

Tiefbahnhof

Großprojekt „Stuttgart 21“ soll gebaut werden

Von Kerstin Schwenn

10. Dezember 2009 Deutschlands größtes Verkehrsprojekt geht trotz milliardenschwerer Mehrkosten an den Start: Die Deutsche Bahn und das Land Baden Württemberg gaben am Donnerstag endgültig grünes Licht für das Projekt „Stuttgart21“, mit dem der Hauptbahnhof komplett unter die Erde verlegt werden soll. Die Kosten dafür sind auf 4,1 Milliarden Euro veranschlagt, rund eine Milliarde mehr als zuletzt geplant. Deutsche-Bahn-Chef Rüdiger Grube betonte, wären die Kosten höher ausgefallen, wäre die Bahn aus dem Projekt ausgestiegen. Der scheidende baden-württembergische Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) nannte das Projekt alternativlos. Zu Kritikern und möglichen Alternativplanungen sagte Oettinger: „Wer das Projekt will, gewinnt 15 bis 20 Jahre und bringt Baden-Württemberg zurück in die Mitte Europas.“

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn billigte am Mittwoch in Berlin die aktualisierten Schätzungen, die der Grube vorgelegt hatte. Damit wird das Projekt endgültig in die Investitionsplanung aufgenommen. Überschattet wurde die Entscheidung von der überraschenden Nachricht, dass Infrastrukturvorstand Stefan Garber seinen Posten verlassen muss. Als Ursache gilt ein Streit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat über künftige Bonuszahlungen, die sich mehr am langfristigen Erfolg orientieren sollen. Ein neuer Vorstand, für den Stuttgart 21 eine Kernaufgabe ist, wird noch gesucht, kommissarisch übernimmt Technikvorstand Volker Kefer Garbers Aufgaben.



Eine Computersimulation von „Stuttgart 21“: Mit zehn Jahren Bauzeit wird gerechnet

Nach der Zustimmung des Lenkungsausschusses, in dem die Vertreter von Stadt, Land und Flughafen als Projektpartner sitzen, kann der Bau im Februar beginnen. Mit zehn Jahren Bauzeit wird gerechnet, spätestens 2020 sollen Bahnhof und Schnellstrecke fertig sein. Das Projekt wird schon seit 15 Jahren verfolgt. Nach der aktualisierten Entwurfsplanung soll das Vorhaben Stuttgart 21, das neben dem Bau eines Tiefbahnhofs in Stuttgart den Bau der ICE-Strecke nach Ulm vorsieht, nun knapp 4,1 Milliarden Euro kosten. Bislang war mit 3,1 Milliarden Euro kalkuliert worden. Kostensteigerungen hatten sich abgezeichnet, die alte Planung stammte von 2004. Der neue Fahrweg soll überdies 2 Milliarden Euro kosten.

Die Projektkosten als „Sollbruchstelle“ für die Bahn

Grube hatte zu einem früheren Zeitpunkt Projektkosten für den Bahnhof von 4,5 Milliarden Euro als "Sollbruchstelle" für die Bahn bezeichnet. Angeblich hatte die Bahn nach ihrer neuen Kalkulation dem Land zunächst einen Betrag von 4,9 Milliarden Euro genannt; das sind 1,8 Milliarden Euro mehr als in der Finanzierungsvereinbarung von 2008 vorgesehen. Auch der Risikofonds von knapp 1,5 Milliarden Euro, der Kostensteigerungen während der Bau- und Planungszeit auffangen soll, würde dann nicht ausreichen. Grube will nun im Projekt sparen, um ein Überschreiten der Marke von 4,5 Milliarden Euro zu vermeiden. Nach dem 31. Dezember 2009 würde das Risiko weiterer Mehrkosten allein bei der Bahn liegen, ein Ausstieg wäre nicht mehr möglich.

Zum Thema

- [Kommentar: Teurer Bahnhof](#)
- [„Stuttgart 21“: Auf eine Milliarde soll es nicht ankommen](#)
- [Im Gespräch: Bahnchef Rüdiger Grube](#)
- [Stuttgart 21 nimmt Geld für Nahverkehr](#)
- [Das Projekt „Oettinger 21“](#)

Die Bahn war in der alten Rechnung mit 1,3 Milliarden Euro Eigenmitteln an

Stuttgart 21 beteiligt. Einen erheblichen Anteil davon hat die Bahn durch Grundstücksverkäufe an die Stadt refinanziert. Nun könnten 220 Millionen Euro als erste Tranche aus dem Risikofonds dazukommen. Der größere Teil der Mehrkosten bleibt mit 780 Millionen Euro am Land Baden-Württemberg, der Stadt und dem Flughafen hängen. Der Bund hat seine Beteiligung (einschließlich EU-Mittel) auf 1,2 Milliarden Euro begrenzt. Der Bundestag will aber die Kostenexplosion untersuchen. Der Verkehrsausschuss fordere einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit, sagte der Vorsitzende Winfried Hermann (Grüne), der aus Baden-Württemberg kommt. Der Ausschuss will sich auch mit der Kritik befassen, durch Stuttgart 21 würden wichtige Schienenprojekte verhindert oder verzögert. Das größte Vorhaben neben Stuttgart 21 ist die ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Leipzig. Sie verschlingt bis 2017 etwa 300 Millionen Euro im Jahr.

„Horrorzahlen“ zurückgewiesen

In kritischen Gutachten sind die Kosten für den Stuttgarter Bahnhof sogar auf 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro veranschlagt worden. Der Bundesrechnungshof ermittelte aufgrund eines Papiers des Bundesverkehrsministeriums eine Summe von 5,3 Milliarden Euro. Die Behörde verweist darauf, dass im Eisenbahnbau Preiserhöhungen von 60 bis 100 Prozent üblich seien. Als Beispiel gelten die Kostenexplosionen beim Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Köln und dem Knoten Berlin in den neunziger Jahren.

Die Stuttgarter Projektpartner weisen derweil solche "Horrorzahlen" zurück. Das Projekt sei solide geplant und berücksichtige alle bekannten Daten und Standards, bekräftigte Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU); er kritisierte eine "unseriöse Desinformation" durch die Projektgegner. Reichen 4,1 Milliarden Euro wider Erwarten nicht, muss nach der Finanzierungsvereinbarung zunächst die Bahn 290 Millionen Euro nachschießen, dann wären wieder die Projektpartner mit 160 Millionen Euro gefragt. Jede weiter gehende Kostenüberschreitung träfe vermutlich den Steuerzahler.

Text: F.A.Z.

Bildmaterial: AP, ddp, dpa, Franz Bischof, Holger Knauf/Ingenhoven Architekten

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2009.
Alle Rechte vorbehalten.
Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben



[Verlagsinformation](#)

[Sportverletzung? Sorgen Sie vor - mehr Leistung für weniger Geld. Vergleichen Sie jetzt online die Leistungen verschiedener privater Krankenversicherungen!](#)

F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2009

Dies ist ein Ausdruck aus www.faz.net.