

Desaster mit Ansage - Stuttgart21

Wie Politik und Wirtschaft die Fakten und die ‚demokratisch-mitwirkenden‘ couragierten Einwendungen kluger, weitsichtiger und herzensverständiger Bürger bewußt ignorierten und denunzierten... Und die dafür Verantwortlichen ‚genießen‘ ihre Lügenpensionen...

Quellen, in chronologischer Reihenfolge der Artikel, erschienen bei n-tv.de; 2017-2018:

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Stuttgart-21-wird-Stuttgart-24-und-teurer-article20158119.html>

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Deutsche-Bahn-verklagt-Partner-article19211581.html>

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Warnungen-der-Gegner-bewahrheiten-sich-article20159084.html>

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Abbruch-von-Stuttgart-21-waere-noch-teurer-article20159624.html>

<https://www.n-tv.de/politik/Die-Kosten-wachsen-schneller-als-der-Bau-article20244663.html>

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-wuerde-Stuttgart-21-nicht-mehr-bauen-article20396112.html>

Mittwoch, 29. November 2017

**Neues Gutachten Stuttgart 21 wird Stuttgart 24 - und teurer
Das Bahnprojekt Stuttgart 21 soll deutlich teurer werden als bisher geplant. Der bisherige Kostenrahmen ist Makulatur. Der Sprung ist immens. Inzwischen nähern sich die Prognosen der Schätzung des Bundesrechnungshofes.**

Das Mega-Projekt Stuttgart 21 wird immer teurer. Inzwischen geht die Bahn von Kosten in Höhe von 7,6 Milliarden Euro aus, wie aus Aufsichtsratskreisen des Staatskonzerns verlautete. Damit würde die bisherige Schätzung von 6,5 Milliarden Euro um mehr als eine Milliarde übertroffen. Der neue Kostenrahmen soll von den Aufsehern bei einer Sondersitzung Ende Januar beschlossen werden. Zugleich verzögert sich die Fertigstellung des Projekts vom Jahr 2023 auf Ende 2024.

Als Gründe für die höheren Kosten und die spätere Fertigstellung wurden in den Aufsichtsratskreisen unter anderem gestiegene Baukosten, Verzögerungen in den Planungsverfahren und die restriktiven Regeln beim Artenschutz genannt.

Die Bahn hatte Ende Oktober beschlossen, Kosten und Zeitplan für das umstrittene Bahnprojekts in der baden-württembergischen Landeshauptstadt von Gutachtern überprüfen zu lassen. Bereits jetzt sei ein Terminverzug von 24 Monaten im Projekt entstanden, der sich trotz vielfältiger Beschleunigungsanstrengungen nicht grundlegend reduziert habe, hatte Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla gesagt. Zudem verwies er darauf, dass die Baupreise überall in Deutschland in den vergangenen Monaten gestiegen seien. Im nächsten Jahr stünden bei Stuttgart 21 Vergaben von 1,4 Milliarden Euro an.

Im Zuge des hoch umstrittenen Projekts soll aus dem Stuttgarter Kopfbahnhof ein Tiefbahnhof werden. An dem Bahnhof wird seit Februar 2010 gebaut, der Grundstein für den Neubau wurde im September 2016 gelegt. Der Bundesrechnungshof etwa hatte bis zu neun Milliarden Euro Kosten vorausgesagt.

Dienstag, 29. November 2016

**Kostenbeteiligung bei Stuttgart 21 Deutsche Bahn verklagt Partner
An dem Bahnprojekt Stuttgart 21 scheiden sich nach wie vor die Geister -
vor allem, wenn es um die Übernahme immenser Mehrkosten geht. Das
Land Baden-Württemberg sperrt sich, mehr als die vereinbarte Summe
zu zahlen.**

Im Streit um Mehrkosten für Stuttgart 21 will die Deutsche Bahn noch in diesem Jahr Klage gegen das Land Baden-Württemberg einreichen. Sie will damit nach eigenen Angaben verhindern, dass mögliche finanzielle Ansprüche auf eine Beteiligung der Partner an den Mehrausgaben verjähren. Zuvor hatte das grün-schwarze Kabinett in Stuttgart die von der Bahn geforderte Verlängerung der Verjährungsfrist abgelehnt. Es geht um Mehrkosten in Höhe von zwei Milliarden Euro für das nun mit 6,5 Milliarden Euro veranschlagte Projekt. Das Land will sich zwar mit den vereinbarten 930 Millionen Euro beteiligen, aber keinen Cent mehr geben. Die Bahn teilte in Berlin mit, sie sehe sich nach dem Beschluss der baden-württembergischen Landesregierung veranlasst, das Thema gerichtlich klären zu lassen. Die Klage soll beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht werden.

Die Bahn stellt die Ansprüche vorsorglich auch an die weiteren Projektpartner - dies sind die Stadt Stuttgart, der Flughafen Stuttgart und die Region Stuttgart. Der Bahn-Vorstand beteuerte aber, dass die Auseinandersetzung vor Gericht keinen Einfluss auf die "gute Zusammenarbeit" der Projektpartner bei Stuttgart 21 haben werde.

"Wir haben gute Argumente"

Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann sieht der Klage gelassen entgegen. "Wir gehen davon aus, dass wir sehr gute Argumente haben", sagte der Grünen-Politiker in Stuttgart. So handele es sich bei dem Beitrag des Landes in Höhe von 930 Millionen Euro um eine freiwillige Leistung. Es könne keinen Mechanismus geben, bei dem das Land zur Zahlung weiterer freiwilliger Leistungen verpflichtet werde. Verkehrsminister Winfried Hermann von den Grünen sagte, die angekündigte Klage sei ein schlechtes Signal an alle Bundesländer, die bereit seien, sich freiwillig finanziell an Bahnprojekten zu beteiligen.

Der Aufsichtsrat der Bahn hatte 2013 eine Kostensteigerung von 4,526 auf 6,526 Milliarden Euro genehmigt. Zugleich beauftragte er den Bahn-Vorstand, mit den Projektpartnern über eine Übernahme eines Teils der Mehrkosten von zwei Milliarden Euro zu verhandeln. Die Gespräche darüber waren aber nicht erfolgreich. Das Land, die Stadt, die Region Stuttgart sowie der Flughafen Stuttgart stehen auf dem Standpunkt, dass die Bahn als Bauherrin die Kosten selbst tragen muss.

Der Staatskonzern sieht aber auch die Projektpartner, insbesondere das Land Baden-Württemberg, in der Pflicht. Sie verweist auf die sogenannte Sprechklausel im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21. In der Klausel heißt es, dass die Bahn und das Land im Falle von Kostensteigerungen miteinander sprechen. Die Bahn leitet daraus eine Pflicht für das Land ab, sich an den Mehrkosten zu beteiligen. Das Land meint hingegen, es gehe nur darum, miteinander zu reden.

Mittwoch, 29. November 2017

**Milliardengrab Stuttgart 21 Warnungen der Gegner bewahrheiten sich
Schnelle Verbindungen, Ruhe und saubere Luft in der Stuttgarter
Innenstadt soll Stuttgart 21 garantieren. Doch schon bei der Planung**

kritisieren Gegner enorme Kosten und winzigen Nutzen. Im ersten Fall lagen sie richtig - im zweiten auch?

Der Gedanke hinter Stuttgart 21 war nobel: Wo der Kopfbahnhof mit seinen Gleisen die Stuttgarter Innenstadt blockierte, sollte die Stadt durch einen unterirdischen Tiefbahnhof plötzlich Raum für Tausende Wohn- und Arbeitsplätze erhalten. Gleichzeitig gehörten deutlich kürzere Fahrzeiten auf der Schiene zum Plan. Durch den Umstieg von Autofahrern auf den dann bequemen Bahnverkehr sollte auch der CO₂-Ausstoß spürbar sinken und Stuttgart, [die Stadt mit der notorisch schlechten Luft](#), hätte gleich dreifach profitiert.

Das war der Plan, den Bahn und Politik den Bürgern Mitte der 90er Jahre erstmals präsentierten. Damaliger Kostenpunkt: 3,1 Milliarden Euro. Eine lohnenswerte Investition, so schien es. Eigentlich, denn diese Summe ist schon lange überholt. Bereits zu Baubeginn im Februar 2010 waren die Kosten auf 4,1 Milliarden Euro gestiegen. In der letzten offiziellen Schätzung vom September 2016 bezifferte die Bahn die Ausgaben auf [6,5 Milliarden Euro](#).

Doch inzwischen ist auch diese Planung überholt: Einem neuen Gutachten zufolge plant die Deutsche Bahn seit neuestem mit [Kosten von 7,6 Milliarden Euro](#) für Stuttgart 21. Gleichzeitig soll sich die Fertigstellung des Projekts von 2023 auf Ende 2024 verzögern. Als Gründe wurden unter anderem gestiegene Baukosten, Verzögerungen in den Planungsverfahren und die strengen Vorgaben beim Artenschutz genannt. Ende Januar will der Aufsichtsrat der Bahn die neue Planung beschließen.

Zeitersparnis - ja oder nein?

Projektgegner hatten die Kostenexplosion schon vor Jahren prophezeit. Bereits bei der Grundsteinlegung sprachen die Kritiker - die vor allem bei Naturschützern und Grünen zu finden waren - von einem "reinen Prestigeprojekt" und stellten den Kostenrahmen lautstark in Frage. Unterlegt wurde ihr Protest von einem Gutachten, das die Kosten bereits 2010 auf beinahe neun Milliarden Euro bezifferte. Nur 1,4 Milliarden Euro ist Stuttgart 21 von dieser Summe entfernt.

Die finanziellen Sorgen der Projektgegner haben sich damit bewahrheitet, doch gab und gibt es noch einen zweiten wesentlich Kritikpunkt an Stuttgart 21: die kürzeren Fahrzeiten. Die Planer wollten den alten Kopfbahnhof vor allem aufgrund der aufwendigen Abfertigung der Züge unter die Erde verlegen. Fährt ein Zug ein, muss der Lokführer die Systeme herunterfahren, von einem Ende des Zuges zum anderen laufen und dort die Systeme wieder hochfahren - das kostet Zeit.

In einem modernen Durchgangsbahnhof, wie es Stuttgart 21 ja einmal sein soll, entfällt dieser Schritt und die Fahrgäste kommen schneller an ihr Ziel. So zumindest die Planung. Denn bereits kurz nach der Grundsteinlegung wurde im Juli 2010 ein Papier der zuständigen Schweizer Planungsfirma SMA aus dem Jahr 2008 öffentlich. Darin warnte das Unternehmen vor Engpässen im Zugverkehr durch Stuttgart 21. Fazit: Der neue Tiefbahnhof wird zum Nadelöhr, die gewonnene Zeitersparnis minimal.

Das Problem beschreiben Kritiker so: Im alten Kopfbahnhof mit 16 Gleisen konnten 16 Züge gleichzeitig halten. Der neue Tiefbahnhof soll dagegen mit acht Gleisen auskommen, auf denen dementsprechend auch nur acht Züge gleichzeitig halten können. Die Bahn will dieses Minus an Gleisen mit effizienter Abfertigung und dadurch kürzeren Haltezeiten wettmachen, doch halten Kritiker die anvisierten Standzeiten für zu optimistisch kalkuliert. Während die Bahn davon ausgeht, dass ein Zug den Durchgangsbahnhof bereits nach einer Minute wieder verlassen könnte, erachten Gegner eine Standzeit von drei bis vier Minuten für wahrscheinlich. In diesem Zeitraum soll sich nach ihrer Ansicht auch der Zeitgewinn belaufen. "Ich will

halt nicht vier Milliarden für vier Minuten ausgeben", sagte schon im August 2010 der Grünen-Oberbürgermeister von Tübingen, Boris Palmer, in einem [Interview](#).

Ein weiteres Problem lauert

Das Drama um Stuttgart 21 ist damit allerdings noch nicht beendet. Um nicht allein auf den explodierenden Kosten sitzenzubleiben, reichte die Bahn Ende 2016 [Klage gegen ihre Projektpartner](#) ein: das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, den Flughafen und die Region. Ursprünglich hatten sie vereinbart, dass die Bahn 35 Prozent der Kosten übernimmt, die Partner die restlichen 65 Prozent. Die Kostenverteilung will die Bahn auch für etwaige Zusatzkosten beibehalten, doch weigert sich das Land bisher, mehr als die vereinbarten 930 Millionen Euro zu übernehmen. Auch Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn von den Grünen betonte nach der jüngsten Steigerung nochmals, die Stadt bleibe bei ihrer Beteiligung von 300 Millionen Euro. "Der Kostendeckel gilt für uns", sagte er.

Ihre Wirkung verfehlte die Klage dennoch nicht: Auch die baden-württembergische Landesregierung ließ anschließend eine Klage zur Feststellung der Kosten vorbereiten - aus Angst, am Ende könnte das Land allein auf den Kosten sitzenbleiben. Der Ausgang der Verfahren ist noch offen. Bis zum 31. Januar 2018 können auch die anderen Partner die Klagen noch erwidern.

Das Vertrauen in das Projekt ist in jedem Fall dahin, längst nicht nur bei den Kritikern. Stuttgart 21 - wo sich alle Warnungen bewahrheiten und jeder gegen jeden klagt.

Donnerstag, 30. November 2017

Sieben Milliarden Euro Kosten Abbruch von Stuttgart 21 wäre (noch) teurer

Die Fertigstellung des Stuttgarter Bahnhofs wird wesentlich teurer als geplant - allerdings wäre ein Abbruch nach Schätzungen von Experten mittlerweile teurer, als das Bauprojekt zu Ende zu bringen. Ein Grund für die Kostensteigerung ist die verzögerte Inbetriebnahme.

Ein Abbruch des umstrittenen Bahnhofprojekts Stuttgart 21 wäre einem Pressebericht zufolge inzwischen teurer, als es zu Ende zu bauen. Wie das "Handelsblatt" berichtet, würden laut der Prüfungsgesellschaft PwC und der Ingenieursgruppe Emch+Berger die unmittelbar anfallenden Abbruchkosten bei sieben Milliarden Euro liegen und damit über den Kosten, zu denen sich das Projekt zu Ende bauen lasse.

Das geht aus einem Bericht hervor, der laut "Handelsblatt" den Aufsichtsräten der Bahn am Mittwoch vorgelegt wurde. Demnach seien die Gesamtkosten inzwischen von einst 4,5 Milliarden Euro auf 7,6 Milliarden Euro gestiegen. 2013 hatte die Bahn noch nach einer ersten Kostensteigerung mit Gesamtkosten von 6,5 Milliarden Euro kalkuliert. Die Abbruchkosten wurden damals auf zwei Milliarden Euro beziffert. "Haupttreiber der erhöhten Risikoabschätzung", wie es in dem Bericht heißt, sei vor allem die verzögerte Inbetriebnahme des Bahnhofs. Bislang war immer von einer Verzögerung von zwei Jahren die Rede gewesen, die aber mit Maßnahmen der "Gegensteuerung" gesenkt werden sollte. Dies habe auch zum Ziel gehabt, den Druck auf die Projektbeteiligten zu erhalten. In dem nun vorliegenden Bericht aber ist definitiv von einer Verzögerung von drei Jahren die Rede, sodass der Bahnhof frühestens 2024 in Betrieb geht.

Viele Probleme treiben die Kosten

Die Probleme sind zahlreich: So seien etwa noch nicht alle Vergaben abgeschlossen, es fehle an mancher Stelle noch das Baurecht. Höhere Vergabekosten, Nachtragsprognosen, noch ausstehende Vergaben sowie generell gestiegene Baukosten angesichts der ausgelasteten Baukapazitäten im Land kämen hinzu. Ein

weiterer Kostentreiber sei der Umstand, dass für die Tunnelarbeiten entgegen der Planung doch die 2,5-fache Menge an Injektionsmitteln nötig sei, um Wassereintritt in das schwierige Gestein Anhydrit zu verhindern, heißt es weiter. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 ist eines der umstrittensten Bauprojekte Deutschlands. Vor Jahren hatte der Bau zu Massenprotesten in der baden-württembergischen Landeshauptstadt geführt. Nachdem sich bei einer Volksabstimmung aber eine Mehrheit für das Projekt ausgesprochen hatte, wurde es ruhiger.

Donnerstag, 25. Januar 2018

Milliardengrab Stuttgart 21 Die Kosten wachsen schneller als der Bau Das Jahrhundertprojekt Stuttgart 21 wird immer teurer. Die für diesen Freitag geplante Kostensteigerung wird wohl noch höher ausfallen als bislang bekannt. Zudem läuft der Terminplan aus dem Ruder.

Die Aufsichtsräte der Deutschen Bahn kommen an diesen Freitag zusammen, um über abermalige Kostensteigerungen und Terminverzögerung bei einem von Deutschlands bekanntesten Bauprojekten zu beraten: Stuttgart 21. Der Umbau des Bahnknotens im Südwesten, der fast 60 Kilometer neue Tunnel unter der baden-württembergischen Landeshauptstadt sowie vier neue Bahnhöfe umfasst, soll nach jüngsten Prognosen 7,7 Milliarden Euro kosten. Erst 2024 sollen die ersten Züge rollen - und damit drei Jahre später als zuletzt von der Bahn prognostiziert. Aber auch das Inbetriebnahmedatum 2021 war Ergebnis mehrerer Terminverschiebungen. Doch damit nicht genug: Nach Informationen der "[Stuttgarter Zeitung](#)" und des "Spiegel" sollen sich sowohl die Kosten noch stärker erhöhen, also auch der Zeitplan noch weiter verschoben werden.

Das Magazin berichtet, Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla wolle bei der Aufsichtsratssitzung vorschlagen, den Finanzierungsrahmen um einen Risikopuffer in Höhe von 500 Millionen auf 8,2 Milliarden Euro zu erhöhen. Außerdem solle die Fertigstellung auf das Jahr 2025 terminiert werden. Damit wolle Pofalla ein realistisches Bild der Lage zeigen.

Woher das Geld kommt, ist unklar

In jedem Fall dürfte die Bahnaufseher am Freitag ein Déjà-Vu-Gefühl beschleichen. Es war der Dezember 2012, als die Bahn einräumen musste, dass das bis dato auf 4,5 Milliarden Euro taxierte Projekt 6,5 Milliarden kosten werde. Damals dauerte es bis zur Aufsichtsratssitzung im März 2013, ehe die Aufsichtsräte den neuen Kostenrahmen akzeptierten - allerdings mit der Maßgabe, die Mehrkosten anteilig bei den Projektpartnern einzutreiben. Dazu gehören das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt sowie der Verband Region Stuttgart. Sie alle beteiligen sich mit unterschiedlichen Summen an dem Milliardenvorhaben und sie alle sind der Ansicht, nicht mehr bezahlen zu müssen, als in der 2009 geschlossenen Finanzierungsvereinbarung festgehalten wurde.

Die Bahn ist anderer Ansicht und hat, um die von ihr unterstellten Ansprüche nicht verjähren zu lassen, Ende 2016 die übrigen Projektpartner auf Beteiligung an den Mehrkosten verklagt. Das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart ist allerdings noch nicht richtig in die Gänge gekommen. Das Gericht räumte den Beklagten eine [verlängerte Frist zur Klageerwiderung ein](#). Fünf Tage nach der Sitzung des DB-Aufsichtsrats läuft diese ab.

Die Politik hält sich bedeckt

In Stuttgart fielen die Wortmeldungen nach dem Bekanntwerden der neuerlichen Kostenexplosion zurückhaltend aus, wohl auch, weil vor Gericht die Frage ausschlaggebend sein dürfte, inwieweit Projektpartner durch öffentliche Äußerungen den Fortgang des Vorhabens erschwert oder gar verschleppt haben. Man sei besorgt und dringe auf eine alsbaldige Fertigstellung, um die von den Bauarbeiten

ausgehenden Belastungen für die Bevölkerung zu begrenzen, waren noch die schärfsten Töne, die aus dem grün geführten Rathaus und dem Landesverkehrsministerium zu vernehmen gewesen sind. Auch die Projektgegner, die sich nach wie vor jeden Montag zur Demonstration gegen Stuttgart 21 versammeln, verzeichneten nach Bekanntwerden der Kostensteigerung kaum erhöhten Zulauf bei ihren Veranstaltungen. Zur 400. Auflage der Montagsdemo am 15. Januar kamen immerhin, je nach Zählweise, 1500 (Polizeiangabe) oder 4000 (Veranstalterangabe) Teilnehmer. Zu Hochzeiten des Protests mobilisierten die Demos fünfstelligen Zahlen. Der Kampf gegen das in Teilen der Bevölkerung ungeliebte Vorhaben geht aber nicht nur auf der Straße, sondern auch auf juristischem Wege weiter. Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, hat wiederholt Strafanzeige gegen Verantwortliche in Vorstand und Aufsichtsrat des Bahnkonzerns erhoben, weil er im Festhalten am Projekt Untreue erkennt. Zwar hat die Berliner Staatsanwaltschaft auch nach der jüngsten Anzeige die Ermittlungen eingestellt. Doch das will der streitbare Jurist nicht auf sich sitzen lassen. Mitte Januar hat er Beschwerde gegen die Einstellung eingelegt.

Juristische und geologische Probleme bremsen den Bau

Die Bahn selbst baut unterdessen, da wo sie es darf, weiter an dem Vorhaben. So sind mittlerweile 60 Prozent der Tunnelstrecken vorgetrieben. Schwierigkeiten bereitet ihr aber der Bau der eigentlichen Bahnsteighalle, deren Dach von kühn geschwungenen Betonstützen getragen werden sollen. Weil eine Genehmigung zur Umgestaltung der Fluchtwege fehlt, kann sie an diesen sogenannten [Kelchstützen](#) nicht weiterarbeiten. In einigen Tunnelabschnitten, die durch schwierige geologische Formationen führen, geht es langsamer voran als geplant. Und auch die Vorgaben des Artenschutzes bereiten den Planern Probleme. So wartet die Bauherrin auf grünes Licht von der EU, um Bäume fällen zu können, in denen der streng geschützte und durch Stuttgart 21 einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gewordene Juchtenkäfer sitzt. In einem anderen Abschnitt des Projekts harren mehrere Tausend geschützte Eidechsen der Umsiedlung. Weil die Ersatzflächen dafür innerhalb der Stadtgrenzen Stuttgarts liegen müssen, weiß die Bahn nicht, wohin mit diesen Tieren. Und im Abschnitt rund um den Flughafen gehen Umweltschützer und Bürgerinitiativen rechtlich gegen die Baugenehmigung vor.

Kostensteigerungen und Terminverschiebungen haben bei Stuttgart 21 schon fast eine traurige Tradition. Im Jahr 2004 war man noch davon ausgegangen, dass das Projekt am Ende 2,8 Milliarden Euro kosten würde. In der Finanzierungsvereinbarung von 2009 waren dann 4,5 Milliarden Euro Projektkosten fixiert. Die ersten Züge waren schon mal für 2019, dann 2021 und 2023 angekündigt. Nun soll es frühestens 2024 soweit sein. Ob bei den Kosten das Ende der Fahnenstange erreicht ist, ist längst nicht ausgemacht. Ein von S21-Kritikern beauftragtes Planungsbüro sagt Kosten von zehn Milliarden Euro voraus und bewegt sich damit in etwa in dem Bereich, den auch der Bundesrechnungshof für möglich hält.

Die Probleme sind also gewaltig. Die Bahn hofft darauf, dass ein neuer Technikchef das Projekt entscheidend voranbringt. Olaf Drescher, beim Schienenkonzern zuletzt für die Neubaustrecke zwischen München und Berlin zuständig, wechselt in den kommenden Wochen nach Stuttgart. Der Mann ist nicht zu beneiden.

Christian Milankovic berichtet als Titelauteur der "Stuttgarter Zeitung" vorwiegend über das Bahnprojekt. Eine ausführliche Projekthistorie findet sich [hier](#).

Freitag, 20. April 2018

"Mit dem Wissen von heute" Bahn würde Stuttgart 21 nicht mehr bauen

Klare Aussage zu einem äußerst umstrittenen Projekt: Bahnchef Lutz äußert sich vor dem Bundestags-Verkehrsausschuss zu Stuttgart 21. Seine Einschätzung dazu ist vernichtend. Aber ein Ausstieg wäre wirtschaftlich nicht vertretbar.

Die Deutsche Bahn würde das Projekt Stuttgart 21 aus heutiger Sicht nicht noch einmal angehen. "Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen", sagte Vorstandschef Richard Lutz im Verkehrsausschuss des Bundestags, wie die "Rhein-Neckar-Zeitung" berichtete.

Teilnehmer der Sitzung am Mittwoch bestätigten die Aussage. Lutz habe zugleich deutlich gemacht, dass es wirtschaftlicher sei, das Projekt fortzuführen als abzuberechnen.

Der Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs in Stuttgart war seit dem Beginn 2010 immer teurer geworden - unter anderem wegen gestiegener Baukosten, langwieriger Planungsverfahren und Kosten für den Artenschutz. Der Rahmen lag 2009 bei 4,526 Milliarden Euro, 2013 waren es dann schon 6,526 Milliarden. Im Januar dieses Jahres erhöhte der Bahn-Aufsichtsrat das Volumen auf 8,2 Milliarden Euro und verschob die Eröffnung auf 2025.

Projektausstieg könnte sieben Milliarden Euro kosten

Kritiker hatten von Anfang an befürchtet, dass die Kosten aus dem Ruder laufen. Die Bahn rechnet nach Informationen der "Stuttgarter Zeitung" damit, dass sie mit dem Projekt 2,228 Milliarden Euro Verlust macht. Dieser ergebe sich aus dem Eigenanteil des Konzerns an den Projektkosten von 4,034 Milliarden Euro, positiven Projekteffekten von 656 Millionen Euro und Einnahmen aus dem Verkauf freier Bahnflächen von 1,15 Milliarden Euro.

"Das sind alles bekannte Zahlen", sagte ein Bahnsprecher. Der Aufsichtsrat habe darüber 2017 beraten und auf dieser Grundlage im Januar den Kostenrahmen erhöht. Er verwies darauf, dass ein Ausstieg aus dem Projekt rund sieben Milliarden Euro kosten könnte.