

**Herrn
Präsidenten Kay Scheller
Bundesrechnungshof
Adenauerallee 81
53113 Bonn**

PERSÖNLICH!

Steuerverschwendungen beim Pfaffensteigtunnel (Verlegung der Gäubahnstrecke)

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Probleme bezüglich Planung, Bau und Finanzierung des Pfaffensteigtunnels samt der Verlegung der bisherigen Strecke der Gäubahn zwischen Böblingen-Goldberg und Flughafen Stuttgart sind Ihnen bekannt. Möglicherweise untersucht der Bundesrechnungshof bereits die Vorgänge. Insoweit darf ich insbesondere Bezug nehmen auf die gemeinsamen Schreiben vom 31.10.2025 und vom 12.1.2026 von Herrn Baubürgermeister a.D. Frank Distel für die Schutzgemeinschaft Filder e. V. und von mir für das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 an Sie, welche allerdings unbeantwortet blieben.

Ergänzend zu den Ihnen vorliegenden Informationen möchte ich mich als ehemaliger Angehöriger der Strafjustiz (Vorsitzender Richter am Landgericht a. D.), welcher Jahrzehntlang für die Staatsanwaltschaft Stuttgart, Amtsgerichte im Bezirk des Landgerichts Stuttgart, Landgericht Stuttgart und Oberlandesgericht Stuttgart tätig war, wegen der rechtlichen und auch strafrechtlichen Problematik an Sie wenden. Denn je mehr ich mich mit diesem Projekt befasse, desto mehr scheinen mir die Vorgänge vergleichbar mit den Fällen organisierter Kriminalität, die ich insbesondere als Haft- und Ermittlungsrichter des Amtsgerichts Stuttgart zu bearbeiten hatte.

Warum es für den Bundesrechnungshof wichtig sein sollte, sich mit den Entscheidungsvorgängen zu befassen und je nach dem Ergebnis der Untersuchungen auch eine Vorlage an die zuständige Staatsanwaltschaft zu prüfen, will ich nachfolgend darlegen. Gerne stehe ich Ihnen und Ihren Bediensteten auch zu einem persönlichen Gespräch zur Verfügung.

Verlagerung der Finanzierung von der Bahn und ihren Projektpartnern bei Stuttgart 21 auf den Bund

Die geänderte Führung der Gäubahn, nämlich nicht mehr auf der jetzigen Strecke von Böblingen über Stuttgart-Vaihingen und die Panoramabahn zum Hauptbahnhof Stuttgart, sondern bereits ab Böblingen-Goldberg über die Filderebene zum Flughafen Stuttgart und weiter durch den Fildertunnel zum Hauptbahnhof Stuttgart, entspricht sämtlichen Vereinbarungen der Bahn mit den Projektpartnern zum eigenwirtschaftlichen Vorhaben Stuttgart 21. Insbesondere ist sie auch eine der Grundlagen für den „Finanzierungsvertrag Stuttgart 21“ vom 30.3.2009. Es handelt sich unzweifelhaft um einen Teil des Projekts Stuttgart 21, was auch den früheren Planfeststellungentscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes und des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg entspricht. Zum Ausdruck kommt dies insbesondere in der zusammenhängenden Betrachtung aller Projektteile und der rechtlichen Konstruktion der „Gesamtrechtfertigung des Projekts“. Dies hat sich auch bei der sehr hohen Beteiligung des Flughafens Stuttgart an der Projektfinanzierung, insbesondere auch im Risikotopf, niedergeschlagen.

Ohne diesen Gäubahn-Teil wäre das Gesamtprojekt Stuttgart 21 nie beschlossen und auch nie finanziert worden. Hintergrund ist die Motivation der Landeshauptstadt Stuttgart, auf dem jetzigen Gelände des Kopfbahnhofs samt Gleisvorfeld und Abstellbahnhof den neuen Stadtteil „Rosenstein“ zu errichten. Dem wäre der jetzige oberirdische Anschluss der Gäubahn im Weg, was zur Entscheidung der Streckenführung über den Flughafen geführt hat. Bahntechnisch notwendig war diese Verlegung zu keiner Zeit. Daher ist die Finanzierung der neuen Streckenführung (egal ob durch einen Tunnel oder wie ursprünglich geplant oberirdisch) Sache der Bahn mit ihren Stuttgart-21-Projektpartnern und nicht des Bundes.

Nichtsdestotrotz wurde – offensichtlich wegen der horrenden Kostenüberschreitung bei Stuttgart 21 – die Führung der Gäubahn über den Flughafen Stuttgart plötzlich nach Jahrzehntelanger Zugehörigkeit zum Vorhaben planrechtlich und bei der Finanzierung vom Projekt Stuttgart 21 getrennt. Dies geschah offenkundig deswegen, um die überschuldete Deutsche Bahn AG, die allein für die Mehrkosten des Projekts Stuttgart 21 aufkommen muss, zu entlasten und die Kosten der Gäubahnführung dem Bund aufzubürden. Zwar wurden 270 Millionen Euro für den S21-Planfeststellungsabschnitt 1.3b aus dem S21-Topf umgeschichtet. Doch dies stellt nur einen Bruchteil der nun dem Bund entstehenden Kosten dar. Irgendeine rationale Begründung für die Abtrennung ist nicht erkennbar. Passenderweise hat Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGo AG, bei der Präsentation der Finanzierungszusage durch den Bund den Tunnel als „weiteres Puzzleteil für Stuttgart 21“ bezeichnet. In strafrechtlicher Hinsicht stellt sich hier die Frage der Veruntreuung von Haushaltsmitteln durch die hierfür Verantwortlichen.

Zu erwähnen ist hier auch die Volksabstimmung zum Projekt Stuttgart 21. Unabhängig davon, dass es sich juristisch nur um eine Abstimmung über eine mögliche Kündigung des Finanzierungsvertrages durch das Land Baden-Württemberg handelte und das Ergebnis ausweislich der mir schriftlich vorliegenden Auskunft der Landesabstimmungsleiterin keine rechtlichen Wirkungen hat, soll dennoch auf diese Abstimmung eingegangen werden. Denn nach wie vor berufen sich die Projektpartner und die politischen Parteien im Landtag auf jenes Ergebnis. Wenn sich jedoch die Politik an das Abstimmungsergebnis – auch wenn es juristisch keinerlei Bedeutung hat – nach 15 Jahren immer noch gebunden fühlt, so muss dies auch für den Anschluss der Gäubahn an die Landeshauptstadt gelten. Auch die Gäubahnverlegung als Teil des Projekts Stuttgart 21 war unzweifelhaft Gegenstand der Volksabstimmung.

Deutschlandtakt als Begründung für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf

Nach der mir vorliegenden Auskunft des bahnpolitischen Sprechers der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Matthias Gastel reicht allein schon die Begründung, ein Projekt diene dem Deutschlandtakt, für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf aus. Dieses Argument wird daher auch beim Pfaffensteigtunnel angeführt. Es ist jedoch falsch, weil es im künftigen Digitalen Bahnknoten Stuttgart (DKS) keinen Deutschlandtakt geben wird. Dies darf als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Denn auf den acht Gleisen des Tiefbahnhofs lässt sich ein Deutschlandtakt, der schnelle Umstiegsmöglichkeiten in die anderen Destinationen vorsieht, nicht umsetzen. Es ist völlig unerheblich, wann ein Zug dort eintrifft, weil seine Ankunft und Weiterfahrt nicht auf die anderen Züge abgestimmt ist. Nach den bisherigen Planungen betragen die Umstiegszeiten daher bei manchen Verbindungen fast eine Stunde. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf mit der Begründung des Deutschlandtakts ist daher zu Unrecht erfolgt.

Pfaffensteigtunnel als Teil des Ausbaus der Gäubahn

Der zweigleisige Ausbau der Gäubahn im südlichen Abschnitt ab Sulz Richtung Singen wurde schon lange geplant und in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Nachträglich wurde die weit entfernte neue Streckenführung im Norden ab Böblingen-Goldberg über den Flughafen zum Teil dieses Ausbaus und damit des vordringlichen Bedarfs erklärt. Dies ist rechtlich und tatsächlich falsch, denn es handelt sich um einen völlig anderen Streckenabschnitt. Zudem ist die bisherige Streckenführung über die Panoramabahn bereits zweigleisig. Es besteht also keinerlei sachlicher oder örtlicher Zusammenhang zwischen beiden Projekten. Vielmehr handelt es sich um ein völlig vom südlichen zweigleisigen Ausbau getrenntes Vorhaben, das für sich allein bewertet werden müsste.

Letztendlich lässt sich ohnehin vorhersagen, dass angesichts der immensen Kosten des Pfaffensteigtunnels mangels verfügbarer Mittel der zweigleisige Ausbau des Südabschnitts, welcher Anlass für die Aufnahme des Gäubahnausbau in den vordringlichen Bedarf war, auf viele Jahre hinaus nicht wird umgesetzt werden können. Er hat nur noch eine Alibifunktion.

Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV)

Um die Finanzierung durch den Bund zu rechtfertigen, müsste dem Pfaffensteigtunnel ein NKV von mindestens 1,0 bestätigt werden. Für den Tunnel samt Anbindung an die Bestandsstrecke und an den Fildertunnel hätte dieser NKV nicht nachgewiesen werden können. Denn ständig fahren auf dem Abschnitt

nur wenige Züge, in denen nur wenige Reisende überhaupt zum Flughafen wollen. Güterzüge können dort nicht verkehren. Daher ist der Nutzen gering. Um dies zu verschleiern, wurde jedoch das NKV für beide nicht zusammengehörenden Teile ohne jegliche Rechtfertigung gemeinsam ermittelt. Weil der zweigleisige Ausbau im Süden insbesondere auch wesentliche Verbesserungen für den Güterverkehr mit sich bringt, ist das NKV für jenen Abschnitt so hoch, dass es – zumindest mit einer zu niedrigen Einschätzung der Kosten des Tunnels und anderer Manipulationen – für beide Teile zusammen angeblich für ein NKV von über 1,0 reichte.

Dies erinnert sehr stark an die Manipulationen beim NKV für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, deren Kosten hinterher weit höher als bei der Berechnung lagen. Das NKV wurde nur dadurch über 1,0 gehievt, weil der Nutzen von Güterzügen einberechnet wurde, obwohl von vornherein klar war, dass diese auf der Strecke nie fahren würden. Ohnehin stehen – wie Ihnen sicher bekannt ist – derartige NKV-Berechnungen bei zahlreichen Projekten im Verdacht, aus Gründen der Durchsetzung politisch gewollter Vorhaben geschönt worden zu sein.

Bzgl. des jetzt behaupteten NKV sei noch anzumerken, dass bei der Führung der Gäubahnstrecke über den Flughafen Stuttgart der dadurch für zahlreiche Reisende entstehende Schaden nicht vom behaupteten Nutzen abgezogen wurde. Denn der zum Regionalbahnhof ausgebaute Bahnhof Stuttgart-Vaihingen verliert seine Bedeutung, weil er von den Zügen der Gäubahn gar nicht mehr angefahren werden wird. Das macht insbesondere den Umstieg für Reisende, die weder den Flughafen Stuttgart noch den Hauptbahnhof Stuttgart erreichen wollen, weit schwieriger. Denn sie sind gezwungen, wenn sie zum Beispiel nach Stuttgart-Vaihingen wollen, bereits in Böblingen von der Gäubahn auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Das bringt zwangsläufig Unbequemlichkeiten und Zeitverluste mit sich. Nach der Darstellung der Verantwortlichen für die bevorstehende Kappung der jetzigen Gäubahnstrecke (Panoramabahn), ein großer Teil der Reisenden auf der Gäubahn wolle gar nicht ins Stuttgarter Stadtzentrum fahren, stellt dies einen erheblichen Nachteil der neuen Streckenführung dar.

Bevorzugung des Projekts gegenüber anderen des vordringlichen Bedarfs

Auf meine Nachfrage, wer denn entscheide, welche der im vordringlichen Bedarf gelisteten zahlreichen Projekte tatsächlich gebaut werden, schrieb mir MdB Matthias Gastel: „Das Thema ist hochkomplex und ich kann es weder hier noch in einem Telefonat vollständig erklären, da es nicht wirklich logisch ist und im Einzelfall entschieden wird, wie es gehandhabt wird. Transparent war und ist das nicht.“

Erstmals erfolgte bei diesem Vorhaben die Entwurfs- und Ausführungsplanung mit beteiligten Firmen als „Partnerschaftsmodell Schiene“. Dabei gingen Bahn, Baufirmen und das Eisenbahn-Bundesamt bildlich gesprochen Hand in Hand. Anderen viel sinnvoller Projekten wurde diese Beschleunigung nicht gewährt.

Aufschlussreich, wie die Umsetzung von Projekten zustande kommt, ist, dass sich laut einer Anfrage von Bündnis 90/ Die Grünen im Bundestag „seit 2002 jährlich in Fulda Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, der Deutschen Bahn AG und des Eisenbahn-Bundesamts treffen, um die unterjährige und mittelfristige Finanzplanung für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene zu besprechen.“ Weiterhin werde „über die Finanzplanung für den Neu- und Ausbau auf Sicht von fünf bis zehn Jahren“ beraten. „Eine parlamentarische Kontrolle der Absprachen findet nicht statt.“

Von dieser Runde ist der Weg nicht weit zu den Lobbyisten der Tunnelbauer. Marktführer ist die Firma Herrenknecht, die seit vielen Jahren eng verbunden mit der Politik ist. Dies zeigt sich schon seit jeher im Aufsichtsrat, angefangen vom Ex-Ministerpräsidenten Lothar Späth, gefolgt vom früheren LBBW-Vorstandsvorsitzenden Hans-Jörg Vetter, bis hin zum Ex-Ministerpräsidenten Oettinger, Ex-Bundeskanzler Schröder und Ex-Bahn-Vorstandsvorsitzenden Grube. Nach einem Bericht des „Spiegel“ spendete Martin Herrenknecht 2021 knapp 300.000 Euro an die CDU. Der Wahlkampf des früheren Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer (CSU) wurde demnach mit 20.000 Euro von der Herrenknecht AG unterstützt.

Enge Verbindungen gibt es auch zur Firma WBI. Deren Gründer Wittke hat sich auf das Bauen im Anhydrit spezialisiert und dem Projekt Stuttgart 21 bescheinigt, im dortigen Anhydrit könne sicher gebaut werden. Die Firma WBI wird „mit Unterstützung und Sponsoring der DB InfraGO AG“, welche für Bauten der Deutschen Bahn AG zuständig ist, im Juni 2026 den „11. Felsmechanik- und Tunnelbautag“ veranstalten. Dazu laden als Mitglieder des Beirats Vertreter der Bauindustrie, der DB InfraGo AG, der Stadt Stuttgart und des

Bundesverkehrsministeriums sowie S21-Chef Olaf Drescher, der frühere S21-Chef Manfred Leger und Dr.-Ing. E. h. Martin Herrenknecht ein.

Geboten wird auch ein Vortrag „Der Tunnel Wartberg als Teil der P-Option in Stuttgart. Herausforderungen beim Tunnelbau im innerstädtischen Bereich“ von Mitarbeitern der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und Dr.-Ing. Martin Wittke. Zum Verständnis: Auch die P-Option ist ein aufwändiges Zusatzprojekt zu Stuttgart 21, das möglichst schnell mit weiteren Steuermitteln umgesetzt werden soll.

Merkwürdigkeiten bei der Auswahl zur Förderung

Abschließend möchte ich mit meinen strafrechtlichen Erfahrungen, die ich eingangs erwähnt hatte, noch auf Auffälligkeiten bei der Umsetzung des Projekts eingehen. Die Bevorzugung dieses längsten Eisenbahntunnels Deutschlands für die wenigen Reisenden, die überhaupt zum Stuttgarter Flughafen wollen, führt zu einer eklatanten Benachteiligung anderer wichtiger Bahnprojekte in ganz Deutschland. Dies betrifft nicht nur längst versprochene Verbesserungen im Osten, sondern beispielsweise auch die Vernachlässigung des wichtigen Bahnknotens Mannheim. Die mit dem Pfaffensteigtunnel verbundene Kannibalisierung zeigt sich auch bei der jetzigen Finanzierungszusage: Von 2,5 Milliarden Euro für Bahnprojekte gehen fast 1,7 Milliarden an den Pfaffensteigtunnel. Alle anderen dringend notwendigen Infrastrukturprojekte in der Fläche fallen hinten runter.

Zum Verschleppung des längst gebotenen viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Mannheim-Heidelberg ging mir im Rahmen meiner journalistischen Tätigkeit ein Hinweis zu, man habe bewusst die Planungen für dieses Projekt nicht zügig vorangetrieben. Denn angesichts der Ansage des Bundes, nur baureife Vorhaben fördern zu wollen, habe eine Konkurrenz mit dem Pfaffensteigtunnel vermieden werden sollen. Der Hinweisgeber ist auf hoher Ebene mit der Materie befasst und erscheint mir glaubwürdig. Konkrete Nachweise zu seiner Aussage liegen mir jedoch nicht vor. Ihre Behörde hat dazu bessere Recherchemöglichkeiten. Allerdings erscheinen mir die Angaben plausibel angesichts der seit Jahrzehnten zu beobachtenden Tendenzen in der Landespolitik, die Interessen der Landeshauptstadt über diejenigen der übrigen Landesteile zu setzen.

Sehr geehrter Herr Präsident, abschließend bitte ich um zeitnahe Auskunft, ob der Bundesrechnungshof wie vorgeschlagen eine Untersuchung eingeleitet hat bzw. einleiten wird. Nach meiner Auffassung ist mir hierzu Auskunft zu erteilen. Denn anderenfalls wäre die gesetzliche Regelung, dass nach dem Ermessen des Bundesrechnungshofs eine Einsichtnahme in Ihren Bericht ermöglicht werden könnte, nicht umsetzbar.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reicherter