

*Rede von Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel, Vorsitzender des Gäubahnkomitees Stuttgart, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, auf der 810. Montagsdemo am 22.6.2026*

## Stuttgart 21 scheitert – dem Kopfbahnhof gehört die Zukunft

In dieser Woche tagen der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG und der Lenkungskreis zu Stuttgart 21. Was dort zur Sprache kommt, müsste nach meiner Überzeugung eigentlich zur Beendigung dieses sogenannten „eigenwirtschaftlichen Projekts“ führen. Ich befürchte allerdings, dass – nicht zuletzt unter politischem Druck – das sprichwörtlich tote Pferd Stuttgart 21 weiter geritten wird.

Frau Palla und der Vorstand der DB AG haben es geschafft, dass bislang nur wenige Einzelheiten aus der Vorlage für den Aufsichtsrat an die Öffentlichkeit gelangt sind. Ob sich die kolportierten fünf weiteren Jahre Verzögerung und zusätzliche Mehrkosten von rund drei Milliarden Euro tatsächlich bestätigen, und welche weiteren Fakten ans Licht kommen, werden wir in Kürze erfahren, wenn die Verantwortlichen die Katze aus dem Sack lassen.

Apropos Katze: Eigentlich hieß es doch bereits vor mehreren Jahren vom Ministerpräsidenten höchstpersönlich, die „Katz sei den Baum nuff“. Offenbar aber hat die Projektleitung ihre Partner über lange Zeit hinweg massiv getäuscht oder zumindest unvollständig informiert. Da hilft es wenig, wenn Verkehrsminister Winfried Hermann heute erklärt, es habe „schon länger Hinweise auf die schlechte Situation des Projekts gegeben“, man habe jedoch der offiziellen Positionierung nicht vorgreifen wollen. Eine kritisch-konstruktive Begleitung des Projekts sieht anders aus. Wer Hinweise auf erhebliche Risiken kennt, der darf nicht schweigen, sondern muss handeln.

Auch Oberbürgermeister Nopper hatte noch im November 2025 in einem Interview ausführlich die für Ende 2026 bevorstehende Eröffnung des Tiefbahnhofs beschrieben. Sein Verweis auf die legendäre Transrapid-Rede von Edmund Stoiber sollte Stuttgart gegenüber München in einem besseren Licht erscheinen lassen. Der Vergleich könnte sich aber auch als schlechtes Omen für Stuttgart 21 erweisen.

Festzustellen ist jedenfalls: Die Projektverantwortlichen haben die Projektpartner, den Vorstand der Deutschen Bahn und die Kontrollgremien ihres eigenen Unternehmens über die tatsächliche Lage von Stuttgart 21 gravierend falsch informiert. Angesichts der nun bekannt werdenden Dimensionen muss man sagen, dass die Situation über Jahre hinweg bewusst beschönigt wurde.

Frau Palla hat angekündigt, die Verantwortlichkeiten gründlich analysieren und Konsequenzen ziehen zu wollen, damit sich solche Fehler künftig nicht wiederholen. Das begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings wird sich zeigen müssen, ob diesen Ankündigungen auch Taten folgen. Die Geschäftsführer der Projektgesellschaft PSU, Herr Drescher und Herr Pradel, haben das Unternehmen bereits verlassen. Herr Bitzer hingegen trägt als Leiter der Inbetriebnahme weiterhin Verantwortung. Die Öffentlichkeit hat ein Recht darauf zu erfahren, wer welche Entscheidungen getroffen hat und warum Warnsignale offenbar ignoriert wurden.

Doch nicht nur die Projektleitung steht in der Verantwortung. Auch der Aufsichtsrat der DB AG muss sich kritischen Fragen stellen. Er hat für das Projekt weitere Mittel freigegeben, die den ursprünglich mit den Projektpartnern vereinbarten Kostenrahmen von 4,5 Milliarden Euro um weitere sieben Milliarden Euro überschreiten. Dies geschah unter Berufung auf die sogenannte Sprechklausel und verbunden mit dem Auftrag an den Vorstand, entsprechende Ansprüche bei den Projektpartnern gerichtlich durchzusetzen.

Selbst wenn man dem Aufsichtsrat keine vorsätzliche Schädigung des Unternehmens unterstellen will, bleibt die Frage, ob hier nicht zumindest grob fahrlässig gehandelt wurde. Die rechtliche Tragfähigkeit der Sprechklausel war von Anfang an umstritten. Wer Milliardenbeträge auf dieser Grundlage freigibt, muss sich fragen lassen, ob er seiner Kontrollfunktion ausreichend nachgekommen ist. Auch hier stellt sich daher die Frage nach Verantwortlichkeiten und Konsequenzen.

Wenn nun der Aufsichtsrat den Informationen des Vorstands zustimmen soll, wonach sich Stuttgart 21 nicht um Monate, sondern um weitere fünf Jahre verzögert und zusätzliche Mehrkosten von rund drei Milliarden Euro verursacht, dann muss die entscheidende Konsequenz gezogen werden: Dieses Projekt ist nicht mehr wirtschaftlich und ist zu beenden.

Denn die Probleme beschränken sich längst nicht mehr auf Kosten und Termine. Die immer wieder propagierten Projektziele stehen selbst zur Disposition. Nach den gravierenden Fehlplanungen bei Zeit- und Kostenansätzen stellt sich mehr denn je die Frage, ob das zentrale Ziel des Projekts – die vollständige Abwicklung des Bahnverkehrs in Stuttgart über den Tiefbahnhof und ein „Nahverkehrsdreieck“ – überhaupt erreichbar ist.

Die Konsequenz daraus liegt auf der Hand: Der Stuttgarter Kopfbahnhof muss dauerhaft erhalten und weiter betrieben werden. Und zwar nicht mit acht oder zwölf Gleisen, sondern mit allen 16 Gleisen, die seit der Fertigstellung des dritten Bauabschnitts am 19. Dezember 1927 zur Verfügung stehen. Ein ganzes Jahrhundert lang hat dieser Bahnhof seine Leistungsfähigkeit bewiesen. Gerade angesichts der aktuellen Entwicklungen ist es unverantwortlich, auf diese Bahnkapazität zu verzichten.

Für die Reisenden ist darüber hinaus dringend erforderlich, bereits im Jahr 2026 wieder einen direkten und komfortablen Zugang zu den Gleisen des Kopfbahnhofs zu schaffen. Vorzugsweise sollte dies über die Verteilerstege des Tiefbahnhofs erfolgen. Damit würde nicht nur die Erreichbarkeit verbessert, sondern zugleich die Möglichkeit geschaffen, die architektonischen Elemente des Neubaus – einschließlich der vielfach hervorgehobenen Kelchstützen – sinnvoll in die Nutzung einzubeziehen.

Ebenso notwendig sind Investitionen in die Modernisierung des Kopfbahnhofs. Über Jahrzehnte hinweg wurde die bestehende Infrastruktur vernachlässigt, weil alle Aufmerksamkeit auf Stuttgart 21 gerichtet war. Diese Versäumnisse müssen nun korrigiert werden. Wer den Bahnverkehr in Stuttgart zukunftsfähig gestalten will, muss in funktionierende und leistungsfähige Infrastruktur investieren – und nicht weiter Milliarden in ein Projekt lenken, dessen Erfolg immer fraglicher wird.

Deshalb erwarten wir vom Vorstand der Deutschen Bahn im Lenkungskreis vollständige, ehrliche und belastbare Informationen. Die Zeit der Beschönigungen muss ein Ende haben. Es geht um Milliardenbeträge öffentlichen Vermögens, um die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs und um das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger.

Für den Kopfbahnhof gilt nun erst recht: Wessen Bahnhof? – Unser Bahnhof!