

Wer zahlt die Milliarden für S21?

Am 7. Mai 2024 fällte das Verwaltungsgericht Stuttgart unter Vorsitz von Richter Wolfgang Kern ein für die Deutsche Bahn verheerendes Urteil zur Kostenverteilung des Bahnprojekts Stuttgart 21 unter den Projektpartnern.



Er urteilte, dass die Deutsche Bahn AG alle Kosten über der im Finanzierungsvertrag von 2009 festgelegten Summe von 4,5 Mrd. € allein zu tragen hätte. Sollte dieses Urteil Bestand haben, so hätte die Bahn auf einen Schlag mindestens 7 Mrd. € mehr für Stuttgart 21 zu zahlen.

Allerdings konnte dieses Urteil kaum überraschen, hatte die Bahn doch in der Vergangenheit immer wieder betont, dass es sich bei Stuttgart 21 um ein „eigenwirtschaftliches Projekt“ der DB AG handle.

Auch wusste man im Vorstand schon fast von Beginn an von absehbaren Kostensteigerungen.

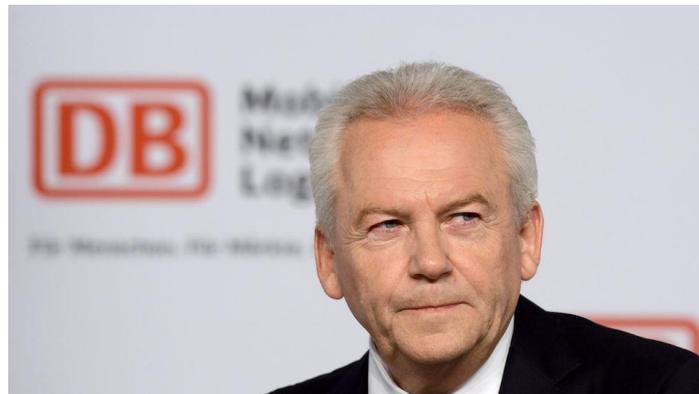
Nicht nur viele Experten wie das renommierte Verkehrsplanungsbüro Viereggs und Rössler hatten schon früh vor immensen Kostenentwicklungen gewarnt.

Selbst der Bundesrechnungshof ging bereits in einem sehr frühen Stadium des Projekts von deutlich höheren Kosten aus.



Das konnte auch den Bahnvorständen nicht verborgen geblieben sein und war es auch nicht.

Bereits zur Aufsichtsratssitzung der DB AG am 12. Dezember 2012 informierte der Bahnvorstand unter Führung von Dr. Rüdiger Grube die Aufsichtsräte über „erhebliche Kostensteigerungen“ in Höhe von etwa 1,1 Mrd. €.



Als Ursachen nannte die Bahn falsche Annahmen bei bisherigen Planungen, notwendige Neuplanungen, Verzögerungen, Nachforderungen und Preissteigerungen.

Der Bahnvorstand schlug daher dem Aufsichtsrat vor, den bisherigen Kostenrahmen von damals 4,5 Mrd. € **aus eigenen Mitteln** auf 5,6 Mrd. € aufzustocken.

Darüber hinaus brachte der Bahnvorstand dem Aufsichtsrat zusätzliche Risiken in Höhe von 1,2 Mrd. € zur Kenntnis, die durch externe Einflussfaktoren entstehen und zu einer weiteren Verteuerung des Projekts führen könnten.

So zumindest kann man es in einem Brief des damaligen Leiters im Referat Verkehrspolitik und nachhaltige Mobilität im Bundeskanzleramt, Dirk Pung-Jakobsen, an den Chef des Bundeskanzleramtes, Ronald Pofalla, vom 5. Februar 2013 nachlesen.



Damit steht fest, dass auch die Bundesregierung schon sehr frühzeitig über drohende Kostensteigerungen informiert war.

Bis zum Jahr 2012 wurde dennoch der sogenannte Kostendeckel in Höhe von 4,526 Mrd. € beschworen, der laut Rüdiger Grube die Grenze der Rentabilität des Projekts darstellte.

Trotz dieses Wissens hielt der damalige Verkehrsminister Peter Ramsauer das Projekt weiter für sinnvoll.



Er war damals im Gegensatz zur DB der Ansicht, dass sich die Projektpartner die Mehrkosten teilen sollten, verfolgte dieses Ziel aber nicht weiter.

Der Abgeordnete der SPD Sören Bartol forderte, dass der DB-Aufsichtsrat in der nächsten Sitzung am 20. März 2013 keine Entscheidung zum Weiterbau treffe, bevor die Aufteilung der Mehrkosten verbindlich geklärt sei.



Eine durchaus vernünftige Forderung, wie sich heute zeigt. Hätte man Bartols Vorschlag angenommen, wäre es nie zu diesem Desaster gekommen, das die Bahn jetzt ausbaden muss.

Trotz vieler warnender Stimmen aus allen Parteien wurde die Erhöhung des Kostenrahmens dann doch beschlossen und ein Ausstieg aus dem Projekt abgelehnt.

Die DB begründete den Weiterbau damit, dass ein Abbruch noch teurer sei. Bei einem Ausstieg fielen „voraussichtlich Kosten von rund 2 Mrd. € an“, hieß es.

Das wäre allerdings immer noch deutlich billiger gewesen, als die achtgleisige und damit deutlich unterdimensionierte Haltestelle fertigzubauen, wobei man mittlerweile weiß, dass die Bahn die Ausstiegskosten mit 2 Mrd. € viel zu hoch angesetzt hatte.

Der heutige Bahnchef und damalige DB-Finanzchef Richard Lutz begründete die Entscheidung für den Weiterbau wie folgt:



Da die Bahn 2001 das gesamte Bahnhofsareal inklusive des Abstellbahnhofs Rosenstein an die Stadt Stuttgart verkauft und dafür rund eine halbe Milliarde Euro erhalten hatte, müsste sie im Fall eines Abbruchs dieses Geld zurückzahlen. Dieses Geld hatte die Bahn jedoch als „hohen Sondergewinn“ in der Bilanz verbucht.

Eine Rückzahlung an die Stadt Stuttgart hätte einen Verlust in der Bilanz bedeutet. Beim Weiterbau von S21 könne man hingegen die Mehrkosten über 10 bis 15 Jahre in den Bilanzen verteilen.



Dumm nur, dass es nicht bei dieser einen Kostensteigerung blieb.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Anton Hofreiter (Grüne), nannte diese Berechnungen der Bahn damals „nur noch aberwitzig“ und sollte Recht behalten.

Der Bahnvorstand hielt also an den Plänen für die Verwirklichung des Projekts fest und begründete dies mit der politischen Bedeutung und mit dem expliziten Bekenntnis von Bundeskanzlerin Angela Merkel zu Stuttgart 21.



„Ohne Stuttgart 21 gibt es keine Zukunft.“

„Stuttgart 21 ist der Maßstab für die Zukunftsfähigkeit der Bundesrepublik.“

„Wenn Stuttgart 21 nicht kommt, ist Europa in Gefahr.“

Mit solchen und ähnlichen Sprüchen stellte sich die Kanzlerin mit aller Macht hinter das Projekt, wohl wissend, dass es der Bund ja nicht bezahlen muss.

Probleme gab es für sie einfach nicht.

Aber mit dieser Auffassung stand sie nicht allein. So erklärte das Bundesverkehrsministerium zur Frage der Leistungsfähigkeit: „Ob S21 zu klein ist, braucht erst kurz vor der Fertigstellung geklärt zu werden.“

Auch Landesverkehrsminister Hermann sagte, ob S21 ein Leistungsrückbau ist, lässt sich erst nach seiner Fertigstellung klären.

Dabei weiß er es natürlich besser und hat es auf vielen Montagsdemonstrationen auch immer wieder auf der Bühne verkündet.



Selbst aus dem Eisenbahnbundesamt, wo man eigentlich qualifizierte Eisenbahnexperten vermuten könnte, war zu hören, dass erst zur Inbetriebnahme geklärt werden muss, ob S21 der Brandschutz oder die Leistungsfähigkeit fehlt.



Das EBA will auch zur Gleisneigung erst zur Inbetriebnahme über betriebliche Maßnahmen für die Sicherheit nachdenken.

Dabei gibt die Bahn bereits jetzt zu, dass bauliche Veränderungen oder Ergänzungen aus statischen Gründen nachträglich nicht mehr möglich sind.

Es weiß also anscheinend kein Mensch, ob Stuttgart 21 jemals sicher funktionieren wird und für den sehr wahrscheinlichen Fall, dass die tiefergelegte Haltestelle die Erwartungen nicht erfüllt, hat die Bahn als Bauherr und Betreiber nicht einmal einen Plan „B“.

**Wenn Plan A nicht klappt ..
.. Cool bleiben,
das Alphabet hat noch
25 weitere
Buchstaben !**



In jüngster Zeit allerdings übertrumpfen sich Landesvater Kretschmann und Verkehrsminister Hermann mit Eingeständnissen der Fehlplanung und damit auch der Risiken für Leib und Leben.

Aber Konsequenzen ziehen sie nicht!



„Es ist bemerkenswert, zu sehen, wie sehr sich inzwischen die von Anfang an bestehenden Befürchtungen der Kritiker bewahrheiten“ ist ein Ausspruch von Ministerpräsident Winfried Kretschmann vom 29. November 2017. Mit dieser Einsicht hätte er längst aktiv werden müssen, um gemäß seines Amtseides Schaden vom Land und seinen Bewohnern abzuhalten. Stattdessen streitet man sich nur ums Geld und schaut zu, wie weitere Milliarden vergraben werden.



In jüngerer Zeit fühlten sich die S21-Betreiber wiederholt genötigt zu betonen, dass bei dem Projekt Stuttgart 21 keine Idioten oder Trottel arbeiten (Bahnanwalt Peter Schütz, 20.10.2018).

Auch der ehemalige Vorsitzende des S21-Vereins, Georg Brunnhuber, sagte: „Die Diskussion läuft gerade nach dem Motto: **Die Trottel der Nation in Stuttgart** bauen einen Bahnhof, der den Verkehr nicht bewältigen kann.“



Sein Nachfolger, Bernhard Bauer (*links im Bild*), ist da von ganz anderem Kaliber und behauptet ganz einfach, dass man alles im Griff habe und es keine Probleme gäbe.

Bis zum letzten Tag (Dezember 2023) hielt er eisern an den Kosten von 9,8 Mrd. € fest, um am nächsten Tag sofort zu behaupten, dass 11,5 Mrd. € endgültig ausreichend wären.

Aber Bauer hat ja bekanntlich eine Menge Erfahrung im Verbreiten von Lügen. So hat er bis heute noch nicht zugegeben, dass er am 30.09.2010 („Schwarzer Donnerstag“) das vom EBA erlassene Baumfällverbot unterschlug, obwohl das durch Gerichtsakten längst nachgewiesen wurde.

Er wurde für sein Handeln allerdings auch nie zur Verantwortung gezogen.

Zusammenfassend kann man mit Sicherheit sagen, dass S21 ein Milliardengrab ist, das die Politik unter höchst fragwürdigen Umständen durchsetzte und für das nun keiner die Verantwortung übernehmen will.

Und die Stadt Stuttgart träumt trotz aller ungelösten Fragen noch immer von der Bebauung des Gleisfeldes und gibt Millionen Euro für Architekturwettbewerbe und Planungen aus.



Dabei ist es höchst fraglich, ob Stuttgart 21 jemals in Betrieb gehen kann. Gefahren durch unzureichenden Brandschutz, unzulässig hohe Gleisneigung, Überflutung und mangelhafte Qualität bei der Bauausführung können nicht mit politischen Mausechelen beseitigt werden.

Dafür bedarf es fähiger Köpfe, die sich nicht nur am Gewinn orientieren.

Bei Stuttgart 21 verdienten sich einige Wenige dumm und dämlich, während die Politik auf ganzer Linie versagte.

Anstatt sich nun weiter um die Übernahme der Mehrkosten zu streiten, sollte das Projekt und seine Auswirkungen auf den Schienenverkehr und damit auch auf die Verkehrswende auf den Prüfstand gestellt und ehrlich auf seine Schwachstellen untersucht werden.

Wenn es erst brennt, kommt jede Einsicht zu spät!

