Quellprozesse für eine Betriebsdauer von rund 100 Jahren und insbesondere in quellfähigem Fels enge Grenzen gesetzt sind".

Die Bahn räumt ein, dass ihre neue Kalkulation Möglichkeiten zur Kosteneinsparung "ohne vertiefte Planung" enthält und diese vom Eisenbahnbundesamt auch "noch nicht genehmigt" seien. Im Klartext: die aktuelle Kostenkalkulation für das Projekt fußt auf der Annahme, dass die Bonner Kontrolleure keine Einwände etwa gegen dünnere Tunnelwände geltend machen werden. Aus einem internen Papier der Bahn, das der StZ vorliegt, geht hervor, dass sich das gesamte von der Aufsichtsbehörde abzusegnende Einsparvolumen - ob mit oder ohne Änderung der bereits genehmigten Pläne - auf 294Millionen Euro beläuft.

Dass nicht alle Pläne zu Stuttgart 21 durchgewinkt werden, hat das Eba bereits im November dokumentiert: Damals verpflichtete die Behörde den Schienenkonzern zu einer Nachbesserung beim Sicherheitskonzept für den knapp zehn Kilometer langen Fildertunnel zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Demnach muss die Bahn nun alle 500 Meter sogenannte Rettungsstollen zwischen den Tunnelröhren anlegen, nicht nur alle 1000 Meter.
v

DOW JONES

STUTTGARTER NACHRICHTEN

SE Nachrichten
HD **Bahn will**
WC 372 Wörter
PD 13 Dezember 2012
SN Stuttgarter Nachrichten
SC STUNAC
PG 1
LA Deutsch
CY © 2012 Stuttgarter Nachrichten.

LP

Die **Kosten** für das Projekt **Stuttgart 21** steigen von bisher finanzierten 4,5 auf bis zu 6,8 Milliarden Euro. Die Bahn will 1,1 Milliarden übernehmen, das Land soll den Rest stemmen.

Stuttgart 21: Konzern räumt katastrophale Fehler ein - Projektkosten explodieren auf bis zu 6,8 Milliarden

TD

Von Konstantin Schwarz

Von und Markus Grabitz

Stuttgart/Berlin Volker Kefer, der Technikvorstand der Deutschen Bahn AG, hat am Mittwoch dem 20-köpfigen Bahn-Aufsichtsrat neue Zahlen für **Stuttgart 21** präsentiert. Die **Kosten** für den Tiefbahnhof und die rund 60 Kilometer Stecke, bisher mit 4,526 Milliarden Euro abgesichert, explodieren. Im ungünstigsten Fall würden 6,8 Milliarden Euro fällig. 1,1 Milliarden will der Bahn-Konzern wegen eigener Fehler übernehmen. Der Aufsichtsrat hat dies zur Kenntnis genommen. Entscheiden will er in einer Sondersitzung im kommenden Jahr.

Zu den Fehlern der Bahn zählt zum Beispiel, dass der Aufwand für das Verlegen von Leitungen unter dem Tiefbahnhof viel zu gering kalkuliert wurde. Bei den Tunneln fällt erheblich mehr Gesteinsausbruch an. Außerdem braucht die Bahn mehr Stahl als erwartet.

Durch den Zuschuss von 1,1 Milliarden Euro gewinne das Projekt neue Sicherheit, so Kefer, weil der noch vorhandene Puffer auf 930 Millionen Euro wachse. Kefer: "Wir wollen für die Zukunft gewappnet sein."

Während die Bahn 1,1 Milliarden bringt, sollen die Partner Land und Stadt mindestens 790 Millionen beisteuern - oder zum Beispiel Grundstücke billig oder kostenlos geben. Bei einer weiteren Zeitverzögerung könnten es bis zu 1,2 Milliarden werden. Man warte aktuell auf 31 Genehmigungen, sagte Kefer, um den Bau weiterführen zu können. Er appellierte an Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), das Prüfpersonal beim Eisenbahn-Bundesamt in Stuttgart rasch aufzustocken.

Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) und sein Stellvertreter Nils Schmid (SPD) lehnen eine Kostenbeteiligung ab. Mit den 1,2 Milliarden "hat das Land nichts zu tun", so Schmid. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sagte, **Stuttgart 21** sei "ein Fall für den Bundesrechnungshof".

"Eine einseitige Kostenübernahme durch die Bahn ist nicht darstellbar", betonte ein Mitglied des Kontrollgremiums. Man erwarte Geld vom Land, ansonsten könne das Projekt scheitern. Vom Vorstand wolle man zur Sondersitzung eine "valide Berechnung alternativer Szenarien". Kefer, so der Aufsichtsrat, werde im Amt bleiben.

Tagesthema

Seite 2 und 3

CO db : Deutsche Bahn AG

IN i71 : Railroads | irailtr : Road/Rail Transport | itsp : Transportation/Shipping

RE badwrt : Baden-Württemberg | dach : DACH Countries | eecz : European Union Countries | eurz : Europe | gfr : Germany | weurz : Western Europe

PUB Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co KG

AN Dokument STUNAC0020121213e8cd0000g

Zusammenfassung der Suche

Text	stuttgart 21 and kosten
Datum	Gesamtes Archiv
Quelle	Stuttgarter Nachrichten.
Autor	Alle Autoren
Unternehmen	Alle Unternehmen
Thema	Alle Themen
Branche	Alle Branchen
Region	Alle Regionen
Sprache	Deutsch
Nachrichtenfilter	Datum: 1 Januar 2012 - 31 Dezember 2012
Gefundene Ergebnisse	204
Zeitstempel	10 April 2018 1:54

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

DOW JONES

STUTTGARTER NACHRICHTEN

SE Zeitgeschehen
HD **Stuttgart 21 wird für Kefer zum Offenbarungseid**
WC 972 Wörter
PD 13 Dezember 2012
SN Stuttgarter Nachrichten
SC STUNAC
PG 3
LA Deutsch
CY © 2012 Stuttgarter Nachrichten.

LP

Die Befürchtungen haben sich bestätigt. Die Bahn muss zugeben, dass das Projekt **Stuttgart 21** mindestens eine Milliarde Euro teurer wird als geplant. Dabei hat der Bau noch gar nicht richtig begonnen.

Der Bahn-Manager und die halbe Wahrheit - Weitere Mehrkosten drohen

TD

Von Markus Grabitz

Von und Konstantin Schwarz

Berlin/Stuttgart Er steht da wie ein Pennäler, der beim Spicken erwischt wurde. Schuldbewusst, aber selbstsicher, dass die fällige Abreibung schon vorübergehen wird. Der Mann mit der blassen Gesichtsfarbe weiß, dass er der Sündenbock ist, verantwortlich gemacht wird dafür, dass die Bahn so lange gewartet hat, bis sie mit der Wahrheit herauskommt.

Es ist starker Tobak. Volker Kefer, zuständiger Vorstand für Infrastruktur, muss einräumen, dass der Bahnhofsneubau viel teurer wird, dass sich die Bahn, was die Kritiker immer gesagt haben, all die Jahre die **Kosten** schöngerechnet, die Risiken schöngeredet hat. Nein, das sei keine Salamitaktik gewesen, wehrt er ab, er habe es schlicht vorher nicht besser gewusst. "Ich informiere grundsätzlich erst dann, wenn ich genau weiß, worüber ich rede."

Er redet spät, aber, das ist ihm wichtig, jetzt rede er Klartext. Nicht nur gegenüber dem Kontrollgremium des Staatsunternehmens, sondern auch gegenüber der Öffentlichkeit packe er die Fakten auf den Tisch. Die Bahn - das ist seine Botschaft - habe gelernt, dass jetzt nur Transparenz hilft.

Es käme ohnehin raus, wenn Kefer jetzt etwas hinterm Berg halten würde. Kefer räumt erstmals öffentlich ein, dass der Bahn die **Kosten** weglaufen bei dem Bahnhofsneubau und die finanziellen Puffer dahinschmelzen wie ein Schneemann in der Sonne. 5,626 Milliarden soll der Bau jetzt schätzungsweise **kosten**. Das sind stolze 1,1 Milliarden mehr als bislang behauptet.

Nur, ist das die volle Wahrheit? Kefer ist eben auch ein Schlitzohr. Das sind nur die Mehrkosten, die der Bauherr, die Bahn, zu verantworten hat. Zu verantworten, auch das gibt Kefer einigermaßen unumwunden zu, weil die Bahn schlecht geplant und kalkuliert hat. 610 Millionen Mehrkosten erklärt Kefer nun damit, dass fällige Leistungen einfach nicht im Budget vorgesehen waren. Da tauchen nun plötzlich Gebühren auf, von denen früher nie die Rede war. Da wurden Rohstoffpreise unterschätzt, da wurde falsch eingeschätzt, welche Mehrkosten entstehen, wenn die unterschiedlichen Gewerke sich auf der Baustelle ins Gehege kommen. Außerdem hat die Bahn die ganze Zeit über systematisch Selbsttäuschung betrieben. Sie hat nämlich immer unterstellt, dass in der Bauphase noch riesige Summen eingespart werden könnten. Nun gibt sie aber zu, dass fast eine halbe Milliarde der unterstellten Einsparungen nicht kommen wird.

Aber, das ist nur die halbe Wahrheit. Denn es drohen noch mehr Zusatzkosten. Mehrkosten, die im Zusammenspiel mit den anderen Projektbeteiligten, also Land, Stadt, Region und Flughafen, anfallen. Etwa 300 Millionen sollen auf die Kappe der Schlichtung und des Filderdialogs gehen, auch Grundstücke werden teurer als geplant, andere Kostentreiber werden reichlich nebulös umschrieben: 300 Millionen sollen etwa auf das Konto von "Spezifikationsänderungen" gehen - was auch immer sich dahinter verbirgt. Alles in allem drohen bei diesen "Kostenüberschreitungen durch externe Einflussfaktoren" noch einmal 790 Millionen zusätzlich. Und jetzt kommt ein rhetorischer Kniff: Kefer behauptet, dass man diese drohenden Mehrkosten zumindest teilweise wieder wegbekommen könne, indem die Bahn besser mit Stadt und Land redet, sie den Verursachern aufbürdet oder an einen Projektpartner abdrückt. Darüber müsse man eben reden, er bringt hier die " Sprechklausel" ins Gespräch, die der Bauherr Bahn bei der Vertragsunterzeichnung mit den anderen Projektpartnern verabredet hat.

Außerdem hakt es bei den Genehmigungen. Schon jetzt gibt es reichlich Verzug, weil Planfeststellungsverfahren länger dauern oder kleine sowie große Planänderungen fällig werden. Hier bringt Kefer den Bund ins Spiel. Der möge bitte dafür sorgen, dass das Eisenbahnbundesamt (Eba) besser ausgestattet werde und damit schneller genehmigen könne. Ansonsten drohten noch einmal Mehrkosten von 400 Millionen.

Unter dem Strich bereitet Kefer die Öffentlichkeit also darauf vor, dass der Bahnhof im schlimmsten Fall rund 2,3 Milliarden teurer werden könnte, also fast sieben Milliarden **kosten** könnte. Nach jetzigem Stand wohlgemerkt.

Die Bahn ist so geschickt, nur 1,1 Milliarden der Mehrkosten konkret zu beziffern. Geradezu generös schlägt der Bahn-Vorstand dem Aufsichtsrat vor, die 1,1 Milliarden Mehrkosten durch das Staatsunternehmen selbst schultern zu lassen. Man wolle keinen Streit, gerichtliche Auseinandersetzungen seien unschön, es müsse endlich eine Befriedung her. Doch ganz so selbstlos ist die Bahn wohl nicht: Schließlich gibt es da noch die drohenden Mehrkosten von 1,2 Milliarden, für die Bund, Stadt und Land aufkommen sollen. Darum dürfte es in Zukunft noch manchen Streit geben.

Wenn es tatsächlich bei dieser Teilung der **Kosten** bliebe, würde der Eigenanteil der Bahn am Bahnhofsneubau kräftig in die Höhe schießen von 1,7 auf 2,8 Milliarden Euro. Kefer räumt ein, dass die Bahn dieser Griff in die eigenen Taschen wehtäte: "Die Wirtschaftlichkeit von S 21 geht massiv in die Knie." Genaue Zahlen will er zwar nicht nennen, er verrät nur so viel: "Sie wird aber nicht negativ." Das Investment lohne sich also auch noch bei einem Gesamtvolumen von 5,6 Milliarden.

Woher die Bahn all das viele Geld nehmen will? Nein, die nächste Fahrpreiserhöhung werde schon nicht dafür draufgehen, scherzt er. Die Bahn werde auch kein Geld umlenken, das für andere Neubauprojekte gedacht ist. Das Geld müsse ja auch nicht sofort, sondern über einen Zeitraum von etwa zehn Jahren mobilisiert werden. Kefer verspricht: "Wir werden genügend Einnahmen haben, um **Stuttgart 21** zu bezahlen." Bluten müsse der Konzern schon, das Abtragen des enormen Schuldenbergs beim Staatskonzern werde dann vermutlich etwas langsamer gehen.

Ganz zum Schluss seines Auftritts bekommt Kefer wieder etwas Jungenhaftes. Er und der ganze Bahn-Vorstand übten sich jetzt erst einmal in Demut. Der Aufsichtsrat habe ausreichend Zeit, das Ansinnen des Vorstands zu wägen. Eine Frist gibt es nicht. "Man setzt dem Aufsichtsrat eben nicht die Pistole auf die Brust."

Wann der Bahnhof fertig werde? Das wisse er nicht, scherzt er. "Ich hoffe, dass ich es zumindest erleben werde - in welcher Position auch immer."

NS c314 : Pricing | c31 : Marketing | ccat : Corporate/Industrial News | ncat : Content Types | nfact : Factiva Filters | nfcpin : FC&E Industry News Filter

RE badwrt : Baden-Württemberg | gfr : Germany | dach : DACH Countries | eecz : European Union Countries | eurz : Europe | weurz : Western Europe

PUB Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co KG

AN Dokument STUNAC0020121213e8cd0000r

Zusammenfassung der Suche

Text	stuttgart 21 and kosten
Datum	Gesamtes Archiv
Quelle	Stuttgarter Nachrichten.
Autor	Alle Autoren
Unternehmen	Alle Unternehmen

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

Thema	Alle Themen
Branche	Alle Branchen
Region	Alle Regionen
Sprache	Deutsch
Nachrichtenfilter	Datum: 1 Januar 2012 - 31 Dezember 2012
Gefundene Ergebnisse	204
Zeitstempel	10 April 2018 1:54

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

STUTTGARTER-ZEITUNG.DE

Anlage 8b

Stuttgart 21

Die Kostenexplosion und ihre Folgen

Von Thomas Wüpper, Berlin - 12. Dezember 2012 - 19:32 Uhr

Die Deutsche Bahn hat erneute Mehrkosten und Risiken von bis zu 2,3 Milliarden eingeräumt. Der Aufsichtsrat prüft das neue Zahlenwerk und will in einer Sondersitzung Anfang 2013 über die Zukunft des Verkehrsprojekts entscheiden.

Stuttgart 21 wird mindestens 1,1 Milliarden Euro teurer. Foto: dpa

Berlin - Stuttgart 21 könnte bis zu 6,8 Milliarden Euro kosten – und damit nochmals bis zu 2,3 Milliarden mehr als geplant. Diese gravierende Kostensteigerung hat die Bahn am Mittwoch bei einer Aufsichtsratssitzung in Berlin eingeräumt. Die Kontrolleure des größten deutschen Staatskonzerns wollen das neue Zahlenwerk und den Vorschlag der Bahn-Spitze prüfen, dass der bereits hochverschuldete Konzern selbst weitere 1,1 Milliarden Euro für S 21 ausgibt.

Bemerkenswert ruhig und betont gelassen präsentierte der Bahn-Vorstand Volker Kefer den Medien in Berlin die neue Kalkulation. Seine „Kernbotschaften“ hatte er zuvor nebenan im Bahn-Tower dem Aufsichtsrat vorgestellt. Das Gremium reagierte alles andere als erheitert und will über die Zukunft von S 21 nun in einer Sondersitzung Anfang nächsten Jahres entscheiden. „Das war kein Zuckerschlecken für die Bahn“, heißt es in Regierungskreisen, wo man über den neuen Ärger nachhaltig verstimmt ist.

Was Kritiker schon lange vorhersagen, ist eingetreten

Denn was Kritiker lange schon vorhersagen, ist nun eingetreten: Stuttgart 21 wird nochmals exorbitant teurer. Trotzdem sei das Projekt noch wirtschaftlich, beteuerte Kefer, ohne Beweise dafür vorzulegen. Klar ist: falls sich S 21 für den Konzern nicht mehr rechnet, müsste der Aufsichtsrat schon

aus Haftungsgründen seine Zustimmung zum Weiterbau verweigern.

Und das umso mehr, da der Staatskonzern nun selbst voll ins Risiko gehen will. Der Konzernvorstand um Rüdiger Grube hat dem Aufsichtsrat vorgeschlagen, dass die DB einen großen Teil der bereits festgestellten Mehrkosten trägt und die finanzielle Beteiligung von 1,7 auf 2,8 Milliarden Euro erhöht. Ob die Kontrolleure des Staatskonzerns zustimmen, ist offen.

Noch immer gilt das Wort der Kanzlerin

In Koalitions-, Ministeriums- und Gewerkschaftskreisen rumort es jedenfalls gehörig. Dort haben viele den Kalkulationen der Bahn-Spitze vertraut. Nun zeigen sie sich völlig überrascht, dass das angeblich „bestgeplante Bahn-Projekt" immer weiter aus dem Ruder läuft. Allerdings gelte noch immer das Wort der Kanzlerin, heißt es. Angela Merkel hatte S 21 einst zum Beweis erklärt, dass solche Großprojekte in Deutschland auch gegen Widerstand noch durchzusetzen seien.

Das teure Vorhaben könnte nun aber weniger am hartnäckigen Widerstand der Gegner als vielmehr an den wiederholten Fehlplanungen und katastrophalen Falschkalkulationen der Bauherrin scheitern. Nach dem neuen „Finanzierungsrahmen" soll das Projekt nun 5,626 Milliarden Euro kosten. Einst war von 2,8 Milliarden Euro die Rede. Im Aufsichtsrat und von der Politik beschlossen waren bisher maximal 4,526 Milliarden Euro. Nun will die Bahn 1,1 Milliarden Euro dazugeben. Der Grund: externe Berater unter Leitung von McKinsey haben das bisherige Zahlenwerk geprüft, das Experten seit Jahren als schöngerechnet kritisieren. Offenbar zu Recht: denn die Berater entdeckten allein 610 Millionen Euro Bau- und Planungskosten, die bis jetzt in der Kalkulation des Konzerns gar nicht enthalten sind.

Kefer muss sich unangenehme Fragen gefallen lassen

Weitere 490 Millionen Euro wurden als nicht realisierbare Einsparpotenziale identifiziert, was Kefer eher nebenbei erwähnte. Doch nur wegen angeblich identifizierter Einsparpotenziale von 900 Millionen Euro hatte die Bahn vor der Volksabstimmung die Kosten auf 4,5 Milliarden Euro herunterrechnen können. Kein Wunder, dass sich Kefer im Aufsichtsrat unangenehme Fragen gefallen lassen musste. „Wir sind über diese Kostenexplosion schon sehr erstaunt und werden uns das neue Zahlenwerk sehr genau anschauen", heißt es in Kreisen der einflussreichen Bahngewerkschaft EVG, deren Vorsitzender Alexander Kirchner Vizechef des Kontrollgremiums ist. Schließlich müssen die Arbeitnehmer befürchten, dass die Milliardenkosten den Konzern so belasten, dass auch bei der Belegschaft gespart werden muss.

Erst neun von 59 Planfeststellungsverfahren sind abgeschlossen

Kefer betont, dass die Finanzierung der Mehrkosten aus Eigenmitteln der DB

sichergestellt werden könne. Auf Nachfrage hieß es, dass dann weniger Geld für den von Grube versprochenen Abbau des Schuldenbergs zur Verfügung steht. Rund 100 Millionen Euro für den Schuldenabbau könnten pro Jahr fehlen, so Kefer.

Dabei bleibt es wohl kaum: Neben den feststehenden Mehrkosten haben die Berater fast 800 Millionen Risiken durch „externe Einflussfaktoren“ ermittelt. Dazu gehören Zusatzleistungen aus Schlichtung und Filderdialog, an denen sich das Land und die anderen Projektpartner nicht beteiligen wollen. Dazu rechnet die Bahn mit bis zu 400 Millionen Euro Mehrkosten durch weitere Verzögerungen wegen langwieriger Verfahren. Erst neun von 59 Planfeststellungsverfahren sind abgeschlossen, teils haben sie vier Jahre länger als kalkuliert gedauert. Keine guten Aussichten, da ein juristischer Streit über die sogenannte Sprechklausel, also die Aufteilung der Mehrkosten unter den Projektpartnern, droht.

Anlage 9

Badische Zeitung vom 13.12.2012, Seite 2 / Das politische Buch

Emmendingen

Das Risiko will keiner tragen - Grüne betonen: Kostendeckel gilt / Stadt: Bahn ist zuständig / Opposition: Land soll zahlen

STUTTGART. Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sieht alte Befürchtungen bestätigt, ärgert sich aber besonders über den zeitlichen Ablauf: "Diesen Anstieg kann die Bahn-Führung nicht erst seit wenigen Tagen gewusst haben." Weil die Deutsche Bahn (DB) nach Hermanns Einschätzung die am Mittwoch offenbarten Kostenrisiken zu lange verschwiegen habe, könne er auch der neuen Rechnung nicht trauen. Er wolle die neuen Zahlen kritisch zu prüfen, sofern die Bahn die Unterlagen herausgibt. Er hält zudem eine externe Untersuchung durch den Bundesrechnungshof für notwendig. Angesichts der Mehrkosten müssten Bahnvorstand und Aufsichtsrat die Fragen der Verantwortung und der Wirtschaftlichkeit klären.

Auch Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) sieht die Verantwortung allein bei der Bahn: "Das ist Sache der Bauherrin des Projekts, der Deutschen Bahn AG und der Eigentümerin, dem Bund und damit von Bundesverkehrsminister Ramsauer." Für Hermann gelten auch für die mit 1,2 Milliarden Euro veranschlagten weiteren Mehrkosten der Kostendeckel. Auch Kretschmann wiederholte, es bleibe beim Kostendeckel von 4,5 Milliarden und einem Landesanteil von 930 Millionen Euro. "Es handelt sich um Planungsfehler der Bahn. Es ist für die Landesregierung eine Selbstverständlichkeit, dass der Verursacher auch die Mehrkosten trägt." Edith Sitzmann, die Fraktionschefin der Grünen, verwies darauf, dass auch der Bund seinen Anteil nicht erhöhen werde.

Der CDU-Fraktionsvorsitzende Peter Hauk lobte die Bahn: Mit der Ankündigung, 1,1 Milliarden Euro Mehrkosten zu tragen, habe sie den gordischen Knoten durchschlagen. "Das ist ein guter Tag für Baden-Württemberg", sagte Hauk. Die Liberalen verweisen vor allem darauf, dass "dort, wo Mehrkosten aufgrund von Anforderungen Dritter entstanden sind, neu verhandelt werden muss. Ein Besteller muss sich auch an den Kosten der Lieferung beteiligen", erklärte FDP-Fraktionschef und S-21-Befürworter Hans-Ulrich Rülke.

Auch die SPD schließt nicht aus, dass sich das Land am verbesserten Flughafenbahnhof beteiligt. Wirtschafts- und Finanzminister Nils Schmid will jedoch die Berechnungen der Bahn zunächst prüfen. SPD-Fraktionschef Claus Schmiedel hatte bereits angeregt, die näher am Terminal liegende Fernbahnstation aus einem Extratopf aller Projektpartner zu finanzieren. Die Bahn veranschlagt die Kosten für die Station mit 760 Millionen Euro. Das wären rund 220 Millionen mehr als die für alle Beteiligten ungünstigere Variante, die derzeit noch Grundlage des vorerst gestoppten Planfeststellungsverfahrens ist. Weil der Bahnhof in der geplanten Form nicht genehmigungsfähig ist, gebe es auch keinen Grund, die Mehrkosten zu zahlen, kontert Hermann.

Die Stadt Stuttgart will sich nicht an den Mehrkosten für den Tiefbahnhof beteiligen. "Es ist konsequent, dass die Bahn den Finanzierungsrahmen aus eigener Tasche um 1,1 Milliarden Euro aufstocken will. Damit steht sie letztendlich für eigene Planungsfehler ein", sagte Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) am Mittwoch. Es gebe eine Finanzvereinbarung, in der ein Risikopuffer enthalten sei. "Die Bahn hat mehrfach erklärt, dass hiermit sämtliche finanziellen Risiken während der Bauzeit abgedeckt und finanziert sind." Daher stelle sich die Frage nach einer Beteiligung der Stadt nicht.

Von unserem Korrespondenten Andreas Böhme

Quelle:	Badische Zeitung vom 13.12.2012, Seite 2
Ressort:	Das politische Buch
Rubrik:	Emmendingen
Dokumentnummer:	5166963100

Dauerhafte Adresse des Dokuments: http://www.wiso-net.de/document/BADZ__5166963100

Alle Rechte vorbehalten: (c) Badischer Verlag GmbH & Co. KG

© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH

Anlage 9a

SPIEGEL ONLINE
12. Dezember 2012, 12:04 Uhr

McKinsey-Gutachten

Kosten für Stuttgart 21 steigen auf 6,8 Milliarden Euro

Von Sven Böll

Dramatische Kostensteigerung bei Stuttgart 21: Das Großprojekt wird nach SPIEGEL-Informationen deutlich teurer als geplant. Laut einem Gutachten steigen die Kosten wohl auf 6,8 Milliarden Euro - 2,3 Milliarden Euro mehr als bislang veranschlagt. Weitere Steigerungen sind nicht ausgeschlossen.

Berlin - Selbst wer ein notorischer Optimist ist, kommt beim Projekt Stuttgart 21 zwangsläufig zu dem Schluss: "Glaube nichts, was du bislang gehört hast. Es ist alles noch viel schlimmer." Ende der neunziger Jahre bezifferte die Bahn die Kosten für das gigantische Vorhaben in der baden-württembergischen Landeshauptstadt auf rund 2,5 Milliarden Euro. Zwischenzeitlich galten drei Milliarden Euro als realistisch. Und schließlich wurde für eines der größten Infrastrukturprojekte der Republik ein Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro vereinbart.

Vom bestgeplanten Projekt aller Zeiten war seitens der Bahn nun die Rede. Was so viel bedeuten sollte wie: Wir haben alles im Griff, noch teurer wird's definitiv nicht.

Nun ist klar: Auch die Zahl "4,5 Milliarden Euro" erfüllt den Tatbestand der Beschönigung. Selbst für diesen üppigen Betrag wird Stuttgart 21 nicht zu haben sein. Aus einem neuen Gutachten der Unternehmensberatung McKinsey, das dem Aufsichtsrat des Konzerns am Mittwoch vorgestellt wurde, geht nach SPIEGEL-Informationen hervor, dass die Kosten wohl auf gigantische 6,8 Milliarden Euro hochschnellen. Einen Teil des Zusatzaufwands deklariert die Bahn zwar nur als "Risiko" - allerdings lehrt die Erfahrung, dass es sich aller Voraussicht nach später um echte Kosten handeln wird.

Die 2,3 Milliarden Euro, die zusätzlich zu den bislang maximal budgetierten 4,5 Milliarden Euro anfallen dürften, setzen sich vor allem aus drei Bereichen zusammen:

1,1 Milliarden Euro für Planungen und Leistungen, die entweder bislang nicht angesetzt wurden oder für die sich die bisher angesetzten Zahlen als unrealistisch erwiesen haben.
Rund 800 Millionen Euro, die sich wahrscheinlich aus Wünschen des Landes und der Stadt ergeben. Darunter fällt neben Grundstückskäufen auch der sogenannte Filder-Dialog. Dabei wurde gemeinsam mit den Bürgern die Trassenführung im Bereich des Flughafenbahnhofs festgelegt.
Rund 400 Millionen Euro ergeben sich wohl aus dem entstandenen Zeitverzug - unter anderem angesichts des langwierigen Schlichtungsprozesses.

Mit der Aufteilung der Kosten in die Kategorien "Sind wir selbst dran Schuld" (Budgetierungsfehler) und "Dafür sind andere verantwortlich" (Filder-Dialog und Schlichtungsprozess) will die Bahn offenbar erreichen, dass sie nur 1,1 Milliarden Euro Mehraufwand allein tragen muss. Ob der Konzern damit durchkommt, ist allerdings fraglich.

Sowohl das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart als auch der Bund haben bereits erklärt, dass sie keinen Cent zusätzlich locker machen wollen.

Zumal unklar ist, welche Überraschungen das Projekt noch bereit hält. Wie zu hören ist, bleibt es bei den kalkulierten 6,8 Milliarden Euro nur für den Fall, dass Stuttgart 21 im Jahr 2021 in Betrieb geht. Aus heutiger Sicht ein durchaus optimistisches Szenario. "Niemand traut sich, die Kosten zu beziffern, die sich bei einer späteren Inbetriebnahme ergeben", sagt einer, der mit der Sache vertraut ist.

Zwar wird in dem neuen Gutachten davon ausgegangen, dass sich von den Zusatzkosten rund 200 Millionen Euro einsparen lassen. Dieser kleine Hoffnungswert wird allerdings von einem nahezu unkalkulierbaren Risiko erdrückt: der rund 9,5 Kilometer lange Fildertunnel zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Selbst Tunnelbauexperten aus der Schweiz, die bei der Neuberechnung der Kosten zu Rate gezogen wurden, wollen für die veranschlagten Kosten nicht geradestehen. "Niemand weiß, welche Überraschungen der Berg für uns bereithält", sagt ein Insider.

Wahrscheinlich wird nun der Technikvorstand der Bahn, Volker Kefer, zum Bauernopfer gemacht. Der Manager, der das Planungsdesaster früh kommen sah, sich aber stets hinter das politisch gewollte Projekt stellte, verliert auch im Aufsichtsrat zusehends an Unterstützung. Aber auch Bahnchef Rüdiger Grube wird sich viele kritische Fragen gefallen lassen müssen. Er hat stets erklärt, Stuttgart 21 rechne sich nur, wenn das Projekt nicht mehr als 4,7 Milliarden Euro kostet. Um sich für die Diskussion zu wappnen, hat Grube auch die Kosten für einen Abbruch der Arbeiten berechnen lassen: Sie belaufen sich auf zwei Milliarden Euro.

Die Diskussion der kommenden Wochen wird also unter dem Motto laufen: Wollen wir für zwei Milliarden Euro den Status quo oder für 6,8 Milliarden einen neuen Bahnhof?

URL:

http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/umstrittener-bahnhof-stuttgart-21-kostet-6-8-milliarden-a-872440.html

---

© SPIEGEL ONLINE 2012
Alle Rechte vorbehalten
Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet GmbH

Deutscher Bundestag Anlage 10 **Drucksache 18/1241**

18. Wahlperiode 25.04.2014

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Karin Binder, Annette Groth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/1139 –

Kosten von Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 18. April 2014 jährt sich zum 20. Mal die erste öffentliche Präsentation des Projekts Stuttgart 21 (S21). In den zwei Jahrzehnten seit dieser Präsentation war das Projekt Stuttgart 21 immer wieder ein Topthema in der Bahnpolitik. Schreitet man die Zeitspanne 1994 bis 2014 in Fünf-Jahres-Etappen ab, dann ergeben sich die folgenden prägnanten Daten:

Am 18. April 1994, dreieinhalb Monate nach Gründung der Deutschen Bahn AG (DB AG), wurde S21 erstmals öffentlich vorgestellt – unter anderen durch den damaligen Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann (heute Präsident des Verbandes der Automobilindustrie – VDA).

Am 26. Februar 1997 wurde Johannes Ludewig als Nachfolger von Heinz Dürr neuer Bahnchef. Diese Personalentscheidung fiel in der von CDU, CSU und FDP getragenen Bundesregierung unter Dr. Helmut Kohl. Im Jahr 1999 legte der Bahnchef Johannes Ludewig das Projekt Stuttgart 21 auf Eis. Allerdings bestimmte dann bereits am 24. September 1999 die neue von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN getragene Bundesregierung unter Gerhard Schröder Hartmut Mehdorn als neuen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG. Dieser reaktivierte bereits im Jahr 2000 das Projekt Stuttgart 21.

Im Jahr 2005 wurde die erste Baugenehmigung für Stuttgart 21 erteilt (Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt – PFA – 1.1. für die „Talquerung mit neuem Hauptbahnhof“).

Am 30. September 2010 kam es zu dem massiven Polizeieinsatz gegen S21-Gegnerinnen und -Gegner im Stuttgarter Schlossgarten, der damals bundesweit für Schlagzeilen sorgte.

Im Frühjahr 2014 gibt es bei dem Projekt zwei entgegengesetzte Bewegungen: Auf der einen Seite versucht die Deutsche Bahn AG bzw. die S21-Projektgesellschaft, in Stuttgart beim Fortgang des baulichen Prozesses vollendete Tatsachen zu schaffen, um das Projekt unumkehrbar zu machen. Auf der anderen Seite explodieren die Kosten, wachsen die Risiken und gibt es in Stuttgart und Umgebung selbst weiterhin einen hartnäckigen Widerstand.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24. April 2014 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Fehlende Rechtssicherheit

Aus rechtlicher Sicht problematisch ist die Mischfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 unter Beteiligung des Bundes und des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart, der Region Stuttgart sowie des Flughafens Stuttgart. Das Verbot der Mischfinanzierung nach Artikel 104a des Grundgesetzes (GG) ist „einer der tragenden Eckpfeiler der bundesstaatlichen Ordnung des Grundgesetzes“ (BVerfG 32, 333, 338), dessen strikte Beachtung „eine überragende Bedeutung für die Stabilität der bundesstaatlichen Verfassung zukommt“ (vgl. Selmer, Finanzordnung und Grundgesetz : die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts in Finanz- und Steuersachen, AöR 101, 1976, S. 240 f.).

Weitere rechtliche Unsicherheit ergibt sich für das Projekt Stuttgart 21 aus der vom Bahnvorstand angekündigten möglichen Klage gegen die Finanzierungspartner wegen der Übernahme der Mehrkosten und aus der Einschätzung des Verwaltungsgerichts Stuttgart in seinem Urteil vom 17. Juli 2013 (7 K 4182/11, http://lrbw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&sid=8ef077d7e9a02114daf6a8699c988309&nr=17161&pos=0&anz=1), dass es sich beim Wegbrechen der vereinbarten Obergrenze der Projektfinanzierung um einen „Wegfall der Geschäftsgrundlage“ handelt.

Aufsichtsratsentscheidung vom 5. März 2013

Am 5. März 2013 entschied der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG trotz der Kostenexplosion um zuletzt 2,3 Mrd. Euro auf 6,8 Mrd. Euro zugunsten des Weiterbaus des Bahnprojekts Stuttgart 21. Laut Medienberichten hat die Bundesregierung über den Kanzleramtsminister Ronald Pofalla im Vorfeld die drei Staatssekretäre im Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (vgl. „Bahnhof der Eitelkeiten“, www.zeit.de vom 28. Februar 2013) sowie am Tag der Abstimmung weitere Mitglieder des Aufsichtsrats (vgl. „Pofalla-Debatte löst Führungschaos bei der Bahn aus“, www.tagesspiegel.de vom 7. Januar 2014) zu einer Zustimmung bewogen. Die Zustimmung des Staatssekretärs im Bundesministerium für Wirtschafts und Technologie hatte der damalige Bundesminister für Wirtschaft und Technologie Dr. Philipp Rösler auf Anforderung des FDP-Generalsekretär Patrick Döring „geregelt“ (vgl. „Anruf beim Minister“, WirtschaftsWoche vom 18. März 2013).

Vor der Aufsichtsratsentscheidung war ein kritisches Dossier des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu den Projektkosten bekannt geworden (vgl. Kurzinformation „Informations-Workshop der DB AG zu Stuttgart 21 für die AR-Vertreter am 05. 02 2013“). Dennoch stimmten die anwesenden Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat für den Weiterbau. Auch die weiteren Aufsichtsräte stimmten bei einer Enthaltung und einer Gegenstimme zu. Dem Aufsichtsrat der DB AG hatte dabei, auch laut Beschlussvorlage der Aufsichtsratsentscheidung (Tagesordnungspunkt – TOP – 2, S. 4 und 10), als eine Grundlage der Entscheidung zu den Projektkosten eine „Plausibilitätsbegutachtung im Auftrag des Aufsichtsrates zu Stuttgart 21“ von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) vorgelegen mit dem Titel „Vermerk – Zwischenergebnis DB AG“.

Zuvor hatte die DB AG am 12. Dezember 2012 die Kostensteigerung auf 6,8 Mrd. Euro bekannt geben müssen. 1,1 Mrd. Euro davon beruhen nach Angaben der DB AG auf „notwendigen, aber nicht budgetierten Leistungen“ und „nicht realisierten Einsparpotenzialen“ (vgl. Präsentation „DB S21 Projekt, Information zur Pressekonferenz am 12. Dezember 2012“, S. 5, https://web.archive.org/web/20130928084422/http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/informationen-zur-pressekonferenz-wirtschaftlicher-status-s21/mediaParameter/download/Medium/<https://web.archive.org/web/20130928084422/http:/www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/informationen-zur-pressekonferenz-wirtschaftlicher-status-s21/mediaParameter/download/Medium/>), die nach Auffassung der Fragesteller entsprechend diesen Formulierungen als eingestandene Managementfehler einzuordnen sind. Das zuvor genannte Dossier des BMVBS nennt

entsprechend auch auf Seite 9 diese Kosten sog. interne Kosten, die auf keinen Fall gegenüber Dritten durchsetzbar seien. Dafür wird ausdrücklich auf die Vorstandshaftung verwiesen. Dieser Teil der Kostensteigerung entspricht auffallend den 900 Mio. Euro, um die das Projekt Stuttgart 21 im Jahr 2009 durch Annahme von „grob geschätzten […] Einsparpotenzialen" verbilligt wurde, nachdem zuvor interne Berechnungen der Fachplaner eine Kostensteigerung um 1 Mrd. Euro auf damals 4,9 Mrd. Euro ergeben hatten (vgl. „Stuttgart21: Das Versagen von Aufsichtsrat und Bundesregierung", WDR-Sendung „MONITOR" vom 21. Februar 2013, Skript: www.wdr.de), einen Wert, der den Finanzierungspartnern die Kündigung des Finanzierungsvertrags ermöglicht hätte.

Kostenschätzung und Bundesrechnungshof (BRH)

1. Welche Auswirkungen auf das Projekt Stuttgart 21 hat nach Auffassung der Bundesregierung die Mitteilung seitens der S21-Projektgesellschaft, vertreten durch deren Sprecher Wolfgang Dietrich, wonach der Termin einer Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auch im Jahr 2021 infrage steht und möglicherweise erst im Jahr 2022 erfolgen wird (vgl. Schwarzwälder Bote vom 24. März 2014)?

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i.H.v. 563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre. Die NBS Wendlingen–Ulm ist Bestandteil des im Vordringlichen Bedarf eingeordneten Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg.

2. Welche Auswirkungen hätte eine mögliche neue Verzögerung der Inbetriebnahme nach Ansicht der Bundesregierung auf die Gesamtkosten?

3. Hält die Bundesregierung die Einschätzung der Projektgesellschaft, jedes Jahr der verspäteten Inbetriebnahme würde Kosten in Höhe von 100 Mio. Euro verursachen, für glaubwürdig, obwohl allein eine vierprozentige Verzinsung der bis zu diesem Zeitpunkt für Stuttgart 21 investierten Summe einen fast dreifachen Millionenbetrag ausmacht und zudem ferner mit Stuttgart 21 nach Auffassung der Projektbetreiber eine Reihe ergänzender Vorteile verbunden sein soll, in deren Genuss die DB AG und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) im Fall einer verspäteten Inbetriebnahme ebenfalls erst ein Jahr später kommen würden (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den Auswirkungen eventueller zukünftiger Planungsänderungen kann die Bundesregierung vor dem Hintergrund fehlender Daten keine Aussage machen.

4. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass der BRH eine ursprünglich für das Frühjahr 2013 angekündigte neue Analyse der Kostenentwicklung für das Projekt Stuttgart 21 unter Verweis auf die mangelnde „Kooperationsbereitschaft des Bundesverkehrsministeriums“ und die „schwierigen Diskussionen mit der Deutschen Bahn AG über die Reichweite der Prüfungsbefugnisse des Bundesrechnungshofs“ mit Mitteilung vom Oktober 2013 auf einen Zeitpunkt „frühestens Ende des Jahres 2013“ verschoben hat (vgl. Brief des BRH vom 22. Oktober 2013 an den Abgeordneten Harald Ebner)?

   a) Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen neuen Termin für die Vorlage einer weiteren Analyse der Kostenentwicklung von Stuttgart 21 seitens des BRH, nachdem der Zeitpunkt „Ende des Jahres 2013“ verstrichen ist und die angekündigte Analyse noch immer nicht vorliegt?

   b) Hält die Bundesregierung diese neue Analyse der Kostenentwicklung von Stuttgart 21 für sinnvoll (bitte mit Begründung)?

   c) Teilt die Bundesregierung die in dem Schreiben vom 22. Oktober 2013 angesprochenen Aussagen des BRH, wonach es seitens der DB AG und seitens des Bundesverkehrsministeriums eine mangelnde Kooperationsbereitschaft hinsichtlich der Erarbeitung der neuen BRH-Kostenschätzung für S21 gibt?

   d) Welche Kritikpunkte hat der BRH konkret gegenüber dem BMVBS bzw. dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hinsichtlich der Zusammenarbeit geäußert?

   e) Welche Maßnahmen hat das BMVBS bzw. das BMVI inzwischen ergriffen, um die vom BRH vorgebrachten Kritikpunkte hinsichtlich der Zusammenarbeit zu beheben?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 4a bis 4e gemeinsam beantwortet.

Der BRH hat zum Prüfungsverfahren „Kostenentwicklung bei Schienenwegeprojekten; hier: Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen·Ulm (NBS)“ mit Schreiben vom 26. März 2014 eine vorläufige Prüfungsmitteilung mit der Bitte um Stellungnahme durch das BMVI übersandt. Diese Prüfungsmitteilung betrifft den Teilaspekt „Teilfinanzierung des Schienenwegevorhabens Stuttgart 21 aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ und wird zurzeit im BMVI geprüft.

Ein Schreiben des BRH an den Abgeordneten Harald Ebner vom 22. Oktober 2013 ist hier nicht bekannt. Daher kann zu den angeblichen Aussagen in diesem Schreiben keine Stellungnahme abgegeben werden.

Beschwerden des BRH über eine mangelnde Mitwirkung bei den Prüfungsverfahren im Zusammenhang mit Stuttgart 21 liegen dem BMVI nicht vor.

5. Warum hatte die Bundesregierung den Finanzierungsvertrag vom 2. April 2009 abgeschlossen, der einen Kostenstand aus dem Jahr 2004 und eine Kostenobergrenze einschließlich Risikopuffer (1,45 Mrd. Euro) von 4,526 Mrd. Euro festlegte, obgleich das Bundesverkehrsministerium das Gutachten des BRH aus dem Jahr 2008 über damals erwartete S21-Projektkosten von 5,3 Mrd. Euro nach Auffassung der Fragesteller gekannt haben musste?

6. Welche Schlussfolgerung und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass das Gutachten des BRH seinerzeit nicht veröffentlicht bzw. den anderen Finanzierungspartnern nicht zur Verfügung gestellt wurde, die in einem solchen Fall noch bis Ende 2009 den Finanzierungsvertrag hätten kündigen können?

   Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, warum das Gutachten den anderen Finanzierungspartnern seinerzeit nicht zur Verfügung gestellt wurde?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat gegenüber dem Bundesrechnungshof mit Schreiben vom 30. Oktober 2008 zu dem Sachverhalt Stellung genommen. Im Ergebnis war die Kalkulation des BRH vor dem damaligen Hintergrund aus Sicht des BMVBS nicht sachgerecht, denn es waren zu dem Zeitpunkt für das BMVBS keine Mehrkosten erkennbar. Unter Berücksichtigung der Darlegungen des BMVBS hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages der für die Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ erforderlichen Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung zugestimmt.

7. Wer wird nach Ansicht der Bundesregierung die Mehrkosten von bis zu 2 Mrd. Euro für das Projekt Stuttgart 21 tragen, die erstmals im Dezember 2012 bekannt wurden und die im März 2013 im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG mehrheitlich – bei einer Gegenstimme – zur Kenntnis genommen wurden (www.spiegel.de und www.swp.de vom 5. März 2013)?

8. Hat die DB AG neben dem Land Baden-Württemberg nach Kenntnis der Bundesregierung auch alle anderen Projektpartner zu Gesprächen über die Verteilung der Mehrkosten entsprechend § 8 Absatz 4 des Finanzierungsvertrags (die sog. Sprechklausel) gebeten (vgl. „Bahn und Land verhandeln über S-21-Mehrkosten“, STUTTGARTER ZEITUNG vom 17. März 2014)?

   Wenn nein, warum hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung die anderen Projektpartner nicht (alle) um entsprechende Gespräche gebeten?

   Wenn ja, fanden bzw. finden diese Gespräche nach Kenntnis der Bundesregierung gemeinsam statt oder jeweils getrennt?

9. Hat die DB AG auch den Bund, auch wenn er formal kein Projektpartner ist, um entsprechende Gespräche gebeten, bzw. wird der Bund an den Gesprächen mit dem Land (und ggf. weiteren Projektpartnern) teilnehmen?

10. Wäre die Bundesregierung bereit, einen Teil der Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 zu übernehmen, nachdem die DB AG entgegen ihrer anfänglichen Zusage vom Dezember 2012, 1 Mrd. Euro der Mehrkosten selbst finanzieren zu wollen, dem Land Baden-Württemberg gegenüber nun die gesamten Mehrkosten geltend macht?

11. Schließt es die Bundesregierung weiterhin definitiv aus, sich mit zusätzlichen Mitteln an Stuttgart 21 zu beteiligen?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG entschied in seiner außerordentlichen Sitzung am 5. März 2013 über die Erhöhung des Finanzierungsrahmens zum Weiterbau von Stuttgart 21. Er beschloss, dem Vorschlag des Vorstands zuzustimmen, den Finanzierungsrahmen für S 21 um 2 Mrd. Euro von 4,526 Mrd. Euro

auf 6,526 Mrd. Euro zu erhöhen. In diesen 2 Mrd. Euro sind bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten.

Mit seiner Entscheidung zur Erhöhung des Finanzierungsrahmens hat der Aufsichtsrat den Vorschlag des Vorstands gebilligt, eine Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten auf Grundlage der „Sprechklausel“ (§ 5 (10) Gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“) einzufordern und dies notfalls auch gerichtlich durchzusetzen. In der „Sprechklausel“ ist vereinbart, dass Land und Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einer über die vereinbarten Beträge hinausgehenden Kostensteigerung Gespräche aufnehmen.

Gemäß den geschlossenen Vereinbarungen zu Stuttgart 21 übernimmt der Bund über den vereinbarten Festbetrag hinaus keine Kostensteigerungen.

Fehlende Rechtssicherheit

12. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass das Verwaltungsgericht Stuttgart in seinem Urteil vom 17. Juli 2013 (7 K 4182/11) zwar die staatliche Mischfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 für zulässig gehalten, aber wegen der grundsätzlichen Bedeutung dieser Frage die Berufung gegen sein Urteil zugelassen hat und eine rechtskräftige Entscheidung darüber noch aussteht?

    Welche Konsequenzen hätte es für Stuttgart 21, wenn das Berufungsgericht anders als das Verwaltungsgericht die Mischfinanzierung in dieser Form verwirft?

13. Erkennt die Bundesregierung eine Unsicherheit für die Finanzierung des Projekts vor dem Hintergrund, dass nach Auffassung der Fragesteller selbst bei Vorliegen der Zustimmung der Beteiligten eine Kompetenzverschiebung möglicherweise unzulässig ist (vgl. BVerfGE 4, 115, 139) und den Projektbetreibern deshalb möglicherweise rechtskräftig (durch den Verwaltungsgerichtshof [VGH] Mannheim oder das Bundesverwaltungsgericht [BVerwG] Leipzig) etwa 35 Prozent der Zuschussfinanzierung wegen Verfassungswidrigkeit wegzubrechen drohen (bitte mit Begründung)?

14. Folgt die Bundesregierung der Auffassung des Verwaltungsgerichts Stuttgart (s. Frage 12), dass es sich beim Wegbrechen der vereinbarten Obergrenze der Projektfinanzierung um einen „Wegfall der Geschäftsgrundlage“ im Sinne von § 60 des Verwaltungsverfahrensgesetzes handelt (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Stuttgart 21 ist – wie bereits in der Antwort zu Frage 1 erläutert – kein Bedarfsplanprojekt. Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes verbietet nicht die eigenverantwortliche Finanzierung von Infrastrukturausbau durch Dritte. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm, um das Nahverkehrsangebot und die regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern. Die Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehr ist eine Landesaufgabe. Diese Position hat das Verwaltungsgericht Stuttgart in seinem Urteil bestätigt.

15. Folgt die Bundesregierung der Einschätzung, dass sich aus der Mitteilung des Bahnvorstands, gemäß dem Aufsichtsratsbeschluss vom 5. März 2013 die Projektpartner anteilig auf die Übernahme der Mehrkosten zu verklagen, falls die zwei geplanten Gespräche über die Aufteilung der Zusatzkosten zu einer Ablehnung des Landes Baden-Württemberg und der Stadt

Stuttgart, solche zusätzlichen S21-Kosten mitzutragen, führen, weitere Unwägbarkeiten für die Finanzierung ergeben (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 7 bis 11 verwiesen.

16. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung mit dem Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) vereinbar, ein Großprojekt mit einer Größenordnung zwischen 6 und 11 Mrd. Euro Kosten auf nach Auffassung der Fragesteller ungesicherter Vertragsbasis bzw. trotz fehlender Rechtssicherheit weiter zu verfolgen?

Mit der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG zu Stuttgart 21 ist ein rechtsgültiger Vertrag zustande gekommen. Die Finanzierungsvereinbarung berücksichtigt wie alle Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau der Schienenwege die Vorgaben der BHO.

Strukturen der Deutschen Bahn AG und von S21

17. Wie und bis wann gedenkt die Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom Dezember 2013 festgehaltene Absichtserklärung umzusetzen, wonach „wir die Geschäftspolitik der DB AG noch stärker an diesen Zielen [Ausbau und Stärkung der Schiene; Anm. d. Verf.] ausrichten [werden], ohne die Wirtschaftlichkeit infrage zu stellen“, wonach „[wir] dazu […] das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten [werden]“ und wonach „die Steuerung der DB AG im Aufsichtsrat von dem im für Verkehr zuständigen Bundesministerium angesiedelten Staatssekretär koordiniert“ wird?

18. Welche Auswirkung wird ein solches Steuerungskonzept (voraussichtlich) auf das Projekt Stuttgart 21 haben vor dem Hintergrund, dass dieses zu den drei größten aktuellen Investitionsvorhaben der DB AG zählt?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begreift die bereits begonnene Umsetzung des Koalitionsvertrages nicht als kurzfristig orientierte, zeitlich befristete Aufgabenstellung, sondern als einen fortwährenden Optimierungsansatz, der im Sinne der Förderung einer nachhaltigen Unternehmensausrichtung und -entwicklung bewusst auf eine terminliche Befristung verzichtet.

19. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die am 7. Januar 2014 im „Handelsblatt“ wiedergegebenen Behauptungen zu, wonach die Boni des Bahnchefs Dr. Rüdiger Grube unter anderem dann ausgezahlt werden, wenn es zu „regelmäßige[n] Treffen“ zwischen dem Bahnchef und dem „Ministerpräsident[en] Winfried Kretschmann“ kommt (bitte mit Begründung)?

20. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die am 7. Januar 2014 im „Handelsblatt“ dokumentierten Fakten zu, wonach die Boni des Infrastrukturvorstands Dr. Volker Kefer unter anderem dann ausgezahlt werden, wenn dieser eine „intensive Kommunikation mit den Projektpartnern, der Geschäftsführung und dem Beirat der Projektgesellschaft“ (Stuttgart 21) betreibt (bitte mit Begründung)?

21. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem sich möglicherweise ergebenden Interessenkonflikt, dass

nach Angaben des Verfassers des „Handelsblatt“-Artikels die Bonizahlungen von Topmanagern der DB AG an die Durchsetzung und Fertigstellung von Stuttgart 21 geknüpft sind und somit der Vorstand der DB AG etwa in Bezug auf unternehmensschädigende Wirkungen des Großprojekts seine Entscheidungen nicht mehr unbeeinflusst allein gemäß der gesetzlich vorgegebenen „Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters“ (§ 93 Absatz 1 des Aktiengesetzes – AktG) treffen kann?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat der DB AG setzt nach § 87 des Aktiengesetzes (AktG) die Vergütung des Vorstands fest und ist nach § 116 i. V. m. § 93 AktG zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Aufsichtsratsentscheidung vom 5. März 2013

22. Wann haben die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat den PwC-Vermerk zur „Plausibilitätsbegutachtung“ der S21-Kosten analysiert, und zu welchem Ergebnis sind sie gelangt (um Veröffentlichung sämtlicher Bewertungen wird gebeten)?

23. Stellt aus Sicht der Bundesregierung eine „Plausibilitätsbegutachtung“ der Projektkosten eine belastbare Planungsgrundlage für eine Investitionsentscheidung dieses Umfangs dar, wenn sie sich möglicherweise allein auf die „von der DB AG zur Verfügung gestellten“, nicht „verifizierten“ Unterlagen – und zwar lediglich auf zwei Abweichungslisten und drei Präsentationen – stützt (PwC Nr. 4, 10, 11; bitte mit Begründung)?

    a) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass der Aufsichtsrat auf unzureichender Grundlage abgestimmt hat, wenn die PwC-Wirtschaftsprüfer klargestellt hatten, dass ihre Plausibilitätsbeurteilung „weder eine Abschlussprüfung noch eine prüferische Durchsicht darstellt“ und sie „ein höheres Risiko“ sehen, „dass selbst wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder andere Unregelmäßigkeiten nicht aufgedeckt werden“ (PwC Nr. 4)?

    b) Wie erklärt es sich die Bundesregierung, dass der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht dagegen von einem „Testat“ der Wirtschaftsprüfer als Grundlage der Entscheidung sprach (vgl. DB-Pressemitteilung „DB-Aufsichtsrat genehmigt zusätzliche Mittel für die Erhöhung des Finanzrahmens des Bahnhofprojektes Stuttgart 21“ vom 5. März 2013, http://www.pressrelations.de/new/standard/result_main.cfm?pfach=1&n_firmanr_=101744&sektor=pm&detail=1&r=524914&sid=&aktion=jour_pm&quelle=0&profisuche=1)?

    c) Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung hinsichtlich ihrer Finanzierungszusage aus der Tatsache, dass laut PwC die Kostenberechnung dieser Plausibilisierung zudem in einer nicht revisionssicheren Excel-Liste (Nr. 21) erfolgte und gegen die „Grundsätze des Risikomanagements im DB AG-Konzern“, speziell gegen die Risikomanagement-Richtlinie 224.0101 und das Controlling-Handbuch, Kapitel 14, (Nr. 18) verstößt, da die Eintrittswahrscheinlichkeit nicht regelkonform abgebildet ist und die Beiträge somit nicht zum Gesamtwertumfang hochzurechnen sind (PwC Nr. 19/20, 23) und auf deren Basis somit die unabdingbare Überleitung ins Konzernreporting (Nr. 16) nicht möglich ist?

24. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass dem gesamten Aufsichtsrat der DB AG und damit auch den von ihr in dieses Gremium entsandten Mitgliedern laut PwC ein Teil der Kostensteigerungen nicht vorlag (die „Abweichungsliste“ mit Stand vom 8. Oktober 2012 für den Aufsichtsrat weist einen

„geringeren Datenumfang“ gegenüber der vom 13. September 2012 für den Vorstand auf, siehe PwC Nr. 10, 11, 14)?

25. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die von ihren in den Aufsichtsrat der DB AG entsandten Mitgliedern mitgetragene Entscheidung des Aufsichtsrates vom 3. Mai 2013 zum Weiterbau von Stuttgart 21, obwohl PwC in ihrer Plausibilitätsbegutachtung über das Stuttgart-21-Projektmanagement urteilte, „die Voraussetzungen für ein möglichst geringes Nachtragsvolumen sind in der Projektorganisation des Großprojektes noch nicht etabliert“ und dass mit „einem im Vergleich zum Gesamtwertumfang erheblichen Nachtragsvolumen“ zu rechnen ist sei (PwC Nr. 24)?

    a) Wie begründet die Bundesregierung diese Entscheidung vor dem Hintergrund, dass die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC auch festgestellt hatte, dass das für das Nachtragsmanagement nötige Personal nicht eingestellt worden war (PwC Nr. 25), dass die Grundstücke noch nicht gesichert waren (PwC Nr. 26 bis 28), dass weitere Kosten für zu verlegende Leitungen übersehen wurden (PwC Nr. 29, 30), dass Terminrisiken noch nicht bewertet worden waren (PwC Nr. 31) und dass die Personalsituation kritisch ist (PwC Nr. 32)?

    b) Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der geplante Abstellbahnhof nicht in der geplanten Größe gebaut werden soll, was als Kostenersparnis eingerechnet wurde (PwC Nr. 122), wofür aber zusätzliche Abstellkapazitäten im Umland gebraucht werden, die jedoch nicht als zusätzliche Kosten berücksichtigt worden sind?

26. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass als Voraussetzung der Kostenplanung ein Verzicht der Projektpartner auf die Wertsteigerung ihrer Grundstücke (PwC Nr. 124) unterstellt wird?

    Welche Zusagen liegen hierzu vor (um die Dokumente mit den entsprechenden Zusagen wird gebeten)?

27. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass als Voraussetzung der Kostenplanung rund 200 Mio. Euro Einsparungen durch „Kooperation“ Dritter, insbesondere der Finanzierungspartner (PwC Nr. 126), erzielt werden sollen?

    Welche Zusagen liegen hierzu vor (um die Dokumente mit den entsprechenden Zusagen wird gebeten)?

28. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass aufgrund der vorgenannten Punkte die Kostenplanung, die die Grundlage der Entscheidung vom 3. Mai 2013 war, nicht belastbar ist (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 22 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beratungen im Aufsichtsrat der DB AG unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach §§ 116, 394 und 395 AktG. Die Aufsichtsratsmitglieder sind insbesondere zur Verschwiegenheit über erhaltene vertrauliche Berichte und vertrauliche Beratungen verpflichtet. Verstöße sind strafbar nach § 404 AktG.

Die Beschlüsse zu Stuttgart 21 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG getroffen. Die Aufsichtsratsmandate bei einer Aktiengesellschaft sind immer persönliche Mandate. Die Vertreter des Bundes in den Aufsichtsräten unterliegen keinen Weisungen. Der Bund bewertet nicht die Entscheidungen des Aufsichtsrats.

29. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung im Sinne ihres im Koalitionsvertrag vom Dezember 2013 festgehaltenen Willens der Umsetzung eines Steuerungsmodells für die DB AG aus den Entwicklungen beim Projekt Stuttgart 21?

    a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die Kostensteigerung um 1,1 Mrd. Euro möglicherweise auf Managementfehlern beruht (bitte mit Begründung)?

    b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die den Mitgliedern des Aufsichtsrates nicht vorliegenden Kosten („Abweichungsliste“) einen Vertrauensbruch darstellen (bitte mit Begründung)?

    c) Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass das Projektmanagement erhebliche Defizite aufweist (bitte mit Begründung)?

    d) Teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fragesteller, dass es weitere Kostensteigerungen in Milliardenhöhe geben kann (bitte mit Begründung)?

    e) Welche Verantwortung für diese Defizite sieht die Bundesregierung bei den zuständigen Vorständen Dr. Rüdiger Grube und Dr. Volker Kefer?

    f) Halten die Bundesregierung bzw. ihre Vertreter im DB-AG-Aufsichtsrat trotz der vorgenannten Punkte weiterhin am DB-AG-Vorstand fest (bitte mit Begründung)?

Soweit die Bundesregierung über die von ihr entsandten Vertreter im Aufsichtsrat der DB AG informiert worden ist, hat der Vorstand in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 5. März 2013 plausibel dargelegt und in kritischen Diskussionen bestätigt, dass die Fortführung des Projekts Stuttgart 21 für die Deutsche Bahn AG wirtschaftlich vorteilhafter als ein Abbruch ist. Die weitere Umsetzung des Projekts wird der Aufsichtsrat auch künftig kritisch begleiten.

30. Durch welche Argumente wurden die Staatssekretäre der Bundesregierung mit Sitz im Aufsichtsrat der DB AG hinsichtlich ihrer sich abzeichnenden Entscheidung, im Aufsichtsrat der DB AG einer Weiterführung des Projekts S21 nicht zuzustimmen, umgestimmt?

    a) Welche Argumente überwogen gegenüber den im BMVBS-Dossier dargestellten Punkten, in dem es heißt, „der Vorstand gründet seine Fortführungsempfehlung auf der Einschätzung, die Planungsvariante sei wirtschaftlicher als ein Ausstieg, konnte aber die Ausstiegskosten nicht belastbar darlegen“ und in dem auf die fehlende Gesamtfinanzierung sowie die Frage der Wirtschaftlichkeit verwiesen wurde mit Aussagen wie „vor dem Hintergrund der identifizierten 2,3 Mrd. Euro Mehrkostenrisiko und zu erwartender negativer Eigenkapitalverzinsung bereits vor Beginn der Hauptarbeiten“ (S. 3 des Dossiers), „bei Betrachtung der gesamten Mehrkosten wird die Eigenkapitalverzinsung negativ“, „deshalb müssen Alternativen bis hin zum Ausstieg ernsthaft geprüft werden, um den Schaden minimieren zu können“, „die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden, ebenso kann nicht beurteilt werden, ob die Weiterführung eindeutig wirtschaftlicher als eine Alternative ist“ (S. 4 des Dossiers)?

    b) Wie haben die Aufsichtsräte der Bundesregierung den Umstand bewertet, dass der relative Kostenvorteil des Weiterbaus in Höhe von 77 Mio. Euro (wobei hier noch nicht die möglicherweise entstehenden Nachtragsrisiken in Milliardenhöhe berücksichtigt sind) zum Zeitpunkt der Entscheidung schon keinen Bestand mehr hatte, nachdem Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn mit Schreiben vom 4. März 2013 an den stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats Alexander Kirchner

darauf hingewiesen hatte, dass sich die Bilanz aufgrund von nicht mehr rückabwickelbaren Grundstücksverkäufen in jedem Falle um 123,5 Mio. Euro verschlechtert, also ein Weiterbau schon unwirtschaftlich ist (vgl. „Falsche Zahlen“, www.kontextwochenzeitung.de vom 13. März 2013)?

Auf die Antwort zu den Fragen 22 bis 28 wird verwiesen.

31. Bis zu welchem Kostennachteil des Weiterbaus von Stuttgart 21 wirkt die möglicherweise günstigere Cash- bzw. Liquiditätsbetrachtung noch kompensierend?

Dazu liegen dem BMVI für den derzeitigen Projektstand keine Werte vor.

32. War der Einsatz des inzwischen als zukünftiger DB-AG-Vorstand angekündigten damaligen Kanzleramtsministers Ronald Pofalla von einer derart sorgfältigen Abwägung geprägt, dass er die Verantwortung der Bundesregierung als Vertreterin des Eigners der DB AG für deren Geschäftserfolg hinreichend berücksichtigt hatte?

Hat er insbesondere die zuvor dargestellten Aspekte der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Projekts Stuttgart 21 abgewogen und mit welchem Ergebnis (um die belegenden Dokumente wird gebeten)?

Die Bundesregierung nimmt ihre Verantwortung als Anteilseigner der DB AG über den Aufsichtsrat und über die Hauptversammlung wahr. Bundesminister a. D. Ronald Pofalla war in seiner Amtszeit als Chef des Bundeskanzleramts nicht im Aufsichtsrat und nicht in der Hauptversammlung der DB AG vertreten.

33. Welches Gewicht misst die Bundesregierung – vor dem Hintergrund der Rede der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vor dem Deutschen Bundestag am 15. September 2010, bei der sie Stuttgart 21 zum Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ gemacht hatte und mit ihrem Hinweis auf die Bedeutung eines Scheiterns von Stuttgart 21 für die „Verlässlichkeit der Politik“ und die „Investitionssicherheit in Deutschland“ (vgl. „Merkel warnt vor Scheitern“, www.stuttgarter-zeitung.de vom 28. September 2010) – bei Großprojekten den Aspekten einer belastbaren Kostenplanung, einer konsistenten Nutzenberechnung, eines professionellen Projektmanagements und der zeitnahen und nachvollziehbaren Aufarbeitung begründeter Kritik bei?

Wie wird dies jeweils bei dem Projekt Stuttgart 21 umgesetzt?

Die optimale Umsetzung von Großprojekten ist ein wichtiges Anliegen des BMVI. Im April 2013 wurde aus diesem Grund eine Reformkommission Großprojekte geschaffen. Sie soll Handlungsempfehlungen für eine bessere Umsetzung von Großprojekten geben.

Wesentliches Ziel der Reformkommission ist es, bei Großprojekten Kostenwahrheit, Kostentransparenz und Termintreue zu stärken, sowie die angestrebte Qualität und Funktionalität der Projekte im gesetzten Zeit- und Kostenrahmen zu erreichen. Es gilt, Lehren aus den Fehlern bei den aktuellen Großprojekten zu ziehen und Leitlinien für künftige Großprojekte im Hochbau und im Verkehrsbereich aufzustellen. Dazu gehört auch, die zugrunde liegenden Vorschriften auf den Prüfstand zu stellen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

Anlage 11

REDEKER | SELLNER | DAHS
Anlage
B5

Referat 323
323 – 16 113 – Ve 072
Dirk Pung-Jakobsen

Berlin, den 5. Februar 2013
Hausruf: 2324

Über

Herrn Gruppenleiter 32
Herrn Abteilungsleiter 3
Herrn Chef des Bundeskanzleramtes

Die Leiterin des Kanzlerbüros
06. FEB. 2013
23374

Frau Bundeskanzlerin

Betr.: **Sachstand und aktuelle Entwicklung beim Projekt „Stuttgart 21"**

I. Votum

[redacted]

II. Sachverhalt

Der Vorstand der DB AG hat den Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 über **erhebliche Kostensteigerungen** beim Projekt „Stuttgart 21" informiert. Nach einer mit externen Sachverständigen (Wirtschaftsprüfer) durchgeführten Projekt- und Kostenüberprüfung beziffert die Bahn die **sich aus dem Projekt ergebenden Mehrkosten** auf **1,1 Mrd. €**. Als Ursache werden von der DB AG falsche Annahmen bei bisherigen Planungen, notwendige Neuplanungen, Verzögerungen, Nachforderungen und Preissteigerungen angeführt. Der Bahnvorstand hat daher dem Aufsichtsrat vorgeschlagen, den bisherigen **Kostenrahmen** für das Projekt von **bisher 4,5 Mrd. € aus eigenen Mitteln auf 5,6 Mrd. € aufzustocken**. Eine Finanzierung soll über eine verringerte Schuldenreduzierung des Bahnkonzerns über 10 Jahre erfolgen.

Darüber hinaus hat der Bahnvorstand dem AR **zusätzliche Risiken** in Höhe von **1,2 Mrd. €** zur Kenntnis gebracht, die durch externe Einflussfaktoren entstehen und zu

einer weiteren **Verteuerung des Projekts führen können**. Diese setzen sich u.a. wie folgt zusammen:

300 Mio. €	als Ergebnis der Schlichtung und informellem Mediationsverfahren zu Anbindung Filderbahnhof/ Flughafen.
400 Mio. €	Kosten durch verzögerte behördliche Genehmigungen und Planfeststellungen durch Land, Stadt und Eisenbahnbundesamt
300 Mio. €	Spezifikationsänderungen und zusätzliche Bestellungen durch Stadt und Land

Die Bahn will diese Risiken auf die Projektpartner verteilen (Mediation/ Schlichtung) oder durch Verfahrensbeschleunigung (Genehmigungsverfahren) und Reduzierung der Änderungen durch Stadt/Land minimieren. Verbleibende Mehrkosten aus diesem Bereich sollen dann unter den Projektpartnern (die an deren Entstehung beteiligt sind) aufgeteilt werden.

Der **AR** hat der **Erhöhung des Kostenrahmens noch nicht zugestimmt** und [redacted] eine **zusätzliche Überprüfung der Kalkulationen** der DB durch externe Sachverständige angefordert. Dazu ist ein Katalog mit 130 Fragen auch zu einem möglichen Projektabbruch, daraus resultierenden Folgen und Kosten sowie möglichen Projektalternativen entwickelt worden. Die Antworten der DB AG sind in zwei getrennten Workshops mit den Arbeitnehmervertretern im AR am 30.1. sowie mit den Vertretern der Anteilseigner (u.a. St Ressorts) am heutigen 5.2. erörtert worden. Außerdem soll die Wirtschaftlichkeit des Projekts vor dem Hintergrund der Kostensteigerungen und Risiken erneut nachgewiesen werden.

[redacted]

Der Bahnvorstand will an der Verwirklichung des Projekts festhalten und sieht dabei auch die politische Bedeutung der Verwirklichung eines großen Infrastrukturprojekts, zu dem Sie sich explizit bekannt haben. Die Bahn verweist für den Fall eines Abbruchs

auf Kosten in Milliardenhöhe. Zusätzlich dazu müssten dann neu dringend notwendige Modernisierungsinvestitionen für den Bahnknoten Stuttgart finanziert werden, für die ein Bedarf von rd. 2 Mrd. € geltend gemacht wird.

Hintergrund für die **aktuelle Berichterstattung**, die Bundesvertreter im AR der DB AG sähen die Kostenentwicklung äußerst kritisch und drängten auf einen Ausstieg aus dem Projekt, ist eine umfassende Unterlage, die für St Odenwald zur Vorbereitung des Workshops und der nächsten Aufsichtsratssitzung im BMVBS erstellt worden ist. In dem Dossier werden offenbar die Antwortentwürfe der DB AG auf die Fragen des AR kritisch kommentiert, weitere Fragen zur Kostenentwicklung und Risiken sowie nach Projektabbruch und Alternativen formuliert. [redacted]

Die **nächste ordentliche AR-Sitzung ist für den 20. März 2013** vorgesehen. Die betroffenen Ressorts wollen sich nach dem Workshop am 5.2. kurzfristig auf Leitungsebene über das weitere Vorgehen verständigen. Der Bahnvorstand strebt schon vor dem 20. März im Rahmen einer außerordentlichen AR-Sitzung eine Billigung des von ihm vorgeschlagenen Verfahrens an: Finanzierung der projektimmanenten Kosten von 1,1 Mrd. € über einen verringerten Schuldenabbau aus Eigenmitteln der Bahn, um die Bauarbeiten zeitnah vorantreiben zu können.

III. Bewertung

Es ist **nachvollziehbar**, dass die Vertreter im AR der DB AG angesichts der immensen Kostensteigerungen den neuen Finanzierungsplan der DB AG für Stuttgart 21 einer **genaueren Prüfung** unterziehen wollen. Die St wollen offenbar nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Entwicklung beim BER eine möglichst belastbare Finanzierung gewährleisten und Risiken so weit wie möglich ausschließen. Andererseits hat der **Bahnvorstand** seine Projekt- und Kostenanalyse sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht von **zwei Beratungsunternehmen überprüfen lassen**. Die projektinternen Mehrkosten sollen aus Eigenmitteln der Bahn über eine verminderte Schuldenreduzierung über 10 Jahre bereit gestellt werden. Belastungen für den Bund sind damit nicht verbunden. Auch eine Reduzierung der Investitionen der DB AG in

andere Schienenprojekte soll nicht erfolgen, da diese Investitionen an andere Stelle im Finanzplan des Unternehmens unterlegt sind.

Nachvollziehbar ist darüber hinaus, dass die DB AG für die **projektexternen Risiken** von 1.2 Mrd. € **keinen Finanzierungsplan** vorlegt. Zum einen ist es erklärtes Ziel des Unternehmens, diese Mehrkosten, die u.a.auf Grund von verzögerten Genehmigungen oder Planfeststellungen der zuständigen Behörden entstehen können, möglichst durch Verfahrensbeschleunigung zu vermeiden. Zum anderen sollen die Projektpartner Stadt und Land an der Finanzierung der durch sie im Rahmen der Schlichtung und Mediationsverfahren mitverantworteten Mehrkosten beteiligt und diesbezüglich auch nicht aus der Verantwortung entlassen werden.

[redacted]

[redacted]

Referat 431 hat mitgezeichnet

Dirk Pung-Jakobsen

STUTTGART 21

Anruf beim Minister

Verantwortlich für ein finanzielles Fiasko bei dem Milliardenprojekt wäre die Bundesregierung.

Klare Kante
Minister Rösler

Reichen die nun veranschlagten 6,5 Milliarden Euro für Stuttgart 21? Oder kommen bis zur Eröffnung 2022 noch weitere Milliarden hinzu? Sicher ist: Sollte das Projekt in einem finanziellen Fiasko enden, steht zumindest fest, wer den Weiterbau trotz schon jetzt zwei Milliarden Euro Mehrkosten durchdrückte: die Bundesregierung, allen voran Wirtschaftsminister **Philipp Rösler** (FDP).

Das beweist der teilweise dramatische Verlauf einer Besprechung, zu der sich ausgewählte Bahn-Aufsichtsräte vor der entscheidenden Sitzung des gesamten Aufsichtsrats zu Stuttgart 21 am 5. März trafen. Zu der kleinen Unterredung hatte Aufsichtsratschef Utz-Hellmuth Felcht die sieben Kontrolleure des Staatskonzerns eingeladen, die die Bundesregierung neben ihren drei Staatssekretären aus dem Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsministerium in das Kontrollgremium entsendet. Teilnehmer des Zirkels waren unter anderem Ex-RWE-Chef Jürgen Großmann, Ex-E.On-Personalvorstand Christoph Dänzer-Vanotti sowie FDP-Generalsekretär Patrick Döring.

Felcht ging es darum, Einvernehmen über das Abstimmungsverhalten der Eigentümervertreter in der anschließenden Sitzung des Aufsichtsrats herzustellen. Denn er habe erfahren, dass nur der Staatssekretär von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), Michael Odenwald, dem Weiterbau von Stuttgart 21 zustimmen wolle; Finanzstaatssekretär Hans Bernhard Beus sowie dessen Wirtschaftskollege Bernhard Heitzer dagegen nicht. Ohne deren Ja-Stimmen, fand Felcht, sollten auch die anderen Eigentümervertreter den Weiterbau verweigern.

Die Folgen waren den Anwesenden sofort klar: Stuttgart 21 würde zu einem unkalkulierbaren Thema im beginnenden Bundestagswahlkampf.

In der Runde brach Hektik aus. FDP-Generalsekretär Döring rief seinen Parteifreund, Wirtschaftsminister Rösler, an und meldete sich mit der frohen Botschaft zurück: „Herr Rösler hat das geregelt." Im Klartext: Wirtschaftsstaatssekretär Heitzer werde den Weiterbau nun doch absegnen.

Nun blieb nur noch offen, ob auch Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) seinen Staatssekretär Beus auf Linie gebracht hatte. Aber diese Frage stellte sich wenig später überraschenderweise gar nicht mehr. Denn Beus, hieß es kurz nach Beginn der Aufsichtsratssitzung, falle wegen gesundheitlicher Probleme bei der Abstimmung aus.

Am Ende nickte die Eigentümerseite den Weiterbau von Stuttgart 21 mit einer einzigen Enthaltung ab. Die kam von Ex-E.On-Manager Dänzer-Vanotti. Von den Arbeitnehmern stimmte nur der Vertreter der Lokführergewerkschaft dagegen.

reinhold.boehmer@wiwo.de

RICHTIGSTELLUNG

Keine Welpen bei Fressnapf

In Ausgabe 11/2013 haben wir unter der Überschrift „Zäher Hund" über Fressnapf-Gründer Torsten Toeller berichtet: „Im Angebot sind vor allem Tiernahrung vom klassischen Trockenfutter bis zum Zahnreinigungssnack – und auch Tiere selbst, vom Katzenbaby über Dackelwelpen bis zur Vogelspinne."

Hierzu stellen wir richtig: Fressnapf verkauft in keinem Markt Hundewelpen oder Katzenbabys.

Hunde und Katzen dürfen aus Sicht von Fressnapf ausschließlich von zertifizierten und erfahrenen Züchtern angeboten werden. In ausgewählten Märkten beschränkt sich das Lebendtier-Angebot von Fressnapf auf Nager, Fische und ausgewählte Vogel- und Terrarien-Tierarten.

Die im Rahmen der Berichterstattung erwähnte Getränkekette heißt trinkgut.

Wir bitten, die Fehler zu entschuldigen.

redaktion@wiwo.de

DREI FRAGEN...

zur Flugsicherheit

Klaus-Peter Siegloch

66, Chef des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft

In den USA dürfen Passagiere wieder Taschenmesser mit ins Flugzeugen nehmen. In Deutschland auch?
Deutschland muss bei dieser Regelung nicht nachziehen – vielmehr sind die USA jetzt nachgezogen. Die neuen US-Bestimmungen erlauben jetzt wie bei uns Taschenmesser bis zu einer Klingenlänge von sechs Zentimetern. Das heißt für Reisende, dass sie künftig bei USA-Flügen die gleichen Gegenstände in die Kabine mitnehmen können wie in Deutschland. Die Amerikaner haben länger mit einer Lockerung der Vorschriften gewartet, Europa war hierbei sogar Vorreiter.

Das Verbot von Flüssigkeiten wollen die USA aber nicht lockern. Deutschland schon. Wieso?
Es ist geplant, dass Flüssigkeiten ab Anfang 2014 schrittweise wieder im Handgepäck erlaubt werden. Das macht es beispielsweise für Passagiere einfacher, mit Duty-free-Artikeln umzusteigen.

Deutschland hatte schon einmal eine Lockerung versprochen, sie kam dann aber nicht. Klappt es jetzt?
Derzeit werden intensive Tests mit Flüssigkeitsscannern durchgeführt. Für uns entscheidend ist allerdings, dass die Kontrollen an den Flughäfen schnell und fehlerfrei funktionieren müssen. Die Flüssigkeitsscanner sollten erst eingesetzt werden, wenn die Technik ausgereift ist.

oliver.voss@wiwo.de

FOTOS: LAIF/HANS CHRISTIAN PLAMBECK, ACTION PRESS/PHOTOWEB

© Handelsblatt GmbH. Alle Rechte vorbehalten. Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an nutzungsrechte@vhb.de.

Dieses Dokument ist lizenziert für wiso-net, uV31096g.
Alle Rechte vorbehalten. © WirtschaftsWoche. Download vom 10.04.2018 20:15 von www.wiso-net.de.

Anlage 13

Dr. EISENHART v. LOEPER
RECHTSANWALT

Rechtsanwalt Dr. v. Loeper · Hinter Oberkirch 10 · 72202 Nagold

Verwaltungsgericht Berlin

Kirchstr. 7

10557 Berlin

Hinter Oberkirch 10
72202 NAGOLD

Tel. 0 74 52 / 49 95 oder 49 07
Fax 0 74 52 / 10 11

Unser Zeichen 25.02.2015

bitte stets angeben loe - 35/14 -

VG 2 K 3.15

In der Verwaltungsstreitsache

Dr. Eisenhart von Loeper gegen Bundesrepublik Deutschland

führe ich zur weiteren Klagbegründung Folgendes aus:

I.

Bisheriger Verlauf des Verfahrens

Der Kläger ist ehrenamtlich Mitglied und Sprecher im Aktionsbündnis gegen das Bahnprojekt „Stuttgart 21". Es geht ihm um den vollständigen Zugang zu Informationen, welche im Zusammenhang mit Einflussnahmen stehen, die im Bundeskanzleramt auf das Zustandekommen eines Weiterbau - Beschlusses des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG vom 5. März 2013 zu diesem Projekt erfolgten. Zum bisherigen Verfahren ist auszuführen:

1. Der Kläger hat sich - wie schon in der Klage ausgeführt und zusammenhängend hier nochmals erwähnt sei - am 23.07.2014 schriftlich an den Chef des Bundeskanzleramts gewendet und den Zugang beantragt zu allen im Kanzleramt vorhandenen Informationen ab Ende November 2012, die den Themenkomplex der damals bevorstehenden Aufsichtsratssitzungen vom 12.12.2012 und vom 5.03.2013 sowie Stuttgart 21 betreffen. Insbesondere interessiere ihn die Vorbereitung und Nachbereitung der Sitzung vom 5.03.2013, die Fragen der Fortführung von „Stuttgart 21" trotz der von der Bahn eingestandenen Unwirtschaftlichkeit, der Alternativen hierzu einschließlich möglicher Ausstiegskosten sowie im Kanzleramt im Februar 2013 und Anfang März 2013 stattgefundene Besprechungen mit den Staatssekretären der Bundesregierung aus dem Finanz-, Wirtschafts- und Verkehrsressort, die dem Aufsichtsrat der DB AG angehören und Kontaktaufnahmen mit anderen Aufsichtsräten wegen deren Entscheidungen am 5. März 2013. Als Form

des Zugangs im Sinne von § 3 Abs. 2 und § 12 Abs.1 UIG bzw. Art. 3 Abs. 4 und Art. 5 Abs. 1 URL wurde beantragt, die Dokumente vor Ort einzusehen, wobei Kopien mit eigenen technischen Mitteln angefertigt werden sollten.

Beweis: Schreiben vom 23.07.2014 (bereits vorgelegte Anlage K1)

2. Die Beklagte bestätigte zunächst am 30.07.2014 den Eingang des gestellten Antrags und traf sodann am 22.08.2014 die mit der Klage vorgelegte Entscheidung, dem Antrag teilweise stattzugeben, soweit nicht einzelne Informationen geschwärzt wurden. Der Informationszugang wurde durch Übersendung einfacher Kopien gewährt. Im Übrigen wurden die Anträge abgelehnt.

Die Teilschwärzungen betreffen fünf Dokumente des Bundeskanzleramts (Anlage K 2):
(1) eine Vorlage an den Chef des Bundeskanzleramts vom 4.12.2012 zur Gesprächsvorbereitung mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG Dr. Grube und Vorstand Dr. Kefer am 10.12.2012,
(2) eine zweite Vorlage an den Chef des Kanzleramts vom 9.01.2013 zur Gesprächsvorbereitung mit Staatssekretär Odenwald am 14.01.2013 zum Thema Stuttgart 21,
(3) eine Vorlage an die Bundeskanzlerin vom 30.01.2013 zur Vorbereitung eines Gesprächs mit Ministerpräsident Kretschmann am 1.02.2013,
(4) eine weitere Vorlage an die Bundeskanzlerin vom 5.02.2013 zum Thema Entwicklung beim Projekt Stuttgart 21 und
(5) eine dritte Vorlage an die Bundeskanzlerin vom 22.02.2013 zum Sachstand und zur aktuellen Entwicklung beim Projekt Stuttgart 21 mit auffallend umfangreichen, auch ganzseitigen Schwärzungen.

Insgesamt machte die Beklagte geltend, im Umfang der vorgenommenen Schwärzungen stünden dem Informationszugang zu den oben aufgeführten Dokumenten Versagungsgründe nach UIG bzw. IFG und, sollten Schutzlücken verbleiben, der Versagungsgrund des Kernbereichs exekutiver Eigenverantwortung entgegen.

Die Beklagte nennt § 3 Abs. 1 UIG und § 1 Abs. 1 IFG als Anspruchsgrundlage, die jedermann gegenüber den informationspflichtigen Behörden des Bundes einen Anspruch auf Zugang zu Umweltinformationen bzw. zu amtlichen Informationen nur eröffnen, wenn und soweit kein in §§ 8 und 9 UIG bzw. §§ 3 ff. IFG normierter Ausnahmegrund greife.

Im Einzelnen anerkennt die Beklagte, dass die Dokumente, welche die Durchführung und Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm betreffen, Umweltinformationen im Sinne des § 2 Abs. 3 Nr. 3 UIG enthalten. Sie führt weiter aus:

a) Ihre teilweise durchgeführten Schwärzungen und damit die Versagung der verlangten vollständigen Informationen werde in erster Linie auf § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG, hilfsweise auf §§ 3 Nr. 3b und 4 Abs. 1 IFG gestützt.

Die Informationsversagung wird damit begründet, bei den Dokumenten handle es sich um Vermerke und Vorlagen des Bundeskanzleramts zur Unterrichtung der Hausleitung über aktuelle Entwicklungen beim Projekt Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke(NBS) Wendlingen-Ulm sowie zur Vorbereitung von Gesprächen zu dieser Thematik. Die Planung und bauliche Umsetzung dieser Großvorhaben werde sich über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahrzehnten erstrecken, wobei der Sicherung der Finanzierung über den gesamten Planungs- und Umsetzungszeitraum eine zentrale Bedeutung zukomme. Das Projekt Stuttgart 21 habe in den vergangenen Jahren erhebliche Aufmerksamkeit und eine bundespolitische Bedeutung erlangt. Hierzu habe es viele Gespräche in unterschiedlichen Zusammensetzungen und Formaten gegeben.

Aus den geschwärzten Passagen ließen sich Rückschlüsse auf Beratungsabläufe innerhalb des Bundeskanzleramtes ziehen, die sich in einem „geschützten Raum" unvoreingenommen und frei von äußeren Einflüssen vollziehen sollten. Sie erlaubten einen Einblick in die internen Abläufe der politischen Abstimmung der jeweiligen Projekte. Die geschwärzten Passagen stünden zudem in unmittelbarem Zusammenhang mit der gubernativen Willensbildung in politisch sensiblen Sachverhalten, die noch nicht abgeschlossen seien.

Die Beklagte beruft sich insoweit darauf, die Offenlegung der Bewertung bzw. Gewichtung der noch nicht abgeschlossenen Vorhaben und die Dokumentation der unterschiedlichen Finanzierungserwägungen würde zukünftige Beratungen und Verhandlungen über diese Projekte erheblich erschweren können. Die geschwärzten Passagen ließen Gesprächsziele, Verhandlungsstrategien und Reaktionsmöglichkeiten der Bundesregierung erkennen und erlaubten auf diese Weise Einblick in interna der politischen Abstimmung, deren Auswertung Gesprächspartnern der Bundesregierung bei künftigen Verhandlungen Vorteile verschaffen und die Verhandlungsführung der Bundesregierung schwächen könnte.

b) Die Beklagte wendet in zweiter Linie für die vorgenommenen Schwärzungen den Versagungsgrund des § 8 Abs. 2 Nr. 2 UIG ein, weil es um interne Mitteilungen informationspflichtiger Stellen gehe, an deren Bekanntgabe das öffentliche Interesse nicht überwiege. Die Vorschrift diene der Effektivität der Arbeitsabläufe. Die Vorlagen würden ihrem Zweck gemäß rein interner Vorbereitung und Unterrichtung dienen und daher regelmäßig nicht das Bundeskanzleramt verlassen. Auch würden bei einer Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Bekanntgabe und dem Schutz der Vertraulichkeit interner Mitteilungen und Beratungen sowie der Sicherung interner Arbeitsabläufe die Interessen am Fortbestand der Vertraulichkeit überwiegen.

c) Schließlich stehe, sollten Schutzlücken verbleiben, dem vollständigen Zugang zu den Dokumenten der ungeschriebene Versagungsgrund des Kernbereichs exekutiver Eigenverantwortung entgegen.

3. Der Kläger hat gegen die vorbezeichnete Entscheidung der Beklagten mit Schriftsatz vom 1.09.2014 Widerspruch eingelegt und diesen zugleich begründet (Anlage K 3). Insoweit, als die Zugänge zu vollständiger Information mit der Klage wegen der Schwärzungen der fünf oben genannten Dokumente weiter verfolgt werden, wurde zur Begründung ausgeführt:

   a) Das zentrale öffentliche Interesse an der uneingeschränkten Information der teilweise geschwärzten Vorgaben an den Chef des Bundeskanzleramts und die Bundeskanzlerin werde durch den Vorgang untermauert, der die eindringliche Einflussnahme des Chefs des Bundeskanzleramts und der Bundeskanzlerin auf die drei Staatssekretäre der Bundesregierung im Aufsichtsrat der DB AG für den Weiterbau-Beschluss zu Stuttgart 21 vom 5.03.2013 erkennbar mache: So werde auf Seite 2 der Vorgabe an die Bundeskanzlerin vom 5.02.2013 eingeräumt, es sei *„ein Katalog mit 130 Fragen auch zu einem möglichen Projektabbruch, daraus resultierenden Folgen und Kosten sowie möglichen Projektalternativen* entwickelt *worden"*. Die Antworten der DB AG seien in zwei getrennten Workshops mit den Arbeitnehmervertretern im AR am 30.01. sowie mit den Vertretern der Anteilseigner (u.a. St Ressorts) am heutigen 5.02. erörtert worden. Auf Seite 3 heißt es weiter, die betroffenen Ressorts wollten sich nach dem Workshop auf Leitungsebene weiter verständigen. Die vorgelegten Akten würden damit die Bedeutung des Vorgangs für die Bundeskanzlerin und das Kanzleramt bestätigen. Dem würden übereinstimmende Medienberichte entsprechen, wonach es um den 20. Februar 2013 im Kanzleramt mit den drei Staatssekretären aus dem Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsressort, die zugleich Aufsichtsräte der DB AG sind, eine Besprechung gegeben habe, von der etwa DIE ZEIT am 28.02.2013 auf einer Sonderseite (Titel „Bahnhof der Eitelkeiten") berichtet:

      „... Vergangene Woche waren die drei Staatssekretäre, die die Bundesregierung im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn vertreten, zu Kanzleramtschef Ronald Pofalla zitiert. Man beriet sich. Man redete über die politischen Folgen eines Ausstiegs aus Stuttgart 21. Kurz darauf ging die Meldung über den Ticker: „Bahn darf Stuttgart 21 trotz Mehrkosten weiterbauen." Vergessen war das interne Dossier aus dem Verkehrsministerium, das zuvor tagelang kursiert war und den Eindruck erweckt hatte, der Bund distanziere sich von dem Milliardenprojekt ... Doch am Donnerstag war Schluss mit der Debatte. Die Staatssekretäre waren wieder auf Linie."

   b) Mit dem Widerspruch gegen die Informationsversagung wurde ferner gerügt, dass deren Gründe nicht detailliert nachvollziehbar seien. Denn die These, die geschwärzten Passagen erlaubten Einblicke in interne Abläufe der politischen Abstimmung, sei ebenso pauschal wie unzureichend, ebenso wie die bloße Behauptung, hier gehe es um „gubernative Willensbildung in politisch sensiblen

Sachverhalten, die noch nicht abgeschlossen sind". Kritisiert wird auch der Einwand, es gehe um zwei Jahrzehnte der Umsetzung von Großvorhaben, denn damit wäre die mit dem UIG und dem IFG legalisierte demokratische Kontrolle von Missständen bei Großvorhaben jahrzehntelang ausgeschaltet.

c) Soweit das Kanzleramt sämtliche Schwärzungen vorsorglich durch das Argument verteidigt, hier sei der „Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung" betroffen, der nicht antastbar sei, wird dem entgegengehalten:

aa) Die Sache um den öffentlich zu Stuttgart 21 hart umkämpften Weiterbau-Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG vom 5.03.2013 sei abgeschlossen. Die gegenteilige These einer theoretischen Möglichkeit, dass ähnliche Konflikte im Laufe von zwei Jahrzehnten erneut auftreten könnten, würde die gesetzliche Kontrollfunktion zur Farce entwerten.

bb) Nach Nr. 112 der „Hinweise für die Verwaltung von Bundesbeteiligungen" gemäß dem Beschluss der Bundesregierung vom 24.09.2001 seien die Vertreter des Bundes in Aktiengesellschaften verpflichtet, nur deren Weisungen Folge zu leisten. Wenn der Chef des Bundeskanzleramts oder die Bundeskanzlerin daraus gleichwohl eine „gubernative Entscheidung" mache, sei das nicht legal.

cc) Gestützt werde das Informationsbegehren sowohl durch das Urteil des BVerwG (7 C 4/11, Rn 35) vom 3.11.2011 wie durch das Urteil des VG Berlin (2 K 46.11 - Rn 30-36) vom 9.06.2011, wonach Regierungsentscheidungen - wie bei parlamentarischen Untersuchungsausschüssen - umso schutzwürdiger sein sollen, je näher sie der gubernativen Entscheidung stehen, umgekehrt aber den Informationsinteressen *„besonders hohes Gewicht zukommt, soweit es um die Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und vergleichbarer Missstände innerhalb der Regierung geht"* (VG Berlin aaO Rn 36, BVerfG 110, 199, 222).

dd) Der Rechtsverstoß der Beklagten wird darauf gestützt, dass die DB AG und ihr Aufsichtsrat verpflichtet waren, ihre Entscheidungen über die Frage des Weiterbaus von Stuttgart 21 ausschließlich am Unternehmenswohl der AG zu orientieren (vgl. BGHZ 135, 244, 253 f.), so dass die von Aufsichtsräten unterlassene Überwachung und Wahrnehmung dieser Vermögensinteressen sogar den Vorwurf des Straftatbestands der Untreue begründen könnte (vgl. Mannesmann-Urteil des BGHSt 50, 343 f. Rn 13). Die Beklagte wurde daran erinnert, dass das Regierungsverhalten sich dank des Grundgesetzes (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG) nicht im rechtsfreien, rechtswidrigen oder gar strafbaren Raum bewegen dürfe. Dem Chef des Kanzleramts sei es - selbst wenn es die Kanzlerin und die Regierungskoalition so gewollt hätten - nicht erlaubt

gewesen, Vorgaben an den Aufsichtsrat und an die dort besonders wichtigen drei Staatssekretäre im Aufsichtsrat der DG AG zu machen, wie sie sich dort zu verhalten hätten. Ob Stuttgart 21 trotz der seit dem 12.12.2012 eingestandenen Unwirtschaftlichkeit weitergebaut werde, gehöre auch nicht zum „Kernbereich gubernativer Eigenverantwortung", weil die Bundesregierung nicht die entscheidungsbefugte Aktiengesellschaft sei. Schon der bisher vorliegende Inhalt der Vermerke des Kanzleramts bestätige, dass es bei der darin beschriebenen „politischen Bedeutung" gerade nicht um die Realisierung der aktienrechtlichen Maßstäbe zu Gunsten des Unternehmenswohls gegangen sei.

4. Die Beklagte hat schließlich den vom Kläger eingelegten Widerspruch durch den Widerspruchsbescheid vom 1.12.2014 zurückgewiesen (Anlage K 4). Sie hat im Hinblick auf den weiter verfolgten Gegenstand der Klage unter Ziffer 2 im Wesentlichen geltend gemacht:

   a) Der Ausgangsbescheid erläutere entgegen dem diesseitigen Vortrag ausführlich, dass die geschwärzten Passagen der Vermerke Gesprächsziele, Verhandlungsstrategien und Reaktionsmöglichkeiten der Bundesregierung erkennen ließen, deren Bekanntgabe für Gesprächspartner der Bundesregierung künftig Vorteile verschaffen und die Verhandlungsführung der Bundesregierung schwächen könnten.

   b) Der Rückgriff auf den Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung wird von der Beklagten deshalb besonders hervorgehoben, weil der verfassungsunmittelbare Schutz der Regierungstätigkeit geeignet sei, sich gegenüber einfachgesetzlichen Auskunftsansprüchen Dritter durchzusetzen.

   c) Auch bleibt die Beklagte dabei, der „Weiterbau-Beschluss" der DB AG vom 5.03.2013 sei kein abgeschlossener Vorgang, denn die Planung, bauliche Umsetzung und Sicherung der Finanzierung der Großvorhaben Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm werde noch mehr als zwei Jahrzehnte andauern.

   d) Die Beklagte wehrt sich schließlich dagegen, der Chef des Bundeskanzleramts habe außerhalb seiner Zuständigkeit Einfluss auf die Beratungen des Aufsichtsrats genommen. Man habe lediglich die Hausleitung informiert und Gespräche vorbereitet, die „Bestandteil der politischen Willensbildung der Bundesregierung im Sinne der Kernbereichslehre waren". Dazu hätten die geschwärzten Passagen beigetragen. Ergänzend bezieht sich die Beklagte auf ihre Antwort vom 25.04.2014 (Bundestagsdrucksache 18/1241) auf die Kleine Anfrage vom 3.04.2014 (BT-Drs 18/1139), die betont, dass sie lediglich ihre Verantwortung als Anteilseigner der DB AG wahrgenommen habe und mit der sie anerkennt, die Aufsichtsratsmandate bei einer AG seien immer persönliche Mandate, die

Vertreter des Bundes in den Aufsichtsräten würden keinen Weisungen unterliegen.

II.

Ergänzung des Sachverhalts

Nachfolgend ist der Sachverhalt zu erläutern, der das Informationsbegehren hervorgerufen hat. Denn zentrale Fragen der Anwendung der gesetzlichen Tatbestände, die eine Versagung des Informationszugangs begründen können, lassen sich nur angemessen beantworten, wenn die Zusammenhänge bekannt sind, die für die Frage der Aufsichtsratsentscheidung der Deutschen Bahn AG am 12.12.2012 und am 5.03.2013 bedeutsam waren.

1. Am 2. 04. 2009 kam der Finanzierungsvertrag (FinVe) zum Bahnprojekt Stuttgart 21 zustande. Vertragspartner waren das Land Baden - Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH, drei „Eisenbahninfrastrukturunternehmen" (EIU = DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) und die Deutsche Bahn AG. Die Beklagte war daran also nicht direkt, sondern nur als Anteilseigner der DB AG beteiligt. Mit dem Projekt S 21 geht es laut § 1 Absatz 1 des Vertrags um die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und an die Bestandsstrecken angeschlossen werden soll. In der Vorbemerkung nach § 2 (2) FinVe betonen die DB AG und die EIU bereits, dass aus der Realisierung des Projekts „keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist". Das Projekt sollte hiernach auch „qualifiziert abgeschlossen", also beendet werden bei einer bis 31.12.2009 erkennbaren ungesicherten Finanzierung.

   Beweis: Finanzierungsvertrag als Anlage K 5

   Die Gesamtkosten des Projekts, dessen verantwortliche Träger der Planung und der Ausführung die EIU sind (§ 4), wurden mit 3,076,0 Mio. € beziffert, verbunden mit genau begrenzten Zuschusszahlungen einzelner Projektpartner der DB AG und der EIU. Vorsorglich wurde ein Risikopuffer von 1.450 Mio. Euro für unwahrscheinliche Mehrkosten einkalkuliert, die zwischen den Partnern aufgeteilt wurden (§ 8). Jenseits der Kostenobergrenze von 4,526 Milliarden € wurde in § 8 (4) lediglich festgelegt, dass die EIU und das Land „Gespräche aufnehmen" (sog. Sprechklausel).

2. Der noch amtierende Vorstandsvorsitzende der DB AG Dr. Rüdiger Grube hat am 1.05.2009 sein Amt angetreten. Er hat in den Folgemonaten durch die ihm unterstellte DB Projektbau unter der Leitung von Dipl.-Ing. Hany Azer eine sorgfältige Aktualisierung des Preisstandes der Kosten vornehmen lassen, die auf 4,979,7 Milliarden € Gesamtkosten kam und damit die vereinbarte Kostenobergrenze beträchtlich überschritt. Wäre dies wahrheitsgemäß öffentlich kommuniziert worden, hätte man allerdings noch vor dem Jahresende 2009 das - politisch

unerwünschte - Projektende riskiert, weil genau dies - wie dargestellt - in § 2 (2) FinVe so eingeplant war. Der Vorstand der DB AG hat deshalb umgehend eine Neuberechnung der Kosten mit „Einsparpotentialen" von 891 Mio. € ermitteln lassen, die sich aus 598 Mio. € aufgrund einer bloßen „Markt- und Vergabeanalyse" und weiteren 291 Mio. € „Chancen aus Optimierung der Bauwerke", und zwar „ohne vertiefte Planung" zusammensetzten. So kam eine - lange Zeit verschwiegene - „Schönrechnung" der Projektkosten von 4,088 Milliarden € zustande.

Beweis: Vorlage des DB - Dokuments „Aktueller Sachstand Stuttgart 21" vom 10.12.2009 - vor allem Seite 5 - an den Aufsichtsrat der DB AG, Anlage K 6
siehe auch den zusammenfassenden Bericht „Unangenehme Fragen an Technikvorstand Kefer" der Stuttgarter Zeitung vom 8.12.2012, Anlage K 7

In diesem Bahndokument heißt es auf Seite 6, Ziffer 3, eine ausgeglichene Wirtschaftlichkeit sei „bis zu einem Gesamtwertumfang von maximal 4.769 Mio. EUR gegeben", wie auch im vorerwähnten Zeitungsbericht zitiert wird.

3. Anlässlich der Aufsichtsratssitzung vom 12.12.2012 hat der Vorstand der DB AG aufgrund von Berechnungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC eine ungedeckte Kostenüberschreitung beim Projekt Stuttgart 21 in Höhe von 2,3 Milliarden Euro festgestellt, das waren etwa 50 % mehr als die einkalkulierte Kostenobergrenze. Davon sollen nach Auffassung des Bahnvorstands 1,1 Milliarden Euro - da selbst verschuldet - aus Eigenmitteln aufgestockt werden, die sich zusammensetzen aus 610 Mio. Euro „notwendige, aber nicht budgetierte Leistungen" sowie 450 Mio. Euro „nicht realisierbare Planansätze (Einsparpotentiale)".

Beweis: Vermerk der Beklagten vom 1.02. und 5.02.2013 (Anlage K 2), Auszug aus Bahndokument an den Aufsichtsrat (S. 17), Anlage K 8 und Bundestags-Drucksache 18/1241 vom 25.04.2014, Anlage K 9

Die DB AG hat damit die oben zitierte „Schönrechnung" mit imaginären Einsparpotentialen von 891 Mio. Euro nachträglich gerade insoweit korrigieren müssen.

Der Aufsichtsrat der DB AG, dem drei Staatssekretäre der Bundesregierung aus dem Verkehrsressort-, dem Wirtschafts- und dem Finanzressort angehören, hat entgegen sonstiger Übung den Wunsch des DB-Vorstands auf billigende Kenntnisnahme der dramatisch veränderten Kostensituation in der Sitzung vom 12.12.2012 nicht sogleich „durchgewunken", sondern noch im Dezember 2012 130 kritische Fragen erarbeitet und an die Konzernspitze gerichtet, wie von der Beklagten im Vermerk vom 5.02.2013 an die Bundeskanzlerin eingeräumt (siehe oben S. 4, Ziffer 3 a). Am 30.01. und 5.02. 2013 kam es sodann, wie der zitierte Vermerk bestätigt, zu gesonderten Workshops mit den Arbeitnehmervertretern und den Vertretern der Anteilseigner, denen die erstrebte Verständigung auf der Leitungsebene der Ressorts folgen sollte. In dieser Phase wurde ein Dossier aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung (BMVBS) für die Staatssekretäre vom 5.02.2013 öffentlich, aus dem die Notwendigkeit hervorging, sehr ernsthaft den Ausstieg aus dem Projekt S 21 zu prüfen. Das Ministerium fürchtet nach dem Dossier weitere Kostenrisiken, fordert eine neue Wirtschaftlichkeitsrechnung und betont, dass die Eigenkapitalverzinsung negativ werde und daher der Weiterbetrieb des bestehenden Kopfbahnhofs als Alternative zur Weiterführung von Stuttgart 21 ernsthaft geprüft werden müsse. Die Fachleute des Ministeriums verweisen zudem auf Seite 9 wegen sog. interner (selbst verschuldeter) Kosten des Projekts ausdrücklich auf die gerichtlich anerkannte Vorstandshaftung des Unternehmens. Die Forderung nach dem Ausstieg aus Stuttgart 21 nahm damit immer deutlichere Formen an.

Beweis: Stuttgarter Zeitung vom 5.02.2013, Seite 17, "Beim Bund mehren sich die Zweifel an Stuttgart 21" laut Anlage K 10, dradio.de vom 5.02.2013 „Ramsauers alte Hüte" (K 11), SWR Druckversion vom 6.02.2013 „Abrißbirne, einsatzfertig" Anl. K 11, Frankfurter Rundschau vom 5.02.2013 „Stuttgart 21: Zieht der Bund die Reißleine?" lt. K 12 sowie Dossier des BMVBS vom 5.02.2013, Anlage K 13

4. Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 hatte zudem, vom Kläger als dessen Sprecher vertreten, am 30.11.2012 sämtlichen zwanzig Aufsichtsräten der DB AG eindringlich anhand von Fakten untermauert, dass das Projekt Stuttgart 21 an einer Fülle von tiefgreifenden Finanzierungs- Funktions- und Rechtsmängeln kranke, die nach Lage der Dinge nicht behebbar erschienen und die einen Ausstieg aus dem Projekt erfordern würden. Zur Faktenlage wurde den Aufsichtsräten erläutert, (1) der Projektbau widerspreche wegen zweier ungenehmigter Planfeststellungsabschnitte einem eigenen Grundsatzbeschluss, (2) Stuttgart 21 werde mit nur noch acht Gleisen die Kapazität des Bahnhofs um 30 % vermindern, (3) es fehle ein funktions- und genehmigungsfähiger Brandschutz, (4) die Mischfinanzierung sei nach Art. 104 a GG verfassungswidrig, (5) der Kostenrahmen werde massiv gesprengt werden, (6) es fehle weiter an der nach AEG erforderlichen Entwidmung des bisher allein für Bahnzwecke genutzten Gleisvorfeldes. Das Bündnis hat auch die Rechtsgrundlagen der §§ 116, 93 Abs. 1 AktG und einschlägige Gerichtsentscheidungen zitiert, wonach sich der Aufsichtsrat ausschließlich am Unternehmenswohl zu orientieren habe.

Beweis: Schreiben des Aktionsbündnisses vom 30.11.2012, Anlage K 14

Den Aufsichtsräten einschließlich der drei Staatssekretäre der Bundesregierung war damit die rechtliche Brisanz der von ihnen zu treffenden Entscheidung bekannt. Mit den weiteren Schreiben vom 7.01.2013 und vom 28.02.2013 hat das Aktionsbündnis die jeweils aktuell bekannte Lage aufgegriffen und herausgearbeitet, dass die gesetzliche Kontrollaufgabe der Aufsichtsräte den Beschluss zum Weiterbau von Stuttgart 21 aufgrund aller vorliegender Fakten keinesfalls zulasse.

Beweis: Schreiben vom 7.01.2013 und vom 28.02.2013, Anlagen K 15 und K 16

5. Etwa Mitte Februar 2013 haben führende Kreise der Bundesregierung - wohl auch in Reaktion auf das öffentlich stark beachtete Dossier aus dem BMVBS - eine Strategie entworfen, die erkennbar alles daran setzte, eine Ausstiegsdebatte zu Stuttgart 21 zumindest vor der Bundestagswahl vom 22.09.2013 unbedingt zu vermeiden und den Aufsichtsrat der DB AG zu einem Weiterbau von Stuttgart 21 zu bestimmen. So kam es zu der unmissverständlichen Meldung: „Kanzlerin dringt auf Weiterbau".

   Beweis: Stuttgarter Zeitung vom 18.02.2013, Anlage K 17

   Auf gleicher Linie gab es Äußerungen des damaligen Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer (vgl. Deutschlandradio Kultur), von Unionsfraktionschef Volker Kauder (OTZ.de) sowie von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble am 23.02.2013 in der Stuttgarter Zeitung, jeweils mit dem politischen Machtwort „Stuttgart 21 wird gebaut". In Wahrheit stand aber die Entscheidung des Aufsichtsrats noch bevor, weshalb sich das Aktionsbündnis mit Schreiben vom 26.02.2013 gegenüber dem Bundesfinanzminister entschieden gegen den aus seiner Sicht aktienrechtlich unzulässigen Übergriff verwahrte.

   Beweis: Vorlage Deutschlandradio Kultur (Bericht vom 5.03.2013) (K 18), OTZ.de vom 9.02.2013 (K 19), StZ vom 23.02.2013 (K 20) und zitiertes Schreiben des Aktionsbündnisses vom 26.02.2013 (K 21)

   Auch die Nachrichtenagentur Reuters berichtete am 21.02.2013: „Bahn darf Stuttgart 21 trotz der Mehrkosten bauen". Ein Regierungsvertreter habe bestätigt, „die Bundesvertreter im Aufsichtsrat hätten sich auf diese Linie verständigt. Auf eine Weiterbau - Entscheidung noch vor Beginn der heißen Phase des Bundestagswahlkampfs hatte das Kanzleramt eingewirkt."

   Beweis: Bericht Reuters vom 21.02.2013 (K 22) sowie Deutschlandfunk vom 9.03.2013 (K 23)

   Eindringlich berichtete das Wochenmagazin DIE ZEIT am 28.02.2013 :. *„Alle wissen, dass Stuttgart 21 in einem Desaster enden wird. Doch wird der neue Bahnhof trotzdem gebaut, weil er längst ein Symbol der Macht ist.... Es geht um Merkel und Grube, um Ehre und Eitelkeiten, um das Image des Landes und darum, einen Krach mitten im Wahljahr zu vermeiden...."* (Fortführung siehe oben Seite 4, Ziffer 3 a)).

   Beweis: Bericht DIE ZEIT vom 28.02.2013 (K 24)

   Sehr genau informiert ferner die Wirtschaftswoche Nr. 12 vom 18.03.2013, Seite 14 von dramatischen Szenen der Einflussnahme auf die Entscheidung der Aufsichtsräte der DB AG unter dem Titel „Anruf beim Minister":

   „... Sollte das Projekt in einem finanziellen Fiasko enden, steht zumindest fest, wer den Weiterbau trotz schon jetzt zwei Milliarden Euro Mehrkosten durchdrückte: die

Bundesregierung, allen voran Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP). Das beweist der teilweise dramatische Verlauf einer Besprechung, zu der sich ausgewählte Bahn-Aufsichtsräte vor der entscheidenden Sitzung des gesamten Aufsichtsrats zu Stuttgart 21 am 5. März trafen. Zu der kleinen Unterredung hatte Aufsichtsratschef Utz-Hellmuth Felcht die sieben Kontrolleure des Staatskonzerns eingeladen, die die Bundesregierung neben ihren drei Staatssekretären aus dem Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsministerium in das Kontrollgremium entsendet. Teilnehmer des Zirkels warenunter anderem Ex-RWE-Chef Jürgen Großmann, Ex-E On-Personalvorstand Christoph Dänzer-Vanotti sowie FDP-Generalsekretär Patrick Döring.

Felcht ging es darum, Einvernehmen über das Abstimmungsverhalten der Eigentümervertreter in der anschließenden Sitzung des Aufsichtsrats herzustellen. Denn er habe erfahren, dass nur der Staatssekretär von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), Michael Odenwald, dem Weiterbau von Stuttgart 21 zustimmen wolle. Finanzstaatssekretär Hans Bernhard Beus sowie dessen Wirtschaftskollege Bernhard Heitzer dagegen nicht.Ohne deren Ja-Stimmen, fand Felcht, sollten auch die anderen Eigentümervertreter den Weiterbau verweigern.

Die Folgen waren den Anwesenden sofort klar: Stuttgart 21 würde zu einem unkalkulierbaren Thema im beginnenden Bundestagswahlkampf. In der Runde brach Hektik aus. FDP-Generalsekretär Döring rief seinen Parteifreund, Wirtschaftsminister Rösler, an und meldete sich mit der frohen Botschaft zurück: „Herr Rösler hat das geregelt." Im Klartext: Wirtschaftsstaatssekretär Heitzer werde den Weiterbau nun doch absegnen. Nun blieb noch offen, ob auch Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) seinen Staatssekretär Beus auf Linie gebracht hatte. Aber diese Frage stellte sich wenig später überraschenderweise gar nicht mehr. Denn Beus, hieß es kurz nach beginn der Aufsichtsratssitzung, falle wegen gesundheitlicher Probleme bei der Abstimmung aus.

Am Ende nickte die Eigentümerseite den Weiterbau von Stuttgart 21 mit einer einzigen Enthaltung ab. Die kam von Ex-E.On-Manager Dänzer-Vanotti. Von den Arbeitnehmern stimmte nur der Vertreter der Lokführergewerkschaft dagegen."

Beweis: Wirtschaftswoche vom 18.03.2013, Seite 14 „Anruf beim Minister" (K 25)

Aus diesen Berichten geht hervor, dass der politische Einfluss auf die am 5.03.2013 vom Aufsichtsrat der DB AG getroffene Entscheidung für den Weiterbau von S 21 außerordentlich stark war.

6. Auf Antrag des Vorstands der DB AG hat dessen Aufsichtsrat am 5.03.2013 folgende Beschlüsse gefasst:

   (1) Der Aufsichtsrat nimmt zur Kenntnis, dass der Vorstand mit Schreiben vom 15. Februar 2013 vertragliche Ansprüche zur Finanzierung aller Mehrkosten oberhalb

des Finanzierungsrahmens von 4.526 Mio. Euro gegenüber den Projektpartnern auf der Grundlage der sog. Sprechklausel der Finanzierungsvereinbarung geltend gemacht hat und auf dieser Grundlage mit den Projektpartnern verhandelt.

(2) ....

(3) Der Aufsichtsrat stimmt einer Erhöhung des Finanzrahmens von 4.526 Mio. EUR um 2.000 EUR auf 6.526 Mio. EUR zu, der zur Abdeckung aller heute bekannten Risiken notwendig werden könnte.

(4) ...."

Beweis: Ausfertigung des Beschlusses vom 5.03.2013 als Anlage K 26

Die DB AG hat sich in der Folgezeit mit ihren Projektpartnern nicht auf eine Anpassung des Finanzierungsvertrags zur Absicherung der bekannten und noch unbekannten Mehrkosten von Stuttgart 21 verständigen können.

7. In einer Antwort der Bundesregierung vom 25.04.2014 auf die Kleine Anfrage von Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE heißt es unter Ziffer 1 wörtlich:

„ Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AB (DB AG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i.H.v.563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke /NBS) Wendlingen-Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre. Die NBS Wendlingen-Ulm ist Bestandteil des im Vordringlichen Bedarf eingeordneten Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg."

Beweis: Deutscher Bundestag Drs. 18/ 1241 vom 25.04.2014 - bereits oben zitiert - als Anlage K 9

In Ziffer 11 dieser Urkunde bekräftigt die Bundesregierung, dass sie über den genannten Festbetrag hinaus keine Kostensteigerungen übernehmen werde. Und auf Seite 9 der genannten Bundestags-Drucksache versichert sie:

„Die Aufsichtsratsmandate bei einer Aktiengesellschaft sind immer persönliche Mandate. Der Bund bewertet nicht die Entscheidungen des Aufsichtsrats."

III.

Weitere rechtliche Begründung

Zur weiteren Klagbegründung ist auszuführen:

1. Die Beklagte hält dem diesseitigen Begehren in erster Linie entgegen, es würde der Ausnahmetatbestand der Informationsversagung nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG eingreifen.

   a) Die Beklagte beruft sich konkret darauf, die Planung und bauliche Umsetzung des Großvorhabens Stuttgart 21 sowie die Sicherung seiner Finanzierung werde sich über einen Zeitraum von über zwei Jahrzehnten erstrecken. Auch habe das Projekt eine große bundespolitische Bedeutung erlangt.
   Wäre dieser Einwand berechtigt, würden gerade Großvorhaben mit jahrzehntelanger Planung, Finanzierung und Umsetzung dem demokratischen Informationsinteresse der Bürger für ungewöhnlich lange Zeit entzogen. Das widerspräche aber zentral dem weit zu verstehenden Gesetzeszweck. So ist auch nach der Auffassung der Beklagten der ungeschriebene Verfassungsmaßstab des Kernbereichs exekutiver Eigenverantwortung sowohl nach dem UIG als auch nach dem IFG zu beachten. Jedoch ist daraus keine Handhabe für die Rechtsauffassung der Beklagten abzuleiten. Denn die grundlegenden Ausführungen des BVerwG im Urteil vom 3.11.2011, 7 C 3/11, juris Rn 23 ergeben - anknüpfend an die vom BVerfG gestützten Rechte parlamentarischer Untersuchungsausschüsse - Folgendes:

   „In der parlamentarischen Demokratie wird die Herrschaft des Volkes durch die Wahl der Volksvertretung mediatisiert, also nicht dauernd unmittelbar ausgeübt. Die Wahl ist dabei das wesentliche Element des Prozesses der Willensbildung vom Volk zu den Staatsorganen (BVerfG, Urteil vom 3. März 2009 - 2 BvC 3/07 , 2 BvC 4/07 - BVerfGE 123, 39 <Rn. 106 f.>). Im Wahlakt erschöpft sich dieser Prozess allerdings nicht. Denn das Recht des Bürgers auf Teilhabe an der politischen Meinungsbildung äußert sich nicht nur darin, sondern auch in der Einflussnahme auf den ständigen Prozess der politischen Meinungsbildung, der Bildung der „öffentlichen Meinung" (BVerfG, Urteil vom 19. Juli 1966 - 2 BvF 1/65 - BVerfGE 20/56 <98>). .... Die parlamentarische Kontrolle der Regierung, die den demokratischen Verantwortungszusammenhang gegenüber dem Repräsentationsorgan herstellt, schließt deswegen eine Kontrolle durch die öffentliche Meinung, die auf fundierte Informationen angewiesen ist, nicht aus Vielmehr können sich diese verschiedenen Kontrollen auch ergänzen ...."

   Angesichts dieser sehr grundlegenden, verfassungsrechtlich legitimierten Ausführungen, die das Regierungshandeln mithilfe des bürgerschaftlichen Informationszugangsrechts für die demokratische Teilhabe öffnen, verbietet sich

das Bemühen der Beklagten, ausgerechnet bei Großvorhaben wie Stuttgart 21, die über Jahrzehnte hinweg heftige öffentliche Kritik auslösen können, die bürgerschaftlichen Rechte auszuhebeln.

Hinzu kommt der weitere Aspekt: Informationszugangsrechte sollen aufgrund der durch sie vermittelten Erkenntnisse der Meinungs- und Willensbildung in der Demokratie dienen. Diese Zielrichtung würde aber „ nur unvollkommen gefördert, wenn gerade der Bereich der Vorbereitung und Durchführung grundlegender Weichenstellungen für das Gemeinwesen vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen wäre" (BVerwG, Urteil vom 3.11.2011, 7 C 3/11, Juris Rn 20). So liegt es auch hier. Denn die Fragestellung, die sich mit dem Streit um den Weiterbau von Stuttgart 21 trotz weggefallener Wirtschaftlichkeit und aller ungelösten Probleme verbindet, hat eine für das demokratische Gemeinwesen anerkannte hohe Bedeutung. Dies macht auch die Beklagte, wenngleich mit anderer Stoßrichtung, geltend. Die gerade von Dezember 2012 bis März 2013 nachweisbare hohe Intensität der öffentlichen Debatte um die richtige grundlegende Weichenstellung zur Frage des Weiterbaus von Stuttgart 21 begründet daher gerade nicht die Blockade, sondern die Notwendigkeit der Gewährung vollständiger Informationszugangsrechte.

b) Die Beklagte will die vollständige Information auch versagen, weil die von ihr geschwärzten Passagen Rückschlüsse auf Beratungsabläufe innerhalb des Bundeskanzleramts erlauben würden, die sich in einem „geschützten Raum" unvoreingenommen und frei von äußeren Einflüssen vollziehen sollten. Sie würden einen Einblick in interne Abläufe der politischen Abstimmung der jeweiligen Projekte erlauben. Zudem stünden die geschwärzten Passagen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der gubernativen Willensbildung in politisch sensiblen Sachverhalten, die noch nicht abgeschlossen seien. Dazu ist festzustellen:

aa) Auch wenn für die geschwärzten Informationen der Einwand interner Beratungsabläufe zuträfe, würde dies für sich genommen die Versagung der Information nicht rechtfertigen, weil es gesetzlich weiter darauf ankommt, ob die Bekanntgabe der Informationen auf die Vertraulichkeit der Beratungen nachteilige Auswirkungen hätte (VG Berlin, Urteil vom 22.05.2014, 2 K 285.12, Juris Rn 28). Dafür genügen nicht allgemein in Betracht zu ziehende Überlegungen, sondern nur „eine ernsthafte, konkrete Gefährdung der geschützten Belange" (OVG Münster, Urteil vom 3.08.2010 - 8 A 283.08 -Rn 46, OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 5.10.2010, 12 B 6.10, Juris Rn 31, VG Berlin aaO Rn 29). Dafür hat die Beklagte keine nachvollziehbaren gesetzlichen Gründe vorgetragen. Sie kann vielmehr nicht bestreiten, dass die internen Beratungen ausgelöst waren durch den Wegfall der Wirtschaftlichkeit des Projekts und es ihr

darum ging, eine Ausstiegsdebatte zu Stuttgart 21 wegen der Bundestagswahl vom September 2013 unbedingt zu vermeiden. Diese Situationsbezogenheit der Beratungen und mit ihr verbundene Machtkalküle sind aber nicht besonders zu schützen, sondern aufklärungsbedürftig.

Insoweit kann die Beklagte ferner nicht die Widersprüchlichkeit ihres Verhaltens leugnen, dass sie zwar nachträglich in ihrer Antwort laut Bundestags-Drucksache 18/1241 vom 25.04.2014 die weisungsfreie Stellung der Aufsichtsräte der DB AG, und damit auch der ihr angehörenden Staatssekretäre, ausdrücklich anerkennt (siehe oben Seite 12 unter II Ziffer 7), dass sie aber im zeitlichen Vorlauf vor der weichenstellenden Entscheidung des Aufsichtsrats der DB AG vom 5. März 2013 nachhaltig und auf breiter Front die Ausstiegsdebatte um Stuttgart 21 vermeiden wollte und alles Erdenkliche getan hat, um die Aufsichtsräte und speziell die mit der Kapazität ihrer Ministerien ausgestatteten, im Aufsichtsrat einflussreichen Staatssekretäre „auf Linie" zu bringen (siehe oben II Ziffer 5, wie z.B. der Bericht der ZEIT vom 28.02.2013 und der Wirtschaftswoche vom 18.03.2013 „Anruf beim Minister" unterstreichen).

Die Beklagte wird sich angesichts der beschriebenen konkreten Verhältnisse schon deshalb nicht auf einen gesetzlich „geschützten Raum" berufen können, weil sie ihre Regierungsmacht nicht in der öffentlich bekannt gewordenen Weise entgegen ihrer Rechtsbindung (Art. 20 Abs. 3 GG) und speziell nicht entgegen Aktienrecht an sachfremdem Motiven, sondern allein am Unternehmenswohl ausrichten durfte (siehe oben II, Ziffer 4). Zudem ging es damit nicht um den nach dem Gewaltenteilungsprinzip unantastbaren „Kernbereich der gubernativen Entscheidung", denn die Beklagte räumt - nachträglich - selbst ein, dass die Aufsichtsräte persönliche Mandate ausüben und sie deren Entscheidung nicht einmal bewerten will (oben II, Ziffer 7). Diese Achtung vor der unabhängigen Entscheidung der Aufsichtsräte hat die Beklagte zuvor eindeutig vermissen lassen.

Hinzu kommt: Informationen aus dem Bereich der Vorbereitung von Regierungsentscheidungen gelten als umso schutzwürdiger, je näher sie der gubernativen Entscheidung stehen (VG Berlin, Urteil vom 22.05.2014, 2 K 285.12, juris Rn 32 mit Bezug auf BVerfGE 110, 199, 221 f.). An der besonderen Nähe zur (rechtmäßigen) gubernativen Entscheidung der Beklagten fehlt es vorliegend aber gerade, weil sie nur auf eine außerhalb ihrer Zuständigkeit zu treffende Entscheidung des Aufsichtsrats der DB AG eindringlich Einfluss genommen hat.

Schließlich muss auch der am Verhältnismäßigkeitsmaßstab orientierte Grundsatz zum Zuge kommen, den das VG Berlin aaO treffend wiedergibt:

„Besonders hohes Gewicht kommt dabei dem Informationsinteresse zu, soweit es um die Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und vergleichbarer Missstände innerhalb der Regierung geht (vgl. BVerfGE 67, 100(130); 110, 199 (222)".

Genau das trifft den vorliegenden Fall, zumal hier Regierungsberatungen erfolgten, die weder eine Kabinetts - noch eine Ressortentscheidung erforderten, sondern dem Aufsichtsrat den gesetzlich verbürgten Freiraum der Entscheidung hätten gestatten müssen. Nach dem diesseits vorgetragenen Sachverhalt darf daher der geforderte Informationszugang auf keinen Fall versagt werden.

bb) Ergänzend ist dem Einwand der besonders geschützten gubernativen Willensbildung der Beklagten vorliegend auch entgegenzuhalten:

Nachdem der Vorstand der Deutschen Bahn AG am 12.12.2012 den Wegfall der Wirtschaftlichkeit des Projekts Stuttgart 21 (früher selbst bei 4,7 Mrd. Euro festgelegt) entgegen allen früheren Versicherungen eingestehen musste und eine grundlegende Weichenstellung des Aufsichtsrats der DB AG zu erfolgen hatte, mussten die aktienrechtlichen Maximen der §§ 93, 116 AktG und die alleinige Orientierung am Unternehmenswohl maßgebend sein (siehe oben II Ziffer 4). Der verlangte Informationszugang ist also schon deshalb begründet, weil nun Klärungsbedarf besteht, ob sich die Beklagte von den entgegengesetzten Maßstäben leiten ließ, worauf die oben (II Ziffer 5) zitierten zahlreichen Medienberichte hinweisen. Teilweise einschlägig ist insoweit das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 20.03.2012 (12 B 27.11, juris Rn 27, 21), das die Informationszugangsrechte bei einer geltend gemachten Verflechtung von Wirtschaft und Politik sowie beim Vorwurf aktienrechtlicher Verstöße anerkennt. Das unvergleichlich größere Gewicht der möglichen Rechtswidrigkeit des Einflussnahme der Beklagten auf den Weiterbau-Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG muss erst recht den vollständigen Informationszugang gewährleisten.

Das muss umso mehr gelten, als die Beklagte, wie ausgeführt, nicht Partner des Finanzierungsvertrags vom 2.04.2009 ist, so dass sie zur Kostenüberschreitung von 4,5 auf 6,8 Milliarden Euro nur indirekt und im gesetzlichen Rahmen als Anteilseigner der DB AG beratend hätte Einfluss nehmen dürfen. In ihren öffentlichen Verlautbarungen hat sie jedoch, wie es erkennbarer Absicht entsprach, ein politisches Machtwort gesprochen für den Weiterbau von Stuttgart 21, dem sich alles Andere unterzuordnen hatte.
Die Beklagte ist ferner nicht Träger des Projekts, für das es im Unterschied zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm keinen öffentlichen Bedarf gibt und das sie selbst als „eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG " (siehe oben II Ziffer 7) bezeichnet. Damit ist es unvereinbar, zugleich bei der Einflussnahme auf die Aufsichtsratsentscheidung der DB AG in die verfassungsrechtlich geschützte Kernzone gubernativer Entscheidung schlüpfen zu wollen.

Wäre das Interesse der Bundeskanzlerin an der Entscheidung des Aufsichtsrats der DB AG nicht machtpolitisch, sondern aus der Besorgnis um die Wahrung des Unternehmenswohls der DB AG abgeleitet gewesen, hätte sie nur unabhängige Sachverständige hinzuziehen brauchen, wie es im vorgelegten Dossier des BMVBS vom 5.02.2013 empfohlen wurde. Ihre massive Einflussnahme hätte sich erübrigt.

cc) Nach dem Inhalt der streitgegenständlichen Vermerke und nach den Einlassungen der Beklagten betreffen die von ihr geschwärzten Passagen zweifelsfrei keine Erörterungen im Kabinett und auch nicht die unmittelbare Vorbereitung von Kabinettssitzungen in der Runde der Staatssekretäre. Es fehlt also vorliegend an den typischen Kennzeichen für den Kernbereich gubernativer Entscheidung, auf die das VG Berlin im Urteil vom 18.12.2013, 2 K 249.12, juris Rn 38) abhebt.

In der näheren Ausgestaltung des Vermerks vom 4.12.2012 wird war die veränderte Kostensituation bei Stuttgart 21 beschrieben, vor allem aber erklärt, das werde „zu **neuen Kontroversen um S 21** und zu Forderungen nach Projektabbruch führen". Die erfolgte Schwärzung in diesem Vermerk wurde unmittelbar nach der Aussage vollzogen, dass die fehlende Unterstützung der Aufgabenträger (womit Land, Region und Stadt gemeint sind trotz der nach Art. 104 a GG unzulässigen Mischfinanzierung) nun deutlich zum Tragen komme. Wie sehr es insoweit um außergesetzliche Fragen geht, zeigt auch der Hinweis auf Seite 2 unten des Vermerks vom 9.01.2013 an den Chef des Bundekanzleramts, wonach es auch um die politische Bedeutung der Verwirklichung eines großen Infrastrukturprojekts gehe, „zu dem sich BKin explizit bekannt hat" - ein Hinweis, der im Vermerk an die Bundeskanzlerin für das Gespräch vom 1.02.2013 mit Ministerpräsident Kretschmann auf Seite 2 oben und im Folgevermerk vom 5.02.2013 auf Seite 2 unten abgewandelt („zu dem Sie sich explizit bekannt haben") wiederkehrt. Daraus ergibt sich der Eindruck, dass damit gleichsam die Basis bezeichnet wird, auf der alle strategischen Überlegungen aufbauen.

dd)Schließlich ist im Zusammenhang mit dem Versagungstatbestand des § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG auf den Einwand einzugehen, die Offenlegung der Bewertung bzw. Gewichtung einschließlich der Finanzierungserwägungen würde künftige Beratungen und Verhandlungen über diese Projekte sehr erschweren. Die Preisgabe von Interna der politischen Abstimmung könne Gesprächspartnern der Bundesregierung bei künftigen Verhandlungen Vorteile verschaffen und die Verhandlungsführung der Bundesregierung schwächen. Das kann nicht überzeugen. Denn zum Einen würde die Beklagte auf diesem Wege für Großvorhaben mit jahrzehntelanger Dauer eine gesetzwidrige Blockade der Informationszugangsrechte herbeiführen können. Zum Anderen hat die Beklagte gemäß den vorgetragenen Medienmeldungen einen folgenschweren Rechtsbruch

gegen die Treuhänderstellung der Aufsichtsräte der DB AG begangen, welcher den unbedingten Vorrang für das vollständige Informationszugangsrecht begründet. Im Interesse der effektiven Gewaltenteilung muss gerade hier die Justiz gegenüber der Exekutive die Schranken des Rechts zur Geltung bringen, weil sonst Missstände fortgeschrieben würden.

2. Die Beklagte will die Versagung des vollständigen Informationszugangs - neben § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG - hilfsweise auf §§ 3 Ziffer 3b und 4 Abs. 1 IFG stützen.

   Dagegen bestehen methodische Bedenken, weil § 8 UIG nach § 1 Abs. 3 IFG vorgeht. Unabhängig davon kann § 3 Ziffer 3b IFG nicht eingreifen, wenn die fraglichen Beratungen der informationspflichtigen Stelle vor zwei Jahren stattgefunden haben und diese Beratungen heute nicht mehr beeinträchtigt werden können. Die zeitliche Begrenzung des behördlichen Schutzes gegen die Bekanntgabe von Beratungen findet in den einleitenden Worten des Gesetzes „soweit und solange" Ausdruck und verbietet gerade damit die Informationsversagung dann, wenn die Beratungen abgeschlossen sind und ihre Vertraulichkeit nicht mehr beeinträchtigt werden kann (vgl. auch VG Berlin, Urteil vom 9.06.2011, juris Rn 22 m.w. N.).

   Auch § 4 Abs. 1 IFG betrifft ausdrücklich nur den Schutz eines in Gang befindlichen „behördlichen Entscheidungsprozesses". Zum Einen sind die Verwaltungsabläufe im Kanzleramt, die mit der damaligen Entscheidung des Aufsichtsrats der DB AG zu tun hatten, längst beendet, zum Anderen ging es insoweit gerade nicht um eine behördliche Entscheidung, die hätte geschützt werden können. Im Bereich des Regierungshandelns wäre nach § 4 Abs. 1 IFG allein dann die Versagung von Informationszugängen zulässig, wenn der ungeschriebene verfassungsrechtliche Ausnahmegrund des Kernbereichs exekutiver Eigenverantwortung betroffen wäre (BT-Drs. 15/4493, Seite 12 zu § 4 Abs. 1 IFG). An diesen Voraussetzungen fehlt es aber, wie ausgeführt.

3. Die Beklagte beruft sich ferner auf den Versagungsgrund des § 8 Abs. 2 Nr. 2 UIG und meint, es gehe um interne Mitteilungen, an deren Bekanntgabe das öffentliche Interesse nicht überwiege. Sie bemüht dafür die Effektivität der Arbeitsabläufe. Da jene - seit zwei Jahren - längst abgeschlossen und Ausnahmetatbestände methodisch eng auszulegen sind, muss das Argument schon deshalb ins Leere gehen. Letztlich verbleibt der Beklagten das „Interesse am Fortbestand der Vertraulichkeit". Unbestreitbar ist jedoch, dass die Vermerke des Kanzleramts mit dem Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung nicht verknüpft sind und dass wegen der nachweisbaren öffentlichen Einflussnahme des Kanzleramts und führender Koalitionskreise auf den Weiterbau-Beschluss des Aufsichtsrats zu Stuttgart 21 ein starkes öffentliches Interesse an vollständiger Aufklärung besteht.

4. Zur Vermeidung von Wiederholungen nehme ich ergänzend Bezug auf die diesseitigen Ausführungen im Widerspruch vom 1.09.2014, die - im Rahmen der gestellten Klaganträge - aufrecht erhalten bleiben.

Die Klage ist hiernach begründet.

IV.

Beweisanträge

Der diesseitige Klagvortrag wird durch die zugleich vorgelegten Medienberichte und sonstige Urkunden erhärtet.

Darüber hinaus werden folgende förmlichen Beweisanträge gestellt, die belegen, dass es hier um die Aufdeckung eines politischen Missstandes geht, der u.a. dadurch zum Ausdruck kommt, dass das Bundeskanzleramt außerhalb seiner Zuständigkeit eine aktienrechtlich unzulässige Einflussnahme auf beamtete Aufsichtsratsmitglieder organisierte, die u.a. den Zweck hatte, nahe liegende Maßstäbe wirtschaftlichen Handelns hinter politisch-taktische Motive zurücktreten zu lassen und dass somit die von der Beklagten angeführten verfassungsrechtlichen Maßstäbe nur der Verschleierung dieses Sachverhaltes dienen sollen.

1. **Beweisantrag 1**

   Es wird beantragt, das interne Dokument des Bundesverkehrsministeriums, das zur Vorbereitung des Gesprächs der Aufsichtsräte als Anteilseigner der DB AG, insbesondere der Staatssekretäre der Bundesregierung vom 5.02.2013 (wie im Vermerk an die Bundeskanzlerin vom 5.02.2013 erwähnt) erarbeitet worden ist und über dessen Inhalt u.a. in der Stuttgarter Zeitung vom 5.02.2013 berichtet worden ist und das in der autorisierten Reinschrift-Fassung vom 30.01.2013 unter anderem den Vermerk des federführenden Referats LK 17 des Bundesverkehrsministeriums trägt, gemäß § 99 VwGO beizuziehen und in der mündlichen Verhandlung vor der erkennenden Kammer zu verlesen zum Beweis der Tatsache, dass das Gesamtprojekt Stuttgart 21 wegen „der Mehrkosten bis zu 2,3 Milliarden Euro" insgesamt nicht finanziert bzw. durch die Deutsche Bahn AG nicht mehr in dem im Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009 vorgesehenen Umfang finanzierbar ist.

2. **Beweisantrag 2**

   Es wird beantragt, Herrn Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, zu laden Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, als Zeugen zu hören zum Beweis der Tatsache, dass Stuttgart 21 bereits im Bahn-Dokument an dessen Aufsichtsrat vom 10.12.2009 um 891 Millionen Euro sog. Einsparpotentiale aufgrund bloßer „Markt- und Vergabeanalysen" ohne vertiefte Planung

„schöngerechnet" wurde - was, wie in der Stuttgarter Zeitung vom 5.02.2012 berichtet, in die am 12.12.2012 eingestandene Kostensteigerung um „bis zu 2,3 Milliarden Euro" eingeflossen ist - und sich Stuttgart 21 seit jenem Kostengeständnis vom 12.12.2012 als unwirtschaftlich erwiesen hat, so dass der Bahnvorstand deshalb auch vom Aufsichtsrat der DB AG am 5.03.2013 angehalten wurde, zumindest einen Teil der im Finanzierungsvertrag nicht geregelten Mehrkosten auf die Projektpartner abzuwälzen.

3. **Beweisantrag 3**

Es wird beantragt, als Zeugen zu hören

a) Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, zu laden über das Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

b) Herrn MdB Bundesverkehrsminister a.D. Peter Ramsauer, zu laden über Deutscher Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

c) Herrn Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble, zu laden über Deutscher Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

d) Herrn Bundeswirtschaftsminister a.D. Dr. Philipp Rösler, Vorstandsmitglied Weltwirtschaftsforum (Schweiz, ladungsfähige Anschrift wird nachgereicht)

e) Herrn Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Volker Kauder zu laden über Deutscher Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

f) Herrn Kanzleramtsminister a.D. Ronald Pofalla, zu laden über Deutsche Bahn AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin

zum Beweis der Tatsache, dass die damalige Regierungskoalition unter Führung der Bundeskanzlerin - wie in den übereinstimmenden Agenturmeldungen, Zeitungsberichten und teilweise wörtlichen Zitaten oben II Ziffer 5, Seite 9 bis 11 wiedergegeben - im Februar 2013 die politische Strategie vereinbart und demgemäß in öffentlichen Verlautbarungen und persönlichen Einflussnahmen alles daran gesetzt hat, eine Ausstiegsdebatte um Stuttgart 21 trotz der Kostensteigerung um bis zu 2,3 Milliarden Euro wegen der Bundestagswahl vom September 2013 unbedingt zu vermeiden und deshalb den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG und dort speziell die der Bundesregierung angehörenden drei Staatssekretäre aus dem Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsministerium zu einem Weiterbau von Stuttgart 21 zu bestimmen.

4. **Beweisantrag 4**

Es wird beantragt, die Verwaltungsakten des Bundeskanzleramts beizuziehen, die zur Erstellung der vorgelegten, teilweise geschwärzten Vermerke an den Chef

des Bundeskanzleramts und an die Bundeskanzlerin im Referat 323 - 16 113 - Ve 072 und im Referat 431 führten, zum Beweis der Tatsache, dass der damalige Chef des Bundeskanzleramts Ronald Pofalla, die beteiligten Referatsleiter und Sachbearbeiter entsprechend der in Beweisantrag 3 genannten Vorgabe auf Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere die dort tätigen Staatssekretäre der Bundesregierung politischen Einfluss genommen haben, um den Weiterbau-Beschluss des Aufsichtsrats vom 5.03.2013 zu Stuttgart 21 herbeizuführen.

5. Beweisantrag 5

Es wird beantragt, als Zeugen zu hören

a) Herrn Bundeswirtschaftsminister a.D. Dr. Philipp Rösler (Vorstandsmitglied Weltwirtschaftsforum, Anschrift wird nachgereicht)

b) Herrn Patrick Döring (FDP), dessen ladungsfähige Anschrift nachgereicht wird,

zum Beweis der Tatsache - berichtet in der Wirtschaftswoche vom 18.03. 2013, Ausgabe Nr. 12 unter der Rubrik „Anruf beim Minister" (oben S. 10, 11) - , dass der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht in einem Vorgespräch mit anderen Aufsichtsräten kurz vor der Beschlussfassung vom 5.03.2013 um den Weiterbau von S 21 besorgt war, weil er erfahren hatte, dass der Finanz- und der Wirtschaftsstaatssekretär nicht für den Weiterbau von S 21 stimmen wollten, woraufhin der damalige FDP-Generalsekretär und Mitglied des Aufsichtsrats Patrick Döring seinen Parteifreund und damaligen Bundeswirtschaftsminister angerufen habe, um dessen Staatssekretär Bernhard Heitzer umzustimmen; dies habe damals zu dem Ergebnis geführt, dass Herr Döring nach seinem Telefonat mit dem Minister den anderen Aufsichtsräten die „frohe Botschaft" habe übermitteln können, sein Minister habe „die Sache geregelt", er habe Staatssekretär Heitzer also auf die Linie für den Weiterbau von Stuttgart 21 gebracht.

Es bleibt abschließend vorbehalten, den diesseitigen Vortrag und Beweisantritt zu ergänzen, sobald die Beklagte auf die Klage und die vorgelegte Begründung entgegnet hat.

Rechtsanwalt

REDEKER | SELLNER | DAHS RECHTSANWÄLTE

Anlage 14

REDEKER SELLNER DAHS | Leipziger Platz 3 | D-10117 Berlin

Verwaltungsgericht Berlin
2. Kammer
Kirchstraße 7
10557 Berlin

Rechtsanwalt Dr. Gernot Schiller
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Sekretariat Eva Rieck
Telefon +49 / 30 / 88 56 65 185
Telefax +49 / 30 / 88 56 65 99
rieck@redeker.de

Berlin, den 2. Juni 2015 Reg.-Nr.: 85/01035-15 SHR/er/00011

Berlin
Leipziger Platz 3
D-10117 Berlin
Tel. +49 30 885665-0
Fax +49 30 885665-99

Deutsche Bank Berlin
BLZ 100 700 00
Konto 1 550 359
IBAN:
DE82 1007 0000 0155 0359 00
BIC: DEUTDEBBXXX

Bonn
Willy-Brandt-Allee 11
D-53113 Bonn
Tel. +49 228 72625-0
Fax +49 228 72625-99

Brüssel
172, Avenue de Cortenbergh
B-1000 Brüssel
Tel. +32 2 74003-20
Fax +32 2 74003-29

Leipzig
Mozartstraße 10
D-04107 Leipzig
Tel. +49 341 21378-0
Fax +49 341 21378-30

London
4 More London Riverside
London SE1 2AU | England
Tel. +44 20 740486-41
Fax +44 20 743003-08

München
Maffeistraße 4
D-80333 München
Tel. +49 89 2420678-0
Fax +49 89 2420678-99

Rechtsanwälte
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Sitz Bonn
Partnerschaftsgesellschaft mbB
AG Essen PR 1947
USt-ID: DE 122128378

In der Verwaltungsstreitsache

Dr. Eisenhart von Loeper ./. Bundesrepublik Deutschland

- VG 2 K 3.15 -

bedanken wir uns zunächst für die gewährten Fristverlängerungen und überreichen den Verwaltungsvorgang. Ferner begründen wir unseren mit Schriftsatz vom 01.04.2015 gestellten Klageabweisungsantrag nunmehr wie folgt:

I.

Nach erneuter Prüfung wird dem Kläger weiterer Zugang zu bislang geschwärzten Teilen gewährt. Zur besseren Nachvollziehbarkeit hat die Beklagte die Schwärzungen nach dem Datum der Unterlagen, in denen sie sich befinden, in laufende Nummern nach der Reihenfolge unterteilt. Dem Kläger wird Zugang gewährt zur bisherigen

- Schwärzung 1 (Gesprächsführungsvermerk vom 04.12.2012)

- Schwärzung 2 und 3 (Gesprächsführungsvermerk vom 09.01.2013 ChefBK mit StS Odenwald)
- Teilschwärzung 6 (Gesprächsführungsvermerk vom 09.01.2013 ChefBK mit BRPräsident Kretschmann)
- Teilschwärzung 10 und Schwärzung 11 (Sachstandsbericht vom 05.02.2013 an Frau Bundeskanzlerin) und
- Schwärzung 14 (Sachstandsbericht vom 22.02.2013 an Frau Bundeskanzlerin).

Somit sind noch drei Unterlagen des Bundeskanzleramtes, die geschwärzte Textpassagen enthalten, streitgegenständlich. In den **Anlagen B 2 bis B 6** überreichen wir sämtliche ursprünglich streitgegenständliche Unterlagen mit den noch verbleibenden Schwärzungen. Die Beklagte schließt sich einer Teilerledigterklärung des Klägers bereits jetzt an.

II.

Die Sachverhaltsdarstellung des Klägers ist in den wesentlichen Punkten zutreffend. Die noch streitgegenständlichen (teilgeschwärzten) Unterlagen enthalten folgende Informationen:

- In dem Gesprächsführungsvermerk vom 09.01.2013 für den Chef des Bundeskanzleramts hinsichtlich des Gesprächs mit dem damaligen Bundesratspräsidenten Kretschmann hat die Beklagte auf S. 1 (VV Blatt 21) interne Details aus der Aufsichtsratssitzung geschwärzt. Inhaltlich geht es um die Rolle einzelner namentlich benannter Aufsichtsratsmitglieder im Aufsichtsrat (Schwärzung 4).

  Auf S. 1/2 (VV Blatt 21 f.) ist ein Abschnitt des Inhalts dass der Staatssekretär des BMVBS, Herr Odenwald, den Chef des Bundeskanzleramts über bestimmte Tatsachen informiert hat, auf 6 Zeilen geschwärzt worden (Schwärzung 5).

  Auf S. 2 unten (VV Blatt 22) ist ein von der Fachebene für den Chef BK vorgeschlagenes Statement gegenüber Herrn Kretschmann geschwärzt worden. Die Schwärzung umfasst 3 Zeilen und enthält eine Zusammenfassung der Position der Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat der Bahn zum Projekt „Stuttgart 21" (Schwärzung 6).

- Im Sachstandsbericht vom 05.02.2013 an die Bundeskanzlerin ist auf S. 1 (VV Blatt 23) das Votum geschwärzt worden (zwei Bullet Points, insgesamt drei Zeilen). Aus dem Votum ergeben sich Informationen, welche Schritte das Bundeskanzleramt im Hinblick auf die von der Deutschen Bahn AG vorgeschlagene Finanzplanung innerhalb der Bundesregierung empfiehlt (Schwärzung 7).

  Auf S. 2 (VV Blatt 24) ist wiederum eine Information aus dem Aufsichtsrat und der Beteiligung namentlich benannter Aufsichtsratsmitglieder geschwärzt worden (Schwärzung 8).

  Im unteren Absatz auf S. 2 geht es auf 6 Zeilen um eine Information, die Staatssekretär Odenwald dem Chef des Bundeskanzleramtes im Hinblick auf eine Kostenüberprüfung gegeben hat (Schwärzung 9).

  Auf S. 3 (VV Blatt 25) sind in 4 Zeilen die Hintergründe in Bezug auf Erstellung und Weitergabe eines Dossiers des BMVBS dargestellt (Schwärzung 10).

  Auf S. 4 (VV Blatt 26) sind auf 8 Zeilen Bewertungen des BMVBS zur Kostenentwicklung sowie ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen der Bundesregierung enthalten (Schwärzung 12).

- In der Sachstandsmitteilung vom 22.02.2013 an die Bundeskanzlerin sind die handschriftlichen Anmerkungen der Bundeskanzlerin geschwärzt worden. Die Schwärzungen betreffen Anmerkungen und Rückfragen der Bundeskanzlerin zu den von der Fachebene gemachten Ausführungen (Schwärzung 13).

  Im unteren Absatz ist auf 8 Zeilen die Bewertung des Bahnvorstandes zu den Folgen und Auswirkungen auf die finanzielle Situation des Unternehmens bei Abbruch des Projektes dargelegt worden (Schwärzung 15).

  Auf S. 4 (VV Blatt 30) sind im vierten Absatz wiederum eine Tatsache aus den Aufsichtsratsberatungen und namentlich benannte Aufsichtsratsmitglieder geschwärzt worden (Schwärzung 16).

  Die weiter auf S. 4 f. (VV Blatt 30 f.) geschwärzte Bewertung umfasst 6 Absätze mit insgesamt 37 Zeilen. Die Passage enthält eine Bewertung der offen gelegten Informationen durch die Fachebene und eine Einschätzung, inwieweit die Informationen aus Sicht der Fachebene nachvollziehbar sind (Schwärzung 17).

Die Beklagte weist den vom Kläger erweckten Eindruck zurück, die Staatssekretäre, die die Interessen der Beklagten im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG vertreten, seien vom Bundeskanzleramt in unzulässiger Weise beeinflusst worden. Eine Beeinflussung der Aufsichtsratsmitglieder in ihren Entscheidungen im Aufsichtsrat ist zu keinem Zeitpunkt erfolgt. Aufsichtsratsmitglieder sind weisungsunabhängig und allein für ihre Entscheidungen verantwortlich. Dies gilt auch und gerade für die drei aus den Bundesministerien entsandten Staatssekretäre. Soweit der Kläger geltend macht, es bestehe der Eindruck, dass die Aufsichtsratsmitglieder Entscheidungen – insbesondere die Abstimmung in der Aufsichtsratssitzung vom 05.03.2013 -, nicht gemäß dem Unternehmenswohl, sondern aufgrund politischer Beeinflussung gefällt hätten, ist dies unzutreffend. Das Bundeskanzleramt führt regelmäßig Gespräche sowohl mit den Vorstandsmitgliedern der Deutschen Bahn AG als auch mit deren Aufsichtsratsmitglieder, die der Bund entsandt hat, da die Beklagte Alleinaktionärin der Deutschen Bahn AG ist. Schon aufgrund der Verantwortung, die die Bundesregierung für öffentliche Unternehmen trägt, hat das Bundeskanzleramt ein genuines Interesse daran, über die wesentlichen Leitungsentscheidungen bei der Deutschen Bahn AG informiert zu sein. Hinzu kommt vorliegend, dass es sich bei „Stuttgart 21" als Teil des Projekts Nr. 17 des Transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgrund seines Umfangs und seiner wirtschaftlichen und verkehrlichen Bedeutung um ein Infrastrukturproprojekt von außerordentlich hoher politischer Bedeutung handelt. Auch aus diesem Grunde hatte das Bundeskanzleramt ein gesteigertes Interesse daran, über die aktuellen Diskussionen und Entwicklungen des Projektes zeitnah informiert zu sein. Der vom Kläger erhobene Rechtswidrigkeitsvorwurf und die Notwendigkeit einer Aufklärung durch die Öffentlichkeit sind daher ohne Substanz.

III.

Die Klage ist unbegründet. Dem Kläger steht der geltend gemachte Informationszugangsanspruch gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 UIG nicht zu. Zwar handelt es sich bei den Unterlagen um Umweltinformationen (s. unter 1.). Dem Informationszugang stehen aber die Ablehnungsgründe des § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG (s. unter 2.) und § 8 Abs. 2 Nr. 2 UIG (s. unter 3.) entgegen.

Im Einzelnen:

1. Vorliegen von Umweltinformationen

Die drei noch streitgegenständlichen internen Unterlagen des Bundeskanzleramtes sind Umweltinformationen. Nach der Rechtsprechung ist der Begriff der Umweltinformationen weit zu verstehen. Gemäß § 2 Abs. 3 Nr. 5 UIG zählen zu den Umweltinformationen auch Kosten-Nutzen-Analysen oder sonstige wirtschaftliche Analysen und Annahmen, die zur Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen oder Tätigkeiten i.S.d. § 2 Abs. 3 Nr. 3 UIG verwendet werden. Die streitgegenständlichen internen Vorlagen betreffen im Wesentlichen die Mehrkostenentwicklung des Projektes „Stuttgart 21". Sie stehen im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Weiterfinanzierung des Bauprojekts. Das Bauprojekt wiederum ist eine Tätigkeit, die sich auf Umweltbestandteile i.S.d. § 2 Abs. 3 Nr. 1 UIG auswirkt und damit unter § 2 Abs. 3 Nr. 3 lit. a) UIG zu fassen ist.

2. Ablehnungsgrund der vertraulichen Beratung (§ 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG)

Dem begehrten Informationszugang zu den geschwärzten Passagen steht der Ablehnungsgrund der nachteiligen Auswirkungen auf die Vertraulichkeit der Beratungen der informationspflichtigen Stelle gem. § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG entgegen.

a) In der Rechtsprechung ist geklärt, dass der Begriff „Beratungen" Vorgänge der internen behördlichen Meinungsäußerung und Willensbildung, die sich inhaltlich auf die Entscheidungsfindung beziehen, erfasst. Geschützt sind die Interessenbewertungen und -gewichtungen einzelner Abwägungsfaktoren, d.h. das Besprechen, Beratschlagen und die Abwägung als eigentlichen Vorgang des Überlegens. Die Informationen müssen gesicherte Rückschlüsse auf die Meinungsbildung innerhalb der Behörde ermöglichen.

> BVerwG, Urteil vom 02.08.2012 - 7 C 7.12, NVwZ 2012, 1619 Rn. 26.

Die notwendige Vertraulichkeit der Beratungen ergibt sich unmittelbar aus § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG. Eine Anordnung in einer separaten Vorschrift ist nicht erforderlich.

> EuGH, Urteil vom 14.02.2012 - Rs. C-204/09, juris Rn. 60 ff.; BVerwG, Urteil vom 02.08.2012 - 7 C 7.12, NVwZ 2012, 1619 Rn. 23 f., 30.

Die Offenlegung der Information muss nachteilige Auswirkungen auf die Beratungen haben. Soweit in der Rechtsprechung dies nur dann bejaht werden soll, wenn sich eine ernsthafte konkrete Gefährdung der geschützten Belange ergibt,

> ohne nähere Begründung OVG Münster, Urteil vom 03.08.2010 - 8 A 283.08, NVwZ 2011, 375 Rn. 46; ihm folgend VG Berlin, Urteil vom 18.02.2015 - 2 K 48.14, juris Rn. 47; VG Köln, Urteil 18.07.2013 - 13 K 5610/12, ZUR 2013, 559 Rn. 55 (das sich zu Unrecht auf das Urteil des BVerwG 7 C 7.12 beruft),

überspannt dies den gesetzlichen Maßstab und überzeugt nicht. Der Wortlaut „nachteilige Auswirkungen" setzt gerade keine ernsthafte konkrete Gefährdung voraus. Das Bundesverwaltungsgericht hat zu § 3 Nr. 1 IFG ausgeführt, dass nachteilige Auswirkungen im Sinne einer nachteiligen Beeinflussung, eines negativen Berührens oder einer Beeinträchtigung zu verstehen sei.

> So zu § 3 Nr. 1 lit. e) IFG BVerwG, Urteil vom 15.11.2012 - 7 C 1/12, NVwZ 2013, 431 Rn. 39; zu § 3 Nr. 1 a) IFG BVerwG, Urteil vom 29.10.2009 - 7 C 22.08, NVwZ 2010, 321 Rn. 15.

Entsprechendes gilt auch für die Anwendung des § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG.

> Reidt/Schiller, in Landmann/Rohmer, UmweltR, Stand: Nov. 2014, § 8 UIG Rn. 5.

Der Schutz der Vorschrift beschränkt sich nicht auf die Dauer der Beratungen. Auch nach Abschluss der Beratungen ist das Eingreifen der Vorschrift möglich. Dies ist etwa dann der Fall, wenn eine Gefährdung künftiger Beratungen besteht, was eine Frage der Einzelfallabwägung ist.

> BVerwG, Urteil vom 02.08.2012 - 7 C 7.12, NVwZ 2012, 1619 Rn. 23 f., 30.

b) Auf Grundlage dieser Rechtsprechung sind die von der Beklagten vorgenommenen Teilschwärzungen vom Ablehnungsgrund erfasst. Im Einzelnen:

aa) Die Schwärzung 6 betrifft einen Vorschlag für ein Statement des Chefs des Bundeskanzleramts für das bevorstehende Gespräche zum Thema Mehrkosten und Positionierung des Bundes zum Projekt „Stuttgart 21". Dieses ist Ausdruck der internen Willensbildung. Der Inhalt des Statements lässt Rückschlüsse auf die Willensbildung insoweit zu, als sich dadurch die Positionierung der Fachebene und damit die interne Willensbil-

dung innerhalb des Bundeskanzleramtes erkennen lässt. Ein Bekanntwerden hätte nachteilige Auswirkungen auf künftige Beratungen innerhalb des Bundeskanzleramtes zum Projekt „Stuttgart 21". Die Positionierung und Einstellung des Bundes zum Projekt ist weiterhin aktuell und mit der Debatte über den Weiterbau trotz der prognostizierten Mehrkosten nicht beendet. Die Gründe für die Positionierung des Bundes und die Art und Weise der Willensbildung sind bislang im Einzelnen nicht bekannt. Positionslinien zu den Mehrkosten erlauben für mögliche künftige Diskussionen über Mehrkosten, die nach allgemeinen Erfahrungssätzen bei der Realisierung von Großprojekten nie ausgeschlossen werden können, Rückschlüsse auch auf mögliche künftige Entscheidungen. Zudem beruht das Statement beruht auf einer vorherigen Einschätzung der Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat. Die Information, wie sich die Aufsichtsratsmitglieder im Gremium positionieren, ist wie nachstehend erläutert geschützt. Daher erfolgt die Schwärzung auch zum Schutz der im Aufsichtsrat erfolgten nicht öffentlichen Beratungen.

bb) Die Schwärzungen 4, 5, 8, 9 und 16 beziehen sich auf Informationen von Aufsichtsratsmitgliedern, die sie in Kenntnis ihres Amtes bei Aufsichtsratssitzungen und in Vorbereitung hierauf erlangt haben.

(1) Gem. § 116 Satz 2 AktG sind die Aufsichtsratsmitglieder zur Verschwiegenheit über erhaltene vertrauliche Berichte und vertrauliche Beratungen verpflichtet. Die §§ 394 und 395 AktG lockern diese Verschwiegenheitspflicht nur für Aufsichtsratsmitglieder, die von Gebietskörperschaften entsandt worden sind, denjenigen gegenüber, die zur Beteiligungsverwaltung oder Prüfung der Aufsichtsratsmitglieder berufen sind und ebenfalls einer gesetzlichen Verschwiegenheitspflicht unterliegen.

> Hierzu näher VG Berlin, Urteil vom 13.11.2013 - 2 K 293.12, juris Rn. 21.

Diese fachgesetzliche Verschwiegenheitspflicht ist auch im Umweltinformationsrecht zu beachten. Zwar sieht das Umweltinformationsgesetz keine § 3 Nr. 4 IFG vergleichbare Vorschrift vor. Im Ergebnis muss aber auch im Rahmen des Umweltinformationsrechts die Verschwiegenheitspflicht gewahrt sein. Insoweit ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass bestehende Regelungslücken durch § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG geschlossen werden müssen. Die Vorschrift stellt zwar auf Beratungen von informationspflichtigen Stellen ab. Der Aufsichtsrat als Organ der Deutschen Bahn AG fällt nicht darunter.

Vgl. VG Berlin, Urteil vom 05.11.2012 - 2 K 167.11, LKV 2013, 279 Rn. 90.

Die Vorschrift ist allerdings nicht so zu lesen, dass es sich zwingend um Beratungen einer informationspflichtigen Stelle handeln muss. Es ist kein sachlicher Grund ersichtlich, warum der Schutz von Beratungen informationspflichtiger Stellen nicht erst recht für nicht informationspflichtige Stellen gelten sollte.

So für Gesetzgebungsorgane VG Köln, Urteil vom 18.07.2013 - 13 K 5610/12, ZUR 2013, 559 Rn. 41 ff.; offenlassend VG Berlin, Urteil vom 22.05.2014 - 2 K 285.12, juris Rn. 40.

Die unbewusste Regelungslücke im Gesetz ergibt sich daraus, dass für den Regelfall eine Schutzlücke für Beratungen im Aufsichtsrat nicht besteht. Als privates Gremium stellt der Aufsichtsrat keine informationspflichtige Stelle dar, sofern die Aktiengesellschaft nicht ausnahmsweise selber eine informationspflichtige Stelle ist (s. § 2 Abs. 1 Nr. 2 UIG). Damit tangiert das Umweltinformationsrecht grundsätzlich die Vertraulichkeit der Beratungen des Aufsichtsrats nicht. Etwas anderes gilt aber für den Sonderfall, dass eine Gebietskörperschaft an der Aktiengesellschaft Anteile hält und in den Aufsichtsrat Mitglieder entsendet. In diesem Fall gelangen Beratungsgegenstände regelmäßig und bestimmungsgemäß auch in den Bereich der Gebietskörperschaft, die in aller Regel informationspflichtige Stelle ist. Dass der Gesetzgeber in diesem Sonderfall die Beratungen im Aufsichtsrat nicht mehr als schutzwürdig angesehen hat, ist nicht ersichtlich.

(2) Die Verschwiegenheitspflicht der Aufsichtsratsmitglieder beschränkt sich in ihrer Reichweite gem. den §§ 116 Satz 1, § 93 Abs. 1 Satz 2 AktG nicht auf Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse. Bereits der Wortlaut lässt nur den Schluss zu, dass Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse nur ein Beispielsfall sind, bei dem der Gesetzgeber von einer Verschwiegenheitspflicht ausgeht. Maßgeblich sind vielmehr „vertrauliche Angaben und Geheimnisse der Gesellschaft". Damit geht der Tatbestand der Verschwiegenheitspflicht über das Vorliegen eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses der Gesellschaft hinaus.

Hüffer, Aktiengesetz, 11. Auflage 2014, § 93 Rn. 7.

Vertrauliche Angaben können dabei alle Informationen sein, die Aufsichtsratsmitglieder in dieser Eigenschaft, nicht notwendig durch eigene Tätigkeit, erlangt haben. Sie kön-

nen von Dritten stammen, aber auch durch Beratungen im Aufsichtsrat, durch Vortrag von Mitarbeitern oder in ähnlicher Weise erlangt sein. Dass der Informant seine Angaben als vertraulich bezeichnet, ist nicht erforderlich. Entscheidend ist vielmehr eine objektiv am Interesse der GmbH ausgerichtete Beurteilung, nach der eine Weitergabe der Information nachteilig sein kann, auch wenn sie kein Geheimnis (mehr) ist.

> OLG Stuttgart, Beschluss vom 07.11.2006 – 8 W 388/06, AG 2007, 218 (210); Hüffer, Aktiengesetz, 11. Auflage 2014, § 93 Rn. 7 m.w.N.

Das Bekanntwerden der geschwärzten Informationen würde vorliegend offenlegen, wie sich die vom Bund in den Aufsichtsrat entsandten Staatssekretäre in den Sitzungen verhalten haben und welche Positionen sie im Einzelnen vertreten haben. Es hätte auch nachteilige Auswirkungen auf die künftigen Beratungen im Aufsichtsrat. Wenn Beratungsdetails aus den Aufsichtsratssitzungen oder Positionen einzelner Aufsichtsratsmitglieder bekannt würden, müssten die übrigen Aufsichtsratsmitglieder befürchten, dass auch in Zukunft Details ihrer Arbeit an die Öffentlichkeit gelangen. Dies gilt gerade im Zusammenhang mit einem so umstrittenen Projekt wie „Stuttgart 21". Die Aufsichtsratsmitglieder müssen vielmehr auch in Zukunft die Möglichkeit haben, frei und unbefangen ihre Auffassungen in den Sitzungen oder durch vorbereitende Unterlagen zu äußern, ohne fürchten zu müssen, dass Details an Dritte weitergegeben werden.

(3) Die Schwärzung 7 betrifft die Bewertung der Finanzplanung der Deutschen Bahn AG durch die Fachebene des Bundeskanzleramtes. Damit wurde der Bundeskanzlerin ein Vorschlag unterbreitet, wie sie sich zu der geänderten Faktenlage und den Mehrkosten des Projektes „Stuttgart 21" verhalten könne. Die Empfehlung ist Ausdruck der eigenen Willensbildung innerhalb des Bundeskanzleramtes, auch im Hinblick auf die anderen beteiligten Bundesministerien. Das Bundeskanzleramt ist im Prozess der Willensbildung der Bundesregierung z.T. auch Mittler zwischen den Ressorts. Es muss dabei sowohl die die Prinzipien einer soliden Haushaltsführung als auch die Entwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur im Auge haben. Ein Bekanntwerden des Votums hätte nachteilige Auswirkungen auf künftige Diskussionen über Projektmehrkosten, die nach allgemeinen Erfahrungssätzen bei der Realisierung von Großprojekten nie ausgeschlossen werden. Aus dem Votum lassen sich Verhaltensmuster ableiten, wie bei drohenden Mehrkosten eine Entscheidungsfindung über die Projektfortsetzung herbeigeführt werden kann.

(4) Die Informationen, die von den Schwärzungen 10 und 12 betroffen sind, befassen sich mit dem Dossier des BMVBS betreffend die von der Deutschen Bahn AG vorgelegte neue Finanzplanung und zu dessen Zustandekommen und Einordnung in den Diskussionsprozess. Insgesamt handelt es sich um die Wiedergabe von Bewertungen des BMVBS zur Kostenentwicklung und den Vorschlägen der Deutschen Bahn AG, wie mit der Kostensteigerung umgegangen werden soll. Die Informationen sind Teil der Beratungen innerhalb des Bundeskanzleramtes. Sie sind zwischen den Arbeitsebenen von Ressort und Bundeskanzleramt unter der Voraussetzung vertraulicher Behandlung ausgetauscht worden. Sie sind zum Gegenstand der Gespräche und Entscheidungsvorschläge für die Bundeskanzlerin und den Chef des Bundeskanzleramtes gemacht worden. Bei einer Offenlegung würden solche Informationen künftig möglicherweise nicht mehr übermittelt werden und für einen vollständigen Beratungs- und Positionsfindungsprozess nicht mehr zur Verfügung stehen. Ihre Offenlegung hätte zudem nachteilige Auswirkungen für künftige Beratungen, da aus den geschwärzten Passagen die Haltung von Teilen der Bundesregierung (Bundeskanzleramt und BMVBS) zum Projekt „Stuttgart 21" und zur Bedeutung von Kostensteigerungen deutlich wird.

(5) Die Schwärzung 13 betrifft handschriftliche Anmerkungen und Nachfragen der Bundeskanzlerin zur Sachstandsmitteilung. Sie dokumentiert unmittelbar den Willensbildungsprozess der Bundeskanzlerin. Deren Offenlegung hätte nachteilige Auswirkungen auf künftige Beratungen im Bundeskanzleramt zum Projekt „Stuttgart 21". Indem nachvollzogen werden kann, an welchen Punkten die Bundeskanzlerin kritische Fragen hatte, könnten ihre Position zu künftigen möglichen Kostensteigerungen und einzelne Kriterien zur Beurteilung des Projekts und seiner weiteren Entwicklung abgeleitet werden.

(6) Die Schwärzung 15 betrifft Bewertungen des Vorstandes der Deutschen Bahn AG zur Tragung der Mehrkosten und zu den Auswirkungen bei Abbruch des Projektes „Stuttgart 21". Die Informationen sind in den Willensbildungsprozess im Bundeskanzleramt eingeflossen und bewertet worden. Ihre Offenlegung hätte nachteilige Auswirkungen für mögliche künftige Kostensteigerungen, da man bei Kenntnis der Kostenfolge eines Abbruchs auch solche künftigen Kostensteigerungen bewerten kann. Eine etwaig wieder zu treffende Entscheidung des Bundes als Eigentümerin der Deutschen Bahn AG, das Projekt fortzusetzen oder abzubrechen, wäre vorhersehbar. Im Übrigen werden interne wirtschaftliche, möglicherweise bilanzrelevante Informationen der DB AG zum Gegenstand der Beratungen der Bundesregierung, die nur unter der Voraussetzung einer vertraulichen Behandlung zur Verfügung stehen. Bei Offenlegung könnten zukünftig

solche Informationen nicht mehr zugänglich gemacht werden und würden dann für den Bratungsprozess der Bundesregierung nicht mehr zur Verfügung stehen. Damit würde künftigen Beratungen eine wesentliche Grundlage entzogen.

(7) Die Schwärzung 17 betrifft die Bewertung der bereits offen gelegten Sachinformationen durch die Fachebene. Diese ist Teil des Willensbildungsprozesses innerhalb des Bundeskanzleramtes zum damaligen Stand des Projektes „Stuttgart 21". Die Offenlegung der Bewertung hätte nachteilige Auswirkungen auf künftige Diskussionen und Beratungen über das Projekt. Die Bewertungen lassen erkennen, auf welchen Annahmen die Position des Bundeskanzleramts beruht und welche Gesichtspunkte kritisch gesehen werden. Im Falle künftiger Kostensteigerungen lassen sich daraus Argumente gewinnen, die eine künftige freie Willensbildung nicht mehr in der Weise gewährleisten, wie dies angesichts der Bedeutung des Projektes notwendig und angemessen ist.

c) Die nach § 8 Abs. 1 Satz 1 UIG gebotene Einzelfallabwägung fällt zugunsten der Beklagten aus. Das öffentliche Informationsinteresse überwiegt nur, wenn mit dem Antrag ein Interesse verfolgt wird, das über das allgemeine Interesse hinausgeht, das bereits jeden Antrag rechtfertigt. Es genügt nicht bereits das allgemeine Interesse der Öffentlichkeit, Zugang zu Informationen über die Umwelt zu erhalten. Anderenfalls überwöge das öffentliche Interesse stets; die Abwägung im Einzelfall wäre entbehrlich.

> BVerwG, Urteil vom 24.09.2009 – 7 C 2.09, BVerwGE 135, 34 Rn. 62.

Ein besonderes öffentliches Interesse, das über das mit dem Antrag auf Zugang zu Umweltinformationen bezweckte allgemeine Interesse hinausgeht und das die Bekanntgabe auch der schutzwürdigen Beratungen der Beklagten rechtfertigen könnte, ist weder von dem Kläger vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Bei der Interessenabwägung konnte die Beklagte zunächst berücksichtigen, dass dem Informationszugang mehrere Ablehnungsgründe entgegenstanden. Dies ist bei der Gewichtung des Geheimhaltungsinteresses kumulativ zu berücksichtigen und verstärkt dessen Gewicht.

> So zu Art. 4 Abs. 2 UIRL EuGH, Urteil vom 28.07.2011 – Rs. C-71/10, NVwZ 2011, 1060 Rn. 24 ff.; Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Nov. 2014, § 8 UIG Rn. 48.

Demgegenüber bleibt die Einlassung des Klägers, das Bundeskanzleramt habe in rechtswidriger Weise die Staatssekretäre als Aufsichtsratsmitglieder in ihrem Stimmverhalten beeinflusst, spekulativ. Aus den beigefügten Presseberichten (Anlagen K 17, K 22, K 24) ergeben sich jedenfalls keinerlei Anhaltspunkte für eine solche Beeinflussung. Gem. § 394 Satz 1 AktG unterliegen Aufsichtsratsmitglieder, die von Gebietskörperschaften in den Aufsichtsratsrat entsandt werden, hinsichtlich der Berichte, die sie der Gebietskörperschaft zu erstatten haben, keiner Verschwiegenheitspflicht. Regelmäßige Gespräche der Staatssekretäre mit der Bundeskanzlerin oder den Chef des Bundeskanzleramtes bzw. der Fachebene des Bundeskanzleramtes sind daher nicht nur legitim, sondern auch erforderlich, um die Eigentümerinteressen des Bundes, die von der Bundesregierung als Kollegialorgan wahrgenommen werden, angemessen zu wahren. Hinzu kommt die Bedeutung des Projektes in der Öffentlichkeit, aus der sich nachvollziehbar das Bedürfnis fortlaufender Information ergibt. Allein aus dem Umstand, solche Gespräche stattgefunden haben, eine unzulässige Beeinflussung der Staatssekretäre abzuleiten, ist fernliegend. Für eine Weisung des Bundeskanzleramtes an die Staatssekretäre, in bestimmter Weise in der Aufsichtsratssitzung vom 05.03.2013 abzustimmen, ist den beigefügten Presseberichten nichts zu entnehmen. Sie lag auch nicht vor.

Der Kläger macht ein weitergehendes spezielles Interesse an dem Erhalt der geschwärzten Informationen nicht nachvollziehbar geltend. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Zugang zu den gewünschten Informationen nicht dem Zweck des Umweltinformationsrechts entspricht. Gemäß dem 1. Erwägungsgrund UIRL sollen der erweiterte Zugang der Öffentlichkeit zu umweltbezogenen Informationen und die Verbreitung dieser Informationen dazu beitragen, das Umweltbewusstsein zu schärfen, einen freien Meinungsaustausch und eine wirksamere Teilnahme der Öffentlichkeit an Entscheidungsverfahren in Umweltfragen zu ermöglichen und letztendlich so den Umweltschutz zu verbessern. Dass mit dem Projekt „Stuttgart 21" Umweltauswirkungen verbunden sind, ist unbestritten. Darauf kommt es hier aber nicht an. Die geschwärzten Informationen tragen nicht dazu bei, das Umweltbewusstsein zu schärfen. Es geht auch nicht um eine wirksamere Teilnahme der Öffentlichkeit an Entscheidungsverfahren in Umweltfragen. Die Entscheidung über den Weiterbau hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in vertraulicher Sitzung auf Empfehlung des Vorstandes getroffen. Bestenfalls könnte der Kläger – nach eigenen Angaben – mit den geschwärzten Informationen eine politische Einflussnahme des Bundeskanzleramtes auf die Entscheidung belegen wollen.

Wie damit der Umweltschutz verbessert werden soll, bleibt offen. Das Veröffentlichungsinteresse des Klägers ist daher eher gering zu gewichten.

3. Ablehnungsgrund der internen Mitteilungen (§ 8 Abs. 2 Nr. 2 UIG)

Die vorgenommenen Teilschwärzungen sind auch durch den Ablehnungsgrund des § 8 Abs. 2 Nr. 2 UIG gerechtfertigt. Nach dieser Vorschrift sind interne Mitteilungen der informationspflichtigen Stelle vom Informationszugang ausgenommen, es sei denn, das öffentliche Interesse an der Bekanntgabe überwiegt.

a) Bei den drei streitgegenständlichen Vorlagen handelt es sich um interne Mitteilungen. Es handelt sich um Vermerke, die ausschließlich zur Vorbereitung der Führungsleitung des Bundeskanzleramtes angefertigt wurden, um Gespräche mit bestimmten Gesprächspartnern zu führen oder aber über den aktuellen Sachstand informiert zu werden. Die Vermerke betreffen dabei nicht den Informationsaustausch zwischen mehreren informationspflichtigen Stellen, sondern waren rein intern zur Nutzung innerhalb des Bundeskanzleramtes bestimmt.

b) Die Beklagte kann sich auch in zeitlicher Hinsicht auf den Ablehnungsgrund berufen. Soweit in der Rechtsprechung vertreten wird, dass der Schutz der Vorschrift nur für die Dauer des behördlichen Entscheidungsprozesses gilt,

> OVG Münster, Urteil vom 03.08.2010 - 8 A 283.08, NVwZ 2012, 1619 Rn. 78, 89 f.; ihm folgend VG Berlin, Urteil vom 18.02.2015 - 2 K 48.14, juris Rn. 42; Urteil vom 18.12.2013 - 2 K 249.12, juris,

steht dies dem Berufen auf den Ablehnungsgrund nicht entgegen. Zum einen überzeugt die Rechtsprechung insoweit nicht (s. unter aa)). Zum anderen ist der behördliche Entscheidungsprozess auch noch nicht abgeschlossen (s. unter bb)).

aa) Die Rechtsprechung, die maßgeblich auf der zitierten Entscheidung des OVG Münster beruht, überzeugt nicht. Das Gericht hat die zeitliche Beschränkung der Vorschrift damit begründet, dass nach der maßgeblichen Umweltinformationsrichtlinie (UIRL) mit diesem Ablehnungsgrund der innerbehördliche Entscheidungsprozess im Sinne einer ergebnisoffenen Kommunikation geschützt werden sollte und dass sich aus diesem Schutzzweck und dem Gebot der engen Auslegung der Ausnahmevorschriften der UIRL (s. Art. 4 Abs. 2 UIRL) die Notwendigkeit ergebe, Verwaltungsinterna nur bezo-

gen auf die Dauer eines behördlichen Entscheidungsprozesses zu schützen. Dies überzeugt schon deshalb nicht, weil § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG in der Auslegung der Gerichte einen identischen Schutzzweck hat, dort aber anerkannt ist, dass die Vorschrift auch nach Beendigung der Beratungen eingreifen kann (s. unter 2., a)). Dies entspricht im Übrigen der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu der entsprechenden Richtlinienvorgabe, dem Art. 4 Abs. 1 lit. e) UIRL.

> S. EuGH, Urteil vom 14.02.2012 - Rs. C-204/09, NVwZ 2012, 491 Rn. 57 im Anschluss an die Schlussanträge der GA Sharpston, Rn. 77 f.

Der These des OVG Münster widerspricht im Übrigen auch die Rechtslage auf Unionsebene. Zur Umsetzung der Vorgaben des Aarhus-Übereinkommens und der UIRL bestimmt Art. 3 der VO Nr. 1367/2006 für den Zugang zu Umweltinformationen bei den Organen und Einrichtungen der Europäischen Union die entsprechende Anwendung der Vorschriften der Transparenzverordnung (VO Nr. 1049/2001).

> S. zur Rechtslage näher Reidt/Schiller, in: Landmann/ Rohmer, Umweltrecht, Stand: Nov. 2014, Vorb. UIG Rn. 42 ff.

Art. 4 Abs. 3 Satz 2 der VO Nr. 1049/2001 sieht aber ausdrücklich vor, dass der Zugang zu Dokumenten mit Stellungnahmen zum internen Gebrauch im Rahmen von Beratungen und Vorgesprächen innerhalb eines Organs auch dann verweigert werden kann, wenn der Beschluss gefasst worden ist, mithin der Beratungs- und Entscheidungsprozess abgeschlossen ist. Ob eine Verweigerung zulässig ist, hängt davon ab, ob die Verbreitung des Dokuments den Entscheidungsprozess des Organs ernstlich beeinträchtigen würde und kein überwiegendes öffentliches Interesse an der Verbreitung besteht. Wäre die These des OVG Münster zutreffend, stände Art. 4 Abs. 3 Satz 2 der VO Nr. 1049/2001 nicht im Einklang mit Art. 4 Abs. 1 lit. e) UIRL. Dies ist bislang – soweit ersichtlich – in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichts 1. Instanz nicht näher problematisiert worden.

> S. etwa EuG, Urteil vom 22.05.2012 - Rs. T-300/10, juris Rn. 130 ff.

Dass eine Herausgabe der drei streitgegenständlichen Dokumente ohne Teilschwärzungen künftige Entscheidungsprozesse des Bundeskanzleramtes zum Projekt „Stuttgart 21" beeinträchtigen kann und kein überwiegendes öffentliches Verbreitungsinteresse besteht, ist bereits unter 2., b) und c) im Einzelnen dargelegt worden.

bb) Entgegen der Auffassung des Klägers ist der behördliche Entscheidungsprozess vorliegend aber auch noch nicht abgeschlossen. Maßgeblich ist nicht die Aufsichtsratssitzung vom 05.03.2013, auf der der Aufsichtsrat die Entscheidung getroffen hat, ob das Projekt „Stuttgart 21" fortgeführt wird. Die Beklagte geht zu Recht davon aus, dass maßgeblich die gesamte Projektplanung ist. Diskussionen über Mehrkosten und die Verteilung sind bei großen Infrastrukturprojekten stets ein Teil der gesamten Planung und bilden nie einen abgeschlossenen Vorgang. Dies liegt bereits daran, dass nach den Erfahrungswerten mit Mehrkostensteigerungen der Projekte stets zu rechnen ist. Die Frage eines Abbruchs des Projektes ist damit kein abgeschlossener Vorgang, der ein für alle Mal für das Projekt „Stuttgart 21" geklärt ist. Für den Fall, dass es zu weiteren Mehrkosten kommt, stellt sich die Diskussion wieder. Es handelt sich damit um einen fortlaufenden Prüfungsprozess, dem sich die Deutsche Bahn AG sowie der Aufsichtsrat stets unterwerfen müssen.

c) Das öffentliche Bekanntgabeinteresse überwiegt vorliegend auch nicht das Interesse der Beklagten am Schutz der internen Mitteilungen. Insoweit kann auf die Ausführungen unter 2. c) verwiesen werden.

IV.

Die angekündigten Beweisanträge zu 1. bis 5. sind abzulehnen, da sie sämtlich nicht entscheidungserheblich sind. Die Beweistatsachen sollen einzig einige in den Presseberichten genannte Tatsachen beweisen. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Tatsachen für den hier streitgegenständlichen Informationszugangsanspruch erheblich sein sollen. Der Beweisantrag zu 4. ist überdies abzulehnen, da es Verwaltungsvorgänge zur Erstellung der streitgegenständlichen Vermerke an die Bundeskanzlerin und den Chef des Bundeskanzleramtes nicht gibt.

Die Klage ist daher abzuweisen.

(Dr. Schiller)
Rechtsanwalt

Verteiler
Gericht 2-fach

Anlage 15

„STUTTGART 21“

Ausstieg würde die Bahn teuer zu stehen kommen

von: Daniel Delhaes • Jens Koenen
Datum: 11.12.2009 05:55 Uhr

Ein Scheitern des Mammutprojektes „Stuttgart 21“ hätte für die Deutsche Bahn teure Folgen. Die Kosten für die Rückgabe von Grundstücken sowie die dann notwendigen Investitionen in das regionale Netz belaufen sich auf mehr als zwei Milliarden Euro. Ein Grund, warum die Bahn das Projekt – trotz Mehrkosten – weiter verfolgen will.

Modell des Stuttgarter Bahnhofs: Das Projekt wird seit Jahren heftig und kontrovers diskutiert.

(Foto: ap)

BERLIN/FRANKFURT. Ein Scheitern des Mammutprojektes „Stuttgart 21“ hätte für die Deutsche Bahn (DB) erhebliche finanzielle Nachteile bedeutet. Das hat den Aufsichtsrat bewogen, es trotz Mehrkosten von einer Mrd. Euro weiter zu verfolgen. „Falls es zu keiner Durchführung des Projekts kommen würde, ergeben sich für die DB AG erhebliche nachteilige Konsequenzen“, heißt es in einem Bericht an den Verkehrsausschuss des Bundestags, der dem Handelsblatt vorliegt.

Am Mittwoch hatte der Aufsichtsrat grünes Licht gegeben. Am Donnerstag stimmten in Stuttgart auch die Vertreter von Bund, Land, Stadt und Region der inzwischen 4,1 Mrd. Euro teuren Verlegung des Bahnhofs unter die Erde zu.

Laut Bericht wären auf die Bahn Kosten von mehr als zwei Milliarden Euro zugekommen, wenn sie aus dem ehrgeizigen und umstrittenen Vorhaben ausgestiegen wäre: So hätte der Staatskonzern Grundstücke, die bereits Ende 2001 von der Stadt Stuttgart erworben wurden, zurücknehmen müssen. Das sieht der entsprechende Vertrag für den Fall vor, dass das Gelände Stück für Stück an die Bahn rückübereignet werden sollte. Neben dem Kaufpreis von 459 Mio. Euro hätte die Bahn Jahreszinsen von 5,5 Prozent zahlen müssen. In toto hätte sich die Summe bei einer Rückgabe Ende diesen Jahres auf satte 702 Mio. Euro belaufen.

Auch die Flughafen Stuttgart GmbH, einer der Partner in dem Projekt, hätte Geld zurückfordern können. Dabei geht es um einen Zuschuss von 112,4 Mio. Euro. Für zu kündigende Ingenieurverträge

Anlage 16

Entwurf für ein Dossier:

Ausstiegsszenario der DB-Vorstände auf dem Prüfstand

A.: Kosten für Projektabbruch und Ausbau mit Kopfbahnhof laut DB-Vorstand:

Von der DB bzw. dem Kommunikationsbüro publizierte Ausstiegskosten[1] und Zusatzaufwendungen für eine Alternativlösung:

1. 485 Mio. € für Entschädigungen für realisierten Aufwand und entgangenen Gewinn der Auftragnehmer,
2. 70 Mio. € (andernorts 50 Mio.) verausgabte Planungskosten der DB,
3. 130 Mio. € für die Wiederherstellung des alten Bauzustands im Hauptbahnhof,
4. 795 Mio. € für Rückabwicklung des Grundstückskaufs incl. 5,5 % Zinsen als entgangener Gewinn,
5. 330 Mio. € für Rückgabe von bereits geflossenen Baukostenzuschüssen der Projektpartner bzw. des Flughafenzuschusses „zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit" (112 Mio. + Zinsen),
6. 190 Mio. Ausgaben für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.
   Summe 1-6: 2.000 Mio. € (wie zuletzt von Grube und Kirchner bestätigt[7]).

Hinzu kämen laut Bahn, die die Kosten zur Realisierung der Alternative K21 ebenso hoch ansetzt wie für die Fortführung von S21, mindestens weitere 3.600 Mio. € für Bestandssanierung und den Bau der größtmöglichen Variante des modular aufgebauten Alternativkonzepts K21. Aufgesplittet in:

7. 1.500 Mio. (StN hat 1.400 Mio.[1] genannt) für Modernisierungs- und Sanierungskosten der bestehenden, wegen S21 vernachlässigten Infrastruktur im Hbf und in dessen Umfeld und
8. verbleibende 2.100 Mio. (Nach StN 2.200 Mio.) für die Alternative K21 in ihrer Maximalversion mit NBS-Anschluss-Tunnel von Mettingen nach Denkendorf und Flughafen-Ringschluss.
   Summe A1-8: 5.600 Mio. € (nach Grube ebenso viel wie derzeit für S21 angesetzt).
9. Mit einzukalkulieren wären laut DB-Vorstand außerdem
   a) Risikozuschläge wie bei S21 und
   b) 10 Jahre Zeitverzug durch erforderliche Neuplanung und Genehmigungsverfahren[2].

Mit diesem Szenario bemüht sich der DB-Vorstand, dem Aufsichtsrat die von diesem zu Recht angezweifelte „Alternativlosigkeit" von Stuttgart 21 zu begründen.[3]

B.: Vom DB-Vorstand verschwiegene Faktoren:

Dabei verschweigt der DB-Vorstand,

1. dass Verkehrsminister Ramsauer den bereitstehenden Zuschuss von BUND+EU für den NBS-Anschluss und Verbesserungen des Regionalverkehrs in Höhe von 1.229,4 Mio. (incl. 114 Mio. EU-Mittel) unabhängig von der Bahnhofsversion zugesagt hat (EU-, BSchwaG-, LuFV- und GVFG-Mittel),
2. den Anteil des Grundstückskaufs, der nicht revidiert werden müsste (C1+C2.0), weil ihn die Stadt behält und teilweise bereits bebaut (C1-Areal: 58,5 Mio. + C2-Areal ohne C2.1+C2.2: 22,5 Mio.), das heißt, dass der DB 81 Mio. zzgl. 65 Mio. Zinsen (einschl. 2012) = 146 Mio. erhalten bleiben (siehe auch Karte auf S. 8),
3. die der Bahn zur S21-Finanzierung vom Bund großzügig zugestandenen Immobilienerlöse auf A1 in Höhe von geschätzten 400 Mio. (incl. LBBW-Anteil) und dem Cannstatter Güterbahnhof in Höhe von 40,5 Mio. zuzügl. Zinseffekte, also insgesamt mindestens 500 Mio. €, die eigentlich dem Bundeseisenbahnvermögen zur Schuldentilgung hätten zufließen müssen,
4. dass die 1.500 Mio. für Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen im Bestand (Punkt A7) bis 2054 hochgerechnet sind, bis 2020 jedoch laut Kefer nur mit 340 Mio. angesetzt und teilweise bereits erfolgt sind – finanziert mit S21-Mitteln,
5. dass der geplante Tiefbahnhof in der Spitzenstunde nachweislich nur 32 Züge und damit 18 weniger als der Kopfbahnhof vor dem S21-Baubeginn aufnehmen kann,
6. dass die Entwidmung des Gleisvorfeldes zum Zwecke der Bebauung nicht gewährleistet werden kann und eine Klage dagegen anhängig ist,
7. nicht zuletzt die Mehreinnahmen durch den Großen Nahverkehrsvertrag mit dem Land, der ihr laut VCD[6] von 2003 bis 2016 versteckte Subventionen im Umfang von rund 1.200 Mio. sichert.

C: Analyse und Korrektur der DB-Kalkulation:

Auch wenn man wie in folgender Analyse die Ausstiegs- und Umstiegskosten ausschließlich aus der betriebswirtschaftlichen Sicht des Bahnvorstands bewertet und diesem dabei zugesteht, entgangene Erlöse durch die Rückabwicklung des Grundstücksdeals und die Rückgabe des Flughafenzuschusses als Verluste zu verbuchen, ergibt sich einiger Korrekturbedarf:

Ad A1: Entschädigungen

Zu bezweifeln ist die Höhe der Entschädigungen für realisierten Aufwand und ent-

gangenen Gewinn, die Hans Heydemann[9] (Ingenieure22) in seiner gewerkescharfen Analyse auf 313 Mio., andere Experten auf max. 350 Mio. und die Bahn selbst andernorts auf rund 360 Mio. taxiert haben. Abgezogen werden deshalb 125 Mio. €

Ad A2: Planungskosten
Da der DB-Vorstand auch die verlorenen Planungskosten andernorts lediglich auf rund 50 Mio. taxiert hat, wird der Differenzbetrag von 20 Mio. gestrichen.
Abzug: 20 Mio. €

Ad A3: Wiederherstellung des alten Bauzustands
Die genannten Wiederherstellungskosten erscheinen nur nachvollziehbar, wenn sie die originalgetreue Wiederherstellung des Nord- und Südflügels und ein neues Bahnsteigdach mit einbeziehen. Ansonsten müssten sie in Punkt A7 abgegolten sein. Abzug: 0 €

Ad A4: Verkauf von Bahngrundstücken
a) Die aus der Rückabwicklung des Grundstücksdeals hinzunehmenden Einbußen an Liquidität, die im Übrigen die DB-Holding aus der Netzsparte abgezogen hat, verringern sich gemäß Punkt II.11 um 146 Mio., das heißt um 17,6 Prozent, auf 649 Mio. Abzug: 146 Mio. €
b) Laut Bahnexperten könnte zudem der Abstell- und Wartungsbahnhof um ein Drittel verkleinert werden, weil Teile davon ohnehin an die Peripherie des Regionalverkehrsnetzes verlagert würden. Dieses bei der Stadt verbleibende Drittel der B-Fläche (231 €/qm) würde die Rückzahlung um weitere 59,6 Mio. (33,1 Mio. + 26,5 Mio. Zinsen) auf rund 589 Mio. € reduzieren. Abzug: 60 Mio. €
c) Wenn der Abstellbahnhof nicht auf den großteils aufgelassenen Untertürkheimer Güterbahnhof verlagert wird, würden auch dort Flächen zur Vermarktung bzw. zügigen Bebauung frei. Die zu erzielenden Grundstückserlöse werden auf rund 20 Mio. € geschätzt. Abzug: 20 Mio. €
d) Da die Immobilien vor ihrem Verkauf an die Stadt mit 25 Mio. in der Bilanz standen, werden die an die Bahn zurückgehenden Anteile (ohne 4a) wieder entsprechend bewertet. Damit reduzieren sich die abzuziehenden 25 Mio. um 17,6 Prozent bzw. 4,4 Mio. Abzug: 20 Mio. €
Abzug ad A4 insgesamt: 246 Mio.

Ad A5: Baukostenzuschüsse
Diese bereits geflossenen Mittel müssten nur dann komplett abgeschrieben werden, wenn die DB über die Kopfbahnhof-Renovierung hinaus keine Optimierung des Knoten-Umfelds (Punkt 7) umsetzen würde. Da Land, Region und Stadt an einer Knoten-Optimierung interessiert sind und ihrerseits dafür selbst GVFG-Mittel vom Bund bekommen, bestehen gute Aussichten, dass zumindest diese Zuwendungen bei einem Kurswechsel erhalten bleiben oder gar weitere Raten vereinbart werden könnten. Deshalb ist nur der Flughafenzuschuss „zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit" von 112 Mio. verloren. Dazu kommt die bei der Rückzahlung aufzubringende Verzinsung von ca. 3 Mio. €. Abzug: 213 Mio. €

Ad A6: Ausgaben für die Neubaustrecke
Da die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm auch ohne S21 realisiert werden kann, können diese 190 Mio. nicht als Ausstiegskosten geltend gemacht werden.
Abzug: 190 Mio. €

Ad A7: Modernisierungs- und Sanierungskosten im Bestand
a) Die von Bahnvorstand Kefer bis 2020 angesetzten 340 Mio. für nachzuholende Instandhaltung (siehe A7) kann die Bahn im Zeitfenster von 1994 bis 2020 über Stations- und Trassengebühren nahezu ausgleichen. Bislang wurden diese nur zu geringen Teilen reinvestiert. So konnte die Bahn überschlägig 10 Mio. pro Jahr auf die Kante legen und mehr und mehr Zinsgewinne damit erzielen. Größere Erneuerungsmaßnahmen erfolgten zudem bereits im Zuge der Vorverlegung des Gleisvorfelds und wurden aus dem Topf von S21 finanziert (Punkt A1).
Abzug: 340 Mio. €
b) Die verbleibende Differenz von 1.160 Mio. für durch S21 einzusparende Investitionen im Zeitraum von 2020 bis 2054 erscheinen überhöht, auf den zweiten Blick jedoch plausibel, wenn dabei ein Neubau des Gleisvorfeld-Tunnelgebirges unter laufendem Betrieb und kleinere für den Weiterführungsfall des Kopfbahnhofs (K20w) vorzunehmende Verbesserungen im Gleisvorfeld inbegriffen sind.
Abzug: 0 €

Ad A8: Baukosten für K21max versus K20w
a) Die zusätzlich zur Bestandsoptimierung (A7) ins Feld geführten Kosten von 2.100 Mio. können sich nur auf die Maximal-Variante des modularen Alternativkonzepts K21 beziehen. Diese zieht die Bahn zur Darstellung höchstmöglicher Kosten heran, um günstige Alternativen ausschließen. Unberücksichtigt bleibt bei diesem Kostenansatz, dass für diese Maximalvariante wie bei S21 Zuschüsse von den Projektpartnern akquiriert werden könnten.
b) Das Aktionsbündnis gegen S21 hält zudem dagegen, dass es ausreiche, die Funktionstüchtigkeit des wesentlich leistungsfähigeren Kopfbahnhofs (mit in A7 aufge-

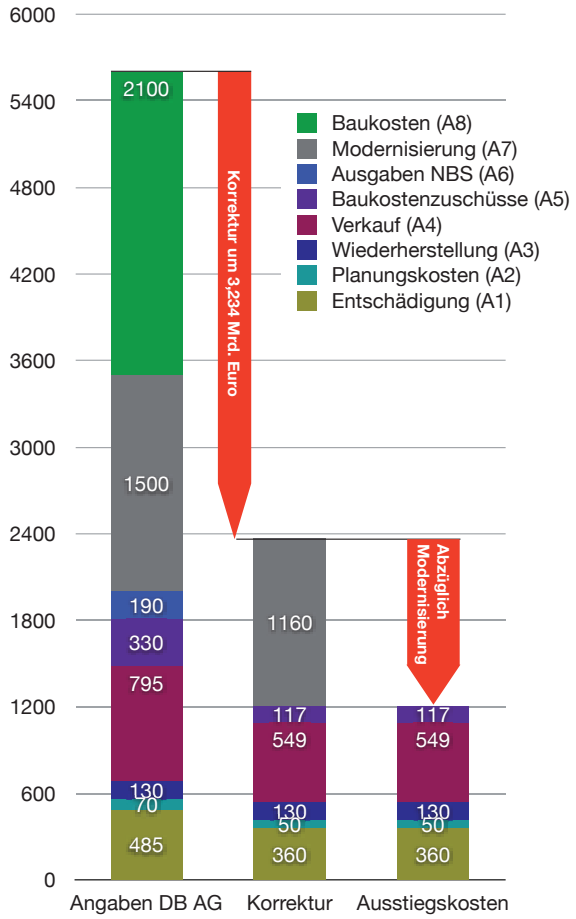
führten Mitteln) wieder herzustellen, und dass ein NBS-Anschluss, wie von der DB ursprünglich vorgesehen und vom BMVBS wieder ins Spiel gebracht, auch über die Bestandsstrecke im Neckartal realisiert werden könnte (Fahrzeitverlängerung zwischen Stgt. und Ulm: lediglich 8 Minuten laut DB-Unterlagen zur Planfeststellung). Abzug: 2.100 Mio.

Ad A9: Risikozuschläge und Verzögerungen

a) Die durch Baumaßnahmen für S21 eingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kopfbahnhofs ließe sich ohne Planfeststellungsverfahren allein durch Korrektur der neu geschaffenen Schwachstellen im Gleisvorfeld umgehend korrigieren. Die zusätzlichen langen Bahnsteige erhöhen zudem die Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs.

b) Auch im Falle weiteren Ausbaus des Bahnknotens ließe sich das modular angelegte K21-Konzept im Gegensatz zum Alles-oder-Nichts-Projekt S21 abschnittsweise und ohne Zeitdruck umsetzen. Risikozuschläge würden allenfalls beim Bau eines Fildertunnels von Mettingen nach Denkendorf ins Gewicht fallen. Wegen ihres fragwürdigen Nutzen-Kosten-Faktors kann diese Maximallösung jedoch ausgeschlossen werden.
Risikozuschläge und Zeitverzug entfallen.

C: Korrektur der DB-Werte von A1-8 (bzw. A1-6)



D: Korrelation der DB-Werte mit der Projektfinanzierung:

1. Die vom Bahn-Vorstand aus vermeintlich betriebswirtschaftlicher Sicht angeführten Ausstiegskosten (Punkte A.1 bis A.6) reduzieren sich somit von rund 2.000 Mio. € um 794 Mio. € auf 1.206 Mio. € trotz der zweifelhaften Berücksichtigung von entgehenden Erlösen aus Grundstücksgeschäften und Flughafenzuschuss als Verlust. Verbleibende Belastung: 1.206 Mio. €

2. Die unter A7 hinzugerechneten entgangenen Einsparungen an Instandhaltungskosten reduzieren sich um 340 Mio. €. Verbleibende Belastung: 1.160 Mio. €

3. Die unter Punkt A8 und A9 aufgeführten Kosten und Risikoaufschläge entfallen komplett. Rest: 0 €

4. Die von der DB aufgeführten Kostenfaktoren (Punkte A1 bis A8) schrumpfen auch unter dem hier beibehaltenen „betriebswirtschaftlichen" Blickwinkel von 5.600 Mio. € auf 2.366 Mio. € (1.206 + 1.160 Mio.) zusammen. Summe der verbleibenden Belastungen: 2.366 Mio. €

5. Diese Rechnung lässt jedoch außer Acht, dass die hierbei als verloren verbuchten Immobilien- und Zinserlöse der Bahn einst zweckgebunden zur Finanzierung ihres vermeintlichen Eigenanteils an S21 zugestanden wurden (siehe Präambel des Kaufvertrags[5]). Da die Bahn diesen Baukostenanteil im Falle des Ausstiegs gar nicht finanzieren muss, wären unter diesem Blickwinkel folgerichtig die einzusparenden DB-Investitionen in S21 als Einnahmen gegenzurechnen: Bei Projektkosten von 5.600 Mio. (wie am 12.12.2012 avisiert) sollte sich der ursprünglich angesetzte Eigenanteil von 1.759 Mio. um 1.100 Mio. auf 2.859 Mio. erhöhen. Die Risikozuschläge sollten sich die Projektpartner teilen. Am 26.2.2013 wurde jedoch bekannt, dass sich der Bahnvorstand am 5.3.2013 die Genehmigung dafür einholen will, den Eigenanteil gar um weitere 900 Mio, also insgesamt um 2.000 Mio. auf 3.759 Mio. € zu erhöhen.
Einzusparende Investitionen: **3.759 Mio. €**
Der Saldo aus der Summe der verbleibenden Kosten (2.366 Mio.) abzüglich der einzusparenden Investitionen (3.759 Mio.) ergibt -1.393 Mio. €, also keinen Verlust, sondern einen Bilanzgewinn und damit einen Finanzierungspuffer für weitere Verbesserungen im bestehenden Kopfbahnhof!
Negativer Saldo aus verbleibendem und einzusparendem Aufwand:
1.393 Mio. € Gewinn!

6. Die sich nun aufdrängende Frage, warum sich die DB-Vorstände trotz dieser positiven Bilanz so vehement gegen den Ausstieg wehren, erübrigt sich allerdings, wenn man verstanden hat, was die DB-Vorstände unter einem „eigenwirtschaftlichen Projekt" verstehen: die weitgehende Verlagerung der Finanzierung auf die „Partner" der Öffentlichen Hand und eine garantierte Rendite von 7,5 Prozent! Das heißt, dass die Bahn den im offiziellen Kuchendiagramm zur Kostenverteilung ausgewiesenen Investitionsanteil von 1.759 Mio. nie vor hatte, selbst zu tragen. Deshalb will sie diese im Ausstiegsfall einzusparenden Ausgaben auch nicht in ihrer Ausstiegsbilanz aufführen. Selbst die vom DB-Vorstand nun zuzüglich avisierten 2.000 Mio. DB-Beteiligung an der Kostensteigerung wären noch durch die trickreiche Parallelfinanzierung durch die Projektpartner abgedeckt (siehe Tabelle S. 7).[4]

7. **Reduktion der Ausstiegskosten**
   Streicht man jedoch wie der Bahn-Vorstand die **einzusparenden Ausgaben** wieder, sind konsequenterweise auch die **verlorenen Erlöse** aus der Ausstiegskostenbewertung herauszunehmen. Damit reduzieren sich die von der Bahn ausgewiesenen Ausstiegskosten um die entgangenen Erlöse:
   - den Flughafenzuschuss in Höhe von 115 Mio. incl. Zinsen (ad 5) und
   - die bislang nicht abgezogenen Immobilienwerte in Höhe von 649 Mio. (ad 4a).

   Der Saldo aus den verbliebenen Ausstiegskosten (vgl. D1) von 1.206 Mio. abzüglich 764 Mio. ergibt 442 Mio. €. Das ist im Vergleich zur „Märkischen Revision" wohlwollend gerechnet, die in ihrem 2011 für das MVI BW[8] erstellten Gutachten Ausstiegskosten von 350 Mio. € errechnete.
   Max. Ausstiegskosten: **442 Mio. €**

8. **Saldierung mit verbleibenden Zuschüssen und Subventionen**
   Dieser Verlust von 442 Mio. €. lässt jedoch außer Acht, dass der Zuschuss von Bund+EU laut Ramsauer auch für eine Alternative mit NBS-Anschluss stehen bleibt, und dass Bund und Projektpartner der Bahn zur Finanzierung ihres Eigenanteils an S21 noch weitere Erlöse bzw. verdeckte Subventionen zugestanden haben, die bislang nur erwähnt, aber noch nicht einbezogen wurden:
   - 1.229,4 Mio. aus verbleibenden Bundes- und EU-Zuschüssen (siehe B1),
   - rund 500 Mio. aus sonstigen Grundstücksgeschäften (siehe B3) und
   - rund 1.200 Mio. aus bis 2016 zu verbuchenden Zusatzerlösen des Großen Nahverkehrsvertrages[6] mit dem Land (siehe B7).

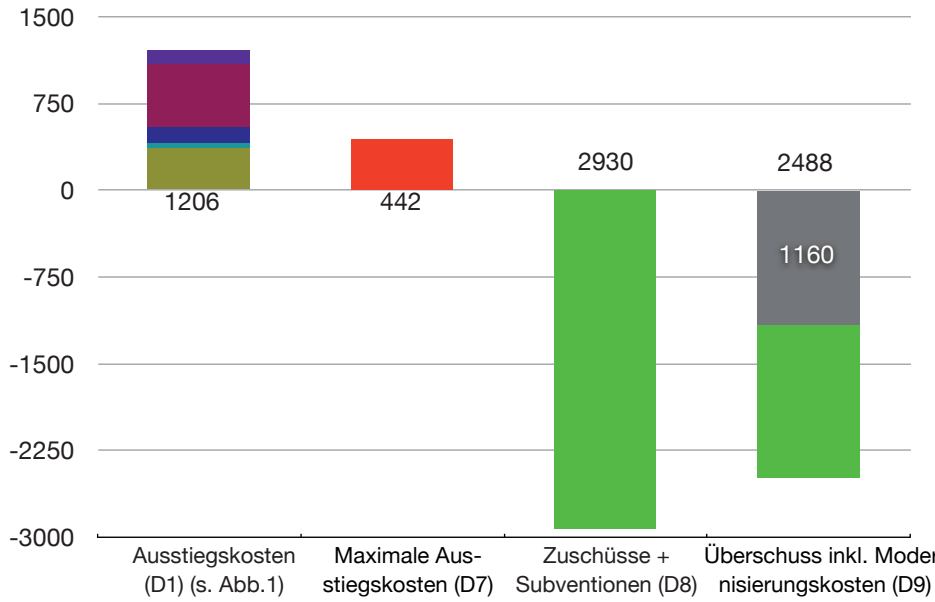
   Zusammen also nicht rückzuzahlende Zuwendungen von rund **2.930 Mio. €**

9. Daraus ergibt sich im Falle des Ausstiegs ein Einnahmen-Überschuss von 2.930 Mio. minus 442 Mio. max. Ausstiegskosten = 2.488 Mio. €. Das sind immerhin 1.328 Mio. mehr als die aus A7 stehen gebliebenen Modernisierungskosten von 1.160 Mio. €. für den W-Fall (K20w). Das heißt, die Bahn hätte über die Modernisierung hinaus 1.328 Mio. € für die Optimierung des Stuttgarter Bahnknotens zur Verfügung, wenn sie nicht bereits Teile der versteckten Subventionen für andere Zwecke verwendet oder einkalkuliert hätte. Wohlgemerkt ohne einen Euro eigenes Geld beizusteuern!
   Einnahmen-Überschuss für Umstieg auf Alternativmodell: **2.488 Mio. €**

E: Schlussfolgerungen aus dem Blickwinkel des Aufsichtsrats:

1. Im Umkehrschluss des hier vorgelegten Rechengangs ist für den DB-Aufsichtsrat nun unschwer zu erkennen, dass Politiker von Bund, Land und Stadt Stuttgart dem Bahnvorstand bzw. dessen einst unwilligen Vorgängern in drei Etappen sehr weit entgegengekommen sind: Stuttgart 21 wurde für die Bahn zu einer unwider-

D: DB-Saldo von Ausstiegskosten und Zuschüssen



stehlichen Geldquelle, mit der man auf dem Weg zur Börse den Schuldenabbau voranbringen wollte. Land und Stadt erhofften sich im Gegenzug Wachstumsimpulse für die Landeshauptstadt. Der Deal war Boomtown gegen Börsengang.

2. Dass bei diesem Deal auf Gegenseitigkeit die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens eingeschränkt und der bislang nicht beantragte Rückbau des Kopfbahnhofs möglicherweise nicht genehmigt würde, nahmen die „Besteller" ebenso wie die Bahnvorstände in Kauf und behaupteten öffentlich das Gegenteil: Trotz eines Leistungszuwachsversprechens von einst 100 und später 30 Prozent wurde das Projekt jedoch nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, was Parlamentarier und Aufsichtsräte hätte stutzig machen müssen. Die Haltlosigkeit des Leistungsversprechens kann nun aber durch bahneigene Unterlagen und Ausführungen im VGH-Urteil belegt werden.[11] Strafrechtliche Relevanz könnte das nicht einlösbare Leistungszuwachsversprechen bekommen, weil damit Zuschüsse aus verschiedenen Töpfen der Öffentlichen Hand und der EU akquiriert wurden. Insbesondere die Verwendung von EU- und GVFG-Mitteln müsste einer strengen Prüfung unterzogen werden.

3. Mit dem Projektausstieg verlöre die Bahn Teile der schon zur Holding abgeführten Zusatzerlöse. Insofern mag es für Aufsichtsräte nachvollziehbar erscheinen, dass die Bahn-Vorstände so verbissen an S21 festhalten wollen.[4] Ob der Aufsichtsrat dem Vorstand aber auch nachsehen kann, dass er nach wie vor nicht davor zurückschreckt, manipulierte Entscheidungsgrundlagen vorzulegen, steht auf einem anderen Blatt. Das heißt, dass es strafrechtlich relevant werden könnte, die inszenierte „Alternativlosigkeit" wegen exorbitanter Mehrkosten nicht einer eingängigen und unabhängigen Überprüfung zu unterziehen und Alternativen rechnen zu lassen.

4. Dass das Ausstiegs-Szenario des DB-Vorstands, das die „Alternativlosigkeit von S21" durch exorbitante Verluste zu begründen sucht, jeglicher Grundlage entbehrt, lässt die Bewertung des sogenannten W-Falls (Weiterführung mit Kopfbahnhof und NBS-Anschluss übers Neckartal – K20w) durch Fachleute des BMVBS erwarten. Selbst wenn man vom Ausstiegs-Überschuss der DB (2.488 Mio.) 1.700 Mio. herausrechnet, weil sie die DB AG vermutlich zweckentfremdet und nicht mehr zur Verfügung hat, verbliebe immer noch der Bundeszuschuss von 1.229,4 Mio. €, der zur Finanzierung des W-Falls ausreichen müsste.
   Da der Bahnknoten Stuttgart derzeit nur zu rund 70 Prozent ausgelastet ist, verbliebe darüber hinaus genug Zeit, um mit den bisherigen Projektpartnern Optimierungsoptionen wie den S-Bahn-Ringschluss vom Flughafen ins Neckartal zu entwickeln und gegebenenfalls eine neue Finanzierungsvereinbarung dafür abzuschließen.

5. Sollten die Aufsichtsräte trotz der hier aufgeführten Sachverhalte Stuttgart 21 erneut ungeprüft durchwinken, nehmen sie das Risiko auf sich, wegen Beihilfe zum Betrug belangt zu werden. Dagegen dürfte auch keine Haftungsfreistellung „per Ordre de Mufti" bzw. durch die Aktionärsversammlung helfen.

6. Die wichtigste Botschaft für Aufsichtsrat, Projektpartner und die Öffentlichkeit ist jedoch, dass **Ausstieg und Alternative längst finanziert** sind!

F: Schlussfolgerungen aus dem Blickwinkel der Projektpartner:

1. Die Volksvertreter in Bund, Land und Stadt sind gemäß ihrem Amtseid ebenso wie die DB-Aufsichtsräte in der Pflicht, die Vorwürfe der Finanzierungs- und Leistungslüge und den sich daraus ableitenden Subventionsbetrug zu überprüfen und gegebenenfalls Konsequenzen zu ziehen.

2. Die von Bund und Bahn angedrohte Klage zur Durchsetzung der Nachschusspflicht von Land und Stadt kann zur juristischen Aufarbeitung der versteckten Projektfinanzierung und des damit verbundenen Subventionsbetrugs genutzt werden.

3. Die irreführende Darstellung der Finanzierungsanteile ist zu revidieren, indem alle parallel erfolgten Zuwendungen an die Bahn eingerechnet werden und an der Projektfinanzierung vorbei eingerichtete Sondertöpfe zur Projektförderung transparent gemacht werden. Damit ließe sich zudem belegen, dass die Projektkosten incl. Risikoübernahmen insbesondere durch die Stadt schon weit höher liegen, als von der Bahn nunmehr zugegeben[4].

4. Sollten sich die Projektpartner nach Aufarbeitung aller Missstände und dem Projektausstieg dazu entschließen, die offiziellen Projektbeiträge dennoch in den Ausbau des Bahnknotens zu investieren, wäre genug finanzieller Spielraum für eine die ganze Region voranbringende Alternative vorhanden.

Anmerkungen/Quellen:

1.: StN, 6.2.2013: „So will Grube die Mehrkosten in den Griff bekommen“
http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-so-will-grube-die-mehrkosten-in-den-griff-bekommen.77b8e78f-5007-40bb-b18d-99d332de8414.html

2.: StZ, 6.2.2013: „Bahn prophezeit zehn Jahre Neuplanung“
http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-prophezeit-zehn-jahre-neuplanung.c5ce863c-b84c-4e6c-a44a-001996cca14d.html
„Eingeräumt wird (vom Bahnvorstand), dass die bis Ende 2012 tatsächlich aufgelaufenen Projektkosten bei 430 Millionen Euro liegen – 71 Millionen davon entfallen auf die Bahn.“

3. Spiegel, 8.2.2013: „Prognosen der Bahn: Regierung bezweifelt Ausstiegskosten“
http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/stuttgart-21-aufsichtsraete-zweifeln-an-kosten-fuer-den-ausstieg-a-882243.html
„Die Vertreter des Bundes, darunter die Staatssekretäre des Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzministeriums, bezweifeln inzwischen nach SPIEGEL-Informationen, dass die von der Bahn angegebenen Ausstiegskosten von zwei Milliarden Euro realistisch sind. Es gebe „Grund zu der Annahme, dass die Preise künstlich hochgerechnet wurden“, sind sich die drei einig.“
Der Kopfbahnhof „könnte laut Palmer für nur etwa ein Viertel der gegenwärtig für Stuttgart 21 veranschlagten Kosten ausgebaut werden – für 1,3 bis 1,7 Milliarden Euro. Zudem könnte man dieses Vorhaben „auch stufenweise realisieren“, je nach Verkehrsbedarf und finanziellen Möglichkeiten von Stadt und Land. Stuttgart 21 dagegen sei ein „Alles-oder-nichts-Projekt. Das ist nicht mehr zeitgemäß.“

4.: Finanzierungsbroschüre „Abgezockt und abgehängt“ (in Überarbeitung):
http://www.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/Broschueren/S21-Finanzierung_2_Aufl_Web.pdf
Aktualisierte Tabelle in zwei Varianten: einerseits mit Verlagerung des Risikopuffers von 1.200 Mio. auf die Stadt, andererseits mit vollständiger Übernahme der Mehrkosten durch die Bahn (siehe S. 7).
http://www.parkschuetzer.de/diskussionen/argumente/themen/1846/beitraege/38482

5.: Schusters fragwürdiger Immobilien-Deal (s.a. S. 8):
http://www.parkschuetzer.de/diskussionen/argumente/themen/1846/beitraege/38232
Die Präambel des Kaufvertrags enthält einen bezeichnenden Satz zum Charakter des Projekts und zur Funktion des vorgezogenen Immobiliendeals:
„Gleichzeitig werden durch die frühzeitige Realisierung der für die kaufgegenständlichen Flächen erzielten Grundstückserlöse die Deutsche Bahn AG und die DB Netz AG in die Lage versetzt, einen Beitrag zur Finanzierung des Gesamtprojekts zu leisten.“

6.: VCD-Studie zum Großen Nahverkehrsvertrag, erstellt von Matthias Lieb, Wirtschaftsmathematiker und VCD-Landesvorsitzender: http://www.vcd-bw.de/presse/2012/verkehrsvertrag/20120630_VCD-Studie_zum_Verkehrsvertrag_Land-DB_AG.pdf

7.: Bahn-Aufsichtsratsmitglied Alexander Kirchner zu Chancen (50/50) und Ausstiegskosten: http://www.focus.de/politik/deutschland/stuttgart-21/chancen-bei-50-50-bahn-aufsichtsrat-haelt-aus-von-stuttgart-21-fuer-moeglich_aid_916959.html
Mitschrift unter http://www.dradio.de/dlf/sendungen/interview_dlf/2006612/

8.: Gutachten der Märkischen Revision für das Verkehrsministerium Bad.-Württ. (MVI) vom 26.10.2011: http://www.parkschuetzer.de/assets/discussion_thread_entries/37918/original/111026_M_rkische_Ausstiegskosten_Gutachten_MVI.pdf?1355334144

9.: Gewerkescharfe Bewertung der Ausstiegskosten durch Hans Heydemann (Ingenieure22) vom 12.2.2013: http://www.parkschuetzer.de/assets/discussion_thread_entries/38863/original/130215_Heydemann_Ausstiegskosten_S21.pdf?1361568807

10.: StZ, 13.12.2012: „Projektpartner verstehen Rechnung der Bahn nicht“
http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kostenexplosion-bei-stuttgart-21-projektpartner-verstehen-rechnung-der-bahn-nicht-page1.f2573ca5-815c-4ad8-9de5-3da13528f93d.html
Verweis auf eine „Notiz des Bahn-Vorstands an den Aufsichtsrat aus dem Jahr 2009. Darin steht, dass ein Stopp von Stuttgart 21 nur „zu entsprechenden Korrekturbuchungen“ führen würde. Die Rückabwicklung würde sich auf die Liquidität des Unternehmens auswirken, aber nicht auf das Vermögen.“

11.: Faktensammlung von Wikireal zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21
http://www.wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Leistung

Nr.	Zwischenbilanz des „eigenwirtschaftlichen Projekts“ der DB	DB-Erlöse	DB-Invest	Bund/EU	Land	Stadt	Flughafen	Kreise	Summe
1	Schlüssel gemäß Finanzierungsvereinbarung in Mio. Euro [incl. Zeile 2]	*	-1.237,0	-1.229,4	-370,3	-31,6	-107,8	-100	**-3.076,1**
2	[incl. zweckentfremdeter GVFG-, Regionalisierungs- und Nahverkehrsmittel]			*[365,6]	*[285,7]				*[615,3]
3	Risikobeteiligung bei maximalen Projektkosten von 4.088 Mio.		-232,0	0	-453,6	-206,9	-119,4	0	**-1.011,9**
I	**Offiziell genannte Anteile der Projektpartner** in Millionen Euro[1]		**-1.469,0**	**-1.229,4**	**-823,8**	**-238,6**	**-227,2**	**-100,0**	**-4.088,0**
5	Verteilung der verlautbarten Finanzierungsbeiträge in Prozent		36,0 %	30,0 %	20,0 %	6,0 %	5,6 %	2,4 %	100 %
6	Diese Zahlen suggerieren, dass zwei Drittel der Projektfinanzierung von Bund und Bahn erbracht werden, also von „außen“ ins Land fließen, und grenzen die folgenden Aufwendungen und Erlöse aus (II):								
II	**In den offiziellen Zahlen nicht berücksichtigter oder versteckter Zusatzaufwand der Projektpartner bzw. Zuwendungen an die DB sowie Erlöse der DB:**								
8	Verdeckte Vorteilsgewährung für DB durch das Land bis 2016 (VCD)[7]	[+1.200]			-1.200,0				-1.200,0
9	Bau des zweiten Flughafenhalts (nicht in Projektkosten integriert)[11]	[+150]					-150,0		-150,0
10	Sonderüberweisung des Flughafens an die DB ohne Gegenleistung[6]	[+112]					-112,0		-112,0
11	Kauf des Gleisvorfelds und Abstellbahnhofs durch die Stadt[3]	[+459]				-459,0			-459,0
12	Zweimaliger Zinsverzicht der Stadt zugunsten der Bahn[4] (bis Ende 2020)	[+780]				-780,0			-780,0
13	Kauf des Güterbahnhofs Cannstatt durch die Stadt (ohne Sanierung+Zins)[20]	[+40,5]				-40,5			-40,5
14	Verdeckte Vorteilsgewährung durch die Stadt (SSB, Schulen, Bäder) [12 + 13]	[+100]				-100,0			-100,0
15	Bis 2054 einzusparende Instandhaltungskosten (Hbf+Gleisvorfeld)[16]	[+1.500]							-2.841,5
16	Immobilienerlöse durch Verkauf von A1-Fläche incl. LBBW-Flächen (geschätzt)	[+500]							[-2.619,0][I]
17	**Zwischensummen** auf Basis offizieller Projektkosten von **4.088 Mio. €**	**[+4.841,5]***	**[-1.469,0]**	**-1.229,4**	**-2.023,8**	**-1.618,1**	**-489,2**	**-100,0**	-5.460,5
18	**Saldo der Bahn** und Verteilung der tatsächlichen Projektlasten	**+3.372,5**	0 %	22,5 %	37,1 %	29,6 %	9,0 %	1,8 %	100 %
19	Mit dem Großteil des nicht berücksichtigten Aufwands sollte die DB in die Lage versetzt werden, das Projekt mitzufinanzieren. Die Differenz zu den offiziellen Angaben beträgt **2.841,5 Mio. Euro** (= 70 %)								
III	**Umlegung der Ergebnisse von Flughafen und Region auf die Anteilseigner bzw. betroffene Kreise und Umlegung des Risikofonds** (438 Mio. €):								
21	Umlegung des Ergebnisses des Flughafens auf seine Anteilseigner				-318,0	-171,2	–		
22	Verlagerung des städtischen Anteils an der „Regionalumlage“ [20]					-26,0		**-74.0	
23	Eingeplante Anteile an Kostensteigerung auf offiziell max. 4.526 Mio. €		[-278,0]	–	-106,8	-53,2		–	-160,0
24	**Zwischensummen** auf Basis offizieller Projektkosten von **4.526 Mio. €**	[+4.841,5]*	**[-1.747,0]**	**-1.229,4**	**-2.448,6**	**-1.868,5**	**–**	**-74,0**	-5.620,5
25	**Saldo der Bahn** und aktualisierte Verteilung der Projektlasten	**+3.094,5**	0 %	21,9 %	43,6 %	33,2 %	–	1,3 %	100 %
IV	**Aktuell eingestandene Kostensteigerung auf mind. 5.626 Mio. €** (zuzügl. weitere Risiken sowie S21plus+ und Filder+ in Höhe von 1.200 Mio. **zulasten der DB**)								
27	Vorausssichtl. Aufteilung der Projektkosten-Zunahme auf 6.826 Mio. €[10]		[-2.300,0]	0	0	0	–	0	0,0
28	**Summen** auf Basis künftiger offizieller Projektkosten von **6.826 Mio. €**	[+4.841,5]*	**[-4.047,0]**	**-1.229,4**	**-2.448,6**	**-3.068,5**	–	**-74,0**	-5.620,5
29	**Saldo der Bahn** und aktualisierte Verteilung der Projektlasten	**+794,5**	0 %	18,0 %	35,9 %	45,0 %	–	1,1 %	100 %
30	Plus der Bahn gegenüber Belastung der Öffentlichen Hand (incl. Bund)	**+794,5 Mio**. €		Bund + Land + Stadt + Kreise zus. **-5.620,5 Mio.** €					
31	Plus von Bahn + Bund gegenüber Belastung von Land + Stadt + Kreisen	DB + Bund zus. **-434,9 Mio**. €		Land + Stadt + Kreise zus. **-4.391,1 Mio**. €					
32	* Zahlen in eckigen Klammern werden in der Summenspalte rechts nicht einbezogen. ** Die 74 Mio. stehen hier für die vier Nachbarkreise LB, WN, ES u. BB mit jeweils 18,5 Mio. Euro.								
33	Die Stadt kann nur einen Bruchteil ihrer Investitionen durch Immobilienerlöse refinanzieren, da sie für Altlastensanierung, Nivellierung und Erschließung aufkommen muss und 25 % (Park + A3) unverkäuflich sind.								
34	Die aktuellen Zahlen (IV) stammen vom Verkehrsministerium, das weitere „Geschenke“ ausgeschlossen hat: http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/115230/ (12.12.2012).								
35	Vorbehalt: Da DB, Land und Stadt einige Unterlagen zur Finanzierung unter Verschluss halten, kann hier kein Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit aller genannten Daten erhoben werden.								

Schusters fragwürdiger Immobilien-Deal

Nachdem die DB das „unwirtschaftliche“ S21-Projekt 1999 auf Eis gelegt hatte, lockten die Repräsentanten von Land und Stadt die Bahn 2001 mit verdeckten Geschenken, um sie zum Wiedereinstieg zu bewegen. So ließen sich OB Wolfgang Schuster und die Gemeinderatsmehrheit auf einen obskuren Immobilien-Deal zu unsäglich schlechten Konditionen ein: Sie kauften der Bahn für 459 Millionen Euro die Gäubahntrasse von Vaihingen bis zum Nordbahnhof sowie das komplette Gleisfeld zwischen Pragtunnel und Bonatzgebäude ab, obwohl diese rund 117 Hektar umfassenden Flächen frühestens in zehn, realistisch nicht einmal in zwanzig Jahren und zu einem beträchtlichen Teil nie bebaut werden könnten. Dabei verzichtete Schuster auf Pachteinnahmen für die Weiternutzung durch die Bahn, ebenso auf Zins und Zinseszins im Gegenwert von über 780 Millionen Euro und schulterte darüber hinaus ein weiteres Kostenrisiko: die fällige Altlastensanierung insbesondere im Bereich des Wartungsbahnhofs (B) wie auch beim ehemaligen Nordbahnhof (C).

A3: Eine nicht bebaubare Mondlandschaft zum Preis eines Filetstücks

Aber es kommt noch besser: Schuster kaufte der Bahn nicht nur bebaubare Gleisflächen ab, sondern auch nutzloses Begleitgrün entlang der verbleibenden S-Bahn-Strecke und obendrein das nicht verwertbare Dach des Tiefbahnhofs zwischen Nord- und Südflügel. Für dieses „A3-Areal“ zahlte Schuster die stolze Summe von 19,4 Millionen Euro. Das entspricht einem Quadratmeterpreis von 1.367 Euro; verzinst bis 2020 macht das über 3.500 Euro/qm. Die Stadt zahlt demnach rund 50 Millionen Euro nicht etwa für ein Filetstück, sondern für ein trostloses Flachdach durchsät mit den vier Meter hohen Kegeln der „Lichtaugen“. Zusammen mit dem Glasdach des neuen Nordeingangs belegen diese Bahnhofselemente rund 3.500 Quadratmeter. 24 Prozent der 14.185 Quadratmeter großen A3-Fläche stehen also für den „Straßburger Platz“ gar nicht zur Verfügung. Der Kaufpreis für den begehbaren Teil dieser Mondlandschaft steigt damit weiter auf 4.685,50 Euro pro Quadratmeter! Ein Preisniveau, das weit über demjenigen des von der Bahn selbst vermarkteten A1-Geländes liegt und den dafür angemessenen Preis der D-Flächen (34 €/qm) um das 138fache übersteigt! Der Kauf von A3 dient demzufolge allein dem Zweck, der Bahn städtisches Geld zuzuschieben. Künftig hätte die Stadt wohl auch noch die Unterhaltskosten für das Bahnhofsdach am Hals. Ob diese schlecht getarnte Vorteilsgewährung gerichtsfest ist?

B: Vorspiegelung falscher Tatsachen

Unredlich ist, dass Schuster bei der Schilderung seiner städtebaulichen Visionen stets den Eindruck vermittelt, bereits über das gesamte B-Areal verfügen zu können. Denn den 4,5 Hektar großen und in nebenstehender Karte gelb hervorgehobenen Bereich des Paketpostamts hat die Stadt noch gar nicht gekauft. Die Post hält damit quasi ein Sperrgrundstück in der Hand, das sie sich versilbern lassen kann: Nimmt man nur das Preisniveau des übrigen B-Areals zum Maßstab, das die Stadt 2001 für 99,5 Millionen Euro erwarb und das Ende 2010 einen Verkehrswert von nahezu 200 Millionen Euro hatte, würde das Postgelände die Stadt noch mindestens weitere 35 Millionen Euro kosten.

D: Fortgesetzter Verzicht der Stadt

Unabhängig vom Projektausstieg muss auch bei S 21 der Verkauf der Gäubahntrasse rückgängig gemacht werden, weil das im Stresstest präsentierte Notfallkonzept der Bahn ohne diesen Bypass auf die Filder nicht funktioniert. Die für die D-Flächen aufgebrachten 13 Millionen Euro (34 €/qm) und den Gegenwert der Gleisweganteile an der für 388 €/qm gekauften C2-Fläche hätte die Stadt bereits zuzüglich Zinsen in Millionenhöhe zurückfordern müssen. Außerdem stellt sich die Frage einer Wertberichtigung für die C-Bereiche, sollten sie planabweichend durch Gleise zerschnitten werden. Wer diesen obsoleten Kauf zum Nachteil der Stadt nicht revidiert, setzt sich dem Vorwurf der Untreue aus.

Refinanzierung illusorisch

Zieht man von der incl. Postgelände 122 Hektar umfassenden Gesamtfläche die 38 Hektar der Gäubahntrasse (D) ab, verbleiben für das neue Stadtquartier statt der behaupteten 100 nur 85 Hektar. Diese Brutto-Fläche reduziert sich zudem um die 20 Hektar umfassende Parkerweiterung, die 1,4 Hektar große A3-Fläche und um nicht verwertbares „Schienenbegleitgrün“ auf runde 60 Hektar, abzüglich Erschließungsflächen max. 50 Hektar. Dafür verschleudert die Stadt incl. Zinsen rund 1,25 Milliarden Euro, das heißt pro Quadratmeter 2.500 Euro, und verspricht bezahlbare Wohnungen im Rosensteinviertel! Schusters Wunder ... pf

Graphik 3: P. Fendrich (Kartengrundlage: LHS)

Vorgezogener Bahngeländekauf ohne Verzinsung			
Teilgebiet	Fläche qm	Kaufpreis EUR	EUR/qm
A2	105.249	223.333.709	2.122
A3	14.185	19.397.638	1.367
B	430.705	99.437.848	231
C1	133.012	58.491.449	440
C2	117.000	45.376.827	388
Summe:	800.151	446.037.470	Ø 557
+ D	+ 376.871	+ 12.934.791	34
Summe:	1.177.022	458.972.261	Ø 390

Quelle: LHS

Anlage 2

Anlage 17

Ingenieure 22

Die wirklichen „Ausstiegskosten“ aus S21 / Stand Februar 2013

Was kostet der Ausstieg aus Stuttgart 21?

Die Antworten auf diese Frage sind sehr widersprüchlich – je nachdem, ob man Projektbefürworter oder Projektkritiker fragt. Bahnvorstand Kefer spricht von 2 Milliarden Euro, wobei er Nachweise dafür bisher schuldig blieb. Andere Projektbefürworter rechnen „Pi mal Daumen“ sogar mit 3 oder 5 Milliarden Euro. Projektkritiker dagegen nennen sehr viel niedrigere Summen.

Auf Seiten der Projektbefürworter findet man nicht eine einzige belastbare Zusammenstellung der Kosten. Daher möchten wir versuchen, uns mit einer möglichst detaillierten Aufstellung den tatsächlichen „Ausstiegskosten“ (*), so gut es geht, anzunähern, wobei wir uns durchaus der Tatsache bewusst sind, dass wir bei einigen Positionen nur Annahmen treffen können, weil die Bahn keinerlei Einblicke in die geschlossenen Verträge gewährt.

Das gehört zu den „Ausstiegskosten“, wenn Stuttgart 21 jetzt beendet wird:

1. Insgesamt aufgelaufene Planungskosten für Tiefbahnhof S21 lt. Bahnchef Grube	*~227,0 Mio. €*
2. Mögliche Entschädigungszahlungen für Aufhebung erteilter Bau-Verträge	*~ 37,0 Mio. €*
3. Mögliche Entschädigungszahlung für gebaute Tunnelbohrmaschine	*~ 32,0 Mio. €*
4. Bisher tatsächlich ausgeführte Baumaßnahmen:	*~ 67,0 Mio. €*
Insgesamt	***~ 363,0 Mio. €***

Erläuterungen:

1. Die 227 Mio. € aufgelaufenen Planungskosten der Bahn hatte Bahnchef Grube bei seinem Vortrag am 23.5.2011 selbst genannt. Diese haben sich für die Bahn in der Zwischenzeit nicht mehr nennenswert erhöht, denn die Ausführungs-Planung ist als Bestandteil der Auftragsleistung in den Auftragskosten enthalten.

2. Da mit dem Tunnelbau noch nicht begonnen wurde, fallen für den Tunnelbauer Porr bei einem „Ausstieg aus S21“ allenfalls Entschädigungszahlungen in der Größenordnung von vielleicht 1,0 Mio. € für nachzuweisende Aufwendungen (etwa vorbereitende Planungsmaßnahmen) an; auf mehr besteht für den Auftragnehmer kein Rechtsanspruch. Dies gilt sinngemäß für die weiteren von der DB vorab erteilten Aufträge, die bisher nicht in Angriff genommen werden konnten.
   Insgesamt setzen wir **37,0 Mio. €** an Entschädigungen für die beauftragten Unternehmen an.

3. Für die von der Bahn Anfang 2012 voreilig bestellte und zwischenzeitlich von Fa. Herrenknecht gebaute Tunnelbohrmaschine im Wert von schätzungsweise 80 Mio. Euro besteht ein Vergütungs-Anspruch, allerdings nicht in voller Höhe, weil diese ja auch für andere Vorhaben eingesetzt werden kann. Deshalb werden hierfür **32 Mio. Euro** entsprechend rd. 40 % der mutmaßlichen Baukosten für die Tunnelbohrmaschine angesetzt.

4. Bisher tatsächlich ausgeführte Baumaßnahmen:
   Von den vergebenen Aufträgen ist nicht der gesamte Auftragswert maßgebend, sondern nur die bis dahin tatsächlich ausgeführten Leistungen und die nachgewiesenen Aufwendungen. Im Übrigen kann man davon ausgehen, dass die Bahn entsprechende Rücktrittsklauseln in die Verträge eingebaut hat.
   Die bisher ausgeführten Baumaßnahmen werden im Folgenden aufgeschlüsselt:

1) **Umbau-Arbeiten Gleisvorfeld** und **Verlängern der Bahnsteige**	
20 Monate je ~ 2 Mio. €/Monat, geschätzt:	**~ 40 Mio. €**
2) **Errichten Grundwasser-Management-Anlage (GWM):**	
vermutlicher Gesamtauftragswert 20 Mio. Euro, bestehend aus:	
- Detailplanung, Konstruktionsarbeit, Inbetriebnahme	~ 0,5 Mio. €
- Bauwerk errichten, einschl. Gelände herrichten	~ 1,3 Mio. €
- zentrale Grundwasser-Aufbereitungsanlage GWM	~ 2,5 Mio. €
- 17 km Rohrleitung DN 150 - 200 liefern u. verlegen je ~ 300 €/m	~ 5,1 Mio. €
- Tragkonstruktionen zum Aufständern der Leitungen, Rohrbrücken	~ 2,5 Mio. €
- 17 km El.-Begleitheizung Rohrleitung liefern u. verlegen je ~ 50 €/m	~ 0,9 Mio. €
- Elektro-Versorgung und Elektro-Installation GWM	~ 1,0 Mio. €
- Meß-, Steuer-, Regel- und Überwachungstechnik, Leittechnik	~ 2,5 Mio. €
- 55 Infiltrationsbrunnen bohren u. betriebsfertig herrichten je 30 T€	~ 1,7 Mio. €
- Betreiben, Überwachen und Warten der Anlagen über 10 J. Bauzeit	~ 1,0 Mio. €
- Rückbau und Entsorgung der Anlagen nach Ende der Bauzeit	~1,0 Mio. €
davon für GWM bis jetzt verbaut, geschätzt:	**~ 15 Mio. €**

3) **Abriß Nordflügel** Kosten für Abbruch und Entsorgung, geschätzt	~ 0,3 Mio. €
- **Abriß Südflügel** (wie vor)	~ 0,8 Mio. €
- **Abriß Bahndirektionsgebäude H7 Jägerstraße** (wie vor)	~ 0,8 Mio. €
- **Abriß Landespavillon** (wie vor)	~ 0,2 Mio. €
- **Umsetzen Dannecker-Denkmal** „Herzog Eberhard“, geschätzt	~ 0,1 Mio. €
- **Abstütz**- und **Sicherungsmaßnahmen** für **beschädigtes Bahnhofsdach**	~ 0,7 Mio. €
- **Schaffen von Logistikflächen, Baustraßen anlegen usw., geschätzt**	~ 0,5 Mio. €
- **Umlegen** von **Kabeln** am Nord-Ausgang (im Januar 2011 ausgeführt)	~ 0,3 Mio. €
- **Fällen** u. **Beseitigen** der **27 Bäume** im Park am 1.10.10 für GWM je 3,0 T€	~ 0,09 Mio. €
- **Ausheben** und **Umpflanzen** der **16 Bäume** am Nord-Ausgang am 8.2.11	~ 0,16 Mio. €
- **Fällen u. Beseitigen der Bäume** vor „Röhre“ am 30.01.12	~ 0,06 Mio. €
- **Fällen** / **Umpflanzen 180 Bäume** im Mittleren Schloßgarten am 15.2.12	~ 1,25 Mio. €
- **Umlegen Fernheizleitung DN 400** im Mittleren Schloßgarten ~2x300 m	~ 0,5 Mio. €
- **Bauzaun** u. **vorbereitende Erdarbeiten** im Mittleren Schloßgarten, geschätzt	~ 0,2 Mio. €
- **Baugrube Technikgebäude** ausheben ~ 30.000 m^3 x 120 €/m^3	~ 3,6 Mio. €
- **Rohbau Technikgebäude** bisher erstellt ~30 % v 20.000 m^3 x 250 €/m^3	~ 1,5 Mio. €
- **Umlegen Abwasserkanal DN 1.000** innerhalb Baugrube ~150 m x 1.400 €/m	~ 0,2 Mio. €
Baufeld- und Rohbaukosten, geschätzt:	**~ 11,26 Mio.€**

bis jetzt insgesamt verbaut (Stand Februar 2013): **~ 67 Mio. €**
d.h. gerade mal **1 % der momentanen Gesamt-Baukosten!**

Bei seinem Vortrag am 23.5.2011 an der Uni Stuttgart gab Bahnchef Rüdiger Grube auf Nachfrage folgende Positionen als „Ausstiegskosten“ an:

1. Rückabwicklung der von der Stadt Stuttgart 2001 gekauften Bahngrundstücke	*~ 459 Mio. €*
2. 5,5% Zinsen hierauf seit 2001 bis 2010	*~ 280 Mio. €*
3. Rückzahlung des Zuschusses vom Flughafen	*~ 115 Mio. €*
4. Aufgelaufene Planungskosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm	*~ 270 Mio. €*
5. Aufgelaufene Planungskosten für Stuttgart 21	*~ 227 Mio. €*
6. Vergebene Aufträge („Handwerkerrechnungen“) Stand Mai 2011	*~ 200 Mio. €*
	~ 1.551 Mio. €

Was gehört NICHT zu den „Ausstiegskosten“?

1. + 2. Der größte Posten der vermeintlichen „Ausstiegskosten“ ist **die Rückabwicklung des Grundstücksgeschäftes** der von der Stadt Stuttgart vorab erworbenen Gleisflächen samt Zinszahlungen. Dies sind jedoch keine „Ausstiegskosten“, denn der Bahn entsteht **dadurch kein Vermögensschaden**. Sie zahlt lediglich das 2001 erhaltene Geld samt Zinsen an die Stadt Stuttgart zurück und erhält dafür die Besitzrechte an ihren Gleisflächen wieder. Es geht hier im Grunde genommen um die Rückzahlung eines von der Stadt Stuttgart gewährten „verkappten Darlehens“, mit dem die Bahn in den zurückliegenden 12 Jahren Gewinne erwirtschaftet hat.

Gemäß § 18 des Kaufvertrages von 2001 muß die Bahn bei Nichtverwirklichung des Vorhabens die Kosten des Grundstückverkaufes und die Zinsen an die Stadt Stuttgart zurückzahlen.

Und die hochverschuldete **Stadt Stuttgart würde durch diese Rückabwicklung über 800 Mio. € zurückbekommen** (inkl. Zinsen bis 2012), mit denen endlich die dringenden Sanierungen an Schulen, Kindertagesstätten, Straßen usw. durchgeführt werden könnten.

3. Die Rückzahlung des Flughafen-Zuschusses von 115 Mio. € ist ebenfalls kein Schaden für die Bahn und zählt somit nicht zu den „Ausstiegskosten“; die Bahn hat dieses **Geld für eine Bauleistung erhalten, die sie dann nicht erbringen muß** (ohne S21 muss sie keinen Bahn-Anschluss am Flughafen bauen).

4. Und schließlich: die aufgelaufenen **Planungskosten für die Neubaustrecke haben nichts mit dem Tiefbahnhof Stuttgart21** zu tun.

5. Die von Herrn Grube genannten Planungskosten für S-21 haben wir zu den „Ausstiegskosten“ gezählt.

6. Bei den vergebenen Aufträgen ist nicht der gesamte Auftragswert maßgebend, sondern lediglich die bis dahin ausgeführten Leistungen und die nachgewiesenen Aufwendungen. Wir haben dafür 37 Mio. Euro angesetzt.

Somit sind die Positionen 1-4 nicht als „Ausstiegskosten“ anzusetzen; die Position 6 nur zum Teil. Auf diese Weise schmelzen die von Herrn Dr. Grube genannten 1,5 Mrd. Euro auf gerade mal 264 Mio. Euro zusammen.

Fazit:

Nach unserer Aufstellung (s.o.) liegen heute die „Ausstiegskosten“ eher bei 363 Mio. Euro als bei den vollmundig verkündeten 2-5 Milliarden Euro der Projektbefürworter. Letztere beziehen dabei auch Positionen ein, die eindeutig nicht zu den „Ausstiegskosten“ zählen. So hoch angesetzt, sollen sie offenbar einen Grund dafür liefern, das Projekt fortzuführen - ohne Rücksicht auf die katastrophalen Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung.

Hervorzuheben ist bei den „Ausstiegskosten“, dass es sich um sowieso bereits ausgegebenes Geld handelt. Bei Aufgabe des Vorhabens S21 sind nachträglich nur die möglichen Entschädigungsansprüche für die eingegangenen Verträge noch zu bezahlen – also lediglich etwa 69 Mio. €! Dass sich die Deutsche Bahn bei der Vergabe der Verträge höchst fahrlässig verhalten hat, weil sie die Verträge ohne solide Durchfinanzierung und ohne abgeschlossene Planfeststellung eingegangen ist, lässt die Kosten noch zwielichtiger erscheinen.

Ein Teil der bereits ausgeführten Maßnahmen, insbesondere derer zur Bereinigung und Erneuerung der Gleisanlagen, ist bei der Wieder-Ertüchtigung des Kopfbahnhofes verwertbar, diese Kosten-Anteile sind somit nicht einmal verloren! Entsprechendes kann auch für das derzeit noch im Rohbau befindliche „Technikgebäude“ gelten; hier kann wie beabsichtigt das dringend zu erneuernde Stellwerk untergebracht werden.

*** Was sind überhaupt „Ausstiegskosten“?**

Dazu zitieren wir Rechtsanwalt Arne Maier aus “ Gutachterliche Stellungnahme zu der Frage, mit welchen rechtlichen Konsequenzen die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG im Falle einer Fortsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ zu rechnen hätten”.:

„Seite 5:

Unklar ist, wie die Kosten, die das Projekt bis zu seiner Beendigung verursacht hat („Ausstiegskosten“)(13), zwischen den Projektbeteiligten aufzuteilen sind. Sinnvollerweise werden die Projektbeteiligten auch diese Kostenverteilung einvernehmlich regeln. Die Deutsche Bahn AG wird einen Großteil der Kosten tragen müssen.(14)

Fußnoten (13) und (14):

(13) Der Begriff „Ausstiegskosten“ ist irreführend, weil er suggeriert, dass die Kosten durch den Ausstieg verursacht würden. Tatsächlich handelt es sich um Einstiegskosten. Die Kosten wurden durch den Einstieg in das Projekt verursacht, der sich nunmehr als Fehler erwiesen hat. Der rechtzeitige Ausstieg verursacht die Kosten nicht, sondern er verhindert den weiteren Anstieg der Kosten.

(14) Hätte die Deutscher Bahn AG die Mehrkosten vor dem 31.12.2009 offengelegt, so hätte sich das Land Baden-Württemberg an den Ausstiegskosten beteiligen müssen, § 2 Abs. 2 des Finanzierungsvertrags vom 02.04.2009. Bei einem späteren Ausstieg finden die in § 2 Abs. 2 geregelten Ausstiegsmodalitäten jedoch keine Beachtung, § 8 Abs. 4 Satz 2 des Finanzierungsvertrags.“

Zitatende.

2011 vor der Volksabstimmung versuchte die Deutsche Bahn, alle Welt Glauben zu machen, mit den gedeckelten Kosten von 4,7 Milliarden Euro einschließlich Risiko-Puffer könne man getrost NEIN in der Volksabstimmung stimmen. Alle bisherigen Aufträge für das Projekt seien zu Festpreisen vergeben worden, daher sei man vor Überraschungen gefeit. Diese Täuschung wurde exakt bis einen Tag nach der Volksabstimmung aufrecht erhalten. Danach war es für die Bahnoberen ganz selbstverständlich, dass die Kosten auch über das gedeckelte Maß hinausgehen könnten. Sieht man sich den Umfang der vergebenen Aufträge nach dem 27.11.2011 an und was bis zu diesem Tag vergeben worden war, sieht man, dass auch darüber die Bahn stets Unklarheit walten ließ. Vor der Volksabstimmung gab man vor, den größten Teil der Aufträge vergeben zu haben, nach der VA im Laufe des Jahres 2012 und 2013 stellte es sich heraus, dass bis zum 27.11.2011 aus heutiger Sicht ca. 10% des Vergabevolumens vergeben waren. Es muss erklärtes Ziel der Bahn gewesen sein, über die wahren Kosten zu keiner Zeit Rückschlüsse zu erlauben, um die Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse nicht zu gefährden. So wurden ohne schlüssiges Finanzierungskonzept zum frühestmöglichen Zeitpunkt wesentliche Gebäudeteile des denkmalgeschützten Bahnhofs und des Schlossgartens zerstört, um unumkehrbare Fakten zu schaffen. Dies verstößt, ebenfalls nach RA Arne Maier, gegen das Schikaneverbot gemäß BGB § 226. Hiernach ist die Ausübung einer formalen Rechtsposition unzulässig, wenn sie dem Berechtigten keinen Vorteil bringt und nur dazu dient, anderen Schaden zuzufügen.

Ingenieure22 **20. Februar 2013**
V.i.S.d.P. Hans Heydemann, Weimarstr. 44, 70176 Stuttgart

STUTTGARTER-ZEITUNG.DE

Anlage 18

Stuttgart 21

Mehrkosten kann sich die Bahn nicht leisten

Von Jörg Nauke und Thomas Braun - 26. Februar 2013 - 06:50 Uhr

Die Bahn stellt ihren Aufsichtsrat vor die Entscheidung, Stuttgart 21 fortzuführen oder auszusteigen. Bei einem Finanzierungsvolumen von nun 6,5 Milliarden Euro ist das Projekt für sie nur rentabel, wenn die Ausstiegskosten dagegengerechnet werden.

Der Technikvorstand der Bahn, Volker Kefer (links), und der Verkehrsminister Winfried Hermann streiten wegen der Übernahme von Mehrkosten aus dem Filderdialog. Foto: dpa

Stuttgart - Die Rentabilität des Milliardenprojekts Stuttgart 21 hängt nur noch an 77 Millionen Euro. So viel trennt das Projekt nach Angaben der Bahn von der Unwirtschaftlichkeit. Diese minimale Rendite gibt es auch nur, weil die Bahn in ihrer Kalkulation den Ausstieg auf zwei Milliarden Euro beziffert. Das steht in Unterlagen für die Aufsichtsratssitzung (http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-weiterbauen-ist-etwas-wirtschaftlicher.e1e92ad0-16f1-4521-b401-18c998e7dc2c.html) am 5. März, in der der Finanzrahmen von 4,5 auf 6,5 Milliarden Euro und der Eigenanteil der Bahn um zwei auf 3,7 Milliarden Euro erhöht werden soll.

Würde das Projekt ab jetzt nur noch geringfügig teurer, etwa weil sich die Partner weigern, strittige Kosten von 300 Millionen Euro zu übernehmen, oder weil diverse Posten nicht berücksichtigt oder falsch bemessen wurden, hätte das laut Beschlussvorlage Konsequenzen. Denn nur bis zur Grenze von 6,5 Milliarden Euro sei „eine relative Vorteilhaftigkeit der Fortführung gegenüber dem Ausstieg gegeben“. Welche Kosten sind strittig?

Flughafenbahnhof Hier sind bis zu 224 Millionen Euro strittig. Das sind etwaige Mehrkosten, die aus der Optimierung der Bahn-Antragstrasse resultierten. Der Schienenkonzern meint, die bessere Lage unter der Flughafenstraße sei ein teurer Sonderwunsch, weshalb das Land die Differenz bezahlen müsse. Gegenwärtig ist allerdings unklar, welche

Variante am Ende des Planfeststellungsverfahrens die vorzugswürdigere sein wird und ob die Rechnung der Bahn plausibel ist. Sollte ihr Vorschlag beim Eisenbahnbundesamt (Eba) durchfallen – das erscheint nach der Debatte über die Leistungsfähigkeit und über verschärfte Brandschutzbestimmungen im tief liegenden Bahnhof möglich – würde die Alternativtrasse zwangsläufig zur Antragstrasse. Diese würde dann aus dem Projektetat bezahlt.

Kritische Bahnexperten klagen über den unterschiedlichen Planungsstand der Varianten, so würden Äpfel mit Birnen verglichen. Ärgerlich sei auch, dass das Land dennoch eine Zahlung in Aussicht stellt, bevor das Eba entschieden hat. Sie gehen davon aus, dass die Alternative von der Bahn teuer und die Antragstrasse günstig gerechnet wurden. Ein Indiz: den Ende 2012 genannten 403 Millionen Euro Baukosten für die Antragstrasse stehen 488 Millionen Euro gegenüber, die dem Aufsichtsrat 2009 genannt wurden. Auch der zusätzliche Brandschutz für den Flughafenbahnhof ist nicht berücksichtigt. Zum Vergleich: Die Extra-Maßnahmen für die unkritischere S-Bahn-Station hat die Bahn mit 20 Millionen Euro veranschlagt.

Schlichtung Hier sind bis zu 76 Millionen Euro strittig. Die Kosten setzten sich laut Bahn zusammen aus in der Schlichtung geäußerten Sonderwünschen, die daher die Partner extra bezahlen müssten. Das Land lehnt das mit der Begründung ab, Mindeststandards bei Brandschutz und Behindertenfreundlichkeit seien selbstverständlich. Außerdem seien diverse Einrichtungen schon 2009 selbst von der Bahn für nötig erachtet worden – also zwei Jahre vor der Schlichtung.

Als Beleg dafür gilt die Notiz über ein Informationsgespräch mit dem ehemaligen OB Wolfgang Schuster und dem Regionalpräsidenten Thomas Bopp vom 24. November 2009. Darin heißt es, Kostenrisiken ergäben sich unter anderem durch die Signalisierung, durch Funkeinrichtungen für das Leitsystem ETCS, vor allem aber durch das zweite Gleis zum Flughafenfernbahnhof. Die damals noch einigen Partner Bahn und Land waren sich also schon vor der Schlichtung einer Meinung, dass dies „realistische, zusätzliche Kosten“ seien. Deshalb empfahl das Land 2009, diese Maßnahmen „den Projektkosten von Anfang an zuzuschlagen“.

Als tatsächliche Extrawünsche sind vor diesem Hintergrund lediglich die Kosten für die Verpflanzung von Großbäumen im Schlossgarten sowie der Erhalt der Gäubahn (elf Millionen Euro) anzusehen. Allerdings hat die Bahn in der Wirtschaftlichkeitsberechnung die zweite westliche Tunnelröhre (30 Millionen Euro) und die Gäubahn gleich zweimal renditesteigernd angesetzt: Sie plant einerseits, die Kosten auf die Partner abzuwälzen, rechnet die Beträge aber andererseits auch den Ausstiegskosten zu.

Grundstückskosten Hier sind 113 Millionen Euro strittig. Ein Bestandteil des Ausstiegsszenarios ist die Verpflichtung der Bahn, die Grundstückserlöse an die Stadt zurück zu bezahlen. Der Konzern nennt dem Aufsichtsrat einen Aufwand von 795 Millionen Euro. Dieser unterscheidet sich deutlich von den Zahlen, die die Stadt 2011

genannt hatte. Abzüglich der Kosten für Areale am Nordbahnhof, die die Stadt bereits bebaut, beschränkt sich der Rückzahlungsanspruch auf lediglich 682 Millionen Euro.

Verzugszinsen Hier sind bis zu 100 Millionen Euro strittig. Der DB-Aufsichtsrat erfährt nichts über Belastungen, die auf die Bahn beim Weiterbau durch Verzugszinsen zukommen. Der Verzicht der Stadt auf Strafzahlungen von 21,2 Millionen Euro jährlich wegen der verspäteten Übergabe des geräumten Gleisvorfelds beschränkt sich auf die Jahre 2010 bis 2020. Von 2021 an erhebt die Stadt Zinsen. Nachdem die Bahn den Termin für die Inbetriebnahme auf 2022 verschoben hat und die Stadt bis zu fünf Jahre für die Räumung des Areals ansetzt, muss die Bahn mit 100 Millionen Euro Verzugszinsen rechnen.

Informations-Workshop der DB AG zu Stuttgart 21 für die AR-Vertreter am 05.02.2013

Thema	**Stuttgart 21**
Kurzinformation	Am 12.12.2012 hat die DB AG den Aufsichtsrat über eine Kostenmehrung des Projekts Stuttgart 21 über den bisher vertraglich vereinbarten Risikoschirm von 4.526 Mio. € informiert und gebeten, einer Übernahme von Mehrkosten bis zu 1.1 Mrd. € zuzustimmen. Weiterhin wurden weitere „externe" Kostenrisiken in Höhe von 1.2 Mrd. € identifiziert. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat den Vorstand aufgefordert, die Interessen der Deutschen Bahn AG zu sichern und diese mittels der sogenannten Sprechklausel durchzusetzen. Am 20.12.2012 fand eine Informationsveranstaltung der DB AG für die Ressorts BMVBS; BMF und BMWi auf Fachebene statt. Im Vorfeld wurde ein 134 Fragen umfassender Fragenkatalog der AR-Mitglieder eingereicht. Am 28.01.2013 wurden auf Ressortebene die von der DB AG am 23.01.2013 gelieferten Antworten zu diesem Fragenkatalog sowie die Statusberichte der externen Wirtschaftsprüfer und Juristen erörtert. **Gemeinsames Fazit der Ressorts war, dass die Antworten und Zwischenberichte der Gutachter derzeit keine ausreichende Grundlage für eine Entscheidung des AR darstellen.** **BMF und BMWi verfolgen vor diesem Hintergrund gemeinsam mit BMVBS das Ziel, ein einheitliches Votum der Bundesvertreter zu erreichen.** I. Gesprächsziel Information

[redacted]

II. Gesprächsführungsvorschlag

- Angesichts der Bedeutung der Entscheidung sollte in jedem Fall ein einheitliches Votum der Bundesvertreter erreicht werden.
- Nach derzeitigem Stand ist die Frage einer Zustimmung des AR zu einer Erhöhung der Finanzierung durch die DB AG nicht entscheidungsreif und bedarf weiterer Informationen (Position Partner, Gesamtfinanzierung, Umgang mit negativer Kapitalrendite, Vorstandsverantwortung). Die Argumente, eine weitere Finanzierung nicht abzulehnen, sind mit Abstand zu schwach.
- Der Vorstand der DB AG soll im Workshop die Chance erhalten, seinen Vorschlag nochmals zu erläutern und weitere Gründe für die Verwerfung von Alternativen darzulegen. Die bisher angeführten Argumente greifen nicht.
- Das von der DB AG vorgesehene Datenraumkonzept (lokaler PC bei der DB AG ohne Möglichkeiten des Ausdrucks oder der elektronischen Weiterleitung) ist für die Vorbereitung eines AR nicht geeignet. Die für die Meinungsbildung vorliegenden Unterlagen und Daten müssen archivierbar sein.
- Die vom AR beauftragten Gutachten liegen nur zu einem Zwischenstand vor, wesentliche Elemente fehlen noch (z.B. PwC Prüfung der Ausstiegskosten). Insbesondere SZA enthält neben inhaltlich nicht nachvollziehbaren Ableitungen *(interner Hinweis: siehe III. Vorstand)* deutliche handwerkliche Schwächen. So wird z.B. als Sachverhalt dargelegt, dass das Präsidium am 23.11. über die Mehrkosten unterrichtet wurde. Tatsächlich war das Präsidium nur teilweise vertreten (Sts O nicht), dafür aber andere AR-Mitglieder zugegen (Sts Dr. Beus, Sts Dr. Heitzer). Auch die Darstellung der Ressortsitzung am 20.12. - in der SZA-Vertreter anwesend waren - ist unvollständig. Dort wurden nicht alle gestellten Fragen beantwortet, sondern schriftliche Unterlagen zu bestimmten Themen zugesagt, die bis heute nicht vorliegen. Im Übrigen weist SZA auf zwei Workshops für den AR hin, obwohl es sich um einen Workshop verteilt auf zwei Termine handelt.

[redacted]

...

- Die Beantwortung der Fragen aus dem Aufsichtsrat klärt die Sachverhalte nur teilweise. Einige Fragen bestehen fort, andere ergeben sich aus den Antworten und Gutachtenentwürfen neu. Zu den Fragen siehe III.
- Aus den Antworten zeigt sich, dass noch immer ein gemeinsames Verständnis zu grundsätzlichen Themen fehlt.
  - Die DB AG hat die Aufforderung des AR vom Dezember zur Aufnahme von offiziellen Gesprächen mit den Projektpartnern (Sprechklausel) bisher nicht umgesetzt (geplant ist nun Lenkungskreis am 28.2.2013).
  - Die Bitten des AR zur Prüfung einer möglichen Reduzierung des Projektumfangs durch Anpassung der Baumaßnahmen (so dass der Finanzierungsrahmen vielleicht doch ausreicht) hat die DB AG bisher nicht umgesetzt. Der Vorstand gründet seine Fortführungsempfehlung auf der Einschätzung, die Planungsvariante sei wirtschaftlicher als ein Ausstieg, konnte aber die Ausstiegskosten nicht belastbar darlegen.
- Im Workshop sollten daher schwerpunktmäßig folgende Themen besprochen werden:
  - Anwendung der Sprechklausel gemäß § 5 Abs. 10 Gemeinsame Erklärung
  - Gesamtfinanzierung,
  - Wirtschaftlichkeit, vor dem Hintergrund der identifizierten 2,3 Mrd. € Mehrkostenrisiko und zu erwartender negativer Eigenkapitalverzinsung bereits vor Beginn der Hauptbauarbeiten,
  - Weitere Alternativszenarien (z.B. Bau NBS Wendlingen – Ulm mit Anbindung in den bestehenden Bahnhof).
- Vordringlich sollte deutlich gemacht werden, dass der AR nicht über eine weitere Finanzierung entscheiden kann, bevor die Projektpartner sich über die Finanzierungsmodalitäten und die einzuschließenden Baumaßnahmen geeinigt haben.
- Weiterhin sollte ein Prüfauftrag an den Vorstand erteilt werden, angesichts der abnehmenden Unterschiede zwischen den Varianten die

[redacted]

...

Kosten für Ausstieg bzw. Alternativen ausreichend tief zu kalkulieren, um dem Aufsichtsrat eine Abwägung auf gesicherter Datenbasis zu ermöglichen.

- Der Entscheidungsfindung des AR sollte nicht weniger Zeit und Fundierung eingeräumt werden als der Schlichtung oder dem Filderdialog. Es geht um für den Konzern bedeutende finanzielle Entscheidungen mit präjudizierender Wirkung.

Vorläufige Positionierung des BMVBS:

- Aus Sicht BMVBS ist eine Grundlage, dem Vorschlag des Vorstands zuzustimmen, aus folgenden Gründen derzeit nicht gegeben:
  - Ein belastbarer aktueller GWU wurde noch nicht ermittelt bzw. ausreichend geprüft.
  - Die Beantwortung der Fragen sowie die Statusberichte der WP weisen auf erhebliche Risiken über die bisherigen Berechnungen der DB AG hinaus hin.
  - Bei Betrachtung der gesamten Mehrkosten wird die Eigenkapitalverzinsung negativ. Deshalb müssen Alternativen bis zum Ausstieg ernsthaft untersucht werden, um den Schaden minimieren zu können.
  - Die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden, ebenso kann nicht beurteilt werden, ob die Weiterführung eindeutig wirtschaftlicher als eine Alternative ist.
  - Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist eine grundlegend neue WR erforderlich, die eine Realisierung der ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg im Weiterführungsfall berücksichtigt.
  - Die Sprechklausel wurde bisher nicht angewandt. Der Vorstand ist vertraglich verpflichtet und vom AR aufgefordert worden, mit den Projektpartnern kurzfristig Verhandlungen aufzunehmen. Dabei sollten alle Möglichkeiten der gemeinsamen Bewältigung des Projekts erörtert werden.

[redacted]

- Mitfinanzierungsangebote des Vorstands können unter dem Vorbehalt einer abschließenden AR-Entscheidung in die Verhandlungen einbezogen werden.

Zum Vorwurf des behördlichen Schwergangs (EBA):

- In einer Stellungnahme des EBA wird deutlich, dass die von Seiten der DB AG geäußerten Vorwürfe gegenüber dem EBA nicht zu halten sind.
  - Gemäß EBA sind alle in der Tischvorlage genannten „kritischen" Planfeststellungsverfahren seit 2008 abgeschlossen, d. h. vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung.
  - Das EBA kritisiert seinerseits die erheblichen Mängel in der Qualität der von der DB AG vorgelegten Unterlagen (z.B. veraltete Maße bei Planungsänderungen) sowie den erheblichen Zeitbedarf der DB AG für die Erstellung und Korrektur von Planänderungsunterlagen.
  - Verfahrensverzögerungen ergeben sich vor allem aus unzureichenden und während der Planfeststellungsverfahren durch die DB AG geänderten Antragsunterlagen, bzw. zahlreichen Planänderungen nach Abschluss der Verfahren.
  - Das EBA selbst hat auf die Verfahrensdauer im Bundesdurchschnitt nur einen sehr eingeschränkten Einfluss. Rund 12 Prozent der Dauer eines Verfahrens ist der Vorgang zur Bearbeitung beim EBA. Die Durchführung des Anhörungsverfahrens obliegt dem jeweiligen Land, wobei auch hierbei dem Vorhabenträger Mitwirkungspflichten obliegen.. Das EBA hat hier weder Fach- noch Rechtsaufsicht oder anderweitige Einflussmöglichkeiten.
  - Die personelle Ausstattung des beim EBA zuständigen Sachbereichs Karlsruhe/Stuttgart trägt der Bedeutung der dort bearbeiteten Großvorhaben hinreichend Rechnung. Zusätzlich findet eine Entlastung des Sachbereichs statt, indem verschiedene Arbeitspakete in andere Standorte verlagert werden.

[redacted]

...

- Die Entscheidungen des EBA mit dem Ziel einer frühzeitigen und möglichst umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit entsprechen dem politischen Anspruch nach Transparenz der Verfahren. Bürgerbeteiligung kann bei Großprojekten spätere kostenaufwändige Konflikte verhindern. (Siehe Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, das Herr Minister am 6. 11.2012 der Öffentlichkeit vorgestellt und am 29.11.2012 dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG übermittelt hat. Das Handbuch sollen sowohl die Behörden als auch die DB AG umsetzen).

- Dem vom Vorstand der DB AG geäußerten Vorwurf der Verfahrensverzögerung durch „behördlichen Schwergang" sollte dementsprechend deutlich entgegen getreten werden.

III. Ergebnisse der Auswertung der Antworten auf den Fragenkatalog und der vorgelegten Zwischenberichte der Gutachter

Die DB AG hat die 34 Fragen des BMVBS in unterschiedlicher Qualität beantwortet. Teilweise wurde auf die dem Aufsichtsrat am 12.12.2012 vorgelegte Tischvorlage verwiesen (Teilweise nachvollziehbar, da die Fragen formuliert wurden, bevor die Tischvorlage bekannt war, aber angesichts der Zusagen der DB AG zur Übermittlung weitergehender erläuterter Daten in der Informationsveranstaltung am 20.12.2012 nicht ausreichend). Manche Fragen wurden ausweichend beantwortet. Nachfragen aus der Ressortsitzung am 20.12.2012 wurden nicht beantwortet. So wurde dort beispielsweise die Frage nach Kostenelementen wie folgt konkretisiert: Zur Erläuterung der in Folie 11 dargestellten Zahlen bittet der Bund im erbetenen Bericht um nach PFA und Gewerken aufgegliederte Menge-Preis-Tabellen. Um die Kostenentwicklung transparent zu machen, sollten diese Tabellen die Werte für folgende Daten nebeneinanderstellen 04/2009, 12/2009, 03/2012, 12/2012.

Die entscheidenden Fragen zu, **GWU, Wirtschaftlichkeit** und **Gesamtfinanzierung** wurden nicht bzw. nur eingeschränkt beantwortet. Fragen zur Behandlung im **Vorstand** bzw. durch Vorstandsmitglieder wurden sehr oberflächlich beantwortet, die Antworten weichen teilweise von Ausführungen der Gutachter ab (PwC, S. 17+24: Infrastrukturvorstand kannte vorläufige Ergebnisse/Gesamtüberblick Chancen und Risiken seit 2.7.2012; DB AG, S. 67: erste Einschätzungen wurden am 3.8.2012 erörtert). Fragen zur Rechtmäßigkeit des Vorstandsvorschlages (keine Umsetzung der vertraglich verpflichtenden Sprechklausel, den Tatsachen nicht entsprechende Behauptung einer

[redacted]

...

bestehenden sicheren Gesamtfinanzierung) wurden vom Rechtsgutachter SZA unter Verweis auf dem AR nicht zur Verfügung gestellte Gutachten (Freshfields und Hengeler-Müller) nicht nachvollziehbar geprüft.

Gesamtwertumfang (GWU)

Ein neuer GWU soll zum AR-Workshop am 05.02.2013 vorliegen. Dieser scheint vor dem Hintergrund, dass das 6-Punkte-Programm bis dahin nicht abgeschlossen sein wird von vorläufiger Natur. Die beiden WP Gutachten (PwC und RBS-Susat) weisen darauf hin, dass die nun von der DB AG ermittelten Mehrkosten nur teilweise belastbar sind und keinesfalls abschließend. Einige der nun unter den Mehrkosten dargestellten Kosten waren bereits bei der letzten GWU-Erhöhung im März 2012 in der Kalkulation enthalten.

Ein belastbarer GWU kann aus fachlicher Sicht erst nach Abschluss des 6-Punkte-Programms und insbesondere erst nach Durchführung von in diesem Zusammenhang geplanten Terminworkshops erstellt werden und müsste von den vom AR beauftragten WP geprüft werden.

Im Rahmen eines neuen GWU müsste die DB AG ebenfalls klar darlegen, welche der dem AR am 12.12.2012 vorgestellten Mehrkostenrisiken in diesen wie eingeflossen sind und welche darüber hinaus zu berücksichtigen sind. Dabei sollte eine angemessene Nominalisierung über die geplante Bauzeit sowie darüber hinaus ein angemessener Risikopuffer vorgeschlagen und detailliert begründet werden.

Die DB AG sollte für alle Risiken die Zuordnung der Eintrittswahrscheinlichkeiten von 0-100% darstellen und begründen. Ferner ist für alle Risiken eine Darstellung notwendig, inwieweit dafür bilanzielle und GuV Vorsorge getroffen ist bzw. getroffen werden soll.

Alle Ressorts haben eine klare Positionierung der DB AG eingefordert, was bei - dem durchaus wahrscheinlichen - Erreichen der negativen Kapitalverzinsung ab ca. 1.800 Mio € Mehrkosten bei der DB als Argument für Fortführung angeführt wird und ob der Vorstand dann noch immer die unveränderte Fortführung der Planung vertritt.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Stuttgart 21 wurde unter der Prämisse einer Übernahme von zusätzlichen 1,1 Mrd. € durch die DB AG vereinfacht fortgeschrieben. Dabei lässt sich bereits heute feststellen, dass der Weiterführungsfall fehlerbehaftet ist und eingehender untersucht werden muss. So geht die DB AG im Weiterführungsfall davon aus, das die NBS Wendlingen – Ulm als Teil des Bedarfsplanvorhabens Stuttgart – Ulm - Augsburg nicht realisiert wird. Der Bund hat immer betont,

[redacted]

...

dass diese Vorhaben nicht zwingend zusammengehören. Die Schnellfahrstrecke nach Ulm könnte auch alternativ in den Knoten Stuttgart eingebunden werden. Bereits bei einer Überprüfung der WR für Stuttgart 21 im Jahr 2007 hat der Gutachter des Bundes die Erstellung eines alternativen Planfalls unter den Prämissen der Beibehaltung des Kopfbahnhofs und dem Bau der NBS Wendlingen – Ulm als betriebswirtschaftlich sinnvoll erachtet. Abzuwägen ist hier, ob ausreichend Zeit zur Erstellung einer solchen alternativen Planrechnung zur Verfügung steht. Auch ist genau zu klären, inwiefern die an die Stadt Stuttgart veräußerten Grundstücke zum Kaufpreis zurückgenommen müssten, oder ob die Stadt das Risiko trägt, dass die von Ihr erworbenen Gleisflächen nicht entwidmet werden. (Existiert hier eine dementsprechende Vertragsklausel?).
Insgesamt müssten in Umkehrung der These des Rechtsgutachtens von *SZ4* (S. 8, Pkt 6. a) die wirtschaftlichen und rechtlichen Implikationen des Weiterführungsfalls mit einer für die Entscheidung erforderlichen Detailtiefe analysiert werden, um die Auswirkungen der vom Vorstand erbetenen Entscheidung ergebnisoffen beurteilen zu können.

Abwicklung und Terminierung

Zu Fragen zur weiteren Abwicklung und der Terminierung des Vorhabens wurde auf das noch laufende Sechs-Punkte-Programm verwiesen. Dementsprechend seien Ergebnisaussagen erst Ende März und eine zeitliche Implementierung erste Mitte des Jahres vorgesehen. Aus fachlicher, insbesondere auch zuwendungsrechtlicher Sicht ist eine Aktualisierung der Bauabwicklung und Terminierung im Rahmen der Sicherung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens vor einer abschließenden Entscheidung zwingend geboten. Dabei sind auch eventuell durch das 6-Punkte-Programm hinzukommende Planungsänderungsverfahren mit realistischen Annahmen einzurechnen. Weitere Bauzeitverzögerungen könnten ansonsten zu bisher nicht berücksichtigten Kostenerhöhungen führen. Allein aus der realistischeren Veranschlagung der Planfeststellungsdauer ergibt sich nach Angaben der DB AG ein zusätzlicher Verzug von 32 Monaten, d.h. die Inbetriebnahme würde sich von 2021 auf 2024 verschieben.

Gesamtfinanzierung

a) Zuwendungsrechtliche Problematik

Die DB AG gibt an, dass finanzielle Baufreigaben durch das EBA nicht ausgesprochen werden, da der Bund seine Mittel nach der Erreichung von Meilensteinen ausreicht. Diese Aussage ist falsch, da in der Finanzierungsvereinbarung gem § 5 Abs. 4 finanzielle Baufreigaben auch im Rahmen des Meilensteinplans explizit erforderlich sind. Die Freigabe der Bundesmittel ist an die Sicherung der

[redacted]

...

Gesamtfinanzierung gem. § 6 Abs. 5 Rahmenvereinbarung gebunden. Derzeit können keine finanziellen Baufreigaben für Stuttgart 21 erteilt werden.

b) Anwendung der Sprechklausel

Die Anwendung der Sprechklausel wird durch die DB AG von vornherein ausgeschlossen, da diese für die mit 1,1 Mrd. € bezifferten sogenannten „internen" Kosten gemäß eines durch den Vorstand bestellten juristischen Gutachtens von *Freshfields Bruckhaus Deringer* nicht gerichtlich durchsetzbar sei. Für die 1,2 Mrd. € „externe" Kosten verspricht sich die DB AG eine bessere gerichtliche Durchsetzbarkeit. Abgesehen von einem evtl. prozessualen Erfolg wird jedoch deutlich, dass die DB AG bisher keinen Versuch gemacht hat, auf die Projektpartner zuzugehen. Der Aufforderung des AR aus der Sitzung am 12.12.2012 wurde nicht entsprochen; vielmehr wurde ein bereits festgelegter Lenkungskreistermin wieder abgesagt, stattdessen kam nur ein informelles Treffen zustande. Aus fachlicher Sicht ist es vor einer Entscheidung des AR jedoch erforderlich, dass die DB AG auf die Projektpartner, insbesondere das Land, zugeht und ergebnisoffen über Lösungen der derzeitigen Situation spricht. Dafür ist es nicht erforderlich, ein Verhandlungsmandat des AR einzuholen. Verhandlungsergebnisse können vielmehr von einer abschließenden Entscheidung des AR abhängig gemacht werden, wie bei anderen Investitionsvorhaben regelmäßig praktiziert.

Vorstand

Der Gutachter SZA verneint Regressansprüche gegen den Vorstand obwohl dieser dem Aufsichtsrat über Monate keinen Hinweis auf die bekannte Dimension des Problems gegeben und in dieser Zeit weitere Vergaben getätigt hat. Damit wurden die potentiellen Kosten des Ausstiegs/ Umstiegs auf eine andere Alternative in einer Phase der Unsicherheit über die Gesamtfinanzierung bewusst erhöht.

Der Gutachter SZA geht des Weiteren nicht darauf ein, ob der Vorstand sich wegen Nichterfüllung seiner vertraglichen Pflichten (Gespräche nach Sprechklausel sind von den EIU mit Projektpartnern bei Mehrkosten über 4.526 Mio € aufzunehmen), wegen Falschunterrichtung des AR (Gesamtfinanzierung ist gesichert, wenn DB 1.100 Mio € übernimmt) und Begründung seiner Vorstandsentscheidung auf offensichtlich falschen Annahmen (Gesamtfinanzierung ist gesichert, wenn DB 1.100 Mio € übernimmt, 1.200 Mio € müssen Projektpartner tragen) regresspflichtig gemacht hat.

SZA geht ebenfalls nicht darauf ein, wie im Hinblick auf mögliche Regressforderungen mit dem Eingeständnis des Vorstands umzugehen ist, dass der Konzern für Mehrkosten in Höhe von 1.100 Mio € verantwortlich sei. Es sollte geprüft werden, ob diese Verantwortung in konkreten Personen,

[redacted]

...

insbesondere Vorständen, zu verorten ist. Gleiches gilt für die weiteren Mehrkosten von 1.200 Mio €, die weitestgehend ähnliche Begründungen haben (Ausnahmen: Schlichtung und Filderdialog), auch wenn Projektpartner und Behörden nach Einschätzung der DB AG noch zu der Minimierung der Kosten beitragen können.

Bei rechtzeitiger Information durch den Vorstand hätte der Aufsichtsrat diese Informationen zudem bei seinen Entscheidungen über Vertragsverlängerungen (Dr. Lutz: 20.6.2012, Dr. Rausch: 20.6.2012, Dr. Grube 20.12.2012) bzw. vor Laufzeitbeginn verlängerter Vorstandsverträge (Dr. Kefer 9.9.2012) berücksichtigen können.

Fazit

Die Beantwortung der Fragen sowie die Informationen aus den bisher geführten Informationsrunden zwischen den Ressorts und der DB AG bzw. den Gutachtern des AR zeigt, dass für eine abschließende Entscheidung des AR derzeit keine ausreichende Grundlage besteht. Dafür muss einerseits ein belastbarer und geprüfter GWU samt angemessener Risikovorsorge vorliegen und auf dieser Basis eine Wirtschaftlichkeitsrechnung unter Einbeziehung eines realistischen Weiterführungsfalls bzw. eines alternativen Planfalls erstellt werden. Für alle Fälle muss im Vorfeld die mögliche Substitution von Eigenmitteln durch Mittel Dritter sowie die Sicherung der Gesamtfinanzierung durch die Projektpartner geklärt werden. Dazu ist die Sprechklausel der Gemeinsamen Erklärung ergebnisoffen anzuwenden.

IV. Hintergrundinformation

Ausgangslage (Historie der Kosten- und Projektentwicklung)

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Das Projekt ist verkehrlich nur sinnvoll in Verbindung mit der Realisierung des Bedarfsplanvorhabens NBS Wendlingen – Ulm. Aus diesem Grund beteiligt sich das Land Baden-Württemberg mit

[redacted]

...

950 Mio. € an der Finanzierung der NBS um die vorzeitige Realisierung mit Stuttgart 21 zu ermöglichen. Der Bund sichert die Gesamtfinanzierung ab 2016.

Die Projektkosten betrugen bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 3.076 Mio. € (Preis- und Planungsstand 2004). Dieser GWU war nominalisiert bis 2016.

Der Bund übernimmt mit 563,8 Mio. € aus Mitteln des Bedarfsplans und EU-Fördermitteln für das Projekt „Stuttgart 21" den Anteil, der für die Einbindung der NBS Wendlingen - Ulm im Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von „Stuttgart 21" erforderlich wäre. Über den genannten Betrag hinaus übernimmt der Bund keine Kostensteigerungen.
Für Stuttgart 21 sind darüber hinaus folgende Finanzierungsbeiträge, die aus anderen mit Bundesmitteln finanzierten Quellen stammen, vorgesehen:

- 197 Mio. € gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz für den Nahverkehr,
- ca. 168 Mio. € Bundesfinanzhilfen aus dem GVFG-Bundesprogramm und
- 300 Mio. € aus dem Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Die Bereitstellung weiterer Finanzierungsmittel sowie die Finanzierung ggf. entstehender Mehrkosten bis zu einem GWU von 4.526 Mio. € werden in gesonderten Vereinbarungen auf der Grundlage der *Gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte „Stuttgart 21" und „NBS Wendlingen – Ulm"* zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und der DB AG bzw. den EIU geregelt.

Zusammensetzung des Risikoschirms (§ 5, Abs. 10 Gemeinsame Erklärung, in Mio. €):

EIU	220
Land, Stadt und Flughafen	780
EIU	160
EIU	130
Land, Stadt	160

2009 ergab eine aktualisierte Kostenkalkulation der DB AG für Stuttgart 21 Gesamtprojektkosten i.H.v. 4.088 Mio. €. Darin waren neben Bau- und Planungskosten auch inflationsbedingte

[redacted]

...

Kostensteigerungen der Zukunft enthalten. Der angesetzte Kostenrahmen von 4.526 Mio. € wurde nicht erreicht.. Die Mehrkosten gegenüber den ursprünglich kalkulierten 3.076 Mio. € wurden über die bereits vereinbarte Risikovorsorge ausgeglichen. Es verblieb noch ein Risikoschirm von 438 Mio. €.

Daraufhin wurde die Entscheidung zugunsten Stuttgart 21 durch den Lenkungskreis am 10.12.2009 endgültig getroffen. Das Vorhaben wurde am 02.02.2010 offiziell begonnen.

2012 wurde die Kostenkalkulation basierend auf den ersten Vergaben wiederum aktualisiert. Im Ergebnis betrug der neue GWU 4.330 Mio. € und verbleib weiterhin unter dem Risikoschirm. Gleichzeitig verschiebt sich die IBN von 2019 auf 2020. Dieses wurde dem Lenkungskreis am 23.03.2012 dargestellt.

Abb. Darstellung des neuen GWU auf der Lenkungskreissitzung am 23.03.2012

Darüber hinaus kommen Forderungen aus der 2010 durchgeführten **Schlichtung** sowie des 2012 durchgeführten Filder-Dialogs hinzu. Die in der Schlichtung vereinbarten Erweiterungen wurden mit 72 Mio. € plus X beziffert (siehe Abb.)

[redacted]

...

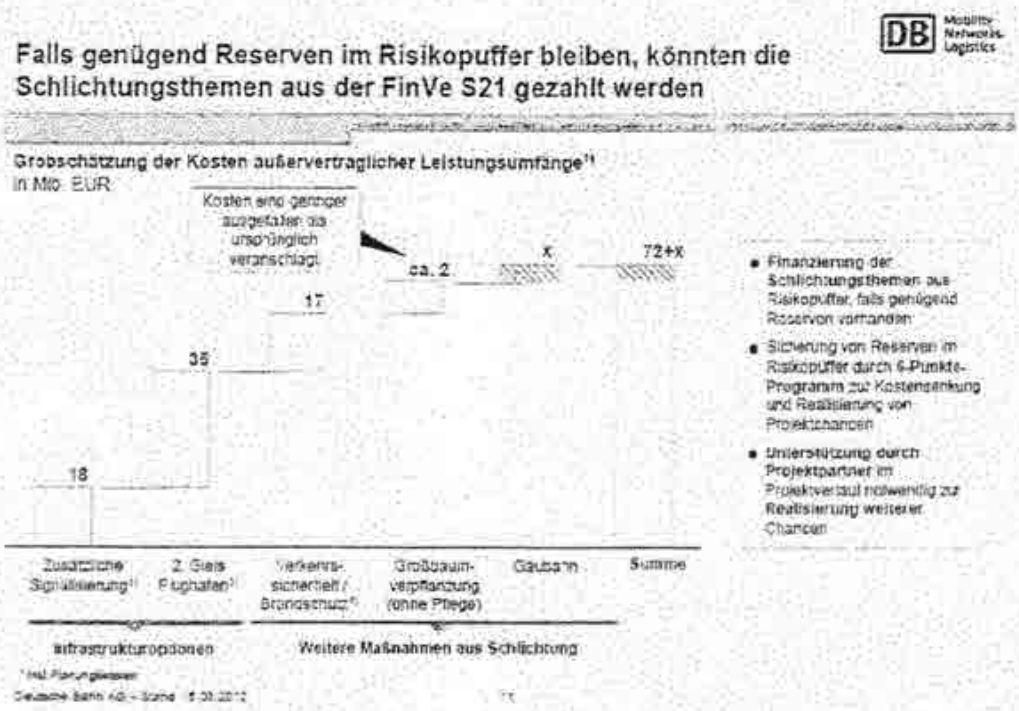


Abb. Mehrkosten Schlichtungsvereinbarungen (Darstellung im Lenkungskreis am 23.03.2012)

Im Ergebnis des **Filderdialogs** wurde die Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstrasse" gegenüber der Antragstrasse im PFA 1.3 favorisiert. Nach einer erste Kostenschätzung der DB AG soll der modifizierte Flughafenbahnhof zusätzlich 224 Mio. € kosten. Voraussetzung für die Planung ist, dass die bereits in der Schlichtung vereinbarte zweigleisige westliche Anbindung des Flughafens realisiert wird. Diese wird mit Gesamtkosten von 30 Mio. € beziffert. **Durch den Filder-Dialog verschiebt sich die IBN wiederum um ein Jahr auf 2021** (Darstellung DB AG im Lenkungskreis am 22.10.2012).

[redacted]

...

Die Variante Flughafenstraße verursacht Mehrkosten in Höhe von 224 Mio. Euro im Vergleich zur Antragstrasse (inkl. 2-gleisiger westl. Anbindung)

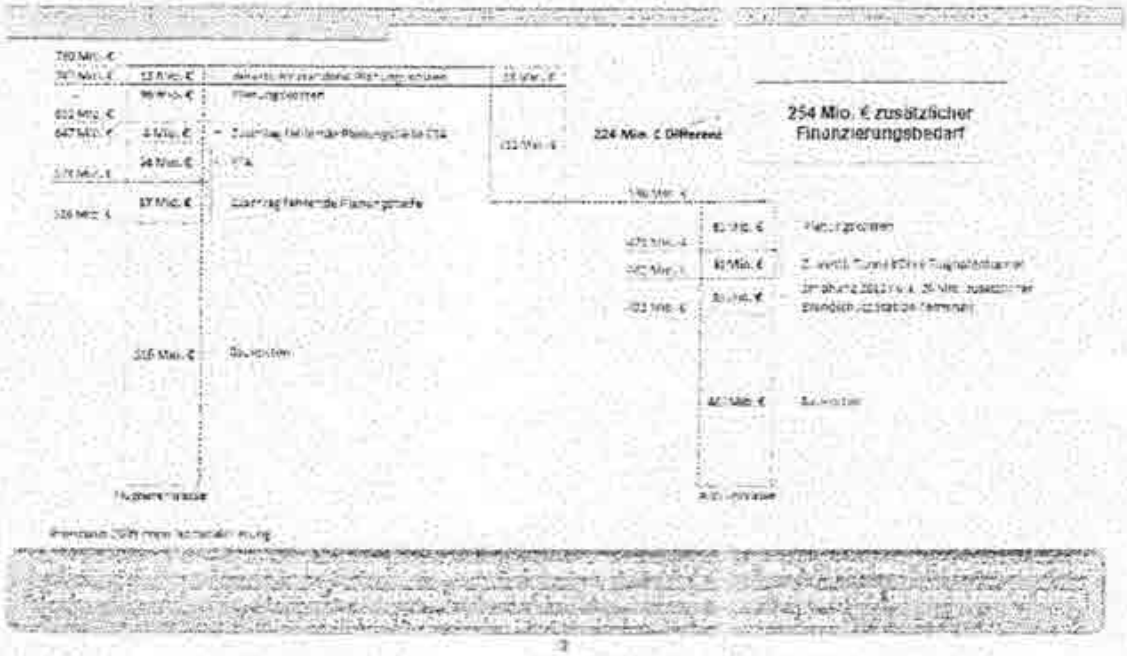


Abb. Mehrkosten Variante Flughafenstraße aus dem Filder-Dialog (Darstellung im Lenkungskreis am 22.10.2012)

Die DB AG hat in der Lenkungskreissitzung am 23.03.2012 erstmals darüber informiert, dass sie ein 6-Punkte-Programm zur Kostensenkung und Realisierung von Projektchancen initiiert hat. Am 22.10.2012 informierte sie, dass Ergebnisse des erweiterten Programms im September vorliegen und dann den Gremien vorgestellt werden sollten. Ab April 2012 wurde gemäß Review der PWC zur Unterstützung der Bearbeitung des Programms ein Konsortium bestehend aus McKinsey, Emch+Berger und Freshfields hinzugezogen.

[redacted]

...

„6-Punkte-Programm" zur Kostensenkung und Realisierung von Projektchancen von S 21 aufgesetzt

Optimierungsansätze S 21

1 Partnering-Modell S 21
- Gemeinsame Projektoptimierung mit Auftragnehmern (AN)

2 Überarbeitung Baulogistikkonzept
- Variantenuntersuchung zur Kostenoptimierung bei Entsorgung der Erdmassen

3 Überprüfung Personalplanung
- Abgleich Personalbedarf mit interner Personalverfügbarkeit
- Plan für Eigen- vs. Fremdfertigung (z. B. Rekrutierungsprogramm)

4 Überprüfung Planungskosten
- Struktur der Planungskosten
- Abgleich Planungs- und Projektfortschritt
- Einsparpotenziale

5 Detaillierung Architektenentwurf Tiefbahnhof
- Überprüfung vorgeschlagener Materialien und Bauabwicklung

6 Realisierung weiterer Kostensenkungspotenziale
- Fachspez. Arbeitsgruppen zur Realisierung weiterer Kostensenkungen bei
  - Grunderwerb - PFA 1.3/1.4
  - Leitungen - PFA 1.5/1.6b
  - ETA[1]
  - Oberleitungen

Umsetzung mit Unterstützung durch externe Berater

Deutsche Bahn AG - Stand 16.03.2012 13 [1] Eisenbahntechnische Ausrüstung

Abb. Darstellung des 6-Punkte-Programms in der Lenkungskreissitzung am 23.03.2012

Das 6-Punkte-Programm wurde erweitert, um Lösungen zu entwickeln, die Umsetzung zu stabilisieren und Voraussetzungen zu schaffen

Arbeitsstränge erweitertes 6-Punkte-Programm

Schaffen von Voraussetzungen			Entwickeln inhaltlicher Lösungen		Stabilisierung Umsetzung
I Organisation und Ziele	II High Performance Culture	III Integriertes Projektmanagement	IV Claim-Mgmt./ Optimierung Planungskosten	V Technische Designoptimierung	VI Stabilisierung kritischer Themen
▪ Projektorganisation ▪ Zielsystem ▪ Zusammenarbeit mit EBA	▪ High Performance Culture ▪ Mitarbeiter-Qualifikation	▪ Maßnahmen-Tracking ▪ Abweichungen ▪ Kommunikation ▪ Risikomgmt. ▪ Berichtswesen	▪ Vertragsstrategien/Partnering/ Nachtragsmanagement ▪ Planungskostenoptimierung ▪ Inhaltliche Projektplanung	▪ Fahrbahn/ Brücken/Tunnel ▪ Baulogistik ▪ Rohbauausführung ▪ Eisenbahntechnische Ausrüstung	▪ Grundwasserlage ▪ Vergaben ▪ Baulogistik ▪ Grunderwerb ▪ Leitungen ▪ SSB

Abb. Darstellung des erweiterten 6-Punkte-Programms auf dem Lenkungskreis am 22.10.2012

[redacted]

DIE ZEIT

DIE ZEIT vom 25.07.2013, Nr. 31, S. 25-25 / Wirtschaft

ANALYSE

"Hohes Risiko"

Ein Gutachten beweist, dass die Entscheidung für den Weiterbau von Stuttgart 21 auf dünnen Fakten basierte

Es schien, als hätten die Kontrolleure wirklich mit sich gehadert, als sie Anfang März im Bahn-Aufsichtsrat für den Weiterbau von Stuttgart 21 stimmten. Zuvor war bekannt geworden, dass der umstrittene Bahnhof noch mal teurer wird, bis zu 6,8 Milliarden Euro könnte er kosten, fast dreimal so viel wie ursprünglich geplant. Vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung kursierte tagelang ein internes Dossier aus dem Verkehrsministerium, in dem ein Beamter akribisch alle Zweifel an Stuttgart 21 aufgelistet und der Bahn grobes Missmanagement vorgeworfen hatte. Das Milliardenprojekt stand vor dem Aus. Aber dann hielten die Aufsichtsräte doch an Stuttgart 21 fest - "nach reiflicher Überlegung" und auf Basis eines "unabhängigen Testats" von Wirtschaftsprüfern, wie es nach der Sitzung hieß.

Wie unabhängig diese "Plausibilitätsbegutachtung" zu Stuttgart 21 war, ist allerdings fraglich. Aus dem Bericht der Wirtschaftsprüfer von PricewaterhouseCoopers (PwC), der der

ZEIT

vorliegt, geht hervor, dass sich das Gutachten lediglich "auf die von der DB AG zur Verfügung gestellten Unterlagen" stützt. Ob die Angaben richtig oder vollständig sind, wurde gar nicht überprüft. Die Prüfer selbst sehen deshalb ein "höheres Risiko", dass "wesentliche Fehler" und "rechtswidrige Handlungen" nicht aufgedeckt worden seien. Wie aussagekräftig ist aber ein Testat, das komplett von Dokumenten des zu überprüfenden Unternehmens abhängt und dem die Prüfer selbst nicht ganz trauen?

Darüber hinaus weisen die Wirtschaftsprüfer in ihrem Bericht darauf hin, dass die Berechnungen der Bahn "nicht den Grundsätzen des Risikomanagements im DB AG-Konzern" für Großprojekte entsprächen. Das heißt: Der Konzern hat bei der Bewertung der Kostenrisiken von Stuttgart 21 seine eigenen Regeln nicht befolgt. Die Prüfer haben sich also nicht nur auf die Unterlagen der Bahn verlassen, deren Berechnungen sind scheinbar auch wenig belastbar.

Das ist noch nicht alles. Die Wirtschaftsprüfer rechnen damit, dass der Bahnhof noch deutlich teurer werden könnte als heute angenommen. "Die Voraussetzungen für ein möglichst geringes Nachtragsvolumen sind in der Projektorganisation des Großprojekts noch nicht etabliert", schreiben sie. Das Technokratendeutsch heißt so viel wie: Die Bahn hat mögliche Nachforderungen von Auftragnehmern, wie sie bei Großprojekten üblich sind, in ihrer Kalkulation nicht ausreichend berücksichtigt. Ohne umfassende Maßnahmen rechnen die Prüfer mit einem im Vergleich zum "Gesamtwertumfang erheblichen Nachtragsvolumen", also mit einer weiteren Kostenexplosion.

Die Prüfer sehen außerdem die Gefahr, dass sich der Bau noch weiter verzögern könnte. Ursprünglich sollte der neue Bahnhof 2019 fertig sein, heute ist die Rede von 2022. Vielleicht dauert es aber noch länger. Ein Grund sind laut Bericht unterirdische Leitungen, die umverlegt werden müssen, um Platz für die Baugruben zu machen, für die es aber noch gar "keine technischen Lösungen" gebe. Daraus resultiere ein "hohes Terminrisiko". Das Fazit der Prüfer: "Es ist nicht auszuschließen, dass die Erkenntnisse aus den Terminworkshops (...) möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die bisherigen Kosten und Termine (...) haben könnten."

Zu teuer, zu spät, zu komplex. Warum haben die Aufsichtsräte das Milliardenprojekt dann nicht gestoppt, als noch kein einziger Tunnel gegraben war? Das offizielle Argument lautet: Das Projekt abzubrechen würde zu noch höheren Verlusten führen als dessen Fortsetzung. Ein Ausstieg, sagt die Bahn, würde mindestens zwei Milliarden Euro kosten. Zwei Milliarden Euro für nichts.

Doch einiges deutet darauf hin, dass diese zwei Milliarden viel zu hoch gegriffen sind. So rechnet die Bahn für Arbeiten, die an Baufirmen und Planungsbüros vergeben, aber noch nicht ausgeführt worden sind, mit Schadensersatzzahlungen in Höhe von 30 Prozent der Vertragssumme. Das Bürgerliche Gesetzbuch, das das Kündigungsrecht des Bestellers regelt, geht hingegen von lediglich fünf Prozent aus.

Kritiker sagen, ein Baustopp koste nur zwischen 200 und 600 Millionen Euro, was bedeuten würde, dass ein Abbruch günstiger wäre als ein Weiterbau. Außerdem wäre es ja kein Ausstieg, sondern nur ein Umstieg. Ein Teil der Investitionen wäre gar nicht verloren. Wenn Stuttgart 21 nicht kommt, würde ja trotzdem etwas gebaut. Zum Beispiel der Kombi-Bahnhof, den der ehemalige Schlichter Heiner Geißler ins Spiel brachte: ein Tiefbahnhof mit vier statt mit acht Gleisen für den Fernverkehr und ein verkleinerter Kopfbahnhof für den Nahverkehr. Doch die Bahn weigert sich, dieses Konzept überhaupt zu prüfen.

Denn da gibt es noch die vielen politischen Argumente. Das wohl entscheidende lautet: Ein Weiterbau wird erst in Zukunft teuer, nach der Bundestagswahl. Ein Ausstieg hingegen kostet jetzt. Er würde der Bahn die Bilanz verhageln und den Bund um seine 500-Millionen-Dividende bringen. Bei einem Weiterbau hingegen fällt ein Großteil der Bausumme erst in fünf, sieben oder gar zehn Jahren an. Wer weiß, wie dann der Bahnchef heißt oder wer in Berlin oder Stuttgart regieren wird? Sollen sich doch die Neuen im Amt damit rumschlagen, so das Kalkül. Vorerst ist erst mal Ruhe.

Doch damit könnte es schnell vorbei sein. Gerade trafen sich Bahn, Land, Stadt und Region nach neunmonatiger Pause wieder zu einer Sitzung des Lenkungskreises. Die Bahn drängt die Projektpartner, sich an den Mehrkosten zu beteiligen, und will sie notfalls verklagen. Die Stadt Stuttgart und das Land aber wollen keinen Cent mehr dazugeben. Stuttgart 21 läuft also nicht nur finanziell und technisch aus dem Ruder, es könnte auch ein ewiger Streitfall vor Gericht

werden. Und die größte Blamage in der deutschen Baugeschichte.
VON KERSTIN BUND

Kerstin Bund

Quelle:	DIE ZEIT vom 25.07.2013, Nr. 31, S. 25-25
Ressort:	Wirtschaft
Dokumentnummer:	PMG9285387-ZEI20130725-ZEI-2013-31-stuttgart-21-gutachten

ZEIT
Dauerhafte Adresse des Dokuments: http://www.wiso-net.de/document/ZEIT__PMG9285387-ZEI20130725-ZEI-2013-31-stuttgart-21-gutachten%7CZEIA__PMG9285387-ZEI20130725-ZEI-2013-31-stuttgart-21-gutachten

Alle Rechte vorbehalten: (c) Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH

Anlage 21

Staatsanwaltschaft Berlin
10548 Berlin, GSt: 242

30.03.2017
loe – 3/17 –

242 Js 258/17
Ermittlungsverfahren gegen Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht,
Dr. Rüdiger Grube und Dr. Volker Kefer
Tatvorwurf Untreue – nachfolgend erweitert wegen treuwidrig schädigender Funktionsmängel des Bahnprojekts Stuttgart 21

In vorstehender Ermittlungssache danke ich für die Nachricht vom 23.02.2017.
Wie öffentlich bekannt gegeben und in der diesseitigen Strafanzeige (S. 16) berichtet wurde, fand am 22. März 2017 eine weitere ordentliche Sitzung des Bahn-Aufsichtsrats statt. Dort wurde Dr. Richard Lutz zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG bestellt. Der Bahn-Aufsichtsrat hat sich aber über die wiederholt vertagten brennenden Fragen von „Stuttgart 21“ ausgeschwiegen.
Es gab nur am Folgetag, dem 23. März, eine Bilanz-Pressekonferenz des Bahnvorstands. Dabei hat sich der neue Bahnchef auf Fragen von Medienvertretern erklärt, er sei ein „Fan von Stuttgart 21“ und „finster entschlossen, das Projekt zu Ende zu bringen“.
Diese Aussage des erst am Vortage vom Aufsichtsrat gewählten Bahnchefs schließt es aus, dass der Bahn-Aufsichtsrat bereit war und entsprechende Schritte einleitet, um die ihm mitgeteilten schwerwiegenden Einwände gegen die Wirtschaftlichkeit und gesetzmäßige Durchführbarkeit des Projekts zu prüfen und zu beachten.

Mit diesseitigem Schreiben vom 10. März 2017 ist dem Beschuldigten Ziffer 1 eindringlich erklärt worden, dass das Vermögen der DB AG treupflichtwidrig wissentlich sicher geschädigt würde, wenn er und seine Kolleginnen und Kollegen sich am 22. März im Bahn-Aufsichtsrat nicht für den Umstieg von S 21 entscheiden würden, und zwar liefe es verschärft auf Untreue in vierfacher Hinsicht hinaus.

Beweis: Schreiben des Aktionsbündnisses vom 10. März 2017, Anlage 31

Die Hinweise wurden allerdings ignoriert. Daher wird – zugleich im Namen des Mit-Anzeigeerstatters Dieter Reicherter - der
Tatvorwurf gegen den Beschuldigten Ziffer 1 hiermit in folgender Weise erweitert:

Dem Beschuldigten Ziffer 1 wird zur Last gelegt, dass er wissentlich in Kauf nimmt, die Deutsche Bahn AG pflichtwidrig in hohem Maße zu schädigen, indem er

1. **gemäß Seite 1, 2 der anhängigen Strafanzeige es seit dem 13. Oktober 2016 trotz seiner Stellung als Vorsitzender des Bahn-Aufsichtsrats unterließ, die erforderlichen Beschlussfassungen dieses Gremiums herbeizuführen, um den Bahnkonzern durch den Weiterbau von S 21 nicht in vermeidbarer Weise zu schädigen – ein Verhalten, das er trotz eindringlicher Warnungen im Schreiben des Aktionsbündnisses gegen S 21 vom 10. März 2017 auch im weiteren Termin des Aufsichtsrats vom 22. März 2017 fortsetzte, wodurch die Deutsche Bahn AG zufolge den Berechnungen des Bundesrechnungshofs – selbst bei Weglassung von einer Milliarde Bauzeitzinsen – im Falle des Weiterbaus von S 21 um mindestens 4,5 bis 5 Milliarden Euro geschädigt wird, was durch den Umstieg von S 21 vermeidbar wäre;**
2. **darüber hinaus die Deutsche Bahn AG nach dem Ergebnis des Auftragsgutachtens, welches der Beschuldigte gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 15. März 2016 selbst bestellte, die Bahn durch quellfähiges Anhydrit auf 20 km Tunnelstrecke von S 21 „unüblich hohen Risiken für die Betriebstauglichkeit" aussetzt, die nicht beherrschbar sind und sich daher für die DB AG – im Falle des Weiterbaus von S 21 - in hohem Maße schädigend auswirken müssen;**
3. **ferner der Weiterbau von S 21 infolge der Tatsache, dass S 21 unterirdisch nur achtgleisig geplant ist gegenüber 17 Gleisen des bisherigen Kopfbahnhofs, die Leistung des Bahnknotens Stuttgart entgegen den Verkehrsbedürfnissen um 30 % herabsetzen und somit keinen Nutzen erzeugen, sondern einen sehr schädlichen Bahn-Engpass schaffen wird, sowie**
4. **die sechsfach regelwidrig überhöhte Gleis- und Bahnsteigneigung von 15 Promille Verkehrsgefährdungen besonders beim Fahrgastwechsel hervorrufen wird, die auf die gesamte Nutzungsdauer des Projekts hohe Schadensersatzforderungen und sogar strafrechtliche Folgen wegen pflichtwidrig vorhersehbarer Verletzungen von Leib und Leben von Menschen auslösen würden.**

Im Einzelnen ist zur weiteren Begründung auszuführen:

1. Der **Weiterbau des Bahnprojekts S 21 verschleudert in jedem Falle Milliarden Euro** zu Lasten des Bahnkonzerns DB AG. Die Variationsbreite zur Schadenshöhe reicht, wie in der Strafanzeige vom 15.02.2017 (S. 5-11) ausgeführt, beginnend mit unserem Schreiben vom 22.02.2016 bis hin zum Schreiben vom 1.und 8.12.2016 – untermauert und als **Anlage 32** nochmals aufgelistet – von drei bis über sechs Milliarden Euro, die sich durch einen Umstieg aus S 21 einsparen lassen. Die mildeste Schadensberechnung käme auf Basis des Termin- & Kostenberichts der DB AG, ihres Datenmaterials und ihrer Eingeständnisse vom Juni 2016 zustande.
   Realistisch und unumgänglich für einen zur Objektivität verpflichteten Betrachter erscheint es uns dagegen, die vom Bundesrechnungshof (BRH) im Bericht vom 8.09.2016 an das Bundesfinanzierungsgremium (BFG) zugrunde gelegten Kosten als wesentlichen Maßstab zu beachten. Denn dieses höchste grundgesetzliche Kontrollgremium hatte vor seiner endgültigen Prüfmitteilung die Einwände der Bundesregierung und der DB AG gehört, in seinen Schlussbericht einbezogen sowie auf einvernehmlicher Tatsachenbasis (S. 3 unten des Berichts an das BFG) nur teilweise andere Schlussfolgerungen gezogen. Auch wenn man abweichend vom BRH der DB AG darin folgen würde, Bauzeitzinsen als Herstellungskosten in Höhe von einer Mrd. Euro Kosten nicht einzubeziehen, lassen sich hiernach durch den Umstieg von S 21 sicher **zumindest 4,5 bis 5 Mrd. Euro einsparen.**

Der Beschuldigte Ziffer 1 hat sich darüber trotz aller diesseitigen Hinweise wissentlich hinweggesetzt und die Schadensfolge für den Bahnkonzern pflichtwidrig in Kauf genommen.

2. Tatsache ist, dass die für S 21 geplante Tunnelstrecke nach den Berechnungen des Ingenieurbüros Walter Wittke, der für die DB AG das Projekt betreibt, durch 20 km Untergrund mit um 60 % quellfähigem Anhydrit geführt werden muss.
Beweis: Fundstelle mit Bezug auf Wittke, in „Fragen und Antworten zu den Risiken in Tunneln mit quellfähigem Anhydrit“, Ziffer 3 b), **Anlage 33**

Anhydrit erzeugt für das Verkehrsprojekt schwerwiegende Nachteile – wie auf S. 2 Ziffer 2 g) der Strafanzeige mit Anlage 22 (KPMG/Basler-Gutachten) erläutert - für die der Projektträger mit seinem Vermögen haftet. Zur Einstufung des daraus erwachsenden künftigen Sanierungsbedarfs und von Streckenstilllegungen nach etwaiger Inbetriebnahme ist rechtlich darauf abzustellen, dass ein sog. **Gefährdungsschaden als Vermögensnachteil** im Sinne der Untreue – bei objektiver Minderung des Gesamtvermögenswerts - gilt (vgl. BGH und BVerfG-Rspr., zitiert nach Fischer, StGB-Kommentar, 61. Aufl. 2014, § 263 Rn 156 ff. und § 266 Rn 150 ff.).
Es steht nichts im Wege, die Vermögensminderung zu quantifizieren nach Bilanzierungsgrundsätzen, um festzustellen, in welcher Höhe eine Abschreibung oder Wertberichtigung möglich und erforderlich ist (siehe dazu Fischer aaO Rn 160). Das KPMG/Basler-Gutachten (S. 52 u.a.) stellt nach dem Stand von Wissenschaft und Forschung ein „unüblich hohes, bautechnisch nicht beherrschbares Risiko für die Betriebstauglichkeit“ bei Anhydrit in den Tunneln fest. Der springende Punkt ist also: **der Weiterbau von S 21 im Anhydrit fügt jetzt bereits der Bahn und den vom Projekt Betroffenen einen messbaren Vermögensnachteil im Sinne der Untreue zu, auch wenn die Dynamik der Schadensvertiefung und „Endgültigkeit“ der Schäden in späterer Zeit noch bevorsteht**. Konkrete Schadensfolgen beschreibt auch der BRH – noch in Unkenntnis des Gutachtens von KPMG /Basler - im Bericht an das BFG S. 8 mit umfangreich erforderlichen Sicherungsmaßnahmen, z.B. Abdichtungsbauwerke und Injektionen zur Abdichtung des Tunnelrohbaus. Daran anschließend ist aber Anhydritquellen auch nach einem Fertigstellen des Tunnels zu erwarten, wie sowohl das Fazit von KPMG/Basler (S. 52) wie insbesondere die Forschungen von Prof. Dieter Kirschke (S. 3 Ziff. 6 der **Anlage 33**) ergeben, zumal Injektionen neue Risse und dadurch neue Wasserwegsamkeiten erzeugen können. Auch die DB AG kann die Schadensdimensionen von Anhydrit im Tunnel nicht bestreiten, denn sie beschäftigt kostentreibend das Ingenieurbüro Prof. Wittke, um bereits aufgetretenen Wassereintritten im Tunnel entgegenzuwirken. Das kann sie aber allenfalls sehr begrenzt leisten, wie KPMG/ Basler nach wissenschaftlichen Erkenntnissen bestätigen. Auf die Feststellungen S. 11 f. der Strafanzeige ist Bezug zu nehmen und ergänzend der falschen These, man habe „alles im Griff“ entgegenzuhalten:

a) Für den unbefangenen Betrachter und im gerichtlichen Streitfalle eignet sich das Büro Wittke im Unterschied zu Prof. Georg Anagnostou und Bauing. Ernst Basler nicht als unabhängiger Gutachter, da er auf der Betreiberseite steht, die ein enormes wirtschaftliches Interesse am langjährigen Baufortgang hat.
b) Bezeichnend ist: Tunnel im Anhydrit wurden in ihrer über hundertjährigen Geschichte bisher erst auf die Gesamtstrecke von 10 km gebaut, das ist die Hälfte

der hier in Frage stehenden 20 km S 21-Tunnel, worin sich die fehlende Erfahrung zeigt. Auch hat Ingenieurbüro Wittke keinesfalls ein spezielles und in der Praxis bewährtes Verfahren im Tunnelbau entwickelt, sondern arbeitet auf Datenbasis von Computermodellen allein aus dem Freudensteintunnel (siehe Anlage 33, S. 1), wogegen die geologische Lage im Stuttgarter Talkessel eine andere ist. Das zeigt sich am Wagenburgtunnel, der in der Nähe des geplanten Fildertunnels liegt und der Sohlhebungen von 103 cm mit wiederkehrendem Sanierungsbedarf aufweist.

c) Im Detail und wegen Quellenangaben verweise ich auf die vom Unterzeichner zusammen mit den Geologen Dr. Sierig und Dr. Laternser erstellten „Fragen und Antworten zu den Risiken in Tunneln mit quellfähigem Anhydrit“, die dem Schreiben an den Bahn-Aufsichtsrat als Anlage 2 und diesem Schriftsatz als **Anlage 33** beigefügt sind. Deren Ergebnisse werden erweitert und vertieft durch einen Vortrag von Dr. Jakob Sierig vom 6.03.2017 in Stuttgart, der als Geologe über Anhydrit promoviert hat und bei der Geißlerschen „Schlichtung“ bereits als Experte beteiligt war. Der Vortrag wurde wegen des Umfangs digital vor dem Sitzungstermin den Bundesvertretern im Aufsichtsrat zu Händen des Parl. Staatssekretärs im Bundeswirtschaftsministerium MdB Uwe Beckmeyer übermittelt.

d) Der Beschuldigte hat zwar zugestimmt, dass die Gutachter von KPMG/Basler am 1.02.2017 den Projektpartnern aus Stadt und Land in einem Sondertermin des Lenkungskreises der Projektpartner zum Thema Anhydrit im Tunnel Rede und Antwort stehen konnten. Der Beschuldigte hat aber jegliche Konsequenz daraus unterlassen, dass der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg Winfried Hermann (Grüne) im Anschluss daran erklärte: es sei „katastrophal für die gesamte Region, wenn der Feuerbacher Tunnel saniert werden müsste“. Die damit verbundene Streckenstilllegung innerhalb des Bahnknotens Stuttgart wäre für die Wirtschaftsregion untragbar. Die unüblich hohen Risiken besonders für den geplanten Fildertunnel sind dabei noch gar nicht erfasst (siehe hierzu Anlage 33, Ziffer 4).

3. S 21 würde ferner durch Halbierung der Gleise auf nur noch acht unterirdische Gleise die Kapazität des Bahnknotens Stuttgart um 30 % verringern und der DB AG auch dadurch eine pflichtwidrige sichere Vermögensschädigung zufügen.

Im Einzelnen nehme ich insoweit Bezug auf die grundlegenden, sehr genauen Erläuterungen von Dr. Christoph Engelhardt **– Anlage 34**.

Es wird insbesondere durch Aussagen von Prof. Heimerl und Dr. Kefer nachgewiesen, dass S 21 – siehe die zitierte Anlage, Ziffer 6 Seite 6 – keinen Kapazitätszuwachs herbeiführen kann und somit keinen Nutzen schafft (s. auch aaO Seite 8 ff.). Schwer wiegt auch die vernichtende Kritik an dem zuletzt als vermeintlichem Leistungsnachweis angeführten Stresstest durch die internationale Kapazität Prof. Ingo Hansen (aaO S. 10).

Erst recht erweist sich der Kapazitätsabbau um 30 %, der nach allen Erkenntnissen bei S 21 infolge der Halbierung der Gleise unvermeidlich ist, als illegal, wie aus §§ 11, 23 AEG folgt. Ergänzend ist die Pflichtwidrigkeit des Weiterbauens von S 21 durch gravierenden Rückbau der Leistung auch auf Art. 87 e Abs. 4 GG zu untermauern: Maunz-Dürig-Möstl, ein führender Grundgesetz-Kommentar (78. Ergänzungslieferung

Sept. 2016, Rn 185 zu Art. 87 e GG) folgert konkret aus der Verfassungsnorm zum Umfang der notwendigen Grundversorgung,
„was den **Zuschnitt des Schienennetzes** betrifft – …. den … Auftrag, den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen“, wie speziell im Infrastrukturbereich mit dem zusätzlichen Attribut „beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes“ Ausdruck finde. Weiter heißt es dort: „Deutlich wird damit, dass im Bereich der Netzinfrastruktur …der bisherige Status quo … durchaus ein Orientierungspunkt dafür sein soll, was unter angemessener Grundversorgung zu verstehen ist. … Art. 87 e Abs. 4 Satz 1 ist offen für Anpassungen des Netzes an gewandelte Verkehrsbedürfnisse; einem einseitigen und kontinuierlichen Abbau des Schienennetzes indes setzt er Grenzen.“ Sicher ist daher jedenfalls, dass die Gewährleistungspflicht des Bundes für das Schienennetz durch Abwägungsfehler (vgl. dazu Maunz-Dürig-Möstl aaO, Rn 183 zu Art. 87 e) in starkem Maße verletzt wird, wenn die Infrastruktur der Schiene mit Milliardenaufwand der staatseigenen DB AG entgegen den Verkehrsbedürfnissen einer Metropolregion nicht ausgebaut und erhalten, sondern abgebaut wird. Es ist daher eine unverzeihliche Fehlentscheidung, ein Verkehrsprojekt zu betreiben, das sowohl unwirtschaftlich ist als auch die Verkehrsleistung herabsetzt und gefährdet.

Der Beschuldigte Ziffer 1 sowie seine Kolleginnen und Kollegen des Bahn-Aufsichtsrats wurden auf diese Einwände mit dem diesseitigen Schreiben vom 10. März 2017 eindringlich hingewiesen. Der Beschuldigte hat sich dennoch darüber hinweggesetzt und in Kauf genommen, dass die von ihm zu betreuende DB AG dadurch geschädigt wird.

4. **Die Gleis- und Bahnsteigneigung des Tiefbahnhofs von über 15 Promille wird das Wegrollen von Zügen und dadurch eine erhöhte Gefährdung der Menschen besonders beim Fahrgastwechsel hervorrufen** (darauf haben wir bisher schon verwiesen, etwa im Schreiben vom 20.01.2016 an den DB-Aufsichtsrat). Es ist einzigartig – zumal für einen Neubau –, dass S 21 um das Sechsfache von der regulären Obergrenze von 2,5 Promille des §7 Abs. 2 EBO abweichen und damit den „Nachweis gleicher Sicherheit“ des § 2 Abs. 2 EBO im Vergleich zu horizontaler Ebene konterkarieren soll. In China ist diese Absicherung für Gleise in Bahnhöfen, in denen Hochgeschwindigkeitszüge halten, vorgeschrieben, was auch die Bundesregierung für „anstrebenswert“ hält (Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE, BT-Dr. 18/5366 - **Anlage 35** -).
Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) vom 14.07.2015 sind im Kölner Hauptbahnhof mit 3,6 bis 6,8 Promille Gleisneigung vom 18.03.2010 bis 18.01.2015 insgesamt 22 Wegrollvorgänge mit acht leicht verletzten Personen registriert worden. Von der DB AG erteilte Empfehlungen zur Vermeidung solcher Vorfälle haben erkennbar nicht gefruchtet (Nachweise Anlage 35).
Die unterirdischen Gegebenheiten haben für die Planung von S 21 ausgelöst, dass auf der Nordseite die S-Bahn überquert und auf der Südseite die Stadtbahn unterquert werden muss. Damit entstehen „Zwangspunkte“, die eine Außerachtlassung von Sicherheitsregeln zum vorbeugenden Gefahrenschutz ermöglichen sollen, statt den Maßstab vorbeugenden Gefahrenschutzes für Leib und Leben der Menschen als höchsten Maßstab des Grundgesetzes zur Geltung zu bringen. Deshalb sind sogar rechtmäßig ergangene Planfeststellungsbeschlüsse nach § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5

VwVfG widerruflich (VGH Mannheim 5 S 2429/12, Urteil vom 3.07.2014, juris Rn 55 mit weit. Nachweisen, vgl. auch BVerfG 49, 24; 128, 282).
Nach Naturgesetzen muss eine gegenüber § 7 Abs. 2 EBO sechsfach erhöhte Gleisneigung – zumal bei der hohen Gleitfähigkeit und Hangabtriebskraft moderner Züge - ein Wegrollen des Zugs und eine erhöhte Gefährdung besonders beim Fahrgastwechsel erzeugen. Das ist offenkundig, aber auch durch oben zitierte Auskunft der Bundesregierung und wissenschaftlich nachgewiesen ist (Gutachten Sven Andersen vom 4.10.2014, im Internet abrufbar).
Im Vergleich zum Kölner Hauptbahnhof würde der S 21-Tiefhaltepunkt ein Mehrfaches der Schiefebene und daher auch eine erhöhte Gefahrenlage verursachen. Insoweit hat Dr. Engelhardt als Gutachter im Dt. Bundestag am 14.03.2016 im Konfliktfall sogar einen 36-fachen Schaden wie bei einem Bau nach EBO für möglich gehalten sowie besonders kritische Gefährdungen auch mit Fremdverkehr ermittelt.
Hinzu kommt, dass Kinderwagen nachweisbar auf Bahnsteigen mit regelwidrig hohem Gefälle lebensgefährdend ins Gleis zu rollen drohen, womit die gesetzliche Anforderung gleicher Sicherheit sogar schon zu Lasten von Eltern mit besonders schutzbedürftigen Kleinkindern missachtet wird (siehe Protokoll bundestag.de zum Thema „Änderung der Eisenbahnbau-und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr“).
Langfristig würde damit die Grundlage geschaffen für beständig wiederkehrende Vergehen der fahrlässigen Gefährdung des Bahnverkehrs durch Beeinträchtigung der Betriebssicherheit entgegen § 315 Abs. 1 Nr. 4 StGB. Solche Straftat ist mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren bedroht. Der Gesetzgeber verlangt also zwingend, alles zu tun, um gerade derartige vermeidbare Gefahrenlagen nicht entstehen zu lassen und sich keinesfalls einer Planung zu beugen, die sich mit „Zwangspunkten“ über rechtliche Anforderungen hinwegsetzt.
Unzweifelhaft muss sich die beschriebene Lage für das Vermögen der DB AG für die Nutzungsdauer von S 21 wertmindernd und haftungsbegründend auswirken.

Auch auf alle vorstehenden Einwände, die sich sogar auf die gesicherten Erkenntnisse des Bundesverkehrsministerium stützen, ist der Beschuldigte mit seinen Kolleginnen und Kollegen des Bahn-Aufsichtsrats mit diesseitigem Schreiben vom 10. März 2017 eindringlich hingewiesen worden. Der Beschuldigte hat sich darüber dennoch wissentlich hinweggesetzt und dadurch die Schädigung zu Lasten der DB AG in Kauf genommen.

5. **Die in Ziffern 2 bis 4 genannten stark wertmindernden Funktionsmängel machen den sonst durch den Neubau möglichen Nutzen des Projekts insgesamt zunichte** (so auch treffend Dr. Engelhardt, Anlage 34).
Die Deutsche Bahn AG und deren Vorstand können daher auch nicht etwa argumentieren, sie würden sich durch die gegen die Projektpartner beim Verwaltungsgericht Stuttgart erhobene Milliardenklage entlasten, weil Andere dafür aufkommen müssten. Es verbietet sich als treuwidrig, dass die Projektpartner unfreiwillig für schwerwiegende Schlechtleistungen der DB AG zu allem Übel auch noch für Mehrkosten des Projektträgers aufkommen müssten.
Abgesehen davon sind etwaige Ausgleichforderungen zivilrechtlich nicht begründbar, denn § 707 BGB lautet:

„ Zur Erhöhung des vereinbarten Beitrags oder zur Ergänzung der durch Verlust verminderten Einlage ist ein Gesellschafter nicht verpflichtet." Und selbst irrig unterstellte Ausgleichsansprüche wären, da der DB AG seit 2009 bekannt, drei Jahre nach Entstehung (§§ 195, 199 BGB) seit Ende 2012 als verjährt anzusehen. Auch darüber ist der Beschuldigte diesseits aufgeklärt worden.

6. Mit der vorstehenden Auflistung im Schreiben vom 10. März 2017 (Anlage 31) sollte deutlich gemacht werden, dass die gegen den Weiterbau des Bahnprojekts Stuttgart 21 erhobenen Einwände schwer wiegen und auf keinen Fall übergangen werden dürfen. Das Aktionsbündnis hat durch den Unterzeichner in sehr deutlicher Weise anlässlich der Sitzung des Bahn-Aufsichtsrats vom **22.03.2017** zu einer **Weichenstellung zu S 21** aufgerufen und speziell die durch die Inkaufnahme der schädigenden Funktionsmängel sich verschärfenden Folgen des Straftatbestands der Untreue hervorgehoben.
Zugleich wurde – dem Aspekt der Gesichtswahrung Rechnung tragend – versucht, dem Aufsichtsrat Brücken zu bauen, weil er beim Thema Anhydrit jedenfalls hätte geltend machen können, es sei nun eine „neue Lage" vorhanden, die ihm bisher verborgen geblieben sei, über die er sich aber im unverzichtbaren Interesse der Betriebstauglichkeit des Neubaus nicht hinwegsetzen könne.
Auch hat der Unterzeichner mit dem Schreiben vom 10. März 2017 an den Bahn-Aufsichtsrat hingewiesen auf das ehrenamtliche Engagement, das dem Einsatz der Bürger- und Demokratiebewegung sowie der Anzeigeerstatter zugrunde liegt. Es entspreche einer moralischen und rechtlichen Aufgabe, weil es darum gehen müsse, letztlich den Gewinn für das Ganze der Gesellschaft zu stärken und so zu entscheiden, wie es der Verantwortung für die rechtsstaatliche, den Menschen und der Mitwelt dienende Entwicklung erfordere.

7. In diesem Sinne wurden abschließend wesentliche **Vorzüge des möglichen Umstiegs von S 21** nach dem Konzept jener Expertengruppe erläutert, deren Broschüre (48 Seiten) dem Aufsichtsrat übermittelt und als Anlage 13 der Strafanzeige beigefügt wurde.
Mit der Umsetzung der – modifizierbaren – Umstiegsideen lassen sich für die DB AG etliche Milliarden Euro einsparen und die erwähnten schwerwiegenden, zusätzlich enorm kostentreibenden Funktionsmängel des Projekts vermeiden und der Nutzen für alle Seiten mehren.
Der erarbeitete Umstieg würde eine Wende bei gleichzeitiger Weiternutzung von Vielem des bisher Gebauten möglich machen. Zentrale Vorteile des Konzepts sind:

- gleiche Fahrzeitgewinne wie S21 auf der Europamagistrale Paris-Bratislava bzw.. Stuttgart-Ulm, durch Einbindung der beibehaltenen Neubaustrecke in Wendlingen in die Neckartalbestandsstrecke.
- nutzerfreundlich modernisierter Kopfbahnhof auf DB-Grund mit Plus-Energie-Solardach und integriertem ZOB und Mobility-Hub in bereits ausgehobenen Baugruben
- beschleunigte Anbindung des Flughafens durch sofort einrichtbare Express-S-Bahn zum Nahverkehrstarif
- in viel kürzerer Zeit stadtklimaverträglich neuer Stadtteil. Wohnbau-Entwicklungsbeginn auf den von S21 noch mindestens 8 Jahre blockierten Flächen
- durchgehende Ringschluss-S-Bahn-Linien auf Ost-West-Tangente längs der dauerverstauten A8/A81 zur Verknüpfung der dicht besiedelten (hohe

Pendlerfrequenz) Regionen Gäu, Filder, Neckartal mit maximalen Entlastungseffekten auf den Straßen sowie der überlasteten S-Bahn-Innenstadt-Stammstrecke

- viel schneller und kostengünstigerer als bei S21 mögliche Beseitigung aller Engpässe auf den Zulaufstrecken zu S-Hbf, namentlich 8,4 km nach Norden (S-Hbf - Zuffenhausen/Nord) und 3,5 km nach Südosten (S-Hbf - Cannstatt-Bf) auf Bahngrund.
- kein hochriskanter Tunnelbau durch anhydrithaltige Gesteinsschichten
- Kosteneinsparung bei Realisierung des Umstiegkonzepts gegenüber Weiterbau Stuttgart 21 in der Größenordnung von 4,5 bis 5 oder 6 Mrd € (s. dazu Anlage 1).

Das Aktionsbündnis hat den Beschuldigten Ziffer 1 sowie die weiteren Bahn-Aufsichtsräte mit dem Schreiben vom 10. März 2017 (Anlage 31) auch auf die vorstehenden Gesichtspunkte hingewiesen, ohne dass daraus die gebotenen Folgerungen gezogen wurden.

Dies alles macht es notwendig, dass die Staatsanwaltschaft Berlin strafrechtliche Konsequenzen zieht.

Eisenhart von Loeper
Rechtsanwalt

Dr. EISENHART v. LOEPER
RECHTSANWALT

Rechtsanwalt Dr. v. Loeper · Hinter Oberkirch 10 · 72202 Nagold

Hinter Oberkirch 10
7 2 2 0 2 N A G O L D
Tel. 0 74 52 / 49 95 oder 49 07
Fax 0 74 52 / 10 11

Staatsanwaltschaft Berlin
10548 Berlin

Unser Zeichen:

bitte stets angeben

15.01.2018

– 242 Js 258/17 –

Ermittlungsverfahren gegen Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Rüdiger Grube, Dr. Volker Kefer, Dr. Richard Lutz und Ronald Pofalla wegen Untreue
Beschwerde gegen Einstellungsverfügung vom 10.11.2017

In vorstehender Sache führen wir zur

Beschwerdebegründung

Folgendes aus:

I.
Pflichtwidriger Verfahrensgang

Vorab wird zur Sachbehandlung der Anzeigen durch die Staatsanwaltschaft Berlin Stellung bezogen:

Den Verfahrensgang halten wir für äußerst merkwürdig und nicht der Strafprozessordnung entsprechend. Die diesseitige Anzeige ging am 17.02.2017 bei der Staatsanwaltschaft Berlin ein. Die Zuteilung des Verfahrens an die damalige Referentin erfolgte durch Herrn Oberstaatsanwalt Kirstein am 22.02.2017 mit der Bitte um Rücksprache. Ausweislich des Vermerks von Frau Staatsanwältin Scheinichen erfolgte diese Rücksprache am 2.03.2017. Ein Vermerk über den Inhalt dieser Rücksprache findet sich nicht in der Akte, sodass Sinn und Zweck dieser Rücksprache im Dunkeln bleiben. Es wird gebeten, dies nachzuholen und mir den Vermerk zur Kenntnis zu bringen.
Dies verletzt den Grundsatz ordnungsgemäßer und wahrheitsgetreuer Aktenführung, der auf dem Rechtsstaatsprinzip des Art. 20 Absatz 3 GG beruht. Die öffentliche Verwaltung ist demnach verpflichtet, Akten zu führen (Gebot der Aktenmäßigkeit), alle wesentlichen Verfahrenshandlungen vollständig und nachvollziehbar abzubilden (Gebot der Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit) und diese wahrheitsgemäß aktenkundig zu machen (Gebot der wahrheitsgetreuen Aktenführung). Dies ist in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. auch VG München, Urteil vom 13.12.1999, Az.: M 3 K 97.8015, unter Hinweis auf BVerfG NJW 1983, 2135; BVerwG NVwZ 1988, 621, siehe auch BPatG München, Beschluss vom 26.08.2013 – 35W(pat) 418/12 – juris). Zum Grundsatz der Aktenwahrheit gehört auch, dass eine Behör-

denakte als Gesamturkunde gilt (OLG Düsseldorf NStZ 1981, 25, 26), die dann auch hinsichtlich ihrer Chronologie (Paginierung) nicht mehr geändert werden darf (vgl. Urteil des BVerwG vom 21.03.2001 – 1 D 10.00 – und vom 12.12.2001 – 1 D 4/01 – juris Rn 55).

Es wird beantragt, den gerügten Verfahrensverstoß aufzuklären und dem Unterzeichner den fehlenden Vermerk umgehend zur Kenntnis zu bringen.

Nicht aufgrund der Akten zu erklären sind weiter folgende Auffälligkeiten:
Rechtsanwalt Feigen hat bereits vor der erwähnten Rücksprache der Referentin mit OStA Kirstein mit Schreiben vom 28.2.2017 lediglich die Übersendung einer Abschrift der Strafanzeige (und nicht etwa Akteneinsicht) für die Deutsche Bahn AG beantragt und eine am selben Tag ausgestellte Vollmacht nachgereicht. Im Schreiben vom 28.2.2017 wie auch in der Vollmacht vom selben Tag nannte Feigen bereits das zutreffende Aktenzeichen des dortigen Verfahrens, ohne dass aus der Akte erkennbar wird, wie ihm diese zur Kenntnis gelangt ist.
Auch in dieser Hinsicht ist hiernach der Grundsatz der wahrheitsgemäßen und vollständigen Aktenführung verletzt.
Wie es über den Antrag hinausgehend zur Ausfolgung der kompletten Akten gekommen ist, lässt sich nicht nachvollziehen. Zwar ist auch nach hiesiger Auffassung § 406 e der Strafprozessordnung die zutreffende Ermächtigungsgrundlage für die entsprechende Verfügung vom 4.4.2017, was aber nichts daran ändert, dass umfassende Akteneinsicht gar nicht beantragt war und auch die gebotenen Ermittlungen beeinträchtigen oder gar deren Erfolg vereiteln konnte.

Die Aktenrückgabe erfolgte am 13.4.2017 mit dem Hinweis, Rechtsanwalt Feigen bemühe sich, eine Stellungnahme bis zum 1.7.2017 vorzulegen. Die Notwendigkeit einer derartigen Stellungnahme erschließt sich aus der Akte bis dahin nicht. Erst nach dieser Ankündigung erfolgt im Aktenvermerk vom 24.4.2017 die nachträgliche Erklärung dazu.
Jedoch vertritt Rechtsanwalt Feigen die Deutsche Bahn AG als Geschädigte der den Beschuldigten vorgeworfenen Straftaten. Von daher war es weder seine Aufgabe, eine die Beschuldigten entlastende Stellungnahme abzugeben, noch erst recht, für diese die Einstellung des Verfahrens zu beantragen.
Spätestens mit dieser Antragstellung vom 3.7.2017 hat er nach hiesiger Auffassung seine Rolle als Vertreter der Geschädigten eindeutig überschritten und Handlungen vorgenommen, die dem Verteidiger vorbehalten sind.
Dies hätte zwingend seine Zurückweisung gem. § 146 a StPO erfordert, da eine gleichzeitige Verteidigung von mehreren Beschuldigten gem. § 146 StPO unzulässig ist.
In wieweit sich Rechtsanwalt Feigen durch diesen Verstoß gegen das Verbot der Mehrfachverteidigung möglicherweise des Parteiverrats gemäß § 356 des Strafgesetzbuches schuldig gemacht hat, wird zu prüfen sein.

Abgesehen davon ist der Sachvortrag des Vertreters der Geschädigten, der gleichzeitig die Rolle des Verteidigers aller Beschuldigter übernommen hat, auch in Teilen unzutreffend und offensichtlich dazu gedacht, die Beschuldigten zu Unrecht vom Anzeigevorwurf zu entlasten.
Ausweislich der Akten hat die Staatsanwaltschaft pflichtwidrig jede Bemühung unterlassen, dazu eigenen Ermittlungen zu führen und den Vortrag des Geschädigtenvertreters zu überprüfen.
Soweit sie sich bei ihrer Einstellungsverfügung auf den Vortrag des Rechtsanwalts Feigen stützt, könnten die von diesem vorgebrachten unrichtigen Tatsachen sogar zu einer Vereite-

lung der Strafverfolgung geführt haben. Auf den falschen sachlichen Vortrag wird im Einzelnen noch eingegangen werden. Auffallend ist jedenfalls besonders, dass Rechtsanwalt Feigen zu Unrecht Ausgaben der Deutschen Bahn AG, die das Projekt Neubaustrecke Wendlingen-Ulm betreffen, den Kosten eines möglichen Ausstiegs bei dem Projekt Stuttgart 21 zuschlägt und die Finanzierung beider Projekte unzulässig vermischt.

In die Richtung, die unterlassenen eigenen Ermittlungen durch unüberprüften Vortrag der Deutschen Bahn AG zu ersetzen, obwohl jene ein massives eigenes Interesse am Ausgang des Verfahrens hat, geht auch der Aktenvermerk auf Blatt 54 des Bandes 2 der Ermittlungsakten, wonach die Stellungnahme der Bahn abzuwarten sei. Offensichtlich wurde völlig verkannt, dass diese allenfalls für die Geschädigte, nicht aber für die Beschuldigten erfolgen konnte und nicht unüberprüft übernommen werden durfte.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Staatsanwaltschaft entgegen ihrer Verpflichtung keinerlei eigene Ermittlungen geführt hat. Der Inhalt der Einstellungsverfügung erweist sich als weitgehend formelhaft. Selbstverständlich entsprechen die Ausführungen zu den Voraussetzungen der Tatbestandserfüllung und zur einschränkenden Auslegung des Untreuetatbestandes der Rechtsprechung und sind nicht zu beanstanden. Ohne jedoch anhand dieses Maßstabs auf das Anzeigevorbringen einzugehen und eigene Ermittlungen getätigt zu haben, wird im zweiten Absatz von Seite 2 dieser Einstellungsverfügung in keiner Weise nachprüfbar behauptet, das angezeigte Verhalten der Beschuldigten unterfalle dem Tatbestand nicht. Richtigerweise hätte sich die Staatsanwaltschaft insbesondere mit der gerade auch vom Geschädigtenvertreter zitierten Business Judgement Rule befassen müssen. Demnach war zu prüfen, ob die Beschuldigten „in gutem Glauben zum Wohle der Gesellschaft und frei von sachfremden Einflüssen gehandelt haben“.

Eine solche Feststellung hätte sich jedoch gerade nicht treffen lassen, vielmehr ist das Gegenteil dessen erweislich. Nachweislich hat der Vorstand weder allzeit umfassend noch richtig informiert noch sind die (geschäftlichen Bahn-)Entscheidungen in gutem Glauben zum Wohle der Gesellschaft frei von sachfremden Einflüssen getroffen worden. Es wurde umfangreich dazu vorgetragen und unter Beweis gestellt, dass die von den Beschuldigten zu vertretenden unternehmerischen Entscheidungen nicht zum Wohle der Deutschen Bahn AG erfolgt sind und diese in hohem Maße geschädigt haben und dass die Beschuldigten ihre unternehmerische Entscheidungen auch beeinflusst durch sachfremde Einflüsse getroffen haben, sodass sie keinesfalls gutgläubig waren. Hierzu sei nochmals zur Verdeutlichung auf die Entscheidung zur Fortführung des Projekts aus dem Jahr 2013 verwiesen, für die der Einfluss der Politik belegt ist und nachgewiesen wurde. Im Übrigen wird zur Bösgläubigkeit der Beschuldigten ausdrücklich der ehemalige Amtschef des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg Hartmut Bäumer als Zeuge benannt. Auf dessen Wissen wird nachstehend noch im Einzelnen eingegangen werden.

Durch die Unterlassung jeglicher eigener Ermittlungen und strafprozessordnungswidrige Einbindung des Geschädigtenanwalts zur Entlastung der Beschuldigten hat die Staatsanwaltschaft Berlin die Sachaufklärung geradezu vereitelt und nahe liegende Untersuchungsmaßnahmen wie beispielsweise eine Durchsuchung bei der Geschädigten und den Beschuldigten zu Unrecht unterlassen. Es wird Aufgabe des Beschwerdeverfahrens sein, für die gebotene gründliche Aufklärung zu sorgen.

Die weit über das normale Maß hinausgehende Zusammenarbeit der Ermittlungsbehörde mit der Deutschen Bahn AG kommt auch im Verhalten der Staatsanwaltschaft zum Ausdruck, zunächst Rechtsanwalt Feigen nach der Verfahrenseinstellung am 4.12.2017 erneut Akteneinsicht zu gewähren, obwohl durch den Schriftsatz des Unterzeichners vom 24.11.2017 klar war, dass dieser die Akten zur Prüfung der Einlegung einer Beschwerde und deren Begründung dringend benötigte. So verwundert es auch nicht mehr, dass die Akteneinsichtgesuche des Unterzeichners zunächst unbeantwortet und unerledigt blieben.

Vor allem aber ist zu beklagen, dass dem Unterzeichner nicht die vollständigen Akten ausgefolgt wurden. Vielmehr wurden ihm ohne Begründung die vom Kollegen Feigen mit dessen Schriftsatz vom 3.07.2017 vorgelegten Unterlagen vorenthalten. Diese sind jedoch Bestandteil der Akten, keineswegs also Beweismittel, die nicht ausgefolgt werden müssen. Offenbar hat die Staatsanwaltschaft unter Verstoß gegen ihre strafprozessualen Pflichten jegliche eigene Prüfung unterlassen und ist blind der Aufforderung des Geschädigtenvertreters gefolgt.

Zwar mag es begründbar sein, aus in der Strafprozessordnung geregelten Gründen eine Akteneinsicht teilweise zu verweigern. Dies bedürfte aber einer entsprechend begründeten Entscheidung, in der die Rechte der Anzeigeerstatter auf möglichst umfassende Aufklärung und diejenigen der Deutschen Bahn AG auf Wahrung von Geschäftsgeheimnissen sorgfältig abzuwägen wären. Hieran fehlt es hier. Es kann nicht einmal nachvollzogen werden, ob sämtliche Anlagen überhaupt schützenswerte Geschäftsgeheimnisse der Geschädigten enthalten. Da sich die Staatsanwaltschaft bei ihrer Einstellungsverfügung jedoch offensichtlich auch auf den Inhalt dieser geheim gehaltenen Dokumente gestützt hat, kann die Beschwerde ohne Kenntnis derselben nur unvollständig begründet werden.

Es wird daher förmlich beantragt, dem Unterzeichner auch in diese Unterlagen Einsicht zu gestatten und danach eine Ergänzung der Beschwerde zu ermöglichen.

II.
Aktienrechtliche und strafrechtliche Maßstäbe contra Verschweigen und Herunterreden von Fakten und Risiken

Entgegen der Pauschalkritik des Rechtsanwalts Feigen in der Vorbemerkung S. 2 seines Schriftsatzes sind es nicht die Anzeigeerstatter, die auf falschem Wege sind. Vielmehr müssen sich die DB AG und deren „Verantwortliche“ an den diesseits erhobenen und untermauerten Vorwürfen messen lassen, ob sie im Widerspruch zum Schutzzweck des Aktiengesetzes und des § 266 StGB pflichtwidrig den Konzern Deutsche Bahn AG geschädigt haben.
Dazu trägt der Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft konkret nichts bei. Staatsanwältin Scheinichen unterstreicht aber mit der Verfügung vom 24.04.2017, dass in der Rechtsprechung für risikobehaftete Entscheidungen im Wirtschaftsleben „ein weiter Beurteilungs- und Ermessensspielraum anerkannt ist, denn unternehmerische Entscheidungen müssen regelmäßig aufgrund zukunftsbezogener Gesamtabwägungen von Chancen und Risiken getroffen werden“. Dies steht aber gar nicht in Frage, vielmehr ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen unternehmerisches Ermessen, so oder anders zu entscheiden, überhaupt begründet ist, wann also eine Wahlfreiheit nicht besteht.
Der Anwaltsschriftsatz der DB AG stützt sich (S. 2) vor allem auf die Regeln der sog. Business Judgement Rule, die der Vorstand und der Aufsichtsrat der DB AG stets eingehalten hätten,

so dass Hinweise für ein strafbares Verhalten der Beschuldigten nicht im Ansatz vorliegen würden.
Damit nimmt sich Anwaltskollege Feigen die Rolle eines nicht legitimierten Verteidigers, noch dazu eines verbotswidrigen Mehrfachverteidigers, heraus. Seine These ist zudem auch in der Sache falsch:

1. Übersehen wird dabei, dass § 93 Abs. 1 Aktiengesetz zwischen unternehmerischer Entscheidung und sonstigen Pflichten differenziert. Zu diesen sonstigen Pflichten gehören ausdrücklich „rechtlich gebundene Entscheidungen", insbesondere „Treuepflichten, Informationspflichten und sonstige allgemeine Gesetzes- und Satzungsverstöße" (Begr.RegE UMAG BT-Drs. 15/5092, S. 11, Spindler in MüKoAktG, Rn 45 und 75 zu § 93). Außer Frage steht daher, dass die Legalitätspflicht der Business Judgement Rule Grenzen setzt (Großkommentar Hirte, Mülbert, Roth zum AktG, 5. Auflage, 4. Bd., Teil 2, 2015, Rn 54 zu § 93). Auch gilt der safe harbor (sicherer Hafen) der Business Judgement Rule nach deutschem Recht anders (weniger weitgehend) als nach US-amerikanischem Recht. Zentral ist nach § 93 Abs. 1 Satz 2 AktG das Handeln „zum Wohle der Gesellschaft", das „sachfremde Interessen" verbietet (vgl. BGHZ 135, 244, 253 f., Spindler aaO, Rn 60 zu § 93). Aktienrechtlich und strafrechtlich zählt, was „ausschließlich am Unternehmenswohl orientiertes, auf sorgfältiger Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen beruhendes unternehmerisches Handeln" gebietet" (BGHZ aaO und BGHSt 50, 253 f.). Das erfordert die „angemessene Informationsgrundlage", die überhaupt erst die Voraussetzung schafft für einen unternehmerischen Handlungsspielraum (Krieger/Sailer-Coceani in R. Schmidt/Lutter, 3. Auflage 2015, Aktiengesetz, Rn 17 zu § 93 mit zahlreichen Nachweisen in Fußnote 72).
   So zielt die Rechtsprechung des BGH zu den Pflichten von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 93 Abs. 1 Satz 1, § 116 Satz 1 AktG darauf, im Unternehmensinteresse zu handeln und „insbesondere alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Eintritt eines sicheren Vermögensschadens bei der Gesellschaft zur Folge haben" (BGHZ 135, 244,253, siehe auch BGHSt 50,331, 336). Nach dem Mannesmann-Urteil des BGH ist demzufolge die „treupflichtwidrige Schädigung des Gesellschaftsvermögens" unvereinbar mit §§ 93 Abs. 1 Satz 1, 116 AktG und mit § 266 StGB (BGHSt 50, 331 ff.).
2. Soweit es die konkreten Etappen der Entscheidungsfindung vor und nach dem 12.12.2012 sowie vor der Sitzung des Bahn-Aufsichtsrats vom 5.03.2013 betrifft, verschweigt die DB AG das kritische Papier aus dem Bundesverkehrsministerium an die drei Staatssekretäre im Bahn-Aufsichtsrat vom 5.02.2013. Das passt in die **Vorgehensweise des** „**Verschweigens und Herunterredens von Fakten und Risiken**", die über Jahre hinweg von der DB AG und den Beschuldigten bei S 21 praktiziert wurde und die jüngst erst vom früheren Amtschef des Verkehrsministeriums Dr. Hartmut Bäumer als „Lehrbeispiel der Intransparenz" kritisiert wurde. Das betrifft die Pflichtwidrigkeit und den Vorsatz der Beschuldigten bei der treuwidrigen Schädigung des Bahnkonzerns.
   Beweis: Stuttgarter Zeitung, Bericht vom 12.12.2017 als Anlage
   So haben die Beschuldigten massiv ihre rechtlichen Pflichten nach § 93 Abs. 1 AktG verletzt. Nachweisbar ist, dass der Weiterbau von S 21 Ende 2009, in den Folgejahren und insbesondere am 5. März 2013 nicht fachlich begründet war, sondern sachfremdem machtpolitischem Geheiß folgte:
   a) Das Projekt wäre schon Jahresende 2009 infolge krasser Überschreitung des vertraglich vereinbarten Kostendeckels laut DB-Dokument vom 10.12.2009 – Anlage

1 der Strafanzeige – gescheitert, wenn es nicht auf Verlangen der beschuldigten früheren Amtsvorstände Grube und Kefer um 891 Mio. Euro „Einsparpotentiale“ heruntergerechnet worden wäre, im Dokument Anlage 3 der Anzeige als „Kalkulationsirrtum“ kaschiert.

b) Zum Beweis für die Richtigkeit dieser Tatsache und der anschließend von Projektleiter Dipl.-Ing. Hany Azer errechneten höheren Mehrkosten des Projekts sowie zum Beweis der Tatsache des „Verschweigens und Herunterredens der Fakten und Risiken“ in Kenntnis der genannten Tatsachen beantrage ich
die Vernehmung der Zeugen Dr. Hartmut Bäumer, Berlin, Vizechef von Transparency Deutschland, bis 2014 Amtschef im Verkehrsministerium Baden-Württemberg, und von Staatssekretär Michael Odenwald, Bundesverkehrsministerium Berlin.

c) S 21 stand am 12.12.2012 vor dem Ende (siehe Seite 3 unten unserer Strafanzeige), da es in Höhe von zwei Milliarden Euro nicht mehr finanziert war.
Das Dossier aus dem Bundesverkehrsressort (Anlage 4 der Strafanzeige) forderte „Alternativen zum Projekt bis hin zum Ausstieg ernsthaft zu prüfen, um den Schaden des Bahnkonzerns zu minimieren“ (S. 4 des Dossiers). Genau dies hätte der Anforderung des BGH nach oben II Ziffer 1 entsprochen.

d) Auf S. 9 des zitierten Dossiers aus dem Verkehrsressort wird die Prüfung angemahnt, ob der Vorstand der DB AG seine Pflichten wegen Falschunterrichtung des Aufsichtsrats verletzt habe, auch könne das Eingeständnis des Vorstands, für Mehrkosten von 1,1 Mrd. Euro verantwortlich sein, dessen Haftung begründen, die insbesondere gegenüber den Vorständen „zu verorten ist“. Diese Feststellungen entsprechen der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Überwachungs- und Kontrollpflicht des Aufsichtsrats (§ 111 AktG), siehe BGHZ 135, 244 (ARAG/Garmenbeck = NJW 1997, 1926). Allein schon die Tatsache, dass der Vorstand und Aufsichtsrat diesen, mit BGH-Rechtsprechung begründeten Hinweisen nicht nachgegangen sind, begründet den aufklärungsbedürftigen Tatverdacht der Untreue.

e) Treffend kritisiert das Dossier aus dem Verkehrsressort auch den Rechtsgutachter SZA, der „Regressansprüche gegen den Vorstand verneint, obwohl dieser dem Aufsichtsrat über Monate keinen Hinweis auf die bekannte Dimension des Problems gegeben und in dieser Zeit weitere Angaben getätigt hat. Damit wurden die potentiellen Kosten des Ausstiegs/Umstiegs auf eine andere Alternative in einer Phase der Unsicherheit bewusst erhöht.“
Das Dossier entlarvt damit den trügerisch von der DB AG behaupteten Schein, man habe gesetzmäßig die sog. Business Judgement Rule walten lassen.
Die Staatsanwaltschaft Berlin möge umgekehrt daran ermessen, wie sorgfältig und eindringlich Untersuchungen und Beschlagnahme von Dokumenten bei der DB AG wegen Untreue geboten sind, wenn eine Strafvereitelung unterbleiben soll.

3. Das Bundeskanzleramt war durch die Vorgänge auf das Äußerste alarmiert und hat sodann in einer Weise reagiert, die jede weitere sachliche Diskussion der drei Staatssekretäre, die Teil der Bundesregierung waren, vereitelte und den „Weiterbau-Beschluss“ des Aufsichtsrats zu S 21 herbeinötigte:

a) Für fünf amtliche Vermerke von Referat 323 des Bundeskanzleramts aus der heißen Phase der politischen Einflussnahme im Zusammenhang wurde nach UIG der Informationszugang gewährt mit der Bekanntgabe Kostensteigerungen beim Bahnprojekt S 21, nachdem der Unterzeichner den Antrag gestellt hatte und auf Entschwärzungen unkenntlich gemachter Teile der Vermerke beim Verwaltungsgericht Berlin – 2 V K 3.15 – geklagt hatte. Besonders bemerkenswert ist zunächst der Vermerk vom 9. Januar 2013 über die Vorbereitung eines Gesprächs von Verkehrs-Staatssekretär Odenwald (zugleich Bahn-Aufsichtsrat) mit dem damaligen Kanzleramtschef Pofalla vom 14. Januar 2013. Eine Aussage lautet:
„Der AR hat der Erhöhung des Kostenrahmens noch nicht zugestimmt und eine zusätzliche Überprüfung durch externe Sachverständige angefordert. Außerdem soll die Wirtschaftlichkeit des Projekts vor dem Hintergrund der Kostensteigerungen und Risiken erneut nachgewiesen werden.“ Anschließend folgt ein zunächst geschwärzter Teil des Vermerks, der lautet:
„St Odenwald wird Sie voraussichtlich darüber informieren, dass er im AR einen Nachweis dieser Informationen konsequent verfolgen und eine Sicherung der Risiken aus externen Einflussfaktoren verlangen will. Er dürfte dabei auch eruieren wollen, ob bei Nichterfüllung dieser Bedingungen eine Infragestellung des Projekts durch die BReg/Bundesvertreter im AR akzeptabel ist.“

Beweis: Vermerk vom 9.01.2013 als Anlage

Der Vorgang zeigt, dass der zum Aufseher zur Wahrung der Unternehmensinteressen berufene Staatssekretär bereit war, sich notfalls gegen seine fachlich begründete Überzeugung dem Willen der Regierungsspitze zu beugen. Das ist deshalb wichtig, weil er laut Bericht der Wirtschaftswoche (siehe unten S. 7 f.) der Erste war, der trotz aller Einwände im Dossier aus dem Verkehrsressort (Anlage 4 der Strafanzeige, vgl. auch oben Ziffer 2) und dem Plädoyer für Alternativen zu S 21 dem eindringlich und weisungsähnlich von der Bundesregierung geäußerten Regierungswillen zustimmte.

b) Der weitere amtliche Vermerk aus dem Bundeskanzleramt vom 5.02.2013 an die Bundeskanzlerin war zunächst auf Seite 3 Absatz 2 geschwärzt . Der Unterzeichner hat insbesondere folgende Entschwärzung erreichen können, die nachfolgend (die etwas holprige Schreibweise inbegriffen) wiedergegeben wird:
„Hintergrund für die aktuelle Berichterstattung, die Bundesvertreter im AR der DB AG sähen die Kostenentwicklung äußerst kritisch und drängten auf einen Ausstieg aus dem Projekt, ist eine umfassende Unterlage, die für St Odenwald zur Vorbereitung des Workshops und der nächsten Aufsichtsratssitzung im BMVBS erstellt worden ist. In dem Dossier werden offenbar die Antwortbriefe der DB AG auf die Fragen des AR kritisch kommentiert, weitere Fragen zur Kostenentwicklung und Risiken sowie nach Projektabbruch und Alternativen formuliert. …“

Beweis: Anlage 6 diesseitiger Strafanzeige vom 15.02.2017, S. 4

c) Das muss in den folgenden Tagen, ohne dass es aktenkundig gemacht bzw. offen gelegt wurde, dazu geführt haben, dass die Bundeskanzlerin intensiv mit anderen führenden Kräften der Bundesregierung beraten und sich auf eine Strategie geeinigt hat, alles Erdenkliche zu tun, um im Jahr der Bundestagswahl die weitere

Diskussion um Stuttgart 21 im Keim zu ersticken und massiv, definitiv und vorbehaltlos auf den Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 – ohne Rücksicht auf die Frage seiner Wirtschaftlichkeit und die Kritik an schädlichen Funktionsmängeln – einzuwirken:
So kam es zu der unmissverständlichen Meldung der Stuttgarter Zeitung über das Verlangen der Bundeskanzlerin vom 18.02.2013:
„Kanzlerin dringt auf Weiterbau“
Auf genau gleicher Linie äußerten sich der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (Deutschlandradio Kultur vom 5.03.2013), Unionsfraktionschef Volker Kauder (OTZ.de vom 9.02.2013), der damalige Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (StZ vom 23.02.2013), letzterer mit dem Machtwort „Stuttgart 21 wird gebaut“, obwohl der Bahn-Aufsichtsrat seine Entscheidung – gesetzmäßig unbeeinflusst von sachfremden Einflüssen und Interessenkollisionen (siehe oben S. 3 f.) – erst noch am 5.03.2013 treffen sollte.

Beweis: Beiziehung der Akten des Verwaltungsgerichts Berlin, VG 2 K 3.15 mit den dort vorliegenden vollständigen Nachweisen der Berichte

d) Die geschilderte Vorgehensweise widersprach § 93 Abs. 1 AktG (siehe oben S. 3 f.) sowie Ziffer 55 der Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 65 Bundeshaushaltsordnung und dem gültigen Beschluss der Bundesregierung hierzu vom 24.09.2001. Hiernach müssen für die Auswahl und Amtsausübung von Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes „strikt“ Interessenkollisionen vermieden werden. Als „Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens“ müssen entsprechend §§ 20 f. VwVfG „insbesondere Weisungen und weisungsähnliche Handlungen“ sowie „im Einzelfall entscheidungsbezogene Aktivitäten“ betreffend den Verlauf des Verfahrens oder den Inhalt der Sachentscheidung streng unterlassen werden.

Beweis: Auszug aus Ziffer 55 VV zu § 65 BHO als Anlage

Genau gegen diese rechtliche Maxime hat die Bundesregierung im Vorlauf zur Sitzung des Bahn-Aufsichtsrats vom 5. März 2013 nachhaltig verstoßen. Angesichts definitiver politischer Machtworte der Spitzen der Bundesregierung in den Tagen und Wochen vor dem Beschluss vom 5. März 2013 zum Weiterbau von S 21 wussten die drei Staatssekretäre der Bundesregierung aus dem Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzressort, dass sie politisch nur die Wahl hatten, dem unbedingten Willen der Regierungsspitze entgegen den fachlich begründeten Einwänden aus dem Dossier des Verkehrsressorts zu folgen oder – angesichts des weisungsähnlichen Handlungsdrucks – bei Nichtbefolgung dieses Willens ihre Stellung als Teil der Regierung zu verlieren.

Daher stelle ich hiermit den

Beweisantrag,

zum Beweis für die Richtigkeit der vorstehend Seite 7 f. und nachfolgend S. 9 f. genannten Tatsachen der politischen Einflussnahme entgegen den wirtschaftlichen Interessen des Bahnkonzerns Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel sowie

die weiter genannten Politiker sowie Bundeswirtschaftsminister a.D. Philipp Rösler als Zeugen zu vernehmen.

Auch die Nachrichtenagentur Reuters berichtete am 21.02.2013 „Bahn darf Stuttgart 21 trotz Mehrkosten bauen". Ein Regierungsvertreter habe bestätigt, „die Bundesvertreter im Aufsichtsrat hätten sich auf diese Linie verständigt. Auf eine Weiterbau-Entscheidung noch vor Beginn der heißen Phase des Bundestagswahlkampfes hatte das Kanzleramt eingewirkt."

Beweis: Bericht Reuters vom 21.02.2013 durch Beiziehung der zitierten Akten des VG Berlin 2 K 3.15 (Dr. v. Loeper gegen Bundesrepublik Deutschland)

Aufschlussreich berichtet ferner DIEZEIT am 28.02.2013 auf einer Sonderseite „Bahnhof der Eitelkeiten" u.a.:
„Alle wissen, dass Stuttgart 21 in einem Desaster enden wird. Doch wird der neue Bahnhof trotzdem gebaut, weil er längst ein Symbol der Macht ist … Es geht um Merkel und Grube, um Ehre und Eitelkeiten, um das Image des Landes und darum, einen Krach mitten im Wahljahr zu vermeiden …"
Weiter heißt es: „ … Vergangene Woche waren die drei Staatssekretäre, die die Bundesregierung im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn vertreten, zu Kanzleramtschef Ronald Pofalla zitiert. Man beriet sich. Man redete über die politischen Folgen eines Ausstiegs aus Stuttgart 21. Kurz darauf ging die Meldung über den Ticker: „Bahn darf Stuttgart 21 trotz Mehrkosten weiterbauen". Vergessen war das interne Papier aus dem Verkehrsministerium, das zuvor tagelang kursiert war und den Eindruck erweckt hatte, der Bund distanziere sich von dem Milliardenprojekt … Doch am Donnerstag war Schluss der Debatte. Die Staatssekretäre waren wieder auf Linie."

Beweis: Bericht DIE ZEIT durch Beiziehung der Akten des VG Berlin (siehe oben)

Sehr genau schildert die Wirtschaftswoche Nr. 12 vom 18.03.2013 Folgendes:

„… Sollte das Projekt in einem finanziellen Fiasko enden, steht zumindest fest, wer den Weiterbau trotz der schon jetzt zwei Milliarden Euro Mehrkosten durchdrückte: die Bundesregierung, allen voran Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP). Das beweist der teilweise dramatische Verlauf einer Besprechung, zu der sich ausgewählte Bahn-Aufsichtsräte vor der entscheidenden Sitzung des gesamten Aufsichtsrats zu Stuttgart 21 am 5. März trafen. Zu der kleinen Unterredung hatte Aufsichtsratschef Utz-Hellmuth Felcht die sieben Kontrolleure des Staatskonzerns eingeladen, die die Bundesregierung neben ihren Staatssekretären aus dem Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsministerium in das Kontrollgremium entsendet. Teilnehmer des Zirkels waren unter anderem Ex-RWE-Chef Jürgen Großmann, Ex-E-On-Personalvorstand Christoph Dänzer-Vanotti sowie FDP-Generalsekretär Patrick Döring.
Felcht ging es darum, Einvernehmen über das Abstimmungsverhalten herzustellen. Denn er habe erfahren, dass nur der Staatssekretär von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), Michael Odenwald, dem Weiterbau von Stuttgart 21 zustimmen wolle. Finanzstaatssekretär Hans Bernhard Beus sowie dessen Wirt-

schaftskollege Bernhard Heitzer dagegen nicht. Ohne deren Ja-Stimmen, fand Felcht, sollten auch die anderen Eigentümervertreter den Weiterbau verweigern. Die Folgen waren den Anwesenden sofort klar: Stuttgart 21 würde zu einem unkalkulierbaren Thema im beginnenden Bundestagswahlkampf. In der Runde brach Hektik aus. FDP-Generalsekretär Döring rief seinen Parteifreund, Wirtschaftsminister Rösler, an und meldete sich mit der frohen Botschaft zurück: „Herr Rösler hat das geregelt." Im Klartext: Wirtschaftsstaatssekretär Heitzer werde den Weiterbau nun doch absegnen. Nun blieb noch offen, ob auch Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) seinen Staatssekretär Beus auf Linie gebracht hatte. Aber diese Frage stellte sich wenig später überraschenderweise gar nicht mehr. Denn Beus, hieß es kurz nach Beginn der Aufsichtsratssitzung, falle wegen gesundheitlicher Probleme bei der Abstimmung aus.
Am Ende nickte die Eigentümerseite den Weiterbau von Stuttgart 21 mit einer einzigen Enthaltung ab. Die kam von Ex-E-On-Manager Dänzer-Vanotti. Von den Arbeitnehmern stimmte nur der Vertreter der Lokführergewerkschaft dagegen."

Beweis: Wirtschaftswoche vom 18.03.2013, Seite 14, „Anruf genügt", Beiziehung der Akten des VG Berlin

Die geschilderte Sachlage macht erkennbar, dass unternehmerische Ermessensspielräume nicht in Frage standen, weil Vorstand und Aufsichtsrat dem partei- und machtpolitischen Willen der Bundesregierung und nicht dem Unternehmensinteresse der DB AG folgen sollten. Die Beschlussfassung vom 5.03.2013 für den Weiterbau von S 21 bei einseitiger Erhöhung des Finanzrahmens der DB AG um zwei Milliarden Euro war damit in hohem Maße entgegen §§ 93, 111 AktG pflichtwidrig.

Die so herbeigeführte Willensbildung in Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG vom März 2013 bestimmt seither deren Handeln, weil Überprüfungen stets an diesem Maßstab, aufbauend auf dem Finanzierungsvertrag vom 2.04.2009, orientiert werden.
Dies zeigt sich am Verhalten der amtierenden Bahnvorstände Dr. Lutz („finster entschlossen", Anzeige, S. 3) und Pofalla, der „alles im Griff" haben will und als ehemaliger Kanzleramtschef eine treibende Kraft des gesetzwidrig beeinflussten Weiterbau-Beschlusses war (siehe dazu oben S. 5 f.)

III.

<u>Die Deutsche Bahn AG hält der diesseitigen Strafanzeige eine allgemeine These entgegen, die unstimmig und unhaltbar widersprüchlich ist (Schriftsatz RA Felgen, S. 3):</u>
Die „angemahnte Umstiegsdebatte" – so heißt es – „kann schon deshalb nachgerade zu den Akten gelegt werden, weil für eine Verwirklichung des Kopfbahnhofs 21 keine ausreichenden Planungen und deshalb auch keine Planfeststellungen, vorliegen".
Der Zeitbedarf für Alternativplanungen müsse „mit mindestens zehn Jahren abgeschätzt werden, Umstiegsvarianten könnten also nicht kurzfristig in die Tat umgesetzt werden" (Schriftsatz RA Feigen, S. 3). Dazu ist festzustellen:

1. Zunächst wäre es die Aufgabe der DB AG, wie es deren ursprünglicher Beschlusslage von 2001 entsprach, ein Großprojekt erst zu realisieren, wenn alle Planungen im Einzelnen vorliegen und die gesamten sieben Planfeststellungsabschnitte genehmigt sind (vgl. Geschäftsbericht der DB AG 2001 sowie Ziffer 3.3 der Realisierungsvereinbarung 2001). Dies ist bis heute für die zwei Planfeststellungsabschnitte 3 und 6 nicht der Fall, außerdem hat die DB AG im PFA 1 Planänderungen wegen Brandschutz und Fluchtwegen beantragt, die bis heute nicht genehmigt sind und scheitern können. So haben die eigenen Bahn-Gutachter der Baseler Gruner AG schon frühzeitig das damalige Brandschutzkonzept der DB AG für den Tiefbahnhof als „nicht funktions- und genehmigungsfähig“ bezeichnet (Stuttgarter Zeitung vom 11.10.2010). Wegen der selbst zu verantwortenden Unsicherheiten müsste die DB AG einen Plan B bereithalten. Dies zu unterlassen ist nach § 93 Abs. 1 AktG pflichtwidrig.

2. Nahezu ausnahmslos sollen alle Modernisierungen im Sinne des Konzepts Umstieg 21 auf dem Grund und Boden der DB AG stattfinden. Das gilt für den Hauptbahnhof Stuttgart, für den Zulaufstreckenbau nach Bad Cannstatt und Zuffenhausen, die Express-S-Bahn, die keinerlei Baumaßnahmen erfordert (nur zwei bis drei Züge und Lokführer) sowie die Panoramabahn mit ihren neu zu bauenden Haltestellen, das sind Bahnsteige auf städtischem Grund. Allein die Ringschluss-S-Bahn erfordert einen neuen Trassen-Grund und dürfte deshalb eventuell so lange dauern, wie behauptet. Der Umstieg von S 21 lässt sich also ungemein verkürzen, weil die Planänderungen fast ausnahmslos das für Bahnzwecke gewidmete Bahngelände betreffen und die Bahn dagegen keinen Widerstand Dritter und entsprechenden Zeitaufschub erwarten muss.

3. Das bedeutet zweierlei:
   a) Der Einwand der DB AG, der Umstieg von S 21 sei nicht in nahe gelegener Zeit realisierbar, geht schon deshalb ins Leere, weil es an ihr liegt, sich auf sinnvolle Alternativplanungen auf ihrem Bahngelände einzulassen und mit den Projektpartnern abzustimmen, um die Planfeststellung zu beantragen. Parallel dazu kann sie wegen Wegfalls der Wirtschaftlichkeit des Projekts ihr Recht auf Kündigung bzw. Anpassung der Verträge gegenüber den Bauunternehmern ausüben (§§ 313, 314 BGB, § 60 VwVfG). Die DB AG muss dafür auch in ihren Verträgen Vorsorge getroffen haben. Die Umnutzung der erbrachten S 21-Investitionen ist infolge neuer Lage und Erkenntnisse zweifelsfrei möglich.
   b) Soweit die DB AG aber geltend macht, für den S-Bahn-Ringschluss müsse bei einem Umstieg von S 21 mit einer Wartezeit bis zu einem Jahrzehnt gerechnet werden, übersieht die Bahnspitze, dass der Umstieg daran nicht scheitern kann: Zum Einen gibt es den weiterhin funktionierenden Kopfbahnhof, dessen Modernisierung in relativ kurzer Zeitspanne nur von einer ausgereiften Planung in Absprache mit den Projektpartnern und anschließender Planfeststellung des Eisenbahn-Bundesamts abhängig ist. Zum Anderen führt der Aufschub des sinnvollen S-Bahn-Ringschlusses nur dazu, dass dafür notwendige Kosten zunächst nicht anfallen können. Das macht den Umstieg von S 21 noch kostengünstiger. In jeglicher Hinsicht gehen also die Argumente der DB AG fehl.

IV.

Auf die Ausführungen der DB AG zu III. „Das Projekt Stuttgart 21“ (Schriftsatz RA Feigen, S. 4 bis 6) ist zu entgegnen:

1. Zwar betrifft der Finanzierungsvertrag der DB AG, ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie GmbH) und der Projektpartner (Land Baden-Württemberg. Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart GmbH) „Stuttgart 21 als Teil des Gesamtprojektes Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“ (siehe Drucksache 14/4382, Landtag von Baden-Württemberg, Anlage 1, siehe dort auch § 1 und Anlage 2 der Strafanzeige vom 15.02.2017).
   Verfehlt ist aber das erkennbare Bemühen der DB AG, das Gesamtprojekt als untrennbare Einheit darzustellen und zu verschweigen, dass wesentlich kürzere Reisezeiten durch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und nicht durch S 21 entstehen.

2. Schon anlässlich der am 12.12.2012 mitgeteilten Erhöhung der Projektkosten um zwei Mrd. Euro kam es zu dem Dossier des Bundesverkehrsressorts – Anlage 4 der Strafanzeige –, das u.a. auf Seite 3 betonte:
   a) Der Vorstand gründe seine Fortführungsempfehlung auf der Einschätzung, die Planungsvariante sei wirtschaftlicher als ein Ausstieg, „konnte aber die Ausstiegskosten nicht belastbar darlegen“.
   b) Im Workshop sollten schwerpunktmäßig u.a. die Gesamtfinanzierung, die Wirtschaftlichkeit (wegen zu erwartender negativer Eigenkapitalverzinsung) und „**weitere Alternativszenarien (z.B. Bau NBS Wendlingen-Ulm mit Anbindung in den bestehenden Bahnhof**)“ besprochen werden.
   c) Seite 7 (unterste Zeile) f. heißt es, der Bund habe immer betont, dass Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen-Ulm „*nicht zwingend zusammengehören. **Die Schnellfahrstrecke nach Ulm könnte auch alternativ in den Knoten Stuttgart eingebunden werden. Bereits bei einer Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung für Stuttgart 21 im Jahr 2007 hat der Gutachter des Bundes die Erstellung eines alternativen Planfalls unter den Prämissen der Beibehaltung des Kopfbahnhofs und dem Bau der NBS Wendlingen-Ulm als betriebswirtschaftlich sinnvoll erachtet. …“***

   Wie schon 2013 von der Fachebene des Verkehrsressorts den drei Staatssekretären der Bundesregierung im Bahn-Aufsichtsrat empfohlen, so müssten sich auch jetzt Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG den Alternativszenarien zu S 21 zuwenden und darüber mit den Projektpartnern via Sprechklausel verhandeln, ohne sich an „nicht belastbare Ausstiegskosten“ zu klammern.
   Genau dies entspräche dem Gebot, „eine treupflichtwidrige Schädigung des anvertrauten Gesellschaftsvermögens“ zu vermeiden (BGHSt 50, 331 ff.).

V.

Der Vortrag der DB AG erfordert etliche Richtigstellungen (insbesondere zu S. 7 und 8). Auf die gesamten Ausführungen in diesseitigen Schriftsätzen an die Staatsanwaltschaft ist zu verweisen. Zusätzlich ist hervorzuheben:

1. Fälschlich setzt die Stellungnahme der DB AG im Schriftsatz RA Feigen auf Seite 4, Absatz 3 die Strecke Stuttgart-Ulm (Neubaustrecke, abgekürzt NBS) mit S 21 gleich. Dadurch wird auch ausgegrenzt, dass die erwünschte Wirkung der Fahrzeitverkürzung allein durch die NBS, nicht jedoch durch S 21 entstehen kann. Auf den Seiten 15 und 16 dieses Schriftsatzes werden ebenso mögliche Schadensersatzzahlungen für die zum Preis von 634 Mio. Euro erfolgte Vergabe des zur NBS gehörenden Boßler- und Steinbühltunnels fälschlich S 21 zugerechnet.
   Und es wird auf Seite 16 irrtümlich behauptet, der Landeszuschuss zur NBS entfalle, wenn S 21 nicht gebaut werde (siehe dazu bereits oben S. 12 unter IV. Ziffer 2 c).

2. Verschwiegen wird auf Seite 7 und 8 „Vertragsgrundlage zur Finanzierung des Projekts“ Folgendes:

   a) In § 2 (2) Absatz 2 des Finanzierungsvertrags (FinVe) vom 2.04.2009 heißt es:

   „Für den Fall, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31.12.2009, eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, welche zusätzlich die unter nachfolgendem § 8 Abs. 3 vereinbarten Beiträge übersteigt, werden die Vertragspartner Verhandlungen aufnehmen. Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen. …“

   b) Verschwiegen wird ferner – trotz der Nachweise auf Seite 3 der Strafanzeige v. 15.02.17:

   Der damalige Vorstandsvorsitzende der DB AG Dr. Rüdiger Grube hatte sein Amt am 1.05.2009 angetreten. Er hat in den Folgemonaten durch die ihm unterstellte DB Projektbau unter der Leitung von Dipl.-Ing. Hany Azer eine sorgfältige Aktualisierung des Preisstandes der Kosten vornehmen lassen, die auf 4,979,7 Mrd. Euro Gesamtkosten kam und damit die im FinVe vereinbarte Kostenobergrenze von 4,526 Mrd. Euro beträchtlich überschritt. Wäre dies wahrheitsgemäß öffentlich kommuniziert worden, hätte man noch vor dem Jahresende 2009 das – politisch unerwünschte – Projektende riskiert, wie das Zitat aus § 2 (2) Absatz 2 FinVe nachweist. Der Vorstand der DB AG hat deshalb umgehend eine Neuberechnung der Kosten mit „Einsparpotentialen“ von 891 Mio. Euro ermitteln lassen, die sich aus 598 Mio. Euro aufgrund einer bloßen „Markt- und Vergabeanalyse“ und weiteren 291 Mio. Euro „Chancen aus Optimierung der Bauwerke“, und zwar „ohne vertiefte Planung“ zusammen-setzten. So kam eine – lange Zeit verschwiegene, Vorstand und Aufsichtsräten der DB AG aber genau bekannte – Schönrechnung der Projektkosten von 4,088 Mrd. Euro Kosten zustande.

   Beweis: Vorlage des DB-Dokuments an den Bahn-Aufsichtsrat vom 10.12.2009 – vor allem Seite 4 f., Anlage 1 der Strafanzeige vom 15.02.2017, Ziffern 153 bis 156 des PwC-Gutachtens v. Jan. 2013 „Vermerk (Zwischenergebnis)“, S. 46 f. – wo es heißt, der Betrag von € 4,979,7 „war damit implizit Beschlussgegenstand des GWU 2009 für das Projekt S 21 in den Gremien des DB AG-Konzerns“.
   Vernehmung des damaligen Projektleiters Hany Azer als Zeuge (ladungsfähige Anschrift vermutlich zu ermitteln über die Ägyptische Botschaft in Deutschland)

Die Behauptung der DB AG auf Seite 7 Ziffer 2 ist also nachweisbar falsch, man habe (erst) Ende 2011/Anfang 2012 festgestellt, dass die vereinbarte Kostenobergrenze überschritten werde.

c) Verschwiegen wird insoweit auch, dass Projektleiter Hany Azer im März 2011 eine Liste der 121 Chancen und Risiken von S 21 erstellte, die der Vorstand unter Verschluss hielt. Hiernach hat der Projektchef der DB AG zu Jahresbeginn 2011, nach Kenntnis von Insidern sogar schon Jahresende 2009 S 21-Projektkosten von über sechs Milliarden Euro erwartet.

Beweis: Bericht der Stuttgarter Zeitung vom 12.12.2017, Seite 23, „Bahnprojekt als Exempel für Intransparenz“, Anlage
Zeugnis Dr. Hartmut Bäumer, Vizechef von Transparency Deutschland, Berlin
Zeugnis Hany Azer, wie vorbenannt

d) Verschwiegen wird ferner das bemerkenswerte Eingeständnis:
Anlässlich der Aufsichtsratssitzung vom 12.12.2012 hat der Vorstand der DB AG aufgrund von Berechnungen von PwC eine Kostenüberschreitung von 2,3 Mrd. Euro erkannt. Davon sollten laut Bahn-Vorstand 1,1 Mrd. Euro – da selbst verschuldet – aus Eigenmitteln aufgestockt werden, in denen jene oben zitierten „Einsparpotentiale“ enthalten waren.

Beweis: DB-Dokument vom 12.12.2012, mit diesseitiger Strafanzeige als Anlage 3 vorgelegt
Im Verfahren nach UIG erhaltene Vermerke des Bundeskanzleramts vom 1.02. und 5.02.2013 als Anlagen

3. Wie sehr auch in der Folgezeit das Verschweigen und Verschleiern der Fakten und Risiken von S 21 die bevorzugte Methode des dem Bund gehörigen Konzerns DB AG war, zeigt sich daran, dass der beschuldigte neue Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz bereits am Tage nach seiner Wahl ungeprüft erklärte, er sei „finster entschlossen, das Projekt Stuttgart 21 zu Ende zu bringen“, siehe Strafanzeige vom 5.05.2017 (S. 3 mit Beweisantritt).

Genau diese, gerade nicht sachbezogen und nicht ausschließlich vom Unternehmensinteresse geleitete Vorgehensweise, hat der ehemalige Amtschef des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, Ministerialdirektor a. D. Dr. Hartmut Bäumer, bei S 21 unmissverständlich gerügt. Zitat aus dem Bericht von Andreas Müller, StZ:
„Auf allen Ebenen habe es eine „Taktik des Verschweigens und Herunterredens von Fakten und Risiken“ gegeben. Die Öffentlichkeit sei entweder unwissend gehalten oder bewusst in die Irre geführt worden“.
Seine Äußerungen bestätigen die Pflichtwidrigkeit, aber auch die Bösgläubigkeit des für den Bahnkonzern und die Allgemeinheit schädigenden Verhaltens jener Beschuldigten, die in die Vorgänge involviert waren.

Beweis: Zeugnis von Dr. Hartmut Bäumer, Berlin
Bericht der Stuttgarter Zeitung vom 12. 12. 2017 als Anlage

4. Ihre auf Seite 8 Ziffer 2 aufgestellte These, der Finanzrahmen von 6,526 Mrd. Euro habe bis heute Bestand, musste die DB AG unlängst im November 2017 widerrufen. Man hat nun – bis auf Weiteres – durch PwC eine erneute Kostenerhöhung auf 7,6 Mrd. Euro festgestellt, die sich um einen (viel zu kleinen) Risikopuffer von 300 Mio. Euro auf 7,9 Mrd. Euro erhöhen soll.

5. Es ist absehbar, dass der veranschlagte Risikopuffer bei weitem nicht ausreichen kann, um die mutmaßlichen Projektkosten bis zur geplanten Inbetriebnahme von S 21 zu erfassen. Denn für die jetzt angenommene weitere Bauzeit von 7 Jahren bis Ende 2024 sind eher Mehrkosten von drei Mrd. Euro zu erwarten, die der Steigerung in den vergangenen 7 Jahren (Kostenobergrenze 4,5 Mrd. Euro auf jetzt über 7,6 Mrd. Euro) entsprächen und damit die Erwartungen und Berechnungen des Bundesrechnungshofs und der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von etwa zehn Milliarden Euro Projektkosten noch übertreffen würden.

   Das würde übereinstimmen mit der bahneigenen Kostenkalkulation, die der ehemalige Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages aus Kreisen der DB AG erhalten hat und die schon vor über 5 Jahren auf 10,7 bis 11,3 Milliarden Euro kamen, wie auch dem STERN-Reporter Arno Luik von DB-Insidern bekannt gegeben wurde.

   Beweis: Zeugnis von MdB Dr. Anton Hofreiter, Platz der Republik 1, Berlin
   sowie Zeugnis des Herrn Arno Luik, Redakteur des STERN, Hamburg

VI.

<u>Auf Seite 18 bis 23 des für die DB AG erstellten Schriftsatzes kommt ihr anwaltlicher Bevollmächtigter – endlich – unter VII. zur „Entwicklung nach der Aufsichtsratssitzung vom 5. März 2013“.</u>

Verschwiegen wird, dass das Aktionsbündnis gegen S 21 dem Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG am 15.12.2015 das Gutachten des Verkehrswissenschaftlers Dr. Martin Vieregg der VEREGG-RÖSSLER GmbH zur Aktualisierung der Projektkosten von S 21 vorlegte, gefolgt von den in der Strafanzeige vom 15.02.2017 dargestellten Vorstößen. Erst dadurch sah sich der Bahn-Aufsichtsrat genötigt, Mitte März 2016 die Weichen für eine Prüfung der Termin- und Kostensituation zu stellen. Im Einzelnen ist die Entwicklung der Verhältnisse bei und gegenüber der DB AG auf Seite 4 bis 13 der Strafanzeige vom 15.02.2017 dargestellt und untermauert.
Darauf ist Bezug zu nehmen. Zu ergänzen ist:

1. Der Versuch der DB AG, den KPMG/Basler-Kostenbericht als entlastend heranzuziehen, liegt schief, weil zahlreiche, darin aufgestellte Vorbehalte – wie schon bekannt – verschwiegen wurden. Durch das neuere PwC-Gutachten mit Projektkosten von mindestens 7,6 Mrd. Euro plus Risikopuffer bei sieben weiteren Baujahren ist der Kostenbericht im Gutachten von KPMG/Basler ohnedies Makulatur.

2. Bezeichnend für das „Verschweigen und Herunterreden von Fakten und Risiken“ der DB AG ist auch ihre Haltung zu den Berichten des Bundesrechnungshofs (BRH) vom 8.09.2016: Sie werden laut hauseigener DB AG-Synopse schlicht als „nicht geeignet“ abgetan (Schriftsatz Feigen, S. 20). Das ist ein unseriöser Verdunkelungsversuch, wenn man bedenkt, dass der BRH eine nach Art. 114 Abs. 2 GG gesicherte höchste unabhängige Prüfinstanz darstellt. Auf die Ausführungen in der Strafanzeige Seite 6 f. und Seite 10 ist insoweit zu verweisen.

3. Der Vorstand der DB AG hat den Bahn-Aufsichtsrat am 12.12. und 13.12.2017 über den Inhalt des PwC-Gutachtens informiert, das derzeit immer noch – entgegen den öffentlichen Interessen und einem beim Bundeskanzleramt gestellten UIG-Antrag – geheim gehalten wird. Bekannt ist nur: Der Weiterbau von S 21 würde voraussetzen, dass der am 5. März 2013 um zwei Milliarden Euro angehobene Finanzrahmen von 6,526 Milliarden Euro um weitere 1,1 Mrd. Euro. zuzüglich eines Risikopuffers nochmals erhöht werden müsste.

Das Aktionsbündnis gegen S 21 hat den Vorstand und alle Aufsichtsräte der Bahn mit ausführlicher Begründung aufgefordert, jegliche Erhöhung des Kostenrahmens von 6,526 Milliarden Euro abzulehnen und Verhandlungen mit den Projektpartnern über kostensparende Alternativen zu S 21 aufzunehmen. Damit ließe sich die sonst sichere Schädigung des Bahnkonzerns abwenden.

Beweis: Schreiben vom 30.11.2017 als Anlage

Festzustellen ist:

a) Würde gegenteilig entschieden, entstünde schon allein aus finanziellen Gesichtspunkten eine sichere, daher pflichtwidrige Schädigung des Bahnkonzerns, weil durch den Umstieg von S 21 bisher schon aufgrund der Kostenberechnung vom Juni 2016 eine Schädigung der Bahn von mindestens 3,2 Mrd. Euro zu vermeiden wäre (siehe dazu näher Seite 4 bis 13 der Strafanzeige vom 15.02.2017). Muss man nun laut PwC-Gutachten von 7,6 Mrd. Euro Projektkosten – ohne Risikopuffer für weitere 7 Jahre Bauzeit – ausgehen, dann erhöhen sich die Mehrkosten des Weiterbaus von S 21 um mindestens rund 1,1 Mrd. Euro auf 4,3 Mrd. Euro. Zieht man davon pauschal 300 Mio. Euro für weitere – unnötige – Investitionen ab, verbleibt eine sichere Schädigung des Bahnkonzerns in Höhe von vier Milliarden Euro.

b) Die DB AG versucht sich dem zu entziehen, indem sie behauptet, der Ausstieg aus S 21 würde 7 Milliarden Euro kosten. Das ist denkbar unseriös. Die renommierten Verkehrsgutachter VIEREGG-RÖSSLER haben stattdessen im Dezember 2017 bei Realisierung des Umstiegs – von 9,8 Mrd. Euro Gesamtkosten ausgehend – eine Ersparnis von 5 Milliarden Euro ermittelt.

Beweis: Vorlage des Gutachtens als Anlage

Die imaginäre Zahl von 7 Mrd. Euro wird bisher auch durch nichts rechnerisch nachvollziehbar gemacht. Auch der Bevollmächtigte der DB AG erklärt nichts da-

zu, warum und wodurch die sichere Schädigung der Bahn durch den Umstieg von S 21 nicht vermeidbar sein soll. Ausgenommen die These, der Umstieg sei für ein Jahrzehnt nicht machbar (dazu oben III.). Fehlende Investitionen für den Umstieg würden sogar den S 21-Ausstieg – der funktionierende Kopfbahnhof bliebe ja bestehen – rein wirtschaftlich gesehen noch attraktiver machen.

Der Vorwurf der Untreue der Beschuldigten durch pflichtwidrige sichere Schädigung des Bahnkonzerns ist daher in jedem Falle begründet – in erhöhtem Maße dann, wenn der Bahn-Aufsichtsrat auf Vorschlag des Vorstands am 26. Januar die Erhöhung des Finanzrahmens von bisher 6,526 Mrd. Euro beschließen sollte.
Er verstieße damit auch gegen die Legalitätspflicht insoweit, als er nach § 8 Abs. 4 FinVe bei Kostenerhöhungen jenseits von 4,526 Mrd. Euro – erst recht auch jenseits von 6,526 Mrd. Euro – Verhandlungen mit den Projektpartnern über die Projektfinanzierung bzw. über kostensparende Alternativlösungen aufnehmen müsste, wie vom Bundesverkehrsministerium schon im Februar 2013 in einer ähnlichen Konstellation für richtig befunden wurde, siehe Anlage 1 der Strafanzeige vom 15.02.17, S. 9, wo es heißt, es sei „aus fachlicher Sicht … erforderlich, dass die DB AG auf die Projektpartner, insbesondere das Land, zugeht und ergebnisoffen über Lösungen der derzeitigen Situation spricht."

VII.

Nachfolgend sind noch die Tatvorwürfe der Untreue der Beschuldigten im Falle des S 21-Weiterbaus durch S 21-Kapazitätsabbau, durch unzulässig erhöhtes Gleisgefälle und durch Tunnelbau im Anhydrit auch angesichts der Gründe des Einstellungsbescheids und der weiteren Darstellung der DB AG zu erörtern.

1. Der Bevollmächtigte der DB AG schweigt zu dem diesseitigen Tatvorwurf (Seite 2 f. des Schriftsatzes vom 30.03.2017), dass das unterirdisch achtgleisige Bahnprojekt Stuttgart 21 zur drastischen **Bahnhofsverkleinerung** und damit zu einem **für den Schienenverkehr dauerhaft schädlichen Engpass** führen würde. Für die DB AG und deren Aufsichtsrat soll diese Tatsache also erstaunlicher Weise bedeutungslos sein.

   Im Einstellungsbescheid wird die Position hervorgehoben, die für den Vorstand und für den Bahn-Aufsichtsrat ein weites unternehmerisches Ermessen gelten lässt, wonach nur „klare und deutliche Fälle pflichtwidrigen Handelns" aktienrechtlich und strafrechtlich verboten seien. Nur wenn die Pflichtverletzung „evident" sei und die Grenzen unternehmerischen Ermessens in „unverantwortlicher Weise" überspannt würden, sei dies unzulässig. Diese Rechtsauffassung wird diesseits nicht kritisiert. Auch deshalb dürfen es aber die Beschuldigten keinesfalls unterlassen, **die finanziell und verkehrspolitisch sinnvolle Alternative zu S 21 pflichtgemäß zu prüfen und wahrzunehmen, um eine sonst sichere Schädigung des Bahnkonzerns abzuwenden.**

   Dem ist umso mehr zu entsprechen, als das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 7.11.2017 (2 BvE 2/11, insbes. Rn 265) unmissverständlich die „öffentliche

Aufgabe“ der im Staatseigentum stehenden DB AG zur Stärkung des Schienenverkehrs betont, weil „Art. 87 e in seinen Absätzen 3 und 4 GG eine bestimmte Form der Privatisierung vorsieht, nämlich eine Organisationsprivatisierung …“, also keine Aufgabenprivatisierung, die zur Demontage der Staatsaufgabe und seiner Bindung nach dem Grundgesetz verleitet hatte (so BVerwG, Urteil v. 14.06.2016, 10 C 7.15).

Die Bahnhofsverkleinerung durch S 21 ist aus folgenden Gründen kein Fall unternehmerisch zulässigen Ermessens, sondern evident gesetzwidrig und daher pflichtwidrig:

a) Nach der sieben Wochen dauernden Streckenstilllegung der Rheintalbahn bei Rastatt ist allgemein klar und „evident“, dass ein **Plan B auch für Stuttgart 21** bei Streckenstilllegungen infolge von Störfällen aller Art zwingend Ausweichmöglichkeiten gebietet. Sie lassen sich nicht durch S 21, sondern nur dann realisieren, wenn es mindestens zu einem **Teil-Erhalt des Kopfbahnhofs** kommt, siehe dazu die ARD-Sendung Plusminus vom 1.11.2017 www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sendung-vom-01-11-2017-bahnbaustellen-100.html

Das Planungskonzept zu S 21 ist daher unstimmig. Zumindest müsste es um den Teil-Erhalt des Kopfbahnhofs erweitert werden, womit die Absichten des Projektpartners Landeshauptstadt Stuttgart zur Bebauung des Areals durchkreuzt würden, mit starken finanziellen Folgen. Die Kostenermittlung von PwC mit 7,6 bzw. 7,9 Mrd. Euro wäre dann bereits aufzustocken um Mehrkosten wegen Rückabwicklung oder Anpassung der Grundstücksverträge mit der Stadt Stuttgart inklusive vereinbarter Zinsen. Die bisherige Geheimhaltung dieses Gutachtens durch die DB AG passt nahtlos zu der oben unter II. beschriebenen Methodik des „Verschweigens und Herunterredens von Fakten und Risiken“. Zugleich zeigt sich darin eine grobe Missachtung der vom BVerfG im schon zitierten Urteil vom 7.11.2017 hervorgehobenen „öffentlichen Aufgabe“ der DB AG.

b) Die Reduzierung des Bahnhofs auf acht Durchfahrgleise ist eisenbahnrechtlich weder beantragt noch ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG durchgeführt. Die Stuttgarter Netz AG klagt deshalb gegen das Eisenbahn-Bundesmat (EBA), weil sie einen Teil des Kopfbahnhofs aufgrund ihres Betriebskonzepts weiter betreiben will. Hierzu läuft eine vom VG Stuttgart gegen sein klagabweisendes Urteil zugelassene Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht (3 C 21/16), über die am 28. Juni 2018 verhandelt und sodann entschieden wird. Die Beschuldigten kann dies nicht entlasten, weil es ihnen gerade nicht Rechtssicherheit gibt, den großen Risiken des Weiterbaus von S 21 Rechnung zu tragen.
Zudem schafft der achtgleisige Durchgangsbahnhof S 21 verfassungswidrig (Art. 87 e Abs. 4 GG) einen Leistungsabbau entgegen den Verkehrsbedürfnissen um 30 %, der sich als dauernder Engpass für den Bahnverkehr, für die umweltfreundliche Mobilität der Menschen und damit auch für die Wirtschaft unvertretbar nachteilig auswirken würde. Dies ist auf S. 4 f. des diesseitigen Schriftsatzes vom 30.03.2017 mit Bezug auf führende Grundgesetz-Fachliteratur (Maunz-Dürig-

Möstl) erläutert und mit den grundlegenden Ausführungen von Dr. Engelhardt – Anlage 34 der Strafanzeige – untermauert.
Die Evidenz dieser Feststellung ist zusätzlich besiegelt durch bekannte Daten anderer Städte und ihrer Durchfahrgleise, so etwa durch die halb so große Stadt Karlsruhe (300.000 Einwohner) mit 14 Durchfahrgleisen und die Kleinstadt Bietigheim-Bissingen von 42.000 Einwohnern mit acht Durchfahrgleisen und Nürnberg mit 22 Durchfahrgleisen bei 530.000 Einwohnern. Das Missverhältnis zu der 613.000-Einwohner-Stadt Stuttgart mit nur noch acht Durchfahrgleisen, die nicht erweiterungsfähig sind, könnte krasser kaum sein (siehe auch den diesseitigen Schriftsatz vom 10.06.2017 Seite 3 f.).
Sich über diese Fakten hinwegzusetzen, ist als evidenter Pflichtenverstoß mit nachhaltiger Schadensfolge zu werten, die auch bei Störfällen drastische Schadensfolgen wegen fehlender Ausweichmöglichkeiten – wie oben dargestellt – erzeugen muss.
Dem lässt sich nicht entgegenhalten, dies sei genehmigt, denn durch die Planfeststellung zu Teilabschnitten von S 21 ist nicht das nach § 11 AEG erforderliche Stilllegungsverfahren durchgeführt. Die Entscheidung des BVerwG darüber steht noch aus, wie oben erläutert. Erst recht ist nach dem Urteil des BVerfG vom 7.11.2017 der Verfassungsverstoß gegen Art. 87 e Abs. 4 GG durch Verletzung der „öffentlichen Aufgabe“ für den Erhalt und Ausbau des Schienenverkehrs zu beachten, der durch die Bahnhofsverkleinerung entgegen den Interessen der Allgemeinheit und ihrer Verkehrsbedürfnisse entstünde.

2. Statt sich am rechtlich zwingenden vorbeugenden Gefahrenschutz für Leib und Leben der Bahnreisenden zu orientieren, hat man „Zwangspunkte“ der S21-Lage zum Maßstab genommen, um andere Bahnen über- und unterzufahren: **Mehr als sechs Meter Höhenunterschied mit 15 Promille, das ist eine sechsfach regelwidrige Gleis- und Bahnsteigneigung.** Das provoziert selbst nach amtlicher Auskunft (BT-Dr 18/ 5562) dauernd wiederkehrende Wegrollvorgänge mit Verletzten oder gar Toten. Dies mit S 21 in Kauf zu nehmen, ist **absolut unverantwortlich und strafbar.** Das unternehmerische Ermessen kann natürlich die Legalitätspflicht – noch dazu bei Verfassungsgütern höchsten Ranges – nicht aufheben (siehe diesseitiger Schriftsatz vom 30.03.2017, S. 5 f.).

   Die DB AG bezieht auf S. 22 des Schriftsatzes von RA Feigen Stellung zur Längsneigung der Gleise und Bahnsteige, die diesseits „problematisiert“ werde. Dabei stützt sie sich zur Rechtfertigung der 15,143 Promille Längsneigung der Gleise und Bahnsteige auf § 7 Abs. 2 EBO. Diese „Soll“-Vorschrift verlange, dass bei Neubauten die Gleis-Längsneigung von 2,5 Promille nicht überschritten werde.
   Verschwiegen wird, dass es allen Regeln widerspricht, rechtsmethodisch eng auszulegende Ausnahmevorschriften um ein Mehrfaches - hier das Sechsfache! - der Soll-Norm zu überziehen.
   Übergangen wird beim Thema Gleisneigung ferner § 2 Abs. 2 EBO, der zwingend bei jeder Abweichung von Regeln fordert, dass „der Nachweis gleicher Sicherheit“ erbracht werde. Darauf geht die DB AG nur bei der Frage der Sicherheit der Menschen auf den Bahnsteig-Gleisen ein. Das ist rechtsmethodisch nicht haltbar, und zwar umso weniger, als verfassungskonform höchstrangige Grundrechte von Leib und Leben der Menschen nicht vermeidbar gefährdet werden dürfen. Eine glei-

che Sicherheit wie bei einem Bahnhof, der planeben (so selbst der Bundesverkehrsminister in BT-Dr. 18/5562 am Ende) oder mit nicht mehr als 2,5 Promille Gleisneigung versehen ist, muss ohne ausgeprägtes Wegrollrisiko also bei fehlender Bremsung unbedingt gewährleistet werden. Das ist umso mehr zu beachten angesichts der enormen Leichtläufigkeit moderner Züge (siehe Gutachten v. 4.10.2014 von BDir. a.D. Dipl.-Ing Sven Andersen, „Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf“, 04.10.2014. Im Internet herunterladbar unter: https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt2/Ref24/S21_Eroerterung/24_14-10-07_GA_Andersen.pdf.)

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG war im März 2016 ausdrücklich mit der Frage der Gleisneigung im Allgemeinen wie auch im Besonderen zu Stuttgart 21 befasst. Das geschah im Rahmen der Anhörung vom 16.03.2016 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestags. Diesseits wurde die StA mit Schreiben vom 06.07.2017 mit der als Anlage 42 dem Verfahrenen beigegebenen Beweissammlung zur Gleisneigung von Dr. C. Engelhardt insbesondere über dessen Stellungnahme vom 14.03.2016 zur Anhörung vertraut gemacht (im Internet herunterladbar unter: https://www.bundestag.de/blob/415528/ac4bfb488457c64e9a5f2dfc8efee86b/061_stellungnahme-engelhard-data.pdf, nachfolgend kurz „Engelh.“). Hier werden ab Seite 24 ff die unrichtigen und unvollständigen Angaben dargestellt, die die Deutsche Bahn AG im Genehmigungsverfahren zu den Risiken aus der Gleisneigung gemacht hatte. Insbesondere der fehlende Nachweis gleicher Sicherheit wird im Einzelnen belegt. Die oben erwähnte Behauptung einer gleichen Sicherheit auf den Bahnsteigen wie im ebenen Fall war in Bezug auf das Wegrollen der Züge nicht begründet worden und wurde für die Bahnsteige auf eine unvollständige Darstellung der Gefälleverhältnisse gestützt. Tatsächlich besteht auch in dem geplanten Quergefälle auf dem Bahnsteig für zahlreiche Kinderwagenpositionen weiterhin die Gefahr, ins Gleis zu rollen. Durch das Zusatz-Quergefälle wird das Losrollen von Kinderwagen und Rollstühlen sogar begünstigt. Dass dieses Konzept einer vermeintlich „gleichen Sicherheit“ in der Praxis versagt, wurde eindrucksvoll durch einen vom Bahnsteig Ingolstadt Nord in das Gleis rollenden Kinderwagen demonstriert (Engelh. S. 19). RA Feigens Aussage, es würden „etwaige Gefahren aus der Längsneigung des Bahnsteiges durch die Querneigung der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte in Höhe von 2 Prozent kompensiert“ ist somit objektiv nicht zutreffend. Von einer vollständigen Kompensation kann keine Rede sein.

Es ist somit die von RA Feigen behauptete „gleiche Sicherheit“ für längsgeneigte Bahnsteige objektiv nicht gegeben. Für die Deutsche Bahn AG trat in der Anhörung Dr. Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, auf. Auch er stellte klar, dass der zuvor in dem Planfeststellungsverfahren behauptete Nachweis „gleicher Sicherheit“ erst „im Zug der Inbetriebnahme-Genehmigungen erstellt“ werden würde (S. 7, Wortprotokoll der 61. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin vom 16.03.2016, herunterladbar unter: https://www.bundestag.de/blob/419350/530dbf601c5c1fec7e61a2fe5b41e567/061_sitzung_protokoll-data.pdf, nachfolgend kurz „Prot.“). Insbesondere ist aber auch die Aussage von RA Feigen unrichtig, „die gewählte Lage“ des neuen Hauptbahnhofs sei (in Bezug auf die Gleisneigung) „in einer Reihe von Gerichtsverfah-

ren bestätigt“ worden. Diesseits ist kein gerichtliches Verfahren bekannt, das insbesondere die überhöhte Gleisneigung als zulässig bestätigt hätte. Der als Experte an der Anhörung beteiligte Präsident des Eisenbahn-Bundesamts Gerald Hörster hatte vielmehr die vom Experten Dr. Engelhardt angewandten „Gesetze der Physik“ nicht infrage gestellt, sondern vielmehr ausdrücklich die Anordnung von „betrieblichen Maßnahmen“ zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht ausgeschlossen. Damit fehlt der Gleisneigung des Bahnhofs aktuell eine Bescheinigung gleicher Sicherheit wie im ebenen Fall (siehe dazu auch Anlage 42).
Beteiligt an der Anhörung war aber insbesondere auch der beklagte Dr. Volker Kefer, Vorstand der Deutschen Bahn AG, der die Übermittlung der im Vorfeld angefragten „physikalischen Risikobewertungen“ verweigerte (Prot. Bl. 37 der pdf-Datei, Engelh. S. 27 Punkt i.). Diese sollten den vermeintlichen Nachweis gleicher Sicherheit laut dem von RA Feigen zitierten „Regelwerk“ erbringen. Diese Untersuchungen müssen aber objektiv fehlerhaft sein, sonst würde in der Praxis in Ingolstadt Nord kein Kinderwagen ins Gleis rollen. RA Feigens Verweis auf das „Regelwerk“ als anerkannte Regel der Technik trägt somit nicht. Und Bahnvorstand Kefer ist die mutwillige Verdeckung dieses Umstands durch Zurückhaltung der Unterlage vor dem Verkehrsausschuss anzulasten. Auch diese „physikalischen Risikobewertungen“ und die bahninterne Kommunikation zu ihrer Zurückhaltung vor dem parlamentarischen Kontrollgremium wären somit in der Frage der Beweissicherung interessante Dokumente. Dass zur Baugenehmigung bei Überschreiten des Sollwerts aus § 7 EBO ein Nachweis gleicher Sicherheit nötig ist, stellt § 2 EBO klar und wird auch nicht von RA Feigen in Frage gestellt. Dass RA Feigens Hinweis auf S-Bahn- und Stadtbahn-Stationen in Stuttgart wegen grundsätzlicher Unterschiede wenig zielführend ist (Engelh. S. 23 f, Andersen 04.10.2014 S. 31), zeigt insbesondere der Vergleich mit den international sehr niedrig (meist unter der deutschen 2,5 ‰-Grenze angesetzten) Grenzwerten für die Gleisneigung in Bahnhöfen für echten Zugverkehr (Engelh. S. 22).
Zu Bahnvorstand Kefer ist anzumerken, dass ihm persönlich die Problematik der Gleisneigung immer wieder vor Augen geführt wurde und er selbst außer der Zurückhaltung der vermeintlichen Sicherheitsnachweise für die Bahnsteige weitere Täuschungen zu verantworten hat. In der Anhörung des Vorjahres im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 06.05.2015 traten offene Widersprüche und fehlende Antworten auf Grundfragen zu Tage. Schon damals wurde klar, dass keine gleiche Sicherheit vorliegt, wie es auch in der Praxis die wegrollenden Züge in Köln belegen, und dass insbesondere keine umfassende technische Sicherung gegen Wegrollen vorliegt. Somit befindet man sich in Deutschland im Widerspruch zu internationalen Regeln der Technik. Diese Unstimmigkeiten in der damaligen Diskussion, die Vorstand Kefer nicht entgangen sein dürfen, wurden von Dr. C. Engelhardt im Internet hier zusammengestellt:
http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015#Mangelhafte_Sicherheit).
Und schon im Herbst 2010, in der sogenannten Geißler-Schlichtung, hatte Vorstand Kefer persönlich zahlreiche Täuschungen zu Leistungsfähigkeit und Sicherheit von Stuttgart 21 zu verantworten (von Dr. C. Engelhardt hier zusammengestellt: http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Auswertung#Kefer). Insbesondere aber zur Gleisneigung sagte er unrichtig aus, es bestünde keine Gefahr für ein Wegrollen der Züge, obwohl sich noch in der Schlichtung selbst zeigte,

dass dies nicht zutrifft. Eine Richtigstellung von Kefer blieb aus (http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Verfehlungen#Keine_Sicherung_gegen_Wegrollen). DB-Vorstand Kefer wurde auch über diese zahlreichen von ihm zu verantwortenden Täuschungen informiert. Dr. C. Engelhardt hatte seine Email vom 18. Januar 2016 09:51 Uhr an den früheren Schlichter Dr. Heiner Geißler auch an Vorstand Kefer in CC gesandt, mit dem Betreff „Auswertung der Schlichtung von 2010 auf WikiReal.org“ und der Bewertung der Schlichtung als „Maßnahme der Desinformation“. Auch dieses Dokument und seine Behandlung in der Deutschen Bahn AG könnten für die Beweissicherung von Interesse sein.

3. Auf der geplanten S21-Tunnelstrecke entstehen **durch das um 60 Prozent quellfähige Anhydrit „unüblich hohe Risiken für die Betriebstauglichkeit“** des Projekts, die „nicht beherrschbar“ sind und einen dauerhaft wiederkehrenden Sanierungsbedarf mit langzeitigen Streckenstilllegungen für die Stuttgarter Metropolregion verursachen können (siehe Ihr KPMG/Basler-Gutachten, S. 52).
   Vorstand und Aufsichtsrat versäumen es bisher pflichtwidrig, den „erkennbaren Risiken Rechnung zu tragen“, die von Anhydrit im Stuttgarter S 21-Tunnelbau ausgehen (siehe dazu S. 11 f. und S. 15 f. der Strafanzeige v. 15.02.2017 sowie S. 3 f. des Schriftsatzes vom 30.03.2017).
   Auf die Stellungnahme der DB AG durch RA Feigen (S. 20 f.) ist zu entgegnen. Insoweit wird – wie u.a. im Schriftsatz vom 10.06.2017, S. 6 f. geschehen – zum Beweis für die Richtigkeit der nachfolgend genannten fachlichen Erkenntnisse a) bis i) der Geologe Dr. Jakob Sierig, Tübingen, als Gutachter benannt. Im Einzelnen:
   a) Nicht allein die Tunnel Cannstatt und Feuerbach weisen „sensible Übergangszonen“ auf. Auch das Risiko im Fildertunnel ist noch unklar.
   b) Die DB AG beruft sich auf den Tunnelbauexperten Prof. Walter Wittke, der jedoch starke eigene wirtschaftliche Interessen daran hat, den S 21-Tunnelbau auf Jahre hinaus weiter zu betreiben, ohne dass die auf S. 3 f. des Schriftsatzes v. 30.03.2017 und S. 11 der Strafanzeige genannten Gesichtspunkte einbezogen wurden. Der Bahn-Aufsichtsrat hat – das sei betont - durch den weltweit renommierten Geologen Prof. G. Anagnostou und Bauing. E. Basler die Verhältnisse überprüfen lassen und daraufhin das in dieser Ziffer 3 eingangs genannte – genau genommen – vernichtende Urteil erfahren, das Wittke im Eigeninteresse verdrängt hatte. Die DB AG ficht das entsprechend ihrer Strategie des „Verschweigens und Herunterredens von Fakten und Risiken“ nicht an. Wenn man nicht mehr weiter weiß, schafft man einen Arbeitskreis, hier „Expertenkommission“ genannt, die beifällig das Büro Wittke unterstützen darf.
   c) Das „Maßnahmenpaket“, auf das sich die DB AG beruft, ist erst während des Baus und erst nach hohem Druck seitens der Öffentlichkeit entwickelt worden. Es weicht stark von der ursprünglichen Planung ab und betrifft neu ersonnene Maßnahmen, die bisher nicht im Gipskeuper erprobt wurden.
   d) Weder die angesprochenen Abdichtungsbauwerke noch vorauseilende Injektionen sind bisher langfristig und mit Erfolg für den Tunnelbau im Gipskeuper erprobt worden (siehe bisher bereits u.a. Anlage 33 der Strafanzeige).
   e) Zur Quantifizierung potentieller Quelldrücke: Die Stärke der Tunnelwand wird dem wohl kaum angepasst. Langjährige Erfahrungswerte bestehen auch hier sicher nicht, vielmehr nur Erkenntnisse aus dem Freudensteintunnel.

f) Wenn auf potentielle Gefährdungen reagiert werden soll, erfordert dies Umbauten.

g) Auch das neu eingesetzte U-Profil ist eine Premiere und damit noch nicht langfristig erprobt. Darüber hinaus ist es in geologischer Hinsicht höchst bedenklich, das Tunnelgewölbe mehrere Monate ungestützt stehen zu lassen, da sich durch die lange Entlastung des Gebirges Setzungsrisse und damit Wasserwegsamkeiten zum Tunnel hin bilden können.

h) Ob das Durchfahren großer Teile der Anhydritlinsen erfolgreich war, zeigt sich entgegen der DB AG nicht gleich, sondern langfristig innerhalb von 20 Jahren.

i) Die Freigabe von Baumaßnahmen durch Prüfingenieure des EBA betrifft zum größten Teil gerade nicht erprobte Verfahren, zu denen es daher noch keine brauchbaren Normen geben kann.

j) Für die dargestellte Annahme einer Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken im Anhydrit von unter 1 % wird nicht nachvollziehbar gemacht, woraus sie abgeleitet wird. Damit ist sie nicht fundiert und der DB-Strategie des „Verschweigens und Herunterredens von Fakten und Risiken“ zuzuordnen.
Statistisch lassen sich bei im Anhydrit gebauten Tunneln Eintrittswahrscheinlichkeiten von Sanierungsbedarf und deren Folgen ermitteln, wie diesseits insbes. auf S. 5 ff. des Schriftsatzes vom 10.06.2017 sowie auf S. 1 des Schriftsatzes vom 6.11.2017 begründet worden ist. Daher lässt sich im Unterschied zur DB AG feststellen:

(1) Alle acht Tunnel, die seit 1970 im Anhydrit erstellt wurden, sind von den zuständigen Tunnelbau-Ingenieuren nach dem gegenwärtigen Stand der Technik gebaut worden, weil angenommen wurde, dass dauerhaft keine Sanierungen erfolgen müssen.

(2) Von diesen acht Tunneln wurden aber fünf sanierungsbedürftig mit der Folge von Streckenstilllegungen. Das entspricht <u>62,5 % Eintrittswahrscheinlichkeit von Sanierungsbedarf und Streckenstilllegungen.</u>

(3) Grundlegend außer Frage stehend muss, dass sich 15 bis 20 km Tunnelbau im Anhydrit wegen „unüblich großer, nicht beherrschbarer Risiken für die Betriebstauglichkeit“ von selbst verbieten, weil daraus eine „schadensgleiche Vermögensgefährdung“ (siehe S. 12 der Strafanzeige) hervorgeht.

VIII.

<u>Im Zusammenhang mit der Frage vorsätzlicher Tatbegehung ist auch zu prüfen, ob sich die Beschuldigten durch die Berufung auf vorhandene Rechtsunsicherheiten oder sie eventuell stützende Rechtsgutachten entlasten können.</u>

Die Frage ist im Hinblick auf die vier Tatvorwürfe der Strafanzeige zu differenzieren:

1. Würde ein Beschluss vom 26. Januar 2018 zur Erhöhung des Finanzrahmens von S 21 um mehr als eine weitere Milliarde Euro führen, wäre dies nicht vom unternehmerischen Ermessen von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG nach § 93 Abs. 1 Satz 2 AktG abzudecken. Denn es bliebe in jedem Fall eine dadurch nach eigener Kostenermittlung unvermeidliche Schädigung des Bahnkonzerns um mindestens vier Milliar-

den Euro (siehe oben S. 10 f.), die in hohem Maße die Pflichtwidrigkeit des Weiterbauens von S 21 indiziert.

Vorstand und Aufsichtsrat müssen dafür sorgen, dass ihre unternehmerische Entscheidung auf einer ausreichenden Entscheidungsgrundlage beruht (allgemeine Meinung, s. BGHZ 135, 244, 253, Spindler in MüKoAktG Rn 77 zu § 93 mit Nachw.). Daher sind alle erforderlichen Erkenntnisquellen auszuschöpfen (Spindler aaO). Weder die DB AG noch die Staatsanwaltschaft Berlin haben eine nachvollziehbare und überprüfbare Entkräftung der diesseitigen, durch qualifizierte Gutachten begründete bzw. auf zugestandene Aussagen gestützte Schadensberechnung vorgelegt. Davon ist daher für dieses Verfahren auszugehen.

2. Den Vorwurf, dass Stuttgart 21 mit der Halbierung der 16 Kopfgleise auf acht Durchfahrgleise zu einer Bahnhofsverkleinerung um 30 % führen wird, hat RA Feigen für die DB AG nicht bestritten.
   Wie der Vergleich mit anderen Bahnhöfen zeigt, ist auch bei Stilllegung des Kopfbahnhofs ein für die Fahrgäste der Metropolregion in Zeiten des Berufsverkehrs drastischer Engpass unvermeidlich, der – um Schaden des Bahnkonzerns – eine erhebliche Verlagerung des Schienenverkehrs auf die Straße herbeiführen muss. Ausweichmöglichkeiten durch einen Teil-Erhalt des Kopfbahnhofs mit acht bis zehn Gleisen sind nicht Teil der S 21-Planung und würden auch die Kostensituation grundlegend ändern.
   Die Pflichtwidrigkeit, die Verkleinerung des Bahnhofs durch nicht erweiterungsfähige unterirdische Gleise in Kauf zu nehmen, folgt aus der Missachtung des § 11 AEG (das Verfahren hierzu ist gegen den Willen der DB AG von der Stuttgarter Netz AG beantragt, vom BVerwG noch nicht entschieden) und dem Verstoß gegen Art. 87 e Abs. 4 GG, der es gebietet, die Erfordernisse der Allgemeinheit und ihrer Verkehrsbedürfnisse zu beachten. Das schließt ein, auf die hohe Feinstaubbelastung der Stadt Stuttgart durch zusätzliche Verlagerung des Schienenverkehrs auf die Straße Rücksicht zu nehmen bzw. sie zu unterlassen.
   Dem Tatvorwurf der massiv pflichtwidrig schädigenden wissentlichen Inkaufnahme der Bahnhofsverkleinerung wird schließlich nicht entgegengehalten werden können, das begründe einen Reputationsschaden der Bahn. Denn deren Blamage würde weitaus schlimmer zum dauernden Gespött werden, wenn sie die schwerwiegenden Funktionsmängel erst nach der Inbetriebnahme des Projekts feststellen würde und dann nicht mehr umsteuern könnte.

3. Die Pflichtwidrigkeit des sechsfach überhöht von der Regel abweichenden Gleis- und Bahnsteiggefälles ist gleichfalls – trotz gegenteiliger These der DB AG-Vertretung – nicht übersehbar. Folgende drei Faktoren machen das sichtbar, obwohl die DB AG hier auf Planfeststellungsbeschlüsse des Eisenbahn-Bundesamts von 2005 verweisen kann:

   a) Die enorme Gleit- und Hangabtriebskraft moderner ICE-Züge führt beim ungebremsten Fahren zu hoher Beschleunigung, wie Bahndirektor a.D., Dipl.-Ing. Sven Andersen in seinem Gutachten vom 4.10.2016, S. 10 beschreibt:
      „Bei einer EBO-konformen Bahnhofsanlage mit maximal 2,5Promille Neigung können sich ungebremste Züge nur mit sehr geringer Geschwindigkeit in Bewe-

gung setzen. Nach 10 Sekunden hat sich der Zug noch um weniger als einen Meter bewegt, nach einer Minute liegt die Geschwindigkeit noch unterhalb der Schrittgeschwindigkeit.
Anders hingegen bei Stuttgart 21; die sechsfache Überschreitung des Grenzwertes bei der Längsneigung führt schon nach 10 Sekunden zu einer Geschwindigkeit von 5 km/h des ungebremsten Zuges – nach einer Minute sind schon 30 km/h erreicht und der Zug hat 252 m zurückgelegt …"

b) Der Grundsatz „gleicher Sicherheit" bei Abweichen von Regeln ist nach § 2 Abs. 2 der Eisenbahn-Bau-und Betriebsordnung zwingendes Recht, der bei Überschreitung der regulären Obergrenze des Gefälles von 2,5 Promille einzuhalten ist. Es ist also rechts-methodisch unzulässig, isoliert die „Soll-Vorschrift" sechsfach auszudehnen, nur weil es so bezeichnete „Zwangspunkte" von U- und S-Bahnen mit 6 m Höhenunterschied gibt, die eine rechtlich unzulässige Situation heraufbeschwören.

c) Selbst wenn ein Rechtsgutachten den Beschuldigten vermitteln würde, sie hätten keine Strafverfolgung wegen schädigender Wegrollvorgänge beim Fahrgastwechsel zu befürchten, könnte dies nicht von einer Bestrafung wegen solcher Unfälle und wegen Untreue zu Lasten der DB AG befreien, wenn der wesentliche Sachverhalt der Gefährdungslage verschwiegen wurde, der durch statistische Erhebungen im Kölner Hauptbahnhof bei nur 3 bis 6,8 Promille Gleisneigung laut amtlicher Auskunft von 2015 erwiesen ist (BT-Dr. 18/ 5366). Der Nachweis dieser, auf Informationen der DB AG beruhenden amtlichen Auskunft ist unwiderlegbar vorhanden. Es muss außerdem jedem – auch ohne juristisches Wissen – unmittelbar einleuchten, dass ein mehrfach stärkeres Gefälle von über 15 Promille die Beschleunigung der Züge und damit vorhersehbar die Gefahrenlage für Personen beim Fahrgastwechsel wesentlich erhöht. Dadurch unvermeidlich zu erwartende Unfälle der Bahnreisenden in Kauf zu nehmen, ist ein bedingt vorsätzliches und wegen der dann entstehenden Haftung der DB AG für schwerwiegende Unfallfolgen – nicht nur als Körperverletzung, sondern auch – als Untreue strafbare Handlung.
Vorstand und Aufsichtsräte sind durch diesseitiges Schreiben vom 10.03.2017, wie in der Strafanzeige ausgeführt, über die kritische Situation anhand der Auskünfte der Bundesregierung aufgeklärt worden, so dass die vorsätzliche Begehungsweise auch deshalb nicht zweifelhaft sein kann. Ergänzend wird auf die Fachliteratur im diesseitigen Schriftsatz vom 10.06.2017, Seite 5 Ziffer 1, an die Staatsanwaltschaft verwiesen.

4. Die DB AG und die Beschuldigten können den Weiterbau von S 21 nicht auf Rechtsunsicherheiten stützen, mit denen sie sich beim Anhydrit-Thema entgegen dem eigenen Auftragsgutachten von KPMG/Basler augenscheinlich - laut Schriftsatz von Rechtsanwalt Feigen (S. 20 f.) - durch hauseigene Experten entlasten wollen.
So wird dem Ingenieurbüro von Prof. Wittke laut Stellungnahme der DB AG eine „Expertenkommission" beigeordnet, deren Zusammensetzung und Unabhängigkeit verschwiegen wird und durch nichts erkennbar ist, obwohl zentrale öffentliche Interessen auf dem Spiel stehen. Dies erscheint aber unbedingt durch staatsanwaltliche Ermittlungen klärungsbedürftig.
Denn sehr bedenklich ist:

a) Es gibt keine durch Erfahrung gesicherte Methode für Tunnelbauten im Anhydrit auf über 15 km Tunnelstrecke (siehe näher insbes. S. 3 f. des Schriftsatzes vom 30.03.2015 an die StA Berlin mit Nachweisen in Anlage 32).
b) Die DB AG führt nach deren Anwaltsschriftsatz keinen Gegenbeweis an gegen die Feststellungen der hervorragend international ausgewiesenen Experten Prof. Georg Anagnostou und Bauingenieur Ernst Basler. Deren Erkenntnisse müssen also als richtig gelten, soweit sie bei Tunnelbauten im Anhydrit „unüblich hohe, nicht beherrschbare Risiken für die Betriebstauglichkeit“ (Auftrags-Gutachten für die DB AG, S. 52) nennen.
c) Die danach bestellte Expertenkommission widersetzt sich laut DB AG auch gar nicht der genannten Kritik, sondern begleitet Büro Wittke schlicht bei dessen Arbeit im Tunnel.

5. Im **Ergebnis** erweist sich damit die Beschwerde gegen die Einstellungsverfügung in jeder Hinsicht als begründet. Die Straftatbestände der Untreue sind im objektiven Tatbestand derzeit wegen des pflichtwidrigen Weiterbaus von S 21 infolge der dadurch schädlichen Investitionen zu Lasten des Bahnkonzerns erfüllt, wobei ohne den Baustopp und Umstieg von S 21 auf kostensparende Alternativen derzeit eine Schädigung der Bahn um vier Milliarden Euro erwartet werden muss, zuzüglich des Schadens aus pflichtwidriger Bahnhofsverkleinerung, aus gefahrenträchtig pflichtwidrigen Gleis- und Bahnsteiggefälles und wegen schadensgleicher Vermögensgefährdung durch quellfähigen Anhydrit auf über 15 km Tunnelstrecke.
   Den Beschuldigten ist auch die wissentliche pflichtwidrige Inkaufnahme der nachhaltigen Schädigung des Bahnkonzerns, die der Höhe nach entsprechend der weiteren Entwicklung festzustellen bleibt, zur Last zu legen.
   Die angefochtene Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Berlin darf daher keinen Bestand haben. Die Ermittlungen wegen Untreue mit dem Ziel der Anklageerhebung sind dringend geboten.

Rechtsanwalt

WIKIREAL.ORG
Zur Erforschung der Wahrheit
bedarf es notwendig der Methode.
René Descartes
Das Faktencheck-Portal

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt
@wikireal.org

Garching, 14.03.2016

Anhörung am 16.03.2016 zu Drucksache 18/5406: Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr, Schriftliche Stellungnahme

Dr. rer. nat. Christoph Engelhardt, WikiReal.org

Zusammenfassung: Die technische Entwicklung im Eisenbahnverkehr zu immer leichtläufigerem Rollmaterial erfordert die Rückkehr zur strikt horizontalen Auslegung von Bahnhofsanlagen. Die aktuelle praktisch unlimitierte „Soll"-Vorgabe von max. 2,5 ‰ Gefälle an Bahnsteiggleisen der EBO von 1967 ist wieder auf die Obergrenze von 2,5 ‰ der EBO von 1905 zurückzunehmen. Als Regelfall ist aufgrund der niedrigen modernen Rollreibungswerte ein Wert unter 0,5 ‰ anzustreben, was der internationalen Tendenz zu absolut horizontalen Auslegungen entspricht.

Den zwischenzeitlich genehmigten exorbitant hohen Gefällewerten von 15,143 ‰ für Stuttgart 21 und für Ingolstadt Nord mit bis zu 20 ‰ mangelt es an den Nachweisen gleicher Sicherheit. Die dazu geführten Argumentationen sind lückenhaft, vorgeschlagene Maßnahmen praktisch unwirksam. Derartige Neigungswerte sind schon angesichts grundlegender Betrachtungen der physikalischen und technischen Limitierungen unvertretbar. Sie sind auch international ohne Vergleich und werfen die Frage auf, in wieweit für Deutschland abweichende technisch-wissenschaftliche Gesetzmäßigkeiten gelten.

Schon auf theoretischem Weg, auf Basis der vorhandenen Bremssysteme und Sicherungseinrichtungen lässt sich keine gleichwertige Sicherheit wie bei ebener Auslegung ableiten. Vor allem zeigt aber auch die Praxis auf Gleis 4-8 in Köln mit 3,68 ‰ Gefälle und mindestens 21 Wegrollvorgängen seit 2010 mit 8 Verletzten, dass menschliche Fehler und Ausfälle der Technik nicht vermeidbar sind. Bei deutlich größeren Gefällewerten wie in Stuttgart 21 und Ingolstadt Nord können diese Ereignisse leicht katastrophale Folgen haben.

Auch aus Gründen der Sicherheit für die Reisenden auf den Bahnsteigen sind Längsgefälle deutlich über 2,5 ‰ nicht vertretbar. Bisher vorgeschlagene Sicherungsmaßnahmen erweisen sich als theoretisch nicht hinreichend belegt und praktisch nicht wirksam. Auch bei hohem Quergefälle gibt es für moderne leichtlaufende Kinderwagen auf den Bahnsteigen von Ingolstadt Nord oder Stuttgart 21 die Möglichkeit, ins Gleis zu rollen. Das wurde zuletzt mit einem in Ingolstadt Nord schon bei 10 ‰ ins Gleis rollenden Kinderwagen demonstriert. Der vermeintlich rollhemmende Belag ist praktisch ohne Wirkung. Auch für Bahnsteige sollten daher die Längsneigungen nicht den Rollwiderstand moderner Gefährte überschreiten, der durchaus 7 ‰ unterschreiten kann.

Garching, 14.03.2016,

Inhalt

Grundlagen **2**
Rechtliche Grundlagen 2
Physikalische Grundlagen 5
Einordnung der möglichen Bahnhofsneigungen 6
1. Gefahren für den Zugverkehr **9**
Wegrollen von Zügen in den Verkehr 9
Beispiele für Wegrollunfälle 11
2. Gefahren für die Reisenden beim Fahrgastwechsel **11**
Wegrollvorgänge in Köln Hbf 11
3. Gefahren auf dem Bahnsteig **13**
Sicherheitsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG 13
Unfälle mit wegrollenden Kinderwagen und Rollstühlen 14
Simulation eines wegrollenden Kinderwagens auf dem Bahnsteig 15
Praxistest in Ingolstadt Nord 17
Komforteinbußen 20
Bewertung der Risiken und Maßnahmen auf geneigten Bahnsteigen 21
4. Unabsehbare Einschränkungen für zukünftige Entwicklungen **21**
Vergleichswerte **22**
Internationale Richtwerte für die Bahnsteiggleisneigung 22
Vergleichsbahnhöfe 23
Mängel in der Genehmigung von Stuttgart 21 ..... **24**
Fehlender Nachweis gleicher Sicherheit 24
Beschränkung der Leistungsfähigkeit 26
Mangelhafte Argumentationen zur Gleisneigung **26**
Dokumente **28**
Einzelnachweise **29**

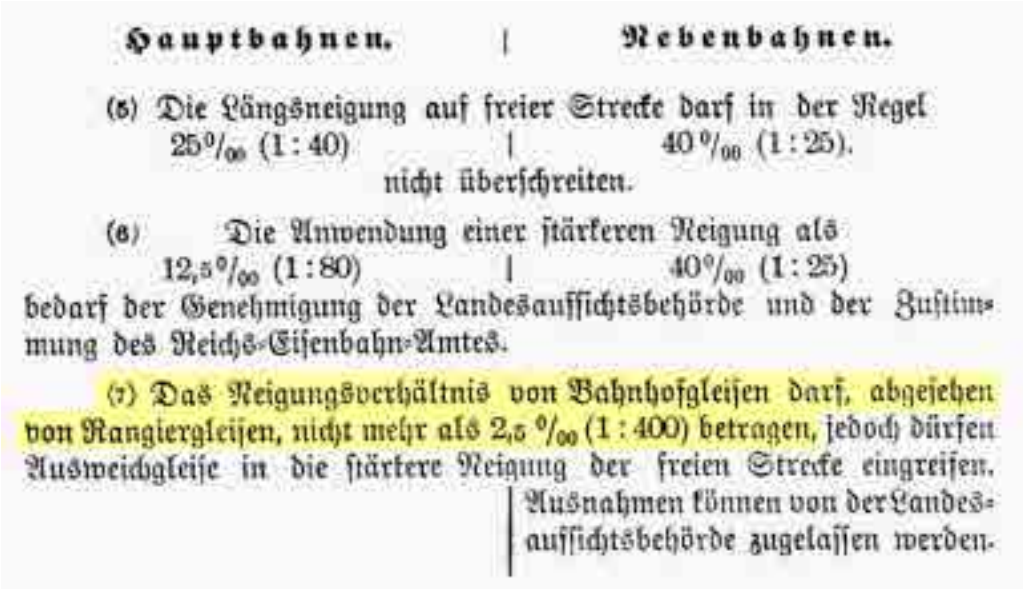
Grundlagen

Die geringen Reibungswerte im Schienenverkehr machen diesen zu einem der ökologischsten und ökonomischsten Transportmittel. Sie bedeuten aber auch lange Bremswege und entsprechend aufwändige Sicherung von Streckenabschnitten durch Signaltechnik. Und sie erfordern die Trassierung von Eisenbahnanlagen mit geringer Steigung. Schon bei geringstem Gefälle können ungebremste Schienenfahrzeuge ins Rollen kommen. Um dem vorzubeugen, wurden seit Beginn des Eisenbahnbaus Bahnhöfe horizontal ausgelegt, wodurch die höchste passive Sicherheit gegen das Wegrollen der Züge und für eine sichere Bewegung der Fußgänger und ihres Gepäcks auf den Bahnsteigen gewährleistet wird. Die Notwendigkeit hierfür hat sich mit der geringen Rollreibung moderner Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten noch verstärkt.

Rechtliche Grundlagen

Deutschland: Eisenbahnbau- und betriebsordnung

Entsprechend den Erfordernissen der passiven Sicherheit hatte die Eisenbahnbau- und betriebsordnung (EBO) schon 1905 zur Zeit von Dampflokomotiven mit einer großen sogenannten



Hauptbahnen.	Nebenbahnen.
(5) Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel 25 ‰ (1 : 40)	40 ‰ (1 : 25) nicht überschreiten.
(6) Die Anwendung einer stärkeren Neigung als 12,5 ‰ (1 : 80)	40 ‰ (1 : 25) bedarf der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und der Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes.
(7) Das Neigungsverhältnis von Bahnhofgleisen darf, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) betragen, jedoch dürfen Ausweichgleise in die stärkere Neigung der freien Strecke eingreifen.	Ausnahmen können von der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden.

***Abb. 1:* Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von 1905.**[1] *Die bis 1967 gültige Obergrenze für das Gefälle in Bahnhöfen von 2,5 ‰ muss wiederhergestellt und die ausufernde Auslegung der zwischenzeitlichen Sollvorschrift beendet werden. Entsprechend der Entwicklung zu leichtläufigem Rollmaterial muss als Zielsetzung im Regelfall ein niedrigerer Wert angesetzt werden.*

Selbsthemmung und schwergängigen Gleitlagern eine Obergrenze für die Bahnhofsneigung von 2,5 ‰ festgelegt (Abb. 1).[1]

Diese „darf nicht“-Vorgabe wurde 1967 in eine „soll nicht“-Vorgabe abgeschwächt. So heißt es in § 7 Abs. 2 der EBO[2]:

> *„(2) Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 v.T. nicht überschreiten.“*

Wird von der Sollvorgabe abgewichen, ist § 2 Abs. 2 der EBO maßgeblich:[3]

> *„(1) Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, daß sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.*
>
> *(2) Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.*
>
> *(3) Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. [...]“*

Europa: TSI Infrastruktur

Die zweite rechtliche Vorgabe für Bahnhofsneubauten in Deutschland ergibt sich aus der sogenannten TSI Infrastruktur der Europäischen Union (TSI 2014 Abschnitt 4.2.3.3. „Maximale Längsneigungen“):

„(1) Auf neuen Strecken darf die Längsneigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen 2,5 mm/m nicht überschreiten, wenn dort regelmäßig Fahrzeuge angehängt oder abgekuppelt werden sollen.

(2) Längsneigungen an neuen Abstellgleisen, die zum Abstellen von Fahrzeugen vorgesehen sind, dürfen nicht mehr als 2,5 mm/m betragen, sofern nicht besondere Vorkehrungen gegen ein Entrollen der Fahr- zeuge getroffen werden. [...]“

Kritik an der bestehenden rechtlichen Situation

Aufgrund der geringeren Rollreibung[4] moderner Wälzlager, die durchschnittlich um 25 % leichtgängiger sind als frühere Gleitlager (Wende 2003 S. 114), wurde in anderen Ländern der Grenzwert für die zulässige Bahnsteigneigung abgesenkt. So wurde der in Großbritannien ab etwa 1950 geltende Grenzwert von 2 ‰ ausdrücklich damit begründet.[60] In zahlreichen Ländern gelten heute häufig noch schärfere Grenzwerte (S. 22 ff). Die Lockerung der Vorgabe in der EBO in Deutschland von 1967 ist damit gegenläufig sowohl zur technischen wie auch zur internationalen Entwicklung.

Die bestehende Formulierung in § 7 der EBO erscheint als rechtliche Vorgabe zu unbestimmt. Erschwerend kommt hinzu, dass der in § 2 Abs. 2 EBO geforderte Nachweis gleicher Sicherheit offenbar nicht stringent gehandhabt wird. Bei den letzten Genehmigungen etwa in Ingolstadt Nord (S. 17 ff) oder Stuttgart 21 (S. 24 ff) scheinen die Ermessens- und Abwägungsspielräume über Gebühr ausgedehnt worden zu sein. Es wird nachfolgend gezeigt, dass dabei die Schutzziele der EBO nicht mehr erreicht werden.

Auch die TSI Infrastruktur eröffnet einen Spielraum über 2,5 ‰ Gefälle hinaus etwa für Haltepunkte oder Bahnhöfe mit einem eingeschränkten Betriebsprogramm wie bei Stuttgart 21, an denen Betriebshandlungen, die eine Bremsprobe erfordern, untersagt sind. Die Formulierung der TSI ist aber zu unbestimmt, um in diesen Fällen eine sichere Betriebsführung zu garantieren, da es auch ohne Kupplungsvorgänge ständig zu gefährlichen Wegrollvorgängen kommt (S. 9 ff) und insbesondere die Gefährdung der Reisenden beim Fahrgastwechsel überhaupt nicht abgedeckt ist (S. 11 ff). Insofern besteht auch bei der TSI Nachbesserungsbedarf.

Neufassung der EBO zur Bahnhofsneigung

Die Mitgliedsländer der Europäischen Union sind jedoch frei, die Vorgaben der TSI Infrastruktur zu unterschreiten und die bestehende Sicherheitslücke zu schließen. Dementsprechend finden sich auch Beispiele für strengere Handhabungen etwa in Österreich[59] und Großbritannien[60] (S. 22 ff). Insofern ist die von der Bundestagsfraktion Die Linke vorgeschlagene Änderung der EBO auch konform mit europäischem Recht.

Tatsächlich muss die EBO aktuell ohnehin an die neue TSI von 2014 angepasst werden. Und zwar an der Stelle, an der die EBO derzeit geringere Sicherheitsanforderungen stellt und nun neu das Verbot von Kupplungsvorgängen in Bahnhöfen mit erhöhter Gleisneigung aufnehmen müsste. Bei der Gelegenheit sollte dann aber auch gleichzeitig die von Seiten der TSI bestehende Regelungslücke geschlossen werden (siehe zuvor).

Der Unterzeichner empfiehlt daher aufgrund der nachfolgenden Bewertungen der Gefährdungen in geneigten Bahnhöfen die von der Fraktion Die Linke vorgeschlagene Änderung von § 7 Abs. 2der EBO. Die physikalisch unausweichlichen Risiken, die sich durch moderne leichtlaufende Fahrzeuge sowohl auf den Schienen wie auf den Bahnsteigen noch verschärfen, sind nur durch eine horizontale Auslegung von Bahnhöfen beherrschbar:

„Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten im Regelfall 0,5 v. T. nicht überschreiten. Sie darf ein Höchstmaß von 2,5 v.T. in keinem Falle überschreiten.“

Physikalische Grundlagen

Gefälle, Kraft, Beschleunigung und Reibung

Es ist die unausweichliche Wirkung der Schwerkraft in Verbindung mit den geringen Reibungswerten im Schienenverkehr,[4] die aus Gefällewerten, die für Fußgänger und Autofahrer unproblematisch sind und teils nicht einmal bewusst wahrgenommen werden, schon lebensbedrohliche Gefährdungen formen können.

Die Kräfte auf der unter dem Winkel α geneigten schiefen Ebene sind in Abb. 2 angetragen. Die Gewichtskraft $G = m \times g$ (mit der Masse m und der Erdbeschleunigung $g = 9{,}81\ m/s^2$) wirkt senkrecht nach unten. Im Kräfteparallelogramm teilt sie sich auf in eine Normalkraft $G \times \cos \alpha$, die mit dem Reibungsbeiwert μ die Kraft für den Reibungswiderstand angibt: $\mu \times G \times \cos \alpha$ und in die beschleunigende Kraft $G \times \sin \alpha$.

Das Gefälle wird im Umfeld der Eisenbahn meist als Überhöhung angegeben (Meter Höhe auf Meter Strecke) und in Promille geschrieben, so dass gilt: $\text{Gefälle in ‰} = \tan \alpha$.

Für die kleinen Winkel, die im folgenden betrachtet werden, kann in guter Genauigkeit genähert werden: $\cos \alpha = 1$, sowie $\sin \alpha = \tan \alpha$.

Zur Vereinfachung wird auch $g = 9{,}81\ m/s^2 \approx 10\ m/s^2$ angesetzt. Damit ergibt sich eine Hangabtriebsbeschleunigung $a = G / m \approx 10 \times \text{Gefälle in ‰}$.

Damit ergeben sich folgende vereinfachte Vergleiche: Ein Zug rollt erst los, bzw. beschleunigt erst, wenn die Hangabtriebskraft größer als die Reibungskraft sind, also

Gefälle in ‰ > Reibung in ‰.

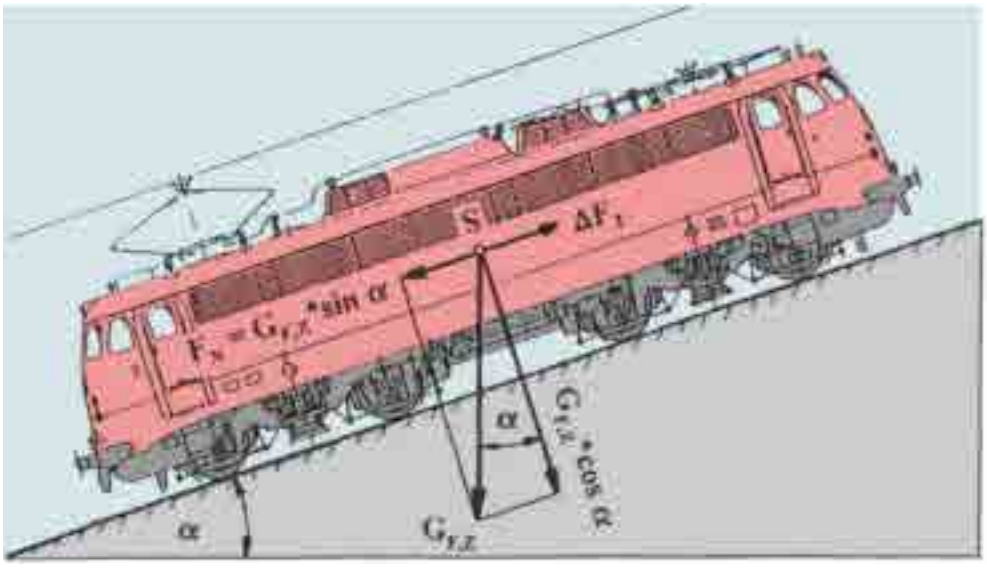


***Abb. 2: Kräfte auf der schrägen Ebene**. Illustration aus (Wende 2003 S. 92) nachträgl. koloriert.*

Gleiches gilt bspw. für einen Kinderwagen. Beschleunigungen durch den Hangabtrieb und Kräfte durch die Bremsen lassen sich leicht miteinander vergleichen:

Gefälle in ‰ × 10 ≈ Hangabtriebsbeschleunigung in m/s²,

Bremsverzögerung in m/s² ≈ Reibwert in ‰ × 10,

der benötigt wird, um die Bremsverzögerung zu erreichen. Im Folgenden wird vereinfachend von Rollwiderstand gesprochen, wenn eigentlich die Gesamt-Widerstandskraft gemeint ist.

Schadensintensität

Beginnt eine gleichförmig beschleunigte Bewegung, so gilt für den nach einer bestimmten Zeit t zurückgelegten Weg $s = ½ a t^2$. Die erreichte Geschwindigkeit ist $v = a t$. D.h. der zurückgelegte Weg wie auch die erreichte Geschwindigkeit sind proportional zur Beschleunigung, d.h. zum Gefälle:

In dem **doppelten Gefälle** legt ein Zug in derselben Zeit die **doppelte Strecke** zurück.

Im **doppelten Gefälle** erreicht ein Zug in derselben Zeit die **doppelte Geschwindigkeit**.

Kommt es dann jedoch zu einem Unfall, ist die freigesetzte Energie $E = ½ m v^2$. Das heißt die Schadensintensität, die Zerstörung an Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. die Schwere von Verletzungen ist quadratisch proportional zum Gefälle:

In dem **doppelten Gefälle** ist die **Schadensintensität viermal so groß**.

Es kann also bei erhöhtem Gefälle auf ansonsten unveränderter Basis niemals von einem Niveau „gleicher Sicherheit“ gesprochen werden.

Einordnung der möglichen Bahnhofsneigungen

Auf der nachfolgenden Seite werden die relevanten Gefällewerte einander gegenübergestellt (Abb. 3). Die proportionale Darstellung, in der nur der Längenmaßstab verkürzt ist, zeigt wie gravierend die zuletzt geplanten Überschreitungen der Sollvorgabe sind. Die Väter der Neufassung der EBO von 1967 mögen sich kleine Überschreitungen der 2,5 ‰ vorgestellt haben, ggf. die Möglichkeit, dass ein anschließendes Gefälle in Form einer „Ausrundung“ schon am Ende des Bahnsteiggleises in die Topologie des Gleises eingreift. Aber die Überschreitung um die Faktoren von 6 oder 8 wie bei Stuttgart 21 und Ingolstadt Nord[5] hatte man damals sicher nicht im Sinn.

Gleis 4-8 in Köln Hbf mit 3,68 ‰ Gefälle – immerhin schon eine Überschreitung des Sollwerts um ganze 50 % – zeigen mit den vielen Wegrollvorgängen dort mit zahlreichen Verletzten, dass dieser Wert schon zu hoch ist und dass eine „gleiche Sicherheit“ wie im ebenen Fall nicht vorliegt.

Zum Vergleich ist hier entsprechend den zuvor dargestellten Äquivalenzen auch ein Reibungswert als Gefälle eingezeichnet. Der sogenannte Losbrechwiderstand, der in der Literatur mit rund 5 ‰ angegeben wird,[6] und angibt, welcher Anfangswiderstand überwunden werden muss, damit ein Zug nach längerem Stehen losrollt. Das dargestellte Gefälle entspricht dem Gefälle, in dem ein Zug von selbst diesen Anlaufwiderstand überwindet, also auf jeden Fall losrollt.

Das bedeutet, dass in Köln Züge nur unter günstigen technischen bzw. Witterungsbedingungen losrollen, aber bei Gefällewerten über diesem Losbrechwiderstand praktisch alle ungebremsten Züge losrollen. Auch der Losbrechwiderstand sinkt mit dem modernen Rollmaterial und die Vorfälle in Köln zeigen, dass er für bestimmte Züge tatsächlich nach unten korrigiert werden muss.

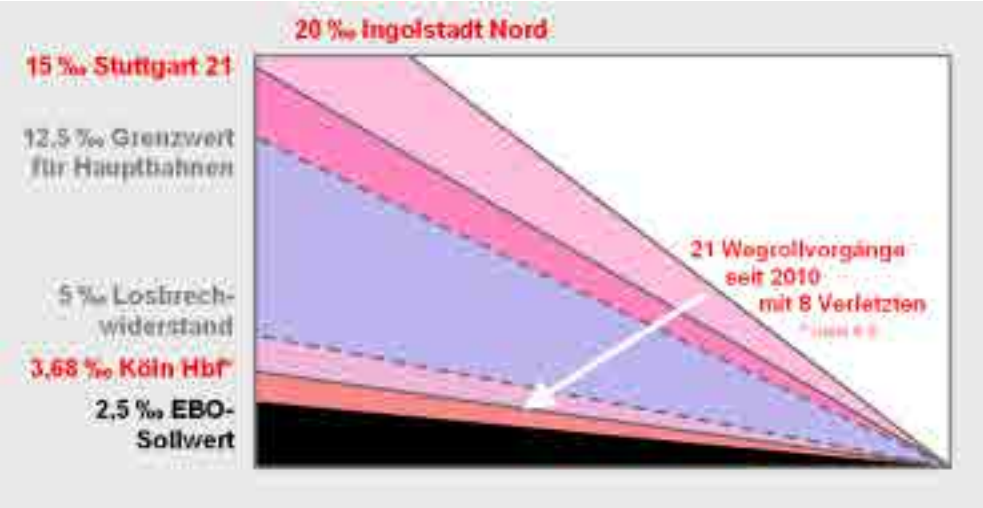


***Abb. 3:* Vergleich relevanter Neigungswerte** *(Längenmaßstab verkürzt). Schon das Gefälle von 3,68 ‰ in Köln Hbf ist unsicher mit zahlreichen Wegrollvorgängen und Verletzten. Gebaut und genehmigt wurden zuletzt Gefälle, die selbst den Wert für Hauptbahnen überschreiten und weit über typischen Losbrechwiderständen für das Losrollen von Waggons liegen. Dieses Ausmaß der Überschreitung ist mit der Angabe eines Sollwerts in der EBO nicht mehr vertretbar.*

Bemerkenswert ist das Ausmaß der Überschreitungen auch, wenn man betrachtet, dass die Neigungswerte von Stuttgart 21 und Ingolstadt Nord[5] sogar den Gefälle-Grenzwert für Hauptbahnen von 12,5 ‰ überschreiten. D.h. die beiden Bahnhöfe benötigen schon ohne Bahnsteig, allein als freie Strecke, eine Sondergenehmigung und kommen sogar der absoluten Obergrenze für Hauptstrecken von 25 ‰ bemerkenswert nahe (Abb. 4).

Die diskutierten Gefällewerte sind so hoch, dass die Hangabtriebskraft einen erklecklichen Anteil

***Abb. 4:* Stuttgart 21 im Vergleich**, *das Gefälle ist so hoch, dass es den betrieblichen und physikalischen Grenzen im Bahnverkehr erheblich nahe kommt. Allein ein knappes Drittel der Bremskraft einer typischen Betriebsbremsung wird von der Hangabtriebskraft aufgebraucht. Das Gefälle liegt vierfach über dem Wert, bei dem es in Köln Hbf zu zahlreichen Unfällen kam.*

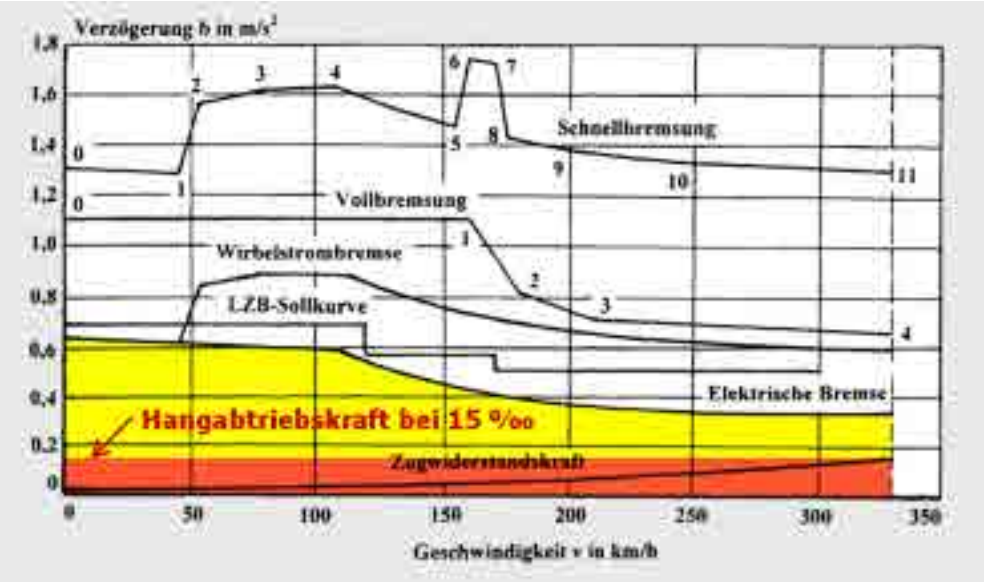


***Abb. 5:* Die Hangabtriebskraft verbraucht einen erklecklichen Anteil der typischen Bremskräfte.** *Bremswege verlängern sich spürbar, Lokführer verschätzen und „verbremsen“ sich (Abbildung aus Wende 2003 S. 251, Hervorhebungen durch den Autor).*

an den für den sicheren Bahnbetrieb relevanten Größen hat. Typische (mittlere) Betriebsbremsungen im Fern- und Regionalverkehr erfolgen mit 0,5 m/s² (Wende 2003 S. 270), die Bremsverzögerung entspricht also der Hangabtriebsbeschleunigung in einem Gefälle von 50 ‰. Hier würde ein Zug bei der üblichen Bremsleistung (bei abgeschaltetem Antrieb) gerade die Geschwindigkeit halten. Die Hangabriebskraft bspw. bei 15 ‰ Gefälle raubt schon ein knappes Drittel der Bremsleistung der Betriebsbremse.

Im Schienenverkehr ist nicht nur die Roll- sondern auch die Haftreibung ausgesprochen niedrig, insbesondere auch aufgrund der niedrigen Aufstandsfläche des Rad/Schiene-Kontakts in der Fläche von etwa einem alten 5 DM-Stück. Bei schlüpfrigen Schienenverhältnissen ergeben sich Reibwerte von nur noch 0,11 bzw. 110 ‰.[7] Dies entspricht dem Gefälle, bei dem ein vollständig gebremster Zug bei diesen Verhältnissen von selbst losrutschen würde. Das Gefälle von Stuttgart 21 erreicht schon 1/7 dieses Wertes. Das zeigt, wie stark die physikalisch technischen Grenzen bei diesen Gefällewerten ausgereizt werden.

Abb. 5 gibt verschiedene Bremskennlinien aus der Fachliteratur wieder. Es ist zu erkennen, dass bspw. die Hangabtriebskraft bei 15 ‰ Gefälle je nach Geschwindigkeitsbereich schon ein Viertel bis die Hälfte der üblichen elektrischen Bremsung neutralisiert. Lokführer werden sich demnach regelmäßig verschätzen und verbremsen. Insbesondere auch dann, wenn ggf. zukünftige automatische Regelungen ausfallen. Eine Vollbremsung liegt demnach schon in der Ebene an der Grenze zum ungünstigen Haftwert von 110 ‰ entsprechen einer Bremsverzögerung von 1,1 m/s“. Die Hangabtriebskraft sorgt hier dafür, dass der Bremsweg deutlich den üblichen Bremsweg der Vollbremsung übersteigt und es ggf. zu Zusammenstößen oder Signalverletzungen kommt.

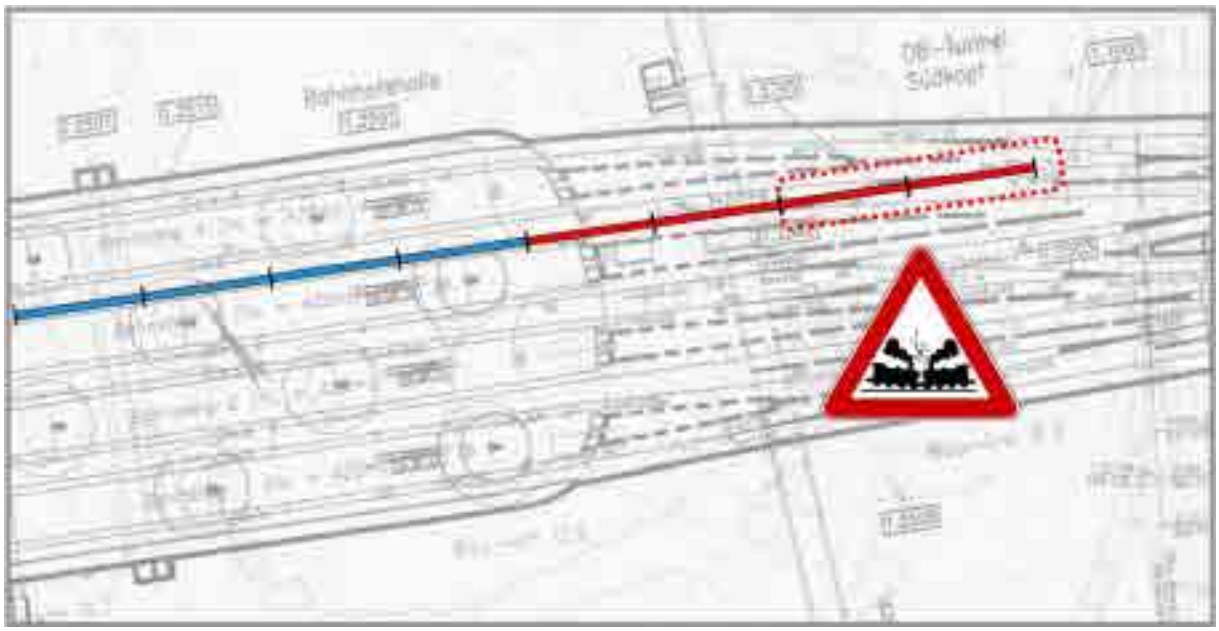


***Abb. 6:* Beispiel Stuttgart 21: Wegrollen von Zügen in den Verkehr:** *In Köln Hbf waren bei 3,68 ‰ Gefälle wiederholt IC-Züge um 1 Waggonlänge weggerollt, dies würde bei S21 mindestens 4 Waggonlängen bedeuten. Schon nach 2 Waggonlängen gerät der Zug ggf. in fremden Verkehr. (Plan Stuttgart 21, PFA 1.1, Anl. 4.4 Bl. 1 + maßstäbliche Zeichnung von IC-Waggons).*

1. Gefahren für den Zugverkehr

Wegrollen von Zügen in den Verkehr

Die ggf. folgenreichste Gefährdung durch erhöhte Gleisneigung in Bahnhöfen ist das Wegrollen von Zügen in den Verkehr. Bei Stuttgart 21 etwa, mit dem sehr engen Bahnhof, kurzen Gleisvorfeldern und dem hohen Gefälle besteht eine erhebliche Gefahr, dass Züge in fremden Verkehr hineinrollen. Dies zeigt schon eine einfache Überlegung: In Köln Hbf kam es seit 2010 zu zahlreichen Wegrollvorgängen (Tabelle 2, S. 13). Mindestens zweimal rollten in der Zeit Züge um eine ganze Waggonlänge davon, jeweils auf Gleisen mit 3,68 ‰ Gefälle. Bei Stuttgart 21 mit dem vierfachen Gefälle wären die Züge in dieser Zeit mindestens viermal so weit gerollt. Schon nach zwei Waggonlängen können sie aber schon in fremden Verkehr geraten, so dass Zugkollisionen möglich sind (Abb. 6).

Selbsttätige Haltebremse nicht immer verfügbar

Eine Technik, um Wegrollen im Gefälle, zumal bei Steigungen wie in Ingolstadt Nord oder Stuttgart 21, mit Sicherheit zu verhindern, gibt es nicht. So verfügen zwar moderne Triebfahrzeuge wie der ICE über eine selbsttätige Haltebremse. Doch durch Unachtsamkeit des Lokführers lässt sich diese versehentlich aushebeln. Auch haben nicht alle Zuggarnituren diese Sicherungseinrichtung. Neben Regionalzügen fehlt die automatische Haltebremse dem französischen TGV, der z.B. in Stuttgart einen Halt einlegt. Auch die neuen Doppelstock-Intercitys, die 2014 an die Bahn ausgeliefert werden, sind nicht mit diesem System bestückt.[8]

Ungenügende Festhaltekraft der Festhaltebremse

Darüber hinaus verfügen Lokomotiven, Triebzüge und Steuerwagen in der Regel zwar über eine manuell zu betätigende Festhaltebremse. Das Bremsvermögen dieser Systeme ist auf die in der EBO als größte Bahnsteiggleisneigung postulierte Neigung von 2,5 Promille ausgerichtet. Nicht jedoch auf ein sechsfach überhöhtes Gefälle wie etwa bei Stuttgart 21.[8]

Dass die Feststellbremse nicht für ein Festhalten des Zuges in 15 ‰ Gefälle ausreicht, wurde auch in der Schlichtung zu Stuttgart 21 bestätigt (Prot. 6. Tag 16:31-16:47 Uhr, Dr. Volker Kefer, Hr. Ryssel, Eberhard Happe). Eine Überschlagsberechnung der Festhaltekräfte[9] ergibt für typische Werte,[10] dass lange lokbespannte Züge ab einem Gefälle von 7 ‰ bei ungünstigen Schienenverhältnissen nicht mehr von der Festhaltebremse gehalten werden und ins Rutschen kommen können.

Keine zuverlässige technische Sicherung nach dem Wegrollen

Ein versehentlich ins Rollen geratener Zug wird daraufhin nicht in jedem Fall umgehend zwangsgebremst. Eine Zwangsbremsung erfolgt nur, wenn der Fahrtregler in Rollrichtung umgelegt ist (Prot. 6. Tag S. 187). Ein rückwärts wegrollende Lok wird also nicht zwangsgebremst. Auch der sogenannte „Totmannknopf“ wird erst im bewegten Zug aktiv und nach etwa 28 Sekunden wirksam (Prot. 6. Tag S. 192) (dann ist im Zweifel das Unglück schon passiert).

Es gibt also kein sicheres technisches Konzept für rückwärtsrollende Züge, die in den Weichenbereich, also in den laufenden Verkehr, oder auf andere Züge bei „Doppelbelegung“ rollen. 2010 erklärten die Vertreter der DB AG folglich, dass die „Frage zu beantworten“ sei, ob „ausreichend Sicherheitseinrichtungen“ vorhanden sind (Prot. 6. Tag 16:16 Uhr). Das ist das Eingeständnis der Sicherheitslücke.

Die Praxis zeigt, menschliches und technisches Versagen ist unvermeidlich

Darüber hinaus erbringen die vielen tatsächlich stattfindenden Wegrollvorgänge (Tabelle 2 S. 13 sowie KA Linke 2015 Frage 7 und [17,63]) den Praxisbeweis, dass auch schon bei sehr geringen Gefällewerten diese Fehler geschehen. In einem Großbahnhof stark überhöhter Neigung führt dies zu einem untragbaren Risiko mit einer quadratisch potenzierten Schadensintensität (S. 6).

Risiken beim Bremsen

Risikobehaftet ist nicht nur das Stehenbleiben, sondern auch das Bremsen an sich. Zuvor wurde gezeigt, dass ein erheblicher Anteil der Bremsleistung durch die Hangabtriebskraft kompensiert wird (S. 5 f). Dadurch verlängern sich die Bremswege merklich oder aber der Lokführer wählt eine spürbar höhere Bremsstufe. Geschieht dies zu spät, so dass etwa eine Schnellbremsung nötig wird, können Passagiere im Zug stürzen und es kann sein, dass bei schlechten Schienenverhältnissen der Haftwert nicht mehr ausreicht, vor dem Signal zu bremsen. Um diese Gefährdungen zu vermeiden ergeben sich erhebliche Rückwirkungen des Gefälles auf das Betriebsprogramm. Als Beispiel: Der Bremsweg in der sogenannten „Lokführerroutine“ verlängert sich bspw. bei Stuttgart 21 um 43 %, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h vom 69 m auf 99 m, bei Tempo 80 von 494 m auf 705 m.[8] Dies bestätigt die zuvor dargestellte Schwächung der Bremskräfte im Gefälle, die schon an den grundlegenden Größenverhältnissen ablesbar ist.

Datum	Land	Vorfall
12.10.1928	GB	Glasgow Queen Street, 21:45 Uhr, Zug rutscht bei 23 ‰ auf schmierigen Schienen gegen Rangierzug, 3 ✝ und 52 ✚ [11]
04.02.1945	GB	London Kings Cross, 18:11 Uhr, Zug rutscht im Tunnel bei 9,5 ‰ zurück, vom Lokführer unbemerkt, Kollision mit nachfolgendem Zug, 2 ✝ 25 ✚ [12]
30.11.2012	DE	Kornwestheim, 4:00 Uhr, 3 Güterwaggons rollen los, prallen nach 7 km auf im Mittel 3,9 ‰ geneigter Strecke in den Bhf. Feuerbach, keine Verletzten[15]
06.07.2013	CA	Lac-Mégantic, 1:15 Uhr, abgestellter Güterzug wird bei 12 ‰ Gefälle nicht von Handbremsen gehalten und rollt weg, mind. 47 ✝, zahllose ✚ [14]
01.12.2015	AT	Polleroswandtunnel, Semmering, 8:45 Uhr, Druckluftbremse der Lok verlor mit der Zeit die Wirkung, Güterzug rollte auf nachfolgenden Zug, 1 ✚ [16]

***Tabelle 1:* Unfälle mit wegrollenden Zügen.** *Beispielhafte Unfälle, mit Toten und Verletzten. Zum Vergleich: Ingolstadt Nord weist an den Bahnsteiggleisen bis zu 20 ‰ Gefälle auf, Stuttgart 21 ist mit 15 ‰ geplant und mit Neigungen von 25 ‰ in den Zulauftunneln.*

Beispiele für Wegrollunfälle

Mehrere solcher Unfälle (siehe Tabelle 1) mit zahlreichen Toten teils schon bei 9,5 ‰ Gefälle ereigneten bspw. in Großbritannien.[11,12] Zahlreiche weitere Unfälle mit abgestellten Zügen, die unbeabsichtigt teils viele Kilometer weit wegrollten zeigen das reale Risiko trotz aller Vorschriften und technischen Sicherungen. Allein in Kanada gibt es rund 35 solche Vorfälle im Jahr,[13] darunter das Desaster von Lac Mégantic von 2013 mit 47 Toten[14]. Ausgerechnet in Stuttgart zeigte auch die Deutsche Bahn AG mit den Güterwagen, die den Feuerbacher Bahnhof rammten, dass sie dieses Risiko nicht beherrscht.[15] Zuletzt kam es am 01.12.2015 zu einem Wegroll-Unfall in Österreich auf der Semmeringbahn mit einem Schwerverletzten.[16]

2. Gefahren für die Reisenden beim Fahrgastwechsel

Der mutmaßlich häufigste Unfalltyp infolge erhöhter Bahnsteiggleisneigung ist die Verletzung von Reisenden beim Ein- und Ausstieg während dem unvermittelten Wegrollen vermeintlich gesicherter Züge. Für Verletzungen hierbei genügte bisher schon ein Wegrollen eines Zuges um nur 2 Meter etwa in Köln Hbf am 18.03.2010[23]. Ein Wegrollvorgang im ebenen Hamburger Hbf von Ende der 80er Jahre hatte schon lebenslange Gesundheitsbeeinträchtigungen zur Folge (Andersen 2014 S. 20). Diese Unfälle sind auf jeden Fall potenziell lebensgefährlich.

Wegrollvorgänge in Köln Hbf

Im Jahr 2013 kamen die zahlreichen Wegrollvorgänge in Köln Hbf in die Diskussion (Andersen 2013).[17,18,19,20,21] Mehrere der Bahnsteiggleise haben dort ein Gefälle über dem Sollwert der EBO.[22] Seit 2010 kam es laut den Antworten der Bundesregierung (Frage Gastel 2015, KA Linke 2015) zu 22 Unfällen mit insgesamt 8 Verletzten. Hierzu konnten teils spezifischere Informationen aus unabhängig veröffentlichten Unfallberichten ergänzt werden.[23] Allein nach der Ad hoc-Weisung der DB[24] und ihren Schulungen zum Thema kam es noch zu mind. 11 Vorfällen.

Nr.	Datum Uhrzeit	Gl.	Neigung	Zug	Quellen, Bemerkungen	Wende?
1	18.03.2010 19:25	5	3,68 ‰	Thalys 9462	FG, KA, ✚ ***2 m** weggerollt* [23]	*Start*
2	30.09.2010 06:44	6	3,68 ‰	LICE-W 78651	FG, KA, ✚ [23]	
3	07.11.2010 10:08	5	3,68 ‰	ICE 614	FG, KA	***Wende***
	16.01.2011	*7*	*3,68 ‰*	*IC*	***1 Wagenlänge**[17], And. 2013, '14, '15*	
4	11.10.2011 05:04	5	3,68 ‰	IC 2314	FG, KA	*Start*
5	25.04.2012 05:07	4	3,68 ‰	IC 2445	FG, KA	*Start*
	17.05.2012			*IC*	*Andersen 2013*	
6	10.06.2012 06:06	4	3,68 ‰	IC 2000	FG, KA	*Start*
7	15.02.2013 05:05	5	3,68 ‰	IC 2214	FG, KA, [20], ✚ [21]	*Start*
8	18.03.2013 05:07	4	3,68 ‰	IC 2445	FG, KA, [20], ✚ [21]	*Start*
9	21.03.2013 04:58	5	3,68 ‰	IC 2314	FG, KA, [21]	*Start*
	2013	*5*	*3,68 ‰*	*IC*	***1 Wagenlänge**, BR 101* [25]	
10	26.03.2013 16:50	7	3,68 ‰	IC 2915	FG, KA, [20], ✚ [21]	*außerplanmäßig*
11	23.04.2013 06:09	4	3,68 ‰	IC 1124	FG, KA, [20]	*Start*
	23.04.2013	**Ad hoc-Weisung der DB AG, außerdem Schulungsmaßnahmen etc.**				
12	25.04.2013 06:06	4	3,68 ‰	IC 1124	FG, KA, [20]	*Start*
13	13.08.2013 11:55	6	3,68 ‰		KA	
14	23.10.2013 06:10	4	3,68 ‰		KA	
15	09.11.2013 05:10	4	3,68 ‰		KA	
16	22.11.2013 11:00	6	3,68 ‰		KA	
17	23.01.2014 06:09	4	3,68 ‰	IC 2224	FG, KA	*Start*
18	18.06.2014 06:04	4	3,68 ‰	IC 2224	FG, KA	*Start*
19	14.08.2014 04:47	5	3,68 ‰	IC 2314	FG, KA	*Start*
20	25.09.2014 05:23	4	3,68 ‰	ICE 843	FG, KA	*Start*
	21.10.2014 19:18	*6*	*3,68 ‰*	*ICE 129*	*Andersen 2015*	***Wende***
21	03.11.2014 05:00	5	3,68 ‰	IC 2224	FG, KA	*Start*
22	18.01.2015 16:31	3	**6,80 ‰**		KA	

✚ ✚ ✚ 3 weitere Fälle von Verletzungen in Köln seit 2010 konnten noch nicht zugeordnet werden.
Nummerierung: Offiziell gemeldete Fälle. Quellen: FG = (Frage Gastel 2015), KA = (KA Linke 2015).
Rot/kursiv: Inoffiziell bekannt gewordene Fälle und zusätzlich Informationen.

***Tabelle 2:** **Wegrollvorgänge in Köln Hbf, reale Gefahr für Leib und Leben:** Seit 2010 rollten offiziell 22 Züge weg, bis auf einen Fall ausschließlich schon bei 3,68 ‰ Gefälle. Dabei wurden 8 Personen verletzt, schon wenn der Zug nur um 2 Meter weggerollt war. Die Wegrollvorgänge setzten sich auch nach der Weisungen und den Schulungen der DB in 2013 fort. 4 teils schwerwiegende Vorfälle (Wegrollen um 1 Wagenlänge), wurden der EUB nicht gemeldet, dies spricht für eine hohe Dunkelziffer. Bei den wenigsten Vorfällen war eine Zugwende nötig (Bereitstellungen = „Start“), die die Wegrollwahrscheinlichkeit erhöht hätte.*

Unabhängig bekannt geworden sind die Wegrollereignisse vom 16.01.2011, 17.05.2012, 21.10.2014 und der undatierte aus 2013[25]. Zu allen vier Vorfällen sind die Zeugen mit Namen und Anschrift bekannt. Keiner dieser Vorfälle ist in den Daten der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) (KA Linke 2015 Frage 1, Frage Gastel 2015) enthalten. Dies zeigt zum Ersten, dass selbst schwerwiegende Ereignisse nicht gemeldet werden (zweimal rollte der Zug um eine ganze Waggonlänge weg). Daraus muss geschlossen werden, dass die entsprechenden Prozesse zur Handhabung gefährlicher Vorkommnisse nicht zuverlässig funktionieren. Dass die EUB bis zur anstehenden Anhörung auf die Bitte zu einer Aktualisierung und Vervollständigung dieser Daten nicht antwortet (S. 28), verstärkt diese Zweifel an den Prozessen. Zum Zweiten ist aus dem nicht vorhandenen Überlapp zwischen den offiziell und inoffiziell bekannt gewordenen Vorfällen, auch bei denen außerhalb von Köln (vgl. KA Linke 2015 Frage 7 und [17,63]), abzusehen, dass es eine hohe Dunkelziffer zu den Wegrollvorfällen gibt.

3. Gefahren auf dem Bahnsteig

Die dritte Gefährdungssituation entsteht auf dem Bahnsteig. Kinderwagen oder Rollstühle können losrollen und in die Gleise stürzen. Die von der DB AG vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen etwa eines zusätzlichen Quergefälles oder eines sogenannten „rollhemmenden Belages“ versagen sowohl in der physikalischen Bewertung wie auch in dem nachfolgend dargestellten Praxistest an den stark längsgeneigten Bahnsteigen in Ingolstadt Nord. Ein erhöhtes Bahnsteiggefälle führt außerdem zu erheblichen Komfort-Einbußen für Rollstuhlfahrer und Fußgänger, auch die Lärmbelastung wird merklich erhöht. Vor allem aber können die Schutzziele der EBO für die Sicherheit auf den Bahnsteigen bei Längsneigungen über den Rollwiderständen moderner Kinderwagen nicht erreicht werden.

Sicherheitsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG

In ihrer Richtlinie 813 (RiL 813.0201A02 S. 2 / Bl. 46 ff) legt die Deutsche Bahn AG die Sicherheitsmaßnahmen für Bahnsteige in Bereichen erhöhter Längsneigung fest:

- Ab 2,5 ‰ Verwendung eines rollhemmenden Belages,
- ab 2,5 ‰ zusätzlich auch 20 ‰ Querneigung weg von der Bahnsteigkante,
- ab 20 ‰ auch Schilder,
- ab 25 ‰ Lautsprecherdurchsagen oder flächige Bodenmarkierungen,
- oberhalb 30 ‰ ist der Bahnsteig nicht mehr zulässig.

Lautsprecherdurchsagen, Markierungen und Schilder schaffen weder aktive noch passive Sicherheit und sind das Eingeständnis einer bestehenden Gefährdung der Reisenden. Somit stehen sie im Widerspruch zur Forderung gleicher Sicherheit wie im ebenen Fall.

Zu dem rollhemmenden Belag fällt auf, dass der Begriff in der Fachliteratur unbekannt ist, auch in der englischsprachigen („roll-free surface“). Bisher taucht diese Maßnahme nur in den Dokumenten der DB auf. Außerhalb lassen sich bisher keine Beispiele bzw. Erfahrungen mit diesem Konzept finden, so dass es als unerprobt und als nicht allgemein akzeptiert anzusehen ist.

Wirklich rollhemmende Unterlagen wie Kies oder Sand sind offensichtlich nicht geplant. Gedacht wird an eine „erhöhte Makrorauheit (z.B. durch Fugenanteil)“ (RiL 813.0201A02 S. 3 / Bl. 47). Ein

Datum	Land	Vorfall
08.11.2005	DE	Potsdam Griebnitzsee, 16:39 Uhr, Rollstuhlfahrer unachtsam, fällt vor Zug [23]
05.05.2006	DE	Schwaan, 17:45 Uhr, Frau liest Fahrplan, Kind im Wagen rollt ins Gleis [23]
24.09.2007	DE	Hähnlein-Alsbach, 15:08 Uhr, Kinderwagen rollt zum Gleis, Kind stürzt [23]
11.04.2009	DE	Köln Hbf, Gl. 10, 20:36 Uhr, Eltern unachtsam, Kinderw. gerät ins Gleis [23]
15.10.2009	AU	Melbourne, 16:00 Uhr, Kinderwagen rollt ins Gleis, Baby wird vom Zug überrollt, aber glücklicherweise nur leicht verletzt (Video youtube) [26]
21.08.2011	DE	Düsseldorf Wehrhahn, 10:21 Uhr, Rollstuhlf. fährt quer zur Bahnsteigkante vor, verliert Kontrolle und fällt zwischen Bahnsteigkante und einfahrenden Zug [23]
05.2013	US	West Philadelphia, leerer Kinderwagen rollt ins Gleis (Video youtube)
28.08.2013	GB	Southend Central, 18:13 Uhr, Rollstuhl rollt im Gefälle und stürzt ins Gleis [27]
21.10.2013	GB	Whyteleafe, 10:39 Uhr, Mutter am Automaten, Kinderwagen rollt ins Gleis (Video youtube) [27,28]
06.05.2014	DE	Hannover Hbf, 18:37 Uhr, Rollstuhlf. stürzt vor einfahr. Zug, der noch hält [23]
23.05.2014	DE	Bahnhof Osnabrück Gl. 12, 11:00 Uhr, Rollstuhlfahrerin stürzt ins Gleis [29]
03.12.2014	AU	Melbourne, Diamond Creek, 11:14 Uhr, Großvater am Automat, Kind im Buggy rollt ins Gleis (Video focus.de)
08.04.2015	AT	Linz Ebelsberg, 10:00 Uhr, Mutter kauft Ticket, Buggy mit 1½ Jahre altem Kind rollt bei Wind auf abschüssigem Bahnsteig ins Gleis vor einen Zug [30]
21.04.2015	US	Washington DC, Rollstuhlfahrer fällt auf die Gleise, wird gerettet (youtube)
23.04.2015	CH	Kloten, Bahnsteig Gl. 3 und 4, 12:15 Uhr, Mutter am Ticket-Automaten, Kinderwagen mit 1-jährigem Kind wird von Güterzug erfasst [32]

Tabelle 3: ***Beispiele für Unfälle mit ins Gleis rollenden Kinderwagen und Rollstühlen.*** *Eine Auswahl von Unfällen mit Verletzten und Toten, international und in Deutschland. Hierzulande sind noch zahlreiche weitere Unfälle bekannt.*[23]

solcher Belag versagt jedoch bei großrädrigen Gefährten. Je nach Standort setzen sich diese auch auf diesem Untergrund ggf. durch einen Luftzug schnell von selbst in Bewegung und erfahren im weiteren Verlauf nur noch einen allenfalls geringfügig erhöhten Rollwiderstand. Als Sicherungsmaßnahme verbleibt allein das Quergefälle, dessen Wirkung im übernächsten Abschnitt geprüft wird.

Unfälle mit wegrollenden Kinderwagen und Rollstühlen

Schon in den bestehenden Bahnhöfen besteht eine reale Gefahr für das Wegrollen von Gefährten. Häufig ist die Ursache ein Gefälle von bis zu 20 ‰ zur Bahnsteigkante, das in älteren Auslegungen zur Entwässerung des Bahnsteigs gewählt wurde (Tabelle 3).

Diese Unfälle belegen die Gefahr, dass Kinderwagen sich schon bei den geringen Gefällewerten, wie sie hier diskutiert werden, selbstständig in Bewegung setzen. In einzelnen Fällen wird dies jeweils durch Wind bzw. Fahrtwind begünstigt.

Auf Bahnsteigen im Längsgefälle erhöht sich diese Gefahr, da durch das hohe Gesamtgefälle in Folge der zusätzlichen Querneigung die Wahrscheinlichkeit für das Losrollen steigt und selbst bei

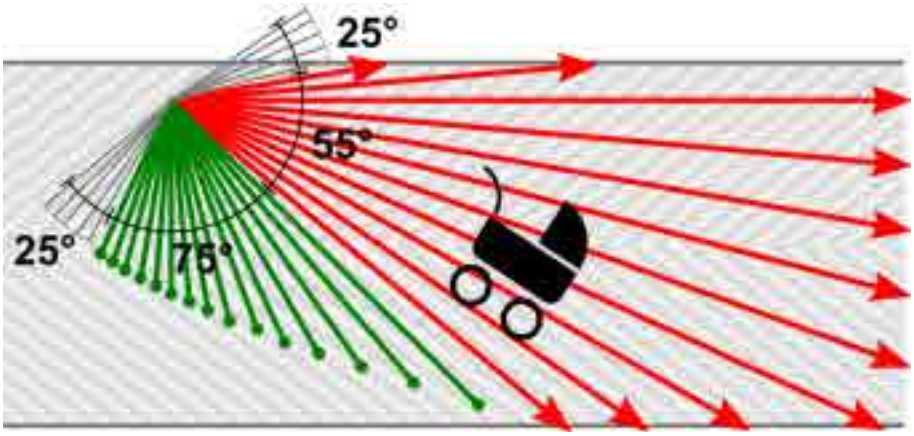


***Abb. 7:* Wegrollen von Kinderwagen am Beispiel Stuttgart 21:** *Aufsicht auf den 10 m breiten nach rechts mit 15,143 ‰ (Promille) abfallenden Bahnsteig, das Quergefälle zur Bahnsteigmitte beträgt 20 ‰, die Schraffur gibt die Höhenlinien wieder. Der Kinderwagen startet in diesem Beispiel 1 m neben der Bahnsteigkante, Rollwiderstand 10 ‰. Bei einer Ausrichtung ± 25 ° quer zum Gefälle rollt der Kinderwagen nicht los (graue Markierungen). In Richtung Gegenbahnsteig kommt der Kinderwagen in einem Winkelbereich von 75 ° auf der anderen Bahnsteigseite zum Stehen bzw. rollt zurück (grüne Wege bis Haltepunkt). In einem Winkelbereich von 55 ° bahnsteigabwärts rollt der Kinderwagen über die eine oder andere Bahnsteigkante ins Gleis (rote Pfeile), in der vom Piktogramm markierten Richtung schon nach 19 Sekunden, er wird dabei bis zu 5 km/h schnell.*

Außenbahnsteigen mit Quergefälle weg vom Gleis ein erklecklicher Gefahrenbereich bestehen bleibt (siehe nachfolgend), für Winkel, in denen ein Kinderwagen ins Gleis rollen kann.

Simulation eines wegrollenden Kinderwagens auf dem Bahnsteig

Der Verlauf möglicher Wegrollvorgänge von Kinderwagen auf geneigten Bahnsteigen unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Quergefälles wurde physikalisch untersucht. Die beschleunigte- bzw. auf der anderen Bahnsteigseite gebremste bzw. in geringerem Maße weiter beschleunigte Bewegung exakt berechnet. Abb. 7 auf der Folgeseite gibt das Ergebnis für einen Kinderwagen wieder, der im Abstand von 1 Meter zur Bahnsteigkante abgestellt wurde. Der Rollwiderstand[4] wurde mit 10 ‰ angesetzt. Für etwa ein Drittel der möglichen Ausrichtungen des Kinderwagens ergibt sich ein Sturz ins Gleis, teils schon nach 19 Sekunden.

Moderne Kinderwagen haben Rollwiderstände von 10 ‰ und darunter. Die beobachteten Wegrollvorgänge von Kinderwagen zeigen, dass sich diese bei den zur Entwässerung üblichen Gefällewerten von 20 ‰ von selbst in Bewegung setzen. Die Bahn rechnet auch bei 15 ‰ und „rollhemmendem Belag“ mit Wegrollereignissen, wie das geplante Quergefälle und die Argumentation mit den Mülltonnen zeigt. Moderne „Jogger“-Kinderwagen werden auf niedrige Rollwiderstände hin ausgelegt, fahren starr geradeaus und sind mit kleineren Fahrradreifen versehen. Für Rennradreifen werden günstigstenfalls Rollwiderstände von 2 ‰ bis 5 ‰ berichtet, bei rauem Untergrund 50-100 % mehr[33] oder für Fahrradreifen auf rauem Untergrund direkt 8 ‰.[34] Zum Vergleich: Während der nachfolgend beschriebenen Exkursion nach Ingolstadt Nord wurden für einen handelsüblichen Jogger-Kinderwagen bei typischer Beladung mit 7 kg (6-Monate altes Kind) und 14 kg (3-jähriges Kind) Rollwiderstände von 7,5 ‰ bis 10 ‰ ermittelt.[35]

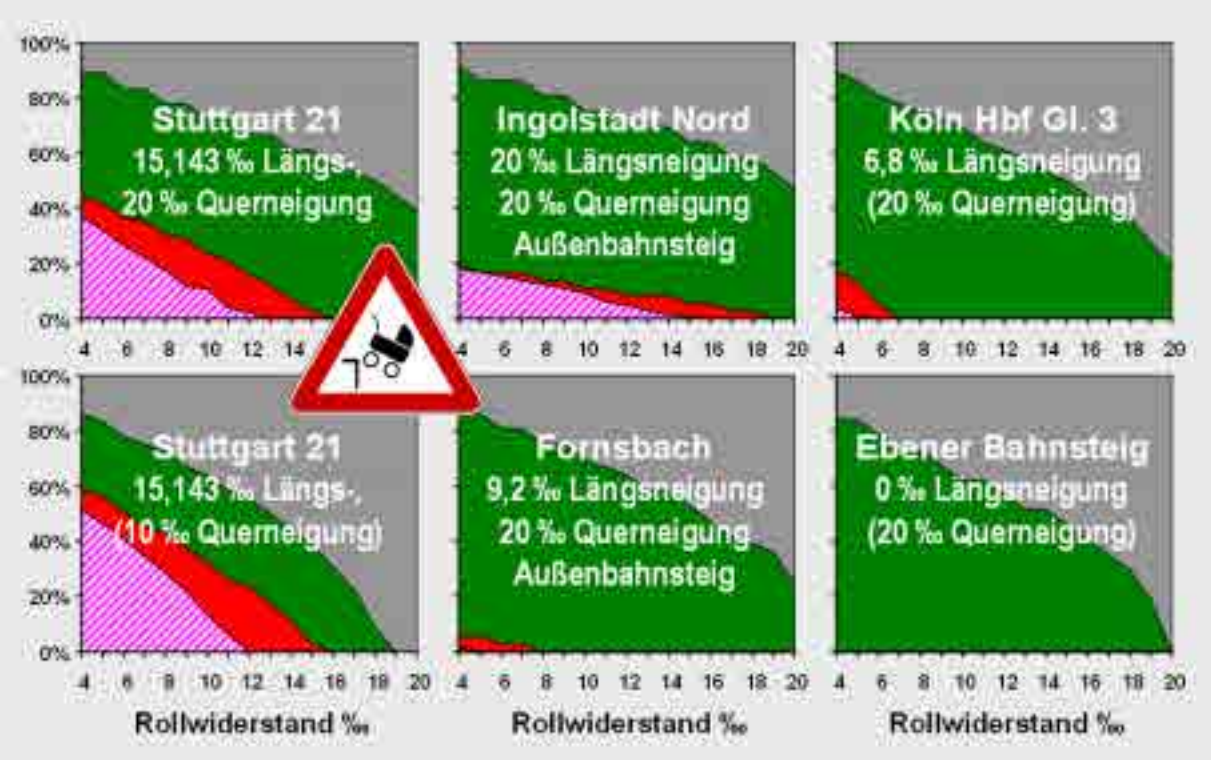


***Abb. 8:* Prozentuale Verteilung der Wegrollvorgänge in Abhängigkeit vom Rollwiderstand [4].** *Für alle Positionen und Ausrichtungen eines Kinderwagens auf dem Bahnsteig:[36] Anteil der Stürze ins Gleis in weniger als 30 Sek. (pink schraffiert) oder nach längerer Zeit (rot), Wegrollvorgänge, die wieder zum Halt kommen oder im sicheren Bereich enden (grün) und Fälle, in denen der Wagen stehen bleibt (grau). Die Querneigungen wurden für die Simulation mit 20 ‰ angesetzt. Die hohen Neigungen von Ingolstadt Nord und Stuttgart 21 führen zu erheblichen Gefährdungen.*

Diese Berechnungen für Gefährte mit starrer Lenkung wurden für 6 verschiedene Bahnhofskonfigurationen wiederholt (Abb. 2, Folges.). Die Positionen auf dem Bahnsteig[36] und die Rollwiderstände wurden variiert, womit sich die dargestellten Verteilungen der Wegrollvorgänge ergeben.

- Stuttgart 21 mit 20 ‰ Querneigung. In dieser geplanten aber nicht genehmigten (s.u.) Konfiguration könnten für Reibungswerte unter dem Längsgefälle von 15 ‰ Kinderwagen ins Gleis wegrollen. Diese Fälle nehmen für kleinere Reibungswerte stetig zu wie auch der Anteil von schnellen Ereignissen mit einem Sturz in weniger als 30 Sekunden. Bei 10 ‰ Rollreibung stürzt der Kinderwagen in 31 % der möglichen Ausrichtungen, also knapp einem Drittel aller Fälle ins Gleis, bei 8 % Reibung in 39 % der Fälle.
- Stuttgart 21 mit 10 ‰ Querneigung. In dieser genehmigten, aber nicht geplanten Variante rollen weniger Gefährte los, aber ein größerer Anteil stürzt ins Gleis. Unter diesem Aspekt würde die 20 ‰-Variante tatsächlich vorzugswürdig erscheinen, allerdings sind dort die Wegrollvorgänge deutlich schneller (siehe unten), was die Abwägung erschwert.
- Ingolstadt Nord mit 20 ‰ Längsneigung. Bei Ingolstadt Nord (siehe nachfolgend) sind die stark geneigten Abschnitte der Bahnsteige[5] mit Seitenwänden versehen, auf die das Quergefälle ausgerichtet ist.[37] Es wurden für die Simulation 20 ‰ Quergefälle angenommen. Zahlreiche Gefährte niedriger Reibung kommen in Bewegung und stoßen gegen die Seitenwand. Bei flachen Winkeln zur Bahnsteigkante in Richtung des Gleises rollen jedoch auch

***Abb. 9:* Ortstermin in Ingolstadt Nord**. *Die Bahnsteige an Gleis 4 und 5 (hier) fallen in Richtung Audi-Tunnel immer steiler ab, am Beginn des gesicherten Bereiches mit 10 ‰ bis hin zu 20 ‰ Gefälle am Bahnsteigende. Ingolstadt Nord ist der steilste Regionalbahnhof in Deutschland.*

hier Kinderwagen mit starrer Lenkung in das Gleis und zu einem hohen Anteil geschieht das auch sehr schnell.

- Köln Hbf Gl. 3 mit maximal 6,8 ‰ Längsneigung. Es ist nicht bekannt, welche Querneigung am Bahnsteig von Gl. 3 in Köln vorliegt. Zu Vergleichszwecken wurde hier der S21-Bahnsteig wie aus dem 1. Szenario mit dem Längsgefälle von Gl. 3 in Köln betrachtet. Erst bei sehr niedrigen Rollreibungswerten unterhalb der Längsneigung kann der Kinderwagen ins Gleis stürzen, allerdings nur in wenigen Ausrichtungen und mit sehr langsamem Verlauf. So erscheint diese Anordnung gerade noch vertretbar.
- Gleiches gilt auch für die Außenbahnsteige in Fornsbach mit einem Längsgefälle von 9,2 ‰, deren Querneigung vom Bahnsteig weg beträgt ebenfalls 20 ‰,[38] dieser Bahnsteig ist auch nur weitgehend sicher.
- Vollkommen sicher ist hingegen ein ebener Bahnsteig mit Querneigung weg vom Gleis. Dieser Fall legt das Sicherheitsniveau fest, das im Fall „gleicher Sicherheit“ erreicht werden müsste.

Praxistest in Ingolstadt Nord

Zur Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit der von der DB AG vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen hatten ehrenamtliche Mitarbeiter des Faktencheckportals WikiReal.org am 05.03.2016 eine Exkursion nach Ingolstadt Nord unternommen. Dort wird an den Bahnsteigenden an Gleis 4 und 5 ein Längsgefälle von 20 ‰ erreicht (Abb. 9).[5] Die Deutsche Bahn AG hat hier

***Abb. 10:* Rollhemmender Belag und Ableit-Schwelle.** *Der rollhemmende Belag besteht aus 30 cm × 30 cm großen Betonplatten mit Fugen, eine spürbare Rollhemmung war nicht feststellbar. Die Betonschwelle mit rund 4 cm Höhe ist sanft abgerundet und zum Ende abgeflacht. Sie vermochte den Kinderwagen nur im flachsten Bereich aufzuhalten, auch erstreckt sie sich nur über 2 Meter Breite, auf 1,20 Meter Breite ist der Zulauf zum Gleis ungehindert. Diese „Stolperschwellen" werden in Ingolstadt Nord schon ab einem Gefälle von 10 ‰ eingesetzt, für die Menschenströme im Großbahnhof Stuttgart 21 bspw. mit 15 ‰ Gefälle wären sie undenkbar.*

spezielle Sicherungsmaßnahmen umgesetzt: Ein Warnschild weist auf die Neigung und die besondere Gefährdung für Rollstuhlfahrer hin. Es wurden sogenannte „rollhemmende Beläge" und zusätzlich Schwellen verbaut, um unbeabsichtigt abrollende Objekte zu stoppen und in Richtung der Seitenwände zu lenken.[39] Diese Sicherheitsmaßnahmen erscheinen nicht geeignet, um gleiche Sicherheit wie bei flacher Auslegung zu erreichen:

- Den rollhemmenden Belag gibt es nicht. Die verbauten 30 cm × 30 cm Betonplatten mit einer sichtbaren Fuge vermochten den Rollwiderstand gegenüber einer Vergleichsmessung auf üblichen Terrassenplatten nicht spürbar zu erhöhen. Die Platten ähneln weitgehend üblicher Gehwegpflasterung. Eine spürbare Rollhemmung war nicht feststellbar, der Kinderwagen blieb lediglich stehen, sofern er sich mit einem Rad in der Fuge befand. War er aber deutlich losgerollt, rollte er auch bei 10 ‰ Gefälle über die Fugen hinweg.
- Die Schwellen haben eine Höhe von rund 4 cm und eine Breite von rund 45 cm, sie enden 120 cm vor der Bahnsteigkante und fallen zu ihrem Ende flach ab. Das Profil ist sanft abgerundet und wurde vom Kinderwagen in den Rollversuchen problemlos überwunden. Lediglich im obersten flachen Segment zwischen den ersten beiden Schwellen bei 10 ‰ genügt der Schwung ab der 1. Schwelle nicht, die 2. Schwelle zu überwinden. Fährt der Kinderwagen aber an der 2. Schwelle vorbei, rollt er danach ungehindert weiter ins Gleis.
- Auch die Handläufe an der Seitenwand (Abb. 9, Abb. 11) werden als Sicherheitsmerkmal angegeben, wohl um an die Seitenwand gelenkten Reisenden Halt zu geben. Sie sind nicht in der Richtlinie angeführt (RiL 813) und auf Mittelbahnsteigen nicht praktikabel.
- Die 20 ‰ Querneigung weg von der Bahnsteigkante halten leichtlaufende Gefährte mit starrer Lenkung, die sich in einem flachen Winkel der Bahnsteigkante nähern, nicht zurück. Die

***Abb. 11:* Wegrollversuch mit einem Jogger-Kinderwagen in Ingolstadt Nord** *(überblendete Bilder in 2 Sek. Abstand des Videos auf drive.google.com). Für flache Winkel zur Bahnsteigkante rollt der Kinderwagen trotz der von der Bahnsteigkante abfallenden Querneigung in die Gleise. Bei 20 ‰ (Promille) Längsgefälle näherte er sich in 12 Sekunden 60 cm der Bahnsteigkante. Ungebremst wäre er ins Gleis gestürzt, wie auch bei 15 ‰ und 10 ‰ Längsgefälle. Das Quergefälle von 20 ‰ bringt je nach Beladung in rund 14 % oder 1/7 der Fälle keine Sicherheit.*

zuvor dargestellten Berechnungen haben sich in der Praxis vollständig bestätigt (s.u.). Passive Sicherheit ist in Ingolstadt Nord für diese Gefährte in einem Winkelbereich von rund 25 ° (von 180 ° an verschiedenen Ausrichtungen) nicht gegeben, d.h. in 14 % oder 1/7 der Fälle. Außerdem erhöht die Querneigung das Gesamtgefälle erheblich, viele Trolleys und Kinderwagen, die bei dem reinen Längsgefälle noch nicht losrollten, können nun losrollen.

– Die Schilder stellen weder aktive noch passive Sicherheit her. Die Sperre mit dem großen Hinweisschild erscheint regelwidrig (Abb. 9), sie lässt lediglich 60 cm bis zum Sicherheitsstreifen frei, so dass Rollstuhlfahrer (Breitenbedarf 90 cm) formal diesen Bahnsteigbereich erst befahren dürfen, wenn ein Zug am Bahnsteig steht. Die Einstiegshilfe befindet sich an den dort haltenden Zügen hinter der Lok.[40] Ein Rollstuhlfahrer ist also an Gleis 5 gezwungen, in den unsicheren Bereich einzufahren, das geht aber erst nach Halt des Zuges. Dann kann er aber kaum noch die Einstiegshilfe erreichen und den Einstieg bewältigen. Hier müsste somit ein Rollstuhlfahrer eigentlich den Bahnsteig schon zum Halt des vorausgehenden Zuges aufsuchen, um regelkonform die Sperre zu passieren. Er müsste dann zwei Stunden oder eine ganze Nacht auf die Abfahrt des gebuchten Zuges warten. Darüber hinaus unterschreitet auch die verbleibende Durchgangsbreite bis zur Bahnsteigkante von 1,80 Metern die für einen Bahnsteig wie in Ingolstadt vorgeschriebene Mindestbreite von 2,05 Metern neben maßgebenden Einbauten laut Richtlinie (RiL 813.0201 S. 8 / Bl. 26 ff).

Die Rollversuche wurden in drei Abschnitten unternommen. Bei 20 ‰ (Abb. 11) bei 15 ‰ (entsprechend der geplanten Neigung bei Stuttgart 21) und auch bei 10 ‰ am Anfang des gesicherten Bereichs.[41] Bei allen drei Gefällewerten rollte der Kinderwagen selbstständig los und wäre in das Gleis gestürzt, wäre er nicht abgefangen worden. Bei 10 % rollte er erst bei halber Beladung

(7 kg, entsprechend einem 6 Monate alten Baby) leichtgängig los, dies bestätigt die ermittelten Rollreibungswerte.[35]

Für den Rollversuch bei 20 ‰ (Abb. 11) wird aus der beobachteten beschleunigten Bewegung, also aus der in den dargestellten 12 Sekunden zurückgelegten Strecke, für den mit 14 kg beladenen Kinderwagen ein Gesamt-Rollreibungswert von 10,6 ‰ ermittelt.[42] Für die halbe Beladung wurden geringere Werte beobachtet.[43]

Die Wegrollversuche bestätigten die Simulationen umfassend. Damit ist klar, dass auch auf Außenbahnsteigen ein Winkelbereich besteht, in dem Gefährte mit starrer Lenkung und entsprechend niedrigem Gesamt-Rollwiderstand in das Gleis rollen. Für Ingolstadt bei 20 ‰ Längs- und 20 ‰ Quergefälle und einem Gesamt-Rollwiderstand von 8 ‰ umfasst dieser Winkelbereich rund 25 °, was gemessen an den 180 ° möglichen unterschiedlichen Ausrichtungen, einem Anteil von 14 % oder 1/7 entspricht, in dem Lebensgefahr besteht und eine „gleiche Sicherheit“ nicht erreicht wird.

Komforteinbußen

Die Bewegung gegen das schräge Gefälle ist unangenehm und für viele Rollstuhlfahrer nicht zu bewältigen. Der rollhemmende Belag macht die Bewegung mühsam und laut.

1. Das Gesamtgefälle ist bspw. bei Stuttgart 21 mit 25,09 ‰ und in Ingolstadt Nord mit 28,3 ‰ deutlich über dem Grenzwert von 20 ‰ für barrierefreies Bauen in öffentlichen Gebäuden.[44] Für Rollstuhlfahrer sind mehr als 20 ‰ nicht mehr handhabbar. So heißt es im Leitfaden für Barrierefreies Bauen:[45] „Besonders Benutzern von handbetriebenen Rollstühlen bereiten steilere Querneigungen als 2 % durch das dann notwendige, für manche gar nicht mögliche Gegenlenken, Probleme.“ Bei S21 etwa müssen Rollstuhlfahrer ggf. über eine Strecke von mehreren hundert Metern das schräg wirkende Gesamtgefälle von 25 ‰ meistern.
2. Bei Mittenbahnsteigen wie bei S21 ist das Quergefälle auf die Sitzbänke und „Mülltonnen“ gerichtet. D.h. ein Fußgänger, der üblicherweise dem Gefälle folgt, wird auf die Hindernisse gelenkt und muss beim Ausweichen unbequem quer zu hohen Gesamtgefälle laufen.
3. Auch für die Gefährte, die dem Gesamtgefälle folgen und bei Außenbahnsteigen auf die Seitenwände prallen und bei Mittenbahnsteigen auf die Einbauten in Bahnsteigmitte prallen, werden teils hohe Jogger-Geschwindigkeiten ca. 5 km/h erreicht, was schon zu Verletzungen führen kann.
4. Gesamtgefälle und rollhemmender Belag (der für kleinere Räder eine stärkere Wirkung hat) führen dazu dass das Bewegen von Trolleys und Gepäckkarren erheblich anstrengender ist, als in einem eben angelegten Bahnhof.
5. Der rollhemmende Belag führt zu einer erheblichen Lärmbelastung. Die meisten Bahnhöfe haben glatten Asphalt oder polierten Steinboden. Schon die Fugen erhöhen den Lärm der Trolleys und Gepäckwagen beträchtlich. Dieser Lärm, vervielfacht von hunderten Reisenden, führt zu einer enormen Lärmkulisse, die z.B. bei S21 durch die (im Vergleich zu anderen Bahnhöfen) sehr niedrigen Decken (im Randbereich des Bahnhofs sogar gebündelt) zurückgeworfen wird.

Bewertung der Risiken und Maßnahmen auf geneigten Bahnsteigen

Zusammengefasste Ergebnisse für die Auslegung von Bahnsteigen in erhöhtem Längsgefälle:

1. Die Querneigung hilft nur graduell und ist teils sogar kontraproduktiv. Diese Sicherheit ist erst bei niedrigem Längsgefälle herstellbar.
2. Der rollhemmende Belag ist ein Phantom, seine Wirksamkeit ist bisher weder in der Wissenschaft noch von der Deutschen Bahn AG beschrieben. Der Praxistest erbrachte, die Wirkung ist – falls überhaupt vorhanden – vernachlässigbar gering.
3. Besonders hoch ist die Gefährdung auf Mittelbahnsteigen wie bei Stuttgart 21. Dort können aufgrund der großen Personenströme und Umsteigebeziehungen die Bahnsteige nicht in der Mitte baulich getrennt werden. Schon eine „gleiche Sicherheit“ wie bei Außenbahnsteigen mit Seitenwänden ist damit nicht erzielbar. Auch sind in Stuttgart mit 15,143 ‰ Gefälle die Schwellen, die in Ingolstadt Nord ab 10 ‰ zum Einsatz kommen, in dem Großbahnhof mit dem hohem Fahrgastwechsel (mit mehreren Hundert Personen pro Zug) nicht umsetzbar.

Für Längsgefälle über den Rollwiderständen moderner Gefährte droht Gefahr. Die Bahnsteigkonstruktionen von Ingolstadt Nord und Stuttgart 21 mit einem Längsgefälle deutlich über modernen Rollwiderstandswerten sind als unsicher einzustufen.

4. Unabsehbare Einschränkungen für zukünftige Entwicklungen

Neben den akuten Gefährdung für Züge und Reisende hat die Auflösung der Prämisse einer ebenen Bahnhofsanlage auch weitere nicht unmittelbar absehbare Nebenwirkungen. Eine aktuelle vom baden-württembergischen Finanzministerium beauftragte Studie zum Zukunftsthema der „Fahrdrahtlosen Energieübertragung bei Schienenfahrzeugen des Vollbahnverkehrs“, von der DLR in Stuttgart und zwei Instituten der Universität Stuttgart aus dem Jahr 2014, geht beispielsweise für das Funktionieren dieser Zukunftstechnologie von einer „maximal zulässigen Gleisneigung in Bahnhöfen von 2,5 ‰“ aus.[46]

Würde Stuttgart 21 mit den vermeintlich zulässigen 15,143 ‰ Gefälle gebaut, wäre der Energiebedarf bergauf sechsmal höher als angenommen und das Verfahren ausgerechnet in Stuttgart nicht anwendbar, d.h. die Magistrale Paris-Bratislava wäre von dieser Technologie abgehängt. Diese Arbeit aus Stuttgart erscheint an dieser Stelle vor dem viel diskutierten Kritikpunkt der Gleisneigung von S21 zumindest als lückenhaft. Sie ist aber vor allem ein Beispiel für unabsehbare Einschränkungen für die Zukunft, die von derart vielfach überhöhten Gleisneigungen in Bahnhöfen ausgehen. In dieser Art gibt es mutmaßlich weitere Überraschungen, die erst mit der Zeit zu Tage treten werden.

Zu prüfen ist auch, ob überhaupt der diskriminierungsfreie Zugang für Zugmaterial aus anderen europäischen Ländern gegeben ist, wenn auf Bahnhöfen der europäischen Magistralen wie Stuttgart 21 Gefällewerte anzutreffen sind, die nicht mehr mit der Ausrüstung der jeweiligen Züge befahren werden können. Schon jetzt sind selbst die Festhaltebremsen heutiger deutscher Lokomotiven nicht mehr ausreichend für den Betrieb in Stuttgart 21 (S. 10). Es widerspricht aber insbesondere der Interoperabilität, Ansprüche an das Zugmaterial aus anderen europäischen Ländern zu stellen, die über die Anforderungen der TSI hinausgehen.

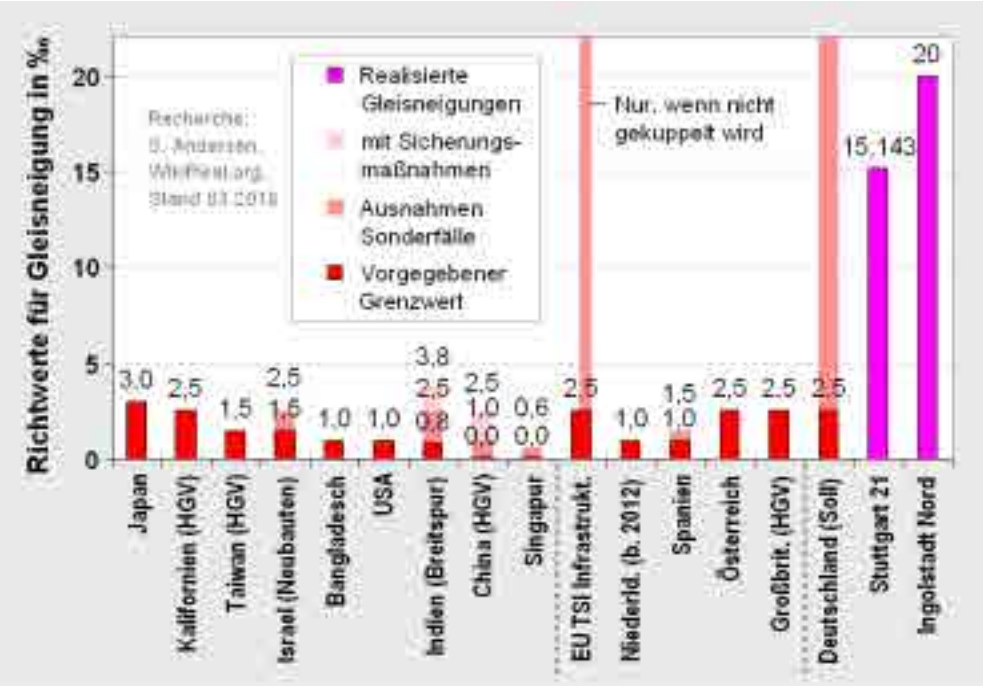


Abb. 12: ***Internationale Grenzwerte*** *für die Gleisneigung in Bahnhöfen im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV). Quellen und Erläuterungen siehe Text. International gelten durchgehend niedrige Grenzwerte für das Bahnhofsgefälle. Selbst in Europa, wo die TSI Ausnahmen für Bahnhöfe zulässt, in denen nicht umgekuppelt wird, setzen die Länder niedrigere Grenzen. Nur in Deutschland geht selbst die EBO mit 2,5 ‰ lediglich als Sollvorgabe über die TSI hinaus und es werden Bahnhöfe mit exorbitanten Neigungen genehmigt.*

Vergleichswerte

Internationale Richtwerte für die Bahnsteiggleisneigung

In der Diskussion der Frage, ob in Deutschland eine Obergrenze für die Bahnsteiggleisneigung in die EBO aufgenommen werden soll, lohnt ein internationaler Vergleich. Praktisch in allen Ländern, in denen Regelungen zum Thema gefunden werden, ist eine Obergrenze definiert. Es lassen sich hier keine Grenzwerte deutlich über 2,5 ‰ zulässiger Gleisneigung finden (Abb. 12).

Ein erster internationaler Vergleich erfolgte 2013 (Andersen 2013) mit Werten zu Japan, China und Taiwan. Die Bundesregierung, die für ihre Antworten auf Angaben der Deutschen Bahn AG und des EBA zurückgreift, gab an, ihr seien keine Informationen zu Soll- und Kannbestimmungen für die Gleisneigung in anderen EU-Mitgliedstaaten bekannt (KA Linke 2015 Frage 12). Eine erste Recherche erbrachte dagegen zahlreiche europäische und weitere weltweite Vergleichswerte.

Es sind jeweils die Werte für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, die der Entwicklung zu leichtlaufenden Lagern Rechnung tragen. In China[47] und Singapur[48] sind die Bahnsteiggleise in Bahnhöfen absolut horizontal, also mit 0,0 ‰ Neigung, zu errichten. Nur in schwierigen Fällen darf die Bahnsteiggleisneigung bis zu 1,0 ‰ bzw. 0,6 ‰ betragen. In China dürfen 2,5 ‰ unter keinen Umständen überschritten werden. In Taiwan beträgt die maximal zulässige Steigung 1,5 ‰.[49] In Indien gilt als Grenzwert für Neubauten ein Gefälle von 0,8 ‰, in Ausnahmefällen nicht mehr als

Bahnhof	Neigung	Bemerkung
Stuttgart 21	**15,143 ‰**	Groß- u. Knotenbhf., hunderttausende Fahrgäste, HGV
Köln Hbf (Gl. 4-8)[22]	3,68 ‰	**vergleichbar S21**, aber ***zahlreiche Unfälle mit Verletzen***
Fornsbach	9,187 ‰	Kreuz.bhf. an 1-gleis. Strecke, ***1.400 Einwohn., Reg.verk.***
Düsseldf. Wehrhahn	5-6 ‰	***S-Bahn***, 21.08.2011 ***Rollstuhlf.***[23], ***Wegrollvorg.***[63]
Ludersheim	4,127 ‰	***S-Bahn***
Ingolstadt Nord	20,0 ‰	***Haltepunkt, Regionalverkehr***, wiederh. ***Wegrollvorg.***[17]
Stuttgart-Feuersee	20,0 ‰	***Haltepunkt, S-Bahn***, Spezialtriebwagen m. automat. Bremse

Tabelle 4: Von der DB genannte Vergleichsbahnhöfe zur Rechtfertigung von Stuttgart 21. Rot hervorgehoben: *Diese Bahnhöfe sind einerseits nicht vergleichbar, andererseits belegen sie ausdrücklich die Gefährlichkeit der hohen Gleisneigung.*

2,5 ‰.[50] Es werden sogar Bahnhöfe verlegt, um sie horizontal auszuführen[51] und es werden in extremen Ausnahmefällen bei Fällen über 3,8 ‰ Notfallspuren vorgeschrieben.[52] In Bangladesch gilt ein Grenzgefälle von 1,0 ‰.[53] In Israel wird ein Gefälle kleiner 1,5 ‰ empfohlen, mit Sondergenehmigung und bei Neubauten nur bis 2,5 ‰.[54] In den USA wird ein Grenzwert von 1,0 ‰ gefunden.[55] In Kalifornien gelten im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) 2,5 ‰ als Grenzwert.[56]

Für Europa gilt die TSI Infrastruktur, die nur für Bahnhöfe, in denen auch umgekuppelt wird eine Grenze von 2,5 ‰ vorgibt. Für Bahnhöfe, in denen dies nicht geschieht, gilt selbst wenn die Gefahr besteht, dass Züge in Weichenbereiche wegrollen oder auch schon bei kleinen Wegrollvorgängen ein- und aussteigende Reisende verletzt werden können keinerlei Obergrenze oder Ersatzbestimmung.

In den Niederlanden galt bis Ende 2012 eine Obergrenze von 1 ‰.[57] In Spanien wurde offenbar der alte Grenzwert von 2,0 ‰ auf 1,0 ‰ abgesenkt, an windgeschützten Stellen werden auch 1,5 ‰ zugelassen.[58] In Österreich ist eine strikte Obergrenze von 2,5 ‰ vorgegeben.[59]

In Großbritannien galt von ca. 1950 bis Dez. 2009 ein maximal zulässiges Gefälle von 2,0 ‰, was ausdrücklich mit dem niedrigen Losbrechwiderstand der Wälzlager begründet worden war. Allerdings gab es demgegenüber zahlreiche Ausnahmen im Bestand. Über diesem Wert wurden spezielle Sicherheitsmaßnahmen gefordert.[60] Inzwischen wurde eine Harmonisierung mit der TSI Infrastruktur der EU vorgenommen und der Richtwert im HGV auf eine Obergrenze von 2,5 ‰ festgelegt.[61]

Vergleichsbahnhöfe

In der bisherigen Diskussion um die Sicherheit erhöhter Gleisneigung, vermochte die Deutsche Bahn AG bisher keine technischen Vorkehrungen zur Herstellung einer gleichen Sicherheit wie in einem Bahnhof mit maximal 2,5 ‰ Neigung vorzustellen. Stattdessen argumentiert sie etwa zur Rechtfertigung von Stuttgart 21 bisher wesentlich mit Beispiel-Bahnhöfen mit erhöhtem Gefälle (DB Beispiele 2014) zum vermeintlichen Beleg der Unbedenklichkeit.[62] Die genannten Beispiele sind jedoch sämtlich nicht vergleichbar (Andersen 2015) und andererseits wird durch die dort bekannt gewordenen Unfälle gerade das reale Risiko belegt, das von der Neigung ausgeht.

Haltepunkte, insbesondere von S-Bahn- oder Trambahnen oder Abschnitte im Gleisvorfeld können kein Maßstab für die Zulässigkeit erhöhter Gleisneigung an Bahnsteiggleisen von Bahnhöfen des Fern- und Regionalverkehrs sein. Die noch am ehesten zu prüfenden bzw. häufiger genannten Kandidaten werden in Tabelle 4 aufgeführt (Folgeseite). In Betreff auf Stuttgart Feuersee und anderen Stationen mit erhöhtem Gefälle in Stuttgart wurden die Fahrzeuge der dortigen S-Bahn eigens mit einer automatischen Festhaltebremse ausgerüstet (Andersen 2014 S. 31 / Bl. 34).

Der tödliche Unfall auf dem Bahnsteig in Düsseldorf Wehrhahn[23] sowie der bekannt gewordene Wegrollvorgang dort[63], aber insbesondere die wiederholten Wegroll-Vorfälle in Ingolstadt Nord[17] zeigen eben gerade nicht die Ungefährlichkeit, sondern die Gefährdung durch diese Bahnhofsanlagen. Köln Hbf[22] kommt Stuttgart 21 am nahesten, wo es – wie oben dargestellt (S. 13) – schon bei einem Viertel des S21-Gefälles, bei 3,68 ‰, zu zahlreichen Wegrollvorgängen mit Verletzten kam. Köln Hbf ist also kein Nachweis für die Unbedenklichkeit des Gefälles, vielmehr der Beweis für die erhebliche Gefährdung. Bei Stuttgart 21 wird entsprechend den einfachen Abschätzungen für die Schadensintensität (S. 6) bei einem vierfachen Gefälle der Schaden im Ereignisfall rund 16-mal höher sein.

Mängel in der Genehmigung von Stuttgart 21

Fehlender Nachweis gleicher Sicherheit

Der Genehmigung der überhöhten Bahnsteiggleisneigung von Stuttgart 21 fehlt der „Nachweis gleicher Sicherheit“. Sie zeigt exemplarisch die nicht bewältigten Risiken auf. Der bloße Hinweis auf diese Genehmigung als Beleg für die Ungefährlichkeit erhöhter Bahnsteiggleisneigung trägt nicht aufgrund der großen formalen, logischen und technischen Mängel in dieser Genehmigung.

Die gemachten Aussagen entbehren einer nachvollziehbaren und belegten Begründung. Die Gefahren für die Züge werden übergangen letztlich mit dem bloßen Verweis, darauf, dass die Lokführer die Züge bremsen sollen (was in Köln, Düsseldorf Wehrhahn und Ingolstadt Nord immer wieder aufgrund von menschlichem und technischen Versagen nicht gelingt):

1. Das EBA begründet seine Genehmigung (S21 PFB 1.1 S. 372 f): „Die Vorhabenträgerin hat die hierfür notwendigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit in nicht zu beanstandender Weise und nachvollziehbar in ihren Antragsunterlagen dargestellt.“ Darauf wird die Querneigung für die Bahnsteige beschrieben (s.u.) aber keine „Vorkehrung“ gegen das Wegrollen der Züge: Dazu heißt es lediglich (S. 373): „Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens der Züge auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern wolle.“ Es wird – auch in den Antragsunterlagen – keine „Vorkehrung“ oder technische Sicherung gegen das Wegrollen genannt.

Eine gleiche Sicherheit wie bei einer ebenen Bauweise ist damit nicht gegeben. Die Wahrscheinlichkeit für menschliches und technisches Versagen dürfte dem in den anderen Bahnhöfen entsprechen. Bei S21 aber ist das Gesamtgefälle 6-fach über dem Sollwert, die weggerollten Strecken sind dementsprechend sechsfach so weit wie im Soll-Fall, die Schadensintensität ist dann 36-mal höher als im Sollfall.

Da in einem Gefälle über dem Losbrechwiderstand sehr viel mehr Wegrollereignisse als bspw. in Köln Hbf zu erwarten sind, steigt auch die Gefährdung für Unfälle mit Reisenden beim Ein- und Aussteigen überproportional an.

Zur Gefährdung der Fußgänger auf dem Bahnsteig sind zahlreiche Punkte zu kritisieren:

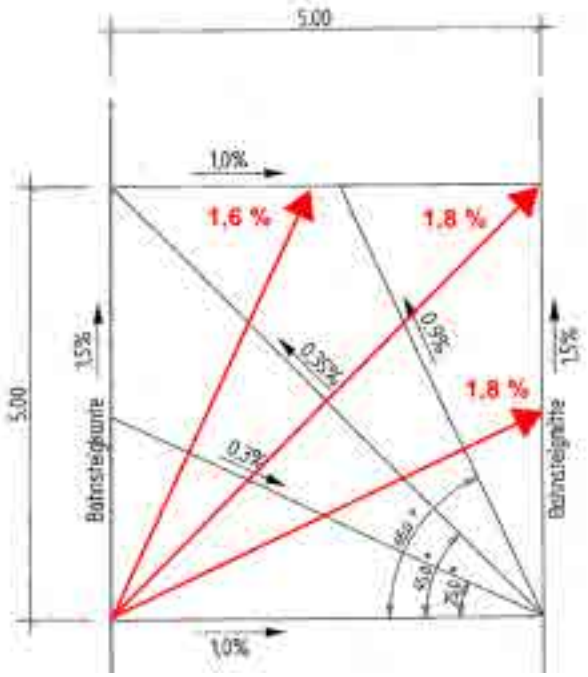


***Abb. 13:* Gefälleverhältnisse auf dem Bahnsteig von Stuttgart 21.** *Die DB hatte in ihrem Antrag lediglich 10 ‰ (= 1 %) Quergefälle behandelt und dabei die dadurch verschärften Gefällewerte verschwiegen (rot ergänzt).*[64]

2. Die aktuelle Planung mit 20 ‰ Querneigung ist nicht genehmigt. Die Formulierung im Planfeststellungsbeschluss erwähnt zwar die 20 ‰, formuliert aber den vermeintlichen Sicherheitsnachweis nur für die 10 ‰ (PFA 1.3 S. 373): „Zudem lässt sowohl die Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung als auch die Konzern-Richtlinie 813 –Personenverkehrsanlagen für die Bahnsteige selbst Querneigungen von bis zu 20 ‰ zu. Die gewählte technische Ausführung der Bahnsteige mit einer zur Bahnsteigmitte fallenden Querneigung von 10 ‰ (vgl. Erläuterungsbericht Teil III, Kapitel 2.5.1) gewährleistet eine sichere Benutzung auch für Kinderwagen, Rollenkoffer und Ähnliches. Eine Gefährdung ist somit auszuschließen.“
3. Gewährleistung der Sicherheit nicht nachgewiesen und auch nicht gegeben. Im vorausgehenden Zitat spricht die Genehmigungsbehörde von der Gewährleistung der sicheren Benutzung, eine Gefährdung sei auszuschließen. Das ist falsch. Die Querneigung erleichtert das Losrollen. In einem großen Winkelbereich folgt der Sturz ins Gleis (S. 15). Der rollhemmende Belag bremst großrädrige Gefährte nicht. Die Genehmigung ist nur eine Behauptung und nicht haltbar.
4. Berechnungen im Antrag nur für 10 ‰ vorgenommen. Auch waren die „Gefälleverhältnisse“ in den Antragsunterlagen nur für die 10 ‰ dargestellt worden, wobei auch noch dabei diejenigen Richtungen, in denen sich das Gefälle verschärft und Gefährte den Schwung aufnehmen, um auf der anderen Bahnsteighälfte ins Gleis zu stürzen, unterschlagen worden waren (Abb. 13).[64]
5. 20 ‰ Querneigung bei 15 ‰ Längsneigung grenzwertig. Das resultierende Gesamtgefälle von 25,1 ‰ liegt sowohl über dem Grenzwert für die Querneigung aus Richtlinie 813, als auch über den Grenzwert für das Quergefälle nach barrierefreiem Bauen von jeweils 20 ‰. Auf dem 10 Meter breiten Bahnsteig erfahren somit Fußgänger und Rollstuhlfahrer je nach Wegewahl ein Quergefälle von bis zu 25 ‰, was laut dem Leitfaden für Barrierefreies Bauen für Rollstuhlfahrer problematisch ist (s. zuvor S. 20).
6. Der rollhemmende Belag ist nicht spezifiziert, er wird in den Antragsunterlagen nur so beschrieben ([64] S. 89): „Die Bahnsteigbeläge werden mit einer hohen Oberflächenrauhigkeit

hergestellt, die mit dafür sorgt, dass entsprechend hohe Abrollwiderstände vorhanden sind." Es fehlen Zahlenwerte für die Abrollwiderstände, insbes. für moderne großrädrige Gefährte.

7. Unvollständige Darstellung in den Antragsunterlagen. Es ist ein Mangel, dass die für die späteren Nutzer der Anlage und die Öffentlichkeit essentiellen Konzepte zur Beherrschung der Gleisneigung nicht in den ausgelegten Unterlagen dargestellt sind, nur in den Antragsunterlagen. Darüber hinaus ist die Darstellung aber auch in sich unvollständig, ohne sämtliche Gradienten, ohne die 20 ‰ Quergefälle, ohne Zahlenwerte zu den Abrollwiderständen, ohne Nachweis gleicher Sicherheit für die Züge in allen Betriebs- und Störungssituationen.

Beschränkung der Leistungsfähigkeit

Wegen der verlängerten Bremswege im Gefälle und in Verbindung mit den bei Stuttgart 21 in großem Umfang geplanten Doppelbelegungen (etwa in dem in PFA 1.3 als Beleg der Leistungsfähigkeit angegebenen Stresstest zu Stuttgart 21) ergeben sich zahlreiche betriebliche Einschränkungen, die die Leistungsfähigkeit deutlich beeinträchtigen.

> *Das EBA schrieb dazu, dass über „betriebliche Maßnahmen", um die „Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten", zur „Inbetriebnahme" zu entscheiden wäre.*[65]

Das erscheint nicht als verantwortbar. Die Einschränkungen können so weitreichend sein, dass die geforderte hohe Leistungsfähigkeit, die das Projekt überhaupt rechtfertigt, nicht mehr gegeben ist. Das EBA hat eine ganzheitliche und in sich stimmige Betrachtung vorzunehmen. Es müssen gleichzeitig Gleisneigung und Leistungsfähigkeit betrachtet werden.

Mangelhafte Argumentationen zur Gleisneigung

Die Argumentationen der Verantwortlichen in Sachen erhöhte Bahnsteiggleisneigung, insbesondere zum prominentesten Fall Stuttgart 21, sind aufgrund ihrer logischen Brüche, ihrer Unvollständigkeit, Fehlerhaftigkeit und Widersprüchlichkeit geeignet, im Falle weiterer Unfälle (ggf. auch mit schwerwiegenden Verletzungen oder Todesfolge), ein Organverschulden zu begründen. Ein Nachweis gleicher Sicherheit wurde bisher nicht nachvollziehbar geführt, wird auch aktuell nicht vorgelegt (z.B. nachfolgend Punkt i) und ist nach dem zuvor Ausgeführten auch nicht erbringbar.

Somit besteht ein erhebliches Haftungsrisiko für Vorstände und Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG wie auch für die Behördenleitungen und Ministerium. Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer Regelung in der EBO, die mit einem Grenzwert im Gleichschritt mit der internationalen Gemeinschaft für die Zukunft diese Risiken physikalisch ausschließt. Nachfolgend werden die wichtigsten Beispiele für mangelhafte Argumentationen zusammengefasst. Insbesondere wird die Beschlussfähigkeit des Verkehrsausschusses geschwächt durch die Zurückhaltung von relevanten Informationen durch die Deutsche Bahn AG und die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Punkte i und j).

a. Der Antrag zur Genehmigung der überhöhten Bahnsteiggleisneigung für Stuttgart 21 ist in einem Umfang lücken- und fehlerhaft, dass er mehr zum Beleg der Gefährdung als zum Nachweis gleicher Sicherheit geeignet ist. Gleiche Sicherheit wie im regelgerechten Fall ist weder für die Züge noch für die Reisenden auf dem Bahnsteig gegeben (S. 24).

b. Der Technikvorstand der DB AG, Dr. Volker Kefer verharmloste in der Schlichtung zu Stuttgart 21 am 20.11.2010 die Gleisneigung als „theoretisches Problem": „Herr Geißler, es ist

ein theoretisches Problem, ja! Und dieses Problem ist diskutiert worden und es ist abgewogen worden." (Prot. 6. Tag S. 200).[66] Dabei hatte Kefer an anderer Stelle die praktische Gefahr schon eingestanden:

c. Dr. Kefer ebenfalls in der Schlichtung: Auf den Bahnsteigen in Bewegung gekommenes Gepäck oder Personen sollen durch Bänke und „Mülltonnen" gestoppt werden (Prot. 6. Tag 14:20 Uhr). Dies ist einerseits die Bestätigung, dass sehr wohl mit dem Losrollen von Gefährten gerechnet wird, andererseits ist es die Bestätigung für die reale Gefährdung, da aus Gründen der Personenströme beim Fahrgastwechsel die Bahnsteigmitten nicht lückenlos mit Mülltonnen und Bänken ausgefüllt sein können, und dann eben ein Absturz ins andere Gleis möglich ist (S. 15 ff).

d. In der Anhörung zum Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3 des Projekts Stuttgart 21 hatte Bahndirektor a.D. Sven Andersen die unvermeidlichen Risiken der überhöhten Gleisneigung und die Lücken in ihrer Genehmigung dargestellt (Andersen 2014). Hierauf erging die wenig zielführende Antwort, die Genehmigung sei aber erteilt worden.[62]

e. Das EBA will die Auswirkungen der erhöhten Gleisneigung durch die unausweichlichen Auswirkungen auf das Betriebsprogramm und die daraus folgende deutliche Senkung der Leistungsfähigkeit erst zur Fertigstellung von Stuttgart 21 klären (siehe S. 26). Das ist ein unverantwortliches Vorgehen bei einem Projekt das zu Milliarden aus Steuergeldern und den Mitteln der bundeseigenen Bahn finanziert wird.

f. In der Anhörung zu den offenen Fragen zu Stuttgart 21 vom 06.05.2015 musste Bahnvorstand Kefer eingestehen, man müsse die (seit 2010 dokumentierten) Wegrollvorgänge in Köln Hbf noch untersuchen.[67] Entweder werden hier vorhandene Informationen zurückgehalten oder aber Dr. Kefer beschreibt, dass er ausgesprochen unverantwortlich handelt.

g. Prof. Ullrich Martin von der Universität Stuttgart, hatte sich in derselben Anhörung als Experte für die Betreiberseite von Stuttgart 21 widersprüchlich geäußert. Er habe „an der Erstellung der Regeln mitgewirkt" und sehe keinen „Mangel von Stuttgart", aber bestätigt, „dass das Thema künftig eine größere Rolle spielen" wird und es „sinnvoll" sei, dass durch die „Gestaltung im Stuttgarter Bahnhof" eine „allfällig notwendige Regelung für die Zukunft beschleunigt" würde.[67] Wenn eine Regelung allfällig notwendig ist, dann sollte sie vor dem Bau von Stuttgart 21 getroffen werden. Dr. Kefer macht sich diese (widersprüchliche) Aussage in seiner jüngsten Antwort auf die Anfrage von Frau Leidig[69] zu eigen: „Im Übrigen darf ich auf die Ausführungen von Professor Dr. Ullrich Martin (Universität Stuttgart) in der Anhörung zu Stuttgart 21 vom 06.05.2015 verweisen."

h. Die Bundesregierung, die für ihre Antworten auf Angaben der Deutschen Bahn AG und des EBA zurückgreift, gab an, ihr seien keine Informationen zu Soll- und Kannbestimmungen für die Gleisneigung in anderen EU-Mitgliedstaaten bekannt (KA Linke 2015 Frage 12). Dies erscheint nicht plausibel, entweder werden diese Informationen (S. 22 f) planvoll zurückgehalten oder DB AG und EBA handeln nicht verantwortlich und professionell.

i. MdB Sabine Leidig hatte in Vorbereitung der Anhörung vom 16.03.2016 bei Bahnvorstand Volker Kefer am 17.02.2016 um die Übersendung der Physikalischen Risikobewertungen[68] gebeten, die die Grundlage der Empfehlungen der DB-Richtlinie 813 (RiL 813.0201A02, Seite 2 / Bl. 46) für die Sicherheit geneigter Bahnsteige sind.[69] Vorstand Kefer verweigerte die Übersendung jedoch mit dem Hinweis, er sei der „Auffassung", dass die „jetzige Regelung" (ohne konkrete Obergrenze) „kein Sicherheitsproblem" darstellt und „Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekte" ausgewogen in Einklang bringe. Es ist vollkommen unverständlich,

warum Dr. Kefer die vorliegenden Untersuchungen zurückhält, wenn sie doch vermeintlich seine Einschätzung der Unbedenklichkeit belegen.

j. MdB Sabine Leidig hatte auch bei der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) am 16.02.2016 eine Vervollständigung und Aktualisierung der bisherigen Informationen zu den Wegrollvorgängen in Köln bis zum 04.03.2016 erbeten.[70] Gefragt wurde auch zu schwerwiegenden Vorfällen, die offenbar der EUB nicht gemeldet worden waren, auch in Ingolstadt Nord[17]. Es erging keine Antwort bis zur Finalisierung dieser Stellungnahme. Auf Anfrage hieß es lediglich, die Fragen „würden beantwortet werden". Auf Rückfrage zu Zeitpunkt und Ansprechpartner der Antwort, hieß es, dass nur die erteilte allgemeine Auskunft möglich sei. Diese Zurückhaltung von relevanten Informationen im Vorfeld dieser Anhörung stärkt nicht das Vertrauen in die Beherrschbarkeit erhöhter Gleisneigungen in Bahnhöfen.

Die Qualität dieser Argumentationen ist auch geeignet, dem Ruf Deutschlands als Technologiestandort Schaden zuzufügen. Die zurückgehaltenen Informationen sprechen für erhebliche Argumentationsnot der Verantwortlichen. Der zahlreichen nicht gemeldeten schweren sicherheitsrelevanten Vorfälle und die Darstellung des zuständigen Vorstands vor dem Bundestagsverkehrsausschuss, über Jahre die Vorfälle in Köln Hbf mit zahlreichen Verletzten nicht untersucht zu haben und seine Weigerung, die Untersuchungen zu veröffentlichen, die die Unbedenklichkeit des Gleisgefälles belegen sollen, lassen Zweifel aufkommen, ob das in Bundesbesitz befindliche größte Eisenbahnverkehrsunternehmen Deutschlands überhaupt eine sichere Betriebsführung gewährleisten kann.

Dokumente

In chronologisch absteigender Reihenfolge.

KA Linke 2015	Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linken „Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der Gleisneigung in Bahnhöfen", 15.07.2015 (pdf dipbt.bundestag.de)
Frage Gastel 2015	Antwort der Bundesregierung auf Fragen Nr. 69 und 70/Februar von Matthias Gastel, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. In: Plenarprotokoll 18/93 vom 18.03.2015 (pdf dipbt.bundestag.de), S. 8876
Andersen 2015	Sven Andersen, „Stuttgart 21 – bei der Neigung ein Einzelfall", Eisenbahn-Revue International 02/2015, S. 96-97
TSI 2014	„TSI Infrastruktur": Verordnung 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (pdf eur-lex.europa.eu)
DB Beispiele 2014	Zwei Dokumente, eingereicht beim RP Stuttgart am 09.12.2014: „Ausgewählte Beispiele von Längsneigungen in Bahnhöfen" (pdf rp.baden-wuerttemberg.de), „Ausgewählte Beispiele von Bahnsteigneigungen in Bahnhöfen" (pdf rp.baden-wuerttemberg.de)
Andersen 2014	Sven Andersen, „Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anfor-

	derungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf“, 04.10.2014 (pdf rp.baden-wuerttemberg.de)
Andersen 2014 ERI	Sven Andersen, „Zum Problem der Gleisneigung beim Projekt „Stuttgart 21“, Eisenbahn-Revue International 11/2014, S. 582-583
Andersen 2013	Sven Andersen, „Die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen im Spiegel der Vorschriften und der betrieblichen Praxis“, Bahn-Report 3/2013, S. 7-10
RiL 813	Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“, darin 813.02 „Bahnsteige und ihre Zugänge planen“. Ausgabe vom 15.10.2005 (pdf vkib.de), die neueste Ausgabe vom 01.05.2012 ist in den hier relevanten Punkten unverändert.
Andersen 2011-11	Sven Andersen, „Das Bahnsteiggleisgefälle im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im Licht der TSI Infrastruktur HGV“, Eisenbahn-Revue International 11/2011, S. 564-565 (pdf michael-cramer.eu)
Andersen 2011-06	Sven Andersen, „Das Bahnsteiggleisgefälle in Stuttgart 21 im Blick der Vorschriften und der betrieblichen Praxis“, Eisenbahn-Revue International 06/2011, S. 310-311 (pdf archiv.kopfbahnhof-21.de)
Happe 2010-12	Eberhard Happe, Leserbrief zu „Stuttgart 21 – betriebsgefährlich?“, Eisenbahn-Revue International 12/2010, S. 645
Prot. 6. Tag	20.11.2010, 6. Tag der Schlichtung zu Stuttgart 21, Geologie & Sicherheitsfragen, Protokoll (stenografisch schlichtung-s21.de Seitenzahlen, wortgetreu archive.org Uhrzeiten).
S21 PFB 1.1	Planfeststellungsbeschluss, „Projekt Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 Talquerung), 28.01.2005 (bahnprojekt-stuttgart-ulm.de)
Wende 2003	Dietrich Wende, „Fahrdynamik des Schienenverkehrs“, Springer 2003, (books.google.de)
Happe 1992	Eberhard Happe, „Kritisches zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm“, Eisenbahn-Kurier 2/1992, S. 28-31

Einzelnachweise

Siehe auch: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Gleisneigung

[1] *Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (B. O.), Gültig vom 1. Mai 1905 ab (Reichs-Gesetzblatt 1904, S. 387), 1905 (books.google.de) (web.hs-merseburg.de)*

[2] *Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) (EBO) (Link gesetze-im-internet.de, pdf gesetze-im-internet.de)*

[3] *Siehe etwa den Planfeststellungsbeschluss zu Stuttgart 21 (S21 PFB 1.1 S. 373)*

[4] *Vereinfachend und für die umgangssprachliche Verständlichkeit wird von Rollwiderstand für den Gesamtwiderstand der Fahrzeuge gesprochen. Er setzt sich zusammen aus dem Rollwiderstand der Räder auf dem Gleis bzw. dem Untergrund, dem Rollwiderstand der Achsen, dem Walkwiderstand und weiteren Widerständen. Der Luftwiderstand kann bei den in den Betrachtungen dieser Arbeit in der Regel niedrigen Geschwindigkeiten vernachlässigt werden. Der Rollwiderstandskoeffizient für Eisenbahnrad auf Schiene beträgt typisch 1‰ bis 2 ‰, https://de.wikipedia.org/wiki/Rollwiderstand.*

[5] *In Ingolstadt starten die betreffenden Bahnsteige in einer ebenen Ausrichtung und nehmen nach Norden in Richtung Audi-Tunnel zunehmend Gefälle auf bis hin zu 20 ‰ am Bahnsteigende. Für einen Zug, der über den ganzen Bahnsteig geht ist demnach im Mittel mit rund 10 ‰ Gefälle zu rechnen.*

[6] *Wolfgang Schiemann, „Schienenverkehrstechnik: Grundlagen der Gleistrassierung“, Springer-Verlag, 08.03.2013, S. 77 (books.google.de). Jürgen Janicki, Horst Reinhard, „Schienenfahrzeugtechnik“, Bahn Fachverlag, 2008, S. 41 (books.google.de).*

[7] *Frank Minde, DB Systemtechnik, „IVE Hannover, 1. Vorlesung, Grundlagen der Eisenbahnbremstechnik“ (pdf ids.uni-hannover.de), Folie 7*

[8] *27.02.2013, kontextwochenzeitung.de, „Der Schiefbahnhof“*

[9] *Harald Uhle, Vortrag „Festhaltekraft, neuer Begriff aber nichts wirklich neues“ (vdmt.de), insbes. Folie 6*

[10] *Feststellbremsgewicht = Festhaltekraft: Bei schmierigen Schienen mit einem Reibwert um 0,1 kann eine Lok mit blockierten Bremsen ca. 84 t immerhin etwa 90 kN festhalten, bevor sie vom Zug weggezogen wird. Als Festhaltekraft der Feststellbremse ergeben sich 45 kN. Ältere Loks haben aber bedeutend geringere Festhaltebremsgewichte. Bei Berücksichtigung der Hangabtriebskraft ergibt sich: Bei 15 Promille hält eine Handbremse mit 45 kN Festhaltekraft knapp 310 t Gesamtmasse im Gefälle noch fest. Das wird bei einem Doppelstockzug mit 5 Waggons schon überschritten, 4 Wagen reichen gerade noch. Das Gefälle, in dem noch ein Zug mit 580 t (z.B. langer IC) gerade noch gehalten wird, liegt bei 7,9 Promille. Mehrere Vergleichsfälle ergeben: Lokbespannte Züge können wegrutschen, wenn die Festhaltekraft der Federspeicherbremse nicht mehr ausreicht. Bremsproben sind dann bei langen Zügen ab ca. 7 ‰ nicht mehr möglich,*

[11] *en.wikipedia.org/wiki/Glasgow_Queen_Street_rail_accident. Bericht an das Verkehrsministerium zu dem Unfall im Bahnhof Glasgow Queen Street vom 12.10.1928 mit 3 Toten und 52 Verletzen (pdf railwaysarchive.co.uk)*

[12] *1945 in London Kings Cross mit 2 Toten und 25 Verletzten: https://en.wikipedia.org/wiki/King%27s_Cross_railway_accident*

[13] *03.12.2013, cbc.ca, „Runaway trains almost triple reported rate, CBC finds“*

[14] *06.07.2013, Eisenbahnunfall von Lac Mégantic bei 12 ‰ Gefälle mit 47 Toten (de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Lac-Mégantic, Erklärvideo youtube.com)*

[15] *30.11.2012, drei mit schweren Schienen beladene Waggons setzen sich im Güterbahnhof Kornwestheim um 4 Uhr morgens unbeabsichtigt in Bewegung und prallen nach 7 km auf einer im Mittel 3,9 ‰ abschüssigen Strecke gegen Bahnsteig 1 des Bahnhofs Stuttgart-Feuerbach und zerstören den Bahnsteig vollständig. Zu der frühen Stunde kommt kein Mensch zu Schaden. Zur Unfallursache wird über eine aus Kostengründen abgebaute Schutzweiche spekuliert (stadtwiki-stuttgart.de).*
30.11.2012, stuttgarter-nachrichten.de, „Stuttgart: Güterwaggons machen sich selbständig“
01.12.2012, stuttgarter-zeitung.de, „Hat der Fahrdienstleiter richtig gehandelt?“
2012, stuttgarter-zeitung.de, „Waggon-Unfall gibt weiter Rätsel auf“
27.02.2013, kontextwochenzeitung.de, „Der Schiefbahnhof“.

[16] *Eisenbahn-Revue 01/2016, S. 28-29, „Kuriose Zugkollision am Semmering“*

[17] *http://www.ice-treff.de/index.php?mode=thread&id=101956: Post vom 16.01.2011, 20:00 Uhr, „IC XXXXX rollt rückwärts locker eine wagenlänge“: „an gleis 7 in köln, alle türen auf. uns blieb allen das herz fast stehen. eine grelle stimme aus dem lautsprecher: triebfahrzeugführer XXXXX dringend bremsen anlegen... 5 sekunden passierte nichts, es rollte weiter rückwaerts. dann wurde heftig gebremst.... habe ich noch nie erlebt....“. Post vom 18.01.2011, 0:08 Uhr, „Bild von Ingolstadt Nord“: „Zum Wegrollen reichts in Ingolstadt Nord. Selbst schon ein paar mal gesehen...“*

[18] *18.06.2013, zdf.de, Frontal21, „Bahnhof in Schieflage“ (Video youtube.com)*

[19] *19.06.2013, ksta.de, „Ungebremste Züge am Hauptbahnhof“*

[20] *20.06.2013, rundschau-online.de, „13 Züge in Köln auf Geisterfahrt“*

[21] *29.06.2013, rp-online.de, „Verletzte durch abschüssige Bahngleise“*

[22] *Laut den örtlichen Richtlinien vom Dezember 2013 (zuvor in allen Gleisen 7,888 ‰): Gleis 1: 4,30 ‰, Gl. 2: 5,16 ‰, Gl. 3: 6,80 ‰, Gl. 4-8: 3,68 ‰, Gl. 9: 3,20 ‰ (vgl. auch KA Linke 2015 Frage 1)*

[23] *Auflistung, „Personenunfälle mit Ausnahme der Suizide“, Eisenbahnsicherheit.de (01.10.2000 bis 19.07.2012 vom 28.12.2013 pdf web.archive.org, 30.12.2013 bis 22.11.2015 pdf eisenbahnsicherheit.de)*

[24] *Ad hoc-Weisung F-W 2013-030 für Tf zum 23.04.2013 mit dem Inhalt: „Sichern Sie bei einer Bremsprobe die Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung mit der Maximalbremskraft der Zusatzbremse des führenden Fahrzeugs.“ (KA Linke 2015 Frage 9)*

[25] *Kölner Hbf, Gleis 5, IC Baureihe 101 nach Frankfurt/M.Hbf. Bei Übernahme war der Zug mit der AFB Haltebremse gesichert (automatische Fahr - und Bremssteuerung). Der Kollege schaltete die AFB, die die Lok mit maximalem Bremszylinderdruck gesichert hat, aus mit einem Drehschalter unterhalb des Führertisches an der mittleren Konsole, weil er die Züge lieber von Hand fährt. Die Bahn verpflichtet ihre Lokführer nicht mit der ARB zu fahren. Daraufhin löste die Haltebremse aus und der Zug begann zurück zu rollen Richtung Hohenzollernbrücke. Der Lokführer befand sich während dieser Zeit auf dem Weg durch den Maschinenraum in den Führerraum 2, um dort an der Führerraumrückwand am Zugdateneinsteller (ZDE) seine persönliche elektronische Fahrtenregistriernummer einzugeben. Im Führerraum 2 und auf dem Weg durch den Maschinenraum in den führenden Führerraum 1 hat der Kollege nicht im geringsten wahrgenommen das der Zug zurückrollt. Erst als er den Führerraum 1 besetzt hatte hörte er die akustische Sprachausgabe „Notbremse", „Notbremse", „Notbremse"und nahm dann auch erst den blinkenden roten Leuchtmelder Notbremse auf. Als er die gezogene Fahrgastnotbremse überbrückt hat und die Sprachausgabe verstummte meldete sich die Zugführerin über die Sprechstelle des Zuges: „Lokführer, Lokführer der Zug ist weggerollt ich habe Dich schon ein paar mal über die Sprechstelle gerufen aber ich habe Dich nicht erreicht deswegen habe ich im Zug die Notbremse gezogen nachdem der Zug eine Wagenlänge zurückgerollt ist." Die Vorfall ereignete sich im Jahre 2013. Dieser Vorfall wurde dem Eisenbahn Bundesamt nicht gemeldet, es gab auch kein Gespräch mit dem Gruppenleiter, also dem Vorgesetzten des Lokführers.*

[26] *15.10.2009, Australien, Kinderwagen rollt ins Gleis, Baby wird vom Zug überrollt (Video youtube.com). 15.10.2009, Melbourne, „Baby in pram hit by train - survives uninjured." (Video youtube.com)*

[27] *Rail Accident Investigation Branch, Rail Accident Report 17/2014, „Accidents involving a wheelchair rolling onto the track at Southend Central, 28 August 2013; and a pushchair rolling onto the track at Whyteleafe, 18 September 2013", 14.08.2014 (pdf gov.uk)*

[28] *08.2014 Überwachungsbilder von einem Vorfall in Whyteleafe, Surrey, Großbritannien, aus 2013 werden veröffentlicht (Video youtube.com).*
19.08.2014, getsurrey.co.uk, „CCTV shows pushchair rolling off platform onto railway line".

[29] *26.05.2014, presseportal.de, „BPOL-BadBentheim: Unfall mit glücklichem Ende / Rollstuhlfahrerin stürzt in Bahngleis" (s.a. Andersen 2014 S. 26)*

[30] *08.2014 Überwachungsbilder von einem Vorfall in Whyteleafe, Surrey, Großbritannien, aus 2013 werden veröffentlicht (Video youtube.com, Untersuchungsberichtgov.uk). 19.08.2014, getsurrey.co.uk, „CCTV shows pushchair rolling off platform onto railway line"*

[31] *08.04.2015, oe24.at, „Kinderwagen rollt auf Gleise: Kleinkind tot".*
08.04.2015, tagesanzeiger.ch, „Kinderwagen rollt auf Zuggleise – Kind tot"

[32] *23.04.2015, 20min.ch, „Zug erfasst Kinderwagen – Bub (1) tot".*
27.08.2015, tagesanzeiger.ch, „SBB verzichten auf Durchsagen – meistens".

[33] *20.03.2010, Umfangreicher Test von Rennradreifen, veröffentlicht auf biketechreview.com (pdf biketechreview.com)*

[34] *www.engineeringtoolbox.com/rolling-friction-resistance-d_1303.html*

[35] *Der Kinderwagen wiegt 10 kg, die Reifen wurden auf 2 bar aufgepumpt, als Ballast wurden ein oder zwei Feldsteine mit je 7 kg Gewicht eingelegt. Aus der Auswertung des Beschleunigungsverlaufs auf den Video-Aufnahmen ergeben sich für 14 kg Beladung 10 ‰ Rollwiderstand (verstärktes Walken der Reifen) und für 7 kg Beladung etwa 7,5 ‰ Rollwiderstand. Der zusätzlich vorgenommene Zugversuch in der Ebene (quer zum Gradienten) ergab am Federkraftmesser eine (nur ungenau ablesbare) mittlere Zugkraft von rund 2 Newton. Das entspricht einem Rollwiderstand von 2 N / (24 kg × 9,81 m/s²) = 8,5 ‰.*

[36] *Es wurden die Abstände 1 m, 2 m, 3 m, 4,2 m von der Bahnsteigkante gewählt. Damit wird berücksichtigt, dass die Aufenthaltswahrscheinlichkeit in Bahnsteigmitte, auch aufgrund von Einbauten, geringer ist. Es wurden auch lediglich feste Werte von 10 m die Breite von Mittelbahnsteigen und 5 m für die Breite von Außenbahnsteigen verwendet.*

[37] *de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Ingolstadt_Nord*

[38] *Planfeststellungsunterlagen – Wiedereinrichtung Kreuzungsbahnhof Fornsbach, Anlage 02 - Erläuterungsbericht (pdf web.archive.org), S. 13, 18*

[39] *Bernd Honerkamp: Umbau des Bahnknotens Ingolstadt. In: Schnellbahnachse Nürnberg–Ingolstadt–München. Eurailpress-Verlag, 2006, S. 154–159.*

[40] *Auskunft Mobilitätszentrale 11.03.2016.*

[41] *Video: https://drive.google.com/file/d/0B_x2jtefLVGuTzdtTmZKOE1JSzg/view?usp=sharing*

[42] *Der Wagen rollte in den 12 Sekunden 16 Platten nach unten, 2 Platten zur Seite = (4,8² + 0,6²)½ = 4,84 Meter, die Beschleunigung ist damit 0,067 m/s². Auf die 4,8 m näherte sich der Wagen 0,6 m der Bahn-*

steigkante, also fuhr unter einem Winkel von 7,1 °, hier beträgt das Gesamtgefälle 17,4 ‰. Die Beschleunigung ist 17,4 ‰ × 9,81 m/s² = 0,171 m/s². Die Bremsbeschleunigung ist demnach 0,104 m/s², der Reibwert ist 10,6 ‰.

[43] *Die genaue Auswertung steht noch aus.*

[44] *Dachverband Integratives Bauen, „Checklisten für die Neuplanung", S. 3 (dipb.org). Der Grenzwert stammt offenbar aus Din 18024-2.*

[45] *Leitfaden für Barrierefreies Bauen, Bd. 3 „Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze" (pdf akbw.de), S. 27*

[46] *Dr. Joachim Winter, Abschlussbericht Langfassung „Fahrdrahtlose Energieübertragung bei Schienenfahrzeugen des Vollbahnverkehrs" (Aktenzeichen Ministerium 2-4332.62-DLR-IFF/5), 30.03.2014, S. 90 (pdf elib.dlr.de). Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Stuttgart; Institut für Elektrische Energiewandlung, Universität Stuttgart; Institut für Maschinenelemente, Universität Stuttgart.*

[47] *Code for design of high speed rail in China TB 10020-2009*

[48] *Civil Design Criteria for Road and Rail Transit Systems, E/GD/09/106/A1, S. 43 (pdf lta.gov.sg): "At stations, the track shall be level throughout the platform length except for the limited lengths of vertical curves as specified in Clause 2.3.1.5." (Clause 2.3.1.5: max. 15 mm Abweichung, das entspricht maximal 0,6 ‰ Gefälle, sofern diese Abweichung schon auf der Länge eines Waggons – auf ca. 25 Meter Länge – anfällt).*

[49] *Fu-Hsiang Wu: „Einführung in das Projekt »Hochgeschwindigkeitsbahn« „ Schienen der Welt, Heft Juni/Juli 1992, S. 104-109, insbesondere S. 107*

[50] *Indian Railways Schedule Of Dimensions, 1676mm Gauge (BG), S. 14, indianrailways.gov.in*

[51] *09.10.2009, thehindu.com, „Opposition to setting up of new railway station may go"*

[52] *13.08.2014, railwaywala.com, „What is catch siding In Indian Railway"*

[53] *Highway Design and Railways, Lecture 9, Geometric Design II, Dr. Charisma Choudhury, May 2011, Folie 3 (pdf teacher.buet.ac.bd)*

[54] *Israel Railways Limited, „Railway Tracks Design Guidelines for Speeds up to 250 km/h", Version 1, 05.2013, Part 1 of 3, S. 48, iroads.co.il): Ohne Umkupplung sind evtl. bis 10 ‰ zulässig, aber dann nur mit besonderen Sicherheitsmaßnahmen. Für Neubauten jedoch in jedem Fall nur bis 2,5 ‰.*

[55] *American Railway Engineering And Maintenance Of Way Association, „Practical Guide to Railway Engineering", Chapter 6, S. 6-28 / Bl. 28 f, - Railway Track Design.pdf engsoc.org).*

[56] *California High-Speed Train Project Design Criteria, S. 4-10 / Bl. 18 (pdf hsr.ca.gov)*

[57] *De Minister van Verkeer en Waterstaat, „Regeling hoofdspoorweginfrastructuur", geldend van 01-11-2005 t/m 31-03-2012 (wetten.overheid.nl)*

[58] *Francisco Javier González Fernández, „Ingeniería ferroviaria", segunda edición actualizada y ampliada, Editorial UNED, 2010, S. 607 f (books.google.de).*
Grupo de Investigación en Transporte y Logística (GITEL), Universidad de Zaragoza, Curso „Ferrocariles" (Link gitel.unizar.es, „Pendiente máxima permitida de la estación": „1 por mil"

[59] *Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung - EisbBBV (ris.bka.gv.at) § 14 Abs. 3*
Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV, Durchführungserlass (ris.bka.gv.at) zu § 14 Abs. 3

[60] *Railway Group Standard GI/RT7016 Issue 3 Date December 2009, S. 7 Group Standards/GIRT7016 Iss 3.pdf rgsonline.co.uk)*

[61] *GI/GN7616, Guidance on Interface between Station Platforms, Track and Trains Issue Two: March 2014, Rail Industry Guidance Note for GI/RT7016, S. 15 G 4.2.3 und S. 17 G 4.2.12*

[62] *Stenografisches Protokoll vom Erörterungstermin am 07.10.2014, Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24, Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zu Stuttgart 21 PFA 1.3*

[63] *Augenzeugenberichte: Mitte 2010, S-Bahn-Zug rollt nach Beenden des Einsteigens von selbst nach rückwärts los, schnelles Eingreifen des Lokführers verhindert Schlimmeres.*

[64] *Antragsunterlagen zur Planfeststellung Band III (PFA 1.1 Anlage 1 Teil III). Auf S. 85-96 „Genehmigungsbedürftige technische Sonderlösungen", dort S. 92*

[65] *04.05.2015, EBA an Jobst Knoblauch.*
11.08.2014, EBA an VCD Landesverband Baden-Württemberg (Andersen 2014 Bl. 47)

[66] *18.06.2013, zdf.de, Frontal21, „Bahnhof in Schieflage" (Video youtube.com, Skript zdf.de).*

[67] *06.05.2015, bundestag.de, Wortprotokoll der 41. Sitzung Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären", Protokoll-Nr. 18/41, S. 14, 16*

[68] *Physikalische Untersuchung (Phase 1) und Risikoanalyse (Phase 2) zum Einfluss der Längsneigung auf Bahnsteigoberflächen. Deutsche Bahn AG, Forschungs- und Technologiezentrum München – TZF 102, Bericht 102-GA-0003-01 (Phase 1) vom 16.2.2001, Bericht 102-GA-0035-01 (Phase 2) vom 20.11.2001.*

[69] *Sabine Leidig an die Deutsche Bahn AG, insbes. Dr. Volker Kefer vom 17.02.2016, „Anhörung im Ausschuss für Verkehr und Digitale Infrastruktur“*

[70] *Sabine Leidig an die Eisenbahn-Unfallungersuchungsstelle des Bundes (EUB) vom 16.02.2016, „Untersuchung der Wegrollvorgänge in Köln“*

Anlage 22b

Deutscher Bundestag **Drucksache 18/5366**

18. Wahlperiode 19.06.2015

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Herbert Behrens, Matthias W. Birkwald, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Aufklärung von Wegrollvorgängen bei der Bahn aufgrund der Gleisneigung in Bahnhöfen

Die horizontale Lage von Bahnhofsgleisen ist für die Sicherheit des Bahnbetriebes von großer Bedeutung. Bei modernen Zügen wird dieser Aspekt immer wichtiger, da der Losbrechwiderstand, also die benötigte Kraft, damit sich ein Zug selbständig in Bewegung setzt, immer geringer wird. Der Hauptgrund für diesen verminderten Widerstand ist die Verwendung von modernen Rollenachslagern anstelle der früheren Gleitachslager. Das bedeutet, dass das Risiko für das Wegrollen auch bei geringen Gleisneigungen bei modernen Zügen immer höher wird.

Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) besagt in §7 Absatz 2 in ihrer gültigen Fassung: „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 v. T. nicht überschreiten.“ Im Kölner Hauptbahnhof haben die wichtigen Gleise 4 bis 9 eine Längsneigung von maximal 3,68 Promille, Randgleise haben sogar eine Maximalneigung von 6,8 Promille (Dipl.-Ing. Sven Andersen „Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf“ vom 4. Oktober 2014). Die Längsneigung der Gleise im Kölner Hauptbahnhof liegt damit deutlich über dem für Bahnhofsneubauten geltenden Grenzwert der EBO. Damit stellt der Kölner Hauptbahnhof ein gutes Referenzobjekt dar, um die Auswirkungen höherer Gleisneigungen auf den Bahnbetrieb zu untersuchen.

Im Normalfall sind Züge im Bahnhof gebremst, um ein Wegrollen zu verhindern. Durch technisches oder menschliches Versagen kann es jedoch dazu kommen, dass sich Züge selbständig in Bewegung setzen. Da solche Wegrollvorgänge ein erhebliches Risiko für die Reisenden darstellen, müssen sie eingehend untersucht werden, um die Ursachen dafür möglichst beheben zu können und somit zu vermeiden, dass Personen bei solchen Vorgängen zu Schaden kommen. Solche Untersuchungen von Unfällen und Beinaheunfällen sind für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs unerlässlich.

In den Jahren 2010 bis 2014 kam es den bisherigen Angaben der Bundesregierung zufolge zu 17 Wegrollvorgängen im Kölner Hauptbahnhof, bei denen häufig InterCitys, aber auch ICE und ein Thalys-Zug betroffen waren (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 69 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/4044). In Presseberichten heißt es dazu:

„Dabei wurden 2010 zwei Personen und 2011 eine Person leicht verletzt.“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 19. Juni 2013).

Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass bei weitem nicht alle solche Vorgänge, insbesondere wenn sie keine direkten gefährlichen Konsequenzen haben, an die zuständigen Stellen weitergemeldet werden. Somit ist von einer hohen Dunkelziffer nicht gemeldeter und somit auch nicht untersuchter Vorgänge auszugehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Gleisen mit welcher genauen Längsneigung haben die erfassten Wegrollvorgänge im Kölner Hauptbahnhof stattgefunden (bitte tabellarische Auflistung aller Vorgänge)?
2. Wie viele Personen wurden bei diesen Vorgängen in welcher Schwere verletzt?
3. Wie, durch welche zuständige Stelle und in welchem Zeitrahmen wurden bzw. werden diese und andere Wegrollvorgänge untersucht?
4. Welche Gründe für das Wegrollen sind bei den Analysen jeweils festgestellt worden?
5. Welche der untersuchten Wegrollvorgänge hätten durch eine – in diesem Falle technisch bzw. baulich unmögliche – längs-horizontale Lage der Gleise im Kölner Hauptbahnhof verhindert werden können?
6. Welche weiteren Untersuchungen stehen noch aus, und aus welchem Grund wurden diese bislang noch nicht abgeschlossen?
7. Welche Wegrollvorgänge in welchen anderen Bahnhöfen wurden der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder einer anderen zuständigen Stelle seit dem Jahr 2000 angezeigt?
8. Hat die Bundesregierung Kenntnis über weitere Wegrollvorgänge?

   Wenn ja, welche weiteren entsprechenden Vorgänge sind der Bundesregierung bekannt?
9. Welche Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit sind aufgrund der Analysen zu Wegrollvorfällen von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder einer anderen zuständigen Stelle gegeben worden?
10. Welche Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Analysen zu Wegrollvorfällen von Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) erlassen worden?
11. Wie schätzt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Ereignisse im Kölner Hauptbahnhof die gemäß Planfeststellungsbeschluss mehr als viermal höhere Längsneigung der Gleise im geplanten neuen Stuttgarter Tiefbahnhof ein?
12. Welche Soll- oder Kann-Bestimmungen (Angabe in Promille) geben nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die anderen EU-Mitgliedstaaten für die Längsneigung von Bahnhofsgleisen für Bahnhöfe, in denen auch Hochgeschwindigkeitszüge halten (bitte tabellarische Auflistung), vor?
13. Welche Empfehlungen für die Längsneigung von Bahnhofsgleisen geben die Europäische Eisenbahnagentur (ERA), der Internationale Eisenbahnverband (UIC) oder andere internationale Eisenbahnorganisationen?

14. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung eine Regelung wie die in China, der zufolge Bahnhofsgleise in Bahnhöfen, in denen Hochgeschwindigkeitszüge halten, völlig eben anzulegen sind?

Berlin, den 18. Juni 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

Anlage 23

04. Oktober 2014

Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf

Von

Dip.-Ing. Sven Andersen, BDir a.D.

Im Auftrag von

BUND Regionalgeschäftsstelle Stuttgart

und

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Zusammenfassung 1

2. Einleitung 3

3. Rechtlicher Hintergrund – AEG und EBO 4

4. Physik, Risikoanalyse und Nachweis gleicher Sicherheit 8
   - 4.1 Physikalische Grundlagen 8
   - 4.2 Risikoanalyse 10
   - 4.3 Exemplarische Risikoabschätzung 11
   - 4.4 Nachweis gleicher Sicherheit 12

5. Die neue unterirdische Betriebsanlage in Stuttgart: Bahnhof oder Haltepunkt? 13

6. Sicherheitskriterium Gleise und Bahnsteige ohne Längsneigung 14

7. Einfahrt aus einer Gefällestrecke in geneigte Bahnsteiggleise von Stuttgart 21 15

8. Wegrollvorgänge im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof im Vergleich zu anderen Bahnhöfen 17

9. Verhältnis von Eisenbahnbundesamt (EBA) und Bundesverkehrsministerium zueinander im Rahmen der Planfeststellung zu S 21 18

10. Darstellung aller relevanten Vorgänge zur Gleisneigung von Stuttgart 21 betreffend von 1992 bis 2014 19
    - 10.1 Erster Hinweis auf die überhöhte Gleisneigung im neuen Durchgangsbahnhof von Stuttgart 20
    - 10.2 Eisenbahnfachliche Analyse per 04/1994 für die Bahnhofsplanung in Stuttgart und die Neubaustrecke in Richtung Ulm 21
    - 10.3 Der schiefe Bahnhof als Grundlage für die Planung zu dem Projekt Stuttgart 21 23
    - 10.4 Wesentliche Änderungen im Verhalten der Bahnmitarbeiter seit dem 01.01.1994 23
    - 10.5 April 1994 Start des Projektes Stuttgart 21 (S 21) 23
    - 10.6 Die Höhe der Abweichung vom zulässigen Wert der Bahnsteiggleisneigung 24
    - 10.7 Der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof Bahnhof oder Haltepunkt? 24
    - 10.8 Das Projekt S 21 in der Ära Ludewig (1995 – 2000) 24
    - 10.9 S 21 im Focus des Jahres 2001 25

11. Beurteilung der Vorgänge im Zusammenhang mit der Planfeststellung zum Abschnitt 1.1 Anfang 2005 30

12. Darstellung der überhöhten Bahnsteiggleisneigung von 15,143‰ in der Öffentlichkeit 32

13. Zu erwartender Ansehensverlust für das Deutsche Eisenbahnwesen in der gesamten Welt durch eine Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm 33

14. Fazit 34

Quellen, Anlagen

Verfasser:

Dipl.-Ing Sven Andersen
BDir a.D.

40472 Düsseldorf
Liliencronstraße 34
Tel.: +49 (0)211 656597
Fax: +49 (0)211 656588
e-mail: Sven.Andersen@t-online.de

Im Auftrag von

BUND Regionalgeschäftsstelle Stuttgart, Rotebühlstraße 87/1, 70178 Stuttgart

und

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD), Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart

1

Zusammenfassung

Vom BUND, Regionalgeschäftsstelle Stuttgart, und dem Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD) wurde ich beauftragt, ein Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) und dem bisherigen Verfahrensablauf zu erstellen.

Der neue achtgleisige Tiefbahnhof in Stuttgart, der im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 anstelle des bestehenden Kopfbahnhofes gebaut werden soll (Planfeststellungsabschnitt 1.1 Talquerung), weist mit 15‰ gegenüber dem vorgeschriebenen Grenzwert nach § 7 (2) EBO von 2,5 ‰ eine sechsmal größere Längsneigung der Bahnhofsgleise (und somit auch der Bahnsteige) auf.

Durch Längsneigungen in Bahnhofs- bzw. Bahnsteiggleisen besteht die Gefahr des Wegrollens haltender Züge während des Fahrgastwechsels, so dass ein- oder aussteigende Fahrgäste gefährdet werden können. In Köln Hauptbahnhof sind in den vergangenen Jahren mehrfach solche Fälle des Wegrollens bei einem Halt von Fernzügen der DB oder anderer Betreiber bekannt geworden – unter Gefährdung von Fahrgästen oder des Zugbegleitpersonals.

Auf Basis einer Risikoabschätzung ist beim im Bau befindlichen Tiefbahnhof in Stuttgart (Stuttgart 21) alle 4,5 bis 5,5 Jahre mit einem gravierenden Schadenseintritt zu rechnen.

Nach § 2 (2) EBO darf von den anerkannten Regeln der Technik abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit nachgewiesen ist. Im vorliegenden Fall wird zwar im Planfeststellungsbeschluss erklärt, dass der Nachweis erbracht worden sei, eine Akteneinsicht, weitere Recherchen und Aussagen des EBA-Vizepräsidenten ergaben jedoch, dass kein Nachweis gleicher Sicherheit erbracht wurde bzw. dass keinerlei Dokumentation darüber vorhanden ist.

Im Vergleich mit Bahnhofsgleisen ohne bzw. Längsneigung maximal gemäß EBO[1] und einem Bahnhof mit Gleisen mit Längsneigung lässt sich grundsätzlich keine „gleiche Sicherheit“ herstellen. Insbesondere nicht, wenn diese Neigung sechsmal über dem Grenzwert der EBO liegt. **Somit ist keine Rechtfertigung für eine Plangenehmigung möglich.**

Der Verfahrensablauf, bei dem eine Plangenehmigung erteilt wurde, ohne dass der gemäß EBO erforderliche Nachweis gleicher Sicherheit geführt wurde, erweckt den Verdacht bzw. lässt die Vermutung zu, dass von dritter Seite massiv Einfluss auf das EBA ausgeübt wurde.

[1] D.h. maximal 2,5 ‰

Da der Nachweis gleicher Sicherheit nicht erbracht worden ist, muss der Planfeststellungsbeschluss zu PFA 1.1 im Rahmen der Planfeststellung zu PFA 1.3 korrigiert werden.

Als Korrektur kommt nur eine Anordnung infrage, die Bahnsteiggleise des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 wenn nicht völlig eben, so doch höchstens mit einer EBO-konformen Neigung von max. 2,5 ‰ zu gestalten. Auf das wichtige Kriterium horizontale Bahnsteiggleise bzw. Bahnsteige zur Vermeidung des unvermittelten Wegrollens haltender Züge kann wie überall in der Welt auch in Stuttgart nicht verzichtet werden.

Anderenfalls ist die Plangenehmigung aufgrund des fehlenden Nachweises gleicher Sicherheit nicht zu erteilen bzw. aufzuheben.

2

Einleitung

Der neue achtgleisige Tiefbahnhof in Stuttgart, der im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 anstelle des bestehenden Kopfbahnhofes gebaut werden soll (Planfeststellungsabschnitt 1.1 Talquerung), weist mit 15‰ gegenüber dem vorgeschriebenen Grenzwert nach § 7 (2) EBO von 2,5 ‰ eine sechsmal größere Längsneigung der Bahnhofsgleise (somit auch der Bahnsteige) auf.

Dennoch wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 von der EBA-Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart unter dem Aktenzeichen Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung)[2] diese Normabweichung genehmigt.

Mit diesem Gutachten sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Genehmigung von vom Regelwerk abweichenden technischen Lösungen und der Begriff „Nachweis gleicher Sicherheit“ diskutiert werden. Für die Besonderheiten der sechsfach überhöhten Bahnsteiggleisneigung im Vergleich zur EBO-Norm werden die Risiken für die Fahrgäste und den Eisenbahnbetrieb erörtert. Weiter wird auf das Verhältnis zwischen Eisenbahnbundesamt und Bundesverkehrsministerium sowie auf den Umgang der Behörden bzw. der DB AG mit dem Kriterium der Gleislängsneigung und der Bahnsteigneigung bei Stuttgart 21 seit 1992 eingegangen.

Zur Veranschaulichung der Problematik der erhöhten Bahnsteiggleisneigung dient folgende Darstellung:

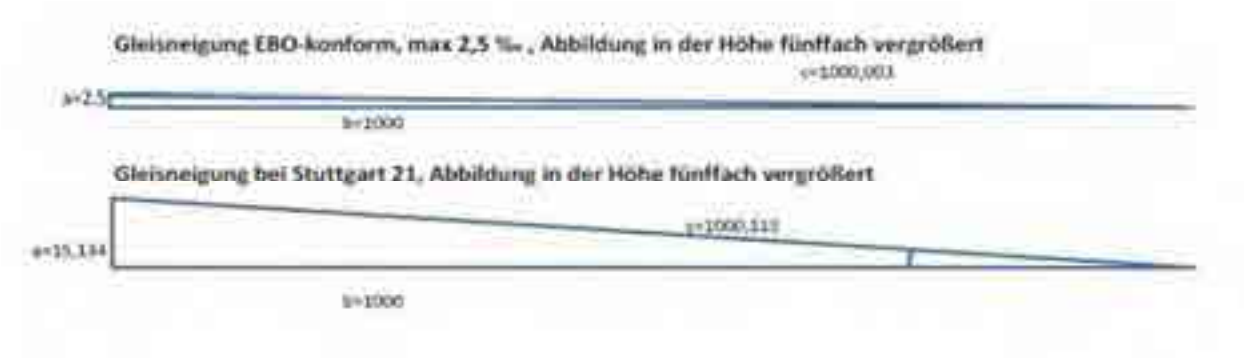


Abbildung 1: Gleisneigung bei Stuttgart 21 und EBO-konforme Gleisneigung

2 http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/PF/Beschluesse/Baden_W/23_Stg21_1.1_Talquerung.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Über die Länge der Bahnsteiggleise von rund 420 m ergibt sich ein Höhenunterschied von Beginn bis Ende des Bahnsteigs in Höhe von 15,134/1000 * 420 = 6,40 m. Bezogen auf eine Treppe mit 18 Zentimeter Stufenhöhe entspricht dies 35 Treppenstufen. In einem Wohnhaus würde sich diese Treppe über mehr als zwei Stockwerke hinziehen.

3

Rechtlicher Hintergrund – AEG und EBO

Die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb sicherzustellen, war seit Einführung der Eisenbahn vordringlich, denn das Gefährdungspotential einer Eisenbahn war und ist erheblich, wie schon das Reichsgericht 1879 in seiner bekannten Definition einer Eisenbahn feststellte:

„Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßige gewaltige (je nach den Umständen nur bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.“[3]

Schon hier wird also auf die geneigte Ebene als Antriebsmittel einer Eisenbahn hingewiesen, da sich durch die Schwerkraft (Hangabtriebskraft) Fahrzeuge in Bewegung setzen. Damals waren solche schiefen Ebenen durchaus noch üblich, während heute dieses Antriebsmittel für Fahrzeuge (absehen von Standseilbahnen) weitgehend in Vergessenheit geraten ist. Dies mag der Grund sein, dass überhaupt die Anlage eines schräg geneigten Bahnhofs in Erwägung gezogen worden ist. Dennoch gilt weiterhin die Physik und damit der Sachverhalt, dass von schiefen Ebenen Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausgehen, weshalb weltweit auf die Anlage von Bahnhöfen im Gefälle verzichtet wird.

Zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb führt im Jahr 2014 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aktuell auf seiner Internetpräsenz aus:

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb
Die Eisenbahn ist nicht nur ein nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Die Eisen-

[3] Urteil vom 17. März 1879; RGZ 1, 247, 252; Abruf am 20.09.2014 unter http://dvaulont.de/2011/06/16/die-juristen-und-ihre-definitionen-die-eisenbahn/

bahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel und dank des technischen Fortschritts im Verlauf ihrer Entwicklungsgeschichte immer sicherer geworden.
Eine Verkehrssicherheit, die jede Gefahr ausschließt, ist jedoch nicht erreichbar. Die Eisenbahnen sind allerdings verpflichtet, den Gefahren mit allen technisch möglichen und zumutbaren Mitteln zu begegnen. Insbesondre dürfen bei der Abwägung der unternehmerischen Belange Sicherheitsfragen nicht hinter Wirtschaftlichkeitsaspekten zurückstehen.
In Deutschland ist ein Eckpfeiler der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb in § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert:
"Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit
1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und
2. an den Betrieb
genügen."
Diese mit der Bahn-Strukturreform im Dezember 1993 gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn.

…
Eisenbahnaufsicht
Die Eisenbahnaufsichtsbehörden prüfen im Rahmen ihrer Tätigkeiten unter anderem, ob die Eisenbahnunternehmen der Verpflichtung nach einem Sicherheitsmanagement nachkommen.
Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Eisenbahnaufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und für nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland nimmt die Aufgaben der mit europäischem Recht vorgeschriebenen staatlichen Sicherheitsbehörde wahr. Für die sonstigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen führen die Länder die Eisenbahnaufsicht durch.
Erhält das EBA im Rahmen seiner stichprobenartigen Eisenbahnaufsicht oder im Rahmen der Unfalluntersuchung durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) Kenntnis über eine unzureichende Wahrnehmung der Betreiberverantwortung durch ein Unternehmen, schreitet es ein.

Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht
Von hoher Bedeutung bei der Beurteilung von Sicherheitsfragen ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zur Verkehrssicherungspflicht. Danach schafft ein Eisenbahnunternehmer durch seinen Eisenbahnbetrieb naturgemäß ganz erhebliche Gefahren. Daraus erwächst seine Verpflichtung, diesen Gefahren mit allen technisch möglichen und zumutbaren Mitteln zu begegnen. Jedoch ist Verkehrssicherheit, die jede Gefahr ausschließt, nicht erreichbar. Folglich muss und kann nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Eine mögliche Gefahr, die sich in einem Schadensereignis verwirklicht hat, wird erst dann haftungsbegründend, wenn sich vorausschauend für ein sachverständiges Urteil die nicht nur theoretische Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Der Bahnunternehmer hat deshalb diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die er nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die den Umständen nach zumutbar sind.[4]

[4] http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/sicherheit-im-eisenbahnbetrieb.html; Abruf am 20.09.2014

Europarecht
Stuttgart 21 ist Bestandteil der sog. „Magistrale für Europa“ und gehört damit zum Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN). Insofern ist für die Fragen der Sicherheit die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung - TEIV)[5] zu beachten. Anlage 2 (zu §4) führt aus, dass, soweit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung weiterreichende Anforderungen an die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen enthält, diese maßgebend sind. Das bedeutet, dass die Forderungen der EBO nicht hinter den TSI zurückstehen, wie gerne dargestellt. Vielmehr ist der restriktivste Wert der EBO bzw. der TSI anzusetzen.

Anzuwendendes Recht
Der vom AEG in Verbindung mit der TEIV gesetzte Rechtsrahmen wird für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) ausgefüllt. Neubauten von Eisenbahnen müssen nach den Grundsätzen der EBO errichtet werden, sonst ist eine Plangenehmigung zu versagen.

EBO § 2 (1) und (2) lauten:
(1)Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
(2) Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

Der Absatz (2) wurde 1991 in die EBO neu eingefügt. In der amtlichen Begründung heißt es hierzu:
*Die Generalklausel in Abs. 1, wonach die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen, wenn sie den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, wird ergänzt, weil ihre bisherige Fassung die Freizügigkeit in der technischen Gestaltung unnötig einschränkte. Durch Abs.2 wird ein Abweichen von den anerkannten Regeln der Technik gestattet, wenn dabei die gleiche Sicherheit gewährleistet bleibt**. Abs.2 hat insbesondere Bedeutung für Lösungen auf dem Gebiet neuer Techniken.** Wer von den anerkannten Regeln der Technik abweichen will, trägt die Beweislast für eine mindestens gleich große Sicherheit.*
Die Regelung lehnt sich an § 3 Abs. 1 des Gerätesicherheitsgesetzes an.

Es ist nun interessant zur Kenntnis zu nehmen, was im dem Produktsicherheitsgesetz selbst unter § 3 Allgemeine Anforderungen an die Bereitstellung von Produkten auf dem Markt ausgeführt wird
(1) Soweit ein Produkt einer oder mehreren Rechtsverordnungen nach § 8 Absatz 1 unterliegt, darf es nur auf dem Markt bereit gestellt werden, wenn es
1. *die darin vorgesehenen Anforderungen erfüllt und*

[5] http://www.gesetze-im-internet.de/teiv/BJNR130510007.html#BJNR130510007BJNG000100000

2. *die Sicherheit und Gesundheit von Personen oder sonstige in den Rechtsverordnungen nach § 8 Absatz 1 aufgeführte Rechtsgüter bei bestimmungsgemäßer oder vorhersehbarer Verwendung nicht gefährdet.*

(2) Ein Produkt darf, soweit es nicht Absatz 1 unterliegt, nur auf dem Markt bereit gestellt werden,, wenn es bei bestimmungsgemäßer oder vorhersehbarer Verwendung die Sicherheit und Gesundheit von Personen nicht gefährdet. Bei der Beurteilung, ob ein Produkt der Anforderung nach Satz 1 entspricht, sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. *die Eigenschaften des Produkts einschließlich seiner Zusammensetzung, seine Verpackung, die Anleitungen für seinen Zusammenbau, die Installation, die Wartung und die Gebrauchsdauer,*
2. *die Einwirkungen des Produkts auf andere Produkte, soweit zu erwarten ist, dass es zusammen mit anderen Produkten verwendet wird,*
3. *die Aufmachung des Produkts, seine Kennzeichnung, die Warnhinweise, die gebrauchs- und Bedienungsanleitung, die Angaben zu seiner Beseitigung sowie alle sonstigen produktbezogenen Angaben oder Informationen,*
4. *die Gruppen von Verwendern, die bei der Verwendung des Produkts stärker gefährdet sind als andere.*

Die Darlegungen belegen nachvollziehbar, dass diese Regelungen sich auf technische Produkte beziehen. Für die Beurteilung von Sicherheitsfragen in Zusammenhang mit der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes ist dieser Einschub nicht notwendig. Die Anwendung der anerkannten Regeln der Technik hat hier noch nie den Fortschritt behindert. Bei der Gestaltung von Bahnhofsgleisengleisen und damit auch Bahnsteigen ohne Längsneigung als Sicherheit für den Fahrgastwechsel handelt es sich aber darum ein Betriebsverfahren zur Gewährung der Sicherheit und nicht um ein Produkt. Betriebsverfahren zur Gewährung der Sicherheit dürfen niemals aufgegeben werden. Es widerspricht dem gesunden Menschenverstand, dass ein solches bewährtes Betriebsverfahren unter Hinweis auf EBO § 2 (2) einfach aufgegeben wird.

Die zulässige Längsneigung ist in EBO § 7 geregelt:

(1) Die Längsneigung auf freier Strecke soll bei Neubauten 12,5‰ auf Hauptbahnen und 40 ‰ auf Nebenbahnen nicht überschreiten

(2) Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5‰ nicht überschreiten

(3) Neigungswechsel in Hauptgleisen sind auszurunden.

Zu diesem § müssen einige Kommentierungen gemacht werden. Der Wert von 2,5‰ entspricht schon lange nicht mehr dem Stand der Technik. Die modernen Rollenachslager im Vergleich zu den früheren Gleitlagern bewirken einen immer geringeren Losbrechwiderstand von haltenden Reisezugwagen, deshalb müssen Bahnsteige und deren Gleise in Bahnhöfen, insbesondere in großen Bahnhöfen wie Stuttgart, unbedingt horizontal angelegt werden. Dieser Sachverhalt ist in die bestehende EBO aber noch nicht eingeflossen.

Der zweite – ***sehr wesentliche*** – Punkt betrifft die Formulierung. ***soll*** 2,5‰ *nicht* überschreiten. In allen Vorläuferausgaben der EBO von 1967 lautete dieser Punkt ***darf*** 2,5‰ *nicht* überschreiten.

Die langjährige Formulierung ‚***darf*** 2,5 ‰ *nicht überschreiten*' wurde in der EBO von 1965 abgeändert in ‚***soll*** 2,5 ‰ *nicht überschreiten'.* Zur Begründung wird angeführt: *Diese bindende*

Vorschrift wurde durch eine „Soll"-Vorschrift ersetzt, weil es Fälle gibt, in denen eine stärkere Neigung angewendet werden muss, z.B. bei der Verlängerung von Bahnhofsgleisen in angrenzende Neigungen der freien Strecke.
Diese Begründung kann aber nicht überzeugen. Wenn es nur um diesen Sachverhalt gehen würde, hätte man diesen § anders abfassen *können* und auch ***müssen.*** (siehe hierzu Punkt 10.9.3)
Die Formulierung *soll 2,5 ‰ nicht überschreiten*. Ist weiter vertieft zu reflektieren. In dem Handbuch der Rechtsförmlichkeit Punkt 1.1 Juristische Fachsprache wird unter Abschnitt 84 ausgeführt: „Auch das Wort „**sollen**" ist mit Umsicht zu verwenden. **Soll-Vorschriften** unterscheiden sich von Kann- und Muss-Vorschriften. Sie können verschiedenes bedeuten: Wenn z.B. eine Behörde tätig werden „soll", ist sie in der Regel dazu verpflichtet. Sie kann aber ausnahmsweise davon absehen, und zwar in einer atypischen Situation.

Konkret für S 21 sind hiernach die Fragen zu entscheiden: Liegt hier eine „atypische" Situation vor? Kann man die sechsfache Überschreitung eines festgelegten Regelwertes unter Hinweis auf eine atypische Situation rechtfertigen?

Auch hier sind die allgemeinen Sicherheitsgrundsätze zu beachten – auch für eine atypische Situation muss die Sicherheit des Betriebs und der Fahrgäste gewährleistet sein!

Zusammengefasst fordern die rechtlichen Grundlagen bei der Anlage von Eisenbahnen:

1. B*ei der Abwägung der unternehmerischen Belange dürfen Sicherheitsfragen nicht hinter Wirtschaftlichkeitsaspekten zurückstehen.*
2. *Eine mögliche Gefahr, die sich in einem Schadensereignis verwirklicht hat, wird erst dann haftungsbegründend, wenn sich vorausschauend für ein sachverständiges Urteil die nicht nur theoretische Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden.*

Nachfolgend sollen diese Aspekte vertieft untersucht werden.

4

Physik, Risikoanalyse und Nachweis gleicher Sicherheit

4.1 Physikalische Grundlagen

In einem geneigten Bahnhof gelten die Grundsätze der Physik – von besonderer Bedeutung ist die Hangabtriebskraft und die hieraus resultierende Beschleunigung ungebremster Fahrzeuge bzw. die notwendige Bremskraft, um die Hangabtriebskraft auszugleichen.

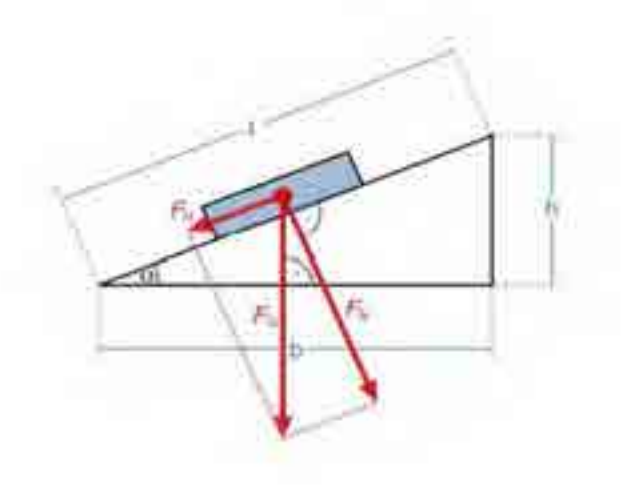


Abbildung 2: Hangabtriebskraft F_H[6]

Für die Hangabtriebskraft gilt folgende Formel:

$$F_H = F_G \cdot \sin\alpha = m\,g\sin\alpha$$

Bei einer Neigung von 15,134 ‰ ergeben sich für obige Formel und Abbildung folgende Werte:

h = 15,134 b= 1000 l = Wurzel (h^2+b^2) = 1000,1145 g= 9,81

Geht man davon aus, dass bei einer Gleisneigung von 0,8 – 1 ‰ kein Abrollen mehr stattfindet, kann zur Berechnung des Hangabtriebs die Gleisneigung um diesen Betrag vermindert werden:

Damit ergibt sich die Beschleunigung a aus dem Hangabtrieb zu a= g * (h-0,8)/b = 0,14 m/s^2

Bei einer EBO-konformen Gleisneigung mit h = 2,5 beträgt a = 0,017 m/s^2

Dies führt im Vergleich zu folgenden Ergebnissen:

Verhältnisse ab Beginn des Weg-rollens	Nach 10 Sekunden		Nach 60 Sekunden	
	Stuttgart 21	EBO-Grenzwert	Stuttgart 21	EBO-Grenzwert
Neigung	15,134 ‰	2,5‰	15,134 ‰	2,5‰
Erreichte Geschwindigkeit	5 km/h	0,6 km/h	30,4 km/h	3,7 km/h
Zurückgelegte Wegstrecke	7 m	0,85 m	252 m	30,6 m

Tabelle 1: Auswirkungen der Gleisneigung bei Stuttgart 21 auf wegrollende Züge

[6] http://de.wikipedia.org/wiki/Hangabtriebskraft; Grafik von Rainer Zenz

Bei einer EBO-konformen Bahnhofsanlage mit maximal 2,5 ‰ Neigung können sich ungebremste Züge nur mit sehr geringer Geschwindigkeit in Bewegung setzen. Nach 10 Sekunden hat sich der Zug noch um weniger als einen Meter bewegt, nach einer Minute liegt die Geschwindigkeit immer noch unterhalb Schrittgeschwindigkeit.

Anders hingegen bei Stuttgart 21: Die sechsfache Überschreitung des Grenzwertes bei der Längsneigung führt schon nach 10 Sekunden zu einer Geschwindigkeit von 5 km/h des ungebremsten Zuges – nach einer Minute sind schon 30 km/h erreicht und der Zug hat 252 m zurückgelegt, sofern nicht zuvor die Sifa (erfolgt nur bei aktivem Führstand und in ausgewählter Fahrtrichtung) angesprochen hat und den Zug u.U. zwangsgebremst hat. Auch die Gefährdung von anderen ein- und ausfahrenden Zugfahrten durch Signalhaltfälle (Zwangsbremsung anderer Züge mit Personenschäden) oder gar Flankenfahrten ist nicht zu unterschätzen.

Dies zeigt das signifikant höhere Gefährdungspotential durch die weit oberhalb des Grenzwertes liegende Längsneigung bei Stuttgart 21. Die um den Faktor 6 höhere Längsneigung als der Grenzwert führt zu um den Faktor 8,2 höheren Auswirkungen hinsichtlich der Wegrolleffekte.

4.2 Risikoanalyse

Für den Nachweis gleicher Sicherheit ist es zunächst erforderlich, eine Risikoanalyse vorzunehmen.

Dazu sind die Risiken einer Anlage, die der EBO genügt, mit der von der Vorhabenträgerin beantragten Anlage, die von den Bestimmungen der EBO abweicht, zu vergleichen.

Die folgende Tabelle führt bei Stuttgart 21 die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen und im Planfeststellungsbeschluss festgehaltenen Maßnahmen auf, ergänzt diese um Risiken und vergleicht diese mit den Verhältnissen einer EBO-konformen Bahnhofsanlage.

Risikoposition	EBO-konformer Bahnhof (Bahnsteiggleise ohne Längsneigung)	Bahnhofsanlage Stuttgart 21
Wegrollen haltender Züge	Passive Sicherheit, ohne äußeren Einfluss kann sich ein Zug nicht selbsttätig in Bewegung setzen	Aktive Sicherheit: Züge müssen gebremst werden, um das Wegrollen zu verhindern; Zugbildung und Wenden kann nicht im Bahnhof erfolgen
Wegrollen von Gegenständen auf dem Bahnsteig	Passive Sicherheit, ohne äußeren Einfluss kann sich ein Gegenstand auf dem Bahnsteig nicht selbsttätig in Bewegung setzen	- *größere Querneigung der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte* - *rollhemmende Beläge* - *selbstbremsende Gepäckkarren* - *Hinweisschilder oder sonstige optische Hinweise auf erhöhte Längsneigung und eventuell*

		erschwerte Benutzung der Fahrzeuge (Ein- und Ausstieg)
Einfahrt von Zügen in den Bahnhof	Keine Besonderheiten	Verkürzter oder verlängerter Bremsweg aufgrund Schrägneigung – bislang nicht thematisiert; insbesondere im Fall von Doppelbelegungen von Gleisen problematisch. Ggf. sehr kleine Einfahrgeschwindigkeiten und Minderung der Leistungsfähigkeit
Übersichtlichkeit des Bahnsteigs bei der Zugabfertigung	Keine Besonderheiten	Höhenunterschied von bis zu 6,5 Metern in Verbindung mit Engstellen, z.B. Rolltreppen, Treppenhäuser, bislang ungeklärte Auswirkungen auf und Erschwernisse für die Zugabfertigung und u.U. Minderung der Leistungsfähigkeit

Tabelle 2: Risikovergleich EBO-Konformität – Stuttgart 21

4.3 Exemplarische Risikoabschätzung

Für den Fall des Wegrollens haltender Züge aufgrund der überhöhten Gleisneigung soll hiermit eine Risikoabschätzung erfolgen.

Das unbeabsichtigte Wegrollen haltender Züge kann mindestens folgende Konsequenzen haben:

- Gefährdung der Ein- und Aussteiger, Gefahr des Sturzes zwischen Zug und Bahnsteig
- Wegrollen bis zu einem Gefahrenpunkt einer Weiche(Weiche) mit der Gefahr von Signalhaltstellungen und Flankenfahrten
- Wegrollen bis zu einem weiteren haltenden (oder einfahrenden) Zug im Fall von Doppelbelegungen

Unterstellt man, dass Eine von Tausend menschlichen Handlungen fehl gehen und dass Eine von einer Million menschlichen Handlungen eine gravierende Fehlhandlung darstellt, so kann abgeschätzt werden, wie häufig solche Fälle in der Bahnhofsanlage bei Stuttgart 21 eintreten werden:

Es kann mit rund 500 – 600 täglichen Zugbewegungen gerechnet werden; bei 365 Tagen im Jahr führt dies zu einer Eintrittswahrscheinlichkeit einer gravierenden Fehlhandlung alle 4,5 bis 5,5 Jahre.

Angesichts dieser hohen Eintrittswahrscheinlichkeit ist die unter 3. aufgeführte Rechtslage nochmals zu wiederholen:

1. B*ei der Abwägung der unternehmerischen Belange dürfen Sicherheitsfragen nicht hinter Wirtschaftlichkeitsaspekten zurückstehen.*
2. *Eine mögliche Gefahr, die sich in einem Schadensereignis verwirklicht hat, wird erst dann haftungsbegründend, wenn sich vorausschauend für ein sachverständiges Urteil die nicht nur theoretische Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden.*

Auf Basis dieser Risikoabschätzung ist offensichtlich, dass die Genehmigung einer solchen überhöhten Gleisneigung elementare Sicherheitsfragen berührt und die Haftung im Fall des Schadens unzweifelhaft ist, da ein Schadenseintritt voraussehbar war.

An dieser Stelle erhält die Aussage der früheren Ministerin für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Frau Tanja Gönner, besonderes Gewicht. In der Pforzheimer Zeitung vom 18.11.2010 erklärte sie: *„Ein weiteres Thema ist das Gefälle auf dem Bahnsteig, das zwar per se kein Problem darstellt, aber das man ändern kann. Das würde allerdings ziemlich viel Geld in Anspruch nehmen*“.

Diese Aussage von Frau Gönner bestätigt gerade, dass bei Stuttgart 21 Sicherheitsfragen hinter Wirtschaftlichkeitsaspekten zurückstehen mussten. Damit liegt aber ein eindeutiger Verstoß gegen geltendes Recht vor!

4.4 Nachweis gleicher Sicherheit

Es ist unmittelbar einsichtig, dass durch eine aktive Sicherheitsmaßnahme (Züge müssen gebremst werden) im Vergleich zu passiver Sicherheit niemals die gleiche Sicherheit hergestellt werden kann.

Bei einer aktiven Maßnahme sind jeweils Ausfallraten für die Technik als auch menschliches Versagen in der Sicherheitsbeurteilung zu berücksichtigen. Bei passiver Sicherheit (hier: Bahnsteiggleise ohne Längsneigung) hingegen ist systemimmanent ohne weitere Maßnahmen und damit auch bei menschlichem Versagen oder bei Technikausfällen die Sicherheit jederzeit gewährleistet.

Ein Nachweis gleicher Sicherheit bei der Gleislängsneigung der Bahnhofsgleise von Stuttgart 21 hätte diese Aspekte ausführlich darlegen und beurteilen müssen. Tatsächlich konnte auf Nachfrage vom Eisenbahnbundesamt kein Nachweis gleicher Sicherheit vorgelegt werden[7].

Dies ist nicht verwunderlich, da nach gesundem Menschenverstand menschliches Versagen und Technikausfälle nicht auszuschließen sind und dann erhebliche Gefährdungen von Fahrgästen und Zugbegleitpersonal zu erwarten sind. Oder die Schuldfrage noch auf diesen Perso-

[7] Vgl. Anlage, Anfrage des VCD-Baden-Württemberg vom 16.06.2014 und EBA-Antwort vom 11.08.2014

nenkreis abgewälzt wird, obgleich die Verantwortung durch die Gestaltung der Anlagen beim Bauherren anzusiedeln ist.

Dies deckt sich mit der Aussage des Vizepräsidenten des EBA, Schweinsberg, bezüglich der Längsneigung von über 15‰ wurde *„kein gesonderter Sicherheitsnachweis erbracht, weil dieser nicht angefordert war“*[8].

Allerdings ist ein Sicherheitsnachweis nicht auf Anforderung zu erbringen, sondern ist gemäß § 2 (2) EBO zwingend zu erbringen und zu dokumentieren, wenn von den Regeln der Technik abgewichen wird, wie dies bei Stuttgart 21 der Fall ist.

Weder wurde ein Nachweis gleicher Sicherheit geführt noch liegt eine Dokumentation über die Risiken des geneigten Bahnhofs vor. Ebenso wenig ist dokumentiert, in welcher Form eine Abwägung der Gründe für die Genehmigung trotz der Regelabweichung erfolgte.

Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass ohne das Vorliegen des Sicherheitsnachweises die Abwägungen der Aufsichtsbehörde (EBA) und der Anhörungsbehörde (RP Stuttgart) fehlerhaft waren. Für eine rechtskräftige Planfeststellung ist das Vorliegen des Sicherheitsnachweises allerdings unabdingbar.

Somit liegt bei der Erteilung der Plangenehmigung im Rahmen des PFA 1.1 ein Verstoß gegen die EBO vor und ist deshalb die Plangenehmigung aufzuheben und eine Prüfung erneut durchzuführen.

5

Die neue unterirdische Betriebsanlage in Stuttgart: Bahnhof oder Haltepunkt?

Die Frage, ob die neue achtgleisige Betriebsanlage als Bahnhof oder Haltepunkt anzusehen ist, ist für die Projektbetreiber von „existentieller“ Bedeutung. Denn sobald die neue Betriebsanlage im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof als Bahnhof eingestuft wird, gilt EBO § 4 (2): „*Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen.*“
Das angestrebte Betriebskonzept mit dem Durchbinden aller Züge soll nun das Beginnen, Enden und Ausweichen von Zügen vermeiden; das Vermeiden von Wendungen gilt aber nur für den Regelfall des Betriebs. Wenn nun z.B. plötzlich die Einfahrt des Abstellbahnhofs Stg-Untertürkheim aus irgendeinem Grunde gestört sein sollte, dann müssten Züge, die hierhin zur Abstellung fahren sollen, ad hoc eine Wendung in Stuttgart Hbf zurück nach Stg Bad Cannstatt

[8] Vgl. Anlage, IG Metall Branchenreport 2014

bzw. Stg Feuerbach vornehmen, was aber dann wegen der Unmöglichkeit der Wendezugbremsprobe nicht ginge (siehe hierzu Punkt 9!): Die Absicht, den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof als Haltepunkt zu deklarieren, muss eindeutig als Versuch gewertet werden, die EBO auszuhebeln.

Während für einen Haltepunkt auf freier Strecke kein Gefahrpunkt innerhalb des Bremswegabstandes bestehen kann, können in einem Bahnhof durch Weichen (oder Doppelbelegungen) Gefahrpunkte innerhalb des Bremswegabstandes bestehen, die besondere Sicherheitseinrichtungen erfordern. Durch den Versuch, die Betriebsanlage als Haltepunkt einzustufen, wollte man von dieser Gefahrenlage ablenken.

Stuft man die Betriebsanlage als Haltepunkt ein, so ist die Anlage allerdings auch so zu betreiben, um Gefahren zu vermeiden. Das bedeutet, dass die je vier Ein- und Ausfahrten als durchgehendes Gleis zu betreiben sind (als ob keine Weichen als Gefahrpunkte bestehen). Es können dann maximal vier Züge gleichzeitig im Bahnhof sein. Die Leistungsfähigkeit der Betriebsanlage sinkt damit drastisch ab bzw. es können dann nur noch eingeschränkte Betriebsprogramme (Durchbindungen z.B. immer nur von Ludwigsburg zum Filderbahnhof, nicht von Ludwigsburg Richtung Filstal) gefahren werden.

Auch durch die Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“ (früher FDV Fahrdienstvorschrift) der DB AG wird die Frage nach Bahnhof oder Haltepunkt recht deutlich beantwortet, denn dort wird im Modul 0121 Ziffer 9 ein Haltepunkt als Bahnanlage ohne Weichen definiert in der Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen. Dies trifft bei Stuttgart 21 nicht zu, so dass es sich um einen Bahnhof handelt.

6

Sicherheitskriterium Gleise und Bahnsteige ohne Längsneigung

Bahnhofsgleise und Bahnsteige ohne Längsneigung stellen ein fundamentales Sicherheitskriterium bei allen Bahnen in der Welt dar. Mit Bahnsteiggleisen ohne Längsneigung soll ein unvermitteltes Wegrollen von haltenden Zügen beim Fahrgastwechsel möglichst vermieden werden. Dass dies nicht zu 100% gelingen kann, dazu siehe Punkt 8.

Als Beispiel zu diesem Punkt sei die Regelung der chinesischen Eisenbahnen für die Gestaltung von Bahnhöfen an den neuen HGV-Strecken genannt: „*Die Bahnsteiggleise in Bahnhöfen sind in absolut horizontaler Lage anzulegen. Aber in wenigen schwierigen Fällen darf die Bahnsteiggleisneigung den Wert von 1 ‰ nicht überschreiten. Unter einigen extrem schwierigen Bedingungen ist es nicht erlaubt, eine Bahnsteiggleisneigung von 2,5 ‰ zu überschreiten“(*Quelle: China TB 10020-2009).

Auf eine Anfrage des STERN Reporters Arno Luik vom 02.11.2012, ob das in der EBO genannte Kriterium für die Bahnsteiggleisneigung max. 2,5 ‰ als Sicherheitskriterium einzustufen ist,

hatte der EBA-Pressesprecher Moritz Huckebrink in einem e-mail vom 17.12.2012 geantwortet: „Für Neubaustrecken mit Geschwindigkeiten von mehr als 250 km/h hat die EU eine Wert für die Gleisneigung an Fahrgastbahnsteigen definiert (gemeint ist max. 2,5 ‰). *Dieser ist jedoch nicht als Sicherheitskriterium einzustufen,* sondern dient der europäischen Harmonisierung. Der kursiv formulierte Teil in der EBA-Antwort ist ***eindeutig falsch***!

Horizontale Bahnsteige sind auch deshalb zwingend notwendig, weil sich dieses Sicherheitskriterium einer menschlichen Handlung entzieht. Jedes Bremsen bedarf einer Betätigung durch den Triebfahrzeugführer. Statistisch gesehen geht etwa jede 1000. menschliche Handlung fehl. Dieser Sachverhalt muss bei der Sicherheitsbetrachtung berücksichtigt werden.

7

Einfahrt aus einer Gefällestrecke in geneigte Bahnsteiggleise von Stuttgart 21

Neben der Gefährdung von Fahrgästen durch geneigte Gleise aufgrund des Wegrollens von haltenden Zügen stellt auch die Einfahrt aus einer Gefällestrecke in geneigte Bahnsteiggleise, wie hier vorliegend, ein besonderes Sicherheitsrisiko dar.

Dieser wichtige Punkt ist in seiner Bedeutung für den Betriebsablauf zu keinem Zeitpunkt behandelt worden. Aus Sicht der Projektbefürworter mag dies verständlich sein, weil ihrer Ansicht nach der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof ein Haltepunkt ist und sie der Ansicht sind, dass an Haltepunkten Bahnsteige mit einer Neigung analog der Streckenneigung zugelassen werden dürfen. Dabei wird aber übersehen, dass in Stuttgart die Einfahrt auf den Betrieb gefährdende Punkte stattfindet. Bei einem Bahnsteig vereinigen sich die zwei Bahnsteiggleise unmittelbar nach dem Bahnsteigende. In diesem Punkt liegen bei Stuttgart 21 niemals die Verhältnisse vor, die der Gesetzgeber für das Anlegen von Bahnsteigen in Gleisen > 2,5 ‰ unterstellt hat.

Auch müssen die Betriebsbremsungen im geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21 näher reflektiert werden: Zu diesem Punkt wird ein Beitrag von Dipl.-Ing. Eberhard Happe, Wittenbergstraße 12, 29229 Celle, Tel.: (05086) 2395 e-mail: ekw.happe@t-online.de wörtlich übernommen:

Betriebsbremsungen im geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21
Beim Antrieb aller Landfahrzeuge wird die Antriebskraft von den angetriebenen Rädern auf die Fahrbahn (Schiene/Straße) übertragen. Dieses Wirkungsprinzip gilt i. a. auch für Bremsungen; d. h. die Bremskraft wird vom gebremsten Rad auf die Schiene übertragen. Maßgeblich für den Grad der Kraftübertragung ist der Haftwert μ zwischen Rad und Schiene. Der Haftwert μ ist keine konstante physikalische Größe, sondern in erheblichem Umfang witterungsabhängig. Man rechnet bei trockenen Schienen mit einem Haftwert μ = 0,33, d. h. 33 % der Radaufstandskraft kann als Antriebskraft auf die Schiene übertragen werden. Bei regennassen Schienen rechnet man mit μ = 0,25. Bei ungünstigen Bedingungen (Laubfall, Blütenstaub, allg. Luftverschmut-

zung) kann der Haftwert bei feuchter Witterung unter μ = 0,1 sinken. Übersteigt die Antriebskraft die durch μ übertragbare Antriebskraft, so drehen die Räder durch – der Fachbegriff dafür ist „Schleudern".
Wird die übertragbare Kraft beim Bremsen überschritten, so blockieren die Räder und rutschen über die Schienen – der Fachbegriff dafür ist „Gleiten". Gleiten führt zu Flachstellen auf der Radlauffläche; die Räder werden dadurch unbrauchbar (außerdem verlängert sich der Bremsweg).
Auf die Räder wirkende Bremsen werden so ausgelegt, dass sie maximal nur einen Haftwert von etwa μ = 0,1 ausnutzen. Die beim Bremsen erreichbare Verzögerung beträgt damit
$a = \mu \times g = 0{,}1 \times 9{,}81\ m/s^2 \approx 1\ m/s^2$. Da dieser Wert den praktisch nutzbaren oberen Grenzwert darstellt, liegen die Verzögerungswerte in der Regel bei etwa 0,5 m/s² bis etwa 0,7 m/s² (letzteres bei übersichtlichen Stationen und überwiegend im Nahverkehr).
Für den Bremsweg s gilt (vereinfacht konstante Verzögerung angenommen):
$s = v^2 / 2a = V^2 / 3{,}6^2 \times 2a$
$s\ (60\ km/h) = 60^2 / 3{,}6^2 \times 2 \times 0{,}5 = 278\ m$
$s\ (40\ km/h) = 40^2 / 3{,}6^2 \times 2 \times 0{,}5 = 123\ m$
$s\ (30\ km/h) = 30^2 / 3{,}6^2 \times 2 \times 0{,}5 = 69\ m$
Im Gefälle (hier 15 ‰) wirkt die Hangabtriebskraft. Die daraus resultierende Beschleunigung ist $b = \sigma \times g = 0{,}015 \times 9{,}81\ m/s^2 = 0{,}15\ m/s^2$. Die wirksame Verzögerung wird um diesen Wert vermindert. Dadurch verlängert sich bei gleicher Bremsstufe (Lokführerroutine) der Bremsweg.
$s = v^2 /2 \times (a-b) = V^2/ 3{,}6^2 \times 2 \times (a-b)$
$s\ (60\ km/h) = 60^2 / 3{,}6^2 \times 2 \times 0{,}35 = 397\ m$ (397 – 278)/ 278 = 43 %
$s\ (40\ km/h) = 40^2 / 3{,}6^2 \times 2 \times 0{,}35 = 176\ m$ (176 – 123)/ 123 = 43 %
$s\ (30\ km/h) = 30^2 / 3{,}6^2 \times 2 \times 0{,}35 = 99\ m$ (99 – 69)/ 69 = 43 %

Die Berechnung zeigt auf, wie gefährlich die Einfahrt aus einer geneigten Strecke in ein geneigtes Bahnhofsgleis, an dessen Ende sich sofort ein den Betrieb gefährdender Punkt anschließt, einzuschätzen ist. Der Punkt der Unzulässigkeit der Einfahrt aus einem geneigten Streckengleis in ein geneigtes Bahnhofsgleis bei S 21 kann nicht rechtlich sondern nur fachlich eingegrenzt werden.

Verschärft wird die Problematik noch durch das Betriebsprogramm, das dem Nachweis einer Leistungsfähigkeit von 49 Zügen in der Spitzenstunde zugrunde lag (Stresstest zu Stuttgart 21). Diese 49 Züge pro Stunde waren nur möglich durch sog. Doppelbelegungen, indem ein Zug in ein schon besetztes Gleis einfährt. Ohne die Annahme von Doppelbelegungen sinkt die Leistungsfähigkeit signifikant ab. Aufgrund der oben beschriebenen Sachverhalte stellen Doppelbelegungen für den Triebfahrzeugführer aufgrund der Einfahrt aus dem Gefälle mit verkürztem Bremsweg nochmals ein erhöhtes Eintrittsrisiko für eine „Fehlbremsung" dar – mit unabsehbaren Folgen für die Fahrgäste.

Als letztes soll in diesem Punkt auf den kürzlich eröffneten unterirdischen Bahnhof Zürich Löwenstraße verwiesen werden. Aus dem Längsschnitt dieses Bahnhofs (siehe Anlage) wird im Vergleich deutlich, wie unzulässig die geplante Einfahrt aus Richtung Stg-Feuerbach bzw. Stg Bad Cannstatt in den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof einzuschätzen ist. Bewusst hat man in Zürich größere Neigungen im Zulauf auf den Bahnhof eingerichtet, um die Bahnhofsgleise in der Horizontalen anlegen zu können und damit Gefahren aus einer Bahnhofsgleisneigung zu vermeiden.

8

Wegrollvorgänge im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof im Vergleich zu anderen Bahnhöfen

Die Thematik des Wegrollens haltender Züge war schon bei der Erörterung zum PFA 1.1 angesprochen worden. Der PFA-Bescheid vom 28.01.2005 führt hierzu aus: „*Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens der Züge auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern wolle. Diese Funktionen werden in den jeweiligen Wartungsbahnhöfen erfüllt.*“

Von dem zuverlässigen Verhindern von im Bahnhof haltenden Wagenzügen ist absolut nicht die Rede. Dies stellt einen fundamentalen Mangel des PFA-Bescheides zu S 21 dar. **Hier liegt im PFA-Bescheid ein klarer Verstoß gegen EBO § 2 (2) vor.**

Wegrollvorfälle kommen auch in eben angelegten Bahnhöfen vor – wenn noch Zug- oder Bremskräfte auf die Puffer einwirken. Ein solcher Vorfall hatte sich vor ca. 30 Jahren im eben angelegten Bahnhof Hamburg Hbf ereignet Dabei war eine gerade sich im Aussteigen befindende Reisende zwischen Reisezugwagen und Bahnsteigkante gefallen und hatte sich dabei schwer verletzt, Daraufhin hatte sie die Bahn auf Schadensersatz verklagt.

Wegrollvorgänge kommen besonders häufig in Köln Hbf vor. Das liegt daran, dass der Bahnhof im Gefälle liegt. Die Gleise haben unterschiedliches Gefälle Gleis 1 4,3 ‰ Gleis 2 5,16 ‰, Gleis 3 6,8 ‰, Gleise 4 - 8 3,68 ‰ und Gleis 9 3,2 ‰. In den Jahren 2009 - 2012 haben sich mindestens 13 Zwischenfälle mit rollenden Zügen ereignet. Dabei wurden sechs Personen verletzt. Dabei muss besonders darauf hingewiesen werden, dass Wegrollvorgänge nur zufällig bekannt werden. Die Dunkelziffer ist hier groß. Schwierigkeiten mit schiefen Gleislagen haben vor allem schwere Reisezüge, wie der Intercity, der ICE und der europäische HGV-Zug Thalys. Gefahr für die Passagiere besteht besonders beim Ein- und Ausstieg.

Ein besonders schwerer Wegrollvorgang ereignete sich am 16. Januar 2011 in Gleis 7 von Köln Hbf, als ein Lok bespannter IC-Zug – alle Türen waren zum Fahrgastwechsel geöffnet – unvermittelt eine ganze Wagenlänge zurückrollte. Glücklicherweise kam bei diesem Vorfall kein Reisender zu Schaden. Dieser Vorfall ist durch ein Internetforum belegt. Die Neigung in Gleis 7 von Köln Hbf beträgt 3,68 ‰. In allen 8 Gleisen von S 21 ist sie mit 15,143 ‰ um das 4,1-fache höher!

In Kenntnis dieser Vorfälle erhält die Aussage in der Begründung zu EBO § 2 (2): „*Der Bahnunternehmer hat deshalb diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die er nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die den Umständen nach zumutbar sind“,* ein besonderes Gewicht.

Es ist nicht erkennbar, dass der Bahnunternehmer bei der Anlage von Stuttgart 21 diejenigen Sicherheitsvorkehrungen getroffen hat, die hier gefordert sind.

9

Verhältnis von Eisenbahnbundesamt (EBA) und Bundesverkehrsministerium zueinander im Rahmen der Planfeststellung zu S 21

Im Schreiben des Verfassers vom 02.07.2013 an Bundesverkehrsminister Ramsauer wurde ausgeführt:
Für einen Fachmann wird hieraus deutlich, dass eine dritte, an dem Projekt interessierte Stelle hierzu die entsprechenden Steuerungsmechanismen ausgeübt haben muss.

Damit sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass in Sachen Planung S 21 alle *entscheidenden Handlungsempfehlungen* und Maßnahmen weder von der planenden DB Netz AG noch vom EBA ausgegangen sind, sondern von einer verdeckt im Hintergrund handelnden Stelle, über die die politischen Einflüsse auf dieses Projekt ausgeübt worden ist. Gemeint war natürlich das BMVBS.
Das BMVBS hat bis heute in diesem Punkt nicht widersprochen. Vielmehr erhielt der Verfasser nach zwei Erinnerungsschreiben vom 07.09. und 22.10.2013 am 30.10.2013 per e-mail vom Bürgerbüro des BMVBS folgende Antwort:
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist nicht an Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG beteiligt. Das Planfeststellungsverfahren hat dem Gebot einer fairen Gestaltung des Verfahrens zu genügen. Die Planfeststellungsbehörde darf deswegen in ihrer Verfahrensgestaltung von Seiten des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht einer Einflussnahme ausgesetzt werden, die ihr die Freiheit zu einer planerischen Gestaltung faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt (so auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 5. Dezember 1986, Az.: 4 C 13/85, BVerwGE 75, 214-262). Planfeststellungsbehörde ist nach der Bahnreform das Eisenbahnbundesamt.

Zur politischen Einflussname auf das EBA in Sachen Planfeststellung PFA 1.1 Talquerung beim Projekt S 21 liegt nun seit kurzem zum ersten Mal eine schriftliche Information vor.

In einem Bericht über die IG Metall-Branchenkonferenz Bahnindustrie/Schienenfahrzeugbau Anfang September 2013 wird unter der Überschrift *Unabhängigkeit des EBA* ausgeführt:
„Die Unabhängigkeit der Zulassungsbehörde ist unabdingbar, auch weil sie immer wieder politischem Druck ausgesetzt ist. dies zeigt auch die aktuelle Entscheidung des EBA zum Planfeststellungsverfahren des Stuttgarter Bahnhofs (S 21). Laut des Vizepräsidenten des EBA, Schweinsberg, wurde bezüglich der Längsneigung von über 15‰ ‚kein gesonderter Sicher-

heitsnachweis erbracht, weil dieser nicht angefordert war'. Nach der Eisenbahnordnung (Anmerkung: gemeint ist hier die EBO) *soll ein Bahnhof keine stärkere Neigung als 2,5‰ aufweisen. Das starke Gefälle birgt die Gefahr des unbeabsichtigten Wegrollens des Zuges bei einer Bremsprobe, stellt daher eine Gefährdung für die Fahrgäste dar und schließt ein Wenden von Zügen aus, weil eine Bremsprobe nicht sicher möglich ist. Nach offiziellen Sprachgebrauch wird aus dem Hauptbahnhof ein Haltepunkt werden."*
Quelle: IG Metall Vorstand: Broschüre Bahnindustrie: Branchenreport 2014, Stand Januar 2014, Seite 33 (siehe Anlage).

Es ist zu fragen: welche politischen Stellen (Organisationen, Personen) haben denn Druck auf das EBA ausgeübt? ***Zu diesem Punkt muss der Vizepräsident des EBA angehalten werden, sich in geeigneter Form zu der politisch ausgeübten Einflussnahme auf das EBA zu äußern.***

Dieser Druck kann nie direkt auf das EBA selbst ausgeübt worden sein, sondern immer nur über **seine** vorgesetzte Stelle, dem Bundesverkehrsministerium. Es kann weiter angenommen werden, dass diese Anweisungen im fachlichen Widerspruch zu den Anweisungen standen, die das EBA unter Bezug auf die anerkannten Regeln der Technik dem Einreicher einer Bahnhofsplanung mit einem Gefälle von über 15 ‰ hätte eigentlich erteilen müssen. Das EBA stand in dieser Angelegenheit im ständigen Gewissenskonflikt

- sollte es seine Weisungen strikt nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 5. Dezember 1986 ausrichten oder
- sollte es die in der Sache sehr wahrscheinlich gegensätzlich lautenden Weisungen seiner vorgesetzten Stelle des Bundesverkehrsministeriums umsetzen. Diese, dies darf an dieser Stelle deutlich gesagt werden, werden ***niemals*** schriftlich ergangen sein, sondern immer nur mündlich oder per Telefon.

En Verhalten nach dem ersten Punkt wäre immer auf ein Scheitern des Projektes S 21 hinausgelaufen. Ein Verhalten nach dem zweiten Punkt bedeutet immer in letzter Konsequenz, eine Maßnahme unter Missachtung der anerkannten Regeln der Technik zu billigen. .
Manche Stellungnahmen des EBA sind nur unter dieser Konfliktsituation erklären. Zu diesem Punkt als auch zu der Einflussnahme des BVMBS auf das Planfeststellungsverfahren lassen sich für einen Fachmann klare Indizien im Ablauf der gesamten Planung zu S 21 finden. Auf sie wird im folgenden Abschnitt *Darstellung aller relevanten Vorgänge die Gleisneigung von S 21 betreffend von 1992 bis 2014* eingegangen.

10

Darstellung aller relevanten Vorgänge zur Gleisneigung von Stuttgart 21 betreffend von 1992 bis 2014

In diesem Punkt sollen alle relevanten Vorgänge, die Gleisneigung von S 21 betreffend, von Anfang an in zeitlicher Reihenfolge aufgelistet werden. Diese Auflistung wird auch aus dem Grunde zusammengestellt, um darzulegen wie diese Vorgänge abgelaufen sind. Das Wissen um

diese Vorgänge soll erhalten bleiben, damit später einmal, wenn es um die überhöhte Gleisneigung S 21 zu einem Eklat kommen wird – und das wird es früher oder später .mit aller Bestimmtheit – nachvollzogen werden kann, wie die Dinge hierzu abgelaufen sind. Diese Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und 100% richtige Darstellung der Abläufe zu geben. Der Verfasser ist sich aber sicher, mit dieser Zusammenstellung alle wesentlichen Punkte hierzu aufgelistet und sinngemäß und im Wesentlichen korrekt dargestellt zu haben.

10.1 Erster Hinweis auf die überhöhte Gleisneigung im neuen Durchgangsbahnhof von Stuttgart

In seinem Beitrag *Kritisches zur Neubaustrecke Stuttgart – Ulm* im Eisenbahnkurier Heft 02/1992 schreibt der Verfasser E. Happe:
Eine wie auch immer formulierte Begründung für einen Fernbahntunnel im Stuttgarter Hauptbahnhof wird unter den Aspekten der Betriebssicherheit, der Betriebsführung und des Kundeninteresses auf erhebliche Skepsis stoßen. Eine Bahnsteiggleisneigung in einem Großstadtbahnhof von mehr als 16‰ – die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht zulässig ist – muss als kriminell angesehen werden."
Dies bezog sich auf die Ideenskizze eines Kombibahnhofs, bei dem der Kopfbahnhof durch vier unterirdische Durchgangsgleise für den Fernverkehr ergänzt werden sollte. Schon bei diesem frühen Projekt stellte sich das Problem der Längsneigung. Seit diesem ersten Hinweis auf die überhöhte Bahnsteiggleisneigung im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof in 1992 ist im ganzen 18-jährigem Zeitraum bis 2010, als die Proteste zu S 21 einsetzten, kein einziges Mal ein Längsschnitt für S 21 in einer Fachzeitschrift gezeigt *und dabei gleichzeitig das Maß des Gefälles angegeben* worden.

Die Annahme, *allein* für den SPFV einen neuen Durchgangsbahnhof in Stuttgart zu planen, war nur gerechtfertigt, wenn

1. im SPFV das Verkehrsaufkommen in der Hauptrelation Mannheim – Stuttgart – Ulm – München sich quantitativ in Stuttgart nicht wesentlich ändert und
2. Ca. 80% des Verkehrsaufkommens in dieser Relation in Stuttgart Hbf durchfährt.

Beide Annahmen treffen aber nicht zu, wie täglich in Stuttgart beobachtet werden kann.

Unterstellt man weiter, dass von den durchfahrenden Fernreisenden der Anteil von Dortmund – Köln – Ffm-Flughafen nach München auf die schnellere Route über Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt umgelegt wird, verbleibt aus überregionaler Sicht kein nennenswertes SPFV-Verkehrsaufkommen, das eine NBS zwischen Stuttgart und Ulm rechtfertigt.

Wenn der Autor zu [5] ausführt, dass durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm künftig HGV-Züge zwischen den Metropolen Paris und Bratislava schneller entlang der sogenannten „Magistrale für Europa" fahren, so ist festzuhalten, dass es HGV-Zugläufe immer nur auf Teilabschnitten dieser Magistrale geben wird. Seit 10 Jahren setzt sich der Verfasser für eine Beschleunigung der Relation Paris – Stuttgart ein [6]. Die hierzu notwenigen Baumaßnahmen HGV-Nordumfahrung von Straßburg und HGV-Verbindungskurve südlich Graben-Neudorf ermöglichen insgesamt mindestens den gleichen Reisezeitvorteil wie durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm, erfordern aber nur einen Bruchteil der Investitionen, die für das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm notwendig werden.

10.2 Eisenbahnfachliche Analyse per 04/1994 für die Bahnhofsplanung in Stuttgart und die Neubaustrecke in Richtung Ulm

Im April 1994 war entschieden worden, aus städtebaulichen Gründen den gesamten Stuttgarter Kopfbahnhof aufzugeben und ihn durch einen 8-gleisigen Durchgangsbahnhof in 90° Lage zum bestehenden Kopfbahnhof zu ersetzen. Das nun Stuttgart 21 (S21) genannte Projekt musste von jedem Bahnunternehmer, der als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen agiert, sorgfältig in alle Richtungen geprüft werden. Die Frage, die sorgfältig zu prüfen war, lautete: soll ein bestehender Kopfbahnhof mit 16 Bahnsteiggleisen, der nach den anerkannten Regeln der Technik erstellt worden war und der betrieblich einwandfrei funktioniert, ersetzen werden durch einen unterirdischen 8-gleisigen Durchgangsbahnhof in 90°-Lage, der in *einem entscheidenden Kriterium* nicht nach den anerkannten Regeln der Technik erstellt werden kann und deshalb betrieblich *niemals einwandfrei* funktionieren kann? Eine Beantwortung dieser Frage soll mit dem Wissen, das 04/1994 zur Verfügung stand, in mehreren Schritten erfolgen.

10.21 Grundsätzliche Frage: Ersatz des Kopfbahnhofs in Stuttgart durch einen Durchgangsbahnhof notwendig?

Dieser Sachverhalt ist vor 107 Jahren von der damaligen württembergischen Staatsbahnverwaltung eingehend geprüft worden Die Überlegungen, die damals die Württembergische Eisenbahn für die Beibehaltung des Kopfbahnhofs an der jetzigen Stelle bewogen haben, trafen auch noch 1994 und treffen auch noch im Jahr 2014 voll und ganz zu. Näheres siehe Württembergische Zweite Kammer Beilage 29 vom 21. Februar 1907.
Des Weiteren ist die Grundsatzfrage Leistung von Durchgangsbahnhöfen im Vergleich zu Kopfbahnhöfen auch schon in der Frühzeit der Eisenbahn wissenschaftlich untersucht worden. In einer Untersuchung kommt Regierungs- und Baurat Denicke 1911 zu der Erkenntnis, dass die Leistungsfähigkeit von Durchgangsbahnhöfen den Kopfbahnhöfen gegenüber überschätzt wird (siehe Anlage); keinesfalls beträgt die Leistung von Durchgangsbahnhöfen das Doppelte von den Kopfbahnhöfen.

10.22 Verbesserung der Netzstruktur im Großraum Stuttgart möglich?

Wer sich mit Bahnhofsprojekten für Stuttgart Hbf beschäftigt, muss sich zwingend mit der Lage des Stuttgarter Hauptbahnhofs im engeren Eisenbahnnetzbereich beschäftigen. Hierzu soll ein Vergleich mit anderen Knotenbereichen in Süddeutschland wichtige Denkansätze liefern. Im Knotenbereich Karlsruhe laufen die auf Karlsruhe zulaufenden Strecken zu 100% mit eigenen Streckengleisen in den Hauptbahnhof ein. In den Knotenbereichen Nürnberg und München lauten diese Werte etwa zu 80%. Ganz anders sieht dagegen die Situation im Knotenbereich Stuttgart aus. Die Bestandstrecken von Ulm und Tübingen vereinigen sich in Plochingen, die von Aalen und Crailsheim – Schwäbisch Hall-Hessental in Waiblingen, die von Heidelberg und Karlsruhe in Mühlacker und die von Mühlacker und Heilbronn in Bietigheim-Bissingen Einzig und allein die Gäubahn mündet mit eigenen Streckengleisen, auf dem letzten Abschnitt nur mit einem Streckengleis, in den Stuttgarter Hbf ein.
In diese Netzkonzeption ist seit 1991 noch die NBS Mannheim – Stuttgart eingefügt worden, bei der zwischen den Knoten Mannheim und Stuttgart eigene Streckengleise im Abschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart Hbf fehlen, wodurch sich die Situation auf dieser Zulaufstrecke nach Stuttgart Hbf weiter verschärft hat..

Durch die Konzeption von S 21 und der NBS Wendlingen – Ulm wird diese Situation für Stuttgart noch ein weiteres Mal verschärft, denn die NBS- Streckengleise, die von Ulm kommend auf Stuttgart zuführen, dienen im letzten Abschnitt vor Stuttgart nicht nur ausschließlich den Zügen von Ulm sondern auch den RE-Zügen von Tübingen (2x/h+Ri) und den Zügen von der Gäubahn (maximal 2/h+Ri). Erschwerend kommt hinzu, dass die RE-Züge von Tübingen durch das Befahren der Flughafenschleife pro Zug zwei Fahrplantrassen auf der kompletten NBS Ulm - Stuttgart benötigen Insgesamt können so bis zu 6 Fahrplantrassen/h+Ri auf der gesamten NBS Ulm – Stuttgart für diese artfremden Verkehre auf der NBS benötigt werden. Die offizielle Darstellung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm verschleiert diesen Sachverhalt, denn Züge, die über die NBS von Ulm kommend vor Stuttgart im Raum Wendlingen die NBS wieder verlassen, wird es nicht geben.
Die NBS Stuttgart – Wendlingen – Ulm stellt zudem eine fahrdynamisch *völlig ungünstige* Neubautrasse dar. Hierauf hat der Verfasser schon vor 9 Jahren in [7] hingewiesen. Insbesondere wird diese NBS weder einen indirekten noch direkten Nutzen für den SGV generieren. Zu diesem Punkt wird besonders auf [8] verwiesen.

Im Vergleich zur Trassierung anderer Gebirgsbahnen wird die NBS Wendlingen – Ulm nach den Kriterien des Postkutschen-Zeitalters trassiert, als die Postkutschen noch über die Pässe fuhren. Nicht einmal ein Scheiteltunnel wie im 19. Jahrhundert wird geplant. Ein moderner Basis-Tunnel der den Höhenunterschied zwischen Wendlingen und Ulm überwindet, würde etwa 50 km lang werden. Aber alle Überlegungen für eine NBS-Trasse zwischen Stuttgart und Ulm scheitern an dem Gebirgszug der Schwäbischen Alb. Dieser Gebirgszug verhindert letztendlich die Wirtschaftlichkeit ***jeglicher*** Neubautrasse in diesem Raum. Der Nutzen/Kosten-Faktor der im Bau befindlichen NBS Wendlingen – Ulm ist auf deutlich < 1 einzuschätzen.

10.23 8 Bahnsteiggleise für S 21 ausreichend?
Diese Frage ist in dem Stresstest eingehend diskutiert worden. An dieser Stelle möchte der Verfasser die Beantwortung dieser Frage im Vergleich mit zwei anderen Bahnhofsprojekten in Deutschland diskutieren, die beide erst nach 2000 in Betrieb gegangen sind. Dazu soll eine kleine Tabelle hilfreich sein:

Bahnhofsprojekt	Anzahl der Streckengleise Im Zulauf	Anzahl der Bahnsteig-gleise	Anzahl der Streckengleise Im Ablauf	Bemerkungen
Ffm-Flughafen-fernbahnof	4	4	2	Zulauf von Ffm Stadion und Zeppelinheim
Berlin Hbf tief	4	8	2	Zulauf von Bln-Spandau und Bln-Gesundbrunnen Zusätzlich befinden sich noch 4 weitere Bahnsteiggleise (Nr. 11 – 14) in Berlin Hbf hoch
Stuttgart 21	4	8	4	

Korrekterweise sei angemerkt, dass für Berlin Hbf tief 1994 nur 6 Bahnsteiggleise geplant waren, die Bahnsteiggleise 7 + 8 kamen erst nach Aufgabe des Transrapid-Projketes Berlin - Hamburg später hinzu. Im Vergleich dieser Bahnhofsprojekte ist die Schlussfolgerung erlaubt, dass das Management der Deutschen Bahn keine klare Linie zum Ausbau wichtiger Knotenbahnhöfe im Streckennetz erkennen lässt.

10.24 Planung eines großen Bahnhofsprojektes ohne Anwendung der anerkannten Regeln der Technik?
Was das Einhalten des Kriteriums Bahnsteiggleisneigung betrifft, so musste ein verständig, umsichtig, vorsichtig und gewissenhaft handelnder Fachmann für das Eisenbahnwesen immer auf die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Norm bestehen - mit allen Konsequenzen, die sich hieraus für das Projekt S21 ergaben. Warum das nicht geschehen ist, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden; siehe hierzu Punkt 10.3.

10.3 Der schiefe Bahnhof als Grundlage für die Planung zu dem Projekt Stuttgart 21

Alle Projektbetreiber waren sich von Anfang an darüber im Klaren, dass das Projekt S 21 nur stark abweichend von der zulässigen Norm finanziell darstellbar war. Als Beweis dazu wird ein Passus aus der Richtlinie der DB AG Bahnsteige mit erhöhter Längsneigung 813.0201A02 angeführt: Punkt 1 Vorbemerkungen (2) zweiter Absatz: „*Eine Abflachung des Gradienten im Bahnsteigbereich mit oft weitreichenden technischen und finanziellen Auswirkungen hätte zur Folge, dass die Baumaßnahme nicht realisierbar wäre.*

Damit war schon sehr früh bei dem Projekt S 21 erkennbar, dass auf Kosten der betrieblichen Sicherheit gespart werden musste.

10.4 Wesentliche Änderungen im Verhalten der Bahnmitarbeiter seit dem 01.01.1994

Mit dem Eintreten der Bahnreform zum 01.01.1994 ist schleichend eine wesentliche Änderung im Verhalten der Bahnmitarbeiter eingetreten. Als Beamter war man dem Wohl des deutschen Volkes verpflichtet. Man konnte deshalb sehr wohl riskieren, seinem Vorgesetzten gegenüber auf sachliche Einwände bzw. Bedenken zu einem Vorgang hinzuweisen. Dies ist aber seit der Bahnreform grundlegend anders. Wer seinem Vorgesetzten oder Vorstand auf Probleme in einer Sache hinweist, muss persönliche Konsequenzen einkalkulieren. Dies zeigt die Einleitung des Disziplinarverfahrens von Dürr gegen Happe, das Anfang 1994 schon lange lief. Es sind mehrere Fälle bekannt geworden, wo Führungskräfte auf Drängen von Dürr aus ihren Ämtern entfernt wurden, nur weil sie ihm in der Sache widersprochen oder auf Bedenken hingewiesen hatten. Viele Mitarbeiter haben daraufhin schleichend ihr Verhalten geändert und dem Vorstand gegenüber nur verlauten lassen, was er hören wollte. Der Verfasser kann diese Entwicklung mit einer eigenen Erfahrung aus dem Jahr 1995 belegen. Dies wurde später in einem Fachaufsatz festgehalten, siehe hierzu die Ausführungen in ZEVRail Glasers Annalen, 128. Jahrgang, 2004 auf Seite 347.

10.5 April 1994 Start des Projektes Stuttgart 21 (S 21)

Im April 1994 wurde das Projekt S 21 vom DB-Vorstandsvorsitzenden Dürr aus der Taufe gehoben. Er hatte wohl angeordnet, über das Problem der überhöhten Bahnsteiggleisneigung in der Öffentlichkeit zu schweigen. Es sollte bahnintern nach einer Lösung gesucht werden, wie man

das Projekt S 21 trotz seiner erkennbaren Schieflage anschieben konnte. Dies kann man nicht beweisen sondern nur aus dem Verhalten der Bahnmitarbeiter indirekt belegen.

10.6 Die Höhe der Abweichung vom zulässigen Wert der Bahnsteiggleisneigung

Mit einer Neigung von 15,143 ‰ weicht die Gleisneigung bei S 21 um das 6-fache vom zulässigen Wert max. 2,5 ‰ ab. Bei einer so starken Abweichung vom Regelwert musste jedem verantwortlichen Eisenbahningenieur klar sein, dass es keinen Sinn macht, eine Bahnhofsneuplanung auf dieser Basis weiter zu verfolgen.

Offensichtlich waren sich auch die Projektbefürworter dieser Problematik sehr wohl bewusst, denn in der Kurzfassung der Machbarkeitsstudie (aus 1996) kann man auf Seite 26 lesen: „*Der Neubau……..ist erforderlich, um die Fernbahntrasse höher anzulegen…… und die Längsneigung der neuen Bahnstation auf knapp 11‰ zu begrenzen.*“
Auch dieser Wert ist viel zu hoch. Doch noch nicht einmal diesen Wert hat man nun bei der Feinplanung einhalten können, sondern mit dem Wert 15,143 ‰ deutlich überschritten.

10.7 Der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof Bahnhof oder Haltepunkt?

Dieser Sachverhalt ist unter Punkt 5 schon dargestellt worden.
An dieser Stelle soll auf ein aktuelles Schlaglicht hingewiesen werden. Kürzlich, Ende August 2014 vertrat der Verfasser einem ehemaligen Mitarbeiter der DB AG gegenüber, der zur dieser Zeit in hoher Position im Baudienst tätig war, im Gespräch die Ansicht, es sei falsch in einem Planfeststellungsbeschluss für Stuttgart 21 ein Betriebskonzept festzuschreiben, denn dies könne sich später einmal ändern. Gemeint war hier die Tatsache, dass S 21 durch das in Aussicht genommene Durchfahren aller Züge zum Haltepunkt deklariert werden sollte. Er bemerkte dem Verfasser gegenüber: das könne man sehr wohl, diese Frage sei damals ausgiebig diskutiert worden.

Offensichtlich ist dieser Punkt unter den Führungskräften des Baudienstes der DB AG nur unter dem Gesichtspunkt diskutiert worden, wie können wir eine Lösung finden, den von Dürr gewünschten Tiefbahnhof als Schiefbahnhof „fachlich zu legitimieren“. Betriebsleute sind zu dieser Diskussion offensichtlich nicht hinzugezogen worden. Auch wäre es guter wissenschaftlicher Brauch gewesen, die Überlegungen, warum man bei S 21 ein Betriebskonzept mit Durchfahren aller Züge zugrunde legen muss, in einem wissenschaftlichen Beitrag in einer Fachzeitschrift darzulegen. Aber dazu hatte man keinen Mut, denn dann hätte es heftigen fachlichen Widerspruch gegeben mit der Folge, dass der fehlende Sicherheitsnachweis für S 21 dann bekannt geworden wäre. Aber dies durfte ja nicht geschehen! Siehe Punkt 10.5!

10.8 Das Projekt S 21 in der Ära Ludewig (1995 – 2000)

In einem Schwerpunktheft über Personenbahnhöfe hatte die Zeitschrift „Eisenbahntechnische Rundschau“ in Heft 7-8/1999 am Schluss eines kurzen Beitrages über S 21 auf Seite 62 zu einem Spitzengespräch über S 21 berichtet, das am 06.07.1999 in Stuttgart stattgefunden hatte.

Wer dieses Spitzengespräch zwischen den Zeilen liest, kann klar erkennen, dass Ludewig ein Gegner des Projektes S 21 war. Aus der Zeit der Ära Ludewig bei der Bahn sind keine Vorgänge zu S 21 bekannt geworden.

10.9 S 21 im Focus des Jahres 2001

Im Jahr 2001 sind nun verschiedene entscheidende Vorgänge zu S 21 abgelaufen. Auf sie wird im Folgenden näher eingegangen

10.9.1 Das Verhalten des Bahnmanagements gegenüber dem Projekt S 21

Ab 2001 stand ein neuer Vorstandsvorsitzender an der Spitze der Bahn. In seiner Ära ist das Projekt S 21 entscheidend „angeschoben" worden. Das schleppende sich Hinziehen des Projektes S 21 als auch die ablehnende Haltung von Ludewig waren klare Indizien, sich eingehend mit dem Projekt zu beschäftigen und es nach finanziellen und technischen Risiken zu untersuchen, bevor man eine Entscheidung zu dem Projekt trifft.. Zum letzten Punkt hätte ein Vorstandsvorsitzender der Bahn die Problematik der technischen Schieflage des Bahnhofsprojektes erkennen müssen. Als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter handelnder Fachmann für das Eisenbahnwesen hätte er den Projektbetreibern gegenüber erklären müssen: ich bin bereit für die Bahn das Projekt S 21 zu realisieren, aber *nur auf der Basis der anerkannten Regeln der Technik*, d.h. mit einer Bahnsteiggleisneigung von max. 2.5 *‰.* Wie der Ablauf der Dinge gezeigt hat, ist dieser Schritt unterblieben.

Gleichwohl muss man feststellen, dass unter Mehdorn das Projekt Stuttgart 21 vornehmlich unter dem Gesichtspunkt „Einnahmenmaximierung" stand – dazu gehörte, den Projektpartnern den Eindruck zu vermitteln, das Projekt am Laufen zu halten. Im Gegenzug kaufte die Stadt Stuttgart betriebsnotwendige Grundstücke und war das Land bereit, einen langlaufenden Verkehrsvertrag abzuschließen. Tatsächlich gab es in der Zeit des Vorstandsvorsitzenden Mehdorn keinen Baubeschluss.

10.9.2 Maßnahmen zur Erzielung der Planfeststellung für eine schiefe Bahnhofsplanung

Die Projektbefürworter standen nun vor dem „Problem", wie bringt man eine schiefe Bahnhofsplanung durch die Planfeststellung. Mit der Entscheidung, die neue Bahnhofsplanung betrieblich als Haltepunkt zu definieren, war ja der erste Schritt dazu getan. Man musste nun aber Maßnahmen und Regelungen finden,

1. wie gestaltet man das Verweilen von Personen auf einem geneigten Bahnsteig und
2. wie gestaltet man den sicheren Betrieb in einem geneigten Bahnsteig. Hier ist besonders das zuversichtliche Verhindern des Wegrollens eines haltenden Zuges zu nennen.

Zum ersten Punkt hat man nun reagiert. In der Richtlinie der DB AG *Bahnsteige mit erhöhter Längsneigung* 813.0201A02 kann man auf Seite 2 unter dem Abschnitt 2 Planungsparameter/Maßnahmenkatalog folgendes lesen:
(1) *Der nachfolgende Maßnahmen Katalog basiert auf einer Physikalischen Untersuchung (Phase 1) und einer Risikoanalyse (Phase 2) zum Einfluss der Längsneigung auf Bahnsteigoberflächen. Hinweis: Die Dokumentation erfolgte durch Deutsche Bahn AG, Forschungs- und Technologiezentrum München – FTZ 102:*

1.Bericht 102-GA-0003-01(Phase 1) vom 16.02.2001
2.Bericht 102-GA-0035-01(Phase 2) vom 20.11.2001

Folgende Anmerkungen und Fragen müssen hierzu gemacht bzw. gestellt werden:
Es war, ist und wird niemals notwendig sein, solche eine Physikalische Untersuchung anzustellen. Bahnsteige sind immer in horizontaler Lage auszurichten. Nur in ganz wenigen seltenen Ausnahmefällen können Bahnsteige in geneigter Lage zugelassen werden. Es ist dann Sache des Bundesverkehrsministeriums für solche seltenen Ausnahmefälle besondere Zusatzmaßnahmen anzuordnen. Für seltene Ausnahmeregelungen werden aber niemals vorab Maßnahmen untersucht und in einer Richtlinie zusammengestellt. Der Zusammenhang der hier genannten Physikalischen Untersuchung und Risikoanalyse mit dem Projekt S 21 ist evident, denn die Richtlinie 813.0201A02, in der alle diese Maßnahmen sorgfältig aufgeführt sind, ist bei der Bahn zum ersten Mal erst am 15.10.2005 herausgegeben, d.h. gut ein halbes Jahr ***nach*** abgeschlossener Planfeststellung des kritischen Abschnittes 1.1 Talquerung am 28.01.2005.
Der Inhalt der Richtlinie 813,0201A02, sowie er auf den Seiten 3 und 4 dargestellt ist, erfordert eine juristische Bewertung. Alle die hier dargestellten Maßnahmen zielen darauf ab, alleine dem auf dem schiefen Bahnsteig verweilenden Reisenden für seine Sicherheit verantwortlich zu machen. Wenn also ein Kinderwagen wegrollen sollte oder gar ein Rollstuhlfahrerin ins Bahnsteiggleis rollen sollte, wie am 23.05.2014 gegen 11.00 Uhr in Osnabrück Hbf am Gleis 12 passiert ist, dann trägt allein der auf dem schiefen Bahnhof verweilende Reisende die Schuld und nicht der Ersteller des schiefen Bahnsteigs.. Es wird hier also der Versuch der Beweislastumkehr unternommen. Es ist höchst fraglich, ob im Falle eines Personenunfalls auf einem geneigten Bahnsteig in einem so großen Bahnhof wie Stuttgart sich die Bahn von Mitschuld vor Gericht freisprechen lassen kann. Die Gegebenheit eines Organverschuldens der Bahn in einem solchen Fall ist offensichtlich, da sie gegen alle Regeln der Technik den schiefen Bahnhof zugelassen hat. Es erstaunt, dass diese rechtliche Betrachtung weder von der DB AG, dem EBA noch dem BVMBS angestellt worden ist.
Es muss weiter die wichtige Frage gestellt werden hat die Bahn hier auf Eigeninitiative gehandelt oder wurde sie vom BVMBS hierzu angehalten? An der Beantwortung dieser Frage besteht ***ein großes öffentliches Interesse.*** .
Es besteht weiter ein großes öffentliches (Fach-)Interesse an dem Inhalt dieser beiden Dokumente. Insbesondere besteht ein großes (Fach-) Interesse daran, welche Aussagen zur Betriebsabwicklung in einem geneigten Bahnhof hierin enthalten sind. Vorabüberlegungen zur Betriebsabwicklung in einem geneigten Bahnhof, die ein verständig, umsichtig, vorsichtig und gewissenhaft handelndes Bahnmanagement hierzu anstellen würde, sind dem Verfasser bisher nicht bekannt geworden (siehe Ausführungen Happe zum Punkt *Betriebsbremsungen im geplanten Tiefbahnhof Stuttgart 21* im Punkt zu 4.)

10.9.3 Neuer Kommentareinschub bei EBO § 7 (2) in 2001

In 2001 wurde in dem Kommentar zur EBO § 7 (2) ein neuer Passus eingefügt, der für die Projektbetreiber von S21 von enormer Wichtigkeit war. Er lautet:
An Gleisen mit einer Längsneigung von mehr als 2.5 ‰ dürfen neue Bahnsteige angelegt werden, wenn geeignete Vorkehrungen gegen ein Abrollen von Gegenständen in den Gleisbereich getroffen sind[36)]
Die Erläuterung zu Fußnote 36) lautet: vgl. § Ra 9 und Richtlinien der DB AG.

Die hierzu infrage kommende Richtlinie 813.0201A02 wurde aber erst zum 15.10.2005, d.h. 4 Jahre später zum ersten Mal herausgegeben!
Es bestand 2001 und besteht auch heute noch überhaupt keine fachliche Notwendigkeit, einen solchen Kommentar bei § 7 (2) EBO einzufügen. Man muss darauf hinweisen, dass in diesem Kommentar eine positive Handlung, nämlich „dürfen", sowohl mit einer positiven Sache – nämlich das Anlegen von Bahnsteigen an Gleisen – als auch mit einer negativen Sache – nämlich das Anlegen von Bahnsteigen an Gleisen mit einer Längsneigung > 2,5 ‰ verknüpft wird. Dies ist juristisch nicht korrekt ausgedrückt. Ein solcher Sachverhalt kann immer nur in dem Tenor *kann in besonderen Ausnahmefällen unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange zugelassen werden.* korrekt formuliert werden.
Dieser Kommentareinschub kann nur mit der Planfeststellung des Abschnittes 1.1 Talquerung erklärt werden. Es sollte der betreffende Mitarbeiter des EBA's „ermutigt" werden, die überhöhte Bahnsteiggleisneigung von 15,143 ‰ im Abschnitt 1.1 des Projektes S 21 zu genehmigen, siehe hierzu Punkte 8.8.5 und 9.
Für den Kommentareinschub kommt als Veranlasser nur das BVMBS infrage.

Wenn es dem BVMBS wirklich um die Sache gegangen wäre, hätte es sich schon längst um eine Neufassung von EBO § 7 bemüht. Dies soll an einem Änderungsvorschlag zu EBO § 7 verdeutlicht werden.

(1) [unverändert]

(2) Bahnhofsgleise sind über 80 % der Länge, gemessen von der Mitte aus, absolut waagerecht anzulegen Auf den jeweils restlichen 10 % der verbleibenden Bahnsteiglänge darf die Bahnsteiggleisneigung im Rahmen eines Übergangsbogens zu einer anschließenden größeren Streckenneigung ansteigen, soll aber am jeweiligen Ende des Bahnsteigs den Wert von 3 ‰ nicht überschreiten. Die Bahnsteigoberflächen sind über die gesamte Länge mit einer zur Mitte abfallenden Neigung von 1.67 ‰ (1 : 600) zum Abfluss von Regenwasser auszustatten. Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst werden, dürfen eine höhere Gleisneigung als 2,5‰ haben.

(3) An Streckengleisen bis zu 20 ‰ Neigung sind in besonderen Ausnahmefällen neue Bahnsteige zulässig, sofern die betrieblichen Belange berücksichtigt werden. Die Genehmigung hierzu erteilt nach Prüfung jeden Einzelfalls das Bundesministerium für Verkehr.

(4) Neigungswechsel in Hauptgleisen sind auszurunden.

Kommentar:
Die Neuformulierung berücksichtigt den technischen Fortschritt bei der Entwicklung der Rollenachslager. Mit der Formulierung zu den jeweils verbleibenden 10 % der Bahnsteiggleislänge soll eine Flexibilität bei der Gestaltung des Übergangsbogens zu den anschließenden geneigten Streckengleisen ermöglichet werden. Nach diesen Kriterien ist zum Beispiel der neue Bahnhof Zürich Löwenstraße erbaut worden (siehe Anlage)..
Die Formulierung zu den Bahnsteigen an Streckengleisen bis zu 20 ‰ Neigung soll Ausnahmen .wie zum Beispiel die Haltepunkte Ingolstadt Nord an den SFS-Streckengleisen nach Nürnberg, den Haltepunkt Ellental zwischen Bietigheim-Bissingen und Sachsenheim für die Karlsruher Stadtbahn und einen Haltepunkt wie z.B. Stuttgart Feuersee bei der S-Bahn Stuttgart ermögli-

chen. Er würde aber eine Genehmigung einer Gleisneigung von 15,143 ‰ in einem **Bahnhof** wie für Stuttgart21 ausschließen

10.9.4 Erscheinen eines Fachaufsatzes zu S 21 in 2001

Im Jahr 2001 ist in Heft 06/2001 auf den Seiten 345 – 354 der Zeitschrift „Eisenbahntechnische Rundschau“ der einzige nennenswerte Beitrag zu dem Projekt Stuttgart 21 erschienen, der vor der Planfeststellung des kritischen Abschnittes 1.1 Talquerung verfasst wurde. Der Verfasser des Beitrages war vor seiner Pensionierung (01.01.1994) Bauabteilungsleiter in der ehemaligen BD Stuttgart und hatte zusammen mit Prof Heimerl jahrelang das Projekt S 21 intensiv betrieben. In seinem Beitrag „Entwicklung und Effekte des Projektes Stuttgart 21“ erwähnt der Verfasser das Problem der überhöhten Bahnsteiggleisneigung bei S 21 mit keinem einzigen Wort. Hingegen gibt der Verfasser als Quelle [3] in seinem Schrifttum an: *Wedler, J.: Argumentation im Brief vom 15.12.1993 an den Vorstandsvorsitzenden der DB Heinz Dürr.* Der Inhalt dieses Briefes entzieht sich für immer der wissenschaftlichen Nachforschung. Wir werden nie erfahren, ob das Problem der überhöhten Bahnsteiggleisneigung darin angesprochen worden ist.
Versucht man im Nachhinein das Verhalten des Autors zu erklären, so kann man dies nur mit dem Sachverhalt tun, der in den Punkten 10.4 und 10.5 behandelt worden ist.

Außenstehende mögen nun argumentieren: warum hat denn kein Fachmann einen Leserbrief zu diesem Beitrag an die ETR verfasst? Dazu ist zu antworten: 1.) das Projekt S 21 war zu dieser Zeit nur vor Ort „ein Thema“.2.) Siehe Punkt 10.4 3.) Jeder Fachmann außerhalb des Raumes Stuttgart musste annehmen, dass bahnintern inzwischen eine den anerkannten Regeln der Technik entsprechende Lösung zu S 21 gefunden sei, da der Verfasser über das Problem der überhöhten Bahnsteiggleisneigung bei S 21 ja überhaupt nicht mehr informiert hatte.

10.9.5 Verfügung der EBA-Zentrale Bonn vom 09.01.2002 an die EBA-Außenstelle Stuttgart

Diese Verfügung hat folgenden Wortlaut:

Betr.: Fax-Benachrichtigung vom 21.12.2001
Talquerung mit neuem Hauptbahnhof in Stuttgart
PFA 1.1

Zu 1.) Längsneigungen > 2,5 ‰
Für Stuttgart Hbf ergibt sich eine Längsneigung von 15,143 ‰
<u>Stellungnahme:</u>
:: *Abweichend vom Regelwerk kann einer größeren Längsneigung zugestimmt werden, wenn entsprechende Vorkehrungen zur Erreichung der gleichen Sicherheit getroffen werden.*
Als Vorkehrungen gelten u.a.:
- *größere Querneigung der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte*
- *rollhemmende Beläge*
- *selbstbremsende Gepäckkarren*

- *Hinweisschilder oder sonstige optische Hinweise auf erhöhte Längsneigung und eventuell erschwerte Benutzung der Fahrzeuge (Ein- und Ausstieg)*

Im Zuge des bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren sind hierzu durch die DB Netz AG ergänzende Aussagen zu treffen. Das EBA behält sich die Möglichkeit der Anordnung weiterer Zusatzmaßnamen vor.

Es folgende noch kurze Anweisungen zu den Punkten Zu 2.) Gleisüberquwerende Fluchtwege, zu 3.) Schotterbegrenzung und Zu 4.) Überbauung Bahnanlagen (Modul 804, Anl. 31)

gez.
H.-Josef Wolf

Dieses Dokument stellt ohne Zweifel das Schlüsseldokument zum gesamten PFA-Ablauf des kritischen Abschnittes 1.1 Talquerung des Projektes S 21 dar.
Mehrere Anmerkungen müssen hierzu gemacht werden.

1. Wieso kommt das EBA dazu, sich soweit vor dem eigentlichen PFA-Termin (28.01.2005) mit einem Projekt zu befassen? Normalerweise wird ein Vorhaben nach den anerkannten Regeln der Technik bis zu Ende durchgeplant und dann zur Genehmigung beim EBA eingereicht. Aber die Antwort auf diese Frage ist evident. Diesen normalen Ablauf einer Planungsgenehmigung konnten die Projektbefürworter nicht riskieren. Wegen der Größe der Abweichung bei der Bahnsteiggleisneigung vom zulässigen Regelwert musste das EBA hierzu „rechtzeitig" bei diesem kritischen Problem „auf ihre Linie gebracht werden". Denn anders ist dieser Vorgang, der aus dem Dokument ersichtlich wird, nicht zu erklären.
2. Bei einer so großen Abweichung der Bahnsteiggleisneigung vom zulässigen Regelwert musste das EBA immer einen Sicherheitsnachweis anstellen. Dieser Sicherheitsnachweis konnte immer nur mit dem Ergebnis enden: in dieser Form ist die vorgelegte Planung ***niemals*** genehmigungsfähig. Der Antragsteller einer solchen Planung musste aufgefordert werden, eine solche eingereichte Planung auf einen Wert von max 2,5 ‰ umzuplanen. Aber diese Anweisung hätte immer das sofortige „Aus" von S 21 bedeutet, siehe Punkt 8.2.
3. Warum hat die Leitung des EBA's ihrem Mitarbeiter H.-J. Wolf nicht den Rücken gestärkt und ihn angehalten, bei der Beurteilung der eingereichten (Vor-)Planung zu S 21 sich strikt auf ein Verhalten nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 5. Dezember 1986 auszurichten?
4. Das EBA hat sich mit dem Vorbehalt der Anordnung weiterer Zusatzmaßnamen abgesichert, dem Betreiber Auflagen bei der Inbetriebnahme zu erteilen – diese könnten letztendlich auch zu einem Verbot des Betriebes führen – vgl. Brandschutz BER.

Als Eisenbahnfachmann muss der Verfasser festhalten: ***der Mitarbeiter H.-J- Wolf kann diese Verfügung immer nur gegen seine innere Überzeugung abgefasst haben.*** Er wurde ganz offensichtlich zu diesem Vorgehen ***massiv*** gezwungen.
Zu dieser Einschätzung gehört auch ein Gerücht, das der Verfasser schon vor längerer Zeit zu diesem Vorgang gehört hat. Danach sei der betreffende Mitarbeiter ein halbes Jahr später nach diesem Geschehen zu einem Notar gegangen und habe eidesstattlich bekundet, wie die Dinge wirklich abgelaufen sind.

Es besteht ein großes öffentliches Interesse, dass diese Feststellung zu dem Verhalten des Herrn Wolf aufgeklärt wird. *Wer sich dieser Aufklärung widersetzt und zu verstehen gibt, das er sich mit der von Herrn Wolf abgefassten Verfügung einfach zufrieden gibt,* ***gegen den muss der Vorwurf erhoben werden, dass er die Wahrheit über das Zustandekommen der bisherigen Planfeststellung zu PFA 1.1 zu S 21 nicht wissen will.***
Nach Recherchen des Verfassers soll der frühere EBA Mitarbeiter H.-J. Wolf nach seiner Pensionierung in der Umgebung von Bonn wohnen.

11

Beurteilung der Vorgänge im Zusammenhang mit der Planfeststellung zum Abschnitt 1.1 Anfang 2005

Ganz am Ende ihrer drei Bände mit Planunterlagen für den Abschnitt 1.1 geht die beantragende DB Netz AG unter Punkt 2.5 *Genehmigungsbedürftige technische Sonderlösungen* im Abschnitt Bahnbetrieb in ganzen 12 Zeilen auf die Betriebsabwicklung bei S 21 ein. Sie seien deshalb im Folgenden zitiert;
„Der Sicherheitsgedanke, der dem § 7 (2) EBO zugrunde liegt, geht davon aus, dass ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindert werden muss. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof braucht dies nicht berücksichtigt werden, da hier weder neue Züge gebildet, noch Züge abgestellt werden. Diese Funktionen werden in den jeweiligen Wartungsbahnhöfen erfüllt.
Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht das Betriebsprogramm nur ein Halten zum Ein- und Aussteigen der Reisenden vor, wobei bei diesen Halten die Zuggarnituren immer gebremst werden.
Die Betriebsabwicklung entspricht daher, wenn auch im größeren Umfang der Abwicklung des S-Bahn-Betriebes in der S-Bahnstation Feuersee, deren Gleise eine Längsneigung von 20‰ haben.“

Das EBA hat zu den diesbezüglichen Einwendungen im PFA-Bescheid ausgeführt:
Entscheidung Eisenbahn-Bundesamt:
„Eisenbahnspezifische Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von15,143 ‰ im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat die hierfür notwendigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit in nicht zu beanstandender Weise und nachvollziehbar in ihren Antragsunterlagen dargestellt. Dies sind zum einen größere Querneigungen der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte, rollhemmende Beläge, selbstbremsende Gepäckkarren, sowie Hinweisschilder oder sonstige optische Hinweise auf erhöhte Längsneigung und eventuell erschwerte Benutzung der Fahrzeuge (Ein- und Ausstieg). Zudem lässt sowohl die Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung als auch die Konzern-Richtlinie 813 Personenverkehrsanlagen für die Bahnsteige selbst Querneigungen von bis zu 20 ‰ zu. Die gewählte technische Ausführung der Bahnsteige mit einer zur Bahnsteigmitte fallenden Querneigung von 10‰ (vgl. Erläuterungsbericht Teil III, Kapitel 2.5.1) gewährleistet eine sichere Benut-

zung auch für Kinderwagen, Rollenkoffer und Ähnliches. Eine Gefährdung ist somit auszuschließen.
Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens der Züge auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern wolle. Diese Funktionen werden in den jeweiligen Wartungsbahnhöfen erfüllt. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht das Betriebsprogramm nur ein Halten zum Aus- und Einsteigen der Reisenden vor, wobei bei diesen Halten die Zuggarnituren immer gebremst werden. Auch werden in der Regel bei durchgehenden Zügen keine Bremsproben erforderlich, so dass auch der Einwand der nicht mehr durchführbaren Bremsproben ins Leere geht."

Zu diesen beiden Dokumenten müssen einige Anmerkungen gemacht werden. An mehreren Punkten merkt ein Fachmann, dass diese beiden Dokumente im Ursprung weder von der DB Netz AG stammen noch vom EBA. Sie sind beide von einer dritten Stelle, die ein Interesse am Zustandekommen des PFA-Beschlusses für den mit 15,143 ‰ geplanten Bahnhof hatte, vorformuliert und bei den beiden Verwaltungen eingeschleust worden.

1. Es fällt auf, dass auf die wichtigen Belange des Eisenbahnbetriebes so gut wie nicht eingegangen wird. Es wird nur auf die Dinge eingegangen, die sich nicht vermeiden ließen,
2. Die wenigen elementaren Kernaussagen zum Betrieb sind in beiden Dokumenten identisch, worauf durch die gleiche Schriftstruktur hingewiesen wird. Es ist darauf hinzuweisen, dass das EBA im Grunde überhaupt keine eigene Stellungnahme abgegeben hat, sondern wortgleich die Formulierungen des Antragstellers übernommen hat. Hieraus wird indirekt ersichtlich, dass es in der ganzen Angelegenheit der Abfassung des PFA-Beschlusses ***von dritter Seite massiv unter Druck gesetzt worden ist.***
3. Der letzte Absatz in den Antragsunterlagen der DB Netz AG stammt nicht von ihr sondern kann nur von dritter Seite kommen. Eisenbahnmitarbeiter der DB Netz AG wissen sehr wohl, dass man den Betrieb im S-Bahn Haltepunkt Stg-Feuersee ***niemals*** mit der Betriebsabwicklung in einem so großen Bahnhof wie Stuttgart Hbf vergleichen kann. In Stg-Feuersee verkehren immer nur dieselben Fahrzeuge, die zudem mit einer automatischen Festhaltebremse ausgerüstet sind. Die Triebfahrzeugführer als auch die weitaus meisten Reisenden sind mit der abweichenden Regelung in diesem Haltepunkt vertraut. ***Alle diese Punkte treffen für Stuttgart Hbf nicht zu!***
4. Der erste Satz im PFA-Bescheid: *Eisenbahnbetriebliche Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von 15,143 ‰ im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof nicht entgegen* stellt schon einen ***eklatanten Skandal dar. Es ist völlig ausgeschlossen, dass dieser Satz vom Eisenbahnbundesamt stammt.*** Er ist hier von dritter Seite eingebracht worden, die *ein elementares Interesse an dem Zustandekommen eines PFA.Bescheides zu dem mit 15,143 ‰ geneigten Bahnhof hatte.*
5. Während für die Genehmigung hemmender Bahnsteigbeläge verschiedene externe Gutachten bzw. Forschungsberichte erstellt wurden (s.o. 10.8.2), fehlt eine Dokumentation über das Führen des Nachweises gleicher Sicherheit hinsichtlich des Wegrollens haltender Züge vollständig. Auch auf Nachfrage konnte das EBA dazu keine Unterlagen zur Verfügung stellen. Der Nachweis gleicher Sicherheit wurde also – wie ja schon von EBA-Vizepräsident Schweinsberg bestätigt – überhaupt nicht erbracht!

12

Darstellung der überhöhten Bahnsteiggleisneigung von 15,143‰ in der Öffentlichkeit

Kein einziger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG hat bis heute je öffentlich geäußert, dass er als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen niemals eine Bahnhofsplanung mit einem Gefälle von 15,143 ‰ gut heißen kann. Diese fehlende Äußerung von Vorstandsvorsitzenden der Bahn AG hat Politiker im Südwesten Deutschlands dazu veranlasst, die Neigungsproblematik zu verharmlosen. Als Beleg hierzu sei auf die entsprechende Äußerung von Frau Tanja Gönner hingewiesen (siehe Punkt 4.3 am Schluss).
Besonders verwerflich ist, wenn ein Wissenschaftler, wie Prof Dr.-Ing. Martin von der TU Stuttgart, die Neigungsproblematik verharmlost. In einem Statement des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der TU Stuttgart vom Dezember 2009 schreibt er: „Unsachlich und lediglich der Verunsicherung der Öffentlichkeit dienend ist es auch, die abschnittsweise Längsneigung der Bahnsteige von bis zu 1,5% als einen Mangel darzustellen. Dieser Wert gibt keinen Anlass zur Aufregung, ist zulässig und wurde demzufolge regelrecht genehmigt. Welchem Fahrgast ist es bereits bewußt aufgefallen, dass die S-Bahn-Haltestelle ‚Feuersee' eine Längsneigung von bis zu 2.0% aufweist? In 30 Jahren Betrieb hat sich dies zu keinem Zeitpunkt als kritisch oder problematisch erwiesen."
Es gereicht dem Schlichter Dr. Geißler zur Ehre, dass er als einzige führende Person des öffentlichen Lebens in Deutschland auf die Neigungsproblematik im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im gebührenden Ernst hingewiesen hat. („Nach der Debatte hatte der Schlichter Heiner Geißler , ***einem zentralen Angriff auf die Existenzberechtigung des neuen Bahnhofs festgestellt*** " in Stuttgarter Zeitung vom 23.11.2010). Bei der Schlichtung musste Geißler als Jurist davon ausgehen, dass das EBA ohne Einfluss von dritter Seite die Ausnahmegenehmigung zu den 15,143 ‰ erteilt habe.
Wie erst in 2014 bekannt wurde, gab es aber zu dem Zeitpunkt der Schlichtung 11/2010 schon eine Information, die berechtigte Zweifel an dieser Darstellung aufkommen ließ. In einem Bürovortrag („Nicht für Dritte") der am 07.Mai 2010 zum Bauablauf des PFA-Abschnittes 1.1 gehalten wurde, wird zum Längsschnitt durch S 21 in Folie Nr. 111 nur eine Skizze gezeigt ***ohne Angabe des Maßes des Gefälles.*** Im Mai 2010 lag die Genehmigung des PFA-Abschnittes 1.1 Talquerung aber schon 5 Jahre zurück. Es ist darauf hinzuweisen, dass ***nur ein einziges Mal*** bei den Darstellungen zu S 21 die überhöhte Bahnsteiggleisneigung von 15,143 ‰ gezeigt wird und zwar bei den offiziellen Planfeststellungsunterlagen in einem nicht sehr großen Längsschnitt ganz am Schluss der eingereichten Unterlagen.
In öffentlichen Publikationen und in Fachaufsätzen ist bis heute noch ***nie*** *ein Längsschnitt durch S 21 gezeigt worden und* ***gleichzeitig das Maß des Gefälles von 15,143 ‰ angegeben worden***. Bei der am 7. Mai 2010 gezeigten Folie handelt es sich im Übrigen um die gleiche Skizze zum Längsschnitt, die Prof Heimerl schon 1996 in einem Beitrag in der Fachzeitschrift *Der Eisenbahningenieur* zuerst gezeigt hatte. Da die Folie Nr. 111 aus dem besagten Bürovortrag rechts oben das Logo von DB Projekt Stuttgart 21 zeigt, musste sie auch qua Amtes Herrn Dr.

Kefer bekannt gewesen sein, Er hat aber während der Schlichtung Ende 2010 hierüber den Schlichter nicht informiert.
Diese Folie beweist modellhaft: **alle Ingenieure**, auch die am Projekt mitarbeiten **sind sich – unabhängig von der Genehmigung des EBA's zu diesem Detail – sehr wohl des Unrechts bewusst, einen Bahnhof mit einer Neigung von 15,143 ‰ zu planen und zu bauen.** Deshalb achten sie peinlich darauf, dass sie in Beiträgen zu S 21 das Problem entweder völlig verschweigen – dazu gibt es aktuell mehrere Fälle, wie z.B. der Verfasser zu [5] – oder wie im o.g. Fall nur einen unverbindlichen Längsschnitt durch S 21 zeigen ***ohne Angabe des Maßes des Gefälles.***

13

Zu erwartender Ansehensverlust für das Deutsche Eisenbahnwesen in der gesamten Welt durch eine Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm

Die Frage, ob man mit einer Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm eine Steigerung des Ansehens des deutschen Eisenbahnwesens in der gesamten Welt erreichen kann, scheint offensichtlich in Deutschland völlig ausgeblendet zu werden. Wenn Eisenbahninfrastruktur erstellt worden ist, so ist sie für jedermann sichtbar. Jeder Eisenbahnfachmann in der Welt kann sich dann hierzu sein eigenes Urteil bilden. Positive aber auch negative Beispiele werden so an Hand der erstellten Infrastruktur schonungslos sichtbar. Der Verfasser hat sich mit dieser Fragestellung schon auseinandersetzen müssen. Auf Einladung der Beijing Jiatong Uinversity durfte der Verfasser im Rahmen der International Summer 2013 und 2014 eine mehrtägige Vorlesung „Betrieb auf Hochgeschwindigkeitsstrecken" halten. Im Rahmen dieser Vorlesung wurde vom Verfasser eine Folie mit dem Längsschnitt von S 21 und Angabe des Gefälles von 15,143‰ als negatives Beispiel für den Bau von großen Knotenbahnhöfen gezeigt.
Es ist weiter zu reflektieren, wie sich eine Dimensionierung des Stuttgarter Tiefbahnhofs mit nur 8 Bahnsteiggleisen im internationalen Vergleich darstellt. Bei einer mehrtägigen Bereisung chinesischer HGV-Strecken konnte der Verfasser 10 neue Knotenbahnhöfe kennen lernen mit einer Zahl von 20 (Wuhan) bis 30 (Shanghai-Hongqiao) Bahnsteiggleisen. Im Vorfeld der neuen Knotenbahnhöfe beeindruckten einen Fachmann immer wieder die Vielzahl von Überwerfungsbauwerken. Höhengleiche Streckenkreuzungen wie die Wendlinger Kurve gibt es in China nicht. Es ist an der Zeit, dass sich auch die deutsche Bahnindustrie in dieser Hinsicht ihre Gedanken zu dem Bahnprojekt Stuttgart – Ulm macht und hierzu ihre Meinung abgibt.

14

Fazit

Teil I Verfahrensablauf zur Planfeststellung im Abschnitt 1.1 von dem Projekt Stuttgart 21
Die Politik konnte entscheidenden Einfluss auf das Projekt Stuttgart 21 nur über das BVMBS nehmen. Über das BVMBS .ist dieser Einfluss mehr oder weniger verdeckt auf die nach außen als selbständig erscheinenden Verwaltungen DB Netz AG und EBA geflossen. Beide Institutionen mussten in Sachen S 21 so reagieren, dass das mit 15,143 ‰ weit über der zulässigen Norm geplante Projekt durch die Planfeststellung durchgebracht werden konnte.

Teil II Entscheidender Planungsmangel des Projektes Stuttgart 21
Zu keinem Zeitpunkt bei dem bisherigen Ablauf des Projektes S 21 ist weder von der planenden DB Netz AG noch von der genehmigenden Stelle dem Eisenbahnbundesamt das Problem des zuversichtlichen Verhinderns des Wegrollens eines haltenden Zuges behandelt worden. Es besteht aber ein überragendes öffentliches Interesse, nämlich für den Gesundheitszustand der Bahnkunden, anhand der bekannt gewordenen Wegrollvorgänge in Hamburg Hbf und Köln Hbf die Sicherheitsfrage für den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof hierzu zu stellen. Auf Grund des Wegrollvorgänge im ebenen Bahnhof Hamburg Hbf vor ca. 30 Jahren als auch vom 16.01.2011 in dem mit 3,68 ‰ geneigten Gleis 7 von Köln Hbf ist die Situation in den mit 15,143 ‰ geneigten 8 Gleisen vom neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof als hochgradig gefährlich anzusehen.

Zur Gewährung des Gesundheitsschutzes der Reisenden beim Ein- und Ausstieg ist die Bahnhofsplanung in Stuttgart Hbf tief vollkommen eben zu gestalten, mindestens aber auf max. 2,5‰ auszurichten.

Mit einer solchen Umplanung kann auch die Einfahrt in den neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof wie in den kürzlich eröffneten Bahnhof Zürich Löwenstraße gestaltet werden und somit die Arbeit der Triebfahrzeugführer wesentlich erleichtern.

Anderenfalls ist die Plangenehmigung aufgrund des fehlenden Nachweises gleicher Sicherheit nicht zu erteilen bzw. aufzuheben.

Düsseldorf, den 04.10.2014

Sven Andersen

QUELLEN

1. AEG, EBO

2. Eisenbahnbundesamt: Planfeststellungsbeschluss Stuttgart 21, PFA 1.1 Talquerung, S. 372, http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/PF/Beschluesse/Baden_W/23_Stg21_1.1_Talquerung.pdf?__blob=publicationFile&v=1

3. Andersen, Sven: Das Bahnsteiggleisgefälle in Stuttgart 21 im Blick der Vorschriften und der betrieblichen Praxis, Eisenbahn-Revue International 2011/6, Seite 310

4. Andersen, Sven: Das Bahnsteiggleisgefälle im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof im Licht der TSI Infrastruktur HGV, Eisenbahn-Revue International 2011/11, Seite 564

5. Leger, M.: „Ertüchtigung des Bahnknotens Stuttgart – Maßnahmen und Auswirkungen“ in „Eisenbahntechnische Rundschau“ Heft 7+8/2014, Seiten 70 – 72 :

6. Andersen, Sven und Antoni Marc.: „Der schnellste Schienenweg von Paris nach Südwestdeutschland“ in „Eisenbahn-Revue International“ Heft 1072012 Seiten 517 – 523.

7. Andersen, Sven: „Neubaustrecke Stuttgart – Ulm realisierbar?“ in „Eisenbahn-Revue International“ Heft 8-9/2005 Seiten 368 – 369

8. Diskussion der Leserzuschrift von Prof Dr.-Ing. Schwanhäußer zu [7] in „Eisenbahn-Revue International“ Heft 11/2005 Seite 517

ANLAGEN

- Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1, Seite 372, 373
- Längsschnitt Stuttgart 21
- Längsschnitt Zürich Bahnhof Löwentorstraße
- Schriftwechsel VCD-BW/EBA 2014 zum Nachweis gleicher Sicherheit
- IG Metall Branchenreport 2014, Titelseite, .Seiten 30 + 33
- Pforzheimer Zeitung v. 18.11.2010, Interview Tanja Gönner
- Zentralblatt der Bauverwaltung, 31. Jahrgang, Nr. 10, 1. Februar 1911, Seite 65

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Standort Stuttgart

Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung)
Datum: 28.01.2005

Planfeststellungsbeschluss

nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“

Planfeststellungsabschnitt 1.1

(Talquerung mit neuem Hauptbahnhof)

von Bahn-km – 0,4- 42,0 bis Bahn-km + 0,4+32,0

in Stuttgart

stellung einer sicheren Wegeführung, unter besonderer Beachtung eines sicheren Schulweges, baubegleitend mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Schließlich ergibt sich auch aufgrund der bauzeitlich zu erwartender Verkehrsproblematik (vgl. Kapitel „Raumordnerische und Kommunale Belange“) keine besondere Gefährdung für die öffentliche Sicherheit. Einige Einwender/Einwenderinnen tragen vor, Rettungskräfte könnten den Hauptbahnhof während der Bauzeit aufgrund des starken Verkehrsaufkommens nicht mehr in der erforderlichen Zeit erreichen. Behinderungen für die Rettungskräfte aufgrund überlasteter Straßen sind bereits heute nicht auszuschließen. Mögliche zusätzliche Verzögerungen während der Bauzeit beruhen nur mittelbar auf dem Vorhaben selbst. Die eigentliche Ursache bildet jedoch das (zu) hohe Verkehrsaufkommen, auf das die Vorhabenträgerin jedoch keinen direkten Einfluss hat. Grundsätzlich wird die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs für Rettungsfahrzeuge jedoch in gleichem Maße gewährleistet, wie dies bisher der Fall ist. Trotz gewisser Behinderungen ist daher nicht mit einer relevanten Gefährdung für die öffentliche Sicherheit zu rechnen.

4.8.3. Eisenbahnspezifische Anforderungen

Im Zuge des geplanten Vorhabens sind Ausnahmen vom Regelwerk der Bahn erforderlich. Diese sind korrekt und vollständig in den Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht Teil III, S. 85) dargestellt. Diese Ausnahmen werden hiermit zugelassen. Im Einzelnen sind dies:

(1) Längsneigung im Bahnhof (§ 7 (2) EBO i.V.m. Modul 813.0201, Abschnitt 3(3))

Die Vorhabenträgerin hat für den neuen Hauptbahnhof die Zulassung für eine Gleisneigung, und damit zwangsläufig auch für eine Neigung der Bahnsteige, abweichend von der üblichen Regelneigung in Bahnhöfen (2,5 ‰) von 15,143 ‰ beantragt. Begründet wird dies damit, dass eine flachere Neigung unter Beachtung der Zwangspunkte der vorhandenen Stadtbahnstrecken und der besonders schutzwürdigen Belange des Mineralwassers nicht möglich sei.

Hiergegen wird vorgetragen, dass der Bahnhof wegen seiner Schieflage eine Gefährdung für den Betrieb und damit auch für Reisende darstellen würde. Dies sei zum einen dadurch begründet, dass gerade in Bahnhöfen mit längeren Wartezeiten gerechnet werden müsse, Bremsen bei längeren Halten jedoch an Wirkung verlören und ein selbständiges Losrollen eines Zuges daher nicht auszuschließen sei. Außerdem seien erforderliche Bremsproben in dem geplanten Bahnhof nicht möglich. Gegen die beabsichtigte Bahnsteigneigung wird vorgetragen, dass Kinderwagen, Rollstühle, Gepäckkarren, Koffer, usw. sich selbständig in Bewegung setzen und auf die Gleise stürzen könnten. Die hiergegen vorgesehene Neigung der Bahnsteige nach innen und die Beschaffenheit des Bodenbelages führe zu einer unzumutbaren Erschwernis für Reisende mit Gepäck. Zudem könnten sich die genannten Gegenstände auch aufgrund der Innenneigung selbständig

machen und damit ein erhebliches Gefährdungspotential für die Selbstverletzung und die Sicherheit anderer Reisender darstellen.

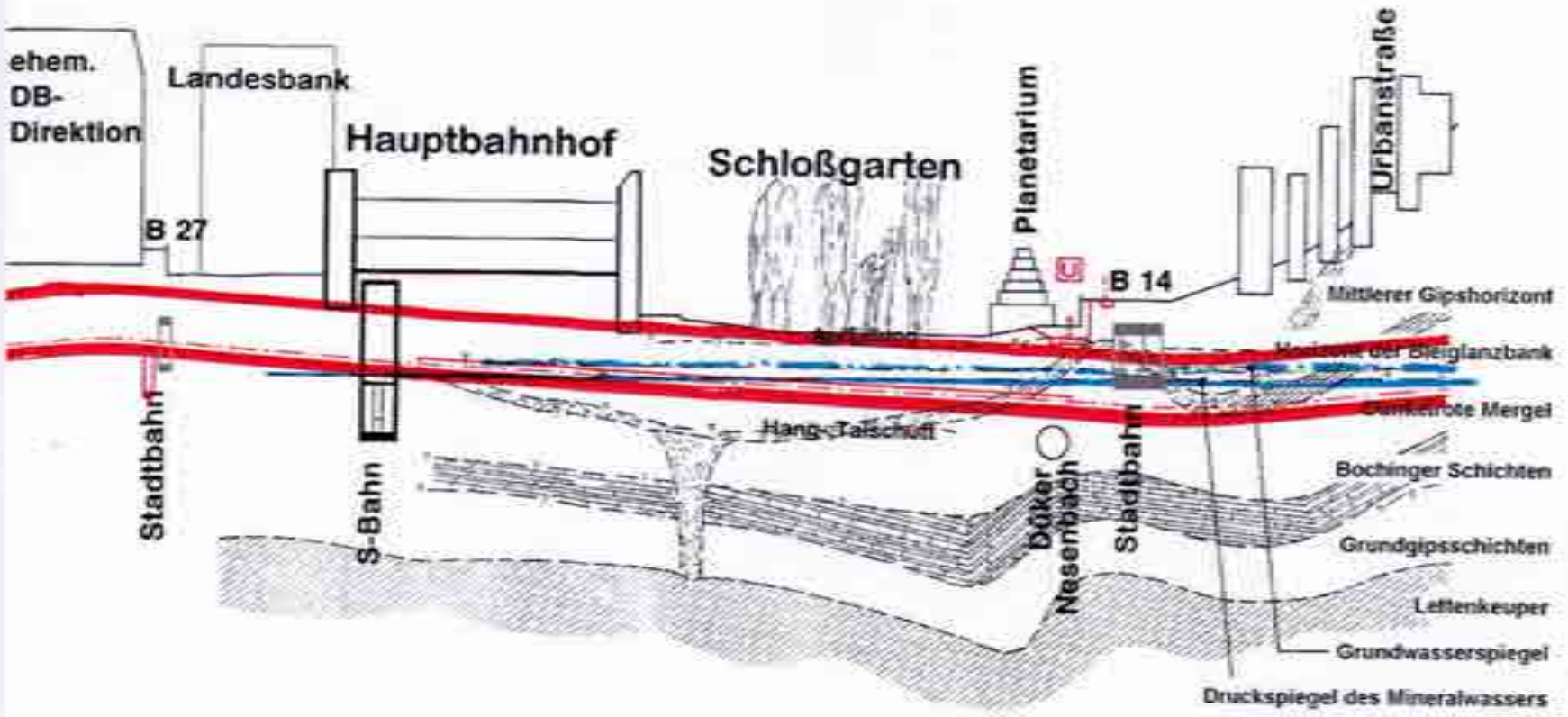
Entscheidung Eisenbahn-Bundesamt

Eisenbahnspezifische Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von 15,143 ‰ im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat die hierfür notwendigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit in nicht zu beanstandender Weise und nachvollziehbar in ihren Antragsunterlagen dargestellt. Dies sind zum einen größere Querneigungen der Bahnsteige zur Bahnsteigmitte, rollhemmende Beläge, selbstbremsende Gepäckkarren, sowie Hinweisschilder oder sonstige optische Hinweise auf erhöhte Längsneigung und eventuell erschwerte Benutzung der Fahrzeuge (Ein- und Ausstieg). Zudem lässt sowohl die Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung als auch die Konzern-Richtlinie 813 –Personenverkehrsanlagen für die Bahnsteige selbst Querneigungen von bis zu 20 ‰ zu. Die gewählte technische Ausführung der Bahnsteige mit einer zur Bahnsteigmitte fallenden Querneigung von 10 ‰ (vgl. Erläuterungsbericht Teil III, Kapitel 2.5.1) gewährleist eine sichere Benutzung auch für Kinderwagen, Rollenkoffer und Ähnliches. Eine Gefährdung ist somit auszuschließen. Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens der Züge auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern wolle. Diese Funktionen werden in den jeweiligen Wartungsbahnhöfen erfüllt. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht das Betriebsprogramm nur ein Halten zum Aus- und Einsteigen der Reisenden vor, wobei bei diesen Halten die Zuggarnituren immer gebremst werden. Auch werden in der Regel bei durchgehenden Zügen keine Bremsproben erforderlich, so dass auch der Einwand der nicht mehr durchführbaren Bremsproben ins Leere geht.

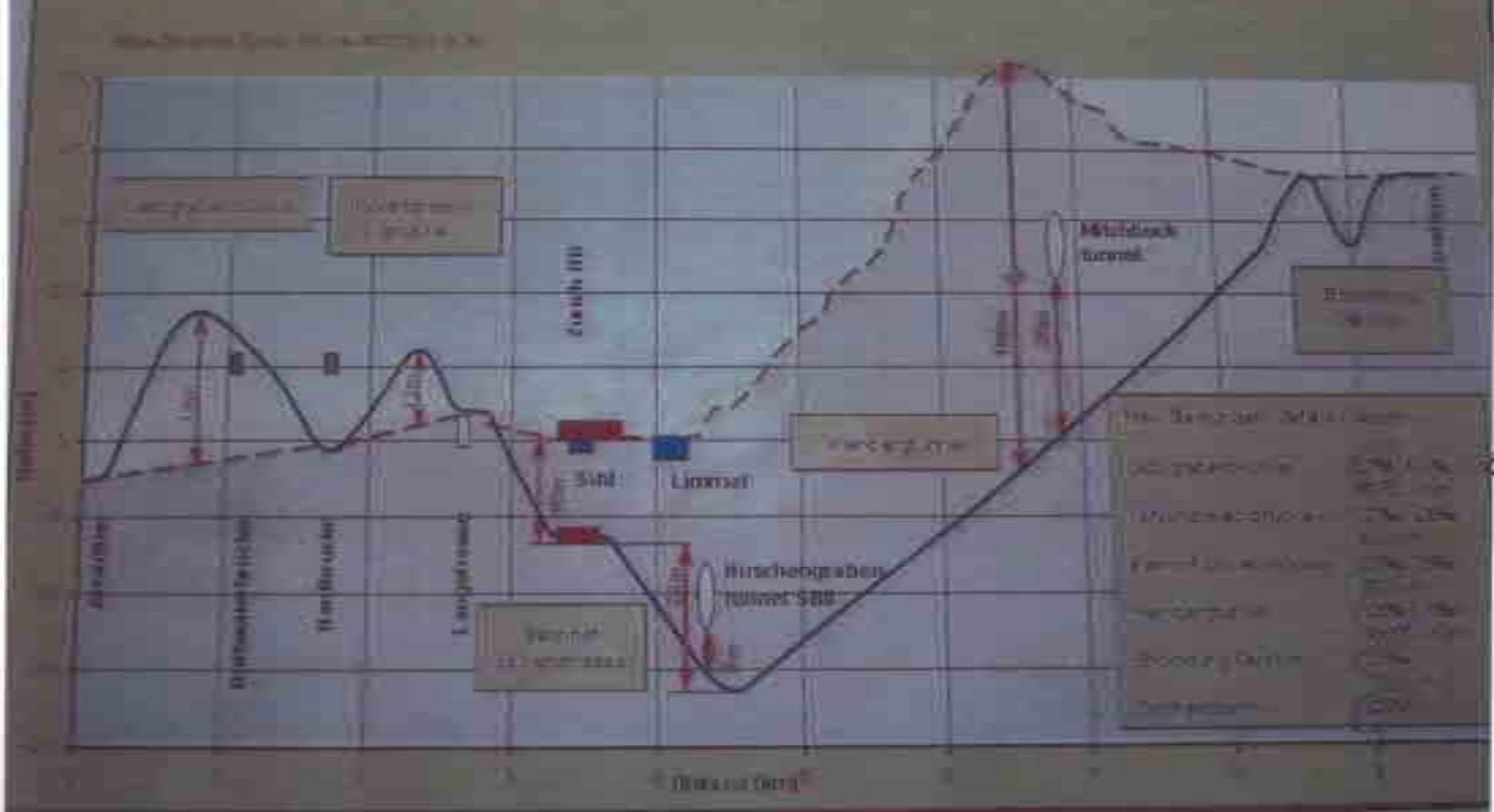
(2) Schotterbegrenzung (Modul 800 01, Bild 77)

Die Vorhabenträgerin hat im Nord- und Südkopf sowie in der Bahnhofshalle einen Schotteroberbau vorgesehen. Der Bau einer festen Fahrbahn käme, falls wirtschaftlich vertretbar und technisch sinnvoll (zu viele Weichenverbindungen) ebenfalls in Betracht. Beide Oberbauformen sollten aufgrund wirtschaftlicher Prämissen (Minimierung des Abstandes der Gleisachse von der Tunnelwand) insbesondere im Nord- und Südkopf bei gleichen Querschnittsbreiten möglich sein. Bei in offener Bauweise und mit fester Fahrbahn hergestellten Tunneln gilt von der Gleisachse zur seitlichen Fahrbahnbegrenzung ein Abstand von 1,70 m, während für Schotterbett aufgrund der maschinellen Reinigung des Schotters 2,20 m vorgesehen sind. Ausgehend von einem Gleisabstand von 1,66 m an den Bahnsteiggleisen und der Tatsache, dass im Nord- bzw. Südkopf des Bahnhofs wegen der zahlreichen Weichenverbindungen keine Bettungsreinigungsmaschine zum Einsatz kommen kann, wird unter Berücksichtigung der zulässigen Streckengeschwindigkeit (80 bzw. 100 km/h) einem Abstand von 1,70 m von der Gleisachse zugestimmt.

Talquerung



ehem.
DB-
Direktion
Landesbank
Hauptbahnhof
Schloßgarten
Planetarium
Urbanstraße
B 27
B 14
Stadtbahn
S-Bahn
Hang-Talschutt
Düker
Nesenbach
Stadtbahn
Mittlerer Gipshorizont
Horizont der Bleiglanzbank
Dunkelrote Mergel
Bochinger Schichten
Grundgipsschichten
Lettenkeuper
Grundwasserspiegel
Druckspiegel des Mineralwassers


Mitchdock tunnel
Sihl
Limmat
Hirschengraben tunnel SBB

Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: www.vcd-bw.de

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 00 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Herrn
Thomas Enkler
Eisenbahnbundesamt
– Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart –
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Stuttgart, 16.06.14

Akteneinsicht Ausnahmen S21 – Ihr Schreiben/Email vom 28.05.2014

Sehr geehrter Herr Enkler,

vielen Dank für die uns zur Verfügung gestellten Unterlagen. Allerdings können wir daraus nicht erkennen, wie das EBA geprüft hat, dass hinsichtlich der überhöhten Gleisneigung gemäß § 2 (2) der EBO die gleiche Sicherheit im Bahnbetrieb auf den Gleisen gewährleistet wird. Wir können auf Seite 14 der uns zur Verfügung gestellten 51 Seiten nur an einer einzigen Stelle den Hinweis auf den Bahnbetrieb erkennen und dort wird seitens des Vorhabensträgers lapidar auf die S-Bahn-Station Stuttgart-Feuersee verwiesen. Unterlagen des EBA zur Beurteilung dieses Sachverhaltes fehlen jedoch. Deshalb möchten wir Sie bitten, uns weitere Unterlagen über die Entscheidungsfindung des EBAs zu diesem Aspekt zur Verfügung zu stellen.

Unter 4.8.3.2 Gleisneigung im Bahnhof wird im Erörterungsbericht zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 vom September 2003 nur auf dauerhaft abgestellte Fahrzeuge eingegangen.

Im Vergleich zu einer S-Bahn-Sation mit einer Haltestellenaufenthaltszeit von ca. 20 – 40 Sekunden mit Fahrgästen, die i.d.R. vergleichsweise wenig Gepäck mit sich führen, ist das Gefährdungspotential im Hauptbahnhof bei Zügen mit hohem Fahrgastwechsel und Fahrgästen mit vergleichsweise viel Gepäck beim Versagen der Bremsen bedeutend höher. Schon die Betriebskonzepte im Rahmen der Planfeststellung sahen Aufenthaltszeiten der Fernzüge von zwei Minuten vor – beim Stresstest ergaben sich Aufenthaltszeiten von bis zu neun Minuten, bei der auch ein Verlassen des Führerstandes durch den Lokführer nicht ausgeschlossen werden kann.

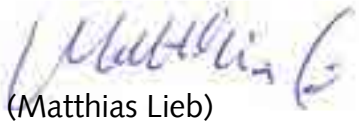
Eine aktive Bremsung über die gesamte Dauer des Aufenthalts des Zuges, die beim geneigten Bahnhof notwendig ist, kann per se keine gleiche Sicherheit darstellen im Vergleich zu den Verhältnissen in einem Bahnhof in der Waagerechten, bei dem der Zug nur Anhalten muss und dann nicht wegrollen kann. Es muss immer mit menschlichem

Fehlverhalten gerechnet werden und darauf muss das Erfüllen des Kriteriums „gleiche Sicherheit“ abgestellt werden.

Angesichts der bekannten Vorfälle im Kölner Hauptbahnhof von wegrollenden Zügen (die weder gebildet noch abgestellt worden sind) auf Gleisen mit geringerer Gleisneigung als bei Stuttgart 21 bitten wir deshalb um eine klare, nachvollziehbare Erläuterung, wie das EBA im schräggeneigten S21-Stuttgart Hauptbahnhof die gleiche Sicherheit im Bahnbetrieb sicherstellt und wie das EBA dies im Rahmen der Planfeststellung geprüft hat oder ob durch die Erkenntnisse aus den Kölner Vorgängen das EBA nunmehr neue Anforderungen sieht.

Insbesondere im Hinblick auf die unmittelbar anstehenden Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr für die sog. Stuttgarter Netze, deren Laufzeit zumindest über den offiziellen Inbetriebnahmezeitpunkt von Stuttgart 21 hinausreichen, wäre es wichtig zu wissen, ob unter Berücksichtigung der Kölner Ereignisse das EBA von der Möglichkeit der Anordnung weiterer Zusatzmaßnahmen Gebrauch macht, ob diese Zusatzmaßnahmen auch technische Anforderungen an den einzusetzenden Fahrzeugen betreffen bzw. ob diese Maßnahmen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofes zur Folge haben.

Mit freundlichen Grüßen



(Matthias Lieb)
- *Vorsitzender-*

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

VCD Landesverband Baden-Württemberg e. V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart

Bearbeitung: Barbara von Eicken
Telefon: +49 (711) 22816-100
Telefax: +49 (711) 22816-199
E-Mail: VonEickenB@eba.bund.de
sb1-kar-stg@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 11.08.2014

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
59100-591gv/015-2014#006

VMS-Nummer: 257563

Betreff: VCD, Gleisneigung

Bezug:

Anlagen: 0

Sehr geehrter Herr Lieb,

ihr Antrag auf Informationsüberlassung wurde mit dem Schreiben vom 28. Mai 2014 vollständig und abschließend beantwortet.

Aus der Sicht der Eisenbahnaufsicht möchte ich Ihre Schreiben wie folgt beantworten:

Die Verpflichtung, die Sicherheit beim Bahnbetrieb herzustellen, liegt bei den beteiligten Eisenbahnunternehmen. Vor der Aufnahme des Betriebes ist von der Sicherheitsbehörde eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen. In diesem Verfahren wird u.a. geprüft, ob die Genehmigung gegebenenfalls mit Auflagen und Nebenbestimmungen verbunden werden muss, dabei werden z.B. auch die zu diesem Zeitpunkt eingesetzten Fahrzeuge, Betriebsverfahren und sonstige Rahmenbedingungen berücksichtigt. Eine Entscheidung über die Inbetriebnahme steht derzeit nicht an, daher können weitere Aussagen hierzu nicht getroffen werden.

Mit einem freundlichen Gruß und im Auftrag

Betriebs- und
Branchenpolitik
Zweigbüro
Industrie-, Struktur- und
Energiepolitik
Vorstand

Bahnindustrie: Branchenreport 2014

Mobilitätswende mit Innovationen und Guter Arbeit gestalten

Bahnindustrie und Eisenbahnbundesamt

„Schwarzer-Peter-Spiel“?

Der Streit zwischen dem Eisenbahnbundesamt (EBA), das für die Zulassungen zuständig ist, und der Bahnindustrie gipfelt in einem „Schwarzer-Peter-Spiel“. Die ständige Medienschelte führt zu einem Imageschaden der Branche – sogar für die deutsche Industrie. Wer soll im Ausland Produkte kaufen, die im Herstellerland nicht zugelassen sind?

In den letzten Jahren wurden immer öfter Fahrzeuge nach ihrer Fertigstellung nicht zugelassen. Das betraf alle Hersteller. Die dramatischen Zulassungsprobleme der deutschen Bahnindustrie haben für die Unternehmen erhebliche finanzielle Folgen. „Ende vergangenen Jahres [2012] haben rund 140 hochmoderne Züge im Wert von rund 550 Millionen Euro buchstäblich auf dem Abstellgleis gestanden.“ (VDB)

Die Bahnindustrie wirft dem EBA vor, dass

- sich der Zulassungsprozess unnötig in die Länge zieht,
- Entscheidungen willkürlich gefällt würden und der Ermessungsspielraum des einzelnen Beschäftigten des EBA zu groß sei.

Tatsache ist, dass das EBA seiner Aufsichts- und Kontrollpflicht kaum noch nachkommen kann, weil über viele Jahre hinweg ein ständiger Personalabbau erzwungen wurde. Insbesondere zwischen 2006 und 2008 sank die Zahl der Beschäftigten rapide.

Das Eisenbahnbundesamt wurde 1994 im Zuge der Bahnreform gegründet. Dies beendete auch die Systempartnerschaft zwischen den Herstellern und der Deutschen Bahn (DB). Bis 1994 waren die Bundesbahnzentralämter dafür verantwortlich, Fahrzeuge zu entwickeln, jahrelang zu testen und zuzulassen. Dies geschah gemeinsam mit der Industrie. Seit der Umwandlung der DB in die Deutsche Bahn AG und der daraus folgenden Neuausrichtung werden zugelassene Fahrzeuge bei der Industrie eingekauft. Eigenentwicklungen wie früher gibt es nicht mehr. Die Zulassungsverantwortung wurde dem neugeschaffenen EBA übertragen.

Sicherheit nachweisen

Nach der Bahnreform 1994 musste sich die Bahnindustrie das Know-how aneignen, um die Verantwortung (Risiko und Haftung) für die Sicherheit zu übernehmen. Allerdings wurde erst im Jahr 2012 im 5. Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) unmissverständlich festgeschrieben, dass die Bahnindustrie für die Sicherheit der Fahrzeuge entsprechend dem Stand der Technik verantwortlich ist. „Nach der neuen Gesetzesformulierung sind die Schienenfahrzeughersteller dafür verantwortlich, ein sicheres Produkt für die Inbetriebnahme dem Eisenbahnbundesamt vorzustellen“ (Prof. Dr. Pörner, Hauptgeschäftsführer des VDB). Anschließend sind die Fahrzeughalter für die Sicherheit verantwortlich. Dieser Nachweis für die Sicherheit und die funktionalen Anforderungen erfolgt durch technische Beschreibungen, Prüfberichte, Gutachten, Sicherheitsnachweise und -analysen. Das EBA überprüft bei der Erstinbetriebnahme

Abschluss von Schienen-Nutzer-Vereinbarungen zwischen Ulrich Homburg (DB) und Michael Clausecker (VDB) auf der Bahnkonferenz am 10. Januar in Düsseldorf

Die Konstruktion und endgültige Genehmigung erfolgen durch das Eisenbahnbundesamt. Dieses sitzt in Bonn.

Zwar ist eine Serienzulassung (Bauartzulassung) bereits heute möglich, aber die Zulassung von Plattformen wird weiterhin ein Streitpunkt sein, weil bei Veränderungen auf Modulebene innerhalb einer Plattform immer eine Kohärenzprüfung erforderlich bleiben wird. Das heißt, es muss nachgewiesen werden, dass „das zu betrachtende Fahrzeug mit anderen Teilsystemen über definierte Schnittstellen zusammenarbeiten kann" (Handbuch Eisenbahnfahrzeuge 2010) und neue Teilsysteme störungsfrei integriert wurden.
Ebenso bleibt es eine Ermessensfrage, ob in einem deterministischen Berechnungsverfahren oder bei einer empirischen Nachweisführung in einer Versuchsanordnung alle wichtigen Einflüsse, die bei der Betriebsbeanspruchung auftreten können, berücksichtigt wurden.

Unabhängigkeit des EBA

Insbesondere bei nicht eindeutig geführtem Nachweis, dass die geforderte Ausfallwahrscheinlichkeit (Safety Integrity Level [SIL]) unterschritten bleibt, kann es zu unterschiedlichen Bewertungen zwischen den Herstellern und der Zulassungsbehörde kommen. Gerade nach dem schrecklichen Unfall in Eschede mit über 100 Toten und dem Achsbruch bei einem ICE in Köln, der glücklicherweise ohne Personenschaden blieb, ist der Versuch, mögliche Risiken weitgehend auszuschließen, nachvollziehbar.
Die Unabhängigkeit der Zulassungsbehörde ist unabdingbar, auch weil sie immer wieder politischem Druck ausgesetzt ist. Dies zeigt auch die aktuelle Entscheidung des EBA zum Planfeststellungsverfahren des Stuttgarter Bahnhofs (S21). Laut des Vizepräsidenten des EBA, Schweinsberg, wurde bezüglich der Längsneigung von über 15‰ „kein gesonderter Sicherheitsnachweis erbracht, weil dieser nicht angefordert war". Nach der Eisenbahnordnung soll ein Bahnhof keine stärkere Neigung als 2,5‰ aufweisen. Das starke Gefälle birgt die Gefahr des unbeabsichtigten Wegrollens des Zuges bei einer Bremsprobe, stellt daher eine Gefährdung für die Fahrgäste dar und schließt ein Wenden von Zügen aus, weil eine Bremsprobe nicht sicher möglich ist. Nach offiziellem Sprachgebrauch wird aus dem Hauptbahnhof ein Haltepunkt werden.
Kollegen der Bahnindustrie, die im Zulassungsprozess arbeiten, sagen immer wieder, dass viele Probleme hausgemacht seien. Das betreffe schlecht geordnete Prozesse und knappe Lieferzeiten. Das Risikomanagement sei schwach ausgeprägt. Der Konkurrenzdruck und gesteigerte Gewinnerwartungen erhöhten den Kostendruck. Deshalb gebe es nicht genügend Personal. Dies wirke sich insbesondere in den Bereichen der Softwareentwicklung aus, weil hier die Entwicklungsaufwände wegen gestiegener Komplexität zunähmen.

Zeitdruck tangiert Sicherheit

Nach Ansicht des Branchenausschusses der Bahnindustrie der IG Metall sind die Fahrzeuge technisch wesentlich anspruchsvoller geworden. Aber es entsteht der Eindruck, dass sich die Hersteller zu wenig Zeit für die Entwicklung nehmen können.
Der Schienenverkehr ist die sicherste motorisierte Art der Fortbewegung. Damit das so bleibt, muss die Technik laufend auf den aktuellen Sicherheitsstand gebracht werden. Dazu sind Innovationen in der Technik und auch im Denken von Sicherheit notwendig. Die IG Metall-Betriebsräte der Bahnindustrie fordern, dass

- diese Innovationen erfolgen,
- die Beschäftigten ihre Ideen und ihre Kreativität einbringen können,
- die notwendigen Personalressourcen bereitgestellt werden und
- die Unternehmen für diese technologisch anspruchsvollen Projekte mehr (genügend) Zeit einplanen.

Das PZ-Interview mit Tanja Gönner, Umwelt- und Verkehrsministerin, über Ministerpräsident Stefan Mappus, Stuttgart 21, die Landtagswahl und ihre politischen Pläne

„Ich sehe meine Zukunft im Land"

Tanja Gönner verneint energisch im Interview mit den PZ-Redakteuren Andreas Pegel und Holger Knödel. Die Umwelt- und Verkehrsministerin, die immer wieder für ein Ministeramt in Berlin gehandelt wird, sieht ihre politische Zukunft in Baden-Württemberg.

Mal hart, mal energisch, mal nachdenklich: [illegible]

[illegible]

Zur Person

Tanja Gönner

[illegible]

Bundesamt verweigert Baufreigabe

[illegible]

Im kleinen Saal verlegen: [illegible]

Anlage2

Bahnhöfe und deren Ausstattung.

Durchgangsbahnhöfe und Kopfbahnhöfe.

(Zentralblatt der Bauverwaltung, 31. Jahrg., Nr. 10, 1. Februar 1911, S. 65. Mit Abb.)

Regierungs- und Baurat Denicke, Berlin hat rechnerisch das Verhältnis der Leistungsfähigkeit der Durchgangsbahnhöfe zu der der Kopfbahnhöfe im Grofsstadtverkehre ermittelt. Für einen Durchgangsbahnhof mit nur einer Bahnsteigkante für jede Fahrrichtung ist bei einer mittlern Zuggeschwindigkeit von 50 km/St und 6 Minuten Aufenthaltszeit die schnellste Zugfolge, das ist die Durchfahrzeit vom Vorsignale bis zum Auslösen der Sperre des Ausfahrsignales 10 Minuten, also können sechs Züge in einer Stunde verkehren, was in Berlin auch tatsächlich erreicht wird; bei zwei Bahnsteigkanten für jede Fahrrichtung ist die Leistung das doppelte, nämlich zwölf Züge in einer Stunde.

Dieselbe Rechnung für die verschiedenen Anordnungen der Kopfbahnhöfe hat folgende Ergebnisse:

1. Kopfbahnhof mit zwischen den Bahnsteigen liegenden Abstellgleisen:
   2 einfahrende Züge in 12 Minuten und
   2 ausfahrende » » 11 »
2. Kopfbahnhof mit aufserhalb der Hauptgleise liegenden Abstellgleisen:
   2 einfahrende Züge in 13 Minuten und
   2 ausfahrende » » 11 »
3. Kopfbahnhof mit zwischen und zu beiden Seiten, also unabhängig von den Hauptgleisen liegenden Abstellgleisen:
   2 einfahrende Züge in 12 Minuten und
   2 ausfahrende » » 11 »

also trotz der kostspieligen Anlage kein Vorteil der Anordnung 1. gegenüber.

Der Verfasser stellt auf Grund dieser Untersuchungen fest, dafs die Leistungsfähigkeit der Durchgangsbahnhöfe den Kopfbahnhöfen gegenüber meist überschätzt wird. Erfordert der wachsende Massenverkehr noch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes, so mufs die Anzahl der Bahnsteige vermehrt werden, was bei Kopfbahnhöfen meist mit geringeren Schwierigkeiten verbunden ist, als bei Durchgangsbahnhöfen. H—s.

Anlage 24

WIKIREAL.ORG
Zur Erforschung der Wahrheit bedarf es notwendig der Methode.
René Descartes
Das Faktencheck-Portal

Rückbau der Leistungsfähigkeit durch Stuttgart 21

Kurzgutachten zur Information des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt
@wikireal.org

Garching, 09.03.2017

Das Projekt Stuttgart 21 verringert die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs um rund 30 % gegenüber dem Status Quo. Die verringerte Kapazität wurde 2014 vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt. Neuere Untersuchungen wie der Stresstest von 2011 sind ohne rechtliche Relevanz und außerdem mit Regelverstößen behaftet, die die Vertreter der Deutschen Bahn AG (DB AG) schon faktisch eingestanden haben. Der Stresstest wurde dementsprechend auch zuletzt nicht mehr von der DB als Leistungsnachweis angeführt. Bahn-Vorstand und -Aufsichtsrat wurden wiederholt auf den illegalen und vertragsbrüchigen Rückbau der Kapazität hingewiesen, ohne verantwortungsgemäß eine Faktenklärung oder den Projektabbruch zu veranlassen.

Inhalt

Leistungsrückbau in der Planfeststellung 1
1. Täuschung über die Leistungsfähigkeit in der Planfeststellung 1
2. Bestätigung des Kapazitätsrückbaus durch den VGH 2014 2
Kein späterer Leistungsnachweis 2
3. Gutachten von Prof. Martin 2005 2
4. Stresstest 2011 3
Keine sachliche Entkräftung der Leistungskritik 4
5. Keine Entkräftung der Leistungskritik durch die DB Netz AG 4
6. Nachweis des Rückbaus laut Bahn-Gutachtern 5
7. Keine Entkräftung der Leistungskritik von anderer Seite 7
Unterlassene Aufklärung 10
8. Rechtliche Relevanz der Leistungsfähigkeit 10
9. Vorstand und Aufsichtsrat haben die Leistungsfähigkeit nicht geklärt 11
Einzelnachweise 12

Leistungsrückbau in der Planfeststellung

1. Täuschung über die Leistungsfähigkeit in der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) vom 28.01.2005[1] bescheinigte dem neuen Tiefbahnhof von „Stuttgart 21“ eine „ausreichende und zukunftssichere Bemessung“ auf Basis der Gutachten von Prof. Gerhard Heimerl[2] und Prof. Wulf Schwanhäußer[3] von 1997. Der Bahnhof reiche für „32 bis 35 Gleisbelegungen [=Züge] je Stunde“ aus. Damals fuhren jedoch schon im Kopfbahnhof 38 Züge in der Spitzenstunde.[4]

Die Diskrepanz gegenüber der damals schon höheren Leistung des Kopfbahnhofs blieb unentdeckt, da der Gutachter und Projektvater Prof. Heimerl den für ein solches Bemessungsgutachten zwingend erforderlichen Vergleich mit der Ist-Situation unterließ. Gleichermaßen stellte er nicht einmal dar, inwieweit das von ihm untersuchte Betriebsprogramm dem für Stuttgart 21 geplanten Verkehrswachstum entspricht. Zahlreiche weitere Täuschungen und methodische Fehler wie zu kurz angesetzte Haltezeiten von nur knapp über 2 Minuten sind dem Gutachten anzulas-

ten. Schwanhäußer bescheinigte dann dem Heimerl'schen Betriebsprogramm in einer ausgesprochen fehlerhaften und unvollständigen Ergebnisdarstellung eine „gute bis sehr gute Betriebsqualität".

Dabei hatte Schwanhäußer bspw. verschwiegen, dass er selbst aufgrund der Zulaufsituation eine Leistungsgrenze von 32,8 Zügen pro Stunde für Stuttgart 21 bestimmt hatte. Und er behauptete auch, dass das Betriebsprogramm mit 32 Zügen pro Stunde „wesentliche Erhöhung des Angebotes an Zügen gegenüber dem Istzustand" (mit damals 38 Zügen pro Stunde) bedeute. Rund 25 wesentliche Fehler und Lücken in den Stellungnahmen der Planfeststellung täuschten über die tatsächlich unzureichende Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs hinweg.[5]

Der VGH Baden-Württemberg musste sich dementsprechend 2006 in seiner Überprüfung der Planfeststellung auf die Ergebnisaussagen von Heimerl, Schwanhäußer und von Prof. Ullrich Martin (Abschnitt 3) verlassen. Es ist dem Gericht (wie auch den Klägern) nicht zuzumuten, den zahlreichen regelwidrigen Annahmen und Argumentationslücken in den Arbeiten der Gutachter nachzuspüren. Somit verließ sich das Gericht letztlich auf deren Autorität und zitierte die unzutreffenden Ergebnisaussagen.[6]

2. Bestätigung des Kapazitätsrückbaus durch den VGH 2014

Das Verfahren von 2006 wurde vom VGH 2014 überprüft und das frühere Urteil bestätigt.[7] Die Enteignung sei kein schwerer Nachteil für das Gemeinwohl, der die Rechtskraft des früheren Urteils durchbreche. „Die Kapazität von 32 Zügen pro Stunde"[8] des Tiefbahnhofs sei ebenso wie die Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen keine neue wissenschaftliche Erkenntnis, die die Rechtskraft durchbrechen könne, sondern sei seit 2006 unverändert. Damit bestätigt der VGH aber ausdrücklich den Rückbau der Leistungsfähigkeit. Ausdrücklich formuliert der VGH dabei, dass die Baumaßnahme von Stuttgart 21 „rechtwidrig" sein könne.

Angreifbar erscheint die Abwägung des VGH, den dramatischen Rückbau der Kapazität – deutlich unter den aktuellen Bedarf und weit unter dem geplanten Wachstum – nicht als schweren Nachteil für das Gemeinwohl zu bewerten. Gleichermaßen unverständlich erscheint, dass die von Klägerseite im Verfahren umfassend dargestellten Maßnahmen der Gutachter der DB AG (die zuvor erwähnten 25 schweren methodischen Fehler und Täuschungen) zur Verdeckung des Rückbaus nicht als „unrichtige und unvollständige Angaben"[9] gewertet wurden, aufgrund derer die Baugenehmigung für Stuttgart 21 zurückgenommen werden müsste.

Kein späterer Leistungsnachweis

3. Gutachten von Prof. Martin 2005

Prof. Ullrich Martin, Nachfolger Heimerls am Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart, hatte 2005 für S21 einen „optimalen Leistungsbereich von 42 bis 51 Zügen" ermittelt[10] und in der Presse noch während des Gerichtsverfahrens die 51 Züge als „real sinnvoll fahrbar" bezeichnet.[11] 2012 stellte er dann klar, dass die praktische Kapazität vielmehr nahe 42 Zügen zu sehen sei.[12] Wird auch Martins extrem kurze Haltezeit von im Mittel nur 1,6 Minuten auf realistische Werte korrigiert, verbleiben auch hier nicht mehr als 32 Züge (siehe Abb. S. 7). Darüber hinaus hatte Martin 2005 den Kopfbahnhof sogar nach eigener Darstellung systematisch benachteiligt und für Stuttgart 21 Engpässe ausgeblendet.[4]

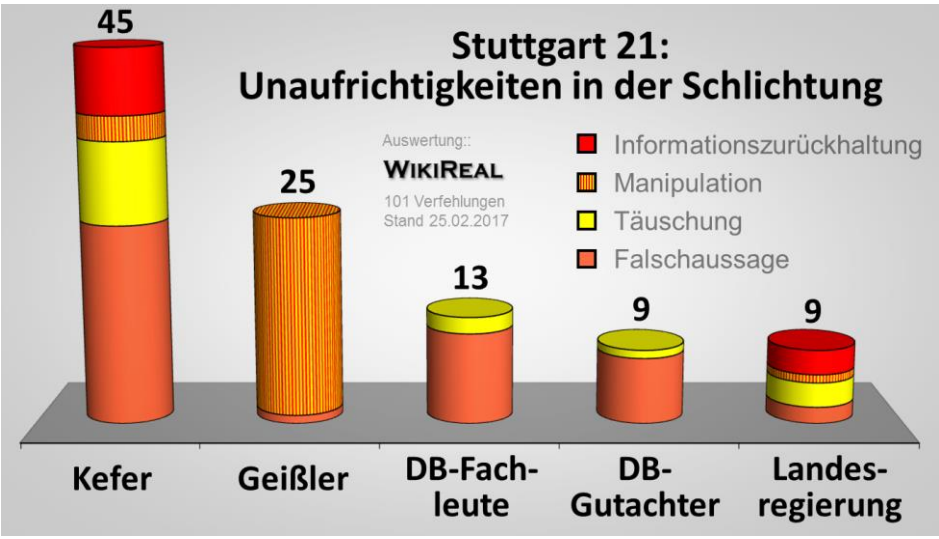
Mit der Rücknahme der Kapazitätsaussage des Martin-Gutachtens ist auch die sachliche Basis des VGH-Urteils von 2006 entfallen, da der VGH die 51 Züge noch als Beleg für eine "überlegene Aufnahmefähigkeit" von S21 herangezogen hatte.[6]

4. Stresstest 2011

Nach dem VGH-Verfahren war die Leitungsfähigkeit von Stuttgart 21 dann in der Schlichtung zu Stuttgart 21 im Herbst 2010 das beherrschende Thema. Die Auswertung der Schlichtung zeigt die argumentative Not, in der man sich zur Rechtfertigung des vermeintlich bestgeplanten Projekts befand. Es wurden rund 100 schwerwiegende Unaufrichtigkeiten zur Beschönigung von Stuttgart 21 nachgewiesen. Ein Großteil der Falschaussagen und Täuschungen ist von dem DB Technik-Vorstand Dr. Volker Kefer und zahlreiche Manipulationen des Diskussionsverlaufs zur Vermeidung von Punktgewinnen der Kritiker sind von Schlichter Dr. Heiner Geißler zu verantworten (Abb. unten).[13] Rund die Hälfte der Verfehlungen betraf das Thema Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21, etwa ein Viertel betraf die Kosten, der Rest verteilte sich auf Sicherheitsthemen, die Neubaustrecke und die Kopfbahnhof-Alternative K21.

Bahnvorstand Kefer hat einen Großteil der Falschaussagen in der Schlichtung zu verantworten.[14] Dabei operierte er wiederholt mit erfundenen Daten, die auffällig oft mit der Ziffer 3 verbunden waren, wie „300 systembedingte Kreuzungen“, „30 Jahre Verzögerung durch K21“ und „300 Ordner zur Geologie“. Vor allem informierte der die Schlichtungsteilnehmer und die Öffentlichkeit falsch zu vermeintlichen Nachteilen des Kopfbahnhofs und zu nicht zutreffenden Vorteilen des Durchgangsbahnhofs. Er hat auch als zuständiger Vorstand einen Großteil der ungerechtfertigten Zurückhaltungen von Informationen zu verantworten. Zahlreiche vorliegende Fahrplandaten wurden zwar zur Argumentation verwendet aber nicht offengelegt. Und obwohl die Leistungsfähigkeit das Hauptthema der Schlichtung war, wurde erst nach vier Wochen, zwei Wochen vor Abschluss der Schlichtung, ein Spitzenstundenfahrplan zur Verfügung gestellt.

Das Gutachten von Prof. Martin mit den 51 Zügen war offenbar schon zur Zeit der Schlichtung aus Sicht der DB AG so wenig belastbar, dass es nicht mehr als Nachweis der Leistungsfähigkeit herangezogen wurde. So dass man sich auf den sogenannten „Stresstest“ zum vermeintlichen



Für 45 % der Unaufrichtigkeiten in der Schlichtung ist Bahnvorstand Kefer verantwortlich *v.a. mit Falschaussagen und Informationszurückhaltungen, mit 25 % trägt Schlichter Geißler den zweitgrößten Anteil über eine manipulative Gesprächsführung, die eine Aufklärung verhinderte.*[13]

Nachweis einer Kapazität von 49 Zügen pro Stunde einließ.

Der Stresstest krankt an einer Vielzahl von methodischen Fehlern bzw. Verstößen gegen die einschlägige Richtlinie 405,[15] die die Bahn als Grundlage der Simulation angegeben hatte.[16] Zum Beispiel: Hohe Verspätungen, die die Qualität des Bahnhofs testen sollten, wurden auf unkritische Werte gekappt und dazu auch noch das MVI falsch informiert. Ein unzulässiger Verspätungsabbau wurde damit gerechtfertigt, dass ein anderer unzulässiger Verspätungsabbau unterlassen wurde. Verspätungen wurden auch schon abgebaut, noch bevor sie in die Simulation eingebracht worden waren. Die Ziel-Betriebsqualität wurde gegenüber der Vorgabe im Schlichterspruch einfach um eine Stufe gesenkt. Für die in der Simulation schon kritische S-Bahn wurden 94 % Pünktlichkeit angesetzt, obwohl dieser Wert in der Realität seit Jahren bei 80 % liegt. Und dem Landesverkehrsministerium wurde durch eine Täuschung über die Zeitbegriffe die Zustimmung zu regelwidrig zu kurzen Haltezeiten abgerungen.

Zu der Kritik am Stresstest gab es eine Diskussion mit der DB AG und dem Stresstest-Auditor, der SMA und Partner AG, über das Landesverkehrsministerium (MVI). Sie startete im Frühjahr 2012[17] und mündete in einen umfangreichen Fragenkatalog des Autors vom 27.05.2013,[18] der die DB AG und die SMA mit den schon faktisch eingestandenen Richtlinienverstößen konfrontierte. Daraufhin hatte die DB AG diese Diskussion ohne Erwiderung zur Feststellung der faktisch eingestandenen Fehler in der Simulation abgebrochen.[19]

Bemerkenswert ist, dass die Vertreter der DB AG in der Sondersitzung des S21-Ausschusses des Stuttgarter Gemeinderats vom 26.10.2016 den Stresstest nicht mehr als Nachweis der Leistungsfähigkeit anführten,[20] sondern nur noch mit nicht quantifizierten qualitativen Vorteilen des Durchgangsbahnhofs argumentierten. Diese Vorteile sind jedoch in dem bekannten Leistungsvorteil von Durchgangs- gegenüber Kopfbahnhöfen schon enthalten. Dieser beträgt rund 40 %,[21] so dass sich bei halber Gleiszahl ein Minus an Kapazität von rund 30 % ergibt.[22]

Keine sachliche Entkräftung der Leistungskritik

5. Keine Entkräftung der Leistungskritik durch die DB Netz AG

Die Vertreter der DB AG haben es nicht nur in der Schlichtung, sondern in sämtlichen Verfahren nicht vermocht, die Leistungskritik nachvollziehbar zu entkräften. In allen Fällen wurden die offenen Fragen überhaupt nicht beantwortet oder nur mit einer allgemeinen Antwort bedacht, die am sachlichen Kern vorbei ging, oder es wurde mit Falschaussagen gearbeitet.

Die ausführlichste Stellungnahme erfolgte im Planfeststellungsverfahren zu PFA 1.3 der Filderstrecke. Hier hatte die DB AG 202 Fragen nach Anforderung des Regierungspräsidiums Stuttgart zu beantworten und dies auch in der öffentlichen Anhörung zugesagt. Dies war die Bedingung für den Abbruch der Diskussion zur Leistungsfähigkeit auch in diesem Gremium. Nachdem die Vertreter der DB AG am ersten Tag zur Leistungsfähigkeit stark unter Druck gerieten, wurden dem Unterzeichner am Folgetag die Fortsetzung seine Vortrags untersagt und auf die schriftliche Beantwortung verwiesen.[23]

In diesem rechtlich vorgeschriebenen Verfahren, das eine Voraussetzung für die Erstellung des Planfeststellungsbescheids ist, erlaubte sich die DB AG, alleine 15 der an sie gerichteten Fragen vollständig zu übergehen. In insgesamt 98,3 % der Fragen erfolgte keine Antwort, bzw. eine am Thema vorbei gehende bzw. eine glatte Falschaussage als Antwort (Abb. unten). In nur 1,7 % der Fragen erfolgte eine aufklärende Antwort in der Sache. Dies war im Wesentlichen das Eingeständnis, dass zum Stresstest in der Anhörung falsche Daten veröffentlicht worden waren. Somit lagen bis zum Ende des Anhörungsverfahrens keine belastbaren Daten des Stresstests vor.

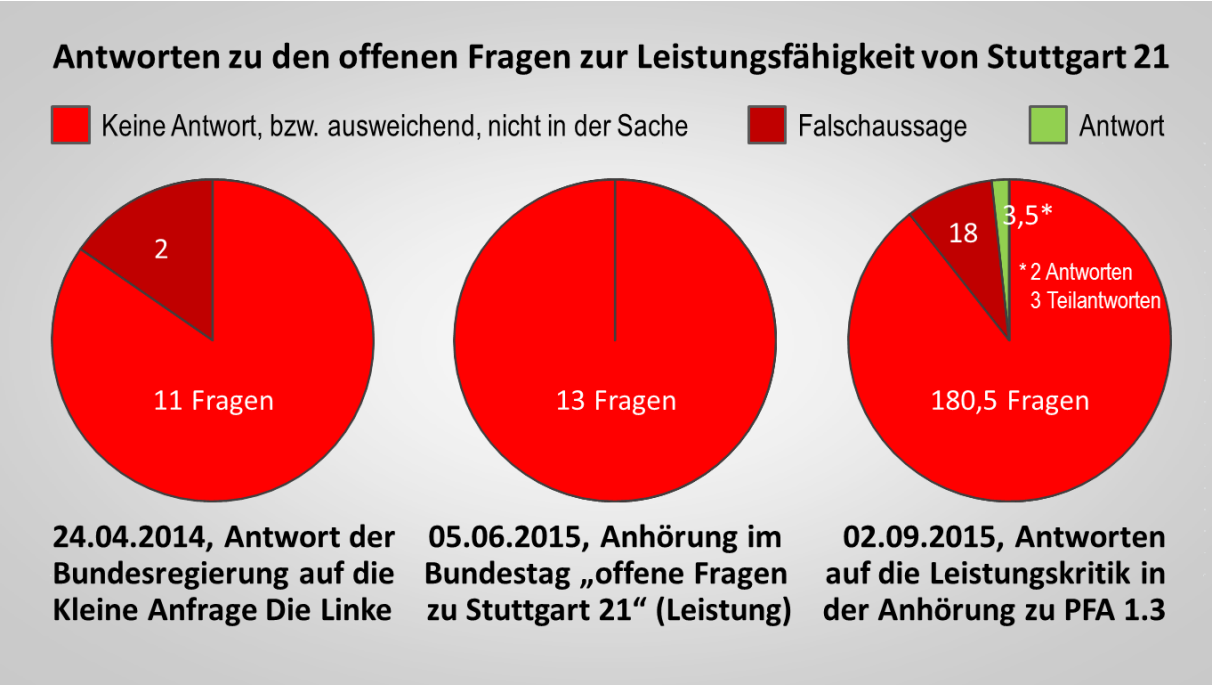
Auch bei der Kleinen Anfrage an die Bundesregierung zur Leistungsfähigkeit von S21 ergibt eine Auswertung der (von der DB zugelieferten) Antworten der Bundesregierung vom 24.04.2014, dass nahezu sämtliche Fragen nicht bzw. ausweichend oder falsch beantwortet wurden (Abb.).[24]

Die am 22.12.2014 von der gesamten Opposition an die Bundesregierung gerichteten „offenen Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21“[25] betrafen überwiegend die Leistungsfähigkeit. Zu der Anhörung vom 06.05.2015 im Bundestags-Verkehrsausschuss nahmen sich die Experten der DB AG heraus, nicht einmal eine schriftliche Stellungnahme einzureichen.[26] In der mündlichen Verhandlung blieben 100 % der konkreten Fragen zum Thema Leistungsfähigkeit in der Sache unbeantwortet (Abb.).[27] Bahnvorstand Kefer sagte unzutreffend aus, es gäbe dazu „nichts Neues“.[28]

Die Sprachlosigkeit der Bahnvertreter zu den klar vorgetragenen Kritikpunkten erscheint als Eingeständnis der Unfähigkeit, die Kritik sachlich zu wiederlegen. Dies wundert nicht, da die Kritik ja auch weitgehend mit den Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter geführt wird (Folgeabschnitt).

6. Nachweis des Rückbaus laut Bahn-Gutachtern

Bemerkenswert an der Kritik der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist, dass sie überwiegend mit



Keine Entkräftung der Leistungskritik durch die DB AG. *Antwortquoten zum Thema Leistungsfähigkeit. Keiner der Kritikpunkte wurde in der Sache, nach wissenschaftlichen Kriterien nachvollziehbar beantwortet. Im Wesentlichen nur dort, wo die DB eingestand, mit falschen Stresstestdaten operiert zu haben, gab es eine belastbare Antwort.*

den Dokumenten und Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter geführt wird, wie zuvor immer wieder gezeigt. Sollte der Aufsichtsrat sich der Leistungskritik nicht stellen, bleibt dieser Widerspruch unaufgelöst. Der Aufsichtsrat würde sich dann bewusst für eine „alternative Wahrheit" entscheiden und sehenden Auges und unter Missachtung seiner Verantwortung gegenüber den Aktionären den vollständigen Blick auf die gesamten Darstellungen der Vertreter der DB AG zum Thema verweigern.

Es sind so prominente Vertreter wie der Projektvater Prof. Gerhard Heimerl und der seinerzeitige Technik-Vorstand der DB AG Dr. Volker Kefer, die damit argumentieren, dass Durchgangsbahnhöfe nur halb so viele Gleise benötigen. Dabei übersehen sie, dass somit bei halber Gleiszahl sich gar kein Leistungsplus ergibt[29]. Und für die über viele Jahre beschworene Verdopplung der Kapazität durch den Tiefbahnhof fehlt dann immer noch ein Faktor Zwei:

> *„Man benötigt [im Durchgangsbahnhof ggü. dem Kopfbahnhof] aus den gerade dargestellten Modellen nur die Hälfte der Gleise, wegen der Aufteilung des Vorfeldes und weil grundsätzlich in Fahrtrichtung weitergefahren wird."*
>
> DR. VOLKER KEFER, DB-TECHNIK-VORSTAND IN DER SCHLICHTUNG 2010[30]

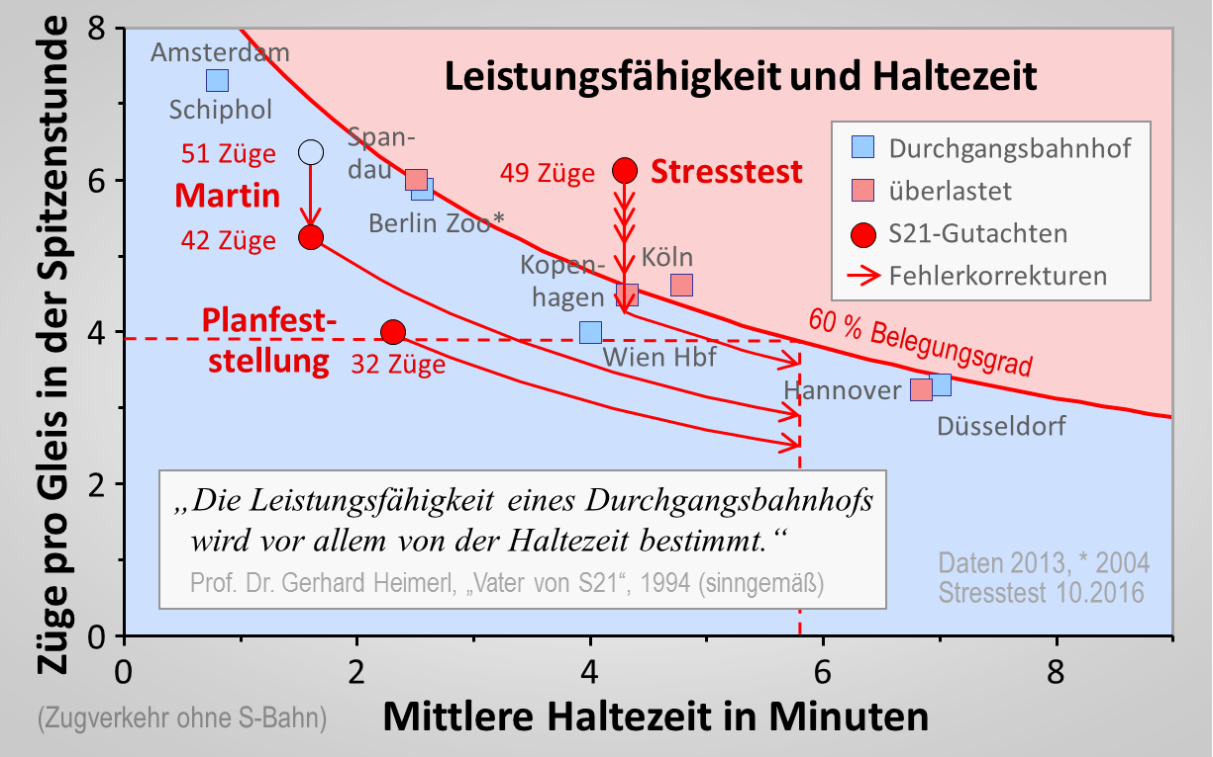
> *"Es ist international unstrittig, dass ein Kopfbahnhof doppelt so viele Gleise braucht wie ein Durchgangsbahnhof."*
>
> PROF. DR. GERHARD HEIMERL, „VATER" VON S21, 2011[31]

Diese Hypothese ist wissenschaftlich nicht belegt. Im Gegenteil, der Vergleich deutscher Großbahnhöfe ergab einen Vorteil der Durchgangsbahnhöfe von nur rund 40 %.[21] So ergibt sich wie erwähnt vielmehr ein Kapazitätsminus von 30 %. Tatsächlich beruhen die Aussagen von Kefer und Heimerl auf einer grob unrichtigen Modellbetrachtung.[32]

Die wichtigste Bahnhofsplaner-Kennzahl, der sogenannte Belegungsgrad[33], wurde auch von Heimerl und Schwanhäußer zur Plausibilisierung der Auslegungsleistung von Stuttgart 21 eingesetzt. Er gibt an, zu welchem Anteil einer Stunde die Bahnhofsstruktur belegt ist. Ab 60 % Belegung gilt ein Knotenbahnhof als überlastet, wie Heimerl und Schwanhäußer in mehreren Zitaten aussagten.

Der Stresstest mit 49 Zügen in der Spitzenstunde befindet sich selbst bei günstiger Rechnung und trotz seiner viel zu geringen Haltezeit von 4,3 Minuten weit im unfahrbaren Bereich mit 73 % Belegungsgrad. An der Grenze zur Überlastung bei einem Belegungsgrad von 60 % und bei realistischeren 5,8 Minuten mittlere Haltezeit (orientiert an Köln und Hannover Hbf), ergeben sich umgekehrt nur noch 29 Züge pro Stunde als realistischer Kapazitätswert (Abb. Folgeseite).

Auch die Simulationen der Gutachter der DB AG zur Überprüfung der Dimensionierung der Fußgängeranlagen im Tiefbahnhof belegen den Rückbau. Den Gutachtern wurde selbst 2009 und 2012 noch ausdrücklich ein Betriebsprogramm mit 32 Zügen pro Stunde als Grundlage für die Dimensionierung des Bahnhofs vorgegeben, was die Auslegung als Rückbau bestätigt.[34] Diese niedrige Belastung berücksichtigte insbesondere nicht die in jedem Fall für eine Leistungserhöhung nötigen Doppelbelegungen mit zwei an einer Bahnsteigkante hintereinander haltenden Zügen (was deutlich mehr Personen auf den Bahnsteig bringt). In weiteren Parametern war die Simulation unzulässig erleichtert worden. Dennoch fielen hier schon zahlreiche Durchgänge als nicht ausreichend leistungsfähig durch. Somit ist der Bahnhof laut den Gutachtern der DB nicht nur aufgrund der Gleisanlagen, sondern auch wegen der Engpässe für die Fußgänger nicht in der Lage, auch nur 32 Züge pro Stunde zu verarbeiten.[35] Dieses schlechte Abschneiden der Fußgäneranlagen überrascht nicht, da die Durchgangsmindestbreite, die auch am Bahnsteigende



Grenzen für die Leistungsfähigkeit von Durchgangsbahnhöfen laut dem S21-Projektvater. *Für einen Umsteige- und Kreuzungsbahnhof wie S21 mit hohem Fahrgastaufkommen sind nicht mehr als 4 Züge pro Gleis machbar, also bei 8 Gleisen im Bahnhof 32 Züge pro Stunde. Oberhalb 60 % Belegungsgrad liegen überlastete Bahnhöfe, Heimerl sah 50 % als vertretbar. Für S21 wurden zu kurze Haltezeiten und im Stresstest mehrere regelwidrige Parameter angesetzt.*

eines Kleinbahnhofs gilt, hier an den stark belasteten Durchgängen in Bahnsteigmitte an einem der fahrgaststärksten Umsteige- und Knotenbahnhöfe Deutschlands angesetzt werden.[36]

Die Vertreter der DB AG informierten hierzu den Stuttgarter Gemeinderat in mehreren Punkten mit unzutreffenden Tatsachenbehauptungen[35] und täuschten somit einen Finanzierungspartner über wesentliche Eigenschaften des Projekts. Der Aufsichtsrat war hierzu ausdrücklich vom Unterzeichner im Detail unterrichtet worden.[63]

7. Keine Entkräftung der Leistungskritik von anderer Seite

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erhalten in der Frage der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 keine Entlastung von anderer Seite in Form einer sachlichen Entkräftung der Kritik oder einem klaren Bekenntnis zu einer erwiesenermaßen ausreichenden Kapazität.

Keine Entlastung von der Bundes- und Landesregierung

Selbst Bundes- und Landesregierung behaupten schon lange nicht mehr, Stuttgart 21 weise eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Vielmehr wird die Frage der möglicherweise ungenügenden Leistungsfähigkeit lediglich auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs vertagt. Diese Aussagen sind geeignet, das Ansehen der deutschen Verkehrspolitik erheblich zu beeinträchtigen.

„Sollten sich im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ Sachverhalte ergeben, die ein Verfahren nach § 11 AEG erfordern, ist es ausreichend, dieses zeitnah zur Außerbetriebnahme des bisherigen Bahnhofs und seiner Zulaufstrecken zu führen.“

ENAK FERLEMANN, BMVBS, 15.12.2011[37]

Im Klartext: Die Frage, ob Stuttgart 21 zu klein ist, soll zur Inbetriebnahme geklärt werden. Dem schließt sich Baden-Württembergs Landesverkehrsminister an:

„Der Rückbau der Schiene ist doch erst nach Fertigstellung des Bahnhofes zu klären.“

LANDESVERKEHRSMINISTER WINFRIED HERMANN, 21.11.2012[38]

Keine Entlastung vom EBA

Auch die von der Bundesregierung beaufsichtigte Genehmigungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), will eine ausreichende Kapazität noch nicht bestätigen, sondern vertagt diese Bewertung unverantwortlich und ansehensschädigend auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme:

Aus dem Brandschutz ergeben sich Rückwirkungen auf die Leistungsfähigkeit. So ist fraglich, ob die für ein Leistungsplus in jedem Fall notwendigen Doppelbelegungen überhaupt evakuiert werden können. Zur Genehmigung des Brandschutzes erläutert das EBA, dass erst zur Inbetriebnahme geklärt zu werden brauche, ob „betriebliche Regelungen“ nötig seien.[39] Das heißt, ob dem Bahnhof der Brandschutz oder die ihn rechtfertigende Kapazität fehlt, soll erst nach Fertigstellung des Baus geklärt werden!

Auch aufgrund der sechsfach über dem Sollwert der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) liegenden Gleisneigung im Tiefbahnhof ergeben sich Rückwirkungen auf die Leistungsfähigkeit (insbes. auch in Bezug auf die Zulässigkeit von Doppelbelegungen).[40] Auch hier schrieb das EBA, dass über "Auflagen und Nebenbestimmungen" erst für die "Inbetriebnahmegenehmigung" entschieden werden würde.[41] Und das Bundesverkehrsministerium äußerte dazu, dass über "betriebliche Maßnahmen", um die "Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten", zur "Inbetriebnahme" zu entscheiden wäre.[42] Auch in der Anhörung am 16.03.2016 im Bundestag-Verkehrsausschuss zur Frage der Zulässigkeit von überhöhten Gleisneigungen wie bei Stuttgart 21 verschob EBA-Präsident Gerald Hörster diese Bewertung auf die Inbetriebnahmeprüfung.[43]

Die Aufgabe des EBA ist schon für die Baugenehmigung (Planfeststellung) die Prüfung der technischen Machbarkeit des Projekts. Dazu gehört, dass sich grundlegende Anforderungen wie die Leistungsfähigkeit, die das Projekt rechtfertigt und die Sicherheit sich nicht gegenseitig ausschließen dürfen. Die vorstehenden Einlassungen des EBA sind geeignet, das Ansehen der deutschen Ingenieurwissenschaften und der öffentlichen Behörden zu beschädigen.

Im Planfeststellungsverfahren zu PFA 1.3a bekennt sich die DB zwar wiederholt zum Ziel einer Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Stuttgart, bleibt aber jeglichen Nachweis einer Leistungssteigerung schuldig. Es werden keine Arbeiten von Heimerl, Schwanhäußer, Martin und auch nicht der Stresstest genannt, auch nicht durch Verweis auf frühere Planfeststellungsunterlagen.[44] Es wird lediglich zur Begründung der Planrechtfertigung ohne jeden Beleg behauptet, das Vorhaben steigere die Leistungsfähigkeit. Erst das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) führt den Stresstest im Anhörungsbericht ein. Nachdem substantielle Antworten der DB im Anhörungsverfahren auf die Kritik am Stresstest fehlen (Abschnitt 5), übergeht das Regierungspräsidium ohne weitere Begründung die Nachweise und Eingeständnisse der Richtlinienverstöße und wählt willkürich allein die Betrachtung der Abschätzung nötiger Fehlerkorrekturen aus. Hier präsentiert das RP andere, überwiegend eigene, Einschätzungen der resultierenden Fehlerkorrekturen. Mangels substantieller Einlassungen der DB präsentiert das RP auch zu den anderen Kritikpunkten an der

Planrechtfertigung zahlreiche eigene Überlegungen.[45] Auf diese beruft sich dann das EBA in der Genehmigung, wenn es bspw. der Stresstest als Nachweis für weitere Leistungsreserven angeführt.[46] Das EBA beruft sich damit kaum noch auf auf Ausführungen des Vorhabenträgers, da dieser praktisch keine eigenen Darstellungen lieferte. Die Genehmigungsbehörden RP und EBA konstruieren selbst überwiegend aus eigenen Überlegungen eine Planrechtfertigung ohne jeden wissenschaftlichen Beleg. Es fehlt also auch hier an einer nachvollziehbaren Entkräftung der Leistungskritik. Wie grob unrichtig dieses Vorgehen ist, zeigt die am Ende dieses Abschnitts zitierte hochkarätige Arbeit von Prof. Ingo Hansen mit einer vernichtenden Kritik am Stresstest.

Keine Entlastung vom Stuttgarter Gemeinderat

Auch das Verfahren im Stuttgarter Gemeinderat zum 4. Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 bringt keine Entlastung. Wegen der unzureichenden Leistungsfähigkeit soll der Gemeinderat den Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 kündigen, da die Geschäftsgrundlage entfallen ist. Der Stuttgarter Gemeinderat lehnte am 02.07.2014 auf Basis der Stellungnahme des städtischen Gutachters Prof. Christian Kirchberg das Bürgerbegehren ab. Der Gutachter, dem sich die Stadtverwaltung vollkommen anschloss, hatte zu dem Vorwurf des Leistungsrückbaus gegenüber der Leistung des Kopfbahnhofs von 38 Zügen pro Stunde argumentiert: Von einem Rückbau könne nicht die Rede sein, da dem Tiefbahnhof eine Kapazität von 32 Zügen vom VGH bescheinigt worden sei.[47] Dass aber 32 unmöglich mehr als 38 sein kann, wurde vom Gemeinderat übersehen.

In dem Widerspruch[48] der Vertrauensleute wurde klargestellt, dass der Gutachter über den logischen Fehler hinaus wesentliche Sachverhalte unzutreffend wiedergegeben hatte, ja sogar infrage stand, ob er die von ihm zitierten Dokumente überhaupt gelesen hatte. Die Stadt beauftragte den derart schwerwiegend kritisierten Gutachter mit der Prüfung seiner Fehler. Kirchberg erstattete ein zweites Gutachten, in dem er keinen der gegen ihn erhobenen Kritikpunkte aufgriff und entkräftete, nur ohne Beleg behauptete, seine früheren Aussagen seien richtig.[49] Im Übrigen gutachtete er, dass sein Gutachten von 2015 im dem grundlegenden Punkt des Wirkungskreises der Gemeinde falsch wäre und nun das Gegenteil von seiner damaligen Aussage gelte, weshalb das Bürgerbegehren unzulässig wäre. Dem widersprach zwar eine von den Vertrauensleuten angefragte Münchner Großkanzlei,[50] dennoch wurde das Bürgerbegehren am 08.12.2016 auf dieser Basis abgelehnt.[51]

Keine Entlastung vom VGH, vielmehr Bestätigung des Rückbaus

Wie in Abschnitt 2 dargestellt, bestätigt der VGH ausdrücklich die mit 32 Zügen pro Stunde unter der heutigen Leistung des Kopfbahnhofs liegende Kapazität von Stuttgart 21.

Keine Entlastung vom der Staatsanwaltschaft Berlin

In den Verfahren zu verschiedenen Strafanzeigen bei der Staatsanwaltschaft Berlin wurde die Frage der ungenügenden Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 im Zusammenhang mit den resultierenden Vermögensschäden als Grundlage des Vorwurfs der Untreue angeführt.[52] Diese Argumentation wurde jedoch von der Staatsanwaltschaft nicht gewürdigt und zuletzt nur noch auf den fehlenden Nachweis „billigender Inkaufnahme eines Vermögensnachteils bei der Bahn“ eingegangen. Insofern wird auch hier keine juristische Bewertung zur Leistungsfähigkeit gegeben.

Keine Entlastung von der Wissenschaft, vielmehr Stützung der Kritik

Auch von Seiten der Wissenschaft kommt keine Entlastung. Mehrere unabhängige Autoren bezweifeln die Leistungsfähigkeit.[53] Es gibt keine von der Bahn unabhängigen Arbeiten mit positivem Tenor und von den Autoren der Bahn wird auch keine nachvollziehbare Entkräftung der

Kritik geleistet, vielmehr werden zugunsten von S21 lediglich qualitative Argumente ohne quantitativen Nachweis vorgetragen.[54] Kein internationaler Fachartikel greift das vermeintlich hochleistungsfähige S21-Bahnhofskonzept auf, dessen behaupteter Leistungsvorteil für viele überlastete Großbahnhöfe weltweit die Lösung sein könnte.

Vielmehr erschien jüngst eine hochkarätige Arbeit von Prof. Ingo Hansen,[55] einem der international führenden Fachleute auf dem Gebiet der Kapazität von Eisenbahn-Infrastruktur. Hansen hatte diese Arbeit auf der "14. World Conference of Transport Research 2016" in Shanghai vorgetragen. Er formuliert vernichtende Kritik insbesondere an dem Stresstest und leistet sich eines der in wissenschaftlichen Artikeln ganz seltenen Ausrufezeichen: "Somit ist die von den Stresstest-Simulationen berichtete Leistungsfähigkeit viel zu optimistisch verglichen mit den praktischen Erfahrungen!"[56] Insbesondere zweifelt Hansen an, dass die Simulation die Schlüsselgröße der "Verspätungen pro Zug" realitätsnah wiedergibt, wegen unrealistischer und vor allem nicht an der Praxis geeichter Eingangsgrößen. Hansen schickt die DB AG zum Nachsitzen, sie soll ihre Hausaufgaben machen mit ordentlichen Statistiken zu realen Haltezeiten und praxisnahem Verspätungsgeschehen, um anschließend ihre Richtlinien für Kapazitätsermittlung zu überarbeiten.

Unterlassene Aufklärung

8. Rechtliche Relevanz der Leistungsfähigkeit

Die „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ von Stuttgart 21 war durchgehend das „entscheidende“ Argument zur Rechtfertigung des Baus von Stuttgart 21 in der Planfeststellung.[57] Nur diese rechtfertigte die Überwindung hochwertiger Schutzziele wie die des Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutzes. Entsprechend war die Leistung auch das wesentliche Thema in der Schlichtung und im VGH-Verfahren[6], das wie erwähnt zuletzt ausdrücklich mit der faktischen Bestätigung des Rückbaus in den Raum stellte, Stuttgart 21 könne „rechtswidrig“[7] sein (Abschnitt 2).

Ohne Verbesserung in der Leistungsfähigkeit hat das Projekt Stuttgart 21 keinen Nutzen. Die betriebs- und volkswirtschaftliche Rechtfertigung entfällt. Der Rückbau unter den aktuellen Bedarf verursacht vielmehr einen verwaltungsrechtlich nicht zulässigen Schaden am Gemeinwohl. Der Rückbau der Kapazität der Schieneninfrastruktur ist darüber hinaus ausdrücklich illegal, da nach §§ 11, 23 AEG[58] ohne vorausgehenden Antrag und entsprechende Ausschreibung nicht zulässig.

Die Investition eines Milliardenbetrags an Eigenkapital in eine Maßnahme, die den Betrieb der Deutschen Bahn AG schädigt, ist nach Aktienrecht unzulässig. Neben diesen verlorenen Milliarden-Kosten ergeben sich entweder aufgrund der fehlenden Kapazität Umsatzeinbußen oder es werden teure bauliche Maßnahmen zur Kompensation des neu geschaffenen Engpasses nötig. Die Hinnahme dieses erheblichen Vermögensschadens ohne Aufklärung der offenen Fragen zur Leistungsfähigkeit und ohne Aufklärung der Widersprüche in den bisherigen Darstellungen der DB AG, begründet den Verdacht der Untreue des Aufsichtsrats gegenüber den Aktionären des Unternehmens.

Auch der Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 garantiert im Minimum eine „verkehrliche Verbesserung. Er sagt darüber hinaus ausdrücklich eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % zu.[59] Daher bedeutet der Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 unter den heutigen Bedarf einen Wegfall der Geschäftsgrundlage und ermöglicht den Ausstieg der Finanzierungspartner aus ihren Verpflichtungen. Auch stärkt dieser fehlende Nutzen die Position der Finanzierungspartner im laufenden Klageverfahren zur sogenannten „Sprechklausel“.

9. Vorstand und Aufsichtsrat haben die Leistungsfähigkeit nicht geklärt

Vorstand und Aufsichtsrat wurden hinreichend mit der Problematik der mangelnden Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs vertraut gemacht. Mehrfach wurden dem Aufsichtsrat entsprechende Informationen direkt zugeleitet:

Mit dem Brief des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 vom 30.11.2012 war der Aufsichtsrat insbesondere auch zum Kapazitätsrückbau in einer eigenen 8-seitigen Anlage im Detail informiert worden.[60] Dabei war auch auf einen entsprechenden Artikel im „Stern“[61] verwiesen worden.

Der Unterzeichner hatte den DB-Aufsichtsrat mit seinem Positionspapier zur Kündbarkeit des Finanzierungsvertrags vom 07.12.2012 zur Leistungsfähigkeit für die Züge[62] und vom 04.03.2013 zum „Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner“ aufgrund des Kapazitätsrückbaus auch bei den Fußgängeranlagen[63] informiert.

Der Aufsichtsrat wurde auch über die Strafanzeigen gegen ihn mit den Kernargumenten vertraut gemacht.[52] Darüber hinaus haben Anfragen an die Bundesregierung[24] sowie die öffentliche Anhörung im Bundestags-Verkehrsausschuss[26] oder schon 2010 in der öffentlichen Schlichtung und dem Stresstest von 2011 (Abschnitt 4) der Thematik entsprechendes öffentliches Gewicht gegeben.

Eine Befassung des Aufsichtsrats mit den offenen Fragen zur Leistungsfähigkeit ist dennoch nicht erkennbar. Insbesondere ist nicht erkennbar, wie sich der Aufsichtsrat Gewissheit über die ausreichende Leistungsfähigkeit des Projekts verschafft hat. Die DB Netz AG als Vorhabensträgerin in den Planfeststellungsverfahren vermochte die Kritik an der Leistungsfähigkeit bisher nicht in der Sache zu entkräften (Abschnitt 5). Es gibt bis heute keine wissenschaftliche Veröffentlichung, die die vermeintliche exorbitant hohe Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 belegen würde. Vielmehr nur zuletzt eine neue hochrangige Veröffentlichung, die den Stresstest als schöngerechnet kritisiert (Abschnitt 7).

Die bisherige Behandlung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist nicht nur eine erhebliche Belastung für das Ansehen der deutschen Ingenieurskunst, insbesondere der Bahnwissenschaft, aber vor allem der Fachleute bei der Deutschen Bahn AG. Mit den zuvor aufgeführten unverantwortlichen Einlassungen der Politik und des EBA, mit der Leistungsfähigkeit die Rechtfertigung des Projekts erst zur Inbetriebnahme klären zu wollen, belastet auch das Ansehen der Politik. Insbesondere ist aber der Aufsichtsrat auch strafrechtlich angreifbar, wenn er sich den Fragen der Leistungsfähigkeit nicht stellt:

- Macht sich der Aufsichtsrat der DB AG die erwiesenen Falschaussagen von Bahnvorstand Volker Kefer aus der Schlichtung bzw. den Anhörungen im Bundestags-Verkehrsausschuss zu Eigen? Oder distanziert sich der AR von diesen Aussagen und sorgt für eine Aufklärung der strittigen Fakten?
- Welchen wissenschaftlich anerkannten und nach Möglichkeit auch gerichtlich bzw. in einem Genehmigungsverfahren bestätigten Nachweis für eine ausreichende und zukunftssichere Bemessung des Bahnhofsneubaus kann der Aufsichtsrat vorweisen? Insbesondere: Gibt es einen entsprechenden regelkonformen Nachweis für einen Zuwachs an Kapazität gegenüber den zuletzt 2011 im Kopfbahnhof abgefertigten 39 Zügen bzw. 37 Ankünften pro Stunde[4]?
- Kann der Aufsichtsrat alternativ auf Entkräftungen der Kritik an der Leistungsfähigkeit verweisen, die über die entweder verweigerten Antworten oder am Thema vorbei gehenden Einlassungen der DB Netz AG im Anhörungsverfahren zu PFA 1.3 hinausgehen? Kann der

Aufsichtsrat der Öffentlichkeit eine sachlich nachvollziehbare Entkräftung für die Kern-Kritikpunkte an der Leistungsfähigkeit und die Nachweise des Rückbaus anhand der Aussagen der Bahn-Gutachter präsentieren?

Es liegt in der Verantwortung des Aufsichtsrats sich mit diesen Fragen auseinanderzusetzen, um sich nicht dem Verdacht der Untreue gegenüber den Aktionären auszusetzen.

Garching, 09.03.2017

Einzelnachweise

Siehe auch: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung

1 *Planfeststellungsbeschluss, „Projekt Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1, 28.01.2005 (pdf bahnprojekt-stuttgart-ulm.de): Ausreichende Bemessung: S. 203 f, s.a. S. 196 f.*

2 *Gerhard Heimerl et al., "Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven [...]", 1997 (pdf wikireal.org)*

3 *Wulf Schwanhäußer, "Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung [...]", 20.07.1997 (pdf bahnprojekt-stuttgart-ulm.de). S. 58 Leistungsgrenze S21 von 32,8 Zügen, S. 65 ff Ergebnisdarstellung*

4 *C. Engelhardt, „Nachforderungskatalog zur Stellungnahme des Vorhabensträgers“, 29.09.2014 (pdf wikireal.org oder rp.baden-wuerttemberg.de), S. 23 ff Belegungsgrad, S. 27 Abb. 2 Martins 42 Züge/h bei 1,6 Min. Haltezeit entsprechen weniger als 32 Zügen/h bei 5,8 Min. Haltezeit, S. 55 ff Stresstest-Fehler, S. 57 Fußnote 96 Doppelbelegungen, S. 90 f Fahrplan 2011 mit 39 Zügen in der Spitzenstunde von 6:50 bis 7:50 Uhr, in der Stunde von 7:00 bis 8:00 Uhr werden 37 Ankünfte gezählt, S. 93 Fahrplan Stuttgart Hbf 1996 mit 38 Zügen.*

5 *C. Engelhardt, „Rekonstruktion – Warum der Leistungsrückbau übersehen werden konnte“, 24.06.2013 (pdf wikireal.org)*

6 *VGH, Aktenzeichen 5 S 848/05, "Erfolglose Klage [...]", 06.04.2006 (landesrecht-bw.de). Rn. 57, 59 Zitate der Bemessungsgutachten, Rn. 59: Belegungsgrad von 50 %, Rn. 72 Martins „überlegene Aufnahmefähigkeit“ von S21.*

7 *Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Az 5 S 2429/12, "Beeinträchtigung des Eigentums [...] als Nachteil für das Gemeinwohl", 03.07.2014 (landesrecht-bw.de). Leitsatz, Rn. 55, Rn. 46-48: Keine Durchbrechung der Rechtskraft durch ggf. „rechtswidrige“ Enteignung und Leistungsrückbau.*

8 *Der VGH spricht nur noch von 32 Zügen und nicht mehr auch von 35. Denn schon die Nennung der 35 Gleisbelegungen von Prof. Schwanhäußer in seinem Gutachten von 1997 war nicht gerechtfertigt, da diese Zahl aus einem Gutachten von 1994 stammt, für deren Realisierung Schwanhäußer damals 10 statt 8 Gleise im Tiefbahnhof gefordert hatte.*

9 *§ 48 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 VwVfG (gesetze-im-internet.de) bzw. LVwVfG (landesrecht-bw.de)*

10 *Ullrich Martin et al., „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofes (S21) und einer Variante umgestalteter Kopfbahnhof (K21) [...]“ Veröffentlicht in: Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Stuttgart 21 – Diskurs, Stuttgart 2007, S. 2287–2369 (bahnprojekt-stuttgart-ulm.de), Gutachten-S. 47, 60 „optimaler Leistungsbereich“ 42 bis 51 Züge*

11 *30.03.2006, Stuttgarter Zeitung, S. 22, „Man muss doch eine zukunftsfähige Lösung suchen“*

12 *18.10.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Wie viele Züge verkraftet der Tiefbahnhof?“.*
07.11.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Initiatoren: Bürgerbegehren auf gutem Weg“.

13 *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Auswertung*

14 *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Auswertung#Kefer*

15 *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Stresstest_2011*

16 *DB Netz AG, "Stresstest Stuttgart 21, Fahrplanrobustheitsprüfung", 30.06.2011 (pdf bei-abriss-aufstand.de Teil 1, Teil 2, Netzplan). Siehe Teil 1 S. 2, 21, 23*

[17] *MVI, Protokoll der "Besprechung railsys wikireal" von Vertretern des MVI, der Deutschen Bahn AG und der SMA und Partner AG vom 14.03.2012 (pdf wikireal.org oder rp.baden-wuerttemberg.de).*
MVI, Antworten auf "Fragen des Landes zum Stresstest", mutmaßlich vom 24.05.2012 (pdf wikireal.org).

[18] *C. Engelhardt, "Fragenkatalog zum Stresstest an die Deutsche Bahn AG und die SMA und Partner AG im Anschluss an den Termin vom 17.04.2012" (pdf wikireal.org)*

[19] *C. Engelhardt, Beitrag Leistungsfähigkeit zur Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21 „Stuttgart 21 - Leistungsfähigkeit", 26.10.2016 (pdf stuttgart.de), Bl. 19*

[20] *Peter Sturm, Dr. Florian Bitzer (DB PSU), Beitrag der DB zur Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21 „Leistungsfähigkeit des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs", 26.10.2016 (pdf stuttgart.de)*

[21] *Christoph M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen", Eisenbahn-Revue International, Heft 6/2011, S. 306-309, Minirex-Verlag, Luzern 2011 (archiv.kopfbahnhof-21.de)*

[22] *1,4 / 2 = 0,7*

[23] *C. M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung", Eisenbahn-Revue International (Deutschlandausgabe) 01/2015, Minirex-Verlag, S. 41-47 (pdf wikireal.org)*

[24] *12.05.2014, nachhaltig-links.de, C. Engelhardt, „Bewertung der Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linken zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 vom 02.04.2014"*

[25] *22.12.2014, dipbt.bundestag.de, Antrag der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären"*

[26] *06.05.2015, bundestag.de, Öffentliche Anhörung zum Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären*

[27] *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015*

[28] *06.05.2015, bundestag.de, Wortprotokoll der 41. Sitzung Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären", Protokoll-Nr. 18/41, S. 4 Kefer zu den Kosten „auch hier nichts Neues", was impliziert, dass es auch zur zuvor behandelten Leistungfähigkeit nichts Neues gäbe, s.a. S. 12 Prof. Martin: „Nichts Neues seit 2010". Das ist nicht zutreffend (wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015#Falschaussage:_Nichts_Neues):*
1) Der Stresstest von 2011 schaffte eine neue Sachlage, insbesondere nachdem die DB dazu 2012 wesentliche Fehler faktisch eingeräumt hatte. Dennoch berief sich Kefer nun erneut darauf (Prot. S. 4), ohne auf die im Antrag erwähnten Fehlereingeständnisse einzugehen.
2) 2012 war die Auslegung auf 32 Züge/h und der damit geplante Kapazitätsrückbau aufgedeckt worden
3) 2013 nahm Prof. Martin seine Kapazitätsaussage für S21 zurück.
4) 2012 war die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen aufgedeckt worden.
5) 2013 waren Fluchttreppen eingeführt und 04.2015 genehmigt worden mit untragbaren Engpässen.
6) Erst ab 2013 war die zu geringe Kapazität für die Evakuierung aufgedeckt worden.
7) Erst ab 2014 war mit den Wegrollvorgängen in Köln die reale Gefahr aus der Gleisneigung bekannt.
8) Erst 2013 wurde die Kostenexplosion offiziell rund 2 Mrd. über die Wirtschaftlichkeitsgrenze bekannt.
9) 2014 bestätigte der VGH ausdrücklich die 32 Züge Kapazität.

[29] *Beide Aussagen erfolgten nicht in einem Kontext, der über diesen Faktor hinaus gehende Vorteile von Stuttgart 21 thematisierte. Auch wurden zu keiner Zeit solche systematischen Vorteile wissenschaftlich nachvollziehbar begründet oder quantifiziert.*

[30] *29.10.2010, 2. Tag der Faktenschlichtung, 10:56 Uhr, Dr. Volker Kefer (Stenogr. Prot. S. 19)*

[31] *15.01.2011, stuttgarter-nachrichten.de, „Die Gegensätze sind nicht auszuräumen"*

[32] *Kefer stellte sich einen Kopfbahnhof vor als in der Mitte geteilten Durchgangsbahnhof, so dass sich doppelt so viele Bahnsteiggleise ergeben. Diese Rechnung geht aber nicht auf. Nimmt man etwa wie Martin in seinem Gutachten von 2005 gleich viel Fern- wie Regionalverkehr an, dann kann der Bahnhof auf den von ICs oder ICEs belegten Gleisen nicht geteilt werden, weil sie die ganze Länge belegen. Wird gedanklich der achtgleisige Bahnhof abwechselnd mit Regionalverkehrszügen (die nur ein halbes Gleis belegen) und Fernzügen belegt, so lassen sich nur 3 der 8 Gleise teilen, was einen Leistungsvorteil von 38 % ergibt, der die 40 % aus der Erfahrung perfekt bestätigt.*

[33] *Jörn Pachl, "Systemtechnik des Schienenverkehrs", 2012, S. 142. Die dort gegebene Definition bezieht sich auf die Mindestzugfolgezeit, die für die Bahnhofsgleise der Summe aus mittlerer Haltezeit, Abfertigungszeit und den Zeiten für Ein- und Ausfahrt entspricht: Belegungsgrad = (Zahl der Züge pro Spitzenstunde) × (mittl. Haltezeit + Abfertigungszeit u. Ein-/Ausfahrt) / (Anzahl der Bahnsteiggleise × 60 Min.). S.a. wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Belegungsgrad.*

[34] *02.1998, Durth Roos Consulting GmbH, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse und Definition der Grundlagen für die Dimensionierung der verkehrlichen Anlagen" (web.archive.org), S. 14.*

09.2009, Durth Roos Consulting GmbH, "Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)" , S. 15.
08.02.2012, Durth Roos Consulting GmbH, "Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand); Detailbetrachtungen", diese Untersuchung setzte unverändert auf der von 2009 auf.

[35] *Christoph Engelhardt, "Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen", 27.02.2013, (pdf wikireal.org). S.4 Tabelle 3 und S. 33 Punkt b ff: Falschaussagen der Vertreter der DB vor dem Stuttgarter Gemeinderat. S.a. Foliensatz der Pressekonferenz vom 28.02.2013 (pdf wikireal.org)*

[36] *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge#Engpaesse*

[37] *06.12.2011, dip21.bundestag.de, "Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 12. Dezember 2011 eingegangenen Antworten der Bundesregierung", S. 83 / Bl. 90, Antwort auf Frage 70, 71 von Sabine Leidig (DIE LINKE.)*

[38] *Winfried Hermann in der Diskussion nach seinem Vortrag vom 21.11.2012, 20:00 Uhr, "Für eine neue Kultur der Mobilität", Pforzheim, Kulturhaus Osterfeld, Ortsverband Remchingen, DIE GRÜNEN*

[39] *20.03.2015, stuttgarter-nachrichten.de, "Fluchtwege im Bahnhof nur 30 Minuten sicher"*

[40] *C. Engelhardt, "Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr, Schriftliche Stellungnahme", 14.03.2016 (pdf bundestag.de), S. 26, s.a. S. 10*

[41] *11.08.2014, EBA an VCD Landesverband Baden-Württemberg. Wiedergegeben in: Sven Andersen, "Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 [...]", 04.10.2014 (pdf rp.baden-wuerttemberg.de), Bl. 47.*

[42] *04.05.2015, BMVI an Jobst Knoblauch*

[43] *16.03.2016, Wortprotokoll der 61. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin (pdf bundestag.de), S. 15*

[44] *DB Netz AG, „PFA 1.3 Filderbereich mit Flughafenanbindung, Teilabschnitt 1.3a, Neubaustrecke mit Station NBS, Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I“, 29.05.2015*

[45] *26.01.2016, rp.baden-wuerttemberg.de, „Anhörungsbericht zum Teilabschnitt 1.3a“ (pdf rp.baden-wuerttemberg.de, bahnprojekt-stuttgart-ulm.de), S. 75 ff*

[46] *Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, „Planfeststellungsbeschluss Stuttgart 21, PFA 1.3a“, 14.07.2016 (eba.bund.de, pdf eba.bund.de), S. 142*

[47] *02.07.2015, Protokoll der Verhandlung des Stuttgarter Gemeinderats, "Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt« Entscheidung über Zulässigkeit" (domino1.stuttgart.de, pdf domino1.stuttgart.de S. 2 Punkt 1).*
Prof. Dr. Christian Kirchberg, „Gutachtliche Stellungnahme zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens IV (»Leistungsrückbau«) gegen »Stuttgart 21«“, 24.06.2015 (pdf stuttgart.de), S. 9.

[48] *J. Schoeller, H. Heydemann, M. Braun, „Begründung des Widerspruchs gegen die Entscheidung auf Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens“, 06.10.2015 (pdf wikireal.org)*

[49] *Prof. Dr. Christian Kirchberg, Gutachtliche Stellungnahme, GRDrs 46-2016 Abhilfe Leistungsrückbau, Anlage 3, 06.04.2016 (pdf domino1.stuttgart.de), S. 8 oben*

[50] *Hannes Rockenbauch, Vortrag „4. Bürgerbegehren »Leistungsrueckbau-S21.de«, SÖS LINKE PluS Gemeinderat, Rathaus Stuttgart“, 08.12.2016 (pdf wikireal.org), Folie 6*

[51] *08.12.2016, Protokoll Nr. 241, Drucksache 46/2016, der Gemeinderatssitzung „Bürgerbegehren "Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt" - Abhilfeprüfung im Widerspruchsverfahren -“ (pdf domino1.stuttgart.de)*

[52] *Erneute Beschwerde vom 28.02.2014 (pdf stuttgart21.strafvereitelung.de).*
Für das Verfahren und die Nicht-Behandlung der Argumente zum Leistungsrückbau siehe stuttgart21.strafvereitelung.de/alle-dokumente/.

[53] *• C. M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung", Eisenbahn-Revue International (Deutschlandausgabe) 01/2015, S. 41-47 (pdf wikireal.org).*
• Felix Berschin, "Stress mit dem Stresstest?", Eisenbahn-Revue International Heft 10/11, 10.2011, S. 510-514 (pdf nahverkehrsberatung.de).
• Christoph M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen", in "Eisenbahn-Revue International", Heft 6/2011, S. 306-309, 2011 (pdf kopfbahnhof-21.de).
• Wolfgang Staiger, Josef Schneider, "Kein Geld für »Stuttgart 21«?", in: "Der Fahrgast" 1/2007, 01.2007, S. 27 f (pdf pro-bahn-bw.de).
• Klaus Arnoldi, "Engpaß bei Stuttgart 21", ECOregio 5/1999, 05.1999, S. 5 (pdf wikireal.org).

[54] • Peter Reinhart, "Mit Bravour bestanden oder klar durchgefallen? - Stuttgart 21 nach dem »Stresstest«", ZEVrail 135 (2011), S. 376-384.
• Peter Reinhart, "Zwischen technischer Machbarkeit, Transparenz und Kundennutzen - Der "Stresstest" für das Projekt »Stuttgart 21«", in "Eisenbahn-Revue International" 7/2011, S. 358-361.
• Hans Sommer, "Stuttgart 21 – Chancen für Stadt und Bahn", Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 48, 07./08.1999, S. 459-462.
• Gerhard Heimerl, "Stuttgart 21, Leistungsfähiges Verkehrswesen als Standortfaktor, Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg unter spezieller Berücksichtigung der Schiene", Der Eisenbahningenieur, 5/96, 01.05.1996, S. 8-12.

[55] Ingo A. Hansen, „Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21“, Journal of Rail Transport Planning & Management 6 (2017), S. 313-330 (sciencedirect.com)

[56] Original Englisch: "Thus, the reported performance of the stress test simulations is much too optimistic in comparison to real operations experience!"

[57] • PFB 1.1, S. 195 „langfristig eine leistungsfähige und wirtschaftlich tragfähige Infrastruktur“ als Vorrang vor Denkmalschutz. • PFB 1.2 S. 155 „verkehrliche Leistungsfähigkeit entscheidendes Auswahlkriterium“, S. 163 „betriebliche und verkehrlichen Vorteile", S. 107 „Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung in eisenbahnverkehrlicher und -betrieblicher Hinsicht“, S. 111/197 „Allgemeinwohl“, S. 121 „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ „entscheidendes Kriterium“, S. 264 „überragende Verkehrsbedeutung“ Vorrang vor Naturschutz. • PFB 1.4 S. 186 „überragende Verkehrsbedeutung“ Vorrang vor Naturschutz. • PFB 1.5, u.a. S. 169 „Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Infrastruktur“, S. 177 Befriedigung eines „verkehrlichen Bedarfs“, S. 212 „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ „entscheidendes Kriterium“, S. 223 „verkehrliche Leistungsfähigkeit entscheidendes Auswahlkriterium“, S. 354 f wg. „überragender Verkehrsbedeutung“ Vorrang vor Natur- u. Landschaftsschutz im Rosensteinpark.

[58] gesetze-im-internet.de/aeg_1994/__11.html

[59] S21-Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009, Haupttext (pdf web.archive.org) Abs. IV.1: „Verbesserung des Zugangebots“, sowie Anlage 3.2a Anhang 1 (pdf web.archive.org) Ziff. 3.1: „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“

[60] 30.11.2012, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Brief an den DB-Aufsichtsrat, „Sage keiner, er habe es nicht gewusst“ (pdf Brief an AR, siehe insbesondere Anlage 2 Engelhardt „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben“ pdf auf wikireal.org)

[61] 25.10.2012, Stern 44/2012, S. 52-55, „Das falsche Versprechen“ (de.scribd.com)

[62] C. Engelhardt, Positionspapier Kündbarkeit des Finanzierungsvertrags, 07.12.2012 (pdf wikireal.org, Email-Anschreiben)

[63] C. Engelhardt, Positionspapier zum Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner (pdf wikireal.org). S.a. Email-Anschreiben (pdf wikireal.org)

DOW JONES

STUTTGARTER ZEITUNG

SE LOKA

HD **Gutachter warnen vor Tunnel-Risiken**

BY Thomas Wüpper

WC 934 Wörter

PD 3 Dezember 2016

SN Stuttgarter Zeitung

SC STUGTR

PG 25

LA Deutsch

CY (c) 2016, Stuttgarter Zeitung Ansprechpartner: 0049-711-7205-782

LP

Studie Der Bau und Betrieb der unterirdischen S-21-Strecken könnte auch langfristig teure Probleme bereiten. Thomas Wüpper

Die Bau-, Sanierungs- und Kostenrisiken beim laufenden Tunnelprojekt Stuttgart 21 könnten deutlich größer sein als vom Bauherrn, der bundeseigenen Deutschen Bahn AG (DB), bisher eingeräumt wird. Zum dauerhaften Problem drohen vor allem einige der rund 60 Kilometer langen unterirdischen Schienenstrecken zu werden, deren Röhren derzeit durch den geologisch schwierigen Untergrund Stuttgarts gebohrt werden.

TD

Davor warnt ein streng vertrauliches Gutachten von KPMG (Frankfurt) und Ernst Basler & Partner (Zürich) für den DB-Aufsichtsrat, das unserer Zeitung und dem SWR vorliegt. Das 20-köpfige Kontrollgremium des Staatskonzerns, in dem Vertreter der Bundesregierung und der Bahngewerkschaft EVG die Mehrheit haben, wird am 14. Dezember die Ergebnisse der Überprüfungen zu den Problemen und Kostensteigerungen bei S21 beraten.

Die für S21 zuständige Bahn-Tochter DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) erklärte, die Risiken im Griff zu haben. Bereits „über die Hälfte der relevanten Anhydritlinsen“ sei erfolgreich durchfahren worden, sagt Sprecher Jörg Hamann. Sämtliche Hebungen lägen bisher deutlich unterhalb der Toleranzschwelle. Damit habe sich das vom Tunnelbauexperten Professor Walter Wittke entwickelte Bauverfahren bislang bewährt.

Nach Einschätzung der externen Gutachter könnten mögliche Schäden an den Tunnelbauten, die auf mehr als 15 Kilometern durch problematische Anhydrit-Schichten führen sollen, im Extremfall zu teuren Sanierungen und Terminverzögerungen von bis zu drei Jahren führen. Dann würde S21 erst Ende 2024 fertig.

Zudem könnten durch die Anhydrit-Risiken sogar Neubauten von Teilen der Tunnel nötig werden und dadurch Folgekosten entstehen, pro Schadensfall bis zu 195 Millionen Euro. Der Bahnbetrieb wäre bei größeren Tunnelschäden überdies „nicht mehr gewährleistet“, warnen die Experten, Häuser könnten beschädigt werden. Das Fazit der Studie: Es gebe für Tunnel im Anhydrit generell „keine bautechnische Lösung“, die eine risiko- und unterhaltsfreie Nutzung über Jahrzehnte zuverlässig sicherstellen könne. Insofern müsse man sich bewusst sein, dass bei jedem dieser Bauwerke „ein im Ingenieurbau unüblich großes Risiko für die Betriebstauglichkeit besteht“.

In dem 166-seitigen Gutachten warnen erstmals auch Experten, die vom Staatskonzern selbst beauftragt wurden, vor Tunnelbaurisiken im Stuttgarter Untergrund. Zudem kritisieren KPMG und Basler mehrfach ausdrücklich, dass der Konzern die Anhydrit-Risiken in seinen S-21-Kostenberechnungen bisher unterbewertet und teils überhaupt nicht erfasst habe. Die Probleme des Tunnelbaus im Anhydrit seien bisher vonseiten der Bahn-Tochter DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) „unterschätzt“ worden,

betonen die Gutachter. Mit dem Mineral sind viele Gesteinsschichten im Talkessel und seinen Hügeln durchsetzt. Im Raum Stuttgart kam es bereits beim Engelberg-Basistunnel und beim Wagenburg-Tunnel zu Problemen. Es gibt aber auch Gegenbeispiele: der Heslacher Tunnel und der Hasenbergtunnel und die S-Bahn-Wendeschleife im Bereich der Schwabstraße.

Bei S21 sollen vier Tunnelbauwerke abschnittsweise durch Anhydrit führen: der Fildertunnel sowie die Tunnel Feuerbach, Bad Cannstatt und Ober-/Untertürkheim. Gesamtlänge der Röhren: 42,4 km. Davon liegen 15,29 km laut KPMG/Basler in den problematischen Gesteinsschichten. Als „kritisch“ stufen die Experten nur 1,26 km ein, davon allein 950 Meter beim Tunnel Feuerbach. Dort liegen die Anhydrit-Schichten in der unteren Hälfte der Tunnelquerschnitte, was Quellungen besonders problematisch macht.

Bei Anhebungen der Bahntunnel durch den Quelldruck von mehr als zehn Zentimetern müsste der betreffende Teil neu gebaut werden, warnen die Gutachter. Pro Schadensfall rechnen die Experten mit Kosten von bis zu 195 Millionen Euro. Die Wahrscheinlichkeit, dass solch ein Schaden der höchsten Risikostufe 3 eintritt, gibt die Studie bei den beiden je 2,9 Kilometer langen Röhren des Tunnels Feuerbach mit 4,5 bis 13,5 Prozent an. Bei der Westachse des Tunnels Bad Cannstatt liege dieses Risiko bei 2 bis 6 Prozent, bei den übrigen Bauwerken bei höchstens 1,5 Prozent.

Bei allen vier Tunnelbauwerken kann es den Gutachtern zufolge in solchen Extremfällen auch zu Schäden an der Oberfläche und an Gebäuden über den Tunneln kommen. „Dies hätte Gebäudesanierungen bzw. Entschädigungszahlungen zur Folge“, heißt es im Bericht auf Seite 52. Solche Schäden seien aber laut DB versichert und würden keine Mehrkosten bei S21 verursachen. Bei der Bewertung der Tunnelrisiken im Anhydrit stützen sich KPMG/Basler auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse eines der weltweit führenden Experten, Professor Georgios Anagnostou von der Universität ETH in Zürich. Der Fachmann für Geotechnik hat bei vielen großen Tunnelbauwerken wie dem Gotthard-Basistunnel in der Schweiz mitgewirkt. Anagnostou wurde von KPMG/Basler eigens zu S21 und den bisherigen Risikobewertungen der DB-Tochter PSU und ihres beratenden Ingenieurbüros Wittke (WBI) befragt. Deren bisherige Einschätzungen werden von den Gutachtern sehr kritisch kommentiert. Für problematisch halten die Gutachter auch, dass sich die DB bei der Bewertung der Tunnelrisiken bisher nur auf diesen einzigen Berater gestützt habe. Ein Beirat aus mehreren internationalen Fachleuten wäre die bessere Lösung gewesen, urteilt KPMG/Basler.

Die Landesregierung kannte diese Ergebnisse bisher nicht. Man habe das Gutachten trotz Nachfragen nicht von der DB erhalten und sei als S-21-Projektpartner nur mündlich informiert worden – allerdings nicht über diese Risikowarnungen, erklärte Verkehrsminister Winfried Hermann, nachdem er die Prüfergebnisse der DB-Gutachter einsehen konnte. Er sei nun „ziemlich verärgert“, sagt Hermann. Das Gutachten bestätige „schlimmste Befürchtungen“ der S-21-Kritiker und beunruhige ihn sehr. Besonders die Aussagen zu den Anhydrit-Risiken hält der Minister für alarmierend. Das Land habe deshalb bereits beim Engelbergtunnel ein teures und belastendes Sanierungsproblem. Wenn künftig auch S-21-Tunnelröhren langfristig für Sanierungen gesperrt werden müssten, drohe im Nah- und Fernverkehr ein dauerhaftes Verkehrschaos.

Durch die Risikowarnungen der externen DB-Gutachter sehen sich Projektkritiker bestätigt. Das Aktionsbündnis fordert den Umstieg auf ein alternatives Konzept. Es sei „eindeutig zu bejahen“, dass der S-21-Ausstieg die Bahn weniger schädige als der Weiterbau, sagt der Sprecher des Bündnisses, Eisenhart von Loeper.

CO db : Deutsche Bahn AG

IN i71 : Railroads | irailtr : Road/Rail Transport | itsp : Transportation/Logistics

NS ceffic : Corporate Process Redesign | nstacs : Statistics | c11 : Plans/Strategy | ccat : Corporate/Industrial News | ncat : Content Types

RE badwrt : Baden-Württemberg | gfr : Germany | dach : DACH Countries | eecz : European Union Countries | eurz : Europe | weurz : Western Europe

PUB Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co KG

AN Dokument STUGTR0020161203ecc30000d

Zusammenfassung der Suche

Text	
Datum	01/12/2016 bis 31/12/2016
Quelle	Stuttgarter Zeitung.

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

Autor	Thomas Wüpper
Unternehmen	Alle Unternehmen
Thema	Alle Themen
Branche	Alle Branchen
Region	Alle Regionen
Sprache	Deutsch
Gefundene Ergebnisse	18
Zeitstempel	11 April 2018 2:28

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

Anlage 26

DOW JONES

STUTTGARTER ZEITUNG

SE LOKA

HD **Auch der Rechnungshof warnt vor Tunnelrisiken**

BY Thomas Wüpper

WC 639 Wörter

PD 5 Dezember 2016

SN Stuttgarter Zeitung

SC STUGTR

PG 19

LA Deutsch

CY (c) 2016, Stuttgarter Zeitung Ansprechpartner: 0049-711-7205-782

LP

Kontrollbehörde reagiert auf Gutachten der Bahn – S-21-Tunnel „noch viel problematischer“ als EngelbergtunnelAnhydrit Die obersten Finanzkontrolleure des Bundes sehen die Gefahr hoher Folgekosten bei Stuttgart 21. Thomas Wüpper

Die Bau-, Sanierungs- und Kostenrisiken bei den rund 60 Kilometer langen Bahntunneln für Stuttgart 21, vor denen ein vertrauliches KPMG/Basler-Gutachten für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG warnt, haben den Bundesrechnungshof (BRH) alarmiert. Die obersten Finanzkontrolleure sehen die Gefahr hoher Folgekosten für den Staat und fordern von der Bundesregierung baubegleitende Kontrollen der Anlagen. Befürchtet wird, dass ansonsten der Bund „vorzeitig Ersatzinvestitionen finanzieren muss“, sagte der Sprecher der Kontrollbehörde, Martin Winter, unserer Redaktion.

TD

Bei den S-21-Bahntunneln schätzt der Rechnungshof laut Winter die Risiken von Bodenhebungen wegen Anhydrits als „noch viel problematischer“ ein als bei Straßentunneln wie dem A-81-Engelbergtunnel bei Leonberg, der nach Quelldruckschäden bald umfassend saniert und teilgesperrt werden muss. Die Kontrollbehörde schließt auf konkrete Nachfrage bei den Stuttgart-21-Tunneln eine Gefährdung der Betriebssicherheit, lange Sperrungen zur Sanierung und ein daraus resultierendes Verkehrschaos ausdrücklich nicht aus.

Der Rechnungshof hat tiefe Einblicke in das umstrittene Projekt S 21. Die Behörde überwacht das Finanzgebaren des Bundes, der die Schienenwege finanziert und durch die bundeseigene Deutsche Bahn AG betreiben lässt. Die Prüfer erwarten, wie berichtet, dass S 21 am Ende fast zehn Milliarden Euro kosten könnte und haben dabei, anders als die Bahn, auch Zins- und Grundstückskosten eingerechnet.

In zwei eigenen Gutachten, über die unsere Zeitung berichtet hat, warnen die Experten vor weiteren Kosten- und Terminrisiken und auch langfristigen Folgekosten wegen der S-21-Tunnelbauten im problematischen Anhydrit-Untergrund Stuttgarts. Das dort häufige Mineral quillt bei Wasserkontakt, der durch Bohrungen entstehen kann, stark auf. Die S-21-Tunnel sollen mehr als 15 Kilometer im Stadtgebiet durch Anhydrit führen. Der Rechnungshof warnt deshalb ausdrücklich, der unausgelaugte Gipskeuper könne bei Kontakt mit Wasser im Volumen „um 60 Prozent zunehmen und die Tunnelwände beschädigen, sollten sie dem beim Quellen entstehenden Druck nicht standhalten“.

Wegen der festen und exakten Fahrbahn, die Züge benötigen, sind Boden-Anhebungen in Bahntunneln extrem riskant und mit sehr hohen Folgekosten verbunden. Denn die Gleise und technischen Ausrüstungen dulden kaum vertikale Verschiebungen, wie sie Quellungen durch Anhydrit verursachen können. Bodenanhebungen um nur zehn Zentimeter bei Bahntunnel lassen sich daher, so betont BRH-Sprecher Winter, anders als bei der Straße nicht durch einen Keil aus Asphalt korrigieren.

Vielmehr seien schon von vorherein bei Bahntunneln größere Tunnelquerschnitte und Lichtraumprofile nötig und damit „entsprechend teure Reserven“, heißt es beim Rechnungshof. Ob diese Reserven für

Schadenfälle bei den S-21-Tunneln ausreichend vorgesehen sind, daran gibt es auch bei KPMG und Basler Zweifel. Die Bahn habe die Tunnelrisiken „unterschätzt“ und plötzliche Quelldruck-Schäden in den bisherigen Kostenrisiken überhaupt nicht einkalkuliert, heißt es in dem KPMG/Basler-Gutachten für den DB-Aufsichtsrat, der am 14. Dezember dazu in Berlin tagt.

Die Deutsche Bahn AG steht finanziell stark unter Druck, hat voriges Jahr einen Milliardenverlust eingefahren und soll einen hohen Eigenanteil von bereits mehr als drei Milliarden Euro bei S 21 schultern. Beim BRH wächst daher die Sorge, dass bei S 21 an der falschen Stelle gespart werden könnte. „Die Einhaltung von Kostenrahmen und Budget darf nicht zulasten der Bauqualität gehen“, erklärte der BRH auf Anfrage. Darauf habe man auch bei Projekten wie dem Flughafen und Hauptbahnhof in Berlin und der Kölner Stadtbahn hingewiesen, sagte Winter. „Qualitätseinbußen bei der Bauausführung machen nur wenige Jahre nach der Inbetriebnahme eines Projekts umfangreiche Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten erforderlich“, warnt der BRH-Sprecher.

Derweil hat die Bahn am Sonntag mit den Mineuren, einer alten Bergmannstradition folgend, den Namenstag der Heiligen Barbara gefeiert. Manfred Leger, der Chef der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, bilanzierte anlässlich des Festtags: „Seit dem Barbaratag 2015 haben wir über 20 Kilometer Tunnel vorgetrieben. Diese Spitzenleistung verdanken wir der Arbeit der Ingenieure und Mineure im Projekt.“

CO db : Deutsche Bahn AG

IN i71 : Railroads | irailtr : Road/Rail Transport | itsp : Transportation/Logistics

NS gcat : Political/General News

RE gfr : Germany | dach : DACH Countries | eecz : European Union Countries | eurz : Europe | weurz : Western Europe

PUB Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co KG

AN Dokument STUGTR0020161205ecc50006b

Zusammenfassung der Suche

Text	
Datum	01/12/2016 bis 31/12/2016
Quelle	Stuttgarter Zeitung.
Autor	Thomas Wüpper
Unternehmen	Alle Unternehmen
Thema	Alle Themen
Branche	Alle Branchen
Region	Alle Regionen
Sprache	Deutsch
Gefundene Ergebnisse	18
Zeitstempel	11 April 2018 2:28

 © 2018 Factiva, Inc. Alle Rechte vorbehalten.

Anlage 27

Deutscher Bundestag **Drucksache 19/779**

19. Wahlperiode 16.02.2018

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/376 –

Ergebnisse des Kostengutachtens zum Projekt „Stuttgart 21“

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Aufsichtsrat der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, davon auch Mitglieder der Bundesregierung, beriet am 13. Dezember 2017 über neue Erkenntnisse aus einem Gutachten von PricewaterhouseCoopers GmbH (PwC) und Emch+Berger Holding GmbH zum Projekt „Stuttgart 21“. Laut verschiedenen Medienberichten soll in einer weiteren Aufsichtsratssitzung im Januar 2018 das Thema „Stuttgart 21“ erneut auf der Tagesordnung stehen und hierzu Entscheidungen getroffen werden (Stuttgarter Zeitung vom 18. Dezember 2017). Zusätzlich zu dem im Jahr 2013 vom Aufsichtsrat veränderten Finanzierungsrahmen für „Stuttgart 21“ in Höhe von maximal 6,526 Mrd. Euro sind neue Mehrkosten von 1,4 Mrd. Euro inklusive eines neuen, rund 300 Mio. Euro umfassenden Risikopuffers festgestellt worden (Stuttgarter Nachrichten vom 13. Dezember 2017).

In der 49. und 50. Kalenderwoche wurden durch mehrere Abgeordnete der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verschiedene Schriftliche Fragen zu den Hintergründen und Ursachen der neuerlichen erheblichen Kostensteigerung beim Projekt „Stuttgart 21“ an die Bundesregierung gestellt. Die eingereichten Fragen wurden zum weit überwiegenden Teil aus Sicht der Fragesteller unzureichend mit Verweis auf die anstehende Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG vom 13. Dezember 2017 beantwortet. Daher wiederholt die vorliegende Kleine Anfrage mehrere bereits an die Bundesregierung gerichtete Fragestellungen und ergänzt diese durch Fragen zu neuen Entwicklungen. Die Fragesteller erwarten, dass die Bundesregierung ihren verfassungsrechtlichen Auskunftspflichten, die vom Bundesverfassungsgericht mit Urteil vom 8. Oktober 2017 zu Gunsten der parlamentarischen Rechte und über das bisherige Rechtsverständnis der Bundesregierung hinaus ausgeweitet wurden, umfassend nachkommt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Februar 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Haben die Gutachter, die den Zeit- und Kostenplan des Projektes „Stuttgart 21“ überprüft haben, ausschließlich vom bundeseigenen Unternehmen Deutsche Bahn AG vorgelegte Dokumente geprüft oder haben sie auch weitere Dokumente von der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH angefordert und ausgehändigt bekommen?

Nach Auskunft des beauftragten Gutachters PricewaterhouseCoopers (PwC) wurden über die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) bzw. der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) vorgelegten Unterlagen hinaus folgende Dokumente angefordert und ausgehändigt:

– übergreifende Projektinformationen (z. B. Statusberichte),

– Kostenberichte mit Kalkulationsgrundlagen,

– Risikoberichte,

– Vergabeunterlagen,

– Terminpläne,

– technische Planungsunterlagen und technische Konzepte.

Außerdem wurden zahlreiche Experteninterviews mit der PSU Projektleitung, der kaufmännischen und technischen Leitung der Planfeststellungsabschnitte sowie dem Querschnittsbereich Steuerung, Risikomanagement und Nachtragsmanagement durchgeführt.

Die Detailanalyse der Kosten- und Terminsituation erfolgte auf Grundlage von Variantenauswertungen, Marktpreisbetrachtungen sowie Ableitung von Kostenentwicklungen basierend auf historischen Werten.

Im Übrigen wird zu den angeforderten Unterlagen Dritter auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung nach dem jüngst prognostizierten Kostenanstieg auf 7,9 Mrd. Euro die Wirtschaftlichkeit des Projektes „Stuttgart 21“, und wie bewertet sie die sich daraus stellenden Rechtsfragen für die bundeseigene Deutsche Bahn AG (Süddeutsche Zeitung vom 1. Dezember 2017)?

Die aktuelle Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf Grundlage der dem Aufsichtsrat vorgelegten Informationen zeigt, dass die Fortführung gegenüber einem Abbruch des Projekts vor dem Hintergrund des bereits erreichten Projektfortschritts auch mit dem jüngst prognostizierten Kostenanstieg wirtschaftlich ist.

Aufsichtsrat und Konzernvorstand der DB AG haben im Oktober 2017 eine erneute Untersuchung der Termin- und Kostensituation des Projektes „Stuttgart 21“ durch externe Gutachter in Auftrag gegeben. Die zur 126. Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Dezember 2017 vorgelegten Ergebnisse dieser Überprüfung wurden in den vergangenen Wochen vom Gremium intensiv beraten.

Der Konzernvorstand der DB AG hat unter Berücksichtigung der gutachterlichen Bewertung vorgeschlagen, den Gesamtwertumfang auf nunmehr 7,705 Mrd. Euro festzulegen.

Um unvorhergesehene Ereignisse berücksichtigen zu können, hat der Vorstand einen Puffer in Höhe von 495 Mio. Euro vorgeschlagen, so dass sich der Finanzierungsrahmen auf 8,2 Mrd. Euro erhöht. Der Aufsichtsrat hat dem Beschlussvorschlag des Vorstands zugestimmt.

3. In welchem Maße sind die „langwierigen Genehmigungsverfahren“ mitverantwortlich für die Kostensteigerungen beim Projekt „Stuttgart 21“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2017)?

Nach Angaben der DB AG ist der Anstieg der Kostenprognose neben den Baupreissteigerungen, deutlich aufwendigeren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydrit und der späteren Inbetriebnahme im Jahr 2025 auch auf umfangreiche Genehmigungsverfahren zurückzuführen.

Für das Projekt sind unterschiedliche behördliche Genehmigungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren wie auch in nachlaufenden eigenständigen Genehmigungsverfahren einzuholen. Im Zusammenhang mit Planfeststellungen sind umfangreiche Prüfungen und Stellungnahmen erforderlich. Technische Genehmigungen (wie beispielsweise Zustimmungen im Einzelfall) werden im Rahmen von eigenständigen technischen und sicherheitsbehördlichen Genehmigungsverfahren erteilt. Ebenso sind bodenschutzrechtliche und entsorgungsrechtliche Genehmigungen und Nachweise einzuholen.

Die vielfältigen Veränderungen der Normen und Vorschriften etwa bei Brandschutz, Entrauchung, Entfluchtung, Lärmschutz im Laufe der Planungszeit haben zudem zu erheblichen Umplanungen und Verzögerungen und somit auch zu Mehrkosten geführt.

Hinsichtlich der Änderungen im Naturschutzrecht wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Tiefbahnhof-Architekten Christoph Ingenhoven, wonach das Projekt „Stuttgart 21“ „doch längst“ 10 Mrd. Euro kosten würde (DER SPIEGEL vom 15. Dezember 2017), und welcher prognostizierte Kostenstand ist der Bundesregierung bekannt?

5. Kann nach Einschätzung der Bundesregierung ein Architekt, der laut Aussagen des Auftraggebers, der Deutschen Bahn AG, „nicht weiß, wovon er redet“, verlässlich einen funktionstüchtigen Bahnhof planen (Presseerklärung der Deutschen Bahn AG vom 15. Dezember 2017)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Laut DB AG hat Christoph Ingenhoven nach Veröffentlichung des genannten Artikels richtiggestellt, dass sich seine Aussage auf das Projekt „Stuttgart 21“ und alle involvierten Bahnstrecken inklusive der „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ bezieht.

Die Aussagen des Architekten Ingenhofen zum Gesamtprojekt geben keinen Anlass, dessen Wettbewerbsentwurf für die Planung des Bahnhofs Stuttgart als Teilbereich des Projektes Stuttgart 21 in Zweifel zu ziehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Von welchen Kosten geht das neue Kostengutachten zum Projekt „Stuttgart 21“ für den Fall eines Projektabbruchs aus (vgl. Handelsblatt vom 30. November 2017: demnach „ […] ein Abbruch des Bauprojekts inzwischen teurer wäre, als es zu Ende zu bauen.“)?

Nach Aussage der DB AG wurden die Projekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ von Projektbeginn an einer gesamthaften wirtschaftlichen Betrachtung unterzogen, da sich die Projekte gegenseitig bedingen. Dies gilt auch

für das Szenario eines Projektabbruches. In diesem Fall würden Kosten i. H. v. mindestens 7,020 Mrd. Euro anfallen. Darin sind notwendige Ersatzinvestitionen für eine Ertüchtigung der Anlagen zur Sicherung des Weiterbetriebes nicht berücksichtigt.

Bei einer Einzelbetrachtung von „Stuttgart 21“ betragen die Kosten nach der Abbruchkostenermittlung der DB AG 4 806 Mio. Euro, zuzüglich Ersatzinvestitionen i. H. v. 1 465 Mio. Euro und zuzüglich Zusatzkosten für einen alternativen Anschluss der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Zu den Ausstiegskosten sind des Weiteren die bisher eingesetzten Mittel hinzuzurechnen. Aus Sicht der Gutachter stellen diese Angaben eine absolute Untergrenze dar. Für eine genaue Kostenermittlung der Ausstiegskosten für „Stuttgart 21“ müssten zunächst entsprechende Planungen, bspw. für einen qualifizierten Ausstieg und für einen alternativen Anschluss der „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“, erfolgen. Jedoch ist bereits nach überschlägiger Einzelbetrachtung des Ausstiegs aus dem Projekt „Stuttgart 21“ die Fortführung des Projekts wirtschaftlicher als ein Abbruch.

7. Wie bewertet die Bundesregierung das von Projektgegnern in Auftrag gegebene Gutachten des Münchner Beratungsunternehmens VIEREGG-RÖSSLER GmbH, mit dem die Ausstiegskosten deutlich geringer angesetzt werden als die Kosten für einen Weiterbau (Stuttgarter Zeitung vom 12. Dezember 2017)?

Das Beratungsunternehmen Vieregg-Rössler GmbH hat zum Projekt „Stuttgart 21“ zwei Gutachten in 2008 und 2015 erstellt. Die Bundesregierung nimmt nicht zu Gutachten Dritter Stellung.

8. Bis zu welchem Zeitpunkt wäre ein Projektabbruch nach Einschätzung der Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG bzw. der Gutachter kostengünstiger gewesen als ein Weiterbau des Projekts „Stuttgart 21“ (bitte Angabe des Datums)?

Bereits die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Jahr 2013 zeigte, dass die Fortführung gegenüber einem Abbruch des Projektes vor dem Hintergrund des seinerzeit erreichten Baufortschritts wirtschaftlich war. Dies wird durch die aktuelle Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bekräftigt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

9. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarfe dahingehend, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) personell besser aufzustellen, um die mit dem Projekt verbundenen Genehmigungsverfahren so gründlich wie erforderlich und so schnell wie möglich bewältigen zu können?

Nein.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, der im Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 30. November 2017 kritisierte, dass die Politik zu viel Einfluss auf die Entscheidungen des Aufsichtsrats des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG nehme?

Nein.

11. In welcher Weise wurde seitens der Bundesregierung oder früherer Bundesregierungen politischer Einfluss ausgeübt, um das Projekt „Stuttgart 21“ zu bauen bzw. trotz sich abzeichnender und bestätigter Kostensteigerungen im Jahr 2013 das Projekt „Stuttgart 21“ nicht abzubrechen?

Die Zustimmung des Aufsichtsrats im März 2013 zum Beschlussvorschlag des Vorstands der DB AG, den Gesamtwertumfang den Finanzierungsrahmens zu erhöhen, erfolgte auf Basis einer vertieften inhaltlichen Diskussion, der nicht nur die Berechnungen der DB AG, sondern auch externe Gutachten zu Grunde lagen.

12. Welche Konsequenzen haben die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung in der Sitzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG am 13. Dezember 2017 gezogen, als die jüngste Kostensteigerung beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“ aufgerufen wurde?

Die Vertreter der Bundesregierung haben in der Aufsichtsratssitzung der DB AG am 13. Dezember 2017 die Beschlussfassung über die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins und die Erhöhung des Finanzierungsrahmens für das Projekt „Stuttgart 21“ auf Anfang 2018 verschoben, um die zur Sitzung vorgelegten Unterlagen und Gutachten hinreichend bewerten zu können. Die Bundesvertreter haben sich in den vergangenen Wochen intensiv mit der Thematik befasst, die Risiken hinterfragt und mit dem Vorstand der DB AG am 22. Januar 2018 diskutiert. Im Ergebnis hat der Vorstand der DB AG in der 127. außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 26. Januar 2018 vorgeschlagen, den Gesamtwertumfang auf 7,705 Mrd. Euro und den Finanzierungsrahmen auf 8,2 Mrd. Euro festzulegen. Der Beschlussvorschlag des Vorstands bildet das Ergebnis der Diskussion in den letzten Wochen ab. Der Aufsichtsrat hat daher dem Vorschlag mit einen Maßgabebeschluss zugestimmt.

13. Wie wird unterbunden, dass die Kostensteigerungen bei „Stuttgart 21“ zu Verzögerungen oder zur Unterlassung von Investitionen oder zur Reduzierung der investiven Eigenmittel für die bundeseigene Schieneninfrastruktur außerhalb des Projekts „Stuttgart 21“ (bspw. in der Instandhaltung oder für nicht zuwendungsfähige Planungskosten) durch den bundeseigenen Konzern Deutsche Bahn AG führen?

Die Finanzierung der Investitionen in die Bundeschienenwege, sowohl für den Neu- und Ausbau als auch für Ersatzinvestitionen, Unterhaltung und Instandsetzung ist zwischen Bund und DB AG klar geregelt.

Gemäß § 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Gemäß § 8 Absatz 4 BSWAG tragen die Eisenbahnen des Bundes die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Gemäß § 10 BSWAG beteiligen sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) anteilig an der Finanzierung.

Die Finanzierung des Ersatzinvestitionsbedarfs ist in der geltenden LuFV ebenso festgelegt wie ein Mindestinstandhaltungsbeitrag der EIU.

Mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung wurde 2017 ein neues Verfahren zur Festlegung des Eigenanteils bei Bedarfsplanvorhaben entwickelt, der sich am unternehmerischen Interesse orientiert. Die bisherige pauschale Planungskostenfinanzierung wurde zugunsten einer Projektfinanzierung mit anteiliger Beteiligung an den Gesamtkosten aufgegeben. Gleichzeitig wurden Meilensteine etabliert, mit denen der Zeitpunkt der Projektfertigstellung verbindlich geregelt wird.

14. Welche Veränderungen baulicher Art im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof im Projekt „Stuttgart 21“ führen nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass die „neue Bahnhofshalle mit 28 Kelchstützen“ zum „Kostentreiber“ (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2017) des Projekts „Stuttgart 21“ wird?

Die Realisierung des Bauwerks mit einer bislang noch nie gebauten Betonschalenkonstruktion aus 28 Kelchstützen muss den funktionstechnischen Anforderungen an den neuen Bahnknoten genügen. Für dieses außergewöhnliche Bahnhofsbauwerk gibt es keine Referenzdaten. Eine Herausforderung stellt neben den funktionalen und verkehrlichen Überschneidungen (beispielsweise der Querung der S-Bahn und der SSB) auch die ingenieurtechnische Umsetzung des Projektes einschließlich Brandschutz und Entrauchung dar, was sich in aufwändigen Prüfprozessen etwa für die Statik und den Brandschutz niederschlägt.

15. Welche Gegensteuerungsmaßnahmen beim Projekt „Stuttgart 21“ werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof ergriffen, um eine Kostendämpfung zu erreichen?

16. Welche Gegensteuerungsmaßnahmen beim Projekt „Stuttgart 21“ werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den anderen Planfeststellungsabschnitten außerhalb des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof ergriffen, um eine Kostendämpfung zu erreichen?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung von Maßnahmen zur Kosteneinsparung erfolgt entsprechend in allen Planfeststellungsabschnitten des Projekts „Stuttgart 21“ im Regelprozess. Darüber hinaus wurde ein Programm zur Minimierung der Baukosten durchgeführt, durch das nach Angaben der DB AG partiell Kosteneinsparungen realisiert werden konnten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 18/504 verwiesen.

17. Worin genau liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Infrastrukturvorstand der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, Ronald Pofalla, ausgewiesenen „planerischen und genehmigungstechnischen Schwierigkeiten“ bei Planung und Bau des neuen Haltepunkts am Flughafen Stuttgart, auch angesichts „nahezu unlösbarer Brandschutz-Probleme“ (u. a. Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2017)?

Die Anbindung des Landesflughafens an das Fernbahnnetz erfolgt von Norden her über den Fildertunnel aus Richtung Stuttgart, aus Osten aus Richtung Ulm über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (Planfeststellungsabschnitt 1.3a) und aus Süden über die Gäubahn (Planfeststellungsabschnitt 1.3b). Der Planfeststel-

lungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a wird vor dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Mannheim angefochten und ist daher noch nicht bestandskräftig.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 74 auf Bundestagsdrucksache 18/317 verwiesen.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Ideen der Deutschen Bahn AG für Umplanungen am Flughafen (Stuttgarter Zeitung vom 14. Dezember 2017)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

Vor einer Verständigung der Projektpartner kann eine Bewertung durch die Bundesregierung nicht erfolgen.

19. Welche der geplanten bzw. der im Bau befindlichen Streckenabschnitte von „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden nach Kenntnis der Bundesregierung ausschließlich mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet (also ohne „Rückfallebene“ durch zusätzliche konventionelle Signalisierung; bitte die Streckenabschnitte genau abgrenzen), und wie bewertet die Bundesregierung dies angesichts der Erfahrungen auf der Neubaustrecke zwischen München und Berlin (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12. Dezember 2017, „Chaos mit vier Buchstaben“)?

Auf allen Strecken des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm („Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“) wird neben der Zugsicherung mit ETCS auch eine konventionelle Zugsicherung realisiert.

20. Wie bewertet die Bundesregierung – auch mit den Erfahrungen während der Sperrung der Rheintalbahn nach dem Baustellenunfall in Rastatt – das Notfallkonzept für „Stuttgart 21“, und welche Konsequenzen sollte dies aus Sicht der Bundesregierung für die Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Österfeld und Stuttgart Hauptbahnhof haben, die die Deutsche Bahn AG aufgeben möchte (SÜDWEST PRESSE vom 9. Dezember 2017)?

Bei dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Haltepunkt Stuttgart Österfeld handelt es sich um einen Teil der Strecke 4861 (S-Bahn), von der nicht bekannt ist, dass sie im Zuge des Projekts „Stuttgart 21“ aufgegeben werden soll.

Sofern die Anbindung der Gäubahn über die Strecke 4860 im Abschnitt Stuttgart Hauptbahnhof – neue Rohrer Kurve gemeint ist, besteht die Möglichkeit, die Anbindung über Strecke 4727 im Bereich des Bahnhofs Stuttgart Nord Güterbahnhof zu nutzen oder, falls diese aufgegeben werden soll, Züge von Böblingen über Renningen – Korntal nach Kornwestheim Rangierbahnhof oder Stuttgart-Zuffenhausen und umgekehrt umzuleiten. Eine dieser Möglichkeiten müsste ohnehin als Regelfahrweg für Güterzüge von und zur Gäubahn dienen, da die Anbindung über den Flughafen von Güterzügen nicht genutzt werden darf.

21. Bis wann ist nach aktuellem Sachstand mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zu rechnen (in der Antwort auf die Schriftliche Frage 44 auf Bundestagsdrucksache 18/13683 des Abgeordneten Matthias Gastel nannte die Bundesregierung Dezember 2021 als Inbetriebnahmetermin)?

Die Fertigstellung verschiebt sich um ein Jahr auf Dezember 2022.

22. Befürwortet die Bundesregierung die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unabhängig von „Stuttgart 21“, um den Reisenden zumindest mit den Fernverkehrszügen so frühzeitig wie möglich kürzere Fahrtzeiten zwischen Stuttgart und Ulm zu ermöglichen?

Die Bundesregierung strebt die Fertigstellung des Bedarfsplanvorhabens „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ so zügig wie möglich an. Inwiefern eine Inbetriebnahme unabhängig von dem Projekt „Stuttgart 21“ sinnvoll möglich ist, wird durch den Vorhabenträger DB AG geprüft.

23. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung bei wem welche Untersuchungen für die von „Stuttgart 21“ unabhängige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Auftrag gegeben (SÜDWEST PRESSE vom 16. Dezember 2017), was genau wird dabei untersucht, und ist auch eine verbesserte Signaltechnik zwischen Plochingen und der eingleisigen Güterzugkurve, mit der in kürzeren Abständen gefahren werden kann, Gegenstand dieser Untersuchungen?

Wann wird mit den Ergebnissen der Untersuchungen gerechnet, und wann werden diese öffentlich gemacht?

Für eine mögliche vorgezogene Inbetriebnahme der Neubaustrecke hat die DB AG erste grobe fahrplantechnische Überlegungen angestellt, die positiv verlaufen sind. Dem werden sich nun vertiefende und detaillierte Fahrplanuntersuchungen unter Beteiligung der verantwortlichen Aufgabenträger anschließen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333