

*Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
0172-9241296, bis 29.1. in USA
Dort: 001-760-8159982
kd.bodack@gmx.de*

Einschreiben/Eigenhändig

*An die Mitglieder
des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG*

Stuttgart 21

Sehr geehrte.....

8. 1. 2013

In Veröffentlichungen und Gesprächen stellen wir immer wieder fest, dass wesentliche Risiken des Großprojekts unterschätzt, ignoriert und daher nicht bearbeitet werden. Bitte gestatten Sie mir zusammen mit elf weiteren Bahn- und Rechtsexperten, Sie auf ein Problemfeld hinzuweisen, das ein bislang noch nicht offen gelegtes Schadensvolumen für die DB AG in der Größenordnung von zurzeit bis zu 750 Millionen Euro in sich birgt.

Die DB AG hat derzeitigen Bahnflächen an die Stadt Stuttgart verkauft, den Erlös erfolgswirksam verbucht und im Jahre 2009 mit einem Betrag von 639 Mio. Euro in das Konzernergebnis eingestellt. Dabei geht die DB AG davon aus, dass die geplanten Anlagen den jetzigen Kopfbahnhof ersetzen und dessen Flächen entsprechend anderen Nutzungen zur Verfügung stehen werden. Die im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Rechtsverfahren zur „Stilllegung“ und „Freistellung“ seien deshalb nicht relevant.

Dieser Auffassung widerspricht der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags mit einer Feststellung vom 31. 5. 2011 (Az: WD7-3000-132/11), in der er u.a. festgestellt: „Das Stilllegungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren können einander nicht ersetzen. In bestimmten Fällen sind beide durchzuführen, wobei es sinnvoll ist, das Verfahren nach §11 AEG voranzustellen.“ Das gilt auch für die Freistellung: „Das Freistellungsverfahren (§23 AEG) ist ebenso wie das Stilllegungsverfahren (§11 AEG) strikt vom Planfeststellungsverfahren zu unterscheiden.“

Im §11 AEG ist bestimmt, dass bei beabsichtigter Einstellung des Bahnbetriebs die entsprechende Strecke/der entsprechende Bahnhof ausgeschrieben und anderen Unternehmen zum Weiterbetrieb angeboten werden müssen. Im Fall des Stuttgarter Kopfbahnhofs hat sich bereits ein Unternehmen gegründet, das die Anlagen übernehmen möchte. Dies erscheint plausibel, da mit den vorhandenen Anlagen wesentlich geringere Trassen- und Stationsgebühren angeboten werden können und weil die Limitierungen des geplanten Tiefbahnhofs Dieselmotoren ausschließen sowie besondere und aufwendige Sicherungseinrichtungen in den Zügen erfordern.

Im §23 des AEG ist bestimmt, dass eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nur dann erfolgen darf, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig keine Nutzung im Bahnbetrieb zu erwarten ist. Diese Genehmigung erscheint ausgeschlossen, weil der