



Ziemlich beste Freunde: Bahn-Technikvorstand Volker Kefer und Verkehrsminister Winfried Hermann haben sich neuerdings richtig lieb. Der Grund dafür: ein ziemlich teures drittes Gleis auf den

Fildern. Doch die Zeche für die neue Harmonie unter den Projektpartnern von Stuttgart 21 zahlen andere.

(Foto: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm)

Ein fauler Kompromiss

Faule Kompromisse neigen dazu, weiterzufaulen«, so der Chemiker Prof. Quadbeck-Seeger. Trefflicher lässt sich das von den Stuttgart-21-Projektpartnern neuerdings als Ei des Kolumbus ausgegebene »Dritte Gleis« auf den Fildern wohl kaum charakterisieren – allen Jubelarien der Projektbefürworter und ihrer medialen Lautsprecher zum Trotz. Denn auch dieser sogenannte Kompromiss löst die bekannten Probleme der Stuttgart-21-Planung auf den Fildern nicht. Wer sind die Gewinner und Verlierer dieses Deals zwischen Landesregierung und Bahn? Wird der Bevölkerung nach »Antragstrasse« und »Filderbahnhof plus« hier ein weiteres faules Ei ins Nest gelegt?

Offenbarungseid auf den Fildern

13 Jahre lang priesen Bahn und S-21-Befürworter die sogenannte Antragstrasse als Nonplusultra für die Filderebene an. Dabei hatte das Eisenbahnbundesamt diese Planung mehrfach als »nicht genehmigungsfähig« zurückgewiesen.

So war es keine Überraschung, dass das öffentliche Erörterungsverfahren im Herbst 2014 für die Bahn zum regelrechten Fiasko wurde. »Die von der Bahn

verfolgten Pläne für den Anschluss der Gäubahn an den Flughafen sind mangelhaft«, so der Dresdener Gutachter Dr.-Ing. Uwe Steinborn. Ihre Umsetzung würde zu einer »deutlichen Verschlechterung der Betriebsqualität für die S-Bahnen sowie teilweise zu hohen Verspätungen für Fern- und Regionalzüge« führen. Er könne »diese Infrastruktur nicht empfehlen«, so das vernichtende Fazit des Experten.

Selbst der geistige Vater von Stuttgart 21, Prof. Heimerl, distanziert sich mittlerweile von den Bahnplänen auf den Fildern: »Die Antrags-trasse sollte nicht gebaut werden; sie ist nicht zukunftsorientiert. Bei mehreren Zwangspunkten wie hier kann das ganze System kollabieren!«

Verplant, verrannt, blamiert

Als die Erörterung der Pläne zu scheitern drohte, schwenkten die Projektbetreiber schnell auf die Variante »Flughafenbahnhof plus« um. Diese war von Bahn-Technikvorstand Volker Kefer und Verkehrsminister Winfried Hermann zum Ergebnis des sogenannten Filderdialogs erklärt worden – gegen die Mehrheit der Teilnehmer. Deren favorisierte Lösung –

den Erhalt der Gäubahn-Panoramastrecke mit Umsteigebahnhof zum Flughafen in Vaihingen – hatten sie zuvor ohne jede Begründung einfach vom Tisch gewischt. Weil der »Flughafenbahnhof plus« aber ebenso problematisch ist wie die Antrags-trasse und obendrein noch teurer, musste dringend eine weitere Alternative her.

Scheinlösung »Drittes Gleis«

Und so entstand die Idee eines dritten Gleises, das parallel zu den bestehenden zwei S-Bahn-Gleisen am Flughafen errichtet werden soll. Mit ihm, so argumentiert Minister Hermann, könnten zumindest einige der früheren Forderungen durchgesetzt werden:

ungestörter S-Bahn-Betrieb im S-Bahn-Terminal am Flughafen, Erhalt des Umsteigebahnhofs in Vaihingen, kreuzungsfreie Rohrer Kurve, Aufweitung der S-Bahntunnel aus Richtung Böblingen sowie eine zusätzliche Weiche für die Entzerrung von Streckenkonflikten. Doch die zentralen Probleme der gescheiterten Antragstrasse sind auch damit nicht gelöst:

■ Der Mischverkehr zwischen Rohr und dem Flughafen bleibt erhalten und führt zu einer massiven Beeinträchtigung

»Aus faulen Eiern werden keine Küken.« (Wilhelm Busch)

des S-Bahn-Betriebs: Die S-Bahnen geraten in Konflikt mit durchfahrenden Fern- und Regionalzügen, Verspätungen schaukeln sich auf. Die längst überfällige Verdichtung des S-Bahn-Takts ist nicht mehr möglich.

■ Laute Fern- und Regionalzüge rattern mitten durch Leinfelden-Echterdingen; die neu geplanten Weichen gelten als besonders lärmintensiv.

■ Das dritte Gleis muss im eingeleisigen, störanfälligen Gegenverkehrsbetrieb (!) gefahren werden, mit zusätzlichen höhen- gleichen Kreuzungen.

■ Auch bei dieser Variante müssen Fern- und Regionalzüge durch enge S-Bahn-Tunnel fahren. Das ist nur durch eine befristete Ausnahmegenehmigung möglich.

■ Der Flughafenbahnhof bleibt unverändert; er liegt 27 Meter (!) unter der Erde und kann im Brand- und Katastrophenfall zur tödlichen Falle werden.

Durch die Variante »Drittes Gleis« wird zudem noch mehr wertvoller Filderboden zerstört. Und auch der Zeitplan ist gänzlich unklar: Pläne, geschweige denn Genehmigungen gibt es nicht.

Profiteure ...

Wem nutzt dann dieser Vorschlag überhaupt? Ein Gewinner steht schon fest: die Bahn. Denn das »Dritte Gleis« verschafft ihr in mehrfacher Hinsicht Luft: zeitlich und finanziell. Das Erörterungsdesaster für die Antragstrasse hat das Scheitern der Bahn-Pläne offenbar gemacht und droht das gesamte Projekt Stuttgart 21 zu gefährden. Mit der vagen Aussicht auf eine halbwegs realisierbare Minimal-lösung am Flughafen gewinnt die Bahn nun wertvolle Zeit fürs Weiterbauen. Und auch finanziell lohnt sich der Deal für den Schienenkonzern. Denn Land und Verband Region Stuttgart finanzieren die von der Bahn selbst verschuldeten Mehrkosten kräftig mit.

Zu den Gewinnern gehören natürlich auch die Investoren und beteiligten Baufirmen. Sie können jahrelang von zusätzlichen Millionensummen profitieren, die letztlich die Steuerzahler aufbringen müssen.

Und vermutlich zählt sich auch Winfried Hermann zu den Siegern, erntet er für seine Initiative doch sogar von S-21-Befürwortern und Grünen-kritischen Medien Anerkennung. Aus der versprochenen konstruktiv-kritischen Begleitung sei »eine vertrauensvoll-konstruktive

Zusammenarbeit geworden«, freut sich der S-21-Projektleiter Manfred Leger. Ein Schelm, wer angesichts dieses Eifers an die Landtagswahl im Frühjahr 2016 denkt, bei der Hermann in Vaihingen auf den Fildern kandidiert.

Das »Dritte Gleis« schafft also eine Win-win-Situation – allerdings nur für die Bahn und die Landesregierung.

... und Leidtragende

Beim »Dritten Gleis«, das in den Medien nun als Kompromiss gefeiert wird, haben



sich einzig die Projektpartner untereinander verständigt. Projektkritiker und die betroffene Bevölkerung wurden an der »gemeinsamen Lösung« (StZ, 4.4.2015) nicht beteiligt. Und so verwundert es nicht, wer zu den Verlierern dieses Deals gehört:

■ Die Filderbewohner, insbesondere die Bürger Leinfelden-Echterdingens: Sie müssen mit dem Lärm und den Erschütterungen der Züge leben, die täglich mitten durch ihre Stadt rollen.

■ Die Pendler und Bahnreisenden aus der Region: Sie tragen die Folgen des Rückbaus von Bahninfrastruktur auf den Fildern; ein zukunftsorientierter Nah- und Regionalverkehr mit dem erhofften S-Bahn-Ringschluss ins Neckartal wird durch das »Dritte Gleis« praktisch unmöglich.

■ Die Steuerzahler: Sie sollen nicht nur 6,5 Milliarden Euro für die unsinnige Tieferlegung und Verkleinerung des Bahnknotens Stuttgart zahlen, sondern mit der Variante »Drittes Gleis« nun auch noch die Folgekosten des planerischen Versagens der Bahn tragen.

Kostendeckel ade

Das »Dritte Gleis« soll weitere 90 Millionen kosten. Zur Gegenfinanzierung hat Minister Hermann die Bestellung von zusätzlichem Nahverkehr zugesagt: 30 Millionen Mehrkosten trägt das Land, 20 Millionen

der Verband Region Stuttgart. Das alles erinnert fatal an die illegale indirekte Querfinanzierung von Stuttgart 21, die 2003 der damalige Staatssekretär im Verkehrsministerium Stefan Mappus im Rahmen des Großen Verkehrsvertrags eingefädelt hatte.

Absurd: Genau dafür fordert die Landesregierung derzeit 1,25 Milliarden Euro von der Bahn zurück, während sie selbst kaum anderes tut. Ja, auch die 10 Millionen Euro für den Vaihinger Regionalhalt will das Land übernehmen. So wird klammheimlich ein separater Topf eröffnet und der Kostendeckel damit faktisch angehoben. Zwar behauptet Minister Hermann weiter, dieser bleibe unberührt, doch das darf getrost unter der Rubrik »Täuschung der Bevölkerung« verbucht werden. Denn tatsächlich handelt es sich um eine weitere Stuttgart-21-Subvention durch die Hintertür.

Und wer zahlt die Zeche?

Auch das »Dritte Gleis« ist und bleibt ein Murksprojekt. Mit diesem faulen Deal gibt sich die Landesregierung für eine Scheinlösung her, damit die Bahn und ihre Projektpartner vorübergehend das Gesicht wahren können und im bevorstehenden Landtagswahlkampf Ruhe beim Thema Stuttgart 21 herrscht.

Aber womöglich hat sich Hermann auch nur an frühere Zeiten erinnert, als er noch Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag war. Georg Brunnhuber, damals Vorsitzender der CDU-Landesgruppe, danach DB-Aufsichtsrat und heute Vorsitzender des Vereins »Bahnprojekt Stuttgart-Ulm«, habe ihm einmal die Augen geöffnet: Es gebe Projekte, die durchgerechnet würden – und politische Projekte.

Diese Einsicht hat Hermann mittlerweile zweifellos verinnerlicht, wie der neu eröffnete »Fildertopf« für die Variante drittes Gleis zeigt. Dieser als Kompromiss verkaufte faule Deal soll die Bürger jedenfalls schon einmal daran gewöhnen, dass sie künftig nicht nur die Fehlplanung bei Stuttgart 21 selbst bezahlen müssen, sondern auch noch die Zeche für das Löcherstopfen.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.