

TUNNELA B B L I C K

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 28 • 24. JANUAR 2013



»Verträge unkündbar, Ausstiegskosten riesig!« Deshalb müsse Stuttgart 21 trotz Kostenexplosion und gravierender technischer Mängel weitergebaut werden. So lautet das Totschlagargument der Bahn. Und die Aufsichtsräte des Konzerns sowie die S-21-Projektpartner haben bislang mitgespielt. Statt nachzufragen, haben sie den Aussagen des Bahnvorstands unkritisch Glauben geschenkt und sich über Jahre mit bunten Präsentationsfolien abspesen lassen. Doch im Dezember 2012

musste die Bahnspitze immense Kostensteigerungen zugeben. Seitdem kommt die Wahrheit nach und nach ans Licht. Und es ist kein Strohfeuer, diesmal brennt es lichterloh! Selbst Projektbefürworter zeigen sich betroffen angesichts der jahrelangen Hinhalte- und Verschleierungstaktik des Konzerns. Dieser pocht aber weiter auf eine »Projektförderpflicht« und warnt vor gigantischen Kosten eines Ausstiegs. Doch das sind leere Drohungen. Die Bahn steht mit dem Rücken zur Wand.

© Benicce – Fotolia.com

Nichts wie raus!

Ein Ende der Kostenexplosion beim Großprojekt Stuttgart 21 ist nicht abzusehen. Die nun von der Bahn offenbarten Gesamtkosten von 6,8 Mrd. Euro einschließlich Risiken halten Gutachter für viel zu niedrig, denn die wesentlichen Baumaßnahmen haben noch gar nicht begonnen. Inzwischen wird bahnnintern sogar von 10,7–11,3 Milliarden ausgegangen. Es ist vollkommen unklar, wer diese Kosten übernehmen soll. Damit ist die Finanzierung geplatzt und eine zentrale Vertragsgrundlage entfallen.

Die Leistungszusagen von Stuttgart 21 wurden als haltlos widerlegt: In Wirklichkeit würde der Bau des Tiefbahnhofs zu einem unzulässigen (genehmigungspflichtigen) Rückbau der Bahninfrastruktur führen. Ganz abgesehen davon, dass die Fertigstellung des Projektes gänzlich ungewiss ist: Die Bahn hat weder das Grundwassermanagement noch den Brandschutz im Griff, das Bahnhofsdach ist einsturzgefährdet, das künftige Bahnhofsgelände im Tiefbahnhof nach europäischem Recht nicht zulässig. Bereits heute ist der Nahverkehr durch die vorbereitenden Maßnahmen für das Großprojekt stark eingeschränkt und es gibt keinerlei genehmigte

Pläne für den Filderbereich. Dies alles wird die Kostenexplosion weiter vorantreiben – der neue Berliner Flughafen lässt grüßen.

Der Ausstieg ist vertraglich möglich

Dennoch verweisen die Projektbetreiber gebetsmühlenartig auf ihre angebliche Projektförderpflicht und unkündbare Verträge. Dabei hielten schon die Unterzeichner des Finanzierungsvertrags einen Ausstieg aus Stuttgart 21 für möglich und haben diesen Fall eindeutig geregelt. In § 2 Abs. 2 des Vertrages heißt es:

■ »Kann [...] die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.«

■ Dieser qualifizierte Abschluss umfasst die »Herstellung eines verkehrssicheren Betriebszustandes, der Verkehrsleistungen in dem Zustand, wie sie vor Beginn des Projektes möglich waren, ermöglicht.«

■ Die Kosten werden »von den EIU [Bahn] zu 60 % und vom Land zu 40 % getragen.«

Fazit: Die Finanzierung ist gescheitert. Daher kann der Einstieg in den Ausstieg sofort beginnen.

Der Ausstieg ist rechtlich zwingend erforderlich

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG ist gesetzlich verpflichtet, die Tätigkeit des Bahnvorstands – wie es im Aktiengesetz heißt – angemessen zu »überwachen«, Misswirtschaft aufzudecken und gegebenenfalls zu unterbinden. Für die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit von Aufsichtsratsmitgliedern gilt insbesondere:

Bei schuldhaften Pflichtverletzungen haften sie persönlich und müssen entstandene Schäden ersetzen. Außerdem können Aufsichtsräte

wegen Untreue strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.

Der Bahnvorstand verweist stereotyp auf die »vertraglich fixierte Pflicht zur Ausführung«. Er hat öffentlich verkündet, dass die Bahn 1,1 Mrd. an weiteren Mehrkosten, die durch eigene Fehlplanung entstanden seien, selbst tragen und Stuttgart 21 realisieren wolle. Damit ist aber schon jetzt die von Bahnchef Rüdiger Grube festgelegte »Sollbruchstelle« über-

Die bekanntesten Fakten sind »so kritisch, dass das Projekt ökonomisch nicht mehr vertretbar ist.«

Christian Böttger, Ökonomieprofessor an der HTW Berlin und Sachverständiger für den Schienenverkehr

Fortsetzung Rückseite →

schritten, ab der das Projekt für die Bahn nicht mehr wirtschaftlich sei.

Kein Wunder, dass sich der Aufsichtsrat nun zielt, diese Kostensteigerung einfach durchzuwinken. Die »schuldhafte Pflichtverletzung« ist in greifbare Nähe gerückt, die persönliche Haftung scheint nicht mehr ausgeschlossen. In der Berliner Bahnzentrale »brennt die Hütte«.

»Angesichts der nicht zu schließenden Finanzierungslücke und der weiteren finanziellen und sonstigen Risiken des Projekts ›Stuttgart 21‹ erscheint die Beendigung des Projekts für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG unausweichlich. Die Vorteile der Beendigung überwiegen deutlich. Die Beendigung ist erforderlich, um die Deutsche Bahn AG und die Mitglieder des Aufsichtsrats ganz persönlich von Schäden in unabsehbarer Höhe zu bewahren. Die Deutsche Bahn AG kann das Projekt vertragskonform beenden [...]. Die Beendigung ist für die Deutsche Bahn AG wirtschaftlicher als seine Fortsetzung [...]. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollten sich bei ihrer Entscheidung nicht [...] beeinflussen lassen [...]. Sie sollten sich auch nicht darauf verlassen, dass ihre etwaige zivilrechtliche Haftung von ihren Haftpflichtversicherungen abgedeckt ist [...].«

Aus der gutachterlichen Stellungnahme von Rechtsanwalt Arne Maier zu der Frage, mit welchen rechtlichen Konsequenzen die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG im Falle einer Fortsetzung von Stuttgart 21 zu rechnen hätten.

In ihrer Not betreiben die DB-Planer nun abenteuerliche Rechenspielen, um wenigstens auf dem Papier eine halbwegs »ausgeglichene« Kosten-Nutzen-Bilanz behaupten und so die Wirtschaftlichkeit des Projekts belegen zu können: Höhere Mieteinnahmen und angehobene Trassen- und Stationsgebühren sollen es richten. Für die DB sei hier »ausschließlich der

betriebswirtschaftliche Nutzen relevant«, die Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens sei Sache des Bundes.

Die von der Bahn entdeckten neuen Kostenrisiken von 1,2 Mrd. Euro sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt. Denn diese sollen Stadt, Region und Land tragen. Die jedoch lehnen eine Kostenübernahme über das im Finanzierungsvertrag bereits Vereinbarte hinaus entschieden ab. Und eine »weitere Dynamisierung«, wie die Bahn zu sagen pflegt, ist nicht ausgeschlossen: Bei 12 Mrd. liegt im Augenblick das Höchstgebot! **Der Aufsichtsrat der Bahn wäre also gut beraten, die Reißleine zu ziehen und die Übernahme der Mehrkosten nicht zu genehmigen.**

Das Ausstiegskosten-Märchen

Die Kostenlüge bei Stuttgart 21 basiert auf zwei Pfeilern: Einerseits wurden die Kosten für das Projekt von Anfang an systematisch kleingerechnet, andererseits werden angebliche »Ausstiegskosten« maßlos übertrieben: Man zahle Milliarden »für nichts«. Hatten die Projektbefürworter auf Wahlplakaten zur Volksabstimmung 2011 noch mit Kosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro gedroht, sprach Bahnvorstand Volker Kefer im Dezember bereits von 2 Milliarden. SPD-Fraktionschef Claus Schmiedel wusste gar von 3 Milliarden Euro und FDP-Mann Hans-Ulrich Rülke versuchte mit Ausstiegskosten in Höhe von 5 Milliarden Aufmerksamkeit zu erregen. Alle diese Angaben erfolgten ohne jeglichen sachlichen Beleg bzw. »Pi mal Auge«, so Schmiedel wörtlich. Dabei hatte die Bahn im Herbst 2010 noch Ausstiegskosten von ca. 500 Mio. behauptet. Auch hier also eine wundersame Kostensteigerung!

Schon der Begriff »Ausstiegskosten« ist irreführend, denn er suggeriert, es seien Zahlungen zu leisten, um sich von Stuttgart 21 freizukaufen. Diese Kosten würden nur im Falle eines Projektabbruchs entstehen. Gerne wird auch vor angeblichen Schadensersatzforderungen in exorbitanter Höhe gewarnt. Nach gültiger

Rechtsprechung stellt sich die Kostenfrage freilich weit weniger dramatisch dar:

■ Im Falle einer Auftragskündigung steht dem beauftragten Unternehmen die vereinbarte Vergütung zu, abzüglich der durch die Kündigung eingesparten Kosten für Arbeit, Materialien und Maschinen. Ihm verbleibt sein Anspruch auf »entgangenen Gewinn«. Dessen Höhe muss der Auftragnehmer schlüssig nachweisen.

■ Für sonstige Schadensersatzforderungen fehlt jede rechtliche Grundlage.

■ Die anteiligen Planungskosten sowie die Kosten für bisher erbrachte Arbeiten müssen der Bahn jedoch erstattet werden – auch wenn der Abriss des Nord- und Südflügels, die Rodungen im Schlossgarten und das Ausheben einer Baugrube am Bahnhof voreilig und vor der vollständigen planrechtlichen Genehmigung aller Teile des Projekts erfolgten.

Ein Sonderfall stellen die Quersubventionen an die Bahn dar, die ganz oder teilweise gegen geltendes Recht verstoßen und zurückgezahlt werden müssen:

■ Kauf der erst nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 frei werdenden Grundstücke durch die Stadt Stuttgart, Bezahlung im Jahre 2001 als zinsloses Darlehen (Kaufpreis plus Zinsen: bis heute 800 Mio. Euro)

■ Bestellung und Bezahlung von »Meherverkehr in Zusammenhang mit Stuttgart 21« im Jahre 2001 (300 Mio. Euro)

■ Direkte Zahlung des Flughafens zur »Verbesserung der Wirtschaftlichkeit« im Jahre 2008 (112 Millionen Euro)

Diese Rückabwicklungen sind nicht vermögenswirksam, stellen also keine »Kosten« dar – von »Ausstiegskosten« ganz zu schweigen. ■

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

Hauptbahnhof Stuttgart: Gegenwart und Zukunft (Montage: Tunnelblick)

