

# STUTTGARTER ZEITUNG

## Grube: Wir bauen Tunnels und keine Bunker

Artikel aus der STUTTGARTER ZEITUNG vom 12.12.2009

**Preisfragen Die Deutsche BahnAG hat enorme Einsparpotenziale bei Stuttgart 21 ausgemacht. Und der Vorstandsvorsitzende des Schienenkonzerns betont, dass dies nicht auf Kosten der Qualität gehe. Kritiker befürchten, dass am Ende aber doch an der Sicherheit des Milliardenprojekts Abstriche gemacht werden. Von Thomas Braun und Jörg Nauke**

 [Versenden](#)  [Drucken](#) [Lesezeichen](#)

Bahn-Chef Rüdiger Grube hat dieser Tage gleich in zweifacher Hinsicht Diskussionsstoff geliefert. Erstens mit der Bestätigung, dass Stuttgart 21 eine Milliarde Euro teurer wird als noch im Frühjahr angenommen. Kostenpunkt nun: 4,1 Milliarden. Und zweitens hat er eingeräumt, überhaupt nur deshalb auf Baustelle gehen zu können, weil das Großvorhaben abgespeckt wurde. Denn summa summarum belief sich die Kalkulation zwischenzeitlich gar auf 4,9 Milliarden Euro.

Aber in welchen Bereichen und mit welchen Maßnahmen genau ist es den Bahningenieuren nun tatsächlich gelungen, den Preis um immerhin 800 Millionen Euro zu drücken? Das hat gestern die Debatten in der Landeshauptstadt beherrscht.









Nach Angaben von Bahn-Chef Grube sind unter anderem bei der Prüfung der Entwurfsplanung "Chancen für eine Optimierung baulicher Anlagen" in Höhe von rund 300 Millionen Euro zutage gefördert worden. Im Einzelnen nennt er 87 Millionen Einsparpotenzial beim Betonstahl, 28,8 Millionen Euro beim Spritzbeton, 146 Millionen Euro beim Erdaushub und sonstige Posten von 40 Millionen Euro. Diese Beträge machen deutlich, dass der Betonpreis geringere Einsparpotenziale birgt als der Ausbruch beim Tunnelbau. Je geringer der Röhrenquerschnitt, desto weniger Gestein muss aus dem Berg geschaufelt und teuer entsorgt werden. Grube hat am Donnerstag bei der Pressekonferenz, auf dem der Durchbruch bei Stuttgart 21 verkündet wurde, erst auf Nachfrage zugegeben, dass die Betonwände insgesamt ein wenig dünner geplant werden sollen als ursprünglich vorgesehen - aber ohne Abstriche bei der Sicherheit zu machen. An diesem Punkt gebe es für ihn "nicht einen Zehntelmillimeter Spielraum", so der Bahn-Chef. Laut Schienenkonzern ist dies auch keine Ermessensfrage. Die Genehmigung erteile das zuständige Eisenbahnbundesamt allein auf Grundlage strenger Vorschriften. "Wir wollen sichere Tunnel bauen, aber keine Bunker", so der Bahn-Vorsitzende.

Projektkritiker wie der Fraktionschef der Grünen im Stuttgarter Gemeinderat und Landtagsabgeordnete Werner Wölflé sowie sein Parteifreund, der Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann, bezweifeln nicht nur, dass es bei der jetzt bekanntgegebenen Bausumme von 4,1 Milliarden bleiben und der übrig gebliebene Risikofonds von 450 Millionen Euro ausreichen wird. Sie befürchten auch, dass die Einsparungen auf Kosten der Qualität und Sicherheit gehen könnten. "Das ist das riskanteste Projekt in der Geschichte der deutschen Eisenbahn", so Hermann. Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) prophezeit "Pfusch am Bau" und "Lohndumping". Die BUND-Landesvorsitzende Brigitte Dahlbender kritisiert zudem, dass die finanziellen Risiken der geplanten und momentan mit zwei Milliarden Euro veranschlagten ICE-Trasse nach Ulm nicht neu bewertet worden seien. Hier seien ebenfalls deutlich höhere Baukosten zu erwarten.

Bahn-Chef Grube hat am Donnerstag im Neuen Schloss mit vielen Zahlen hantiert. Klar ist so viel: was die Einsparungen angeht, hat Grube neben den genannten 300 Millionen Euro bei der Bautechnik weitere 600 Millionen Euro durch sogenannte "Markt- und Vergabeanalysen" angeführt. Diesen Effekten stehen allerdings auch Kostensteigerungen von einer Milliarde Euro gegenüber: Unter anderem muss die Bahn allein für den Tunnelbau 370 Millionen Euro mehr ausgeben als vorgesehen, und für Brücken, Unterführungen und Kreuzung sowie Erdbaumaßnahmen 200 Millionen Euro mehr. Signale, Stellwerke und Oberleitungen schlagen mit 130 Millionen Euro mehr zu Buche, für die Baustellenlogistik müssen 70 Millionen Euro nachgeschossen werden sowie 230 Millionen für Planung und Preissteigerungen.

Unterm Strich ist es dem Bahn-Chef damit gelungen, unter der ausstiegsrelevanten Grenze von 4,5 Milliarden Euro zu bleiben, so dass ein Baustart im Februar möglich ist. Alle Zahlen, verlautete gestern aus dem Stuttgart-21-Kommunikationsbüro, entsprechen dem Preisstand von 2009.

Von "kaltblütigem Mord" und "kläglichem" Protesten  
 "Klein und vom Krieg verschont" Nachgefragt  
 Palmer fordert Bürgerbefragung

-  Fett und fad: viele Sterneköche fassen die Gans nicht an Schauplatz Stuttgart
-  Das Rauschen im Streifenwagen hat ein Ende
-  Neubau für Forschungsinstitut Kurz berichtet
-  Bestattungen
-  Eigenvorsorge bei der Rente
-  Drogeriemarkt überfallen
-  Das Land gibt Geld für Schulen
-  Menschliche Stärke, tierisches Vergnügen

**Alle Artikel des Ressorts**

nach oben 