

Bericht: »Stuttgart 21« womöglich erst 2031 fertig

Stuttgart. Das gegen großen Widerstand durchgepeitschte Bahnprojekt »Stuttgart 21« könnte Medienberichten zufolge noch später in Betrieb gehen als zuletzt angenommen. Wie am Montag zuerst die *FAZ* unter Berufung auf das Umfeld der mit dem Projekt vertrauten Personen berichtete, müsse die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs auf Ende 2031 verschoben werden. Die Bauzeit läge damit bei über 20 Jahren. Ursprünglich sollte der neue Verkehrsknoten 2019 in Betrieb gehen. Der *SWR* berichtete unter Berufung auf Kreise der Projektpartner davon, dass »Stuttgart 21« im Dezember 2031 vollständig in Betrieb genommen werden soll. Ein Bahnsprecher teilte mit, dass man sich zu derartigen Spekulationen nicht äußere. »Die DB wird die Öffentlichkeit nach dem Stuttgart-21-Lenkungskreis Ende Juni über das neue Inbetriebnahmekonzept des Projekts informieren«, hieß es.

Das Bahnprojekt macht immer wieder durch Verzögerungen von sich reden. Die zuletzt für Ende 2026 geplante Teileröffnung des Tiefbahnhofs war bereits im Herbst 2025 abgeblasen worden. Als Grund für die erneute Verschiebung nannte Bahnchefin Evelyn Palla damals Probleme bei der Digitalisierung des Bahnknotens. Ein neues Datum für den Start hatte es seinerzeit zunächst nicht gegeben. Stattdessen hatte Palla eine umfassende Überprüfung des Projekts angekündigt, an deren Ende ein neuer Termin genannt werden sollte. Gebaut wird an dem Großprojekt bereits seit dem Jahr 2010.

Das Projekt »Stuttgart 21« steht nicht nur für den Bau des neuen Hauptbahnhofs, sondern für die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart. Gebaut werden neue Bahnhöfe - zum Beispiel ein neuer Fernbahnhof am Flughafen -, Dutzende Kilometer Schienenwege und Tunnelröhren, Durchlässe sowie Brücken. Herzstück von »Stuttgart 21« ist der neue unterirdische Hauptbahnhof, der im Gegensatz zum bisherigen Kopfbahnhof ein Durchgangsbahnhof sein wird. Im Rahmen von »Stuttgart 21« wird der Bahnknoten in Stuttgart zugleich als erster bundesweit komplett digitalisiert. Züge des Fern- und Regionalverkehrs sowie S-Bahnen sollen dann mit dem digitalen Zugsicherungssystem ETCS fahren - und zwar nur damit. Klassische Lichtsignale werden im Stuttgarter Bahnknoten nicht mehr verbaut. Die Arbeiten gestalten sich aber komplizierter als gedacht und waren auch mit ein Grund für die erneute Absage des jüngsten Starttermins.

Auch die Kosten für das Projekt haben sich über die Jahre steil nach oben entwickelt. In einem Finanzierungsvertrag aus dem Jahr 2009 ist nur die Verteilung von Kosten bis zu einer Höhe von gut 4,5 Milliarden Euro geregelt. Zuletzt bezifferte die Bahn die Kosten auf rund 11,3 Milliarden Euro. Die Mehrkosten muss die Bahn einem Gerichtsurteil zufolge alleine tragen. (dpa/jW)

<https://www.jungewelt.de/artikel/524299.planungsfiasco-bericht-stuttgart-21-womoglich-erst-2031-fertig.html>