

Guten Tag, Leitungsstab Bundespolizeipräsidium,  
vielen Dank für Ihre Artikelbestellung. Sie haben folgenden  
Artikel ausgewählt:

**VERKEHR: Kalkulation und Kalkül**

vom 04.07.2011

DER SPIEGEL Seite 18

3. Juli 2011

**Kurz-Anleitung**

**PDF speichern**

Sie können dieses PDF auf  
Ihrer Festplatte speichern.

Bitte benutzen Sie das  
Datei-Kopie-Menü oder  
klicken Sie auf den

 Speichern-Button.

**PDF drucken**

Zum Drucken benutzen

Sie bitte das Datei-Drucken-Menü  
oder klicken Sie auf den

 Drucken-Button.

Dieses PDF-Dokument ist  
ausschließlich für Ihren privaten  
Gebrauch bestimmt.  
Die Übernahme und Nutzung der  
Daten zu anderen Zwecken bedarf der  
schriftlichen Zustimmung.  
[www.spiegel.de/agb](http://www.spiegel.de/agb)

VERKEHR

# Kalkulation und Kalkül

Anhänger und Gegner von Stuttgart 21 warten auf das Ergebnis des Stresstests. Dabei gerät die wichtigste Frage aus dem Blick: Hat die Bahn bei den Kosten ehrlich gerechnet? Interne Dokumente legen nahe, dass der Konzern die Öffentlichkeit getäuscht hat.



Milliarden-Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 (Entwurf): „Weitere Kostensteigerungen können nicht ausgeschlossen werden“

Vermutlich musste es ja so kommen. Schließlich ist Rüdiger Grube der Chef der Deutschen Bahn. Wer, wenn nicht er, sollte sich also damit auskennen, wie man eine Sache aufs richtige Gleis setzt, die Weichen stellt und dafür sorgt, dass die Dinge dann in die Richtung laufen, in die sie laufen sollen.

Genau das taten sie auch vergangene Woche beim umstrittenen Bahn-Projekt Stuttgart 21, das Grube unbedingt durchsetzen will: Gerade sieben Wochen ist die grün-rote Landesregierung im Amt, nun hat Grube sie genau da, wo er sie am liebsten sieht – konfus, in der Defensive.

Und es war auch noch so einfach gewesen. Es reichte eine Powerpoint-Präsentation mit 22 Folien, ein Hintergrundgespräch mit ausgewählten Journalisten in Berlin und eine klare Botschaft: Stresstest bestanden – die Pläne der Bahn für die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs erfüllen im Wesentlichen jene Vorgaben an die Kapazität, auf die sich Gegner und Befürworter, Landesregierung und Bahn im vorigen Jahr geeinigt hatten.

Was sollten die Grünen, Ministerpräsident Winfried Kretschmann und sein Verkehrsminister Winfried Hermann, dagegen noch sagen? Am vorigen Mittwoch musste sich Hermann im Stuttgarter Land-

tag verteidigen, gegen die Opposition sowieso, aber auch gegen den Koalitionspartner SPD, der Stuttgart 21 unterstützt. Wenn der Stresstest bestanden ist, „dann ist das Ergebnis bindend“, sagte SPD-Fraktionschef Claus Schmiedel.

Ein Fest für CDU und FDP; ihre Abgeordneten klopfen demonstrativ Beifall. Beide Parteien knöpften sich die grünen Bahnhofsblockierer einen Tag später auch gleich noch mal in einer Aktuellen Stunde im Berliner Reichstag vor. Was für eine Gelegenheit, es den Grünen heimzuzahlen, nachdem die Öko-Partei die Koalition beim anderen großen Zukunftsthema, dem Atomausstieg, seit Wo-

chen vor sich hergetrieben hatte. „Außer Rand und Band“ sei der Minister Hermann, empörte sich der CDU-Mann Stefan Kaufmann; „Volksverdrummung“ warf ihm der Liberale Hartfrid Wolff vor, weil Hermann nur noch aus Prinzip, aber ohne guten Grund gegen das Projekt sei.

Da half es auch nichts mehr, dass Hermann im Stuttgarter Landtag ständig betonte, die Bahn-Zahlen zum Stresstest seien noch gar nicht abschließend überprüft, deshalb fehle jede Grundlage, „um ein endgültiges Urteil zu fällen“. Und auch ein anderer Satz ging völlig unter: dass „es keine allgemeine Förderpflicht für Stuttgart 21 über 4,5 Milliarden hinaus gibt“. Höchstens 4,5 Milliarden Euro dürfe Stuttgart 21 also kosten, meinte Hermann damit, „keinen Cent mehr“, zumindest keinen vom Land.

Damit aber hatte der Minister tatsächlich den Knackpunkt getroffen. Denn selbst wenn der Stresstest zu einem positiven Ergebnis kommt – die Zukunft von Stuttgart 21 entscheidet sich daran, ob die Bahn ihre selbstgesetzte Hürde von 4,5 Milliarden Euro reißt oder nicht. Grube beteuert, das werde nicht passieren, alle Kostenrisiken, steigende Baustoffpreise etwa, seien bei der Bahn in die Planung eingerechnet.

Bahn-interne Dokumente, die dem SPIEGEL vorliegen, wecken genau daran aber nun erhebliche Zweifel. Es sind Vermerke, Protokolle, Präsentationen und Grafiken der Bahn-Töchter DB Projektbau und DB Netz aus den Jahren 2002 bis 2010. Sie legen den Schluss nahe, dass bereits vor fast zwei Jahren Bahn-intern die Kosten längst auf mehr als 4,5 Milliarden Euro kalkuliert waren. Damit hätte das Projekt aber laut den eigenen Vorgaben der Bahn beerdigt werden müssen.

Grubes Zuversicht ist zudem ein Muss-Optimismus, er braucht den Bahnhof, das Vorhaben soll sein Meisterstück werden. Anfangs war Grube skeptisch, manche im Konzern hofften gar, er werde Stuttgart 21 als Altlast seines Vorgängers Hartmut Mehdorn entsorgen. Doch dann kam Kanzlerin Angela Merkel und erhob im September 2010 den schwäbischen Bahnhofsbaus zur Schicksalsfrage einer modernen Industrialien. Nun wollte Grube bauen, trotz Beschimpfungen und anonymer Drohungen. Koste es, was es wolle – auch die Wahrheit?

Das umfangreiche Aktenkonvolut stützt den Verdacht, dass die Bahn in der

Vergangenheit immer wieder systematisch die Kosten für Stuttgart 21 geschönt hat. Denn intern hatten ihre Projektplaner, so ist den Unterlagen zu entnehmen, weit höhere Kosten errechnet, als der Staatskonzern nach außen verlauten ließ.

So kalkulierte die Bahn die Kosten im März 2005 schon auf 4,1 Milliarden Euro; das waren satte 1,3 Milliarden mehr, als den Steuerzahlern damals genannt wurde. Diese 4,1 Milliarden räumte die Bahn aber erst gut vier Jahre später als vermutliche Projektkosten ein. Da waren die An-

an, die wahren Kosten zu verschleiern. Die Zahlentricks begannen offenbar spätestens 2003. Am 4. Juni führen Mitarbeiter des damaligen Stuttgarter Umwelt- und Verkehrsministeriums zu einer Besprechung nach Frankfurt in die Zentrale der Bahn-Tochter DB Netz AG. Thema: der Umbau des 75 Jahre alten Stuttgarter Hauptbahnhofs zu einem unterirdischen Hightech-Terminal für den Schienenverkehr des 21. Jahrhunderts. 2,6 Milliarden Euro, so hieß es damals offiziell, sollte das Vorhaben kosten.

Die Projektentwickler bei DB Netz wussten es freilich schon besser. Sie hatten bereits im Oktober 2002 mit 3,3 Milliarden Euro kalkuliert, denn zuvor waren sowohl die Planungskosten als auch die Preissteigerung für Baumaterial zu niedrig angesetzt gewesen. Spielraum nach unten war in der neuen Kalkulation offenbar nicht mehr: „Die Suche nach Kosteneinsparungen erbrachte bisher lediglich ein Potential von 26 Mio. Euro“, heißt es in einem DB-Vermerk. Das alles erfuhren die Ministerialen vertraulich an jenem Juni-Tag in Frankfurt.

Nicht aber die Öffentlichkeit. Die Zahl von 3,3 Milliarden Euro tauchte nie auf. Stattdessen versuchte die DB Projektbau, die Summe in den internen Berechnungen zu drücken. So kam sie schließlich auf nur noch 2,81 Milliarden Euro – fast eine halbe Milliarde weniger als bisher. Warum der Preis auf so wundersame Weise sinken konnte? Die Erklärung findet sich etwas verklausuliert in einer Bahn-internen Präsentationsfolie. Die üblichen Preissteigerungen hatte das Unternehmen nämlich nur bis zum Jahr 2002 eingerechnet, im Bahn-Deutsch heißt das: „Weitere Dynamisierung ist nicht dargestellt.“

Dass die neue Zahl damit geschönt war, wussten offenbar auch die DB-Projektentwickler. Das Ergebnis sollte „vorerst vertraulich“ behandelt werden. „Weitere Kostensteigerungen“ könnten „nicht ausgeschlossen werden“, heißt es sibyllisch in einem Vermerk vom September 2004.

Wohl wahr, und es würden keine Kleckerbeträge werden, wie die Fachleute bei der Bahn ebenfalls schon 2004 wussten. Nach den internen Berechnungen der Bahn wurde Stuttgart 21 deshalb Anfang 2005 nicht mehr mit 2,6 Milliarden, wie für die Öffentlichkeit, auch nicht mehr mit 2,8 Milliarden, wie für die Stutt-



SASCHA SCHUERMANN / DDP



FRANZISKA KRAUFMANN / DPA

Widersacher Grube (o.), Kretschmann (u. r.): Außer Rand und Band

sätze in ihren internen Rechnungen allerdings schon weitergaloppiert und bei über 5 Milliarden Euro angekommen.

Die Dokumente liefern zudem seltene Einblicke in das Verhältnis zwischen der Bahn und der damals noch CDU-geführten Landesregierung in Stuttgart. Die jeweiligen Kalkulationen des Staatskonzerns waren unvollständig und auch für die Stuttgarter Ministerialen kaum zu durchschauen. Glaubt man den Unterlagen, beteiligte sich die Landesregierung aber trotzdem nur allzu bereitwillig dar-

\* Mit dem baden-württembergischen Finanz- und Wirtschaftsminister Nils Schmid (SPD).

# Am Nasenring

Wie sich der Stuttgarter Verkehrsminister Winfried Hermann demontiert

Eigentlich ist Winfried Hermann ein Mann klarer Worte. Das strategische Drumherumreden oder taktische Schweigen vieler Politiker liegt ihm einfach nicht. Auf der Oppositionsbank im Bundestag hat sich Hermann mit dieser Art einen Namen gemacht, wahrscheinlich hat sie ihm auch sein neues Amt eingebracht.

Doch rund sieben Wochen als Verkehrsminister in Baden-Württemberg und drei Rücktrittsforderungen später will sich Hermann, 58, am liebsten auf gar nichts mehr festlegen. Als ihn seine Amtsvorgängerin Tanja Gönner am vergangenen Mittwoch im Landtag ins Verhör nahm, da redete Hermann und redete. Immer schön drum herum. Ohne auch nur entfernt eine Antwort auf die simple Frage zu liefern, ob er, der grüne Minister, der erklärte Gegner des Bahnhofprojekts Stuttgart 21, sich noch an das Ergebnis der Schlichtung gebunden fühlt.

Er dachte, als Minister werde er mit der Bahn eine Diskussion auf Augenhöhe führen. Mit Bahn-Chef Rüdiger Grube verband ihn zwar keine Freundschaft, doch Sympathie und die Leidenschaft zum gepflegten Streit. Sie sind beide kleine Männer mit großem Ego. Jetzt ist er geschockt vom professionellen Kalkül, mit dem die Bahn ihre Interessen vorantreibt.

Seit Hermann in Stuttgart was zu sagen hat, sagt er zu viel. Und weil er zu viel sagt, zu oft das Falsche. Die erste offene Flanke präsentierte Hermann seinen Gegnern bereits vor seiner Vereidigung. Falls die geplante Volksabstimmung zu Stuttgart 21 das Projekt bestätigen sollte, so verkündete der Grüne, dann werde er seine Zuständigkeit für den Bahnneubau an ein anderes Ministerium abgeben, das von der SPD geführt wird.

Als eine seiner ersten Amtshandlungen rang der Minister mit Grube um einen verlängerten Baustopp – auf Kosten der Bahn. Und verlor.

Kurz darauf forderte Hermann eine Überprüfung, ob nicht auch die von den S-21-Gegnern favorisierte Kopf-

bahn-Alternative modernen Ansprüchen genügt. Und bekam von der Bahn einen Korb.

Am vorvergangenen Wochenende übernahm Hermann die Hauptrolle in einem Laien-Schauspiel namens „Ich demetrierte mich selbst“. In der „Berliner Zeitung“ wurde der Minister zum Stuttgart-21-Stresstest mit den Worten zitiert: „Nach den bisher durchgesickerten Informationen wird der Stresstest wohl nicht scheitern.“ Diese Aussage sei „nie gefallen“, ließ Hermann daraufhin den Bericht de-



Minister Hermann: „Leichte Sprachverwirrung“

mentieren, das sei „reine Spekulation“. Eine Behauptung, der die Bahn genüsslich widersprach. Man habe sich ja eigentlich an die Schweigevereinbarung bis zur offiziellen Vorstellung des Stresstests am 14. Juli gebunden gefühlt, so ein Bahnsprecher, aber jetzt, wo der Herr Minister ...

Vor Fernsehkameras beharrte Hermann darauf, dass der Landesregierung keinerlei Informationen zum Stresstest vorlägen. Insofern könne er „das auch nicht kommentiert haben“. Jetzt waren sowohl der Journalist als auch die Bahn empört. Die Opposition bezichtigte Hermann der Lüge und forderte seinen Rücktritt.

Vor dem Landtag übte Hermann daraufhin eine Spur Selbstkritik. In

der Tat sei eine „leichte Sprachverwirrung“, an der „keiner ganz unschuldig“ sei, nicht von der Hand zu weisen. Und er präzisierte seinen Vorwurf an die Bahn, dass ihm bis dato keine „Originalunterlagen“ zur Verfügung stünden, aus denen er qualifizierte Rückschlüsse auf das interne Stresstest-Ergebnis ziehen könne. „Es ist doch die Frage, ob ich einen Originalfahrplan habe oder einen Text über einen Fahrplan“, sagte Hermann.

Tatsächlich sind die Unterlagen, welche die Bahn bis dahin den Mitgliedern des sogenannten Lenkungs-kreises vorgestellt hatte, eher oberflächlich. So lässt etwa das jüngste „Audit zu Stresstest Stuttgart 21“, das bei der Sitzung am 16. Juni präsentiert wurde, kaum Rückschlüsse auf die Berechnungsgrundlagen der Bahn zu. Da ist zwar die Rede von geplantem Verspätungsabbau oder der noch ausstehenden Anpassung von Mindesthaltezeiten. Aber nicht davon, wie die Bahn diese Vorgaben konkret realisieren will.

Auch der 150-seitige Abschlussbericht, den die Bahn am vergangenen Freitag dem Aktionsbündnis gegen S 21 und dem Ministerium übermittelte, lässt offenbar genau in diesen Punkten noch viele Fragen unbeantwortet.

Die Bahn bleibt dabei, das Verkehrsministerium stets zeitnah über den Verlauf des Stresstests informiert zu haben. Die genaue Überprüfung der Angaben sei jetzt jedoch nicht Aufgabe des Ministers, sondern des Schweizer Stresstest-Gutachters SMA.

In Sachen Kommunikation ist Hermann beim Stresstest durchgefallen. Selbst Parteikollegen sind fassungslos darüber, wie sich ihr Verkehrsminister von Bahn-Chef Grube „am Nasenring durch die Arena führen lässt“.

Der Minister will sich jetzt erst einmal weiterer Kommentare enthalten. Das ist nicht Hermanns Stil. Aber vielleicht seine letzte Chance.

SIMONE KAISER



**Proteste gegen Stuttgarter Bahnhofsneubau im Juni: Offenen Auges ins Milliarden-Fiasko?**

garter Politiker, sondern mit 4,1 Milliarden Euro veranschlagt.

Langsam aber schien den Bahnern, auch ihrem damaligen Chef Mehdorn, zu dämmern, auf welch riskantes Unternehmen sie sich mit dem Stuttgarter Prestige-Projekt eingelassen hatten. Es drohte vielleicht sogar Mehdorns wichtigstes Ziel zu gefährden, den Börsengang der Bahn. Für Mehdorn war deswegen klar, wer die Mehrkosten zahlen musste, nämlich das Land Baden-Württemberg.

Die Schreckensbotschaft überbrachte am 4. März 2005 Matthias Zieschang, damals Finanzvorstand bei DB Netz. Es seien, so erklärte der Bahn-Manager den Stuttgartern, „zwei weitere Kostenpositionen aufzunehmen“. Wenn der Bahnhof unter die Erde verschwinde und deshalb die bisherigen, überirdischen Gleisanlagen verlorengehen, müsse die Bahn neue Wartungshallen für Waggons und Lokomotiven bauen. Außerdem brauche sie dann auch neue Abstellflächen für Züge. Die Kosten lägen dafür bei etwa 332 Millionen Euro.

Und dann sei da noch, so erklärte der Bahn-Manager, die Sache mit dem Risikozuschlag. Bei solchen Großprojekten kalkuliere die Bahn in der Regel damit, dass die Kosten am Ende um 40 Prozent höher ausfielen als anfangs gedacht. Bei Stuttgart 21 könne man „wegen der hohen Planungstiefe“ etwas darunter bleiben, der Konzernvorstand habe sich „für einen Risikozuschlag in Höhe von 1 Mrd. Euro“ entschieden, heißt es in dem Protokoll des Treffens. Zieschang zeigte zwei Alternativen auf. Entweder das Land tra-

ge die Extrakosten, oder sie müssten in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einfließen. Das hätte das Ende für das Projekt bedeuten können.

Den damaligen Stuttgarter Verkehrsminister und späteren Ministerpräsidenten Stefan Mappus (CDU) muss diese plötzliche Kostenexplosion ziemlich erregt haben. Jedenfalls schrieb Mappus kurz darauf einen geharnischten Brief an Bahn-Chef Mehdorn. Der antwortete postwendend und nicht weniger angriffs-lustig. „Man wird langsam müde, ständig in Frage gestellt zu werden“, schrieb Mehdorn. Es könne doch „nicht bestritten werden, dass es in diesem Projekt große technische und finanzielle Risiken gibt und diese besprochen werden müssen“.

Allerdings schon wieder nicht öffentlich. Denn außerhalb des Bahn-Konzerns wurde in den folgenden Jahren nie über 4,1 Milliarden Euro geredet. Die Baukosten für Stuttgart 21 lagen demnach angeblich nur bei höchstens 2,8 Milliarden Euro, etwas später hieß es dann, 3,1 Milliarden Euro seien genug. „Keine gravierenden Mehrausgaben“, prophezeite noch im August 2008 Günther Oettinger, damals Ministerpräsident.

Erst ein Jahr später korrigierte der neue Bahn-Chef Grube die optimistischen Rechnungen. „Wir werden in der Tat nicht mit 3,076 Milliarden Euro für Stuttgart 21 auskommen“, sagte Grube im November 2009 der „Stuttgarter Zeitung“. Einen Monat später nannte der Bahn-Chef dann seine Zahl: 4,1 Milliarden Euro. Jene Summe, die bei seinen Experten bereits viereinhalb Jahre zuvor in den Papieren stand.

Allerdings machte damals Stuttgart 21 nicht nur in der Öffentlichkeit gewaltige Kostensprünge. Auch Bahn-intern war diese Zahl schon längst wieder überholt. Bereits im Juli hatte die Projektmanagement-Firma Drees & Sommer im Auftrag des Konzerns neu gerechnet. Stuttgart 21 lag nun, je nach Methode, zwischen 5 und 5,2 Milliarden Euro.

Für die Bahn sind derartige Kostenscheitern kein Widerspruch. „Unterschiedliche Investitionssummen ergeben sich aus unterschiedlichen, fortgeschrittenen Planungsständen“, erklärt ein Sprecher. Diese Berechnungen würden „in der Anfangsphase des Projekts ebenso“ gemacht wie „jetzt in einer deutlich weiter fortgeschrittenen Phase fortgeführt“. Das sei „die ausdrückliche Aufgabe der Projektleitung“. Zu Details etwa über Kostenkalkulationen in der Vergangenheit möchte der Bahn-Sprecher keine Stellung nehmen.

Doch gerade diese Details könnten für die Bahn noch zu einem ernststen Problem werden. Wird ihre Zahlenakrobatik womöglich zum Hebel für die Stuttgart-21-Gegner, um die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Land und Bahn zu kippen?

Es wäre wohl eine der letzten Möglichkeiten, das Projekt noch zu stoppen, das dann aber auch mit gutem Grund. Denn wenn die internen Zahlen der Bahn der Wahrheit entsprechen, droht Baden-Württemberg sonst das gleiche Schicksal wie Hamburg mit der immer teurer werdenden Elbphilharmonie: offenen Auges ins Milliarden-Fiasko.

ANDREAS WASSERMANN