

## **P R E S S E M I T T E I L U N G**

**Nr. 175/2010  
29.06.2010**

### **Werner Wölfe: Chaos-Management statt sorgfältiger Planung**

#### **Grüne zu den Auswirkungen der S 21-Arbeiten auf die Stuttgarter S-Bahn**

„Die Devise lautet unverändert vertuschen und verheimlichen. Zugegeben wird nur das, was nicht mehr zu leugnen ist“, so kommentiert der verkehrspolitische Sprecher der grünen Landtagsfraktion Werner Wölfe die neuerlichen Pannen in der Informationspolitik des Stuttgart 21-Büros und ihres Sprechers Drexler. „Egal, ob die Bahn die Probleme lösen will oder nicht, es ändert nichts an der Tatsache, dass es Monate dauern wird, bis wieder alle S-Bahn-Züge durch den Tunnel fahren können.“

Wölfe kritisiert die Vertuschungsversuche: „Ohne Recherche der örtlichen Zeitungen wäre nie an die Öffentlichkeit gekommen, dass der aktuelle Zustand auf ein gravierendes Planungsversäumnis und nicht auf eine Panne während der Bauarbeiten zurückzuführen ist. Die früheren Behauptungen, Stuttgart 21 sei sehr sorgfältig kalkuliert, sind längst widerlegt. Jetzt zeigt sich darüber hinaus, dass Projekt unpräzise geplant ist. Deshalb dürfen wir uns auch bei Stuttgart 21 auf ständige Verzögerungen, Betriebsbehinderungen und in der Folge explodierende Baukosten gefasst machen.“

Wölfe befürchtet, das derzeitige Fahrplanchaos könne mehrere Jahre dauern und nur mit hohen – bisher nicht kalkulierten – Investitionen beseitigt werden: „Die Bahn, Drexlers Büro und die Landesregierung gehen stillschweigend davon aus, dass das Eisenbahn-Bundesbahn (EBA) erneut eine Ausnahmegenehmigung für das Fahren auf Sicht erteilen wird. Das ist aber keineswegs sicher. Dieses Verfahren ist inzwischen nicht mehr Stand der Technik und ist außerdem mit dem Risiko von Auffahrunfällen verbunden. In München wurde es im Jahre 2003 durch den Einbau einer Linienzugbeeinflussung (LZB) ersetzt, die dieses Risiko ausschließt. Ich rechne damit, dass das EBA mit Verweis auf die Alternative LZB-Einbau eine erneute Ausnahmegenehmigung verweigert, was aus Sicherheitsgründen auch richtig ist. Und in dieser Frage hilft, anders als auf den Fildern, auch keine Ministererlaubnis. Sollte es zum LZB-Einbau kommen, dauern die Arbeiten vom Beginn der Verhandlungen über die Finanzierung bis zur Inbetriebnahme drei bis vier Jahr. Das zeigt das Beispiel aus München.“ Außerdem müsse dann der S-Bahn-Tunnel für den Einbau monatelang jedes Wochenende gesperrt werden.

Für die Grünen zeigt sich einmal mehr, wie unwichtig ihre Kunden für die DB sind. Wölfe: „Zahlreiche Pendler die täglich auf pünktliche Züge angewiesen sind, beschwerten sich bei uns über die Bahn. Unprofessionelle Planung und deren Ursachen sind keine höhere Gewalt: Hier zeigt sich nur, dass die Bahn keinerlei Wertschätzung ihren Kunden gegenüber zeigt.“