

Rede von **Steffen Siegel**, Schutzgemeinschaft Filder e.V., auf der 554. Montagsdemo¹ am 8.3.2021

Nach Bilgers neuestem Trick rechnet sich der Gäubahntunnel

Hallo liebe Freundinnen und Freunde der fruchtbaren Filderebene,

coronabedingt können wir hier gerade etwas aufatmen: weniger Fluglärm, weniger Abgase und ein Himmel fast ohne Kondensstreifen.

Nur: Vor gerade mal 14 Tagen habe ich von der gespenstischen, irren, fast 30 Jahre währenden Geschichte der S21-Planung auf den Fildern erzählt und von dem leeren Gerede des Herrn Bilger. Und nun genau vor 5 Tagen hat dieser Steffen Bilger – ein Volljurist und Staatssekretär beim fragwürdigen Verkehrsminister Scheuer – nachgelegt und diese gespenstische Geschichte weiter geschrieben. Er nannte jetzt Zahlen zum von ihm gepriesenen Tunnel. Auf konkrete Pläne wartet man vergeblich. Diesen 12 km langen, doppelröhrigen Wahnsinnstunnel – er ist länger als der Tunnel von der Filderebene in den Stuttgarter Tiefbahnhof – wollen wir hier, ihm zu Ehren „Bilgertunnel“ nennen. Bilger posaunt nun also stolz herum, sein Tunnel rechne sich. Bei der standardisierten Bewertung der Neu- und Umbaukosten der gesamten Gäubahnstrecke von Singen bis Stuttgart zusammen mit dem Bilgertunnel kämen seine Gutachter gerade mal auf 2,1 Mrd. Euro.

Es soll Juristen geben, die rechnen können, Bilger gehört wohl nicht dazu. 2,1 Mrd. Euro für alles zusammen, die Strecke und den Tunnel, das ist ein schlechter Witz. Der Bilgertunnel kostet angeblich nur 976 Mio. Euro, also, wie gewünscht weniger als 1 Mrd. Unser Fachmann Karl-Heinz Rössler beziffert allein die Tunnelkosten schon auf etwa 2,73 Mrd. Euro, und in der über 20jährigen Geschichte von S21 haben Rössler-Vieregg in ihren Vorhersagen immer deutlich besser gelegen als die teuren Gutachter der Bahn.

Von vornherein war klar, dass der Tunnel für sich betrachtet niemals wirtschaftlich sein konnte, ergo greift man wieder mal zu einem alten Trick, um die Wirtschaftlichkeit herbeizumanipulieren.

Unbestritten ist, dass der zweigleisige Ausbau der Gäubahn südlich von Horb zwar richtig und wichtig ist, dieser hat aber mit dem Filderabschnitt von Stuttgart 21 nichts zu tun. Vielmehr ist der zweigleisige Ausbau der Gäubahn Zürich-Stuttgart Teil des sogenannten „Vertrags von Lugano“ zwischen Deutschland und der Schweiz von 1996, dessen Umsetzung Deutschland – anders als die Schweiz – seit 25 Jahren untätig vor sich herschiebt. Dies hat nichts mit dem Bilgertunnel zu tun. Dieser Tunnel ist Teil von Stuttgart 21 und müsste deshalb auch von Land und Stadt bezahlt werden. Und so kommt Bilger mit einem neuen Argument. Er behauptet, der vom Bund vorangetriebene „Deutschlandtakt“ sei nur mit seinem Tunnel zu erreichen und also vom Bund zu finanzieren. Aufatmen bei Stadt und Land.

Bilger wär nicht Bilger, wenn er nicht sogleich ein neues Türchen für seine windigen Ideen aufmachte. Er sagt, da ja durch seinen Tunnel die bisher angedachte Antragstrasse nicht mehr gebaut würde, sollten all die dann dort wegfallenden Kosten (z.B. drittes Gleis am Terminal) umgeschichtet werden auf seinen wahnsinnig teuren Tunnel. Raffiniert, oder?

Raffiniert waren sie schon immer: z.B. hat der Flughafen bereits 2008 ohne jede Zweckbindung und Risikoabsicherung 112,2 Mio. Euro an die Bahn gezahlt. Damals sagte der Flughafen, das hätten sie

¹ ab 21.12.2020 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:
<https://www.parkschuetzer.de/videos/>

gemacht (wörtlich): „Sonst wäre Stuttgart 21 nicht wirtschaftlich“ (damals schon 2008!). Na und – denkt der Eingeweihte. Das kennen wir doch, aber wen kümmerts.

Rüdiger Grube hat die Unwirtschaftlichkeit von S21 im Jahr 2013 ab der Grenze von 4,7 Mrd. Euro festgeschrieben. Heute sind wir bei ca. 10 Mrd. Euro für S21 und dabei wird es nicht bleiben – und man baut lustig weiter. Also immer nach dem gleichen Schema und irgendwelche honorigen Gutachter lassen sich für jeden Unsinn finden. Hier lupft man einfach unseren Tunnel mit einem völlig unabhängigen zweiten Projekt über die Wirtschaftlichkeitsschwelle

Aber auch an Bilgers Deutschlandtakt-Argumentation ist nun wieder ganz viel falsch. Der Bilgertunnel kann niemals den sogenannten Deutschlandtakt retten, was Bilger stets als Hauptargument einbringt.

Was ist der Deutschlandtakt? Das ist ein Kunstbegriff, der vom eigentlich erstrebenswerten „integralen Taktfahrplan“, wie er in der Schweiz erfolgreich umgesetzt wurde, weit entfernt ist.

Der integrale Taktfahrplan bedeutet, dass in einem engen Zeitfenster – z.B. um die volle Stunde – fast alle Regional- und Fernzüge nahezu gleichzeitig den Stuttgarter Bahnhof erreichen und dort ein Umsteigen ermöglichen, also dort eine gewisse Zeit warten müssen. Dies ist bei der Masse von Zügen und den lächerlichen acht Gleisen in Stuttgart völlig ausgeschlossen. Also stimmt man im Wesentlichen nur noch die Fernzüge aufeinander ab, lässt die Regionalzüge weitgehend unberücksichtigt, und nennt dies jetzt trickreich Deutschlandtakt. Da aber nicht mal dies in Stuttgart klappen würde, ist man genötigt, bis zu 180 mal täglich die Gleise doppelt zu belegen. Diese Doppelbelegungen, (abgekürzt DB?) führen beim Umsteigen, insbesondere bei den alltäglichen Zugverspätungen, zum verwirrenden Durcheinander (welcher steht vorn, welcher hinten?), das heißt **Chaos pur im Schieftiefbahnhof!**

Das interessiert Bilger alles nicht, er macht sich nur Sorgen darum, dass für die Züge zwischen den Knotenbahnhöfen die Zeit bis zur vollen Stunde ausreicht, um die Entfernung zu meistern. Da dies bei den Gäubahnzügen knapp wird, glaubt er mit Hilfe des Bilgertunnels Zeit zu gewinnen. Nach seiner neuesten Aussage bringt der Tunnel aber gerade mal lächerliche 3,5 Minuten. Allein dadurch, dass er die Züge nicht mehr in Böblingen und Singen halten lassen will (wie bitte?), gewinnt er mehr Zeit (ca. 8 Minuten), was für viele Reisende allerdings die Reisezeit erheblich erhöhen würde.

Gut, der Bilgertunnel bringt für 2,7 Mrd. ein paar Minuten, aber dann führt man die Gäubahnen in dem brandgefährlichen und leistungsschwachen Fernbahnhof unter der Messe mit den Zügen aus Ulm und aus Tübingen zusammen, was unweigerlich zum Stau führen wird und jeden Zeitgewinn wieder auffrisst. Der hier beschworene Deutschlandtakt ist nichts als ein Etikettenschwindel.

Herr Bilger übersieht auch den vor allem für Gäubahnfahrer entscheidenden Nachteil: Durch die lange Planungs- und Bauzeit des Tunnels bleibt die Gäubahn und der Zürich-IC mindestens 10, wenn nicht am Ende 15 Jahre zwischen Vaihingen und Stuttgart unterbrochen – eine unerträgliche Zumutung für die Gäubahnfahrergäste, die ganz überwiegend nach Stuttgart wollen und nicht zum Flughafen! Nun sollen noch mehr Steuergelder verschleudert werden, um den unsinnigen Umweg der Gäubahn über den Flughafen krampfhaft zu retten.

Über 20 Jahre lang schlagen wir uns mit einer blödsinnigen Antragstrasse herum, weil im Finanzierungsvertrag von 2009 drinsteht, der Flughafen müsse angeschlossen werden und dies sei unumstößlich. Dabei haben wir schon einiges in den früheren Plänen umgestoßen, z.B. war mal sinnvollerweise gefordert worden, in Wendlingen die Züge aus Ulm und aus Tübingen halten zu lassen. Dies hat man einfach vor langer Zeit gekippt. Jetzt rauscht alles ohne Halt an Wendlingen vorbei. Wenn man will, geht vieles.

Die nächstliegende Lösung allerdings ist es, die Gäubahn kostensparend auf der Panoramastrecke zu belassen und sie entsprechend der „Schlichtung“ und des „Filderdialogs“ als Kopfbahnhof in Stuttgart anzuschließen.

Das ganze Projekt ist doch krachend gescheitert! Stattdessen wird die Öffentlichkeit mit weiteren, milliardenteuren „Verbesserungsversuchen“ dieses bahnbetrieblich untauglichen und den Klimawandel zusätzlich befeuernden Fehlprojekts bombardiert. Alles muss jetzt auf den Prüfstand und sich einer ehrlichen Kosten-Nutzen-Rechnung stellen, die eine Bauzeit von 10 bis 20 Jahren berücksichtigt.

Man stelle sich vor: Nach bisher 27 Jahren voller unsinniger Planungen, voller Streit und Ärger jetzt nochmal mindestens 20 Jahre, zusammen eine verheerende Lebensqualitätszerstörung interessierter Bürger und dies alles auch noch auf Kosten einer funktionierenden Eisenbahn.

Man könnte nur noch heulen!

Ich hätte zum Schluss noch einen versöhnlichen Finanzierungsvorschlag: Machen wir doch aus dem Bilgertunnel einen Mauttunnel: jeder Zug, der durch will, muss zahlen! Und, Herr Bilger, fragen Sie doch Ihren Chef Scheuer um Rat, der hat beim Thema Mauteinführung ein brillantes Vorwissen!

Ich rufe voller Inbrunst: Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.