

# STUTTGART 21

Versenden Drucken Lesezeichen Kommentieren

Stuttgart 21

## Der Bundestag will Klarheit

Thomas Wüpper, veröffentlicht am 02.12.2009



Die ICE-Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg – Leipzig, hier die 2,7 Kilometerlange Unstruttalbrücke bei Karsdorf, ist neben Stuttgart 21 und der Hochgeschwindigkeitsstrasse nach Ulm das größte und teuerste Projekt der Deutschen Bahn. Foto: dpa

Stuttgart - Der Bundestag wird die von Bahnchef Rüdiger Grube eingeräumte Kostenexplosion beim Milliardenprojekt Stuttgart 21 untersuchen. Der zuständige Verkehrsausschuss fordere überdies einen aktuellen Nachweis, ob das größte deutsche Infrastrukturprojekt wirtschaftlich sei, sagte der neue Vorsitzende des Ausschusses, Winfried Hermann (Grüne). Nach Informationen aus Kreisen der Projektpartner hat die Bahn dem Land einen Betrag von 4,9 Milliarden Euro genannt; das sind 1,824 Milliarden Euro mehr, als in der Finanzierungsvereinbarung von 2008 steht.

**"3,076 Milliarden sind ein Wert, der genügend Vorsorge trifft."**

Oliver Kraft, Vorstand der DB Netz AG, im August 2008

Weitere Artikel zum Thema

[Nahverkehrsplan Vorfahrt für Bus und Bahn »](#)

[Stuttgarter Hauptbahnhof Akademie der Künste fordert Erhaltung »](#)

[Bahnprojekt Wenn das Lachen vergeht »](#)

[Illustration zum Autokongress Mit Tempo 145 unterwegs »](#)

[alle Artikel anzeigen »](#)

Auch der Risikofonds von 1,45 Milliarden Euro würde nicht ausreichen. Am 16. Dezember sollen die Kosten veröffentlicht werden. Auf Antrag der Oppositionsparteien SPD und Grüne wird heute der Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), zu den drohenden Mehrkosten und deren Finanzierung befragt. Auch zu Befürchtungen, die ICE-Neubaustrecke nach Ulm könne doppelt so teuer wie die veranschlagten zwei Milliarden Euro werden, soll er gehört werden. Bahnchef Rüdiger Grube sollte dem Parlament ebenfalls Auskunft erteilen. Für die Sitzung ließ sich der Chef des Staatskonzerns aber entschuldigen. Er will erst dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn die Sachlage vorstellen.

Nicht erst seit der Aussage von Bahnchef Grube, für ihn liege die "Sollbruchstelle" im Falle von Stuttgart 21 bei 4,5 Milliarden Euro, sind die Kosten das beherrschende Thema und bringen - wie am vergangenen Montag bei der wöchentlichen Protestversammlung vor dem Hauptbahnhof - bis zu 1000 Bürger auf die Straße. Schon 2008 hatten die Gutachter Vieregg & Rössler die Debatte losgetreten, als sie Stuttgart 21 auf eine Summe von 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro veranschlagten. Der Bundesrechnungshof ermittelte auf Basis eines Papiers des Bundesverkehrsministeriums einen Betrag von 5,3 Milliarden Euro. Komplexe Bauvorhaben mit Kosten jenseits von 100 Millionen Euro seien besonders anfällig für Steigerungen, hieß es. Und: Beim Eisenbahnbau seien Preiserhöhungen von 60 bis 100 Prozent zu verzeichnen.

### Oettinger: Projekt ist "solide geplant"

Das seien "Horrorzahlen", klagten die Stuttgart-21-Projektpartner - um dann selbst eine Anpassung ihrer Prognose nach oben vorzunehmen. Oliver Kraft, Vorstand der DB Netz AG, begründete im August 2008 die Verteuerung von 2,8 auf 3,076 Milliarden mit einem Inflationszuschlag von jährlich 1,5 Prozent und sagte: "Ein guter Wert, der genügend Vorsorge trifft." Das Projekt sei "solide geplant und berücksichtigt alle bekannten Daten und Standards", meinte auch Günther Oettinger und kritisierte "die unseriöse Art der Desinformation" von Projektgegnern.

Der SPD-Abgeordnete Wolfgang Drexler erklärte die Darstellung für glaubwürdig und sagte, er glaube, es seien "keine Überraschungen mehr zu befürchten". Was die Inanspruchnahme des von 1,3 auf 1,452 Milliarden Euro erweiterten Risikofonds angeht, hieß es, es sei "unwahrscheinlich", dass davon bis zur Fertigstellung 2019 mehr als eine Milliarde Euro benötigt würden. Dank der Regelung seien "alle Risiken für nicht kalkulierte Kosten- und Preissteigerungen, die sich in der aktuellen Phase der Entwurfsplanung ergeben, umfassend abgedeckt".

Innenminister Heribert Rech (CDU) schwärmte noch jüngst vom "intensivst geplanten Projekt"; tatsächlich hat die intensive Draufsicht auf die Entwurfsplanung und die Bewertung von 250 Gewerken, 1000 Bauteilen und 10000 Einzelpositionen bei der Bahn zur Erkenntnis geführt, dass der Risikofonds bis zum letzten Cent geleert werden muss.

### Stuttgart 21 gefährdet andere Bahnprojekte

Daraus resultiert ein neuerlicher Verhandlungsbedarf der Bahn mit ihren Partnern, ob man Stuttgart 21 dennoch realisieren soll. Laut Finanzierungsvereinbarung würde nach dem Stichtag 31. Dezember 2009 bei weiteren (wahrscheinlichen) Kostensteigerungen das Risiko nämlich allein bei ihr liegen, und auch ein Ausstieg wäre nicht mehr erlaubt. Letzteres trifft übrigens auch für den Fall zu, dass die Steigerungen nicht aus dem Übergang von der Vorentwurfs- zur Entwurfsplanung resultieren sollte, sondern durch schlechte Ausschreibungsergebnisse zustande käme.