

# „Abstimmen und oben bleiben“

*Boris Palmer warb für den Ausstieg von „Stuttgart 21“ und einen oberirdischen Bahnhof in der Landeshauptstadt*

**Weinheim.** (ze) Kaum ein Name eines Politikers steht wohl so für den Widerstand gegen Stuttgart 21 (S21) wie der von Boris Palmer. War er es doch, der bei den Schlichtungsverhandlungen so gekonnt die vorgelegten zukünftigen Fahrpläne der Deutschen Bahn rund um Stuttgart analysiert hatte, dass man glauben konnte, Tübingens Oberbürgermeister hätte nie etwas anderes getan als die Regelwerke der Bahn zu studieren.

In die Zeiten der Schlichtungsverhandlungen fühlte man sich am Montag auch im Rolf-Engelbrecht-Haus zurückversetzt. Palmer erläuterte dort nämlich auf Einladung des Landtagsabgeordneten der Grünen Uli Sckerl, warum S 21 gestoppt werden müsse. „Versprochen wurde, dass mit Stuttgart 21 die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs um 50 Prozent oder gar 100 Prozent ansteigen würde“, erinnerte Palmer seine gut 100 Zuhörer an die Anfänge der Planungen zu dem unterirdischen Bahnhof mit seinen acht Gleisen. Versprochen hätte Tanja Gönner, die ehemalige baden-württembergische Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr auch eine Leistungssteigerung von S 21 gegenüber dem bisherigen Kopfbahnhof in den Spitzenzeiten am Morgen oder Abend von 30 Prozent. Dafür müssten 49 Züge innerhalb einer Stunde abgefertigt werden. Dass dies die acht Gleise von S 21 bewältigen können, bezweifelte Palmer: „Der Fahrplan für den unterirdischen Bahnhof funktioniert nicht“, sagte er.

In den Spitzenzeiten müssten nämlich bis zu neun Zügen pro Gleis abgefertigt werden, im Durchschnitt 6,1 Züge. Das schaffe kein Bahnhof in Deutschland. Weitere Problempunkte für den Fahrplan sah Palmer in den eingleisigen Streckenabschnitten etwa in der Wendlinger Kurve oder am Stuttgarter Flughafen. Würde hier ein Zug Verspätung haben, käme der ganze Fahrplan durcheinander und die Verspätungen würden sich vervielfachen. Ebenso zweifelte der Grüne die Notwendigkeit der Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Schnellbahnnetz der Bahn und damit an S 21 an. So würden nur 60 Prozent der Baden-Württemberger von Stuttgart aus fliegen. „Stuttgart hat auch keinen Flughafen, sondern ein Flughäfele“, begründete Palmer scherzhaft die relativ schlechte Akzeptanz. Gerade aus der Kurpfalz würden viele Flugpassagiere andere Flughäfen wie Frankfurt bevorzugen. „Weil es näher ist“, kam als Zwischenruf aus dem Publikum die Begründung für dieses Verhalten.

„Wenn etwas nicht funktioniert, dann darf man es nicht bauen“, meinte Tübingens OB und zeigte die Alternative auf: einen umgebauten und leistungsfähigeren Kopfbahnhof. Das sei mit Kosten von voraussichtlich drei Milliarden Euro auch die günstigere Lösung. Denn Palmer ging davon aus, dass S 21 mindestens 5,5 Milliarden Euro kosten werde. Auch die Ausstiegskosten aus S 21 sah er nicht so hoch, wie von Befürwortern des Großprojekts angenommen. „Der Ausstieg wird nicht mehr als 500 Millionen Euro kosten“, nahm Palmer an. Er forderte deshalb die Wähler auf, Ende November für den Ausstieg aus S 21 und damit für den Beibehalt des oberirdischen Kopfbahnhofs zu stimmen. Sein Credo: „Abstimmen und oben bleiben.“