

Kontrollverlust bei Stuttgart 21 und strafrechtliche Risiken für die Aufsichtsräte

I. Kontrollverlust : - Stuttgart 21 - das Fass ohne Boden

Nach Bahnchef Grube lag die „Sollbruchstelle“ für die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 bei 4,5 bis 4,7 Milliarden Euro. Sie wurde 2013 um 2 Mrd. Euro überschritten – damals begründet damit, der Ausstieg würde noch teurer sein als der Weiterbau. Das KPMG-Gutachten der Bahn schweigt dazu (nach derzeit durchgesickerten Angaben), nennt aber auffällig genau die vom Auftraggeber vorgegebenen Projektkosten von rund 6,5 Milliarden Euro.

Der Bundesrechnungshof und Gutachter Dr. Vieregge ermitteln Projektkosten mit 9,5 bzw. 9,8 Milliarden Euro. Danach wäre der Ausstieg etwa sechs Milliarden Euro günstiger als der Weiterbau – das würde die mit 18 Milliarden Euro hoch verschuldete Bahn enorm entlasten und ihr neue Handlungsspielräume eröffnen. Was sagen die Lesart der Bahn und von KPMG?

1. Laut Bahnvorstand rechneten die Wirtschaftsprüfer von KPMG mit den Zahlen der Bahn. Das ist ein methodischer Mangel, weil die Annahmen falsch sein können, etwa weil sie nicht, wie der Gutachter Dr. Vieregge, realistische Vergleichswerte abgeschlossener Projekte einbeziehen. Im Gegensatz dazu hat der neue BRH-Bericht einen wegen seiner Unabhängigkeit und Qualität hohen Stellenwert, zumal er schon 2008 mit seinen Berechnungen richtig lag. Die Bahn jedoch musste eingestehen, dass sie drei Jahre hindurch in Milliardenhöhe falsch kalkuliert hat.
2. Nach den Zahlenangaben der Bahn, denen KPMG folgt, sind die Projektkosten von 6,526 Milliarden Euro jetzt schon bis auf einen minimalen Risikopuffer von 15 Millionen Euro aufgebraucht. Damit ist auf keinen Fall für die weitere Bauzeit von mindestens sieben Jahren auszukommen. So sind seit 2009 bis 2016 die S 21-Kosten von rund 3,1 auf 6,5 Milliarden Euro gestiegen, das sind Mehrkosten von 3,4 Mrd. Euro. Bei einer Fortschreibung für weitere 7 Jahre ergibt dies knapp 10 Milliarden Euro, so dass nicht KPMG, sondern der BRH und Dr. Vieregge richtig liegen dürften.
3. KPMG hält Bauzeitverzögerungen von ein bis drei Jahren für möglich, nimmt aber – seinem Auftraggeber folgend – die günstigste Variante an. KPMG versäumt zudem die bei Vieregge genannten Nominalisierungskosten für den Zeitaufschub von über 800 Mio. Euro einzubeziehen. Das ist genauso wenig haltbar wie das Ausklammern aller Erschwernisse, welche die Bahn nicht berücksichtigt (z.B. Risiken, die sie mit weniger als 50 % bewertet).
4. Beachtlich erscheint auch, dass beim BRH und bei Vieregge unterschiedliche Positionen zu vergleichbaren höheren Mehrkosten des Projekts führen. Selbst wenn Teile davon wie die Bauzeitzinsen nicht einzubeziehen wären, könnten die

Projektkosten zehn Milliarden Euro überschreiten (z.B. Vieregg plus der laut BRH S 21 zurechenbaren Positionen des Gleisrückbaus).

5. Der Aufsichtsrat hatte seinen Weiterbau-Beschluss vom 5.03.2013 an die Bedingung geknüpft, der Bahn-Vorstand müsse über die „Sprechklausel“ des Finanzierungsvertrags die Projektpartner des Landes notfalls auf Beteiligung an zwei Milliarden Mehrkosten verklagen. Das war illusionär und sollte jetzt noch korrigiert werden, weil die Bahn der Bauträger ist und ihren Partnern keine unfreiwillige Nachschusspflicht auferlegen kann.
6. Der Bundesrechnungshof hat den Bund in die Pflicht genommen, keine schleichende Finanzierung von S 21 durch „Schlupflöcher“ zuzulassen. Die Staatssekretäre im Bahn-Aufsichtsrat dürften sich daran halten.
Laut BRH ist es haushaltsrechtlich verboten, ein nicht finanziertes Großprojekt zu fördern. Damit ist der Aufsichtsrat entgegen dem KPMG-Gutachten in der Pflicht, den Ausstieg und Umstieg von S 21 einzuleiten.
7. Das muss auch geschehen, weil es absurd ist, statt der zugesagten Vergrößerung um 30 % in diesem Ausmaß die Verkleinerung der Kapazität des Bahnhofs durch Halbierung der Gleise zu bewirken. Laut BRH muss der Bund Erhalt und Ausbau der Schiene gewährleisten und den Kapazitätsmangel „kostenintensiv aufrüsten“. Und da sich Stuttgart 21 nicht erweitern lässt, fordert dies den Erhalt des Kopfbahnhofs. Das sind Mehrkosten, die von der DB AG mit 790 Mio. Euro berechnet wurden, aber eben nicht dem Ausstieg anzulasten sind.
8. Außerdem gibt es K.O-Kriterien, die den S 21-Aus- und Umstieg gebieten, weil Gesundheit und Leben der Bahnreisenden aufs Spiel gesetzt werden: Hier würde sonst ein zentraler Grundkonsens der Gesellschaft für vorbeugenden Gefahrenschutz untragbar preisgegeben, und zwar dauerhaft mit stetigem Schadensrisiko durch
 - a) das sechs Meter hohe Gefälle der Gleise und Bahnsteige innerhalb des 400 m langen Haltepunkts (sechsfach regelwidrige 15 Promille)
 - b) den fehlenden Brand-, Entfluchtungs- und Behindertenschutz im Tiefbahnhof mit 145 m Fluchtweg am Ende der Bahnsteige.

II. Strafrechtliche Risiken für die Aufsichtsräte

Die Kontrollpflichten des Vorstands und der Aufsichtsräte erfordern es, sich bei unternehmerischen Entscheidungen „ausschließlich am Unternehmenswohl“ zu orientieren und „die Entscheidungsgrundlagen sorgfältig zu ermitteln“ (vgl. BGHZ 135, 244, 253 f.). Und anknüpfend daran sind „alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Eintritt eines sicheren Vermögensschadens der Gesellschaft zur Folge haben ...“ (BGHSt 50, 343 f. wegen Untreue).

Das KPMG-Gutachten kann wegen der aufgeführten Mängel die Bewertungen des BRH und von Dr. Vieregg in wesentlichen Aspekten nicht entkräften, wie eine sorgfältige Prüfung ergibt. Die Aufsichtsräte sind daher gut beraten, wenn sie - wie es amtlich schon im Februar 2013 empfohlen war - den Bahn-Vorstand zu Verhandlungen mit den Projektpartnern über Alternativen zu Stuttgart 21 auffordern.