

dradio.deURL: http://www.dradio.de/dlf/sendungen/interview_dlf/555756/

INTERVIEW

23.10.2006

Boris Palmer (Bündnis90/Die Grünen) ist Oberbürgermeister von Tübingen. (Bild: AP)

"Das ist ein völlig unschwäbisches Projekt"

Grüne gegen Umbau des Stuttgarter Bahnhofs zu Durchgangsbahnhof

Moderation: Christoph Heinemann

Der neu gewählte Oberbürgermeister von Tübingen, Boris Palmer (Bündnis90/Die Grünen), hat sich gegen das Projekt "Stuttgart 21" für den Umbau des Hauptbahnhofs ausgesprochen. Die Grünen würden die Ausgaben lieber auf Neubaustrecken konzentrieren. Das "sinnlose Vergraben des Bahnhofs im Stuttgarter Talkessel" bringe keine Zeitersparnis und sei zu teuer, sagte Palmer, der auch für die Grünen im baden-württembergischen Landtag sitzt.

Christoph Heinemann: Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger, CDU, und Hartmut Mehdorn, der Chef der Deutschen Bahn, werden sich heute in Berlin gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, SPD, über das Projekt Stuttgart 21 beugen. Stuttgart 21 sieht vor, dass der Bahnhof der Landeshauptstadt tiefer gelegt werden und aus dem Kopf ein Durchgangsbahnhof entstehen soll. Damit verbesserte sich, so ... , die Anbindung an die regionalen Schienennetze, etwa zum Messegelände oder zum Flughafen, als auch an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, Stichwort TGW Paris-Stuttgart. Insofern geht es hier nicht nur um die im Volkslied verewigte Schwäbische Eisenbahn. So etwas ist nicht billig. Etwa 2,8 Milliarden Euro kostet der tiefer gelegte Bahnhof. Eine halbe Milliarde wird der Bund hoffentlich zuschießen, das hofft jedenfalls die Landesregierung in Stuttgart. Das steht aber noch nicht fest. Das Verkehrsministerium macht geltend, dass es bereits für den Neubau der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm tief in die Tasche greifen muss. Am Telefon ist jetzt Boris Palmer, Landtagsabgeordneter der Grünen und - gestern frisch gewählt - künftiger Oberbürgermeister der Stadt Tübingen. Guten Morgen.

Boris Palmer: Schönen guten Morgen.

Heinemann: Herr Palmer, bleiben wir zunächst in Tübingen. Grün hat Rot, also der SPD, das Rathaus abgenommen. Der Schwarzwälder Bote, die Zeitung, schreibt heute als Ergebnis: Beflügelte schwarz-grüne Mehrheitsspiele in Baden-Württemberg. Sehen Sie das auch so?

Palmer: Ich denke, es war ein kommunales Wahlergebnis. Wichtig war mir, dass man offenbar mit Ökologie Wahlen sehr deutlich gewinnen kann, denn mein Slogan war unter anderem "offen und ökologisch". Zu Tübingen passt das. Mag sein, dass auch manch bürgerlicher Wähler, konservativ Bürgerlicher, ich fühle mich ja auch durchaus Bürgerlich, mir die Stimme gegeben hat, weil er mit mir mehr Zukunftshoffnungen verknüpft hat. Aber Koalitionen gibt es im Rathaus nicht, bei Persönlichkeitswahlen auch nicht. Deswegen wollen wir es mal auf Tübingen fokussieren.

Heinemann: Und Schwarz-Grün in Stuttgart?

Palmer: In Stuttgart regiert ein CDU-Oberbürgermeister und Herr Oettinger hat sich vor einem halben Jahr für die FDP entschieden. Das war sicherlich ein schwerer Fehler, aber das hat er noch nicht erkannt. Und deswegen sehe ich da im Moment keine gravierenden Auswirkungen.

Heinemann: Was haben Sie sich für Tübingen vorgenommen?

Palmer: Ich möchte drei Dinge erreichen. Erstens, dass Tübingen bei ökologischen Themen in der Bundesliga ganz vorne mitspielt, tut es bisher leider nicht - Umweltthemen wie Solarenergie, ökologischer Städtebau oder Verkehrspolitik. Zweitens, dass wir die erste Stadt in Baden-Württemberg sind, die eine Kinderbetreuungsgarantie ab dem ersten Geburtstag anbieten kann. Und drittens möchte ich, dass wir wieder eine Stadt werden, in der man gemeinsam ausstrahlt, dass es schön ist zu leben und vorangeht. Das war in der letzten Zeit nicht immer so. Aber wir bekommen das hin. Tübingen ist eine tolle Stadt und das soll die Republik wissen.

Heinemann: Tübingen 21 ist nicht bei Ihren Projekten und von Stuttgart 21 halten Sie auch nicht viel.

Palmer: Nein, von Stuttgart 21 halte ich gar nichts. Das ist ein völlig unschwäbisches Projekt. Fast drei Milliarden Euro - es werden nachher deutlich mehr sein - für fünf Minuten Zeitgewinn. Das ist ein grobes Missverhältnis. Es ist gar nicht sparsam. Und es ist letztlich nichts anderes, als ein Prestigeprojekt für das Ansehen von wenigen Politikern. Ich verstehe nicht, warum die Landesregierung unser gutes Geld für solchen Unsinn ausgeben will.

Heinemann: Ist das Ausdruck grüner Technikfeindlichkeit oder der Neid der Universitätsstadt Tübingen auf den Industrie- und Kapitalstandort Stuttgart?

Palmer: Also Tübingen hat da nichts zu entscheiden, das können wir außen vor lassen. Und es sind die Grünen, die Umweltverbände, die Verkehrsclubs, alle, die ökologisch denken, die dagegen sind. Das muss ja einen Grund haben. Und der Grund ist ganz einfach, wir sind für die Bahn und wer für die Bahn ist, kann nicht für Stuttgart 21 sein. Wenn so viel Geld für ein sinnloses Projekt ausgegeben wird, dann fehlt es an anderer Stelle. Stuttgart 21 bedeutet zum Beispiel einen Investitionsstopp für alle Nahverkehrsprojekte in ganz Baden-Württemberg für etwa zehn Jahre. Das kann niemand wollen, der die Bahn voranbringen möchte.

Heinemann: Die Bahn muss schneller werden, wenn Sie dem Flugzeug Kunden wegnehmen will. Kann es sich Stuttgart erlauben, das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz auf das Tempo der schwäbischen Eisenbahn herunter zu schalten?

Palmer: Auf keinen Fall. Das kann sich Stuttgart nicht erlauben. Wir wollen eine schnelle Bahn. Deswegen sind wir Grüne auch für die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm. Die bringt tatsächlich 25 Minuten Zeitgewinn. Aber die lässt sich problemlos an den Kopfbahnhof anbinden. Das Wenden ist mit den modernen Zügen von heute überhaupt kein Problem mehr. Das kostet auch keine Zeit. Und deswegen wollen wir das Geld konzentrieren auf die Neubaustrecke und nicht in dieses sinnlose Vergraben des Bahnhofs im Stuttgarter Talkessel mit insgesamt 33 Kilometern Tunnelstrecke. Das ist teuer und bringt nichts.

Heinemann: Nun gibt es Berechnungen, die möglicherweise voraussehen, dass sich das Projekt durch den Immobilienverkauf des jetzigen Gleisfeldes in bester Innenstadtlage sogar selbst tragen könnte.

Palmer: Das war mal die Hoffnung, als man vor 15 Jahren angefangen hat mit der Idee. Es hat sich aber gezeigt, dass überhaupt nur öffentliche Unternehmen bereit sind, 2000 Euro für den Quadratmeter zu bezahlen. Der Markt gibt das nicht her. Und tatsächlich machen die Immobilienerlöse in der heutigen Rechnung vielleicht 500 bis 600 Millionen Euro aus. Es geht um weit über zwei Milliarden Euro Steuergelder, die hier vergraben werden sollen. Und ironischerweise ist der Großteil davon Geld aus Baden-Württemberg, weil der Bund sich auf gerade mal 500 Millionen Euro beschränkt und auch nicht mehr geben will. Das heißt, wir geben hier unser wirklich hart verdientes Steuergeld für ein Projekt aus, das uns nichts bringt und haben gleichzeitig nicht genug Geld um Lehrer zu bezahlen oder die Universitäten zu sanieren. Das ist nicht gut für Baden-

Württemberg.

Heinemann: Die Bahn hat bereits fast 300 Millionen Euro in das Projekt gesteckt. Sie müsste im Falle eines Scheiterns des Vorhabens der Stadt Stuttgart Gleisgelände im Wert von über 500 Millionen Euro zurückkaufen. Kann sich die Bahn überhaupt ein Scheitern leisten?

Palmer: Die Bahn hat glücklicherweise Rückstellungen für diesen Fall getroffen. Sie kann es sich leisten. Sie hätte tatsächlich dann die Grundstücke, die um die jetzt noch zur Disposition stehenden Flächen herumliegen, verkauft und damit nur ein sinnloses Planen finanziert. Es wäre aber Null auf Null. Und ich bin immer noch der Meinung, man soll schlechtem Geld kein gutes Geld hinterher werfen. 300 Millionen Euro zu versenken ist schlimm, aber nachher durch Kostensteigerungen bei Tunnelbohrungen vielleicht noch mal eine Milliarde zusätzlich zu den geplanten Kosten zu vergraben, wäre noch viel schlimmer.

Heinemann: Aber trotzdem, wenn sich das Angebot im Fern- und in dem Regionalverkehr deutlich verbesserte in Stuttgart, hieße das doch weniger Flugverkehr, weniger Autos, keine zusätzlichen Straßen, weniger Luftverschmutzung. Ist das mit den Grünen nicht zu machen?

Palmer: Wenn es so wäre, dann müssten wir dafür sein. Es ist aber nicht der Fall. Tatsache ist, dass im S-Bahnverkehr die Fahrzeiten für sehr wichtige Relationen um bis zu 20 Prozent ansteigen durch neue Streckenführungen. Dass der Bahnhof ein Engpass ist, dass auf der wichtigsten Verbindung Paris, Brüssel, Hamburg, Berlin, egal wohin, nach Norden Richtung Mannheim die Anzahl der Gleise von heute vier auf zwei reduziert wird, und dass im Regionalverkehr eigentlich nur die Messe und der Flughafen deutlich besser bedient werden als vorher, dafür gäbe es aber andere Möglichkeiten. Ich finde es ausgesprochen absurd, dass wir uns jetzt darüber unterhalten, ob man für 2,8 Milliarden Euro Tunnel bohrt aber andererseits nicht in der Lage sind, gerade mal zehn Millionen Euro zu investieren, um die S-Bahnverbindung zum Flughafen auf einen Zehn-Minuten-Takt zu bringen. Derzeit fährt nur alle 20 Minuten in den schlechten Zeiten dort ein Zug und es geht nicht besser wegen der Infrastruktur. Und wir können da auch eine Stadtbahnverbindung bauen, die ebenfalls sehr schnell wäre. Es gibt Alternativen zu diesem Projekt, die günstiger sind. Und der Regionalverkehr in der Summe wird von diesem Projekt nicht profitieren, sondern stranguliert.

© 2006 Deutschlandradio