

Stuttgart 21

und die drohende Pleite der Deutschen Bahn AG

Winfried Wolf

Rede auf der 413. Montagsdemo in Stuttgart, 23. April 2018¹

Sehr geehrter Herr Dr. Richard LUTZ!

Nach Ihrer Wahl zum Grube-Nachfolger wurde landauf, landab betont, wir hätten jetzt es an der Bahnspitze den „Sohn eines Eisenbahners“. Wobei man immer vergaß hinzuzufügen: Auch Ihre Mutter arbeitete für die Bahn. Zugegeben, es schadet nicht, der Abkömmling von Eltern mit anständigen Berufen zu sein. Nun leben wir jedoch nicht in einer Dynastie. Man erbt nicht den Beruf von Vater und Mutter. Und wir haben auch noch eine gewisse Resthoffnung, dass die Deutsche Bahn kein dynastisch strukturierter Konzern ist. Wobei die Tatsache, dass drei Bahnchefs aus der Daimler-Kaderschmiede kamen, und der Umstand, dass Rüdiger Grube während seiner Daimler-Lehrjahre der Bürochef und Hausklave von Hartmut Mehdorn war, dann doch den Verdacht einer Dynastie aufkommen ließ – einer Daimler-Dynastie.

Jetzt soll es mit Ihnen, Herr Lutz, also ganz anders werden. Wobei Sie kein gelernter und auch kaum ein angelernter Eisenbahner sind. Sie sind Betriebswirtschaftler, Erbsenzähler, Controller, alter und neuer Finanzchef. Im „Handelsblatt“ gab es eine aufschlussreiche Karikatur. Da fährt ein recht verbeultes Züglein, vor das eine rote Lok in Form eines Sparschweins gespannt ist, und über dem angehängten ersten und einzigen Waggon gibt es eine Sprechblase mit dem Text: „Wir haben eine neue Lokomotive“.²

Wie schrieb doch die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ süffisant? „Ein Bahnchef *muss* nicht zwingend Lokführer gewesen sein.“³ Das stimmt natürlich. Andererseits wäre es nicht falsch, wenn wir mal einen Bahnchef hätten, der zuvor Lokführer oder Zugchef oder Stellwerker

¹ Der Redetext der am angegebenen Datum gehaltenen Rede wurde für diese Veröffentlichung anschließend leicht überarbeitet. Die Fußnoten wurden überwiegend neu hinzugefügt bzw. erweitert. Beim Thema „Rastatt“-Schäden wurden die Angaben aus der HTC-Studie neu eingefügt (siehe Fußnote 11) und auf dieser Basis das Thema „betriebswirtschaftliche Schieflage der DB AG“ im Vergleich zur mündlich gehaltenen Rede stärker akzentuiert.

² In: Handelsblatt vom 15. März 2018.

³ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15. März 2017.

oder Rangierer oder Bordbistro-Gastronom war. Oder jemand, der Verkehrswissenschaft studiert und Eisenbahntechnik von der Pike auf gelernt hat.

All das trifft auf Sie nicht zu. Sie waren, wie Kerstin Schwenn in der FAZ schreibt, „nie im Betrieb unterwegs, immer am Schreibtisch“.⁴

Vergleichbares trifft auf alle Ihre vier Vorgänger zu – auf Heinz Dürr, Johannes Ludewig, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube. Ja, es gibt seit vielen Jahren und aktuell schlicht niemanden im gesamten Vorstand der Deutschen Bahn AG, der vom Fach wäre, den man guten Gewissens als Eisenbahner bezeichnen könnte.

Dazu passt dann, wenn es in einem Artikel im „Handelsblatt“ zu Ihnen hieß: „Lutz kennt jede Stellschraube im Bahnkonzern.“⁵ Wohlgermerkt: Da steht nicht, dass Sie jede „Schraube“ kennen würden. Da steht: „jede STELLschraube“. Was wiederum zu Ihrem Studium, dem der Betriebswirtschaft, passt.

Was dann auch zu Ihrer innerbetrieblichen Praxis passt. Sie waren in den letzten zwei Jahrzehnten an allen Sparprogrammen im Bahnkonzern maßgeblich beteiligt – zunächst, ab 1994, im Bereich Controlling, ab 2003 als Chef-Controller und enger Mitarbeiter des damaligen Finanzchefs Diethelm Sack. Und seit April 2010 als Nachfolger von Sack und als Finanzvorstand der DB AG. Wobei Sie damit mitverantwortlich waren, als in den 1990er Jahren das Streckennetz um ein Sechstel und die Gleislänge um ein Fünftel abgebaut wurden, als in den Nuller-Jahren fast die Hälfte aller Weichen aus dem Netz herausgerissen wurde. Als mit dem Programm Mora C die Zahl der Gleisanschlüsse um 80 Prozent reduziert wurde. Als in derselben Zeit die Berliner S-Bahn kaputt gespart und in eine katastrophale S-Bahn-Krise geritten wurde. Als die Sitzabstände in den ICE von 1025 mm im ICE-1 über 965 mm im ICE-2 auf inzwischen 820 mm im neuen ICE-4 reduziert wurden. Das will man vielleicht nicht so genau wissen – doch ein jeder Zweitklässler-Fahrgast spürt das halt bis in die Zehenspitzen höchst konkret.⁶

Oder nehmen wir aus der *jüngeren* Zeit zwei Stellschrauben, an denen Sie mit drehten.

⁴ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 9. Dezember 2017.

⁵ Handelsblatt vom 15. März 2017.

⁶ Als Lutz bei der DB 1994 seine Karriere im Controlling-Bereich startete, hatte das Schienennetz eine Betriebslänge von 40.385 km; die Gleislänge betrug 78.073 km. Es gab 11.913 Gleisanschlüsse. Als Lutz 2003 Chefcontroller wurde, hatte (am 31.12.2002) das Schienennetz eine Betriebslänge von 40.600 km; die Gleislänge betrug 65.000 km. Und es gab noch 4.336 Gleisanschlüsse. Als Lutz 2010 Finanzchef im Bahnvorstand wurde, hatte das Schienennetz (am 31.12.2009) eine Betriebslänge von 33.721 km; die Gleislänge betrug 63.914 km. Und es gab noch 3.726 Gleisanschlüsse. Als Lutz im Januar 2017 Bahnchef wurde – und gleichzeitig Finanzchef blieb – hatte das Schienennetz (am 31.12.2016) noch eine Betriebslänge von 33.488 km; die Gleislänge betrug 60.921 km. Und es gab noch 2367 Gleisanschlüsse. Angaben jeweils nach Daten und Fakten, Deutsche Bahn AG; Begleitheft zu den Geschäftsberichten.

Thema Infrastruktur und Trassenpreise. Am 25. März 2015 waren Sie Gast im Verkehrsausschuss des Bundestags. Damals gab es – und auch heute gibt es – massive Kritik an den stark gestiegenen, deutlich zu hohen Trassenpreisen. Diese Trassenmaut verlangt die DB Tochter DB Netz von den Eisenbahnunternehmen, also von den privaten Bahnen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, aber auch von den Töchtern der DB selbst, von DB Regio, DB Fernverkehr, von DB Railion bzw. DB Cargo. Unsere Argumentation und die der meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen lautet dabei: Diese hohen Trassenpreise würgen den Schienenverkehr ab. Sie, Herr Lutz, trugen z.B. wesentlich zum Aus für die Nachtzüge der DB AG bei, zu dem es im Dezember 2016 kam – erneut mitgetragen von Ihnen, dem damaligen Finanzchef der DB.

Auf der erwähnten Verkehrsausschuss-Sitzung im März 2015 sagten Sie laut Protokoll und in einer Replik auf die Abgeordneten Sabine Leidig: Im Bereich der Infrastruktur liege die Rendite „mit drei Prozent weit unter den Kapitalkosten“. Der DB müsse es „in den kommenden Jahren im Bereich Infrastruktur gelingen, ihre Ergebnisse bzw. den Cash Flow zu steigern“. Bei einer „Rendite von nur 3 Prozent“ sei es „auf Dauer schwierig, dieses Geschäft aufrechtzuerhalten“.

Damit verteidigten Sie die hohen Trassenpreise. Sie sprachen sich indirekt für deren weitere Erhöhung aus. Das ist genau die Mentalität eines Erbsenzählers und nicht diejenige eines Eisenbahners. Denn erstens ist unbestritten, dass die hohen Trassenpreise Schienenverkehr abwürgen. Schließlich zahlt Flixbus nix; die Fernbusse zahlen keinerlei Autobahn-Maut, weswegen sie hier einen generellen Systemvorteil haben. Zweitens sind drei Prozent halt doch drei Prozent und nicht nix. Und drittens ist es lächerlich, von „Kapitalrendite“ zu sprechen, wenn der größte Teil der Schieneninfrastruktur vom Steuerzahler *geschenkt* wurde. Wenn Jahr für Jahr der Bund vier bis sechs Milliarden Euro in die Infrastruktur steckt, diese Summen, die sich ja in Schienen, Weichen, Brücken, Signalanlagen materialisieren, der DB AG schenkt. Die Forderung nach einer *Verzinsung von Geschenken* ist betriebswirtschaftlich fragwürdig und verkehrspolitisch pervers.

Das war 2015. Doch was unternahmen Sie auf diesem Gebiet 2017 und 2018, seit Sie Bahnchef sind? Die Trassenpreise wurden deutlich gesenkt – aber nur für den Schienengüterverkehr, also dort, wo die Privaten kurz vor einem 50-Prozent-Marktanteil stehen. Die Trassenpreise wurden noch in einem einzigen spezifischen Bereich des Personenverkehrs reduziert: für Nachtzug-Verkehre. Also dort, wo die Deutsche Bahn AG Ende 2016 jeden Zugverkehr aufgab.

Das ist krass einseitig. Höchst seltsam. Und vielleicht auch aufschlussreich.

Zweites Beispiel – Wartung und Instandhaltung. Sie, Herr Lutz, sind persönlich für das Rationalisierungsprogramm „Opex – Operative Exzellenz“ – verantwortlich, das am 16. Oktober 2016 beschlossen wurde. Die „Stuttgarter Zeitung“ berichtete darüber im Detail.⁷

⁷ Siehe Thomas Wüpper, Bahnsparprogramm löst Unruhe aus, in: Stuttgarter Zeitung vom 13. Dezember 2016.

Mit diesem Programm sollte vor allem bei der Instandhaltung der Züge radikal gespart und unter anderem die Personalkosten in diesem Bereich nochmals um 15 Prozent reduziert werden. Es drohte die Schließung von Zug-Reparaturwerken. Dagegen gab es zu Recht heftige Proteste.

Ein vergleichbares Sparprogramm in diesem Bereich hatte bereits Hartmut Mehdorn 2005 mit Blick auf den Bahnbörsengang durchführen lassen. Damals wurden in diesem Zusammenhang die Intervalle für die Ultraschallprüfungen bei den ICE-Achsen extrem gestreckt. Dann gab es am 8. Juli 2008 einen fatalen Achsbruch bei einem ICE in Köln; glücklicherweise bei Tempo 10 km/h. Die Untersuchung der Bundesanstalt für Materialprüfung ergab jedoch: Die Achse war bereits zuvor zwischen Siegburg und Köln und bei sehr hoher Geschwindigkeit gebrochen. Sie wurde wie durch ein Wunder „mitgeschleppt“, ohne ins Gleisbett zu krachen. Nur mit enorm viel Glück kam es nicht zu einem „Eschede II“. Festgestellt wurde nach dem Kölner Achsbruch, dass die Achsen der ICE-3-Garnituren nicht dauerhaft sind. Bei diesen ICE-3 mussten am Ende sogar alle Achsen ausgetauscht werden.

Vieles deutet darauf hin: Es wurde eben genau dort gespart, wo angeblich nie gespart wird: an der Sicherheit.

Nicht anders verhält es sich bei OPEX. Jeder Fahrgast spürt, dass zu wenig im Bereich der Wartung getan wird. Wer hier jetzt weiter sparen – und dabei Personal einsparen – will, der begeht die Eisenbahner-Todsünde „Sparen bei der Sicherheit“.

Sehr geehrter Herr Lutz,

jetzt waren Sie ja nicht nur 2015 als Finanzchef, sondern am vergangenen Mittwoch als Bahnchef Gast im Verkehrsausschuss des Bundestags. Dort genossen Sie ja nicht nur die alte Vasallentreue der CDU/CSU und FDP-Abgeordneten. Der neue grüne Ausschuss-Vorsitzende Cem Özdemir lobte Sie - und den „lieben Ronald“ [Pofalla] – für „die große Offenheit“. Und der Grünen-MdB Matthias Gastel erklärte groteskerweise jetzt, angesichts Ihrer Kapitulation in Sachen Stuttgart 21, Ziel der Grünen sei „nicht das Projekt zu stoppen, sondern konstruktiv an Verbesserungen mitzuwirken“.

Das spricht für sich. Wie stufte Claus Peymann, der aktuelle Gastregisseur hier in Stuttgart, das geographisch und mental ein? „Grüne Nordkoreaner“ eben. Wir kommen darauf zurück.

Ich spreche bewusst von „Kapitulation in Sachen Stuttgart 21“. Denn auf dieser Sitzung sagten Sie nicht nur, dass Stuttgart 21 betriebswirtschaftlich gesehen ein Verlustgeschäft sei. Sie nannten dafür erstmals auch konkrete Zahlen. Und wieder weiß man es auf die letzte Millionen-Euro-Stelle genau. Der mit Stuttgart 21 produzierte Verlust beläuft sich nach Ihren Angaben auf „2,228 Milliarden Euro“. Sie betonten dabei, dass „die Belastungen vor Baubeginn noch nicht bekannt“ gewesen seien. Man habe 2009 nicht gewusst, dass die S21-

Kosten derart ansteigen würden. Denn – so offensichtlich dort Ihre Worte – „sonst hätten wir das Projekt nicht gemacht“.⁸

Das ist nachweisbar falsch. Eine solche Aussage aus Ihrem Mund, der Sie bei Projektbeginn oberster Controller waren, ist offensichtlich unwahr. Sie hatten bei allen vier großen Stuttgart 21-Preissteigerungen höchst intime Kenntnisse, die darauf hinausliefen, dass die offiziell nach außen gegebenen Zahlen unrichtig, rosa gefärbt, waren. Sie wussten genau, dass die dem Finanzierungsvertrag von April 2009 zugrunde liegenden Zahlen eindeutig veraltet waren. Sie kannten aus dem Effe den Bericht des Bundesrechnungshofs aus dem vorausgegangen Jahr 2008. In diesem stand, dass das Projekt gegenüber der Bahn-Darstellung von lediglich 3,1 Milliarden Euro Gesamtkosten schon damals mit „deutlich über 5,3 Milliarden Euro“ einzuschätzen war.

Sie kannten bereits seit dem 25. März 2011 die Liste des damaligen obersten S21-Bauleiters Hany Azer mit den 120 Risiken, die auf Mehrkosten von mindestens 2 Milliarden Euro hinauslief. Und wie reagierten damals Herr Grube als Bahnchef und Sie als Financer auf diese internen Enthüllungen? Azer musste gehen; die DB AG behauptete, es gebe eine solche Liste nicht bzw. diese sei nur „ein Diskussionspapier“.⁹

Und Sie kannten spätestens seit Anfang 2015 den neuen Prüfbericht des Bundesrechnungshofs, der dann 2016 dem Bundestag als „streng vertraulich“ überstellt und der irgendwie und im Sinne von Transparenz und demokratischer Kontrolle doch publik wurde. In diesem werden die gesamten Stuttgart 21-Kosten auf bis zu 10 Milliarden Euro hochgerechnet.

Doch am vergangenen Mittwoch im Verkehrsausschuss, drei Jahre nach Ihrer ersten Einsicht in diesen Bundesrechnungshof-Prüfbericht, praktizieren Sie erneut die Salami-Taktik, sind Sie wieder nur bereit, Kosten in Höhe von maximal 8,2 Milliarden Euro einzugestehen. Erneut verschweigen Sie die Erkenntnisse der obersten, im Grundgesetz verankerten Kontrollbehörde.

Bilanz: Die These, der dramatische Kostenanstieg von Stuttgart 21 sei „nicht erkennbar“ gewesen, ist unhaltbar. Er war seit einem Jahrzehnt erkennbar. Und Sie hatten davon immer im Detail Kenntnis.

⁸ Zitate u.a. bei Thomas Wüpper in der „Stuttgarter Zeitung“ vom 20. April 2018. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-s-21-bahn-baut-sich-ein-milliardengrab.1b663134-fd3b-4c43-9fa8-eb30afe8d200.html>

⁹ Am 25. März 2011 stellte der damalige Oberbauleiter des Projekts Stuttgart21, Hany Azer, eine Liste mit 120 Risiken und einer Chance einem hochrangigen Gremium der Deutschen Bahn vor. Offenbar drohten Zusatzkosten in Milliardenhöhe. Einem Journalisten des 'STERN' wurde seinerzeit die hoch geheime Liste zugespielt, er veröffentlichte zusammen mit einem Artikel im Stern einen [Auszug der Liste](#) im April/Mai 2011. Schon damals war von drohenden Mehrkosten in Höhe von 2 Milliarden Euro die Rede. Im November 2015 wurde dann die gesamte Liste bekannt. Siehe: <http://ingenieure22.de/cms/index.php/projekte-studien/kosten/70-121-risiken-von-stuttgart-21-auswertung-der-azer-liste>

Jetzt sprachen Sie am vergangenen Mittwoch erstmals über „*sunk costs*“, über „*versunkene Kosten*“. Ein Begriff, den wir von der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21 seit vielen Jahren in die Debatte eingebracht haben. Und den die DB AG bislang scheinbar nicht kannte.

Sie, Herr Lutz, sagten am vergangenen Mittwoch, bei S21 gebe es „bisher keine sunk costs“; da der „Nutzen“ mit der „Fertigstellung“ erkennbar sei. Auch bei anderen Projekten – hier nannten sie die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main – habe man „nicht alle Risiken“ ausschließen können und heute sei man „froh, dass diese Strecken gebaut wurden.“

Der betriebswirtschaftliche Begriff „Sunk costs“ meint, dass man bei einem unwirtschaftlichen Projekt die bereits verausgabten Kosten nicht berücksichtigen darf. Dass man „gutes Geld dem schlechten nicht hinterherwerfen“ dürfe. Sunk costs meint, dass auch *zukünftige* Kosten eines unwirtschaftlichen Projekts dann ausgeklammert werden müssen, wenn das Projekt auf Dauer unwirtschaftlich ist. Angewandt auf Stuttgart 21 heißt das: Wenn S21 unwirtschaftlich ist, dann dürfen bei einer Debatte über eine Aufgabe des Projekts die bisherigen Kosten nicht in die Bewertung eingehen. Und auch zukünftige, sogenannte Ausstiegskosten dürfen nicht oder nur begrenzt Berücksichtigung finden.

Im Verkehrsausschuss versuchten Sie diese wichtigen Erkenntnisse aus der Betriebswirtschaft mit drei Tricks vom Tisch zu wischen.

Erstens mit dem Verweis auf andere Schienenprojekte, die jedoch mit Stuttgart 21 nicht vergleichbar sind. *Zweitens* mit einer hanebüchen falschen S21-Ausstiegsrechnung. Und *drittens* mit Ihrem dröhnenden Schweigen zu Umstieg21. Hier führen Sie als Vergleich die Neubaustrecke Köln – Frankfurt/M. an. Richtig ist, dass es hier auch eine Kostenexplosion gab. Es muss auch mit bedacht werden, dass mit diesem Streckenneubau die bisherigen ICE-Halte Bonn und Koblenz entfielen (was bei der Neubaustrecke Berlin – München dann auch auf Weimar und Jena, die vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt wurden, zutrifft). Dennoch stellen diese Neubaustrecken eine – sehr, sehr teuer bezahlte – *Erweiterung* der Schienenkapazität dar. Sie bringen einen Nutzen. Vergleichbares gilt auch für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (wobei damit das Filstal und hier die Städte Plochingen und Göppingen vom Schienenfernverkehr abgehängt werden).

Ganz anders verhält es sich bei Stuttgart 21. Dieses Projekt bringt keinen Nutzen, sondern stellt *VERNutzen* dar. Es handelt sich hier schlicht um *Kapazitätsabbau*. Ja, so der Bundesrechnungshof im 2016er Prüfbericht, es kann durchaus sein, dass Stuttgart 21 auch dann, wenn der Bau vollendet werden sollte, nie den Betrieb aufnehmen wird

- wegen der grundsätzlich unzulässigen Gleisneigung
- wegen des fehlenden Brandschutzes, wegen drohender Anhydrit-Hebungen

- oder auch wegen einer möglichen höchstrichterlichen Entscheidung in Leipzig, wonach – unter Bezugnahme auf Paragraph 11 Allgemeines Eisenbahn-Gesetz (AEG) der Kopfbahnhof gar nicht abgerissen werden darf.

Zweitens nennen Sie absurd hohe Ausstiegskosten. Mehr als sieben Milliarden Euro würde ein Ausstieg kosten. Das ist bereits allein deshalb absurd, weil erst¹⁰ drei Milliarden Euro verbaut wurden und selbst ein kompletter Rückbau nicht das Doppelte kosten kann.

Die Grundlagen, wie diese abenteuerlichen Zahlen zustande kommen, haben Sie nicht veröffentlicht. Angeblich wurde das Zahlenwerk für den Ausstieg dem Aufsichtsrat vorgelegt. Wir fragen: Wenn diese Ausstiegsrechnungen für die Aufsichtsräte derart überzeugend waren und zu einem einstimmigen Beschluss führten, warum veröffentlichen Sie diese Berechnungen nicht? Warum sind es Geheimgutachten, auf denen diese Zahlen basieren? Warum war bei diesen Debatten über einen möglichen Ausstieg niemand vom Bundesrechnungshof, warum niemand aus dem Büro Vieregg-Rößler (München) zugegen? Warum konnte die Gegenseite – so die Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21 – ihre Position nicht vortragen oder diese von kompetenter Seite vortragen lassen?

Im Übrigen gilt, was wir hierzu in Punkt 1 sagten: Stuttgart 21 ist *Kapazitätsabbau*. Es gibt hier nicht einen einmaligen Verlust. Stuttgart 21 ist mit Verlusten verbunden, die nicht einmalig anfallen, sondern die *Jahr für Jahr* eingefahren werden würden.

Und, ganz wichtig: Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm hat strukturell rein gar nichts mit Stuttgart 21 zu tun. Was Sie ja auch damit zugeben müssen, indem Sie inzwischen eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke für 2022 in Aussicht stellen. Während nach Ihren Angaben der Tief- und Schrägbahnhof S21 frühestens Ende 2025 in Betrieb genommen werden kann.

¹⁰ Auch wenn uns die genauen Angaben zu den Ausstiegskosten-Berechnungen nicht vorliegen, spricht viel dafür, dass die DB AG in einen S21-Ausstieg auch einen Ausstieg aus der Neubaustrecke mit eingerechnet hat. Das jedoch ist methodisch und praktisch falsch. Die Neubaustrecke hat nichts mit Stuttgart 21 zu tun.

Drittens gehen Sie bislang in keiner Weise ernsthaft auf das Programm Umstieg21 ein, also darauf, dass es das ausgearbeitete, verkehrswissenschaftlich unterlegte Projekt gibt, große Teile der Stuttgart 21-Baumaßnahmen umzunutzen – im Rahmen des Konzepts eines optimierten Kopfbahnhofs.

Es war dann ausgerechnet der Verkehrsausschuss selbst, der auf derselben Sitzung am vergangenen Mittwoch, allerdings bei einem anderen Tagesordnungspunkt, auf Vorschlag der SPD-Abgeordneten Kirsten Lühmann einstimmig (!) beschloss: Die Alternativen zu Stuttgart 21, also zum Beispiel Umstieg21, sollen auf einer kommenden Sitzung, offensichtlich noch im ersten Halbjahr 2018, vorgestellt und debattiert werden. Damit wurde ein Antrag der Fraktion die LINKE angenommen.

Dies ist überraschend und ausgesprochen positiv. Und dies ist auch ein großer Erfolg der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21.

Bilanz: Sie, Herr Lutz, spielen bei Ihrer Stuttgart 21-Politik mit dem Feuer – und dem Untreue-Paragrafen des Strafgesetzbuchs. Es ist heute bereits so, dass die Deutsche Bahn AG 2017 mit 18,6 Milliarden Euro verschuldet war. In diesem Jahr 2018 werden die Schulden auf 20 Milliarden Euro ansteigen. Die DB AG muss damit als hochgradig verschuldet, wenn nicht als überschuldet gelten. Das „Gearing“, das Verhältnis von Schulden zum Eigenkapital, hat sich – völlig im Gegensatz zu Ihren eigenen Zielvorgaben – seit fünf Jahren dramatisch verschlechtert.

Die Rating-Agentur Standard & Poor's, auf deren Wert- und Einschätzung Sie immer so großen Wert gelegt haben, hat „eine Anpassung des Rating-Ausblicks [für den DB AG-Konzern] von stabil auf negativ vorgenommen. Das mussten Sie selbst im Geschäftsbericht 2016 eingestehen. Mehr noch: Die Agentur verweist in einem Statement vom 30. August 2017 darauf, dass sich der Bahnkonzern trotz einer gewaltigen Kapitalspritze, die er 2016 vom Bund erhielt, in einer deutlichen Schieflage befindet. Die Agentur verweist hier zur Beruhigung darauf, dass im Fall einer drohenden Pleite wohl der Staat einspringen werde. Wörtlich steht da: „... that the German government would provide sufficient and timely extraordinary support to DB in the event of financial distress“, dass also „die deutsche Regierung im Fall finanzieller Nöte der DB ausreichende und außerordentliche Unterstützung zukommen“ lassen würde.

Zu diesem Zeitpunkt kannte Standard & Poor's noch nicht den seit gestern vorgestellten Bericht der privaten Güterbahnen zu Rastatt. Danach entstand im August und September 2017 mit der siebenwöchigen Unterbrechung des Schienenverkehrs auf der Rheintalbahn, verschuldet von DB Netz durch fahrlässige Untertunnelung, ein volkswirtschaftlicher Schaden in Höhe von rund zwei Milliarden Euro.¹¹

¹¹ Hanseatic Transport Consultancy, Volkswirtschaftliche Schäden aus dem Rastatt-Unterbruch – Folgenabschätzung für die schienenbasierte Supply-Chain entlang des Rhine-Alpine Corridor 2017, Studie

Übrigens wurde mir vorgestern übermittelt: Es kam im Raum Rastatt an einer anderen Stelle zu einer weiteren Absenkung über der bereits gebauten Tunnelstrecke. Nunmehr unter der Kreuzung der drei Bundesstraße B3, B36 und B 462 und dort im beginnenden Bereich der B462 in Fahrtrichtung Gernsbach. „Rastatt“ kann damit die Deutsche Bahn AG ausgesprochen teuer zu stehen kommen. Das dürfte das gesamte Projekt des Ausbaus der Rheintalbahn um weitere Jahre verzögern.¹²

Damit resultieren nach neuesten Erkenntnissen allein aus diesen zwei Projekten – Rheintalbahn und Stuttgart 21 – neue zusätzliche Verluste der Deutschen Bahn AG in Höhe von rund 3,5 Milliarden Euro. Das ist eine dramatische Sonderbelastung und bedeutet, dass gut drei Jahresgewinne des Bahnkonzerns vernichtet werden. Das bedeutet zugleich, dass die *Verschuldung* der DB AG nochmals deutlich ansteigt und dass damit ein Niveau erreicht wird, was einer *Überschuldung* gleichkommt. Dass da dann irgendwann der Bund der DB AG mit neuen Milliarden-Spritzen beispringt, mag ja sein. Wobei das einer grandiosen Verschleuderung von Steuergeldern und einer Belohnung von Managern für unwirtschaftliches und chaotisches Wirtschaften gleichkommt. Die Frage, inwieweit eine solche weitere staatliche Unterstützung nach EU-Recht zulässig ist, könnte noch spannend sein. Siehe die aktuellen Auseinandersetzungen um die staatliche Subventionierung der staatlichen Airline Alitalia.

Für uns und für Stuttgart 21 ist all das deshalb von großer Bedeutung, weil Pofallas Chaos-Maulwürfe dort weitgehend auf freier Flur unter Beweis stellten, wie unverantwortlich und unprofessionell dort vorgegangen wird. Erfolgt Vergleichbares unter einer Stadt mit über 600.000 Einwohnern und all den Sonderfaktoren wie Anhydrid, Mineralwasser, Neckar, Bonatzbau-Bahnhofsturm, dann wird dies nochmals weit dramatischere Folgen haben.

Sehr geehrter Herr Lutz!

In der Verkehrsausschusssitzung am letzten Mittwoch soll der SPD-MdB Burkert sinngemäß gesagt haben, „alle Vorstände“, die für das Projekts Stuttgart 21 je verantwortlich waren, seien ja inzwischen „nicht mehr dabei“.

Nun finde ich schon, dass Sie für das Projekt mitverantwortlich sind – und dass Sie sichtbar nicht auf dem Jakobsweg nach Santiago de Compostela, also nicht „einfach mal weg“, sondern sichtbar noch „dabei“ sind. Und dass Sie damit im besonderen Maß für den Untreue-Paragraf des Strafgesetzbuchs in Frage kommen. Zumal dann, wenn Sie bei Stuttgart 21 einfach weiter bauen lassen.

verfasst für NEE – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V., Hamburg, April 2018.

¹² Dabei bezieht sich die angeführte Studie zu den volkswirtschaftlichen Schäden von Rastatt ausschließlich auf den Schienengüterverkehr. Der Schienenpersonenverkehr wird dabei komplett ausgeklammert. Ich gehe bei der Gesamtschätzung deutlich konservativ davon aus, dass der auf „Rastatt“ zurückzuführende und in der DB AG-Bilanz letztendlich zu berücksichtigende Extra-Verlust bei gut einer Milliarde Euro liegt.

Das gilt vor allem dann, wenn Sie S21 als *Politikum* betreiben. Und das tun Sie! Mehr noch: Sie wurden als Bahnchef direkt von der Kanzlerin inthronisiert. In diesem Sinn hieß es im „Handelsblatt“ ausdrücklich: „An der Entscheidung, Lutz zum Bahnchef zu küren, waren weder der Personalausschuss [des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG] noch der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Utz-Hellmuth Felcht, beteiligt.“¹³

Was bedeutet das? Zunächst einmal, dass Sie – ähnlich wie der Drängler Pofalla, dessen karriere-heißen Atem Sie Tag für Tag im Genick spüren – ein *Merkel-Mann* sind: abhängig von der Gnade der Kanzlerin. Die Organe der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn AG, auf die Sie sich so oft berufen, spielten Nullkommanull Rolle; diese wurden umspielt und überspielt. Es war die Politik, die Sie installiert hat.

Und dann ist dies ein Indiz dafür, dass Sie das größte Bauprojekt der Deutschen Bahn AG, zugleich das größte Infrastrukturprojekt, das es je in der Bundesrepublik Deutschland gab, in erster Linie als ein *politisches Projekt* durchziehen. Und nicht als ein Projekt, bei dem es um Wirtschaftlichkeit und um die Zielsetzung geht, einen optimalen Schienenverkehr zu organisieren und möglichst die Schiene im Verkehrsmarkt zu stärken.

Dafür spricht ja auch ihr Statement vom März 2017 auf der damaligen Bilanzpressekonferenz. Sie sagten, Sie seien „finster entschlossen“, Stuttgart 21 fertig zu bauen. Eine Freud'sche Fehleistung hat nichts mit Betriebswirtschaft und kaum etwas mit Verkehrswissenschaft zu tun. Damit entlarven Sie sich selbst als jemand, der ein zerstörerisches Projekt „finster entschlossen“ – anstelle von rational planend – durchzieht. Das aber ist genau das, wovon *Gablers Wirtschaftslexikon* im Abschnitt „sunk costs“ so dringend abrät: Man möge im Fall eines unwirtschaftlichen Projekts nicht mit finsterem Willen und geballter Entschlossenheit vorgehen, sondern kühl die „versunkenen Kosten“ abschreiben.

¹³ Handelsblatt vom 15. März 2017

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz!

Sie sollten sich die Worte von Claus Peymann zu Herzen nehmen. Dieser sagte jüngst, an den Ministerpräsidenten des Bundeslandes Baden-Württemberg, Winfried Kretschmann, aber auch an Sie, Herr Lutz, gewandt das Folgende:

„Stuttgart ist eine vom Autokrebs zerfressene Stadt, mit diesem Schandmal am Bahnhof. Man glaubt nicht, dass es hier eine grüne Regierung gibt. Man denkt, hier sind Nordkoreaner am Werk, die Mitmenschen quälen. Ein architektonischer Amoklauf. Dagegen ist Kafka ein Weihnachtsmärchen. Diese Schreckenswüste übersteigt meine Fantasie. Menschen spielen hier keine Rolle.“¹⁴

Besser, wie vom Theatermann Peymann vorgetragen, kann man den tieferen Sinn bzw. den real existierenden Unsinn von Stuttgart 21 nicht auf einen knappen Nenner bringen: Stuttgart 21 ist ein Schandmal! Heißt, die Mitmenschen zu quälen! Kommt einem architektonischen Amoklauf gleich! Ist Schreckenswüste! Ist gegen die Menschen, gegen die Bevölkerung gerichtet! Ist Verkehrspolitik, wie man sie nur mit einer Diktatur wie derjenigen in Nordkorea in Verbindung bringen würde.

¹⁴ Claus Peymann im SWR-Fernsehen: Lear und die grünen Nordkoreaner von Stuttgart 21 - Kultur - Stuttgarter Nachrichten Mobil.

<https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.claus-peymann-im-swr-fernsehen-lear-und-die-gruenen-nordkoreaner-von-stuttgart-21.4a670b78-5d74-423a-b24d-1b9eabc706e8.html>

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

wunderbar das Transparent, das unsere Aktiven von Robin Wood vor wenigen Tagen über den Neckar spannten! Dieses Banner mit dem Satz: "Erst wenn alles zerstört ist, werdet Ihr merken, dass sie unfähig sind, einen Bahnhof zu bauen".¹⁵

Doch wir werden es nicht so weit kommen lassen.

Wessen Bahnhof – unser Bahnhof!

Wessen Straßen und wessen Plätze – unsere Straßen – unsere Plätze!

Wessen Stadt – unsere Stadt!

Wir werden: Oben bleiben!

Winfried Wolf ist Chefredakteur von *Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie*. Sein neues Buch „abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands“ erschien neu im Januar 2018 (380 Seiten, Hardcover, 20 Euro). U.a. zu erwerben an der Mahnwache der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21, Arnulf-Klett-Platz, gegenüber dem Hauptbahnhof.

¹⁵ www.robinwood.de/pressemitteilungen/unf%C3%A4hig-einen-bahnhof-zu-bauen