

## HAUPTBAHNHOF IN STUTT GART

# Milliarden für die Schwaben

**Stuttgart 21 ist eines der größten Infrastrukturprojekte der Republik. Die Schwaben-Metropole soll neue Gleise und Bahnhöfe bekommen – das schadet dem Rest des Landes, warnen Kritiker.**

Nur noch Lichtschächte des neuen Bahnhofs sollen ab 2019 davon zeugen, dass Züge mitten in Stuttgart halten. Geplant ist, die Gleise unter die Erde zu verlegen.

© dpa

Zwischen Berlin und Stuttgart liegen 630 Kilometer, also eine Stunde mit dem Flieger oder fünfeinhalb mit dem ICE. Trotz der Entfernung dürften die Hauptstädter wie auch der Rest der Republik bald ein besonderes Interesse für das entwickeln, was in der Schwaben-Metropole geschieht. "Womöglich fließt bald der Großteil der gesamten Schienen-Investitionen nach Stuttgart", fürchtet der Grünen-Politiker Winfried Hermann, der den Bundestagsverkehrsausschuss leitet. "Für den Rest des Landes bleibt dann nichts mehr übrig."

Der Grund ist das Großprojekt Stuttgart 21 – also der Umbau des Hauptbahnhofes und der Bau von 33 Kilometern neuer Gleise in den Untergrund. Es ist eines der größten Infrastrukturprojekte der Republik. An diesem Mittwoch will der Aufsichtsrat der Bahn abschließend darüber befinden. Sollten die Kontrolleure zustimmen, wonach es aussieht, steckt der Staat bis 2019 mindestens vier Milliarden Euro in das Projekt. "Wahrscheinlich mehr, die Summe wird längst nicht reichen", befürchtet Hermann. "Ich halte sechs bis acht Milliarden für realistisch."

Bei Stuttgart 21 soll der Kopfbahnhof in eine unterirdische Durchgangsstation umgebaut werden. Zudem soll es einen Anschluss an die ICE-Strecke Richtung Ulm geben. Die Idee gibt es schon seit 20 Jahren – die Bahn, die Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg versprechen sich davon eine bessere Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, also kürzere Fahrzeiten.

Der Bahn-Aufsichtsrat hat nun die letzte Chance, das Projekt noch zu stoppen. Zwar wurde der Finanzierungsvertrag bereits im Frühjahr unterzeichnet. Bahn, Bund und Land können das Projekt aber noch bis Jahresende kippen, wenn die Kosten zu stark steigen. Bei 4,5 Milliarden Euro hat Bahn-Chef Rüdiger Grube die Grenze gezogen. Nach Tagesspiegel-Informationen bewegten sich die Kalkulationen zeitweise bei 4,9 Milliarden – woraufhin die Bahn Abstriche bei der Konstruktion vornahm. Zudem will die im Bund einflussreiche CDU Baden-Württembergs das Projekt unbedingt.

Doch es würde viel Geld binden. Derzeit steckt der Bund 800 Millionen Euro pro Jahr in Schienen-Neubauprojekte. Schon bisher fließt ein großer Teil davon in die ICE-Strecke Nürnberg–Erfurt. Kommt Stuttgart 21, sinkt der Spielraum für weitere

Vorhaben. "Dabei gibt es einen immensen Bedarf – die Anbindung der Seehäfen, die Engpässe im Rheintal, viele kleine Projekte in den Regionen", sagte Hermann. Zudem würden auf den neuen Strecken keine Güterzüge fahren – dabei werde gerade dieser Bereich in den nächsten Jahren am stärksten wachsen.

Derweil findet die Bahn, dass sie gut durch die Krise kommt. Beim Gewinn vor Steuern habe es Konzernkreisen zufolge im zweiten Halbjahr keinen drastischen Einbruch gegeben, die Entwicklung aus dem ersten Halbjahr habe sich einigermaßen konstant fortgesetzt. Das würde bedeuten, dass der Konzern auf 1,4 Milliarden Euro operativen Gewinn kommt. Das wäre aber mehr als eine Milliarde weniger als noch 2008. "Viele Großkonzerne haben große Probleme, wir machen selbst in der Krise Gewinn", sagte ein Manager. Die größten Probleme hatte die Bahn wegen der Wirtschaftsflaute im Schienen- Güterverkehr und in der Logistik.

(Erschienen im Tagesspiegel vom 09.12.2009)

ZEIT ONLINE 2009