



VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Herrn  
Bundesminister  
Dr. Peter Ramsauer  
BMVBS  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15  
70178 Stuttgart  
Telefon: (0711) 6 07 02 17  
Telefax: (0711) 6 07 02 18  
eMail: info@vcd-bw.de  
Internet: www.vcd-bw.de

Geschäftskonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg  
Konto-Nr. 10 839 606  
BLZ 600 908 00

Spendenkonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg  
Konto-Nr. 110 839 606  
BLZ 600 908 00

Stuttgart, 04.02.13

## **Stuttgart 21 und der Einfluss der Politik auf die Unternehmenspolitik der DB AG**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

vorgestern vor drei Jahren waren Sie in Stuttgart beim offiziellen Spatenstich zum Projekt „Stuttgart 21“. Von einer ursprünglich geplanten Bauzeit von neun Jahren ist nunmehr ein Drittel abgelaufen. In dieser Zeit hat es die Bauherrin weder geschafft, die notwendigen Baufelder frei zu machen noch die Baustellenlogistik einzurichten.

Als Bundesminister für Verkehr und Städtebau sind Sie ja in besonderem Maße mit dem Projekt und der Bauherrin DB AG verbunden und haben auf deren Kompetenz vertraut. Dies belegen auch Ihre Ausführungen im Deutschen Bundestag am 25.11.2011. Sie erklärten damals: „ich gehöre zu jenen im Lande, die sich ausgesprochen intensiv mit diesem ganzen Projekt, den Kosten und auch möglichen Ausstiegskosten befasst haben und befassen mussten“.

Seither musste die DB AG eingestehen, dass

1. sich die Kostenkalkulation innerhalb weniger Wochen um mehrere Milliarden Euro erhöhte,
2. damit die Finanzierung der Gesamtmaßnahme ungeklärt ist und
3. von gegenwärtig 59 noch 31 Planfeststellungs- bzw. Planänderungsverfahren offen sind und damit das Projekt Stuttgart 21 blockieren.

Deshalb sollten Sie für Klarheit bei den nachfolgend beschriebenen offenen Fragen sorgen:

1. Warum wurde diese mangelhafte Planung von Ihnen nicht frühzeitig erkannt – insbesondere da Ihnen das Eisenbahnbundesamt untersteht?
2. Weshalb wurde diese Maßnahme begonnen, obwohl ein Vorstandbeschluss der DB AG aus dem Jahr 2001 den Beginn erst nach Vorliegen aller Genehmigungen vorsah?

3. Wer trägt die Mehrkosten bei Stuttgart 21 – die DB AG oder die Politik?
4. Wer wollte das Projekt – das Land BW, der Bund oder die DB AG?
5. Waren dem Aufsichtsrat und Ihnen als zuständigem Minister 2009 bekannt, dass die DB AG Mehrkosten, die nach 2009 bekannt werden, nur noch bedingt von den Projektpartnern einfordern kann?
6. Wer trägt die Verantwortung für die 2009 erfolgten „Kostenoptimierungen“, die sich jetzt als „Luftbuchungen“ herausstellen, die aber damals entscheidend für den Projektfortgang waren? Aufgrund der Vertragsgestaltung sind sie jetzt von der DB AG zu übernehmen und wären zuvor von den Projektpartnern zu tragen gewesen!

Zur Beantwortung dieser Fragen möchten wir noch auf folgende Hintergründe hinweisen:

Die Einstellung der Vorstände der DB AG zu diesem Projekt war über die Jahre sehr unterschiedlich. Während das Projekt in der Ära Dürr das Licht der Welt erblickte und er ein nicht unmaßgeblicher Gründervater des Projektes war, sah sein Nachfolger Ludewig die Risiken für die DB AG und stoppte das Projekt im Jahr 1999 wegen Unwirtschaftlichkeit. Sein Nachfolger Mehdorn sah in Stuttgart 21 die Chance, das Land langfristig an die DB AG zu binden und stellte immer höhere Forderungen, die er 2001/2003 auch mit der Zahlung von 459 Mio. € durch die Stadt Stuttgart und 2003 durch den vom damaligen Staatssekretär Mappus ausgehandelten „großen Verkehrsvertrag“ mit einer Laufzeit bis 2016 auch umsetzen konnte. Der VCD Baden-Württemberg ermittelte im Sommer 2012 eine hieraus resultierende Überkompensation (im Vergleich zu Bayern) in Höhe von rund 120 Mio. € jährlich zugunsten der DB AG. Solange also der Bau noch nicht begonnen hatte, war Stuttgart 21 für die DB AG ein hochwirtschaftliches Unterfangen – hohen Einnahmen stand nur das Versprechen gegenüber, irgendwann einmal einen neuen Bahnhof bauen zu wollen. Trotz dieser hohen finanziellen Beiträge der Projektpartner bestätigte der damalige Projektleiter Hany Azer in einem Interview (Stuttgarter Nachrichten vom 20.05.2011), bei seinem Amtsantritt 2008 keine vertiefte Planung vorgefunden zu haben. Diese Aussage passt auch zu den jetzt eingestanden Planungsfehlern und -mängeln. Eine Entscheidung über den Baubeginn wurde immer weiter verzögert, denn die steigenden Baukosten und -Risiken erschwerten dem Mitfinanzier Bund die Zustimmung. Erst im Frühjahr 2009 waren die Bedenken bei Ihrem Amtsvorgänger Tiefensee ausgeräumt und der Finanzierungsvertrag mit „Bedenkzeit“ bis Ende 2009 aufgesetzt. Die Umsetzung des Projekts fällt damit in Ihre Amtszeit und in die von Dr. Rüdiger Grube.

Mit der Bahnreform sollte zwischen einem unternehmerischen Teil (DB AG) und einem gemeinwirtschaftlichen Teil (Infrastrukturfinanzierung/Bundesaufgabe und Nahverkehr/Länderaufgabe) unterschieden werden. Die Rechtsform der AG war bewusst gewählt, um politischen Einfluß auf unternehmerische Entscheidungen zu verhindern (§ 117 AktG).

Stuttgart 21 ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG außerhalb des Bedarfsplans des Bundes. Deshalb war (zumindest bis zum 31.12.2009) vertraglich geregelt, dass die DB AG das Projekt nur umsetzt, wenn es für sie wirtschaftlich ist (§ 2 (2) der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009). Fehlende Wirtschaftlichkeit war für die DB in der Vergangenheit der Grund, zusätzliche Finanzierungsbeiträge der Projektpartner einzufordern. Als wirtschaftlich galt eine interne Verzinsung von 7,5% p.a.. Zur Herstellung der Wirtschaftlichkeit wurden in der Vergangenheit verschiedene Vereinbarungen abgeschlossen, so am 21.07.2001 über die Grundstückskäufe durch die Stadt Stuttgart und den beabsichtigten Abschluss eines großen Verkehrsvertrages durch das Land mit DB Regio (s.o.).

Nach dem 31.12.2009 gilt jedoch für Kostenerhöhungen jenseits der 4,526 Mrd. € gerade nicht mehr das Paradigma von der Wirtschaftlichkeit. Vielmehr gilt dann nur noch die sog. Sprechklausel (§ 8 (4)), die dazu führt, dass die Bahn bauen muss und die Politik nicht dafür bezahlt. Denn dort steht: „§ 2. Abs. 2 findet insoweit keine Beachtung“.

Da nur in § 2 (2) die Wirtschaftlichkeit des Projektes für die DB AG geregelt ist, kann die DB AG bei Kostenerhöhungen nach dem 31.12.2009 diese nicht mehr verlangen und entsprechende Finanzierungsanteile der Projektpartner zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit einfordern. Entsprechend kühl reagieren die weiteren Projektpartner jetzt auf Kofinanzierungswünsche der DB AG. Dies zeigt sich auch an den aktuellen Äußerungen der Landespolitiker in Baden-Württemberg, die jahrelang für das Projekt geworben haben und die jetzt den Weiterbau durch die DB AG einfordern.

Am 13.10.2010 hatte das Handelsblatt berichtet, dass noch 2009 im Hintergrundgespräch der damals neue Bahnchef Grube nicht von S21 überzeugt gewesen sei. Im Dezember 2009 hatte er dann eine Kostenkalkulation erstellen lassen, die 4,9 Mrd. € Gesamtkosten ergab. Zu diesem Zeitpunkt hätte noch die Möglichkeit bestanden, gemäß § 2 (2) der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 mit den Projektpartnern über weitere Finanzierungsbeträge zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit zu verhandeln.

Doch dies erfolgte nicht. Obwohl der Bundesrechnungshof sowie weitere Gutachter schon damals weit höhere Beträge als 4,5 Mrd. € erwartet hatten (auch die Landesregierung BW, wie inzw. veröffentlichte Dokumente belegen), präsentierte Dr. Grube am 9.12.2009 dem Aufsichtsrat der DB eine Kostenkalkulation, die die bislang offiziellen Baukosten von 3,076 Mrd. € zwar zunächst auf 4,9 Mrd. € steigerte - aber durch Einsparungen gleich wieder auf „nur noch 4,1 Mrd. €“ reduzierte. Damit war zwar „der unwahrscheinliche Fall“ des §8 (3) c) eingetreten, dass die Mehrkosten 1 Mrd. € übersteigen. Dennoch gab es noch einen „Puffer“ bis zum Kostendeckel von 4,526 Mrd. € sowie zur internen „Wirtschaftlichkeitsgrenze“ von 4,7 Mrd. €.

Der Aufsichtsrat nahm am 9.12.2009 zur Kenntnis, „dass die Gesamtkosten des Projekts nach der Erwartung des Vorstands die in den Finanzierungsvereinbarungen vom 02.04.2009 vereinbarten Beträge in Höhe von 4.526 Mio. EUR nicht übersteigen werden“, so die Pressemitteilung der DB vom 10.12.2009.

Bis zum 31.12.2009 erklärten auch alle weiteren Projektpartner, dass sie an Stuttgart 21 festhalten wollten. Mit Ablauf des 31.12.2009 war die vertragliche Möglichkeit des „qualifizierten Projektabbruchs“ wegen Unwirtschaftlichkeit gemäß § 2 (2) ausgelaufen.

Für weitere Kostenerhöhungen über die vertraglich vereinbarten 4,526 Mrd. € gilt dann die sog. „Sprechklausel“ gemäß § 8 (4).

Es stellt sich somit die Frage, wieso der Vorstand der DB in Kenntnis der Finanzierungsvereinbarung zu S21 und der schon bekannten Kostensteigerungen zum 31.12.2009 auf die Nachverhandlung der Projektkosten verzichtet hat und eine Kostenkalkulation von nur 4,088 Mrd. € vorgestellt hat. Denn nur bis zum 31.12.2009 konnte die DB das Druckmittel „Wirtschaftlichkeit“ gegenüber ihren Projektpartnern ausspielen.

Angesichts der Berichterstattung des Handelsblattes aus dem Jahr 2010 könnte man den Eindruck gewinnen, dass Herr Dr. Grube nicht selbstverantwortlich als Vorstand entscheiden

konnte, sondern dass ihm möglicherweise von der Politik die Umsetzung dieses Projektes aufgetragen worden war. Bekannt ist, dass die CDU/FDP-Landesregierung aus Baden-Württemberg damals mit aller Macht versuchte, das Projekt umzusetzen, und bei der Bundesregierung dabei Gehör fand (man vergleiche die Herkunft der Bundesminister und Fraktionsvorsitzenden). Ob sich Herr Dr. Grube der vertraglichen Risiken für die DB AG bei diesem Projekt bei seinen weiteren Entscheidungen und Aufsichtsratsvorlagen zu Stuttgart 21 bewusst war oder ob er trotz Kenntnis dieser Risiken möglicherweise einfach nur Anweisungen der Politik ausführte, bleibt in dem Handelsblatt-Artikel offen.

Im Fall politischer Einflussnahme hätte man wieder einen Zustand erreicht, der gerade mit der Bahnreform verhindert werden sollte – dass die Politik der DB AG politisch gewollte, aber nicht wirtschaftliche Aufgaben auferlegt, die die Politik ansonsten (mangels Finanzmitteln und fehlenden Mehrheiten) nicht beschließen könnte und die eine Unternehmensführung nach dem Aktienrecht nicht umsetzen würde.

Deshalb bitten wir Sie eindringlich, den Eindruck auszuräumen, dass Stuttgart 21 bundespolitisch motiviert ist, da dies ein Verstoß gegen § 117 AktG sein könnte.

Angesichts der oben beschriebenen Entwicklung bei Stuttgart 21 stellt sich die Frage, ob der Vorstandsvorsitzende

- nicht gegen die Interessen des Unternehmens handeln würde (§§ 93, 117 AktG), wenn er sich solch ein Projekt von der Politik vorgeben ließe oder
- falls er ohne politischen Druck gehandelt hat, er dann den Aufsichtsrat nicht ausreichend über die Risiken informiert hat (§§ 90, 93 AktG).

Und wie stellt sich die persönliche Haftung der Aufsichtsräte, wenn schon vor 2009 genügend Gutachten über Mehrkosten jenseits der 4,5 Mrd. € und ebenso die Klauseln der Finanzierungsvereinbarungen bekannt waren und die Aufsichtsräte dennoch unkritisch die Vorstandsaussage, die Kosten werden eingehalten, akzeptierten (§§ 111, 116 AktG)? Das verlangte Controlling war ja erwiesenermaßen nicht wirksam.

Wäre es angesichts der Parallelen zur Entwicklung beim Flughafen BER deshalb nicht an der Zeit, dass der zuständige Bundesminister hier frühzeitig für Aufklärung sorgt?

Über eine Antwort zu den aufgeworfenen Fragen würden wir uns sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb

– Landesvorsitzender –