

Leserbrief, veröffentlicht in den BNN am 9.12.2010

Ein Fall für Heiner Geißler

Zum Bericht „Der Tunnelbetrieb selbst erzeugt keine Folgekosten“:

Hätte bei der Kombilösung eine intensive Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger und eine Anhörung wie bei Stuttgart 21 stattgefunden, so wäre eine in dem Bericht zitierte Aussage des Chefs der Verkehrsbetriebe, dass der Tunnelbetrieb die Kosten senke, undenkbar.

Drei Millionen will man einsparen durch Fahrzeitverkürzung. Doch unten wird nicht nach Sicht, sondern nach Signaltechnik gefahren. Jede kleinste Ein- und Ausstiegsverzögerung wird zu Verspätungen führen, weil die Haltestelle durch die jeweilige Bahn blockiert und damit die Einfahrt der nachfolgenden behindert wird. Sie kann nicht wie jetzt einfach aufschließen, sie muss warten, bis die Haltestelle völlig frei ist. Dann wird es erst grün. Das wird sich auf der gesamten Tunnelstrecke lawinenartig nach hinten ausbreiten.

Und selbst, wenn die errechneten zwei Minuten Fahrzeit pro Umlauf einer Bahn eingespart würden (der Gutachter des BUND, das Büro Vieregger-Rössler hat diese Behauptung widerlegt), dann können sich auch Nichtfachleute ausmalen und Fachleute nachrechnen, was es kosten wird, wenn man pro Haltestelle (sieben wird es davon geben) mindestens zwei Rolltreppen und einen Fahrstuhl warten, unterhalten und auch wieder alle paar Jahre ersetzen muss. Hinzu kommen Reinigungs-, Überwachungs-, Sicherungs- und Stromkosten im Tunnel.

Zudem: Der Austausch und die Wartung des Gleismaterials und der Oberleitung sind unten genauso problemlos wie oben?

Und dies kostet genau so viel wie oben?

Wer dies glaubt und die Investitionsnachfolgekosten des Tunnels von sicher über zehn Millionen pro Jahr einfach ausblendet und dazu noch durch eine steuerlich mögliche Aussetzung die nächsten fünf Jahre den Menschen ein X für ein U vorgaukelt, der hätte das Geißler-Gütesiegel nicht bekommen.

Harry Block
Fritz-Erler-Straße 11