

Gesamtprojektes nichts geändert. Die Neubaustrecke nach Ulm ist Teil einer wichtigen europäischen Magistrale von Paris nach Bratislava; und sie ist bei allen Parteien – einschließlich der Grünen – unumstritten. Auch der neue Stuttgarter Durchgangsbahnhof bringt Vorteile für den Schienenverkehr ebenso wie für die an Bauplätzen knappe Landeshauptstadt, für die sich in zentraler Lage unverhoffte Entwicklungschancen ergeben. Abgesehen davon, dass eine Investition von 4,8 Milliarden Euro viele Arbeitsplätze erhält und im besten Fall neue schafft.

Aus gutem Grund haben Bahn, Land, Stadt Stuttgart und Region zuletzt in Berlin noch einmal kräftig für das sündhaft teure, aber notwendige Projekt geworben und politischen Druck auf den Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ausgeübt. Dieser ist objektiv in einer schwierigen Lage, denn sein Etat ist mit laufenden Maßnahmen ausgereizt. Andererseits hat die Bahn jetzt noch einmal vorgerechnet, dass Stuttgart 21 speziell für den Bund ein Schnäppchen ist. Die Alternativen, bei denen alle Genehmigungsverfahren von vorne beginnen müssten, kämen Berlin teurer, weil finanzieller Flanken-

schutz von Land und Stadt entfielen.

Außerdem droht dem Bund im Falle der Absage ein schwerer Gesichtverlust. Auf dem Spiel steht der Ruf als verlässlicher Partner, denn sowohl gegenüber dem Land als auch der Europäischen Union hat sich Berlin schriftlich verpflichtet, den Stuttgarter Bahnknoten samt Schienentrassen Süden zu ertüchtigen. Klare Erwartungen haben in dieser Beziehung nicht zuletzt die hiesigen Genossen an den Parteifreund Tiefensee. Für die SPD im Land, die Stuttgart 21 unterstützt, wäre es politisch verheerend, wenn ihr eigener Minister das Projekt platzen ließe.

So viele Argumente für die Realisierung des Gesamtprojektes sprechen: am nächsten Montag zählen alleine die nackten Zahlen. Es geht um sehr, sehr viel Geld, und die Materie ist überaus komplex. Zwar hat das Land bereits eine Vorfinanzierung angeboten. Doch von welchem Zeitpunkt an fließt Geld zurück? Und in wie vielen Jahresraten erfolgt das? Zehn oder zwölf, wie Oettinger und Co. sich wünschen – oder 30, wie der Bund zu Beginn der Gespräche als Maximalforderung auf den Tisch gelegt hat? Wer kassiert die von der Europäischen Union in Aussicht ge-

stellte Zuschüsse? Wer bürgt, wenn diese Gelder nicht fließen? Wer trägt das Risiko von Baukostensteigerungen? Und in welcher Höhe müssen diese einkalkuliert werden? Da geht es noch einmal um Beträge zwischen 300 Millionen und einer Milliarde Euro.

Vor allzu hohen Erwartungen ist angesichts dieser schwierigen Gemengelage zu warnen. Ein Scheitern ist am Montag eher unwahrscheinlich. Genauso unwahrscheinlich ist es, dass der Durchbruch auf Anhieb gelingt. Spätestens bis Ende des Jahres aber, wenn der Bund die EU-Töpfe anzapfen muss, braucht es eine klare Entscheidung und müssen wasserdichte Verträge stehen. Damit in der Geschichte von Stuttgart 21 endlich ein weiterführendes Kapitel aufgeschlagen wird.

Stuttgarter Zeitung / 21.10.2006

## Palmer: Kostenexplosion absehbar

Grünen-Abgeordneter warnt vor unkalkulierbaren Risiken beim Milliardenprojekt

**Boris Palmer sagt, Stuttgart 21 könnte zwei Milliarden Euro teurer werden als geplant, insgesamt also bis zu 4,8 Milliarden Euro kosten. Deshalb plädiert der Grünen-Abgeordnete für die Sanierung des Kopfbahnhofs.**

Von Jörg Nauke

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen hat drei Tage vor dem als entscheidend angesehenen Verhandlungsgipfel von Bund, Land, Stadt und Bahn in Berlin die Verantwortlichen aufgefordert, keine Entscheidung zu treffen. Es liege immer noch keine tragfähige Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 vor. Außerdem sei nicht klar, wer etwaige Mehrkosten trage.

Palmer sagte, die Öffentlichkeit habe ein Recht, über die exakten Kosten informiert zu werden. Das Land müsse „den Bürgern auch ehrlich erklären“, dass der Investitionsstopp

bei Schienenprojekten „im Vorgriff auf Stuttgart 21“ geschehe und das Nahverkehrsangebot in der Fläche weiter ausgedünnt werde.

Palmer geht davon aus, dass das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 viel teurer wird als derzeit veranschlagt, da bisher „erhebliche Mehrkosten und Risiken nicht berücksichtigt worden sind“. Das größte Problem stellten die Tunnel dar. Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten zeigten, dass die Kosten um bis zu 50 Prozent steigen könnten. Der Filderaufstiegstunnel liege in gleichartigem Gestein wie der problembehaftete Engelbergautobahntunnel. Schon zehn Prozent Kostensteigerung würden 200 Millionen Euro ergeben, Palmer hält aber selbst eine Milliarde Euro für möglich. Außerdem müssten Abstellbahnhöfe für 150 Millionen Euro gebaut werden, es fielen beim Land 70 Millionen Euro Zinskosten für die Vorfinanzierung des Bundesanteils an, sowie 30 Millionen Euro für Vorbereitungskosten im Bereich der neuen Messe und bis zu 500 Millionen Euro für Nahverkehrs-

züge, die den Brandschutzbestimmungen für Tunnelfahrten entsprechen. Im schlimmsten Fall würde Stuttgart 21 also 4,8 Milliarden Euro kosten. „Der wahrscheinlichste Korridor liegt jenseits von 3,5 Milliarden Euro“.

Diese Investition sei vom Land nur zu stemmen, wenn es in anderen Bereichen kürze. Es würden aber schon derzeit Lehrstellen nicht besetzt und die 2,4 Milliarden Euro teure Sanierung von Universitäten unterlassen. Er plädierte deshalb für die Sanierung des Kopfbahnhofs, die bei Stadt, Land und Region etwa 1,8 Milliarden Euro für andere Zwecke frei mache.

Palmer sagte, ohnehin werde Stuttgart 21 viel stärker von den Bürgern des Landes finanziert als bisher angenommen. Die von den Verantwortlichen vorgelegte Kalkulation gehe von 1,3 Milliarden öffentlicher Mittel aus, tatsächlich seien es aber 1,8 Milliarden Euro. Die Bahn beteilige sich am Schienenprojekt lediglich mit 600 Millionen Euro, also mit weniger als einem Viertel der Kosten.

Stuttgarter Nachrichten / 21.10.2006

## Der Zauderer wird die Weichen stellen

Verkehrsminister Tiefensee hat am Montag ein gewichtiges Wort über Stuttgart 21 mitzureden

**Berlin – Er schweigt, deutet an, lässt offen, überlegt – und schweigt wieder. Immer freundlich, immer leise, immer beherrscht. Mit so jemandem wie Wolfgang Tiefensee (SPD) kann man einfach nicht verhandeln.**

VON NORBERT WALLET  
Berliner Redaktion

Mit so jemandem muss man verhandeln. Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) sitzt dem Bundesverkehrsminister am Montag im vielleicht entscheidenden Spitzengespräch zum Großprojekt Stuttgart 21 gegen-

über. Bislang hat sich Tiefensee, wie könnte es anders sein, bedeckt gehalten. Er lässt die anderen gerne kommen. Und für die ist es manchmal schwer, die Nerven zu behalten.

Diese Erfahrung haben schon viele machen müssen. Manchen ist schon mal zur Unzeit der Kragen geplatzt. Hartmut Mehdorn zum Beispiel. Der Bahn-Chef ist ein nicht minder gewiefter Taktiker. Aber das endlose Gezerre um den Börsengang der Bahn geht ihm inzwischen massiv an die Nieren. Kürzlich hat er gründlich die Contenance verloren. Die Bundesregierung – und gemeint war Tiefensee – baue offensichtlich auf „des Teu-

fels liebstes Möbelstück – die lange Bank“, giftete er. Tiefensee reagierte ganz kühl.

**Minister und Bahn-Chef akzeptieren sich inzwischen**

„Eine kurze Frist“ nennt er die Reaktionszeit der Regierung. Mehdorn hatte früh die Zähigkeit des Ministers kennen gelernt. Kaum im Amt, wurde Tiefensee von der Absicht Mehdorns konfrontiert, den Konzernsitz von Berlin nach Hamburg zu verlegen. Der Minister verstand das als gezielte Provokation – und so war es wohl auch gemeint. Mehdorn musste seine Pläne einmotten. Tie-