

Stuttgart 21-Lenkungskreis: Fehlende Leistungsfähigkeit und nicht belastbare Kosten, – stellen Sie sich den Fakten!

1) Insider-Dokument: S21-Kostenplanung laut DB-Wirtschaftsprüfer nicht belastbar!

Morgen, Dienstag, den 23.07.2013 findet der nächste, schon drei Monate überfällige, Lenkungskreis zu Stuttgart 21 statt. Es soll die Kostenplanung besprochen werden, die jedoch laut einem noch nicht veröffentlichten Dokument des DB-Wirtschaftsprüfers Price-Waterhouse-Coopers (PWC) für die DB-Aufsichtsratsentscheidung vom 05.03.2013 in keiner Weise belastbar ist. Dem Aufsichtsrat waren Risiken und Kosten vorenthalten worden, die S21-Kostenplanung ist nicht testierfähig und ein auch nur im Ansatz professionelles Kostenmanagement ist nicht vorhanden: Dr. Christoph Engelhardt, Initiator von WikiReal.org:

„Die Lenkungskreis-Mitglieder dürfen sich zu den Investitionskosten nicht ebenso wie der DB-Aufsichtsrat mit Luftnummern täuschen lassen. Es muss eine testierte Kostenplanung eingefordert werden, ansonsten ist eine Diskussion der Kosten überflüssig.“

2) Internationale Fachleute bestätigen Leistungskritik, DB-nahe Experten schweigen

Die fehlende Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 muss im Lenkungskreis angesprochen werden, wurde aber noch nicht als Tagesordnungspunkt genannt. Nachdem zuletzt auch internationale Fachleute in einer Umfrage die wesentlichen Kritikpunkte an der Leistungsfähigkeit bestätigten und teils die Annahmen als lächerlich bezeichneten, muss sich die Bahn dem Thema stellen. Die Umfrage zeigt auch, dass der von der DB AG abhängige Teil der deutschsprachigen Bahnwissenschaft bei dem Thema vollkommen verstummt. Engelhardt:

„Internationale Fachleute für die Kapazität von Bahninfrastruktur bestätigen jetzt die massiven Fehler in der Leistungsfähigkeitsbewertung der Planfeststellung und im Stresstest. Die Wahrheit des gravierenden Leistungsrückbaus kommt zu Tage, früher oder später, und dann sieht die ganze Welt auf einen milliardenschweren Schildbürgerstreich!“

3) Die Planfeststellung beruht auf Täuschung und einem kapitalen Missverständnis

Vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) sind mehrere Klagen gegen Planänderungen und eine Enteignung anhängig. Dr. Christoph Engelhardt steuert zu diesen Verfahren neue Analysen bei, die er am 11.07.2013 auch den Finanzierungspartnern der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellt hat mit dem dringenden Ersuchen um inhaltliche Stellungnahme. Er weist nach, dass die bisherige Argumentation des Gerichts, die Leistungskritik an S21 sei schon im Urteil von 2006 hinreichend behandelt worden, unhaltbar ist:

„Wo das Gericht durch unvollständige und unrichtige Angaben getäuscht worden war, liegt unzweifelhaft nach Aufdeckung dieser Mängel eine neue Sachlage vor, wo es entscheidungserheblich Mittel- mit Spitzenwerten verwechselte, ist der Beschluss hinfällig.“

Der Schaden, den die milliardenteuere Schaffung eines Engpasses durch Stuttgart 21 für die verkehrliche und wirtschaftliche Zukunft von Baden-Württemberg bedeutet, ist immens.

„Verkehrsminister Hermann, Staatssekretär Rust, Oberbürgermeister Kuhn, veranlassen Sie die Bahn, sich im Lenkungskreis den Fakten zu stellen! Wenden Sie Schaden vom Land ab, beantragen Sie die Rücknahme der Planfeststellung und kündigen Sie sofort den Finanzierungsvertrag!“

Anhang: Hintergrundinformationen

1) Insider-Dokument: S21-Kostenplanung laut DB-Wirtschaftsprüfer nicht belastbar!

In Vorbereitung der Entscheidung über den Weiterbau von Stuttgart 21 vom 05.03.2013 hatte der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG für die Kostenplanung eine „Plausibilitätsbegutachtung“ durch den Wirtschaftsprüfer PWC beauftragt. Das bisher nicht veröffentlichte Dokument von Ende Januar 2013 enthält extrem kritische Punkte:

1. *Ein Teil der Kostensteigerungen wurde dem AR vorenthalten! Die „Abweichungsliste“ mit Stand 08.10.2012 für den Aufsichtsrat weist einen „geringeren Datenumfang“ ggü. der vom 13.09.2012 für den Vorstand auf (§ 10, 11, 14 des PWC-Papiers).*
2. *Die PWC-Arbeit ist gar keine Plausibilisierung, da sie sich allein auf die „von der DB AG zur Verfügung gestellten“ Unterlagen (lediglich 2 Abweichungslisten und 3 Präsentationen, § 10, 11) stützt, die nicht „verifiziert“ wurden. Es ist somit nur eine Konsistenzprüfung, die nicht prüfte, ob die Angaben richtig oder vollständig sind. Die Prüfer sehen ein „höheres Risiko“, dass "wesentliche Fehler" und "rechtswidrige Handlungen" von der Prüfung nicht erfasst wurden (§ 4, 13)!*
3. *Die Ermittlung der Kostensteigerungen und -risiken erfolgte in einer nicht revisionssicheren Excel-Liste (§ 21). Die Berechnung ist darüber hinaus unzulässig, denn sie verstößt gegen die "Grundsätze des Risikomanagements im DB AG-Konzern", speziell Risiko-Management-Richtlinie 224.0101 und Controlling-Handbuch Kap. 14 (§ 18): Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist nicht regelkonform abgebildet und somit nicht zum Gesamtwertumfang (GWU) hochzurechnen (§ 19/20, 23), die unabdingbare Überleitung ins Konzernreporting (§ 16) ist damit nicht möglich.*
4. *Ein seriöses Kostenmanagement ist nicht vorhanden. Die Prüfer urteilen: "Die Voraussetzungen für ein möglichst geringes Nachtragsvolumen sind in der Projektorganisation des Großprojektes noch nicht etabliert“, mit „einem im Vergleich zum GWU erheblichen Nachtragsvolumen“ (mehrere Milliarden weitere Kostensteigerungen) ist zu rechnen (§ 24). Die für das Nachtragsmanagement nötigen Leute wurden nicht eingestellt (§ 25). Die Grundstücke sind noch nicht gesichert (§ 26-28), weitere Kosten für zu verlegende Leitungen wurden übersehen (§ 29, 30), Terminrisiken noch nicht bewertet (§ 31) und die Personalsituation ist kritisch (§ 32).*

Dem Aufsichtsrat gegenüber wurden einzelne Kostensteigerungen unterschlagen (Pkt. 1). Die Kostenplanung und ihre vorliegende „Plausibilisierung“ sind nicht testierfähig (Pkt. 2, 3). Engelhardt: *„Die Kostenermittlung hat wie geschildert nicht viel mehr Qualität als die Rechnung auf einem Bierdeckel.“* Ein auch nur im Ansatz professionelles Kostenmanagement ist nicht vorhanden (Pkt. 4). Damit entschied der Aufsichtsrat am 05.03.2013 auf einer nicht belastbaren Zahlenbasis. Es stellt sich die Frage, inwieweit der Aufsichtsrat angesichts der dokumentierten nicht vorhandenen Qualität der Kostenplanung sich angreifbar gemacht hat.

2) Internationale Fachleute bestätigen Leistungskritik, DB-nahe Experten schweigen

Im Zuge der Vorbereitung einer Veröffentlichung waren weltweit ausgewiesene Experten für die Kapazität von Bahn-Infrastruktur zu 13 Schlüsselargumenten befragt worden. Die aus allen Teilen der Welt antwortenden Fachleute bestätigten die Leistungskritik: Etwa, dass es nicht möglich ist, Wachstum mit einem Kapazitätsabbau unter den aktuellen Bedarf umsetzen zu wollen, und dass die Annahme lächerlich ist, in der Planung den Verkehr überwiegend in die Nacht zu verlagern. Sie stellen klar, dass natürlich die Spitzenstunde entscheidend für die Kapazität ist (und nicht die Züge am Tag, oder auch die „vertakteten Züge“), dass die Haltezeiten für den Fahrgastwechsel ausreichen müssen und dass wesentliche Annahmen im Stresstest methodisch falsch sind.

Die Leistungskritik wird damit von rund 20 internationalen Fachleuten gestützt. Ein einziger würde genügen, das Projekt grundlegend in Frage zu stellen. Siehe unten das Link zum Ergebnisbericht der Umfrage: „Railway Capacity Questionnaire, Results“ (auf Englisch).

3) Die Planfeststellung beruht auf Täuschung und einem kapitalen Missverständnis

Der mit den Dokumenten der Planfeststellung geführte Nachweis, dass S21 die Kapazität auf rund 32 Züge pro Stunde limitiert, wogegen heute 38 Züge fahren und 50 % Wachstum geplant sind, wurde bis heute nicht entkräftet. Dagegen liegt die Kapazität des Kopfbahnhofs bei 50 Zügen. Die Bahn hat selbst vor Gericht kein Sachargument, verweist nur auf das Renommee ihrer Gutachter. – Mit deren Aussagen wird aber die Kritik wesentlich geführt.

Die Schlüsselargumente auch gegen den Stresstest werden inzwischen von internationalen Fachleuten bestätigt (siehe zuvor), wenn sie nicht ohnehin „*unmittelbar nachvollziehbar*“ sind. Insbesondere aber schafft die neu geführte Leistungskritik eine vollkommen „neue Sachlage“ seit dem VGH-Urteil von 2006, wo nachgewiesen wird, dass das Gericht durch unrichtige und unvollständige Angaben getäuscht worden war und wo nachgewiesen wird, dass Stuttgart 21 nicht nur weniger leisten wird als versprochen, sondern sogar weniger leisten wird, als dem heutigen Bedarf entspricht. Damit bewirkt das Projekt einen gravierenden Schaden für das Allgemeinwohl. Dies ist eine ganz neue Qualität und kann von dem Gericht nicht übergangen werden.

Die Argumentation wird zusammengefasst in dem Text für dem VGH Mannheim vom 24.06.2013 „Ergänzende Stellungnahme Leistungsfähigkeit S21“. Diese Ergebnisse wurden den Finanzierungspartnern am 11.07.2013 im Detail mitgeteilt (siehe die unten verlinkten Dokumente).

Teil der Darstellung ist auch die Analyse „Warum der Rückbau übersehen werden konnte“ (siehe unten). Engelhardt führt 25 Punkte auf, in denen die Gutachter gegen die Regeln der Technik verstoßen, dem Gericht Informationen vorenthalten und Prämissen, teils auf Anforderung der Bahn, fehlerhaft gewählt hatten. Die Baugenehmigung wurde durch unrichtige und unvollständige Angaben erwirkt, sie beruht auch dort auf einem kapitalen Missverständnis, wo Mittel- und Spitzenwerte verwechselt wurden. Die absolute Leistungsgrenze von Stuttgart 21 von 32,8 Zügen wurde verschwiegen. Auch das Gutachten von Prof. Ullrich Martin von 2005, der einzige „Nachweis“ von Reserven im VGH-Urteil von 2006, wurde inzwischen nicht nur indirekt von der Bahn sondern auch ausdrücklich vom Gutachter selbst revidiert, was erneut die Baugenehmigung hinfällig macht.

Engelhardt: *„Der Nachweis für den Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 ist lückenlos und wird überwiegend mit den Originaldokumenten der Planfeststellung begründet. Die Beweise für eine gezielte und systematische Täuschung der Genehmigungsbehörden und des VGH in den Fragen der Leistungsfähigkeit sind erdrückend. Angesichts dieser Fakten ist es nicht zu verantworten, das Projekt weiter voranzutreiben. Das Ansehen der Region und der deutschen Ingenieurwissenschaft wird durch Stuttgart 21 nachhaltig beschädigt.“*

Zitierte Dokumente zum Download

- 1) http://wikireal.info/w/images/4/4c/2013-07-11_Email_an_Finanzierungspartner_zu_VGH-Stellungnahme.pdf
- 2) http://wikireal.info/w/images/c/cc/2013-06-24_Ergänzende_Stellungnahme_Leistungsfähigkeit_S21.pdf
- 3) http://wikireal.info/w/images/4/4b/2013-06-24_S21,_Warum_der_Rückbau_übersehen_werden_konnte.pdf
- 4) http://wikireal.info/w/images/1/1c/2013-06-24_Railway_Capacity_Questionnaire,_Results.pdf