

Bahn gerät bei S 60 in Erklärungsnot

Böblingen Laut dem Eisenbahnamt ist das Unternehmen schuld an der Verzögerung beim Bau der neuen Strecke. *Von Markus Klohr*

Wir könnten bauen, aber wir dürfen es nicht.“ Mit diesem markigen Satz hatte Werner Klingberg, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn, in der vergangenen Woche im Verkehrsausschuss des Verbandes Region Stuttgart (VRS) versucht, die Gemüter zu beruhigen. Es sei zutiefst ärgerlich, dass sich der S-Bahn-Ringschluss von Böblingen nach Renningen noch einmal um ein Jahr verzögere und der Startschuss deshalb auf Dezember des Jahres 2012 verschoben werden müsse. Das Problem sei aber ein Förderantrag, der noch immer beim Eisenbahnbundesamt (EBA) in Bonn liege. „Wegen eines Mitarbeiterwechsels und der hohen Arbeitsbelastung“ habe die Behörde über diesen Antrag noch nicht entschieden, heißt es in der Sitzungsvorlage.

In der Lesart der Bundesbehörde klingt der Sachverhalt allerdings völlig anders. Weder seien personelle Schwierigkeiten noch indirekt unterstellte Hinhaltenaktiken für die Verzögerung verantwortlich – sondern die Bahn selbst. Die für die Antragsbearbeitung nötigen Detailpläne der Kreuzung der S-Bahn mit zwei Straßen seien erst im vergangenen November in seiner Behörde eingetroffen. „Es gab offenbar Abstimmungsprobleme zwischen den Bauträgern und der Bahn“, sagt Ralph Fischer, ein Sprecher des Bundesamts.

Damit widerspricht er einer Darstellung aus der Sitzungsvorlage des Verkehrsausschusses. „Die Antragstellung ist bereits am 29. Oktober 2008 erfolgt“, heißt es dort. Weil im Januar dieses Jahres kein schriftlicher Bescheid vorgelegen habe, der das Fördergeld vom Bund garantiert hätte, müsse man das Projekt erneut verschieben, hatten die Bahn und Verband Region Stuttgart den über die Verzögerung frustrierten Regionalräten mitgeteilt.

Aus Sicht des Eisenbahnbundesamts hingegen sei die Planung alles andere als reibungslos verlaufen, sagt der EBA-Sprecher Ralph Fischer. Ständig habe die Behörde bei der Bahn nachfragen müssen, weil Details zu Signalanlagen, Oberleitungen oder den Gleisanlagen nicht gestimmt

hätten. „Immer wieder sind neue Schwierigkeiten aufgetreten.“ Auch diese Klärungen hätten „zu deutlichen Verzögerungen geführt“. Erst wenn die Pläne vollständig vorlägen, könne die Prüfung abgeschlossen und ein Förderbescheid freigegeben werden. Bei einem derart komplexen, rund 150 Millionen Euro teuren Projekt könne niemand erwarten, dass das Bundesamt binnen weniger Wochen alle Unterlagen durchgeackert habe.

Beim Verband Region Stuttgart ist man sich keiner Schuld bewusst. Bereits im Oktober des Jahres 2008 habe die Region „unseren Teil der Unterlagen bei der Bahn abgeliefert“, sagt die Pressesprecherin Dorothee Lang. Dass es anschließend Nachbesprechungen gegeben habe, sei bei einem

solch großen Projekt normal. Allerdings seien die letzten Details dann im vergangenen Sommer bei der Bahn eingegangen. Die Pläne für die Bahnübergänge „sind nicht unser Thema“, sagt Lang. Verantwortlich dafür sei allein die Bahn.

Dort kann man sich die Kritik der Bonner Behörde nicht erklären. Es sei zwar richtig, dass die Pläne für die Bahnübergänge später nachgereicht worden seien, sagt ein Bahnsprecher. „Dabei geht es aber nur um bautechnische Fragen“, die „mit den Fragen der Finanzierung nichts zu tun“ hätten. Warum die Bundesbehörde dies verknüpfe, sei ihm schleierhaft.

Beim EBA sieht man auch diesen Punkt völlig anders. „Es besteht sehr wohl ein Zusammenhang“, sagt der Sprecher Ralph Fischer. „Wie soll man eine Finanzierungsvereinbarung treffen, wenn man nicht weiß, was man bauen will?“ Die Forderung, beides sei voneinander zu trennen, sei „verfahrenstechnisch schlichtweg falsch“.

Kommentar

Mehr Dampf machen

Zuschusstreit Die Vorwürfe des Eisenbahnbundesamts lassen die Bahn in einem schlechten Licht erscheinen. Und sie offenbaren ein politisches Defizit: Die Region muss zwar für Bahnprojekte bezahlen, kann sie aber nicht kontrollieren. *Von Markus Klohr*

Die Mühlen der Behörden mahlen langsam. Insofern erschien die Erklärung zunächst plausibel, die die Bahn für die neuerliche Verzögerung beim S-Bahn-Ringschluss zwischen Böblingen und Renningen jüngst präsentiert hat: Das Eisenbahnbundesamt (EBA) habe die Hängepartie zu verantworten – durch eine Mischung aus personeller Unterbesetzung und sprichwörtlicher Beamtenmentalität.

Nur dank dieser Erklärung verhinderte die Bahn, dass im Verkehrsausschuss der Region erneut ein Sturm der Entrüstung über den Verkehrskonzern losbrach. Doch dieser argumentative Rettungsanker entpuppt sich nun als äußerst wackelig. Das EBA ist ganz offensichtlich nicht mehr bereit, weiterhin den Prügelknaben für die Bahn zu spielen. Aus dem fernen Bonn er-

hebt die Behörde außergewöhnlich schwere Vorwürfe gegen den Verkehrskonzern. Das muss allein schon deshalb hellhörig machen, weil die Bahn und die Behörde praktisch täglich zusammenarbeiten. Das unpolitische EBA äußert sich aber so gut wie nie so dezidiert kritisch zu einem einzelnen Vorhaben. Wenn tatsächlich allein behördliche Hinhaltenaktik hinter der Verzögerung stecken würde, dann hätte die Bahn ohnehin längst den Rechtsweg beschritten.

Unterm Strich bleibt ein schaler Nachgeschmack. Der Verband Region Stuttgart ist zwar Zahlmeister für das 150-Millionen-Euro-Projekt. Er schafft es aber nicht, als ernst zu nehmende Kontrollinstanz aufzutreten, der Bahn Fehler nachzuweisen oder bei deren Planungsabteilung über öffentlichen Druck spürbaren Dampf zu machen.