

49 Züge auf Harry-Potter-Gleisen

Volksentscheid: Boris Palmer seziert im Rolf-Engelbrecht-Haus die Pläne zu „Stuttgart 21“ und plädiert für Ja-Stimme am 27. November

Weinheim (Jürgen Drawitsch) Während in Stuttgart die Regierungsspitze tagsüber ihre Plakat-Kampagne zur Teilnahme am Volksentscheid vorgestellt hat, lässt sich Boris Palmer vom Techniker am Abend das Head-Set anpassen. Er reist in seiner Mission durchs Land, legt im Weinheimer Rolf-Engelbrecht-Haus auf seinem Weg von Berlin nach Stuttgart einen Zwischenstopp ein. Bis 22 Uhr wird er Zeit haben, um seine Argumente gegen „Stuttgart 21“ (S 21) vorzutragen. Dann geht sein Zug. Palmer kennt sich als Bahnfahrer mit der Materie aus, und er ist nicht erst seit dem Schlichterspruch von Heiner Geißler tief in die Materie eingetaucht.

Im Vorraum wirbt GLH-Fraktionssprecherin Elisabeth Kramer für Unterschriften gegen die Bebauung der Breitwiesen in Weinheim. Hier will man ein Bürgerbegehren erreichen. Am 27. November, dem Tag des Volksentscheids zu S 21, wird es um das Erreichen des Quorums gehen. Ein Drittel der Wahlberechtigten muss mit „Ja“ stimmen, wenn der Abriss des bestehenden Stuttgarter Bahnhofs, seine Verlegung unter die Erde und der Bau von 33 Kilometer Tunnel verhindert werden sollen.

„Sie sehen: Stuttgart 21 ist schon am Kippen“, scherzt Boris Palmer mit Hinweis auf das wackelnde Bild auf der Leinwand. Sein fast 90-minütiger Vortrag ist voller Informationen, die er mit ironischen und süffisanten Bemerkungen würzt. Heiner Geißler habe in seinem Schlichterspruch nur S 21 zugestimmt, wenn Verbesserungen vorgenommen würden. Nichts dergleichen sei durch die Bahn geschehen.

Palmer hat eine Alternative zu bieten: Unter „K 21“ versteht er den Erhalt des Kopfbahnhofs mit Anbindung an die Neubaustrecke Richtung Ulm. Dann müssten nur 13 statt 33 Kilometer Tunnel gebaut werden. Der Kopfbahnhof sei bei 58 Verbindungen schneller, der Tunnelbahnhof dagegen bei 30 Verbindungen – hauptsächlich in Richtung Flughafen. Der prominenteste Gegner von „S 21“ hinterfragt pauschale Slogans der Befürworter. Wo sollen 500 Millionen Euro Wirtschaftswachstum durch den Bau des Tunnelbahnhofs zustandekommen, und selbst wenn: „Es wären lediglich 0,17 Prozent des Bruttoinlandsprodukts von Baden-Württemberg“, sagt Palmer. Warum sollte „S 21“ Stuttgart 1,2 Millionen Fluggäste mehr pro Jahr bringen? Die meisten Baden-Württemberger fliegen von Frankfurt, München oder Zürich. Und wenn sie kämen wäre das „Stuttgarter Flughäfle“ mit einer Landebahn überlastet. Palmer: „In Frankfurt gibt es vier Start- und Landebahnen.“

Dann fahren Nahverkehrszüge und mehrere ICE durch Palmers Präsentation. An der Wendlinger Kurve hat laut Fahrplan ein Nahverkehrszug auf der eingleisigen Strecke nur 70 Sekunden Zeit. Dann muss er auf dem anderen Gleis sein, weil der nächste ICE kommt.

Wie man von einem bestandenen Stress-Test sprechen kann, ist Palmer ebenfalls schleierhaft. Weil nur 8 statt bisher 16 Gleise im Tunnelbahnhof zur Verfügung stehen sollen, kommt es zu Doppelbelegungen. Palmer spricht von „Phantom- oder Harry-Potter-Gleisen“ und entlarvt den Spuk mit der Abfertigung von 49 Zügen in einer Stunde, was sechs Zügen pro Gleis entspräche. Palmer: „Und da ist keine Verspätung eingerechnet.“ Mindestens zwei Milliarden Euro günstiger ist die Kopfbahnlösung. Dabei hat Boris Palmer sogar schon die Ausstiegskosten aus dem alten Projekt eingerechnet. Die setzt er großzügig mit 500 Millionen Euro an, was der bisher von der Bahn bekanntgegebenen jährlichen Kostensteigerung für „S 21“ entspricht.

Einer der rund 100 Zuhörer war zu Beginn des Vortrags für „S 21“ und fragte sich am Ende, wer so etwas eigentlich geplant habe? Für Boris Palmer gibt es nur eine Begründung: Das Projekt wurde immer weiter zurückgerechnet, um im Kostenrahmen zu bleiben, so dass am Ende die Rahmenbedingungen keine vernünftige Planung mehr zuließen. Auch ein Grund für Boris Palmers Wahlspruch zum Volksentscheid am 27. November: „Abstimmen und oben bleiben.“