

## Bewertung der Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linken zu den Kosten von Stuttgart 21 vom 03.04.2014

In ihrer Antwort (BT-Drucksache 18/1241) auf die **Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE**. „**Kosten von Stuttgart 21**“ (BT-Drucksache 18/1139<sup>1</sup>) stellt sich die Bundesregierung nicht den Fakten und ihrer Verantwortung für eine verantwortungsvolle Bahnpolitik, wie schon bei der Kleinen Anfrage zur Leistungsfähigkeit.<sup>2</sup> Im Folgenden werden die Antworten der Bundesregierung zusammengefasst bewertet. Eine detaillierte Darstellung zu den einzelnen Antworten der Bundesregierung wird in Anhang 1 ab S. 3 gegeben. Die kritische Frage, inwieweit die Bundesregierung für das Projekt Stuttgart 21 Verantwortung trägt, wird in Anhang 2 ab S. 10 behandelt.

Die Bundesregierung hatte über den damaligen Kanzleramtsminister Ronald Pofalla im März 2013 massiv auf die Zustimmung zum Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 hingewirkt (Vorbemerkung zur Kleinen Anfrage S. 2). Der Aufsichtsrat stimmte für den Weiterbau wegen eines vermeintlichen Kostenvorteils von 77 Mio. Euro. Dies geschah trotz eines kritischen „Dossiers“ aus dem Kreis der Staatssekretäre im Aufsichtsrat der DB AG (Frage 30 a) sowie entgegen der Aufklärung durch Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn über mindestens 210 Mio. Euro günstigere Ausstiegskosten (Frage 30 b). Dem Aufsichtsrat lagen am 05.03.2013 aber insbesondere die Informationen vor, dass S21 um weitere Milliarden teurer werden wird (Frage 25). Somit hatten sich die 77 Mio. Euro Vorteil schon weit in einen vielfach so hohen Nachteil verkehrt, so dass die Entscheidung den Eindruck erweckt, von sachfremden Erwägungen geleitet zu sein.

Zu der kritischen Rolle von Pofalla in der Organisation dieser Zustimmung zum Weiterbau weicht die Bundesregierung in ihren Antworten aus (Frage 32). Insbesondere lässt sie aber keinen Aufklärungswillen bezüglich des betriebs- und volkswirtschaftlichen Schadens durch das Projekt Stuttgart 21 erkennen. Die Bundesregierung formuliert angesichts dieser Fakten keinen Handlungsbedarf, auch nicht in Bezug auf ihr Steuerungskonzept (Fragen 17-18) oder die Reformkommission Großprojekte (Frage 33).

Abgesehen von der überholten absoluten Zahl des vermeintlichen Kostenvorteils, bot die Entscheidungsgrundlage aus weiteren Gründen nicht die Voraussetzung für eine Zustimmung (Fragen 22-28). Insbesondere: • Die Kostenkalkulation war nicht einmal im Ansatz belastbar, • vom Vorstand waren dem Aufsichtsrat Kosten vorenthalten worden, • unsichere „Finanzgeschenke“ in dreistelliger Millionenhöhe waren zugunsten S21 eingerechnet worden, • es existiert kein Nachtragsmanagement (mit den zuvor genannten absehbaren Kostensteigerungen in Milliardenhöhe).

Auch hierzu weicht die Bundesregierung mit Verweis auf die Verschwiegenheit des Aufsichtsrats aus. Aber insbesondere zieht sie keine Schlüsse oder formuliert keinen Handlungsbedarf nach dem Öffentlichwerden dieser verheerenden Entscheidungsgrundlage und der offensichtlich nicht vorhandenen Qualität der Entscheidung selbst. Es bleibt dem Parlament unklar, inwieweit die Bundesregierung ihrer Verantwortung für die bundeseigene DB AG und für den verantwortungsbewussten Einsatz der öffentlichen Mittel, die in das Projekt fließen, gerecht werden will.

Gleichmaßen umgeht die Bundesregierung die Ausgestaltung der Boni von Bahnchef Rüdiger Grube und Bahnvorstand Kefer, die einer weitgehend bedingungslosen Umsetzung von Stuttgart 21 Vorschub leisten (Fragen 19-12).

Zur fehlenden Finanzierungssicherheit bezieht die Bundesregierung keine Position, aber zieht insbesondere aus den angesprochenen Fakten keine Konsequenzen (Fragen 12-16).

Schon vor Jahren hatte sie die vom BRH als unabhängiger Instanz ermittelten (wie wir heute wissen zutreffenden) Mehrkosten als „nicht erkennbar“ vom Tisch gewischt (Fragen 5-6).

In der Gesamtschau drängt sich der Eindruck auf, die Bundesregierung würde eines oder manchmal auch zwei Augen bei Stuttgart 21 zudrücken. Es stellt sich die Frage, ob die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ so gewonnen werden kann (Frage 33)?

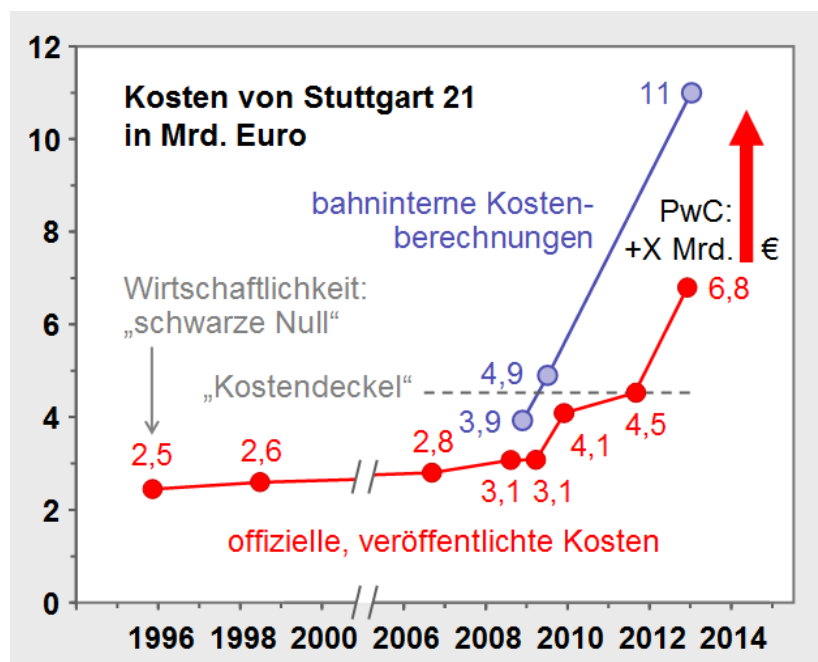
Zur weiteren Klärung wird die Anforderung der folgenden Dokumente empfohlen:

- Schreiben des BMVBS v. 30.10.2008 an den BRH zu den S21-Kosten (Frage 5-6),
- Dazu auch:<sup>3</sup> 13.11.2008, BMVBS: Berichts-anforderung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages für die Bereinigungssitzung zum HH 2009 am 20. November 2008. Stellungnahme (drei Seiten),
- Schreiben des BRH vom 26.03.2014 an das BMVI zu den S21-Kosten (Frage 4).

Im Ergebnis wird die Kritik an den unverantwortlich erscheinenden Entscheidungen zur Umsetzung von Stuttgart 21 von der Bundesregierung in keinem Punkt in der Sache entkräftet. Auch ist nicht erkennbar (siehe Anhang II), inwieweit die Bundesregierung nicht für Stuttgart 21 mitverantwortlich wäre. Es bleibt vertieft zu untersuchen, ob die Bundesregierung dieser Verantwortung hinreichend nachgekommen ist.

Garching, 12.05.2014,

gez. Christoph Engelhardt



**Entwicklung der Kosten von Stuttgart 21.** Schon zu Baubeginn liegen die Kosten des Projekts jenseits jeden Nutzens. Weitere Milliarden Euro Kostensteigerungen sind laut den Wirtschaftsprüfern PricewaterhouseCoopers (PwC) sicher zu erwarten. Veröffentlicht wurden von der DB AG zuletzt Werte, die jeweils deutlich unter den internen Berechnungen lagen (eigene Recherche).

## Anhang 1: Bewertung der Antworten der Bundesregierung im Einzelnen

### I. Kostenschätzung und Bundesrechnungshof

#### Frage 1, sinngemäß: Was bedeutet eine Inbetriebnahme erst in 2022 statt 2021?



Mit der Feststellung, Stuttgart 21 sei ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG lenkt die Bundesregierung von ihrer eigenen Verantwortung für das Projekt ab. Tatsächlich ist die Bundesregierung mitverantwortlich dafür, dass S21 realisiert wird – auch in ihrer Verantwortung für den von der Europäischen Kommission geförderten Ausbau der Europäischen Magistrale und ihre Verantwortung als Eignerin<sup>4</sup> der DB AG. Sie ist formal, also unmittelbar, über verschiedene Vereinbarungen mitverantwortlich, aber auch mittelbar durch unterstützende bzw. verteidigende Maßnahmen, außerdem übt die Bundesregierung auch direkten Einfluss zurr Durchsetzung des Projekts aus (s. [Anhang II](#)):

- Formal ist die Bundesregierung für S21 mitverantwortlich durch ihre Beteiligung an den Vereinbarungen zur Finanzierung 1995, Vorfinanzierung 2001, Memorandum of Understanding 2007, Antrag auf Förderung der EU-Kommission 2007, Finanzierungsvertrag 2009.
- Mittelbar mitverantwortlich, ist die Bundesregierung durch ihre Beteiligung an der Projektpräsentation 1994 und der Prellbockanhebung von 2010, die Abweisung von Kritik an der Leistungsfähigkeit durch ihre Verkehrsminister Wissmann 1999 und Ramsauer 2012, ihre inkonsequente Reaktion auf die fehlende Wirtschaftlichkeit in 2007 und in 2013 und ihre öffentliche Rechtfertigung des Projekts als Maßstab für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands (Merkel 2010) oder die Aussage, das Projekt läge im „gesamtstaatlichen Interesse“ (Schäuble 2013).
- Direkter Einfluss wird deutlich in der direkten Abstimmung zwischen Kanzlerin Merkel und Bahnchef Grube zu S21, das Engagement von Kanzleramtsminister Pofalla für eine Zustimmung zum Weiterbau im Aufsichtsrat 2013, die bekanntgewordenen Boni von Bahnchef Rüdiger Grube und Vorstand Volker Kefer, die einer bedingungslosen Umsetzung von S21 Vorschub leisten, und das von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag angekündigte Steuerungskonzept für die DB AG.

#### Frage 2 und 3, sinngemäß: Kostensteigerungen durch weitere Verzögerungen?



Die Bundesregierung reagiert auch hier nicht entsprechend den zuvor genannten Verantwortungsbereichen und verweist auf „fehlende Daten“. Ein paar wesentliche Grunddaten waren mit Frage 3 schon genannt worden. Diese grundlegende betriebswirtschaftliche Rechnung will die Bundesregierung offenbar nicht nachvollziehen und entsprechend ihrer Verantwortung bewerten. Allein die Zinskosten durch eine mindestens eineinhalbjährige Verzögerung der Inbetriebnahme liegen deutlich über dem Betrag von 77 Mio. Euro, der am 5. März 2013 offiziell den Ausschlag zum Weiterbau gegeben hat.

#### Frage 4, sinngemäß: Stand der Kostenbewertung von Stuttgart 21 durch den Bundesrechnungshof, Kooperation der Bundesregierung?

Zum Stand der Analyse der S21-Kostenentwicklung durch den Bundesrechnungshof (BRH) (Teilfrage a) teilt die Bundesregierung mit, dass aktuell ein Schreiben des BRH vom 26.03.2014 vom BMVI geprüft wird.



Die Frage, ob die Bundesregierung diese Analyse für sinnvoll hält (b) bleibt unbeantwortet.



\* Die Bundesregierung war nicht nach dem Brief des BRH an Harald Ebner vom 22.10.2013 gefragt worden (über den auch in der Presse berichtet wurde)<sup>5</sup>, sondern es waren ihr Aussagen aus diesem Brief mitgeteilt worden. Die Frage an die Bundesregierung lautete im Kern, ob sie den Eindruck einer mangelnden Kooperationsbereitschaft teilt (Teilfrage c). Die Antwort hierauf umging die Bundesregierung mit dem Verweis, den Brief nicht zu kennen.

Die Bundesregierung antwortete aber dahingehend, dass Beschwerden über eine mangelnde Mitwirkung (von DB AG und BMVI) bei dem Prüfungsverfahren dem BMVI nicht vorliegen würden (Teilfrage c-e).

#### Frage 5 und 6: Warum hatte die Bundesregierung 2009 – obwohl der BRH Kosten von 5,3 Mrd. Euro für S21 ermittelt hatte – den Finanzierungsvertrag auf Basis von 3 Mrd. Euro abgeschlossen und die Berechnung des BRH nicht veröffentlicht?



Die Entscheidung für den Finanzierungsvertrag (Frage 5) war laut Bundesregierung aufgrund eines Schreibens des BMVBS vom 30.10.2008 an den BRH gefällt worden. Dort hieß es, die detaillierte Kostenberechnung des Bundesrechnungshofs über 5,3 Mrd. Euro Gesamtkosten<sup>6</sup> sei „nicht sachgerecht“ weil „keine Mehrkosten erkennbar“ seien.

*Kommentar: Kann die Bundesregierung eine detaillierte Kostenberechnung des Bundesrechnungshofs, d.h. einer im Grundgesetz verankerten, gesetzlich mit Prüfungsrechten ausgestatteten, unabhängigen Kontrollinstanz mit einschlägigem Know-how, einfach mit der Behauptung vom Tisch wischen, „Mehrkosten seien nicht erkennbar“? – Ohne Veröffentlichung des Schreibens vom 30.10.2008 kann die Bundesregierung den Verdacht eines nicht verantwortungsvollen Umgangs mit Steuergeldern nicht ausräumen.*



Die Frage, warum der Bericht des Bundesrechnungshofs damals nicht veröffentlicht wurde (Frage 6), wurde von der Bundesregierung nicht beantwortet.

#### Fragen 7 bis 11, sinngemäß: Was weiß die Bundesregierung über die Beteiligung der Finanzierungspartner an den Mehrkosten, wird sie sich selbst beteiligen?

Die Bundesregierung verweist auf die Entscheidung des Aufsichtsrats der DB AG am 05.03.2013, in der eine Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten auf Grundlage der „Sprechklausel“

\* Korrekturzeichen „Fehl!“ für eine fehlende Angabe bzw. Antwort

eingefordert wurde, was ggf. auch gerichtlich durchgesetzt werden sollte. Der Bund soll gemäß den geschlossenen Vereinbarungen zu Stuttgart 21 über den vereinbarten Festbetrag hinaus keine Kostensteigerungen übernehmen. Wenn jedoch die DB AG Mehrkosten in der skizzierten Höhe übernimmt, handelt es sich um einen Betrag, der nur auf Basis der Zustimmung des alleinigen Eigentümers, vertreten durch die Bundesregierung, aufgebracht werden kann.

## II. Fehlende Rechtssicherheit

### Frage 12, sinngemäß: Rechtsunsicherheit durch ein Berufungsverfahren zur Mischfinanzierung?

### Frage 13, sinngemäß: Rechtsunsicherheit durch unzul. Kompetenzverschiebung?

### Frage 14, sinngemäß: Rechtsunsicherheit, da mit dem Kostendeckel auch die Geschäftsgrundlage entfällt?



Die Bundesregierung umgeht die Frage nach der fehlenden Rechtssicherheit aufgrund eines Berufungsverfahrens zur Mischfinanzierung (Frage 12) mit dem Verweis darauf, dass laut Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz nicht ausdrücklich die „eigenverantwortliche Finanzierung von Infrastrukturausbau durch Dritte“ untersagt wäre. Tatsächlich war aber schon in der Vorbemerkung ausgeführt worden: „Das Verbot der Mischfinanzierung nach Artikel 104a des Grundgesetzes (GG) ist »einer der tragenden Eckpfeiler der bundesstaatlichen Ordnung des Grundgesetzes« (BVerfG 32, 333, 338), dessen strikte Beachtung »eine überragende Bedeutung für die Stabilität der bundesstaatlichen Verfassung zukommt«. Es wird also in einem anderen Artikel des Grundgesetzes (§ 104a) das Verbot der Mischfinanzierung ganz grundlegend ausgesprochen. Um dieses allgemeine Verbot zu überwinden, müsste in § 87 e Abs. 4 (der die Gemeinwohlverpflichtung des Eisenbahn-Fernverkehrs und seines Schienennetzes regelt) eine ausdrückliche Ausnahme von dieser Finanzierungseinschränkung bestimmt sein. Das ist aber nicht der Fall. Hier irrt die Bundesregierung, es ist eben nicht alles erlaubt, was nicht (noch ein weiteres Mal) ausdrücklich verboten ist.

*Kommentar:* Die „Nicht-Verbots“-Argumentation wurde auch bei dem sogenannten „Stress-test“ zu Stuttgart 21 zur Rechtfertigung von Richtlinienverstößen unzulässig eingesetzt.<sup>7</sup>



Die Frage, ob sich eine Rechtsunsicherheit aus der unzulässigen Kompetenzverschiebung ergibt, und somit 35 % der Finanzierung wegzuberechnen drohen (Frage 13) bleibt ebenso unbeantwortet wie die Frage, ob die Bundesregierung so wie das Verwaltungsgericht Stuttgart im Wegbrechen des Kostendeckels einen „Wegfall der Geschäftsgrundlage“ erkennt (Frage 14)<sup>8</sup>.

### Frage 15, sinngemäß: Ergibt sich eine Unsicherheit in der Finanzierung aus der angekündigten Klage nach Scheitern der Gespräche zur Sprechklausel?



Die Bundesregierung verweist auf die Antworten zu Frage 7-11. Dort wurde die Rechtslage erläutert, aber nicht die Frage, ob sich daraus eine Unsicherheit für die Finanzierung ergibt – dies wird übergangen. Die

Tatsache, dass tatsächlich aufgrund der Unsicherheit des Ausgangs der möglichen Klage die Finanzierung des Projekts noch nicht gesichert ist (und somit die Umsetzung des Projekts nicht rechtlich zulässig ist), wird nicht von der Bundesregierung nicht bewertet.

**Frage 16, sinngemäß: Ist die Umsetzung von Stuttgart 21 mit 6 bis 11 Mrd. Euro Kosten bei fehlender Rechtssicherheit ein sparsames Haushalten?**



Nachdem die Bundesregierung schon die Fragen zur fehlenden Rechtssicherheit unzutreffend oder gar nicht beantwortete übergeht sie auch hier die gebotene (Neu-)Bewertung der Frage der Rechtssicherheit. Der Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit beinhaltet darüber hinaus auch eine Überprüfung laufender Projekte und bestehender Verträge. Sobald für einen Vertrag die Geschäftsgrundlage entfallen ist (illegaler Leistungsrückbau, Kosten jenseits jeden Nutzens, verletzte Vertragsgarantien – siehe Frage 14), ist insbesondere nach Aufdeckung des von dem Projekt ausgehenden Schadens für das Gemeinwohl und die Täuschung der Genehmigungsbehörden über die wahre Leistungsfähigkeit des Projekts<sup>2</sup> die Baugenehmigung umgehend für nichtig zu erklären, bzw. diese durch das EBA zurückzunehmen. Dies gegen besseres Wissen nicht zu tun, ist kein sparsames Haushalten, es ist Untreue an den öffentlichen Haushaltsmitteln.



Ob der Finanzierungsvertrag mit der sogenannten „Sprechklausel“ überhaupt rechtsgültig ist, ist noch gar nicht abschließend geklärt. Die Unbestimmtheit dieser Vertragspassage widerspricht vollkommen der für ein Projekt dieser Tragweite geforderten Finanzierungssicherheit.

### III. Strukturen der Deutschen Bahn und S21

**Frage 17-18, sinngemäß: Wie und bis wann und mit welcher Wirkung für das Projekt Stuttgart 21 wird das neue „Steuerungskonzept für die DB AG“ umgesetzt?**



Die Bundesregierung antwortet ausgesprochen unbestimmt zu einem „nicht kurzfristig orientierten“ „fortwährenden Optimierungsansatz“. Sie nennt keinen inhaltlichen oder terminlichen Meilenstein für die Umsetzung dieses „Steuerungskonzepts“.



Vollkommen unbeantwortet blieb die Frage nach den Auswirkungen des Steuerungskonzepts auf das Projekt Stuttgart 21.

*Anmerkung: Wird die Ankündigung im Koalitionsvertrag ernst genommen, übernimmt die Bundesregierung direkt Verantwortung auch für operative Entscheidungen der DB AG. Während die Bundesregierung im Fall, dass sich gesetzliche Vorhaben verzögern, argumentieren kann, es habe hier parlamentarischen Widerstand und Verzögerungen gegeben, handelt es sich bei dem angekündigten Steuerungskonzept ausschließlich um eine regierungsinterne, die leicht und ohne zeitlichen Verzug umgesetzt werden kann – und auch umgesetzt werden dürfte.*



**Frage 19-21, sinngemäß: Führt die Verknüpfung der Boni der Vorstände Grube und Kefer mit Politikertreffen und S21-Projektkommunikation zu einem Interessenskonflikt zwischen Umsetzung von S21 und sorgfältiger Geschäftsführung?**



Die Bundesregierung verweist auf die Verschwiegenheitspflicht der Aufsichtsräte. Dies vermag allerdings nicht den Verdacht auszuräumen, dass die Boni-Bedingungen statt an operative Fortschritte des Unternehmens vielmehr an Maßnahmen koppeln, die einer wenig kritischen Begleitung des Projekts S21 förderlich sind. Die Zitate in der Presse, vor allem im Handelsblatt, waren unzweideutig. Ihnen wurde seitens der DB AG und seitens der Regierung niemals widersprochen. Es ist inakzeptabel, wenn die Bundesregierung sich hier auf die aktienrechtlich nur sehr allgemein formulierte Verschwiegenheitspflicht zurückzieht. Im übrigen steht in diesen Boni-Verträgen ja nicht etwa gleichberechtigt, dass Herr Grube sich mit der Ministerpräsidentin von NRW oder mit anderen Ministerpräsidenten zu treffen habe, sondern es sind explizit ausschließlich Treffen mit dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten genannt. Vergleichbares gilt für den Boni-Vertrag des Bahnvorstands Kefer.

*Kommentar: Tatsächlich zu erwarten wären vielmehr Boni-Bedingungen für das Aufsetzen eines effektiven Nachtragsmanagements, um weitere Kostensteigerungen in Milliardenhöhe zu verhindern (siehe Frage 25).*

#### IV. Aufsichtsratsentscheidung vom 05.03.2013

**Frage 22-28, sinngemäß: Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zog die Bundesregierung bzw. ihre Vertreter im DB Aufsichtsrat aus der „Plausibilitätsbegutachtung“ durch PricewaterhouseCoopers?**



Die Bundesregierung weicht den Fragen aus und verweist erneut auf die Verschwiegenheitspflicht der Aufsichtsräte. Sie legt eigens die Unzulässigkeit der Einflussnahme auf die Aufsichtsräte dar. Dies unterstützt den Verdacht gegen Kanzleramtsminister Pofalla, genau eine solche unzulässige Einflussnahme ausgeübt zu haben (Vorbemerkung S. 2). Eine unbeeinflusste Entscheidung für den Weiterbau erscheint ausgesprochen unplausibel, angesichts der im PwC-Vermerk enthaltenen Informationen:

- Die Kostenkalkulation, die die Grundlage der Entscheidung sein sollte, wie auch die Plausibilitätsbegutachtung selbst waren nicht ausreichend belastbar, um die milliardenschwere Investitionsentscheidung ausreichend zu rechtfertigen (Frage 23).
- Dem Aufsichtsrat waren Teile der Kostensteigerungen vom Vorstand vorenthalten worden (Frage 24).
- Das Management macht praktisch nichts, um gravierende zukünftige Kostensteigerungen zu verhindern (fehlende Voraussetzungen in der Projektorganisation für ein geringes Nachtragsvolumen), so dass mit **weiteren Kostensteigerungen in Milliardenhöhe** gerechnet werden muss („im Vergleich zum Gesamtwertumfang erhebliches Nachtragsvolumen“) (Frage 25).
- Die Kostenplanung setzt „Geschenke“ in dreistelliger Millionenhöhe von Seiten Dritter voraus (insbes. der Finanzierungspartner), für die keine Zusagen bekannt sind (Fragen 26, 27).



Angesichts dieser Faktenlage als Aufsichtsrat für den Weiterbau von Stuttgart 21 zu stimmen setzt entweder eine gravierende Lese- oder Verständnisschwäche voraus – oder aber eine Beeinflussung von anderer Seite, wie sie über die massive Einwirkung von Kanzleramtsminister Pofalla öffentlich bekannt wurde.



*Kommentar:* Eine vollkommene Verschwiegenheit und absolute Weisungsferne der Staatssekretäre im Aufsichtsrat gegenüber der sie entsendenden Bundesregierung ist ohnehin praktisch unmöglich, da sie sonst kaum den Eigner geeignet vertreten können. Und die Bundesregierung stellt selbst klar, dass tatsächlich eine Abstimmung stattfindet, wie in der Antwort auf Frage 29 ausgeführt („soweit die Bundesregierung über die von ihr entsandten Vertreter informiert worden ist“) und Frage 32 („die Bundesregierung nimmt ihre Verantwortung [...] über den Aufsichtsrat [...] wahr“). Es besteht somit der begründete Verdacht einer Einflussnahme der Bundesregierung auf eine nicht sachgerechte Entscheidung zum Weiterbau von Stuttgart 21 über die „Pofalla-Intervention“.



*Kommentar:* Nach dem, was die Bundesregierung allein durch die Fragen 23-28 erfuhr, erscheint vollkommen unverständlich, dass sie ihrer Gemeinwohlverpflichtung und der Verpflichtung zu sparsamer Haushaltsführung in keiner Weise nachkommt und keine schnellen und wirksamen Reaktionen auf diese beunruhigenden Hintergründe ankündigt. Diese Ankündigung und Handlungen zu unterlassen, begründet den Eindruck einer mutwilligen Schädigung der Haushaltsmittel und der Infrastruktur der Bundesrepublik.

### Frage 29, sinngemäß: Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung für ihr „Steuerungsmodell“ aus den Entwicklungen des Kostenmanagements bei S21?



Die Bundesregierung antwortet nicht, wie sie im Sinne ihres Steuerungsmodells bewertet, dass a) allein 1,1 Mrd. Euro der Kostensteigerung auf (schon eingestandene) Managementfehler zurückzuführen sind, b) dem Aufsichtsrat Kosten vorenthalten wurden, c) das Projektmanagement erhebliche Defizite aufweist, d) eine weitere Kostensteigerung in Milliardenhöhe absehbar ist. Nicht beantwortet wird auch auf mögliche Konsequenzen für die verantwortlichen Vorstände (Teilfragen e, f).



Indem die Bundesregierung die Aufsichtsratsentscheidung allein damit begründet, dass der Vorstand „plausibel dargelegt“ hätte, die Fortführung von Stuttgart 21 sei wirtschaftlich vorteilhafter als ein Abbruch, beschreibt sie einen Rechtsbruch. Denn der Aufsichtsrat ist verpflichtet, die Unterlagen zur Aufsichtsratsentscheidung durchzuarbeiten und zu bewerten. Dies gilt insbesondere für die vom Aufsichtsrat ausdrücklich beauftragte „Plausibilitätsbegutachtung“ von PwC.

*Kommentar:* Die in den Fragen 23-27 und 29 a-d angesprochenen Sachverhalte können kaum allein durch einen mündlichen Vortrag des Vorstands entkräftet werden. Im Minimum wäre eine (erweiterte) neue Prüfung der Kostenkalkulation durch ggf. einen weiteren Wirtschaftsprüfer nötig gewesen um zu bestätigen, dass die von PwC berichteten gravierenden Gegenargumente für einen Weiterbau gegenstandslos sind.



**Frage 30, sinngemäß: Wie wurden die Staatssekretäre im Aufsichtsrat gegenüber ihren Bedenken im „Dossier“ und dem entfallenen Kostenvorteil umgestimmt?**



Die Bundesregierung weicht den Fragen erneut aus und verweist auf die Antwort zu den Fragen 22-28, also die Verschwiegenheitspflicht der Aufsichtsräte. Damit besteht der Verdacht der nicht sachgerechten Einflussnahme auf die Aufsichtsräte durch Pofalla fort. Eine Zustimmung des Aufsichtsrats war am 05.03.2014 nicht zu erwarten: Das kritische „Dossier“ des BMVBS (Vorbem. S. 2, Frage 30 a) und der entfallene Kostenvorteil der 77 Mio. Euro, der sich allein schon nach dem Brief von OB Kuhn in einen etwa doppelt so hohen Kostennachteil von rund 133 Mio. Euro verwandelt hatte (Frage 30 b),<sup>9</sup> aber vor allem die Kenntnis des Ergebnis von PwC, dass aus den „Nachträgen“ noch Kostensteigerungen in Milliardenhöhe (mit „einem im Vergleich zum Gesamtwertumfang erheblichen Nachtragsvolumen“) zu rechnen ist (Frage 25), lassen die Entscheidung ausgesprochen unplausibel erscheinen.

Über den Vorgang, wie Kanzleramtsminister Pofalla die Aufsichtsräte „briefte“, gibt es nachvollziehbare und detaillierte Medienberichte – die zum Zeitpunkt, als diese veröffentlicht wurden, nicht von einem Widerspruch oder ein Dementi seitens des Bundeskanzleramtes oder der Bundesregierung begleitet wurden.

**Frage 31, sinngemäß: Bis zu welchen Kostennachteil des Weiterbaus wirkt die Cash-Betrachtung noch kompensierend?**

Die Bundesregierung stellt klar, dass ihr zu diesem Thema aktuell keine Daten vorliegen.

**Frage 32, sinngemäß: Wie konnte Pofalla sein Engagement rechtfertigen?**



Die Bundesregierung antwortet sinngemäß, Kanzleramtsminister Pofalla hätte kein Mandat im Aufsichtsrat und in der Hauptversammlung der DB AG. Doch dies war unbestritten – und hat nichts zu tun mit den beschriebenen umfassenden Medienberichten über seine Einflussnahme auf zahlreiche Aufsichtsräte.

**Frage 33, sinngemäß: Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Stuttgart 21 Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ sein kann?**



Die Antwort der Bundesregierung weicht dem Thema Stuttgart 21 weitgehend aus, indem in der „Reformkommission Großprojekte“ aus „aktuellen Großprojekten“ lediglich „Lehren gezogen“ werden sollen, um „Leitlinien“ für „künftige Großprojekte“ aufzustellen. Auf die Frage, wie sichergestellt wird, dass Stuttgart 21 „Maßstab für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ sein kann, gibt es keine Antwort.

*Kommentar: Es bleibt die Frage im Raum stehen, wie sichert die Kanzlerin die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“, indem Milliarden an Steuern vergeudet (schon 1995 erreichte das Projekt bei Kosten von 2,5 Milliarden Euro für die Wirtschaftlichkeit lediglich eine „schwarze Null“) und dabei die Schienenverkehrsinfrastruktur massiv geschädigt wird.<sup>2</sup>*

## Anhang 2: Warum die Bundesregierung für Stuttgart 21 mitverantwortlich ist

Die Bundesregierung beteuert immer wieder, dass Stuttgart 21 allein ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist (s.a. Antwort auf Fragen 1, 14, sowie Antworten zu Fragen 11-13 der parallelen Kleinen Anfrage zur S21-Leistungsfähigkeit<sup>2</sup>, und frühere Antworten des BMVBS<sup>10</sup>). An mehreren Stellen zeigt sich jedoch, dass Stuttgart 21 wesentlich von der Bundesregierung verteidigt wurde und teils ohne ihre Einwirkung auf Projektentscheidungen sowie ihre in der Öffentlichkeit nicht umgesetzt werden könnte (mit Material von Wikipedia):

1. **Projektvorstellung auch durch den Bundesverkehrsminister.** Am 18. April 1994 stellte insbesondere auch Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann neben Bahnchef Dürr, Ministerpräsident Teufel, Oberbürgermeister Rommel und Landesverkehrsminister Schaufler das Projekt auf einer Pressekonferenz offiziell vor. Bundesverkehrsminister Wissmann stellte daraufhin Stuttgart 21 als „Pilotprojekt für ganz Europa“ dar.<sup>11</sup>
2. **1995, Rahmenvereinbarung.** (Oder auch Finanzierungsvereinbarung.) Am 07.11.1995 schlossen die Bundesrepublik Deutschland, das Land und seine Partner sowie die DB AG eine Rahmenvereinbarung ab, deren Gegenstand die vorrangige Entwicklung und Förderung des Projektes war.
3. **2001, Einigung über Vorfinanzierung.** Bei einem Treffen mit den Landesverkehrsministern Müller und Wiesheu sowie Bahnchef Mehdorn forderte Bundesverkehrsminister Klimmt im Oktober 2000 von den Ländern Baden-Württemberg und Bayern, die Projekte Stuttgart 21, Neu-Ulm 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vorzufinanzieren. Der damalige Bundesanteil von 886 Millionen DM für das Projekt Stuttgart 21 wäre ohne die Vorfinanzierung erst ab 2012 zur Verfügung gestanden. Mitte Februar 2001 einigten sich Bund und das Land Baden-Württemberg auf eine Vorfinanzierung. Die geschätzten Gesamtkosten für die Vorfinanzierung beider Projekte wurde dabei, je nach Zinsentwicklung, auf etwa eine Milliarde DM geschätzt.
4. **1999, Bundesverkehrsminister Wissmann verwahrt sich gegen „Bedenkenträger“.** 1999 trat Matthias Wissmann entschieden der Kritik an der unzureichenden Leistungsfähigkeit von S21 entgegen: „Bedenkenträger haben wir in Deutschland genug, wir haben in Deutschland zuwenig Leute, die bereit sind, mit Mut auch Führungsentscheidungen zu treffen“.<sup>12</sup>
5. **2007, Memorandum of Understanding.** Am 19.07.2007 einigten sich Bund, Land, Stadt, Bahn und der Verband Region Stuttgart darauf, den Baubeginn für Stuttgart 21 und der Neubaustrecke auf 2010 vorzuziehen. Die Kosten von 2,8 Milliarden Euro wurden in einem Eckpunktepapier für einen Finanzierungsvertrag auf die Deutsche Bahn, das Land und den Bund verteilt.
6. **2007, Beantragung der Förderung durch die EU-Kommission durch das BMVBS.** Am 12.07.2007 beantragte das BMVBS die Förderung der Neubaustrecke einschließlich Stuttgart 21. Als eines Hauptziele war die Verdopplung der Kapazität des Hauptbahnhofs angegeben worden und in der Projektbeschreibung, die
7. **2007, Wirtschaftlichkeitsberechnung.** Im Juli 2007 forderte das BMVBS von der Deutschen Bahn AG eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Stuttgart 21, die von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Susat & Partner begutachtet wurde. Zur Rechtfertigung von Stuttgart 21 aus Sicht der DB AG (ausdrücklich nicht aus volkswirtschaftlicher Sicht) ergab sich eine Wirtschaftlichkeitslücke, die über geplante Beiträge von 1,6 Mrd. Euro der Finanzierungspartner geschlossen werden sollte. Auch nach Einbeziehung aller Finanzierungsbeiträ-

ge ergab die korrigierte Wirtschaftlichkeitsrechnung bereits 2007 im Falle der Realisierung von S21 noch einen Verlust für die DB AG von € -24 Mio. Euro. Die Bundesregierung zog damals nicht die naheliegende Konsequenz, das Projekt zu stoppen. Die DB AG stuft die Wirtschaftlichkeitsberechnung als Betriebsgeheimnis ein.

8. **2008, Bahnchef Grube als „Vollstrecker“ der Kanzlerin.** Rüdiger Grube war laut Medienberichten als "Vollstrecker" der Bundeskanzlerin in sein Amt berufen worden.<sup>13</sup> Insbesondere zu Stuttgart 21 stimmt sich Rüdiger Grube mit Kanzlerin Merkel direkt ab.<sup>14</sup>
9. **2008, Bundesregierung überstimmt die Kostenberechnung des BRH.** Siehe Antwort auf Frage 5/6: Das BMVBS hatte mit Schreiben vom 30.10.2008 die Kalkulation des BRH vor dem damaligen Hintergrund als nicht sachgerecht eingestuft, „denn es waren zu dem Zeitpunkt für das BMVBS keine Mehrkosten erkennbar“. Unter Berücksichtigung der Darlegungen des BMVBS hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages der für die Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ erforderlichen Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung zugestimmt.
10. **2010, Prellbockanhebung.** Verkehrsminister Ramsauer ist zum Start der Bauarbeiten für Stuttgart 21 mit dabei.
11. **2010, Kanzlerin: Stuttgart 21 für Deutschland und Europa überlebenswichtig.** Bundeskanzlerin Angela Merkel überhöhte das Projekt Stuttgart 21 im Herbst 2010 weit über das Maß eines Bahnhofsumbaus in Eigenverantwortung der DB AG in Stuttgart hinaus: Sie verlautbarte, das Projekt sei Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“,<sup>15</sup> und wies auf die Bedeutung eines Scheiterns von Stuttgart 21 für die „Verlässlichkeit der Politik“ und die „Investitionssicherheit in Deutschland“ hin.<sup>16</sup> S21 müsse kommen, sonst sei „Deutschland unregierbar“, und „Europa sei in Gefahr“ – wenn dieses Großprojekt nicht komme, dann könne man keines mehr bauen.<sup>17</sup> Damit steht die Kanzlerin selbst im Wort zu Stuttgart 21, zumindest solange, bis sie diese Aussagen zurücknimmt.
12. **2010, Bundesverkehrsminister Ramsauer erteilt Ausnahmegenehmigung für Stuttgart 21.** Das BMVBS erteilte mit Schreiben vom 18.06.2010 die Ausnahmegenehmigung<sup>18</sup> für die Nutzung der viel engen S-Bahn-Tunnel<sup>19</sup> zwischen Rohrer Kurve und Flughafen durch Regional- und Fernverkehrszüge.
13. **2012, Bundesverkehrsminister Ramsauer will Kapazitätsrückbau erst klären, wenn S21 gebaut ist.** Zu der Frage, ob nicht der Kapazitätsrückbau durch Stuttgart 21 nach § 11 AEG beantragt und genehmigt werden müsse, bevor der Tiefbahnhof gebaut werden könne, antwortet das BMVBS am 15.12.2011 sinngemäß, ob der Neubau zu klein ist, kann auch noch geprüft werden, wenn Stuttgart 21 fertig ist.<sup>20</sup>
14. **2013, Gesamtstaatliches Interesse an S21.** Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble erklärte am 22.02.2013, es gäbe ein „gesamtstaatliches Interesse“ an dem Vorhaben.<sup>21</sup>
15. **2013, Weiterbau von S21 auf Drängen der Bundesregierung** (Vorbemerkung S. 2): Am 05.03.2013 entschied der Aufsichtsrat der DB AG trotz der Explosion der Kosten um 2,3 Milliarden auf 6,8 Milliarden Euro zugunsten des Weiterbaus des Bahnprojekts Stuttgart 21 aufgrund eines vermeintlichen Kostenvorteils von 77 Mio. Euro (Frage 33 b), obwohl in der Aufsichtsratsvorlage zur Entscheidung von den Wirtschaftsprüfern PricewaterhouseCoopers weitere Kostensteigerungen in Milliardenhöhe identifiziert worden waren, (Frage 25). Zuvor hatte die Bundesregierung über Kanzleramtsminister Ronald Pofalla die drei Staatssekretäre des Finanz-, Verkehrs- und Wirtschaftsministeriums des Bundes<sup>22</sup> sondern auch noch am Tag der Abstimmung weitere Mitglieder des Aufsichtsrats<sup>23</sup> zu einer Zustimmung bewegt.

Die Zustimmung des Staatssekretärs des Wirtschaftsministeriums hatte der damalige Wirtschaftsminister Rösler auf Anforderung von FDP-Generalsekretär Döring „geregelt“.<sup>24</sup> Vor der Aufsichtsratsentscheidung war ein kritisches Dossier des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu den Projektkosten bekannt geworden,<sup>25</sup> dennoch stimmten die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat für den Weiterbau, sofern nicht krankheitsbedingt verhindert. Auch die weiteren Aufsichtsräte stimmten zu bis auf eine Enthaltung und eine Gegenstimme.

16. **2013, Steuerungskonzept.** Im Koalitionsvereinbarung vom Dezember 2013 hat die Bundesregierung (Frage 17/18) festgehalten, dass „wir die Geschäftspolitik der DB AG noch stärker an diesen Zielen [Ausbau und Stärkung der Schiene; d. Verf.] ausrichten [werden], ohne die Wirtschaftlichkeit in Frage zu stellen“, wonach „[wir] dazu [...] das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten [werden]“ und wonach „die Steuerung der DB AG im Aufsichtsrat von dem im für Verkehr zuständigen Bundesministerium angesiedelten Staatssekretär koordiniert“ wird. Damit wurde eine verstärkte Einwirkung der Bundesregierung auf das operative Geschäft beschlossen.
17. **2014, Boni der Vorstände an Politik-Kontakte und Stuttgart 21-Umsetzung gekoppelt.** Die Bundesregierung stellt mit den drei Staatssekretären aus dem Finanz-, Wirtschafts- und Verkehrsministerium drei maßgebliche Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG, die mitverantwortlich sind für die Vergütung des Vorstands. Wie das Handelsblatt am 07.01.2014 berichtete,<sup>26</sup> sind die vom Aufsichtsrat festgelegten Boni der DB-Vorstände weitgehend entkoppelt vom operativen Erfolg, sondern an Kontakte mit Politikern und Kommunikation mit der S21-Projektgesellschaft geknüpft. Dies kann als der Auftrag einer weitgehend bedingungslosen Umsetzung des Projekts verstanden werden.

## Einzelnachweise

- <sup>1</sup> 03.04.2014, [dip21.bundestag.de](http://dip21.bundestag.de), „Kleine Anfrage der Linken. Kosten von Stuttgart 21“, BT-Drucksache 18/1139. 24.04.2014, (noch nicht online), Antwort der Bundesregierung, BT-Drucksache 18/1241.
- <sup>2</sup> 02.04.2014, [dip21.bundestag.de](http://dip21.bundestag.de), „Kleine Anfrage der Linken. Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“, BT-Drucksache 18/1138. 24.04.2014, (noch nicht online), Antwort der Bundesregierung, BT-Drs. 18/1240.
- <sup>3</sup> [wikipedia.org](http://wikipedia.org) [Kosten und Finanzierung von Stuttgart 21#Bundesrechnungshof \(2008, 2011 und 2013\)](#)
- <sup>4</sup> Die Bundesregierung ist formal Vertreterin des Bundes, der Eigentümer der Deutschen Bahn AG ist. Der Bund steht stellvertretend für die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland.
- <sup>5</sup> 29.12.2013, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), „Bahn muss mit S-21-Prüfern kooperieren“
- <sup>6</sup> 10.2008, BRH, „Bericht des Bundesrechnungshofes gemäß § 88 Abs. 2 BHO über die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“, Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 16/5062 ([pdf leben-in-stuttgart.de](http://pdf.leben-in-stuttgart.de))
- <sup>7</sup> Die Richtlinie 405 der Deutschen Bahn AG, die die Grundlagen von Simulationen zur Bemessung von geplanter Infrastruktur beschreibt, zählt die Zeitbestandteile auf, die in einer Simulation zum Abbau von Verspätungen genutzt werden können: Hierzu zählen die zu diesem Zweck in den Fahrplan eingebauten Fahrzeitreserven, die demnach auch voll zum Verspätungsabbau genutzt werden können. Die Erfahrung zeigte, dass der sogenannte Bauzuschlag – eine Sicherheitsreserve für Bauarbeiten an den Strecken – in der Praxis zu rund 50 % zum Verspätungsabbau genutzt werden kann und so wurden auch 50 % in den Simulationen zum Verspätungsabbau zugelassen. Weitere Zeitbeiträge wurden nicht zugelassen. Im Stresstest wurde nun der erhebliche Zeitbetrag des Bauzuschlags zu 100 % zum Verspätungsabbau genutzt. Die Bahn und ihr Auditor SMA aus der Schweiz argumentieren daraufhin, man habe ja dafür nicht den „Regelzuschlag“ verwendet. Dieser ist aber nicht zum Verspätungsabbau zugelassen, da er auch Beiträge der realen technischen Fahrzeit beschreibt, die im Verspätungsfall gleichermaßen unvermeidlich sind und somit nicht zur Disposition stehen. Gleichermaßen sind andere Zeitbeiträge, z.B. die Türschließzeit, nicht zum Verspätungsabbau zugelassen, obwohl sie nicht ausdrücklich verboten sind.

- 8 17.07.2013, Verwaltungsgericht Stuttgart, Urteil „Zulässigkeit des Bürgerbegehrens“ (7 K 4182/11, [lrbw.juris.de](http://lrbw.juris.de))
- 9 13.03.2013, [kontextwochenzeitung.de](http://kontextwochenzeitung.de), „Falsche Zahlen“
- 10 Beispielsweise:  
 11.03.2013, [dipbt.bundestag.de](http://dipbt.bundestag.de), Antwort der Bundesreg. auf Kleine Anfrage der Grünen, Frage 12-15  
 31.01.2012, [dip21.bundestag.de](http://dip21.bundestag.de), Antwort der Bundesreg. auf Kleine Anfrage der Linken, Vorbemerkung  
 09.11.2012, [dipbt.bundestag.de](http://dipbt.bundestag.de), Antwort der Bundesreg. auf Fragen 107/108 v. Sabine Leidig (Linke)  
 06.07.2012, [dipbt.bundestag.de](http://dipbt.bundestag.de), Antwort der Bundesreg. auf Fragen 87/88 von Harald Ebner (Grüne)  
 15.12.2011, [dip21.bundestag.de](http://dip21.bundestag.de), Antwort der Bundesreg. auf Frage 70, 71 von Sabine Leidig (Linke)  
 05.11.2010, [dipbt.bundestag.de](http://dipbt.bundestag.de), Antwort der Bundesreg. auf Frage 125 von Florian Pronold (SPD)
- 11 15.09.2010, [taz.de](http://taz.de), "Die Zukunft ist unterirdisch"
- 12 23.11.2011, SWR Fernsehen, „Stuttgart 21 - eine Chronik“ ([youtube](http://youtube.com), ab Min. 1:39)
- 13 04.01.2010, [faz.net](http://faz.net), "Bahn-Chef Grube. Der eiserne Vollstrecker". Siehe auch:  
 06.08.2009, [handelsblatt.com](http://handelsblatt.com), "Lächelnder Vollstrecker"  
 25.03.2010, [sueddeutsche.de](http://sueddeutsche.de), "Vollstrecker Grube muss aufräumen"
- 14 22.02.2013, [stuttgarter-nachrichten.de](http://stuttgarter-nachrichten.de), "Merkel und Grube stricken an Lösung für S 21"
- 15 15.09.2010, [bundesregierung.de](http://bundesregierung.de), „Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zum Haushaltsgesetz 2011 vor dem Deutschen Bundestag am 15. September 2010 in Berlin“.  
 17.09.2010, [welt.de](http://welt.de), „SPD lobt Rückzug des Sprechers von »Stuttgart 21«“
- 16 28.09.2010, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), „Merkel warnt vor Scheitern“
- 17 18.10.2010, [spiegel.de](http://spiegel.de), „Die Mutbürger“
- 18 18.06.2010, [upload.wikimedia.org](http://upload.wikimedia.org), Ausnahmegenehmigung als pdf  
 21.06.2010, [pressrelations.de](http://pressrelations.de), „Stuttgart 21: Ausnahmegenehmigung für S-Bahn-Strecke am Flughafen erteilt“
- 19 24.06.2010, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), „Lässt Ramsauer sich ein Hintertürchen offen?“ Die Nutzung dieser Tunnel ist kritisch, da in der Tunnelbau-Richtlinie des EBA 1,20 m breite Rettungswege vorgeschrieben sind, und in den fraglichen Tunneln nur noch 0,80 m Breite verbleiben. Auch muss die Neigetechnik der Züge ausgeschaltet werden.
- 20 15.12.2011, [bundestag.de](http://bundestag.de) (Bl. 89/90), Antwort der Bundesregierung auf Frage 70, 71 von MdB Sabine Leidig. Der sinngemäß zusammengefasste Absatz dieser Antwort lautet im Original: „Sollten sich im Zusammenhang mit dem Projekt »Stuttgart 21« Sachverhalte ergeben, die ein Verfahren nach § 11 AEG erfordern, ist es ausreichend, dieses zeitnah zur Außerbetriebnahme des bisherigen Bahnhofs und seiner Zulaufstrecken zu führen.“
- 21 22.02.2013, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), "Bundesfinanzminister Schäuble bekennt sich zu Stuttgart 21"
- 22 28.02.2013, [zeit.de](http://zeit.de), „Bahnhof der Eitelkeiten“
- 23 07.01.2014, [tagesspiegel.de](http://tagesspiegel.de), „Pofalla-Debatte löst Führungschaos bei der Bahn aus“
- 24 18.03.2013, [Wirtschaftswoche](http://Wirtschaftswoche), „Anruf beim Minister“
- 25 BMVBS, Kurzinformation „Informations-Workshop der DB AG zu Stuttgart 21 für die AR-Vertreter am 05.02.2013“
- 26 07.01.2014, Handelsblatt „Das Bonus-Paradies Bahn“