



München, den 7.9.2010

Erklärung in eigener Sache

Bereits nach Vorlage der Kostenprognose für das Projekt S 21 im Sommer 2008 hatten die Projekt-Befürworter und insbesondere die DB AG uns vorgeworfen, unsere Kostenschätzung sei unseriös - wir hatten für S 21 bis zur Fertigstellung bekanntlich Projektkosten von 6,7 bis 8,7 Mrd EUR ermittelt. Obwohl unsere Endergebnisse der Kostenprognose für die NBS Wendlingen - Ulm noch gar nicht der Öffentlichkeit bekannt sind, versucht die DB AG laut Stuttgarter Nachrichten vom 6.9.2010, unsere Arbeit in ein schlechtes Licht zu rücken. So wird fälschlicherweise behauptet, "dass dieses Consulting-Büro bereits Kostenrechnungen zu Tunnelbauten vorgenommen habe, die sich als unzutreffend erwiesen hätten." (Jenwein, Andrea: Bahn attackiert Gutachter der Stuttgart-21-Gegner, in: Stuttgarter Nachrichten vom 6.9.2010, S.15)

Derartige Anschuldigungen bzw. Verunglimpfungen werden uns seit fast 20 Jahren regelmäßig entgegengebracht - und von manchen Medien aufgegriffen. Dies geschieht nach unserem Eindruck immer dann, wenn die Befürworter eines umstrittenen Projekts, zu dem wir eine kritische Stellungnahme, eine Expertise oder ein Gutachten verfaßt haben, auf der sachlichen Ebene keine Gegenargumente finden.

Mehrere Eisenbahn-Infrastrukturprojekte in Deutschland, die durch die Deutsche Bundesbahn bzw. DB AG bereits realisiert wurden oder sich derzeit im Planungsverfahren befinden, basieren konzeptionell auf Arbeiten der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bzw. von Dr. Martin Vieregg, beispielsweise

- die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die ICE-Strecke Köln - Frankfurt
- die Anbindung von Wiesbaden an die ICE-Strecke Köln - Frankfurt
- der 4-gleisige Ausbau der Bahnstrecke München - Augsburg im Abschnitt von Mering bis Augsburg Hbf
- die geplante Neubaustrecke Mannheim - Frankfurt anstelle des Ausbaus von drei parallelen Altstrecken

Zu zwei Transrapid-Projekten legte die VIEREGG-RÖSSLER GmbH Kostenprognosen vor, die jeweils eine Verdopplung der zu erwartenden Baukosten, verglichen mit den bislang von offizieller Seite genannten Kosten, beinhalteten. Hierbei handelte es sich um die Magnetbahn-Strecken Berlin - Hamburg und München Hbf - Flughafen München. In beiden Fällen wurden die von uns ermittelten stark erhöhten Kosten nur wenige Wochen später durch den Bundesrechnungshof bestätigt. Bezüglich des Transrapids in München gaben die für den Bau dieser Strecke vorgesehenen Industrieunternehmen im Frühjahr 2008 fast dieselben Projektkosten an, welche die VIEREGG-RÖSSLER GmbH genau ein Jahr zuvor bereits ermittelt hatte, aber dafür als "unseriös" beschimpft worden war. Beide Magnetbahn-Projekte wurden bekanntlich wegen der inzwischen auch offiziell für zu hoch befundenen Kosten aufgegeben.

Karlheinz Rößler

Dr. Martin Vieregg