

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

Herrn
Vorsitzenden des Aufsichtsrats der
Deutsche Bahn AG
Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

02. Januar 2013

Sehr geehrter Herr Professor Felcht,

am 12. Dezember 2012 hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG öffentlich eingeräumt, dass bei Stuttgart 21 mit erheblichen Mehrkosten in Höhe von 1,1 Milliarden Euro und mit weiteren gewichtigen Risiken im Umfang von bis zu 1,2 Milliarden Euro zu rechnen sei.

Noch auf den letzten Sitzungen des Lenkungskreises S 21 vom 23. März und 22. Oktober 2012 hatte uns der Infrastrukturvorstand, Herr Dr. Volker Kefer, trotz mehrfacher und eindringlicher Nachfrage sowie zahlreicher kritischer Fragen der Projektpartner versichert, dass der Gesamtwertumfang des Projekts bei 4,33 Milliarden Euro liege. Der Risikopuffer betrage noch 196 Millionen Euro und der in dem Gesamtwertumfang enthaltene Nominalisierungspuffer weitere 194 Millionen Euro.

Ich erlaube mir, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass die Bahn selbst und die Befürworter des Projekts im Abstimmungswahlkampf zu der Volksabstimmung am 27. November 2011 über das S 21-Kündigungsgesetz den Abstimmungsberechtigten in Baden-Württemberg Folgendes versichert hatten: Für S 21 sei ein Finanzierungsrahmen von bis zu 4,526 Milliarden Euro vertraglich vereinbart.

Darin enthalten sei ein Risikopuffer für eventuelle Preissteigerungen und unvorhergesehene Entwicklungen beim Bau. Ende 2009 seien die Projektkosten mit 4,088 Milliarden Euro kalkuliert worden und im Rahmen der Schlichtung zu S 21 im November 2010 von drei renommierten und unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften bestätigt worden. Im September 2011 habe die Deutsche Bahn AG eine aktualisierte Risikobewertung vorgelegt. Darin habe die Bahn die Kostenrisiken erheblich reduziert, da große Projektteile bereits zu Festpreisen vergeben worden seien. Bis heute gebe es keinerlei Belege dafür, dass der Kostenrahmen für S 21 nicht ausreichend bemessen sei.

Sehr geehrter Herr Professor Felcht, vor diesem Hintergrund und nach den bisherigen Beteuerungen des Bahn-Vorstandes bin ich nun angesichts der aktuellen Mitteilungen des Bahnvorstandes zu der Kostenexplosion und den Risiken nicht nur einigermaßen überrascht und verwundert, sondern sehr ungehalten und finde, dass dies nicht geht. Für mich ist es auch kaum vorstellbar, dass man solche exorbitanten Mehrkosten und Risiken ganz plötzlich innerhalb nur eines Jahres entdeckt.

Die Landesregierung wurde bisher zu den Gründen der eingetretenen Kostensteigerungen und den Hintergründen der dargestellten Risiken nicht informiert. Dies halten wir nicht für vertragskonform. Die Projektpartner haben im Rahmen des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 Auskunftsansprüche, die sich selbstverständlich insbesondere auf eingetretene oder erwartete Kostensteigerungen beziehen. Die Landesregierung wird daher den Vorstand der Deutschen Bahn AG zum wiederholten Male auffordern, rechtzeitig vor der nächsten Sitzung des Lenkungskreises am 21. Januar 2013 alle notwendigen Informationen schriftlich vorzulegen.

Selbst wenn die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, Mehrkosten in einem Umfang von 1,1 Milliarden Euro zu übernehmen, ist die Finanzierung der weiteren Risiken in Höhe von bis zu 1,2 Milliarden Euro damit keineswegs gesichert.

Ich stelle daher im Namen der Landesregierung auch gegenüber dem Aufsichtsrat der Bahn nochmals Folgendes klar:

Das Land Baden-Württemberg wird sich über seinen Anteil von maximal 930 Millionen Euro hinaus nicht an weiteren Kosten von Stuttgart 21 beteiligen.

Die Landesregierung hat ihre Haltung in einem einstimmigen Kabinettsbeschluss vom 13. September 2011 festgelegt. Dieser lautet auszugsweise wie folgt:

„Überschreiten die Kosten die vereinbarte Kostenobergrenze von 4,526 Milliarden Euro, einschließlich der Kosten, die sich aus dem Stresstest und dem Schlichterspruch ergeben, so beteiligt sich das Land an diesen Mehrkosten nicht. Dies gilt auch für das Risiko später auftretender Kostensteigerungen.“

Auch unser Verständnis von der Sprechklausel gemäß § 8 Absatz 4 Satz 1 des Finanzierungsvertrages ist klar und eindeutig: Diese Klausel normiert zwar eine Verpflichtung zum Gespräch, dem sich die Landesregierung nicht verschließen wird. Sie begründet jedoch keine vertragliche Pflicht zur Leistung weiterer Finanzierungsbeiträge.

Nach § 4 Satz 1 des Finanzierungsvertrages ist die Bahn für die Planung und Ausführung zuständig. Sie ist Bauherrin und Projektträgerin. Insoweit trägt sie das wirtschaftliche Risiko und den Erfolg ihres Projekts allein. Es liegt nun an der Deutschen Bahn als Bauherrin, die unternehmerische Verantwortung und das Risiko – ohne finanzielle Beteiligung des Landes an Mehrkosten – zu tragen. Von einer Beteiligung des Landes kann die Deutsche Bahn jedenfalls

nicht ausgehen. Und das wissen die Verantwortlichen der Bahn in dieser Deutlichkeit nicht erst seit gestern.

Wir bitten Sie, unsere Haltung Ihren Aufsichtsratskollegen zur Kenntnis zu geben und in Ihrer Entscheidung hinreichend zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Kretschmann