



VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Deutsche Bahn AG
Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

**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: bw.vcd.org

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 00 10 839 606
BIC: GENODEF 1502

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1502

Stuttgart, 07.07.2016

Stuttgart 21 – Überprüfung der Sicherheit/Kostenexplosion

Sehr geehrte Damen und Herren des Aufsichtsrats der DB AG,

der Aufsichtsrat der DB AG hat sich schon wiederholt mit dem eigenwirtschaftlichen Projekt Stuttgart 21 beschäftigt. Seit der Unterzeichnung der Vereinbarung von Stadt, Land und Bahn zum Bau von Stuttgart 21 im Jahre 2009 haben sich die offiziellen Kosten des Projekts auf 6,5 Milliarden Euro mehr als verdoppelt und musste der Fertigstellungstermin um inzwischen vier Jahre verschoben werden. Der Bundesrechnungshof rechnet sogar mit Kosten von 10 Milliarden Euro.

Damit wird dieses Projekt zu einem massiven Problem für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens DB AG, aber auch für die Fähigkeit Deutschlands, anspruchsvolle Infrastrukturprojekte zu realisieren. Denn trotz hoher Kosten sind elementare Fragen zur Sicherheit und Leistungsfähigkeit aufgrund der weit über dem Grenzwert liegenden Schrägneigung nicht wie vorgesehen bei der Planfeststellung geklärt worden, sondern sollen erst bei der Inbetriebnahme geklärt werden (Nachweis gleicher Sicherheit, vgl. Gutachten Andersen¹). Damit besteht ein erhebliches Risiko, dass erst bei der Inbetriebnahme festgestellt wird, dass die vereinbarten Leistungsparameter des Projektes nicht eingehalten werden und die DB gegenüber den Vertragspartnern regresspflichtig wird.

Deshalb empfehlen wir Ihnen als Mitglied des Aufsichtsrates der DB AG dringend, die Frage der Inbetriebnahmegenehmigung auf Basis der aus heutiger Sicht vorgesehenen Betriebskonzepte kurzfristig klären zu lassen und dabei den besonderen Sicherheitsbelangen durch die überhöhte Längsneigung sowie den Brandschutzanforderungen Rechnung zu tragen!

¹ https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt2/Ref24/S21_Eroerterung/24_14-10-07_GA_Andersen.pdf

Als Aufsichtsrat der DB AG ist Ihnen die Rechtslage zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr sicherlich bekannt, die das BMVI zusammengestellt hat²:

Zusammengefasst fordern die rechtlichen Grundlagen bei der Anlage von Eisenbahnen:

- 1. Bei 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.*


Das Gutachten Andersen führt in einer nachvollziehbaren Risikoabschätzung den Nachweis einer Eintrittswahrscheinlichkeit für eine gravierende Fehlhandlung nach je ca. 5 Jahren und zeigt auf, dass bei Stuttgart 21 Sicherheitsfragen hinter Wirtschaftlichkeitsaspekten zurückstehen mussten. Damit liegt aber ein eindeutiger Verstoß gegen geltendes Recht vor!

Da die Abweichung von der Norm so erheblich ist, das Risiko offensichtlich und das Verschulden des Bauherrn ebenfalls, ist die Haftungsfrage im Schadensfall eindeutig.

Herr Sven Andersen führt in der Eisenbahn-Revue International Heft 7/2016 aus: „Hier entsteht eine Anlage, die betrieblich als hochgradig unsicher anzusehen ist, was die Sicherheit von Reisenden bei Fahrgastwechsel anbetrifft“ (ERI 7/2016 Seite 368 – vgl. Anlage). Gleichzeitig zeigt er auf, wie andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber (SBB) bei ähnlicher Ausgangslage eine regelkonforme und sichere Anlage realisiert haben. Da die Grundsteinlegung für den Tiefbahnhof noch nicht erfolgt ist, wäre dem Bauherrn dringend zu raten, diesen Ansatz auch auf das Stuttgarter Bahnhofprojekt zu übertragen, falls er trotz der Kostenrisiken das Projekt nicht abbricht, sondern an diesem – ggf. modifiziert – weiter festhalten sollte. Ein zweiter Fall BER bei einem Staatsunternehmen wäre äußerst fatal für die Außenwirkung der Bundesrepublik Deutschland.

Da der Aufsichtsrat der DB AG mehrfach über das Projekt Stuttgart 21 beraten und dem Weiterbau zugestimmt hat, stellt sich auch die Frage der Haftung des Aufsichtsrates im Falle eines späteren Schadensfalles aufgrund der überhöhten Neigung der Bahnhofsgleise und der Bahnsteige.

Mit freundlichen Grüßen



(Matthias Lieb)

– Landesvorsitzender –

² <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/sicherheit-im-eisenbahnbetrieb.html>