

STUTTGARTER ZEITUNG

[StZPlus](#) Stuttgart 21

Kostenexplosionen waren intern schon 2013 bekannt

08.12.2023 - 17:59 Uhr

Bereits vor zehn Jahren erwartete die Deutsche Bahn eine nochmalige Verdoppelung der Kosten für Stuttgart 21 auf die nun erreichten 11 Milliarden Euro. Auch mit der Fertigstellung wurde frühestens 2025 gerechnet – doch die Bürger und Steuerzahler erfuhren davon nichts.



Thomas Wüpper

Die Kostenexplosionen bei Stuttgart 21 auf nunmehr 11 Milliarden Euro waren der bundeseigenen Deutschen Bahn AG intern schon seit mindestens 2013 bekannt und ebenso die viel spätere Fertigstellung frühestens 2025. Doch die brisanten Hochrechnungen von Experten blieben unter Verschluss und der Staatskonzern sowie die damalige Bundesregierung unter Kanzlerin Angela Merkel (CDU) und Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) verhinderten den Abbruch des damals schon völlig aus dem Ruder gelaufenen Tunnelprojekts am Neckar.

Anton Hofreiter, der damalige Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestags, kritisiert eine systematische Täuschung der Bürger und Steuerzahler über Jahrzehnte. „Stuttgart 21 steht für ein beispielloses Betrügen der Öffentlichkeit und ein katastrophales Versagen“, sagte der grüne Verkehrsexperte unserer Zeitung. Im Konzern und in der Politik hätten die Verantwortlichen schon damals genau gewusst, dass S 21 noch viel teurer werde als von ihnen behauptet.

S 21-Kosten schon 2013 exakt berechnet

Hofreiter führte seinerzeit vertrauliche Gespräche mit zuverlässigen und sachkundigen Informanten im DB-Konzern. Demnach waren bereits 2013 die realistischen Kosten von S 21 in streng geheimen Hochrechnungen von DB-Experten exakt bis auf die Stelle hinterm Komma berechnet worden. „Im Ergebnis wird das Bahnprojekt zwischen 10,7 und 11,3 Milliarden Euro kosten, das Vierfache der einst veranschlagten Summe“, sagte der Politiker damals unserer Redaktion.

Die damals öffentlich genannten S-21-Kosten seien „eine politische Zahl, um das Projekt am Leben zu erhalten“, so Hofreiter damals. Laut den DB-Experten seien weder zahlreiche Risiken noch realistische Preissteigerungen während der langen Laufzeit des Projekts ausreichend eingerechnet. Im Konzern gehe man davon aus, dass der Tiefbahnhof frühestens 2025 und damit sechs Jahre später fertig werde als lange Zeit versprochen. Die Milliardenausgaben würden vor allem zwischen 2015 und 2025 anfallen, insbesondere für die aufwendigen, riskanten und rund 30 Kilometer langen Tunnelbauten im Stadtgebiet, die damals noch nicht begonnen worden waren.

Wahre Kosten über Jahre bestritten

Diese von der DB und Politikern über Jahre bestrittene Feststellungen haben sich zehn Jahre später in vollem Umfang bestätigt – anders als die vielen beschönigenden und falschen Aussagen der Projektverantwortlichen. Der frühere DB-Chef Rüdiger Grube, der für S 21 zuständige Vorstand Volker Kefer und politische Befürworter in der Union, SPD und FDP behaupteten unbeirrt, das Projekt sei für zunächst 4,5 Milliarden Euro, dann 5,6 Milliarden zu haben und werde 2019, später 2020 fertig. Dabei belegten die internen Berechnungen längst das Gegenteil.

„Wären die wahren Kosten und Zeitpläne ehrlich zugegeben worden, hätte man S 21 nie begonnen oder wenigstens später abgebrochen“, sagt Hofreiter. Noch 2013 erwog das Verkehrsministerium das überteuerte Tunnelprojekt zu stoppen. „Die Argumente, eine weitere Finanzierung nicht abzulehnen, sind zu schwach“, hieß es in einem internen Dossier des Verkehrsministeriums, das unserer Redaktion zugespielt wurde. Der Aufsichtsrat der DB AG unter Leitung von Utz-Hellmuth Felcht beschloss nach Druck aus dem Kanzleramt dennoch den Weiterbau – mit den intern vorhergesagten und nun durch die Realität bestätigten Folgen.

DB-Aufsichtsrat berät erneute Kostenexplosion

Am nächsten Mittwoch (13.12.23) werden die 20 DB-Aufsichtsräte die neuerliche Kostenexplosion von bis zu 1,7 Milliarden Euro bei S 21 beraten. Der größte Staatskonzern ist inzwischen mit fast 40 Milliarden Euro verschuldet und steckt tief in der Krise. Das Finanzdebakel wurde auch durch S 21 verursacht, die riesigen Mehrkosten muss bisher zum größten Teil die DB als Bauherr tragen.

„Besonders frustrierend ist, dass für das S-21-Desaster offenkundig niemand Verantwortung übernimmt“, kritisiert Hofreiter, der inzwischen den Bundestagsausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union leitet. Die Haftung von Managern und Aufsehern sollte verschärft werden und auch eine abschließende politische Aufarbeitung des Skandalprojekts sei nötig. Es gelte, Lehren daraus zu ziehen und künftig solche massiven Fehlentwicklungen bei Bauprojekten zu verhindern.

Heikle Haftungsfragen wegen Unwirtschaftlichkeit

Die Bahnspitze sah sich über Jahre mit heiklen Haftungsfragen konfrontiert. So bewiesen interne DB-Papiere wiederholt, dass der Konzern intern bereits mit weit höheren Kosten und Risiken bei S 21 rechnete als offiziell zugegeben. Schon beim Beschluss des Projektstarts Ende 2009 durch den DB-Aufsichtsrat war die Wirtschaftlichkeit nur knapp gegeben. Damals wurde der Projektumfang noch mit 4,5 Milliarden Euro beziffert.

2013 beschloss der DB-Aufsichtsrat dann den Weiterbau, obwohl zuvor eine weitere Kostenexplosion auf 5,6 Milliarden Euro eingeräumt werden musste und der Finanzierungsrahmen sogar auf gut 6,5 Milliarden Euro erhöht wurde. Für die DB war das Projekt damit unrentabel. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze liege bei „maximal 4,769 Milliarden“, hieß es explizit bereits in früheren Beschlüssen des Aufsichtsrats der Aktiengesellschaft.

Strafanzeigen blieben folgenlos

Kritiker des Aktionsbündnisses gegen S 21 stellten daher wiederholt Strafanzeigen wegen Verdachts der Untreue gegen Grube, Kefer, Felcht und andere Aufsichtsräte bei der Staatsanwaltschaft Berlin, die aber folgenlos blieben. Die DB-Spitze ließ ihre persönlichen Haftungsrisiken mehrfach durch teure Rechtsgutachten bei Anwaltskanzleien prüfen, insbesondere bei den heftig umstrittenen Beschlüssen zur Weiterführung des unwirtschaftlichen Tunnelprojekts, das bis heute mehr und mehr Milliarden verschlingt.

Schon 2013 schrieb der Sprecher des Aktionsbündnisses an die zahlreichen DB-Aufseher, es sei „nicht zu verantworten, ein finanziell ungesichertes Projekt fortzuführen“.