



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

Herrn  
Vorsitzender des Vorstands  
Dr. Rüdiger Grube  
Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2

10785 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: bw.vcd.org

Geschäftskonto:  
Sparda-Bank Baden-Württemberg  
**IBAN:** DE85 6009 0800 00 10 839 606  
**BIC:** GENODEF 1502

Spendenkonto:  
Sparda-Bank Baden-Württemberg  
**IBAN:** DE32 6009 0800 01 10 839 606  
**BIC:** GENODEF 1502

Stuttgart, 05.12.2016

## **Offener Brief**

### **Ihre Verantwortung für das eigenwirtschaftliche Projekt Stuttgart 21**

Sehr geehrter Herr Dr. Grube,

mit größerer Verwunderung hat der VCD Baden-Württemberg Ihre Äußerungen zur Kenntnis genommen, dass Sie nicht verantwortlich für Stuttgart 21 seien und dieses Projekt kritisch sehen würden. Gleichzeitig wurde angekündigt, dass die DB AG die Projektpartner von Stuttgart 21 auf eine Kostenübernahme verklagen wolle.

Seit sieben Jahren sind Sie Vorstandsvorsitzender der DB AG und letztendlich sind Sie der Hauptverantwortliche für das Projekt Stuttgart 21 – insbesondere dass es begonnen wurde, dass es seither massive Kostenüberschreitungen gab und dass ein für die Fahrgäste unsicherer Bahnhof gebaut wird, für den trotz Regelabweichung kein Nachweis gleicher Sicherheit erbracht wurde.

Das Projekt beeinflusst auch die Finanzsituation der DB AG äußerst negativ. Durch Ihre Prioritätensetzung für das eigenwirtschaftliche Projekt Stuttgart 21 haben Sie die Innovationsfähigkeit der DB AG stark reduziert, denn die Mehrkosten bei Stuttgart 21 fehlen bei der dringend notwendigen Modernisierung („Digitalisierung“) des Gesamtkonzerns. Dass Sie nun für all dieses nicht verantwortlich sein wollen, ist mindestens verwunderlich.

Da Sie selbst sich offensichtlich nicht mehr an die Abläufe und Ihre Verantwortung für das Projekt Stuttgart 21 seit dem Jahre 2009 erinnern können, möchten wir Ihnen hiermit diese Ihre Verantwortung wieder in Erinnerung rufen:

Das Projekt Stuttgart 21 wurde 1994 erstmals präsentiert, konnte aber lange

Jahre aufgrund von fehlender Wirtschaftlichkeit nicht begonnen werden. Ihr Amtsvorgänger Hartmut Mehdorn hatte tunlichst vermieden, den ausverhandelten Finanzierungsvertrag zu unterschreiben, da er die Fallstricke zulasten der DB AG genau kannte.

Wenige Tage nach dem Rücktritt von Hartmut Mehdorn unterzeichnete im April 2009 für die DB AG das Vorstandsmitglied Stefan Garber den Finanzierungsvertrag.

Ende des Jahres 2009 hat er wegen dieser Unterschrift von Ihnen die Kündigung erhalten. Die offiziellen Baukosten lt. Finanzierungsvertrag lagen im April 2009 noch bei „nur“ 3,1 Milliarden Euro. Die Finanzierungsobergrenze, mit einem Risikopuffer von 1,4 Milliarden Euro versehen, lag bei 4,5 Milliarden Euro und sah gedeckelte Beiträge des Landes Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, des Verbandes Region Stuttgart und des Landesflughafens vor.

Auf dieser Basis sollte die DB AG das Projekt eigenwirtschaftlich realisieren – die Vermeidung unkalkulierbarer Risiken und die Wirtschaftlichkeit für die DB AG waren explizit im Vertrag benannt. Der Vertrag regelte deshalb, dass von der DB AG eine neue Ermittlung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten bis Ende 2009 vorzunehmen sei. Würde sich eine Überschreitung der oben genannten 4,5 Milliarden ergeben und für die Mehrkosten dann keine Aufteilung auf die Projektpartner gefunden werden können, sollte das Projekt kontrolliert abgebrochen werden. Allerdings hatten alle Projektpartner zuvor erklärt, keine weiteren Mehrkosten übernehmen zu wollen. Der Bundesrechnungshof hatte ein Jahr zuvor schon Baukosten von 5,3 Milliarden Euro erwartet. Für spätere Kostenerhöhungen, die 2009 noch nicht erwartet werden konnten, gilt jedoch die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit und damit für Ausgleichszahlungen der Projektpartner gerade nicht! Hier kommt nur noch die unverbindliche Sprechklausel zum Ansatz. Das war klar im Vertrag geregelt und deshalb war die sorgfältige Abschätzung der erwarteten Gesamtkosten zum Stand 31.12.2009 zentral für die bei der DB AG verbleibenden Risiken.

In dieser Situation traten Sie Ihr neues Amt an. In Hintergrundgesprächen, u.a. mit dem Handelsblatt, erklärten Sie, dass Sie von Stuttgart 21 nicht überzeugt seien. Gerade als neuer Vorstandsvorsitzender im Jahr 2009 hätten Sie dann alle Möglichkeiten gehabt, Altlasten Ihrer Vorgänger abzubrechen oder nur fortzuführen, wenn die Risiken für die DB AG minimiert worden wären.

Doch tatsächlich verzichteten Sie auf diese Risikominimierung für die DB AG, indem Sie als neuer DB-Vorstandsvorsitzender zwar im Dezember 2009 eine aktualisierte Kostenkalkulation mit 4,9 Milliarden Euro Gesamtkosten vorstellten, allerdings ebenso Einsparpotentiale in Höhe von rund 800 Millionen Euro, so dass die neuen Gesamtkosten von 4,1 Milliarden Euro um 10% unter dem Grenzwert lagen. Vehement vertraten Sie damals die Auffassung, dass diese Kalkulation „sicher“ sei und keine Mehrkosten zu erwarten seien. Sie verzichteten also auf die Einforderung von Finanzierungsanteilen der Projektpartner über 400 Millionen Euro und erweckten gleichzeitig bei den Projektpartnern den Eindruck, dass trotz aller einbezogener Risiken ein Sicherheitspuffer von 400 Milli-

onen Euro verbleibe.

Damit konnten alle Projektpartner der Finanzierung zustimmen. Die letzte Hürde, der Vorstandsbeschluss der DB AG, dass für den Baubeginn alle Planfeststellungsabschlüsse vorliegen müssten, wurde von Ihnen mit dem Argument umgangen, dass aus den offenen Abschnitten – immerhin 3 Teilabschnitte - keine unkalkulierbaren Risiken zu erwarten seien – schon damals eine gewagte Aussage, aus der Rückschau eine krasse Fehleinschätzung.

Diese Ihre Entscheidung im Jahr 2009, die erwarteten Kosten kleinzurechnen und sich über frühere Vorstandsbeschlüsse hinwegzusetzen, führte somit erst zum Baubeginn und zu den heutigen Problemen der DB AG mit dem Projekt.

An dieser Stelle sei nochmals deutlich an das Aktienrecht erinnert. Eine AG darf per se keine von Beginn an unwirtschaftlichen Projekte beginnen. Gerade aus diesem Grund hatte der Deutsche Bundestag bei der Bahnreform für die Nachfolgegesellschaft der Deutschen Bundesbahn die Rechtsform einer AG gewählt, damit der Vorstand kostenträchtige Prestigeprojekte der Politik mit dem Blick aufs Aktienrecht ablehnen soll und muss.

Es war Ihre eigene Entscheidung – auch wenn Sie möglicherweise auf politischem Druck basierte – das Projekt in Kenntnis dieses Sachverhaltes zu beginnen und die Risiken für die DB AG zu tragen, indem Sie die Kosten bewusst kleingerechnet haben. Doch es ist gerade Aufgabe eines DB-Vorstands, den politischen, nicht finanzierten Forderungen zu widerstehen.

Da Sie selbst die Wirtschaftlichkeitsgrenze für die DB AG bei 4,8 Milliarden Euro gezogen hatten, war es – angesichts der bekannten Kostenentwicklungen bei anderen Großprojekten der DB AG – grob fahrlässig, bei diesem Projekt, dem Sie nach eigenen Angaben kritisch gegenüber standen, ohne einen größeren Sicherheitspuffer den Bau zu beschließen.

Doch möglicherweise wollten Sie einfach das erste Jahr mit einem Erfolg beginnen und gleichzeitig der Politik gefallen: Für die DB führte der Baubeschluss zu einem außerordentlichen Gewinn in Höhe von rund 700 Millionen Euro, konnte sie doch die Rückstellung für die Rückzahlungsverpflichtung der von der Stadt Stuttgart erhaltenen 459 Millionen Euro inklusive 5,5 Prozent Zins ersatzlos auflösen. Alle Projektpartner waren natürlich sehr mit Ihnen zufrieden, konnten sie doch in ihren Gremien die Debatte um Mehrkosten vermeiden.

Die durch den Baubeschluss zukünftig anfallenden Aufwendungen, die nicht von den Projektpartnern gedeckt sind, werden erst später Verluste bei DB Netz verursachen, die durch höhere Trassenpreise wiederum von allen Nutzern des Schienennetzes, nicht nur in Stuttgart, ausgeglichen werden müssen. Und so konnten Sie den Gewinn kurzfristig realisieren, die absehbaren Verluste auf die Zukunft verschieben – ist das das übliche Vorgehen eines „ehrbaren Hamburger Kaufmanns“, als den Sie sich gerne bezeichnen?

Auch in den folgenden Jahren, bei Stresstest, Schlichtung und Volksabstimmung, haben Sie jeweils die Projekt-Probleme kleingeredet und die Kosten verharmlost. Damit haben Sie sich die Zustimmung der Mehrheit der Einwohner

Baden-Württembergs „erschlichen“, denn „plötzlich“, ein Jahr nach der Volksabstimmung, waren die Kosten um 2 Milliarden Euro explodiert. Der Aufsichtsrat genehmigte Ihnen – in Kenntnis der fehlenden Bereitschaft der Projektpartner, sich an den Mehrkosten zu beteiligen – trotzdem diese Mehrkosten.

Dass aufgrund dieser Vorgeschichte ein Gericht Ihrer Klage auf Beteiligung der Projektpartner an den Kosten stattgeben wird, erscheint sehr ungewiss.

Vielmehr müsste die DB AG zur Risikominimierung daran gehen, unnötig teure Projektteile wie die unterirdischen Flughafenbahnhöfe zugunsten anderswo realisierter preiswerter Lösungen an der Fernbahn (Beispiel Düsseldorf) aufzugeben und dafür die tatsächlichen Engpässe zwischen Feuerbach und Zuffenhausen zu beheben. Auch die Gleisneigung im Tiefbahnhof wäre aus Sicherheitsgründen zu entschärfen. Doch bislang sind leider keine diesbezüglichen Initiativen erkennbar.

Während Ihrer Vorstandszeit ist das Unternehmen DB AG wieder zu einem Spielball der Politik verkommen: Unangenehme Entscheidungen werden nach wie vor mit dem Primat der Wirtschaftlichkeit durchgezogen, wie z.B. aktuell die Abschaffung der Nachtzüge und der Rückzug aus dem Güterverkehr in der Fläche – doch für „wichtige“ Projekte gilt dann doch wieder das Primat der Politik und akzeptiert die DB AG die Durchführung unwirtschaftlicher Projekte.

Der Schuldenstand des Unternehmens während Ihrer Amtszeit ist von 16,5 auf über 22 Milliarden Euro angestiegen, die Konzernergebnisse waren also nicht nachhaltig, sondern über Schulden finanziert.

Die Folge ist, dass das Unternehmen nicht in der Lage ist, das sogenannte „Brot- und Buttergeschäft“ ordentlich zu betreiben, wie aktuell die Probleme im Regionalverkehr rund um Stuttgart belegen. Die steigenden Trassenpreise von DB Netz – siehe oben aus dem Bau von Stuttgart 21 herrührend – verschlechtern massiv die Wettbewerbsposition der Güterbahnen im Vergleich zum LKW – in der Folge stagniert der Marktanteil der Schiene am Güterverkehr bei niedrigen 17 Prozent. Und damit wird die Eisenbahn von der Politik nicht mehr ernst genommen als Verkehrsmittel, das ein wichtiger Problemlöser angesichts des Klimawandels sein könnte.

Das ist das wenig erfolgreiche Zwischenfazit Ihrer bisherigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der DB AG. Nun liest man, dass Ihr Vertrag verlängert werden soll und Sie auch noch mehr Gehalt einfordern. Man ist nicht mehr verwundert, aber in großer Sorge um das Eisenbahnwesen in Deutschland.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb  
Landesvorsitzender