



München, den 28.10.2008

Entgegnung zur Pressemitteilung der Landtagsabgeordneten Drexler und Schmiedel vom 27.10.2008 "Stuttgart 21: Verkehrlich ohne Alternative und finanziell in trockenen Tüchern"

In einer Pressemitteilung vom 27.10.2008 mit dem Titel "Stuttgart 21: Verkehrlich ohne Alternative und finanziell in trockenen Tüchern" kritisieren die beiden SPD-Landtagsabgeordneten Drexler und Schmiedel unter der Schlagzeile "Gutachten von Vieregg-Rössler: Wenig Substanz, viel Panikmache" die beiden von der VIEREKG-RÖSSLER GmbH zu Stuttgart 21 bislang vorgelegten Gutachten sehr scharf. Hierbei handelt es sich um folgende Schriftstücke:

- Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projekts Stuttgart 21, Juli 2008; Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart; Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V., Landesverband Baden-Württemberg
- Darstellung der betrieblichen Mängel des Projektes Stuttgart 21, August 2008; Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart; Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V., Landesverband Baden-Württemberg

Zu dieser Kritik, die im wesentlichen aus Falschaussagen und Irrtümern besteht, ist folgendes zu sagen:

Die beiden genannten Landtagsabgeordneten haben vermutlich die beiden Gutachten der VIEREKG-RÖSSLER GmbH entweder nur bruchstückhaft gelesen oder deren Inhalt gar nicht verstanden. Denn an keiner Stelle in diesen Gutachten ist dargestellt, daß die Baukosten von Stuttgart 21 aus den bisher angefallenen Planungskosten abgeleitet worden seien, wie Drexler & Schmiedel unten auf S.3 ihrer Pressemitteilung zu suggerieren versuchen. Das Heranziehen der bisherigen Planungskosten diene lediglich einer von drei unabhängig voneinander durchgeführten Plausibilitätskontrollen der zuvor separat ermittelten Projektkosten.



Völlig falsch ist die Behauptung, die VIEREGG-RÖSSLER GmbH habe "nur 63 Maßnahmen in die Bewertung von S21 einfließen lassen, die DB AG indessen 10.000." Richtig ist, daß die VIEREGG-RÖSSLER GmbH insgesamt "63 unterschiedliche Kostenpositionen erfaßt" hat, die sich auf zigtausend Einzelmaßnahmen beziehen. Ein Beispiel für eine solche Kostenposition sind die "Kosten pro Weiche mit einem bestimmten Weichenradius". Kein Mensch käme hierbei normalerweise auf die absurde Idee, die VIEREGG-RÖSSLER GmbH habe nur eine einzige Weiche berücksichtigt.

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat für die Ermittlung der Tunnelbaukosten die umfangreichen geologischen Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens ausgewertet und je nach der unterschiedlichen Situation für den Kubikmeter Tunnelvolumen unterschiedliche Kostenansätze verwendet. Dagegen hatte die Deutsche Bundesbahn bei ihrer Kostenermittlung von 1993 derartig differenzierte Berechnungen gar nicht durchführen können, weil die Probebohrungen erst Ende der 90er Jahre durchgeführt wurden. Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat für die Berechnung der Kosten für bergmännische Tunnels erstmalig eine Prognose der Baumethode (Neue Österreichische Tunnelbauweise versus Tunnelbohrmaschinen) durchgeführt, was die DB AG bislang noch nicht vorgenommen hat.

Es ist müßig, auf die anderen ebenfalls vollkommen unsachlichen Kritikpunkte von Drexler & Schmiedel noch weiter einzugehen.

Herr Drexler als Landtagsabgeordneter des Wahlkreises Esslingen wäre gut beraten gewesen, vor dem Abfassen der obigen Pressemitteilung seine Parteikollegin Karin Roth zu konsultieren, die immerhin Bundestagsabgeordnete desselben Wahlkreises ist und darüberhinaus die Funktion einer Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung inne hat. Denn in ihrem "Bericht zur Preisentwicklung bei Großprojekten des Bundes" vom 21.8.2008 schreibt Frau Staatssekretärin Roth auf S. 6 unter der Überschrift "Eisenbahnbau":

"- Große Preissteigerungen (bis zu 60%) sind hier aktuell bei (Groß)Projekten mit speziellen Anforderungen zu verzeichnen - bspw. Tunnelprojekte."

Da Frau Roth hierbei das Tunnelprojekt Stuttgart 21 von der zitierten 60-prozentigen Preissteigerung keineswegs ausnimmt, gilt folglich diese Steigerungsrate in den Augen von Frau Roth auch für Stuttgart 21. Geht man davon aus, daß der bis vor kurzem von den Stuttgart-21-Befürwortern genannte Betrag von rund 2,8 Mrd EUR für dieses Projekt korrekt ist, so errechnen sich allein nach der obigen Angabe von Frau Roth für Stuttgart 21 Projektkosten von

2,8 Mrd EUR mal 1,6 = 4,48 Mrd EUR.



Berücksichtigt man außerdem, daß Stuttgart 21 nicht nur unter den aktuellen Preissteigerungen (+ 60%) leidet, sondern daß es sich hierbei um ein "Uralt-Projekt" handelt, das aus dem Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts stammt und seither neben den üblichen Großprojekt-Baupreissteigerungen auch mehrmalige Umplanungen in Richtung größerer Tunnellängen erfuhr, so dürften die seither aufgelaufenen Preissteigerungen weit höher sein als nur 60%. Die von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelten Projektkosten von knapp 6 Mrd EUR (Preisstand 2008) werden somit gerade auch durch das Schreiben von Frau Roth bestätigt.

Hinsichtlich der Falschaussagen von Drexler & Schmiedel bezüglich betrieblicher und technischer Aspekte verweisen wir auf unser drittes Schriftstück "Entgegnung zu Äußerungen der DB AG und von Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin zu Aussagen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bezüglich Stuttgart 21" vom 2. Oktober 2008.