

TUNNELABBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 30 • 28. FEBRUAR 2013



Betrug

»Wenn Kosten so explodieren wie bei Stuttgart 21 oder anderen Großprojekten, dann kann es dafür nur zwei Gründe geben: Entweder Unfähigkeit der Verantwortlichen oder bewusste

Täuschung, also Betrug. Bei Stuttgart 21 riecht es sehr nach Betrug. Die Wahrheit war das erste Opfer von Stuttgart 21.« (Franz Alt, Stuttgart, 23.2.2013)

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG haben ihre Glaubwürdigkeit endgültig verspielt. Damit befinden sie sich in bester Gesellschaft: Gegen die Topmanager fast jedes großen deutschen Konzerns hat es in den letzten Jahren Ermittlungsverfahren wegen Untreue, Verstößen gegen das Aktiengesetz, Kartellvergehen und andere Straftaten gegeben. Und die Bahn bildet hier leider keine Ausnahme: Schon der Vorgänger von Bahnchef Rüdiger Grube, Hartmut Mehdorn, musste seinen Hut nehmen, weil er seine Mitarbeiter und deren Angehörige in großem

Stil ausspionieren ließ. Und Grube? Hat sich unter seiner Leitung bei der Bahn grundsätzlich etwas geändert?

Die Geschäftspolitik der Deutschen Bahn AG ist nach wie vor kritik- und fragwürdig. Bei der Durchsetzung des Projekts Stuttgart 21 übertreffen Lug und Betrug jedoch alles bisher Dagewesene. Nicht allein der Bahnvorstand hat der Öffentlichkeit die ihm bekannten Probleme, Risiken und Kostensteigerungen konsequent verschwiegen. Auch der Aufsichtsrat war frühzeitig informiert. Er hat »dichtgehalten«, das Projekt unter Missachtung sei-

»Nach der jüngsten Kostenexplosion entwickelt sich Stuttgart 21 zum veritablen Wirtschaftskrimi.«
Peter Freytag in Kontext-Wochzeitung, 20.2.2013

ner Kontrollaufgabe durchgewunken und damit widerrechtliche Vertragsabschlüsse befördert. Ohne tatkräftige Unterstützung der S-21-Projektpartner und ohne die politische Rückendeckung durch die CDU-geführten Landesregierungen und die Bundesregierung wäre dieses Vorgehen nicht möglich gewesen.

Der Bahnvorstand, der Bahn-Aufsichtsrat, die Politik: Sie alle wussten Bescheid. Sie alle haben mitgespielt. Sie alle haben die Öffentlichkeit betrogen. Seit Jahren. Mit leidenschaftlichen Beteuerungen, dass wirklich alles in Ordnung sei – und mit einem Lächeln.

Fortsetzung →

Der Bahnvorstand: »Cäsh in se Täsck«

Am 12. Dezember 2012 setzte der Vorstand der Deutschen Bahn AG den Aufsichtsrat des Konzerns über Kostensteigerungen von über 2 Milliarden Euro in Kenntnis. Die Gesamtkosten von Stuttgart 21 würden sich auf bis zu 6,8 Milliarden erhöhen. Seit diesem Offenbarungseid stehen Bahnchef Rüdiger Grube und Technikvorstand Volker Kefer massiv unter Beschuss. Beide sehen sich schwerwiegenden Vorwürfen ausgesetzt: Sie hätten gar nicht, unzureichend, zu spät und nicht in der gebotenen »Tiefe« informiert – weder die Projektpartner noch den Aufsichtsrat, geschweige denn die Öffentlichkeit. Bis zum heutigen Tag verfolgt der Bahnvorstand bei Stuttgart 21 eine Desinformationsstrategie: Probleme, Risiken und Kostensteigerungen werden systematisch unter Verschluss gehalten, unter den Teppich gekehrt, kleingeredet und verschleiert. Trotz intern längst bekannter Kostensteigerungen hat der Bahnvorstand der Öffentlichkeit über Jahre hinweg falsche Zahlen präsentiert und dabei stets versichert, dass der Kostendeckel eingehalten würde – man habe sogar noch einen Puffer. Auf Basis dieser verfälschten Angaben wurde 2009 der Finanzierungsvertrag geschlossen. Auch der Volksabstimmung lagen falsche Kostenangaben zugrunde.

Um welche neue Information zu Stuttgart 21 es sich in den vergangenen Jahren auch immer handelte: Erst nachdem diese bereits öffentlich geworden war, hat sie auch der Bahnvorstand – widerstrebend – zugegeben. »Ich informiere grundsätzlich erst dann, wenn ich genau weiß, worüber ich rede«, verbrämt Volker Kefer seinen fragwürdigen Umgang mit der Wahrheit. Sogar den S-21-Projektpartnern verweigert der Bahnvorstand bis heute einen detaillierten Einblick in die Projektunterlagen und speist sie mit oberflächlichen Präsentationsvorlagen oder einem »Datenraum« ab. Wen wundert es da, dass Stadt und Land seither von einer schweren »Vertrauenskrise« sprechen?

Strafanzeige gegen Grube und Kefer

Selbst ihren Aufsichtsrat haben die Bahnvorstände nicht rechtzeitig über die Kostenexplosion bei Stuttgart 21 informiert. Stattdessen haben sie ohne Rechtsgrundlage weitere Bauaufträge erteilt und weiterbauen lassen. Deshalb haben Dr. Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, sowie Dieter Reicherter, ehemaliger Vorsitzender Richter am Landgericht Stuttgart, die Bahnvorstände Rüdiger Grube und Volker Kefer angezeigt. Der

Tatvorwurf der bei der Staatsanwaltschaft Berlin eingegangenen Anzeige lautet: Betrug und Untreue. Die beiden Juristen führen an, dass das Milliardendefizit und damit die weggebrochene Finanzierung des Projekts dem Bahnvorstand seit Anfang Juli 2012 bekannt gewesen seien. Technikvorstand Kefer werfen sie zudem eine Bereicherungsabsicht vor: Dieser habe die gravierende Veränderung der Sachlage auch mit Blick auf seine Vertragsverlängerung im September 2012 verschwiegen. Die ebenfalls vorzeitige Vertragsverlängerung von Bahnchef Grube wurde just in besagter Aufsichtsratssitzung am 12.12.2012 verkündet.

Neuerdings argumentiert Bahnchef Grube, er sei ja erst kurz nach dem Abschluss der Finanzierungsverträge zur DB AG gekommen, hätte also daran gar nichts mehr ändern können, wiewohl er dieses Projekt persönlich nicht in Angriff genommen hätte (SWR 1, 22.2.2012). Damit versucht er offensichtlich, seinen Kopf aus der Schlinge zu ziehen. Denn bereits während der Schlichtung 2010 und lange vor der Volksabstimmung hätte er die Fakten zu Stuttgart 21 offenlegen und als »ehrbarer« Kaufmann die Gesamtfinanzierung klären müssen. Das hat er unterlassen und stattdessen das Projekt weiterbauen lassen.

Der DB-Aufsichtsrat: weggeschaut, dichtgehalten, mitgespielt

In § 111 des Aktiengesetzes heißt es: »Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu überwachen.« Und nach § 116 hat er dies »gewissenhaft und sorgfältig« zu tun. Spätestens seit Bekanntgabe der Kostensteigerung auf 6,8 Milliarden Euro fragen sich sogar die Projektpartner, wie der Auf-



sichtsrat der Bahn dieser Aufgabe eigentlich in den letzten Jahren nachgekommen ist.

Eine Überraschung kann die Kostenexplosion für die Aufsichtsräte jedenfalls nicht gewesen sein: Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende des BUND, erinnerte an ein Gutachten der Münchner Bahnexperten Viereggs & Rößler, das bereits 2008 Kosten von mindestens 6,9 Milliarden Euro vorhergesagt hatte. Der Bahnvorstand könne jetzt nicht so tun, als seien die 2,3 Milliarden »vom Himmel gefallen« (Schwarzwälder Bote, 23.2.2013). Auch der Bundesrechnungshof hatte 2008 schon Kosten über 5,3 Milliarden errechnet. »Wir haben nach ausführlicher Prüfung schon im Herbst 2008 das Parlament und die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass die Kostenschätzungen des Ministeriums unrealistisch sind«, erklärte Martin Winter, der Sprecher des Bundesrechnungshofs (BRH), bereits am 15.7.2011 gegenüber der Frankfurter Rundschau. Und in diesen Tagen verkündete der BRH, dass er insbesondere die Aufsichtsräte des Bundes hinsichtlich ihrer Pflichten überprüfen werde.

Aufgeschreckt

»Aufseher im Tiefschlaf«, titelte Peter Freytag daher in der Kontext-Wochenzeitung vom 9./10.2.2013. Denn im Dezember 2012 gaben sich die Aufsichtsräte geradezu demonstrativ überrascht angesichts der Kostenexplosion, verweigerten dem Bahnvorstand unerwartet die Übernahme der Mehrkosten und vertagten die entsprechenden Beschlüsse. Nun lassen die Aufsichtsräte – durch die Debatte aufgeschreckt und verunsichert – sogar prüfen, inwieweit sie persönlich haftbar gemacht werden könnten. Damit gestehen sie im Grunde mögliche Versäumnisse ein!

Zumindest den drei im Aufsichtsrat vertretenen Staatssekretären des Bun-



des – Hans Bernhard Beus aus dem Finanzministerium, Bernhard Heizer aus dem Wirtschaftsministerium und Michael Odenwald aus dem Verkehrsministerium – wurde die Sache offensichtlich zu riskant. In einem internen Dossier des Bundesverkehrsministeriums weisen sie darauf hin: »Die Argumente, eine weitere Finanzierung nicht abzulehnen, sind zu schwach.«



Und sie merken vielsagend an, die von der DB ermittelten Mehrkosten seien »nur teilweise belastbar und keineswegs abschließend« (Stern, 5.2.2012).

Nach Informationen des Tagesspiegels rückt auch die Verkehrsgewerkschaft EVG, die sich bislang neutral verhalten hat, vom Projekt ab (18.2.2013). EVG-Vorsitzender und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Alexander Kirchner gab öffentlich bekannt, dass die Chancen auf eine Zustimmung des Aufsichtsrates zu den Mehrkosten nur noch 50 % betragen würden.

Der Aufsichtsrat wusste Bescheid

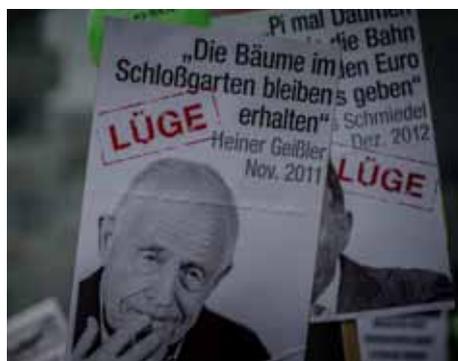
Beim Versuch, sich persönlich aus der Schusslinie zu bringen, kam den Aufsichtsratsmitgliedern sicher gelegen, dass Öffentlichkeit und Medien sich auf den Bahnvorstand und insbesondere auf Technikvorstand Kefer einschossen. Doch die-

ser wehrt sich dagegen, dass er nun von allen Seiten zum Sündenbock gemacht wird: Land und Stadt hätten schließlich das Projekt einst unbedingt gewollt, nicht die Bahn. Er selbst sei von Stuttgart 21 »nicht sehr überzeugt« und man habe den Aufsichtsrat stets frühzeitig informiert (StZ, 20.2.2013). Nur einen Tag später wird nachgewiesen: Der Aufsichtsrat wusste tatsächlich Bescheid!

Journalisten des ARD-Politmagazins »Monitor« haben am 21.2.2013 aufgedeckt, dass schon in der Vergangenheit Kostenexplosionen nicht nur ignoriert, sondern in geradezu betrügerischer Absicht verschleiert oder schöngerechnet worden waren. Der Aufsichtsrat hätte nach den »Monitor« vorliegenden Dokumenten »wohl schon Jahre zuvor bei der Kostenexplosion eingreifen müssen«. Im März 2009 unterschrieben Stadt, Land und Bahn ein Finanzierungsabkommen über insgesamt 4,5 Milliarden Euro. Laut Vermerk für den Aufsichtsrat stand fest, dass ein Betrag von 4,9 Milliarden Euro schon 2009 »implizit Beschlussgegenstand in den Gremien des DB-AG-Konzerns war«. Die darin gegenüber früheren Planungen enthaltenen Kostensteigerungen um eine Milliarde Euro sollten seinerzeit durch »Einspar- und Optimierungspotenziale« in Höhe von knapp 900 Millionen Euro aufgefangen werden. Laut Gutachten war dem Aufsichtsrat schon damals bekannt, dass die erhofften Einsparungen »nicht auf einer vertieften Planung, sondern nur auf einer groben Kostenschätzung« beruhten. Das 20-köpfige Aufsichtsgremium entschied sich jedoch offensichtlich dafür, wegzuschauen, zu schweigen und das Projekt einfach durchzuwinken. Mögliche Strafanzeigen und Regressforderungen dürften den Aufsichtsratsmitgliedern vermutlich schon jetzt schlaflose Nächte bereiten.

Die Politik: Machterhalt vor Vernunft und Recht

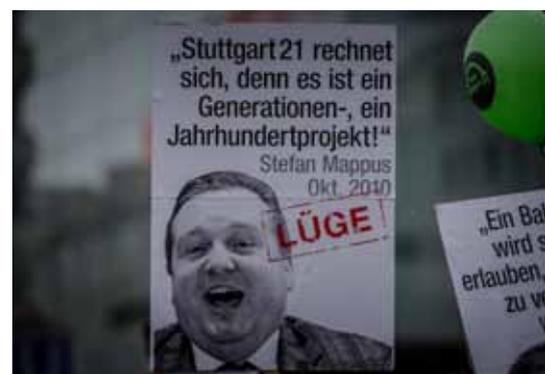
Der unverantwortliche Umgang mit Kostenrechnungen, Risiken und Problemen geschah mit Billigung und Rückendeckung der Projektpartner sowie der CDU-geführten Landesregierungen Baden-Württembergs. Und er setzt sich fort – nun sogar offen mit finanzieller und



rechtlicher Absicherung durch die Bundesregierung.

Nur ein »städtebauliches Projekt«

Dabei gab es in den Jahren zuvor durchaus kritische Stimmen und massive Einwände des Bundes gegen Stuttgart 21. Bereits im Oktober 2006 schrieb der Jurist Gerald Hörster im Auftrag des damaligen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee (SPD) an den Verkehrsclub Deutschland (VCD): »Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, sondern vorrangig um ein städtebauliches Projekt. Denn auch ein oberirdischer Kopfbahnhof kann die verkehrlichen Funktionen für den Eisenbahnknoten Stuttgart erfüllen.«



Und es sei »zudem ein Anliegen des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG), dass »Stuttgart 21« für die DB AG wirtschaftlich ist.« Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung habe aber bisher eine »erhebliche Unterdeckung« ergeben. Bund und Land hätten »Einvernehmen, dass der Bund die Vorschläge, die nach den Angaben von Land und DB AG eine positive Wirtschaftlichkeit des Projektes herbeiführen sollen, von einem externen Gutachter intensiv prüfen lässt.«

Oettinger verheimlicht Kostensteigerungen – und unterschreibt

Auch Günther Oettinger (CDU), damals Ministerpräsident von Baden-Württemberg, wusste im Vorfeld der Vertragsunterzeichnung Bescheid: Landesbeamte hatten Gesamtkosten in Höhe von 4,9 Mrd. Euro für Stuttgart 21 berechnet. Der Ministerpräsident verbat sich jedoch neue Kostenberechnungen mit dem Vermerk, entsprechende Zahlen seien »in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar«. Ungeachtet der völlig unzureichenden Beurteilungsgrundlage der Fakten und im Wissen um absehbar höhere Gesamtkosten unterzeichneten Günther Oettinger und Bundesverkehrsminister Tiefensee zusammen mit den Projektpartnern die Finanzierungsverträge. Als Projektkosten wurden



3,076 Mrd. Euro angegeben. Schon beim Abschluss der Verträge wurde die Öffentlichkeit also vorsätzlich getäuscht.

Eigenwirtschaftlichen Projekt oder gesamtstaatliches Interesse?

Und wie reagiert die Bundespolitik auf die nun von der Bahn öffentlich zugegebenen Kostensteigerungen in Milliardenhöhe? Peter Ramsauer (CSU), der derzeitige Bundesverkehrsminister, betont weiterhin, Stuttgart 21 sei ein »eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG« und Mehrkosten müssten von Stadt und Land getragen werden. Diese lehnen eine Übernahme von Mehrkosten aber (bislang) entschieden ab. Da erstaunt es schon, dass Wolfgang Schäuble – der Sparkommissar der Europäischen Union, der von anderen ständig Haushaltsdisziplin fordert – bei Stuttgart 21 auf einmal ein »gesamtstaatliches« Interesse entdeckt haben will. Trotz absehbarer Mehrkosten in Milliardenhöhe pflichtet er der Kanzlerin bei: »Stuttgart 21 wird gebaut.« (23.2.2013) Dabei verlangt die Vorschrift des § 266 des Strafgesetzbuches »von demjenigen, der ein fremdes Vermögen zu betreuen hat, sparsames und wirtschaftliches Handeln«. Und nach § 283 des Strafgesetzbuches wird derjenige »mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, der bei drohender Zahlungsunfähigkeit durch unwirtschaftliche Ausgaben übermäßige Beträge verbraucht oder schuldig wird.« Der Verkehrsexperte Prof. Heiner Monheim kritisiert dies folgerichtig als Geldverschwendung für ein unsinniges Großprojekt: »Minister Schäuble wird seinem Auftrag als Finanzminister in keiner Weise gerecht, wenn er fordert,

das Geld weiter mit vollen Händen zum Fenster rauszuschmeißen, statt die Chance für eine massive Einsparung und erhebliche Haushaltssanierung zu nutzen.« (www.sonnenseite.com, 24.2.2013)

Teurer »Schutzschirm« für die Kanzlerin

Bundeskanzlerin Merkel, die sich 2010 gar zu der völlig absurden Behauptung verstieg, die »Zukunftsfähigkeit Deutschlands« entscheide sich an Stuttgart 21, zeigte kurzfristig wieder etwas mehr Realitätssinn und ließ vermelden: Sie stehe weiterhin zu dem Projekt, dieses müsse sich aber rechnen und wirtschaftlich sein. Allerdings war das wohl nicht mehr als ein Ablenkungsmanöver. Denn während die S-21-Gegner bereits das Totenglöcklein für das Projekt läuten, hat das Kanzleramt auf Weisung von Angela Merkel die Linie ausgegeben, dass Stuttgart 21 keinesfalls vor der Bundestagswahl gestoppt werden dürfe. Die vermeintliche Ruhe im Wahlkampf ist der Kanzlerin 2 Milliarden Euro wert, mit denen sie das Projekt – ungeachtet aller Wirtschaftlichkeitsfragen – nun stützen will. Eine teuer erkaufte Wahlkampfstrategie der CDU auf Kosten der Steuerzahler!

Durch die Zusage der Milliardenbeträ-

»Irrtümer werden erst dann zu Fehlern, wenn man sich weigert, sie zu korrigieren.«

(J. F. Kennedy)

ge soll der Aufsichtsrat allen Fakten zum Trotz dazu bewegt werden, Anfang März für den Weiterbau zu stimmen. Damit will die Bundeskanzlerin zugleich die Bahnaufsichtsräte von einer möglichen Haftung freistellen – ein ungeheuerlicher Vorgang! Denn diese direkte Einflussnahme stellt einen klaren Gesetzesverstoß dar, besagt doch § 117 Aktiengesetz eindeutig: »Wer vorsätzlich unter Benutzung seines Einflusses auf die Gesellschaft ein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats, einen Prokuristen oder einen Handlungsbevollmächtigten dazu bestimmt, zum Schaden der Gesellschaft oder ihrer Aktionäre zu handeln, ist der Gesellschaft zum Ersatz des ihr daraus entstehenden Schadens verpflichtet.«

Nicht am Parlament vorbei

Merkels Zusage wäre allenfalls dann zulässig, wenn das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen würde. Dies würde jedoch die Zustimmung des Parlaments voraussetzen – und dafür gibt es keinerlei sachlichen Grund und kaum eine Aussicht auf Erfolg: Denn nach der Bundes-FDP zweifelt laut »Bild am Sonntag« (24.2.2013) nun selbst die Bundes-SPD am Tiefbahnhof. Martin Burkert, bahnpolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, äußert, es stehe »50 zu 50, ob S 21 gebaut wird«. Und: Nach Berechnungen aus Bahnkreisen könne »der Bahnhof sogar bis zu neun Milliarden kosten«.

Nur wenn dadurch keine anderen Infrastrukturprojekte der Bahn verhindert werden, dürfe Stuttgart

21 kommen. Es darf also bezweifelt werden, dass das Parlament Angela Merkel hier folgt. Dies auch angesichts der Tatsache, dass es bei den bisher offiziell eingestanden 2,3 Milliarden Mehrkosten mit Sicherheit nicht bleiben wird. Der Berliner Hauptstadtflughafen lässt grüßen.

Diese unheilige Allianz der Manager, Aufsichtsräte und Politiker ist nicht nur skandalös, sie ist ein Angriff auf rechtsstaatliche und aktienrechtliche Prinzipien. Kein Wunder, dass mittlerweile Strafanzeige gegen den Bahnvorstand gestellt wurde und die Gruppe »Juristen zu Stuttgart 21« den Aufsichtsräten und politischen Verantwortlichen mit Klage droht. Zu Recht: Stuttgart 21 ist Betrug auf der ganzen Linie!

 Alle Fotos in diesem Tunnelblick:
© 2012 Thomas Iglar und fluegel.tv

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick