

## PRESSESPIEGEL

### Ein Baustopp, über den niemand mehr redet

**Stuttgart 21** Am Montag tagt der Lenkungskreis erstmals in neuer Zusammensetzung. Dann geht es um alte Zusagen. Von Jörg Nauke

Am kommenden Montag kommt es zum mit Spannung erwarteten ersten Treffen zwischen den Befürwortern und Gegnern von Stuttgart 21 im genannten Lenkungskreis. Der neue grüne Verkehrsminister Winfried Herrmann sowie der Finanzstaatssekretär Ingo Rust (SPD) werden mit den Vertretern der Deutschen Bahn (der Vorstandsvorsitzende Rüdiger Grube oder Technikalvorstand Volker Kefer oder beide) vom Regionalverband und von der Stadt Stuttgart (OB Wolfgang Schuster ist angemeldet) über das weitere Vorgehen beim umstrittenen Bahnprojekt diskutieren.

Man wird dabei zur Kenntnis nehmen, dass die privaten Wettbewerber der Deutschen Bahn (DB) angekündigt haben, Stuttgart 21 mit einem Übernahmeantrag für die „letzte Meile“ der Bahntrasse in den bestehenden Hauptbahnhof zu Fall bringen zu wollen. Hauptthemen sind aber die Weigerung der neuen Landesregierung, sich an Projektkosten zu beteiligen, die die Obergrenze von 4,52 Milliarden Euro übersteigen, und die Drohung der DB, im Falle einer Verlängerung des seit der Landtagswahl „als Geste des guten Willens“ akzeptierten Bau- und Vergabestopps über den Montag hinaus auf

Vergaben zurück zu halten. Der freiwillige Selbstverzicht ist freilich auf die Bauabschnitte begrenzt, in denen später womöglich nachgebessert werden müsste. Dazu zählt aber der komplette Tiefbahnhof, der womöglich von acht auf neun oder zehn Gleise erweitert werden müsste, und der Tunnel nach Feuerbach. Ob die Regelung auch für Maßnahmen wie die Tunnel auf die Filder und nach Obertürkheim gelten, ist Auslegungssache.

Projektbefürworter werden darauf verweisen, dass die Ausgestaltung vom Stressstest nicht direkt betroffen sei; die Gegner wiederum halten es für denkbar, dass das Projekt bei einem schlechten Testergebnis beendet werden müsste und so jede größere Baumaßnahme zurückgestellt gehöre, bis Klarheit herrsche. So stellt sich für sie die Frage, ob die Bahn derzeit überhaupt Schadensersatz geltend machen kann.

Das Versprechen, bis zum Abschluss des Stressstests stillzuhalten, hatte Bahinchef Grube Anfang Dezember im StZ-Interview gegeben, in dem er zusicherte, es würden nur solche Baumaßnahmen und Vergaben durchgeführt, „die keine der in Rede stehenden Ausbaumaßnahmen blockieren“. Denn das „wäre in der Tat unredlich

- und für solche Spielchen stehen wir nicht zur Verfügung“, sagte Grube damals. Wann das Spielchen und damit der freiwillige Bau- und Vergabestopp genau festgelegt. Dass die Veröffentlichung der Stressstest-Ergebnisse, wahrscheinlich im Rahmen einer Pressekonferenz, den offiziellen Schlusspunkt darstellen wird, werden der Ministerpräsident Winfried Kretschmann und sein Parteifreund Herrmann nach eigenen Aussagen aber schon deshalb nicht akzeptieren, weil die Grünen nicht an der Ausgestaltung des Stressstests beteiligt worden sind.

Sie ärgern sich maßlos darüber, dass derzeit die künftige Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs nur mit einem allein von der Bahn gestalteten Fahrplan überprüft werden kann. Es heißt nämlich in Regierungskreisen, die alte CDU-FDP-Landesregierung habe freiwillig auf einen eigenen Fahrplan verzichtet. Die Projektgegner gehen deshalb davon aus, dass sich die Debatte über den Stressstest nicht an einem Tag erledigt haben werde, sondern in der Öffentlichkeit und im Lenkungskreis bis zum Volksentscheid im Herbst hinziehen könnte. Die Frage des Schadensersatzes werde dann erneut diskutiert.



Foto: dpa

„Keine Baumaßnahme blockiert eine Ausbauposition.“

Rüdiger Grube, Chef der Deutschen Bahn