




Dramatischer Bericht für den Aufsichtsrat

+ Neue Milliardenrisiken für Stuttgart 21

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 wird immer teurer und anscheinend nie fertig. Jetzt will Konzernchefin Evelyn Palla das Vorhaben ins Ziel bringen. Doch die Chancen für einen pannenfreien Endspurt sind gering.

Von **Michael Machatschke**

21.05.2026, 12.00 Uhr • aus **manager magazin 6/2026**

 [manager magazin bei Google bevorzugen](#)

Eines lässt sich über **Evelyn Palla** (53) gewiss nicht sagen: dass es ihr an Tapferkeit mangelt **m+**. Stoisch schritt die Bahn-Chefin im Dezember durch ein Spalier singender Projektgegner, bevor sie auf einem Podium der Presse erklärte, warum das Bahn-Vorhaben Stuttgart 21 (S21) nicht wie geplant fertig wird. Die Eröffnung Ende 2026 musste sie jedenfalls absagen. Gelassen ertrug Palla, dass sie dort vorn wie auf der Anklagebank saß. Die Herren neben ihr – Vertreter der regionalen Projektpartner – rangen derweil die Hände – eine wenig hilfreiche Geste von Verzweiflung und Ratlosigkeit.

Zum Autor



Michael Machatschke >

ist Reporter des manager magazins. Im Team *Mobilität* wacht er über Logistik, Touristik, Transport, Flugzeugbauer und Flugtaxi.

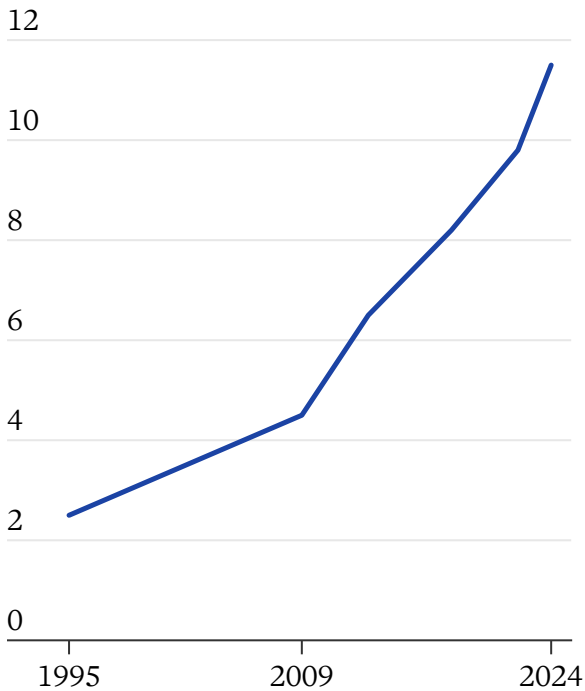
Die Bahn-Chefin kündigte eine „umfassende Revision“ an und steuerte dann auf den zentralen Satz ihrer Rede zu: „Ich möchte nicht einfach wieder zur Tagesordnung übergehen.“

Zur Tagesordnung, das hieße bei Stuttgart 21: ein paar Milliarden draufpacken, einen neuen Eröffnungstermin nennen – und wahrscheinlich bald wieder alles umwerfen. Palla aber will erkennbar raus aus der toxischen Spirale, in der das Projekt gefangen scheint: immer teurer, immer später.

Ursprünglich sollten 2,5 Milliarden Euro reichen, um Stuttgart einen neuen Hauptbahnhof zu beschenken, außerdem 56 Kilometer Tunnel, eine S-Bahn-Station, einen Bahnhof am Flughafen und weitere große Bahnanlagen. Nach letztem öffentlich bekannten Stand wird es fast das Fünffache des Veranschlagten, rund 11,5 Milliarden Euro. Und selbst das ist noch zu optimistisch kalkuliert, wie aus einem vertraulichen Bericht für den Aufsichtsrat vom 25. März hervorgeht, der dem manager magazin vorliegt: „Es ist von deutlichen Mehrkosten auszugehen“, warnt das Dokument.

Projekt ohne Boden

Kostenschätzungen für Stuttgart 21, in Milliarden Euro



Quelle: Unternehmen, mm-Recherche

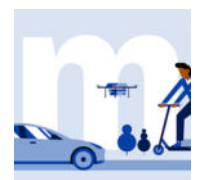
Grafik: **manager magazin**

Seit 2010 wird gebaut, 2019 wollten sie fertig werden. Jetzt ist in Bahn-Kreisen von 2030 die Rede. Nach den bisherigen Erfahrungen müsste man wohl ein „frühestens“ anfügen.

Palla aber hofft auf klare Verhältnisse. „Das Ziel ist“, bekräftigte die Bahn-Chefin im Mai auf Nachfrage des manager magazins, „einen verlässlichen Plan zur Inbetriebnahme vorzulegen, den wir einhalten“.

Bis zum Sommer soll die Revision belastbare Ergebnisse liefern. Hält sich die zuständige Kommission an den Zeitplan, der dem Aufsichtsratspapier beigelegt ist, wird es schon im Frühsommer so weit sein. Demnach soll am 12. Juni intern der neue Termin für die Inbetriebnahme festgelegt sein. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats bekommt den neuen Plan am 22. Juni zu sehen, zwei Tage später berät das gesamte Gremium über den Start und über die wahren Gesamtkosten des Projekts.

manage:mobility – der Newsletter



Jede Woche exklusive News und Analysen zur Branche.

[Kostenlos abonnieren](#)

Mit Ihrer Anmeldung nehmen Sie die [Datenschutzerklärung](#) zur Kenntnis.

Die Chancen für einen pannenfreien Endspurt stehen trotzdem schlecht. Vor dem Ziel türmen sich noch die tückischsten Hindernisse auf. Dazu zählen der Brandschutz und andere Sicherheitsfragen sowie die vielen Baumängel, die üblicherweise erst kurz vor Schluss auffallen. So wie seinerzeit beim Berliner Flughafen BER, dessen Eröffnung sich um acht Jahre verzögerte.

Ähnliches ist in Stuttgart nicht ausgeschlossen. Vor allem könnte die ambitionierte Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart den Start für unabsehbare Zeit aufhalten. Stuttgart 21 – die 21 steht für das 21. Jahrhundert – verschlingt weit mehr dieser 100 Jahre als jemals gedacht.

Planlos ins Abenteuer

Versprochen war es ganz anders. S 21 sei das „bestgeplante und am besten berechnete Projekt der Deutschen Bahn AG“, tönte 2003 der damalige Bahn-Boss **Hartmut Mehdorn** (83). Es war gewiss nicht sein einziger Irrtum. Aber sein größter.



Tiefergelegt: Baustelle des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs Foto: Arnulf Hettrich / imageBROKER / Ullstein Bild

Stuttgart 21, 1994 erstmals vorgestellt, litt von Anfang an unter diffusen Zielen und Zweckoptimismus.

Nie wurde deutlich, was Stuttgart 21 im Kern sein soll: ein Verkehrsprojekt? Ein Städtebauprogramm? Oder ein Wunsch-dir-was fürs Ländle?

Von allem wohl etwas. Hier ein Tiefbahnhof mit Durchgangsverkehr, der die Züge angeblich besser durchschleust als der alte oberirdische Kopfbahnhof. Dort 100 Hektar Baugrund in bester Lage, wenn der neue Bahnhof durch Tunnel angefahren wird und das Gleisfeld oben überflüssig wird. Dazu noch ein paar Extras für die Region, etwa eine Blitzverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Flughafen Stuttgart, auf die wirklich bedeutende Airports wie München neidisch sein könnten.

Tatsächlich gibt es Konflikte zwischen den Zielen. Wenn die Bahn dem Städtebau zuliebe in den Untergrund weicht, nimmt sie sich Spielraum für spätere Pläne. Unbewiesen ist zudem, dass ein Kopfbahnhof den Verkehr über Gebühr aufhält. Als die ersten Pläne für S21 reiften, in den 80er-Jahren, wurden viele Züge noch von Loks gezogen, die dann in einem Sackbahnhof aufwendig umgespannt werden mussten. Heute gibt es fast nur noch Triebzüge mit Führerständen vorn und hinten. Die Lokführer müssen nur einmal den Bahnsteig entlanglaufen und die Kanzel wechseln, während die Passagiere aus- und einsteigen.

Bei der Bündelung verschiedener Zwecke wie bei S21 gerät nicht zuletzt schnell aus dem Blick, ob Aufwand und Ertrag in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen. Der damalige Bahn-Vorsteher **Rüdiger Grube** (74) nannte Ende 2009 die Bausumme von 4,5 Milliarden Euro „die Sollbruchstelle für das Projekt“. Später erklärte er, der Bau von Stuttgart 21 sei für die Bahn bis rund 4,7 Milliarden Euro wirtschaftlich. Von einem effizienten Mitteleinsatz kann demnach wohl keine Rede mehr sein, selbst mit üppigem Inflationsaufschlag.

Nur einmal wackelte S21: 2013, beim Stand von 6,5 Milliarden Euro. Ein Gutachten verglich die Optionen Fortsetzen oder Ausstieg. Ergebnis: Ein Vorteil von 77 Millionen Euro beim Fortsetzen. Es ging weiter, auf Basis eines vermuteten Vorzugs von gut einem Promille der kalkulierten Bausumme. Wobei die Kalkulation nach heutigem Wissen völlig danebenlag.

Zum Zurückdrehen ist es heute allemal zu spät, dafür ist viel zu viel entstanden. Und einiges kann sich sogar sehen lassen.

Besonders der neue Tiefbahnhof – im Rohbau fertig – kommt bei Besuchertagen gut an. Selten wirkte ein unterirdisches Bauwerk so oberirdisch. Große runde Dachfenster lassen viel Tageslicht ein. Die Kuppel ruht auf kelchartig geformten Stützen, die Eleganz ausstrahlen. Keine Spur von Brutalismus, geschwungene Formen dominieren über harte Kanten.

Auch haben sich einige Befürchtungen der Projektgegner nicht erfüllt. Die alte Empfangshalle mit dem wuchtigen Uhrturm, der denkmalgeschützte Bonatzbau, ist stehen geblieben und wird weiter der zentrale Zugang sein. Die Bahnsteige und die Gleise haben zwar ein leichtes Gefälle – 6 Meter Höhenunterschied bei 420 Meter Länge –, sind aber bei Weitem nicht so schräg wie vielfach suggeriert.



Schöne neue Welt: Phantombild der geplanten Bebauung auf dem bisherigen Gleisfeld Foto: PR

Vor Ort wirkt es fast, als fehlten nur noch ein paar Kacheln und die Rolltreppen, dann könne Evelyn Palla zur Eröffnung anrücken. Doch die wahre Lage ist eine ganz andere.

Der Revisionsbericht, so viel steht schon fest, wird eine lange Mängelliste. Es gibt offenbar Probleme mit der Zu- und Abluft, die zwingend gelöst werden müssen. Ebenso hapert es bei der Notstromversorgung.

Dem Bericht an den Aufsichtsrat ist zu entnehmen, dass das unterirdische Technikgebäude im Hauptbahnhof, das als erstes Gebäude von S21 schon 2010 konzipiert wurde, aus der Zeit gefallen ist und angepasst werden muss.

Es werden zudem „Rissbildungen im verlegten Bodenbelag der Bahnsteige“ genannt; Sachverständige sollen nun klären, wie das Verlegen künftig gelingen kann.

Die Räte erfahren darüber hinaus von Brandschutzproblemen bei den Stegen, die am Dach aufgehängt sind. Nicht zuletzt gebe es einen Mangel an Fachleuten für die „Planung, Planprüfung und Abnahme der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik“. Die Bahn steht sich hier augenscheinlich selbst im Weg, die verschiedenen Bahntöchter buhlen um die raren Expertinnen und Experten. „Es konkurrieren viele Projekte um dieselben und für die Summe der Projekte nicht ausreichenden Ressourcen“, heißt es in dem Bericht.

Das mit Abstand größte Störfeld bildet aber die weit zurückhängende Digitalisierung. Der Statusbericht geht darauf an mehreren Stellen ein. Die Deutsche Bahn hat sich Großes vorgenommen: Sie will den Zugverkehr im Großraum Stuttgart auf

modernste Leit- und Sicherungstechnik umstellen. Die Agenda, genannt „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS), kam spät zu S21 hinzu. Erst 2020 stand der Beschluss.

Es wurde nie ganz klar, warum die Bahn sich damit auf den letzten Metern zusätzlichen Ballast auflud. Denn abseits des Großraums Stuttgarts entwickelt sie ausgesprochen wenig digitalen Ehrgeiz. Rund 60 Prozent des Netzes sind überhaupt nicht digitalisiert, die übrigen 40 Prozent meist mit relativ alter Technik. Es ist zwar viel von der „Digitalen Schiene Deutschland“ die Rede. In der Praxis aber passiert fast nichts. Auch bei der sogenannten Generalsanierung – der milliarden schweren Überholung der wichtigsten Gleiskorridore – verbaut die Bahn nur die altvertrauten elektronischen Stellwerke anstatt der angestrebten digitalen Stellwerke.

Alles eine Platzfrage

Die Bahn nennt regelmäßig ein Argument für DKS: mehr Kapazität. Digital überwacht und gesteuert, können die Züge mit kürzeren Abständen fahren. Es passt mehr Verkehr ins System.

Damit bestätigt sie jedoch indirekt einen bösen Verdacht, der von Anfang an auf Stuttgart 21 lastete: dass die acht Gleise des neuen Hauptbahnhofs zu knapp bemessen sein könnten.

SPIEGEL+ zum exklusiven Vorteilspreis



Als Abonnentin oder Abonnent von manager+ haben Sie die Möglichkeit, SPIEGEL+ zum Vorteilspreis dazuzubuchen. Bei SPIEGEL+ lesen Sie aktuelle Nachrichten, Hintergründe und Analysen von Deutschlands führendem Nachrichtenmagazin. Damit ist es das ideale Abo für alle, die neben der Wirtschaft und dem Thema Führung auch das Weltgeschehen jederzeit im Blick haben wollen. Jetzt flexibel upgraden: Sichern Sie sich SPIEGEL+ für nur 13 Euro pro Monat!

[Jetzt abonnieren](#)

Der Zweifel hielt sich auch deswegen, weil die Politik heute mit mehr Bahnreisenden plant als noch zu Beginn des Projekts. Zudem herrscht inzwischen ein anderes Leitbild für den Bahnverkehr vor. Es geht weniger um Tempo auf ausgewählten Strecken als um Taktverkehr – schnelle und verlässliche Umstiege zwischen verschiedenen Bahnen, gerade auch zwischen Nah- und Fernverkehr. Das verlangt Bahnhöfe mit einer gewissen Leistungsfähigkeit. Ein europäisches Musterbeispiel für eine solche Drehscheibe steht in Zürich – mit Durchgangsgleisen unten und einem Kopfbahnhof oben. In Stuttgart hingegen soll es allein der Tiefbahnhof richten.

Die Deutsche Bahn bestreitet einen Engpass. Und verweist auf ein Gutachten von 2011. Ein Stresstest ergab damals, dass der Durchgangsbahnhof ausreicht und sogar mehr Zugverkehr abwickeln kann als der Kopfbahnhof.

Auch Evelyn Palla hält die Station für richtig dimensioniert. „Die Kapazität des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist für den absehbaren verkehrlichen Bedarf völlig ausreichend bemessen“, versichert sie.

Und doch greift die DB zum Kapazitätsbooster DKS. Mit Chancen – und hohen Risiken. Die Bahn selbst nennt ihre Agenda ein „Pilotprojekt“ – da schwingt die Gefahr des Scheiterns schon im Namen mit. Dies umso mehr, als die DB kaum Erfahrung mit digitaler Bahnausrüstung der neuesten Generation vorweisen kann.

Um eilig noch etwas Know-how zu sammeln, beschloss sie 2020 parallel zum digitalen Knoten Stuttgart das sogenannte Schnellläuferprogramm. Diverse kleinere Bahnknoten im Land sollten flugs digital ertüchtigt werden. Der Bund gab 500 Millionen Euro dazu. Herausgekommen ist wenig. Nach Ansicht externer Fachleute wurde nirgendwo fundamental Neues verbaut. „Da wurde getrickst und alte Technik als hochmodern verkauft“, klagt ein Ingenieur, der die Projekte eng begleitet hat.

Keine gute Basis für die Pioniertat in Stuttgart. Zumal die Bahn jetzt noch höher greift. So will sie das digitale Zugsicherungssystem ETCS, das ohne Signale auskommt, nicht nur auf den Strecken einsetzen, sondern auch in den Bahnhöfen. Daran hat sich in Europa bisher noch keiner gewagt, auch nicht die in ETCS erfahrenen Schweizer.

Zugleich setzt die Bahn auf ein Funksystem, das die Zukunft im Namen trägt: Future Railway Mobile Communication System (FRMCS). Dieser Zugfunk wird allerdings noch bei keiner europäischen Bahn eingesetzt. FRMCS ist – so sagen es unabhängige Kenner – noch nicht ausgereift; es fehlen Tests, Zulassungen und praktische Erfahrungen.

Die Schuld für die bislang so zähe Digitalisierung von S21 sehen Bahn-Vertreter nicht bei sich, sondern beim Ausrüster Hitachi, der die Anlagen liefern soll. Sie werfen dem Unternehmen vor, Fachpersonal abgebaut zu haben und das Projekt nur mit halber Kraft zu betreiben. Hitachi bestreitet den Personalabbau.

Tatsächlich hätte der Ausrüster guten Grund, seinen Elan zu bremsen. Er hatte den ursprünglichen Digitalpartner für S21, die Signaltechnik-Sparte von Thales, übernommen, weil es Hoffnungen gab, im Anschluss an das Pilotprojekt im Südwesten das bundesweite Netz der Bahn digitalisieren zu können. Das fällt nun aus. Der digitale Knoten wird noch lange eine Insel bleiben, die weniger als 2 Prozent des deutschen Schienennetzes ausmacht.



Die Weltmeister-AG

Wie die Helden von Rio als Gründer und Investoren durchstarten

[Zur Ausgabe](#)

[Jetzt abonnieren](#)

Kollision der Megaprojekte

Die Verantwortung für die Verzögerung tragen wohl eher die Bahner und ihr Konzept. „Die Bahn hat in Stuttgart ihr größtes Bauprojekt mit riskanten, noch nicht erprobten Techniken verknüpft – das kann nicht funktionieren“, sagt ein Technologieberater, der häufig für die Bahn arbeitet.

Er ist skeptisch, dass sich an der misslichen Lage bald etwas ändert. „Mit dieser Lösung wird Stuttgart 21 auch 2030 nicht in Betrieb gehen“, prophezeit er, „und später auch nicht“.

Den einzigen Ausweg sieht der Experte im Abrüsten. Die Bahn müsse technische Zielvorgaben streichen und einfacher denken. Sie könnte auf bewährte digitale Technik zurückgreifen, etwa auf eine Neuauflage des Zugsicherungssystems LZB80. Das ist zum Beispiel bei der S-Bahn München im Einsatz und erlaubt eine relativ dichte Zugfolge. Sie bliebe allerdings hinter der Performance zurück, die sich die Bahn von ihrem High-End-Ansatz verspricht.

Für einen Reset bei DKS fehlt Bahn-Lenkerin Palla wohl noch der Leidensdruck. Sie setzt erst mal auf einen neuen Projektleiter: **Klaus Müller** (58). Er löste Anfang März den erfahrenen Bauprofi **Olaf Drescher** (66) ab. Als Drescher 2020 Projektchef wurde, hatte er eine klare Vorstellung von sich: „Ich bin der sechste Projektleiter“, sagte er, „und der letzte“. Noch so ein S21-Irrtum.



Hoffnungsträger? Der neue Projektchef **Klaus Müller** Foto: DB

Die Nummer sieben, Klaus Müller, war bis Januar 2026 Digitalvorstand der Netzsparte DB Infrago. Seine Ernennung zum neuen Cheforganisator in Stuttgart löste in Fachkreisen Erstaunen aus. Er gilt als einer der Propheten der womöglich zu hoch gegriffenen Digitalisierung.

Teuer wird der Weg zur Eröffnung allemal. Die Formulierung „deutliche Mehrkosten“, die sich an gleich zwei Stellen des Berichts an den Aufsichtsrat findet, deutet im Kontext des Projekts wohl auf mehrere Milliarden Euro Aufschlag.

Die DB muss die Mehrkosten allein stemmen. Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim entschied im August vergangenen Jahres final, dass die Projektpartner – Land, Stadt, Region und Flughafen – nicht für die Kostensteigerungen aufkommen müssen. Für sie gilt der Festpreis von rund 4,5 Milliarden Euro, an dem sie sich mit 1,54 Milliarden Euro beteiligen.

Für die klamme DB ist das ein harter Schlag. Gerade erst hatte sie ihre Logistiktochter DB Schenker für 14,3 Milliarden Euro verkauft und sich dadurch etwas Luft verschafft.

Ballast für den Staatshaushalt

Letztlich allerdings werden die Kosten nicht bei der Bahn hängen bleiben, sondern bei der Allgemeinheit. Der Bund als Eigentümer der DB wird der teuren Tochter umso öfter Kapitalspritzen zukommen lassen müssen. Und die wieder wachsenden Schulden der Bahn sind letztlich die Schulden aller.

Für die Rätinnen und Räte des Konzerns hält das Infopapier zu S21 nur den Trost bereit, dass sie auf Wunsch bald tief in die neue Kalkulation eintauchen dürfen. „Für Mehrkosten wird eine prüfbare Dokumentation hinterlegt“, verspricht die Unterlage.

Mehr zum Thema

+ Neue Bahnchefin: Höllenjob Bahn – die radikalen Sanierungspläne von Evelyn Palla Von Michael Machatschke

+ Tarifkampf bei der Lufthansa: So erstreiken Ufo und die Vereinigung Cockpit ihren Niedergang Von Michael Machatschke

+ Abgang nach wenigen Monaten: Wie Karin Dohm im Eiltempo als Bahn-Vorständin scheiterte Von Michael Machatschke und Margret Hucko

🔊 Podcast „Das Thema“: Wie DB Cargo gegen die Zerschlagung kämpft Mit Isabell Hülsen und Michael Machatschke

+ Jede zweite Stelle in Deutschland wackelt: Der radikale Sanierungsplan des neuen DB-Cargo-Chefs Von Michael Machatschke

Hoffnung für Stuttgart 21 ziehen viele Beteiligte dieser Tage aus einer ehemaligen Baustelle: der Elbphilharmonie in Hamburg. Die hat auch jede Vorgabe gesprengt, wurde erst 2017 anstatt wie geplant 2010 fertig, kostete gut 800 statt der anfänglich genannten 77 Millionen Euro. Das Desaster ist vor Ort heute weithin vergessen. Alle sind stolz auf ihre „Elphi“, das neue Wahrzeichen der Hansestadt. Kann es so nicht auch in Stuttgart werden?

Ein paar Unterschiede sollten die Optimisten beachten. Bei der Elbphilharmonie ging es finanziell um ganz andere Dimensionen. Und wäre der Bau in Hamburg gescheitert, hätte die Stadt nur auf ein neues Konzerthaus verzichten müssen. Bei Stuttgart 21 aber geht es um ein Zentralstück des öffentlichen Verkehrs. Funktioniert es am Ende nicht wie versprochen, könnte statt eines Wahrzeichens etwas ganz anderes herauspringen: ein Mahnmal der Unvernunft. **m**