

Versteckspiel mit den Kostensteigerungen

Stuttgart21 vor der nächsten Kostenexplosion

In bekannt intransparenter Weise hat die Deutsche Bahn über die nächste ins Haus stehende Kostensteigerung bei Stuttgart21 informiert. In einem sechszeiligen Abschnitt am Ende der nach der Sitzung des Lenkungskreises am 19. Mai auf ihrer Website veröffentlichten Unterlagen wird kleinlaut eingeräumt, dass sich die tatsächlichen Projektkosten innerhalb eines Jahres (IV/2024 zu IV/2023) um 350 Mio. € erhöht haben. In der verschleiernenden Formulierung der DB ist die Rede von einer „Fortschreibung des Gesamtwertumfangs auf 11.303 Mrd. €“. Damit ist der Finanzpuffer fast aufgebraucht – und das obwohl Kostensteigerungen aus einem erheblichen Teil noch nicht vergebenen Aufträge nicht berücksichtigt sind. Diese Information geht auf eine Recherche der Stuttgarter Zeitung (Christian Milankovic) vom 22.5. zurück. Scheibchenweise bereitet die Bahn die nächste Kostensteigerung, vermutlich in Milliardenhöhe, vor, während die Projektpartner dazu schweigen.

Zur Begründung gibt die Bahn laut StZ „Herausforderungen aus der Einzigartigkeit im Ausbau der Bahnhöfe des Projekts“, ein „herausforderndes Marktumfeld“ bei den noch ausstehenden Vergaben sowie eine „geänderte Inbetriebnahmekonzeption“ an. Also alles „völlig überraschend neue Prämissen“, so Dipl.-Ing. Frank Distel vom Aktionsbündnis, zugleich stellvertretender Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder süffisant. Im Erfinden von fadenscheinigen Ausreden sei die Bahn um keine Worthülse verlegen, so Distel. Lapidar stellen die Projektpartner laut Unterlagen des Lenkungsausschusses außerdem fest, dass sie natürlich ihre juristische Auseinandersetzung um die nicht finanzierten Kosten von bis jetzt 6,5 Mrd. € in die nächste Instanz fortsetzen werden.

Völlig unberücksichtigt in der öffentlichen Diskussion bleiben weiterhin die noch viel größeren Kostenblöcke für die sog. Ergänzungsprojekte, kritisiert Distel weiter. Dabei handelt es sich um die Vorhaben Nordzulauf, P-Option und vor allem um den Pfaffensteigtunnel. Nach einer Kostenrechnung des Münchner Verkehrswissenschaftlers und Finanzexperten Karlheinz Rössler von 2019 belaufen sich die Kosten der Ergänzungsprojekte („Stuttgart21/II“) auf 5,2 Mrd. €. Die Methodik des Büros Viereg/Rössler beruht auf Auswertungen der Kosten abgeschlossener Projekte und hat sich vielfach als sehr treffsicher erwiesen. Unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Baupreissteigerungen muss allein für den Pfaffensteigtunnel am Ende mit Kosten in Höhe von 3,5 Mrd. € gerechnet werden. Öffentlich kommunizieren Bahn und Projektträger 2 Mrd. € für diesen 2 x 12 km langen Tunnel. Damit, so Distel, „bedient sich die Bahn der seit Jahren beklagten Manipulationsmethode, bei ihren Kostenschätzungen erstmal tiefzustapeln und Kostensteigerungen scheinbar im Projektverlauf einzuräumen.“

Obwohl der Pfaffensteigtunnel in der Unlogik von S21 systemrelevant ist, sollen seine Kosten mittels eines Etikettierungstricks (Zusammenschaltung mit dem zweigleisigen Gäubahnausbau bis Singen) aus den Mitteln des Bundesverkehrswegeplans finanziert werden. Eine ähnliche Strategie der Kostenabwälzung deutet sich beim 500-Milliarden-Investitionsfonds an: Hier bemühen sich die Projektpartner bereits, die ausdrücklich zusätzlichen Vorhaben gewidmeten Mittel sinnwidrig in das Stuttgarter Fass ohne Boden umzulenken. „Augen auf!“ appelliert das Aktionsbündnis an Städte und Bundesländer außerhalb von Stuttgart21, die wesentlich dringender Finanzmittel für bessere Bahnprojekte zugunsten der gebotenen Verkehrswende benötigen.

Kontakt: Frank Distel: 0171 959 7273, Werner Sauerborn: 0171 320 9801