



Stuttgart, 13.02.2013

Persönlich!

Deutscher Bundestag
Herrn
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Stuttgart 21 - wichtige Fakten

Sehr geehrter

Ihnen als Mandatsträger und Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages möchten wir, die Ingenieure22, einige Kurzinformationen und Dokumente übersenden, um Sie über wichtige und zum Teil wenig beachtete Fakten zum Projekt Stuttgart 21 zu informieren.

Über eine kurze Rückmeldung von Ihnen würden wir uns freuen.

Momentan stehen die Kostensteigerungen ganz im Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik. Sie stellen vor allem die Rentabilität dieses Infrastrukturprojekts in Frage. Können Sie als Mitglied des Verkehrsausschusses das Projekt so noch befürworten?

Darüber hinaus weist das Projekt „Stuttgart 21“ einige gravierende Mängel auf, die das ganze Vorhaben völlig unabhängig von der Kostenfrage grundsätzlich in Frage stellen. Bitte setzen Sie sich anhand unserer Anlagen mit einigen dieser Mängel näher auseinander.

Warum sollte Stuttgart 21 für 6 oder gar 11 Milliarden Euro gebaut werden, obwohl der neue Bahnhof deutlich weniger leistungsfähig sein würde als der bisherige?
Warum Milliarden ausgeben für eine Verschlechterung der verkehrlichen Verhältnisse, für ein Projekt mit einem Nutzen-Kosten-Faktor unter 1?

Bitte lesen Sie selbst:

- **Rückbau der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit des Bahnknotens durch Stuttgart 21**

Stuttgart 21 wurde noch 2007 mit einer Leistungserhöhung um 100% beworben (in der Ausstellung im Stuttgarter Bahnhofsturm findet man dieses Versprechen sogar heute noch!). In den Finanzierungsverträgen zu S21 von 2009 wurde eine Leistungserhöhung für S21 um ca. 50% verbindlich vereinbart. Diese Zahl lag den Entscheidungen der Parlamente zu Grunde. Inzwischen ist belegt und gerichtlich bestätigt, dass Stuttgart 21 nur 32 Züge in der Stunde leistet und auch so ausgelegt wurde. Stuttgart 21 leistet also weniger als der aktuelle Kopfbahnhof.

(Dokument s. Anlage)

- **Verkehrlicher Leistungsvergleich Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 und Wertschöpfung**

2010 ließ die damalige Landesministerin für Verkehr Tanja Gönner eine Studie der SMA anfertigen, die die Überlegenheit des Konzeptes Stuttgart21 und dessen Wertschöpfung nachweisen sollte. Das Gutachten verschwand in der Schublade, weil der Nachweis nicht gelang.

Wir Ingenieure haben bei unserer Gegenüberstellung von S21 und K21 diese Unterschiede zusammengefasst im Kapitel 5 unseres Leporellos „Warum der Fortschritt oben fährt“

(Dokument s. Anlage)

- **Nutzen-Kostenanalyse von S21:
„Überprüfung der Gutachten zu Stuttgart 21 / Nutzen-Kosten-Untersuchung für Nahverkehrsinvestitionen“ (VCD)**

Die Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens erfolgte für Stuttgart 21 in den Jahren 2006 bzw. 2008 in zwei Gutachten (VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH und ITP Intraplan Consult GmbH München).

Die vorliegende Studie des VCD aus dem Jahre 2011 aktualisiert die beiden Gutachten und kommt zu einem aktuellen Nutzen-Kosten-Faktor von nur 0,75!

Der Einsatz von Steuermitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) ist damit nicht möglich.

(Dokument s. Anlage)

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung: haraldschorr@arcor.de

Weitere Informationen finden Sie auch unter <http://www.ingenieure22.de>

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing.
Harald Schorr

Dipl.-Ing.
Wolfgang Jakubeit

Dipl.-Ing.
Hans Heydemann

Dipl.-Phys.
Wolfgang Kuebart

technische
Projektassistentin
Heidi Keilbach

für die Ingenieure22

Anlagen: