

-> drucken

Heimerl kritisiert K 21

Alternativkonzept würde 3,74 Milliarden Euro kosten

Stuttgart - Der Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl bricht sein Schweigen: „In Anbetracht der Eskalation der Auseinandersetzungen und der Polemik der S-21-Gegner sehe ich mich veranlasst, meine Zurückhaltung, die mir als einem der Initiatoren des Projekts geboten erschien, aufzugeben und mich in den Disput einzubringen.“ Am K-21-Konzept der Gegner lässt er kein gutes Haar.

Von Elke Hauptmann

Wir informieren Sie, sobald es zu diesem Thema Neues gibt!

Informieren| Einloggen| Registrieren

Heimerl, einst Ordinarius für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der Uni Stuttgart, hatte bereits Ende der 1980er-Jahre die Idee des Bahnhofsumbaus aufgegriffen - lange, bevor das Projekt unter dem Namen „Stuttgart 21“ vorgestellt wurde. Intensiv hat er sich mit dem von den Gegnern als Alternative gepriesenen Konzept K 21 auseinandergesetzt - und kritisiert heftigst die Planung, die eine Modernisierung des Kopfbahnhofs und eine Tunneltrasse vom Neckartal aus auf die Fildern vorsieht. Schriftlich hat er der CDU-Gemeinderatsfraktion Anmerkungen zur aktualisierten K-21-Broschüre der Initiative „Leben in Stuttgart“ zukommen lassen.

Darin geht er zum Beispiel auf die Kritik an der Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministers ein („Heuchelei, denn das bisher verfochtene Bedienkonzept K 21 sieht vor, sogar mehr Fern- und Regionalzüge über diese Strecke zu führen.“). Die Behauptung zum Integralen Taktfahrplan („Die Einrichtung eines ITF-Vollknotens macht bei der Streckenstruktur im Raum Stuttgart keinen Sinn.“) widerlegt er ebenso wie die zur Zahl der Zulaufstrecken: „Die Aussage ist falsch“, bei K 21 gebe es eine eingleisige und drei zweigleisige Strecken, bei S 21 hingegen vier zweigleisige Strecken. Unter anderem weist er darauf hin, dass die Kosten der Stadtbahnverlegung in der S-21-Kalkulation bereits enthalten und nicht, wie dargestellt, von der Stadt extra zu tragen seien. Die Darstellungen über den „neuen Herzinfarkt Europas“ sind laut Heimerl Polemik: So seien die bei S 21 kritisierten Mischverkehre zwischen Regional- und S-Bahnen auch Bestandteil der K-21-Konzeption. Er moniert weiter: „Die Behauptung, S 21 sei nur immobilienwirtschaftlich motiviert und aus finanzieller und verkehrspolitischer Sicht völlig verfehlt, ist völlig absurd.“ Und es werde der falsche Eindruck erweckt, dass mit K 21 eine gleichwertige und kostengünstigere Lösung zu erreichen sei.

Laut Heimerls Rechnung seien ähnlich hohen Kosten zu erwarten, nämlich 3,739 Milliarden Euro anstatt der von den Gegnern genannten 1,2 bis 2,3 Milliarden Euro. „Die Behauptung, dass die Kosten von K 21 um zwei Drittel niedriger als bei Stuttgart 21 lägen, sind nicht haltbar.“ Grund dafür sei unter anderem, dass die Erneuerungs- und Ausbaurbeiten im Gleisvorfeld unter Betrieb erfolgen müssten, womit deutlich längere Behinderungen in Kauf genommen werden müssten, und dass die Arbeiten „weniger automatisierter und mechanisierbar“ durchführbar seien als bei den S-21-Neubaustrecken. Allein die Modernisierung des Kopfbahnhofs schlage hochgerechnet mit 1,155 Milliarden Euro zu Buche, der sechsgleisige Ausbau von Cannstatt nach Obertürkheim/Mettingen und weiter nach Wendlingen mit 1,05 Milliarden Euro, die Anbindung des Flughafens mit 365 Millionen Euro. „Man sollte daher konsequenterweise, wenn man vom Milliardenprojekt Stuttgart 21 spricht, auch vom Milliardenprojekt Kopfbahnhof 21 sprechen.“ Das größte Manko des K-21-Konzepts ist aus Sicht von Heimerl: „Weder eine schlüssige Planung noch eine Finanzierung dafür ist in Sicht.“

Artikel vom 28.08.2010 © Eßlinger Zeitung

🖨️ | ✉️ | 🗣️

Empfehlen

Empfehle dies deinen Freunden.



Aktuelle Nachrichten aus der Region jeden Morgen im Briefkasten.
14 Tage kostenlos die Eßlinger Zeitung testen.