

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 15 • 14. JUNI 2012



Das Filder-Bauernopfer

Der Filderdialog sollte am 25. Mai beginnen – und legte einen denkwürdigen Fehlstart hin. Nun wird über Einladungslisten und Einladungsfristen gestritten und die Absetzung des Moderators gefordert. Die Zusammensetzung der Dialoggruppe wird infrage gestellt, die chaotische Form des Dialogverfahrens und dessen dilet-

tantische Umsetzung kritisiert. Und das Interesse der Bevölkerung an der Veranstaltung ist weiter denkbar gering. Offenbar wollen die Bürger diesen Dialog nicht, jedenfalls nicht in dieser Form. Nur: Warum wird er dann überhaupt fortgesetzt? Wozu soll dieser Dialog gut sein und wer verfolgt hier welches Interesse?



Die Politik

Die Landesregierung hat dem Volk mehr Bürgerbeteiligung versprochen und muss nun liefern.

Die Forderung der Schutzgemeinschaft Filder nach einem Filderdialog kommt ihr da gerade recht. Ob dieser Dialog fair, ergebnisoffen und auf Augenhöhe geführt wird, kann Kretschmann und seinem Vize Schmid egal sein. Hauptsache »Dialog«. Und außerdem hat die grün-rote Koalition ganz andere Probleme: Sie will nämlich »oben bleiben«, und zwar ganz oben, in der Regierungsverantwortung. Um das zu erreichen, muss sie Glaubwürdigkeit demonstrieren. Doch leider hat die Landesregierung einerseits dem Volk hoch und heilig versprochen, der sogenannte Kostendeckel für Stuttgart 21 in Höhe von satten 4,526 Milliarden Euro werde auf jeden Fall eingehalten, andererseits aber dem Bahnvorstand zugesagt, man werde Stuttgart 21 nicht an den Kosten scheitern lassen. Ja, wie denn nun, Herr Kretschmann? Beides zusammen geht nicht.

Zum Glück für die Landesregierung ist die Planung der DB AG auf den Fildern wirklich schlecht – so schlecht, dass es für eine Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nicht reicht. Da müsste sich also noch etwas machen lassen: ein paar zusätzliche Lärmschutzwände viel-

leicht oder die Verlegung des Flughafen-Terminals oder ein drittes und viertes Gleis im Bahnhofsbereich? Es darf auch ruhig etwas kosten, sagen wir 300 Millionen Euro? Für die Fildern ist uns nämlich nichts zu teuer! Wichtig ist nur, dass der Kostendeckel »gelüpft« wird, ohne dass die Landesregierung dafür die Verantwortung übernehmen muss. Dass dieses Szenario nicht unrealistisch ist, zeigt folgende Aussage von Hartmut Bäumer (Bündnis 90/Grüne), seines Zeichens Amtschef des Verkehrsministeriums: Wenn nach der Diskussion mit den Bürgern auf den Fildern ein Ergebnis stehe, das alle Projektpartner (!) vernünftig fänden, obwohl es den finanziellen Rahmen sprengt, dann würden die Projektpartner darüber zu sprechen haben, ob sich jemand findet (!), der das bezahlt. Noch Fragen, Kienzle?



Die Bahn

Die Deutsche Bahn AG hingegen hat den Bürgern im Zusammenhang mit Stuttgart 21 nachgerade das Blaue vom Himmel versprochen, außer der Zerstörung des Stuttgarter Schlossgartens und dem Teilabriss des denkmalgeschützten

»Fakten verstecken statt Fakten checken!« Steffen Siegel, Schutzgemeinschaft Filder, zur Form des Filderdials

Stuttgarter Bahnhofs jedoch noch nichts geleistet. Zudem hat sich die DB AG in den letzten Jahren ihr schlechtes Image hart erarbeitet – auch außerhalb von Stuttgart. Man denke in diesem Zusammenhang etwa an das Winterchaos, die Dauerkatastrope der Berliner

S-Bahn, den rigiden Personalabbau oder die Verödung zahlreicher Bahnhöfe, um nur ein paar Stichworte zu nennen. Zieht man schließlich noch den Stress-Test-Betrug und die Missachtung selbst elementarster Schlichtungszusagen in Betracht, bleibt rätselhaft, wie die DB AG nun auf den Fildern als Dialogpartner ernst genommen werden will.

Einen Filderdialog auf Augenhöhe oder gar eine Neuauflage der Geißler'schen Faktenschlichtung darf es aus Sicht des Konzerns auch nicht geben: zu viel Öffentlichkeit, zu viel Transparenz, zu viele gut informierte Projektgegner und am Ende ein Schlichtungsergebnis mit Auflagen, an die die DB AG sich auch noch halten soll – das kommt kein zweites Mal infrage. Inszeniert wird also ein »gelenkter« Dialog, bei dem die Bahn bestimmt, wer zu welchem Thema sprechen darf und, noch wichtiger, worüber nicht gesprochen werden darf: zum Beispiel über die sogenannte Nullvariante, d. h. den Verzicht auf Stuttgart 21.

Fortsetzung Rückseite

Es geht also im Kern darum, den ganzen »Besserwissern« (Kretschmann) auf den Fildern zu vermitteln, dass ihre alternativen Trassenvarianten nichts taugen und es daher höchstens graduelle, aber keine substanzielles Veränderungen an der Antragstrasse geben wird. Gleichzeitig muss die DB AG allerdings noch das Eisenbahn-Bundesamt davon überzeugen, dass der beantragte Mischverkehr – Fern- und Regionalzüge sollen von der Rohrer Kurve bis zum Flughafen-Terminal die S-Bahn-Gleise benutzen – keinen Rückbau vorhandener Bahnanlagen darstellt. Ein Rückbau liegt aber zweifelsfrei vor, denn durch den Mischbetrieb werden die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der vorhandenen Bahnanlagen vermindert.

Es bleibt spannend zu sehen, mit welchem Bauernfängertrick sich die DB AG diesmal aus der Affäre ziehen will, um sowohl die Filderanwohner als auch die vorgesetzte Behörde zufriedenzustellen. Eigentlich gleicht dieses Vorhaben der Quadratur des Kreises. Aber mit Hilfe falscher Zahlen und geschönter Statistiken könnte auch das gelingen – zumal die Landesregierung bestenfalls noch als Papiertiger bezeichnet werden kann und offenbar keinesfalls gewillt ist, das öffentliche Interesse gegen einen Großkonzern durchzusetzen.

Und was bedeutet es für die DB AG, wenn die Filderplanung wieder scheitert oder die Bürger auf die Barrikaden gehen? Erst einmal nichts. Denn das Unternehmen hat vielleicht zu wenig Personal, zu wenig Geld und keinen Plan. Aber es hat viel Zeit. Geld verdient die Bahn bereits in der Planungsphase. Und mit jahrelangen Dauerbaustellen, Zugausfällen, Langsamfahrstrecken und Behinderungen hat sie, im Gegensatz zu den Bürgern, überhaupt kein Problem. Frei nach Sepp Herberger: Nach der Planung ist vor der Planung.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick
Vielen Dank für Ihre Spende.



Die Bürger

Die Bürger sind also die Einzigsten, die tatsächlich an einer inhaltlichen Diskussion interessiert sind. Sie ringen um eine qualitativ gute Lösung für die Fildern oder – St. Florian lässt grüßen – zumindest für den eigenen Lebensraum. Zahlreiche alternative Vorschläge haben sie entwickelt, darunter richtig gute wie den S-Bahn-Ringschluss, der den S-21-Fildertunnel überflüssig machen würde, oder den Ausbau des Vaihinger Bahnhofs, der Reisenden aus Richtung Singen eine sehr gute Anbindung an den Flughafen bieten könnte. Die DB AG wird all diese Vorschläge amüsiert zur Kenntnis nehmen, notfalls kurz zerflocken und abhaken.

Ein halbes Jahr müsste der Filderdialog dauern, um alle Varianten gründlich zu diskutieren. Laut Projektsprecher Dietrich nicht zu machen! Der Filderdialog soll bereits am 7. Juli – also drei Wochen nach Beginn – wieder enden. Aber wie kann das sein? Sollte das Interesse der Bürger an

nachhaltiger Mobilität und guter Lebensqualität auf den Fildern nicht im Zentrum aller politischen Überlegungen stehen, zumal die Bahn selbst nach 10 Jahren keine Genehmigung vom EBA für ihre Trassenvariante erhalten hat? Sind die Fildern mit Flughafen, Autobahn, Messe und Zersiedlung nicht schon mehr als genug belastet? Die Antwort heißt, für manchen überraschend, ganz klar: nein – zumindest aus der Perspektive der Machtelite, zu der sich neben der Bahn auch Mitglieder der Landesregierung und die Vorstände der hiesigen Großkonzerne zählen dürfen. Der Filderabschnitt ist ein zentrales Element des S-21-Projektes und hier geht es eben nicht um zukunftsorientierten Bahnverkehr, um Umweltschutz, um Lebensqualität oder gar Bürgerbeteiligung. Vielmehr geht es um Macht. Und es geht ums Geld, genauer gesagt darum, öffentliche Gelder in zigfacher Milliardenhöhe in private Taschen umzuleiten. Daher kann es auch keine richtige Filderplanung im falschen S-21-Kontext geben.

Den engagierten Filderbewohnern bleiben so nur drei Möglichkeiten: Entweder sie beteiligen sich inhaltlich am Filderdialog in der Hoffnung, wenigstens irgendei-

Stimmen zum Dialog

»Im Kampf gegen S 21 haben die Menschen nicht nur Sensoren dafür entwickelt, wann sie für vermeintliche Mehr-Demokratie-Kampagnen missbraucht werden. Sie haben sich informiert und begriffen, dass sie auf Schaubühnen wie dem Filder-Dialog keine eigenen Ideen durchsetzen, sondern lediglich die Pläne der Bahn diskutieren können. Ein Akt deutscher Scheindemokratie, und die Krauts von der Filder spielen nicht mit.«

Joe Bauer, Stgt. Nachrichten, 24.5.2012

»Selbst die irrationalsten Projekte scheitern nicht von allein. Es muss jemanden geben, der sie beharrlich infrage stellt.«

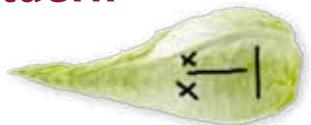
Eisenhart von Loepel, TAZ, 8.6.2012

Der Filderdialog dürfe nicht »als Faktencheck wie bei Stuttgart 21 missverstanden werden«. Im Vordergrund steht die Arbeit in kleinen Gruppen von 10 Personen.

Matthias Hahn, Stuttgarter Baubürgermeister, Stgt. Zeitung, 7.6.2012

ne Verbesserung zu erreichen; gleichwohl mit dem unguten Gefühl, eigentlich nur Komparse in einem schlecht inszenierten Theaterstück zu sein und hinterher auch noch für das im Dialog erzielte Ergebnis in Mithaftung genommen zu werden. Oder sie folgen dem Vorschlag des Bahnexperten Prof. Karl-Dieter Bodack: »Fordern Sie keine Verbesserungen, sondern konzentrieren Sie sich darauf darzustellen, dass die DB-Pläne gesetzeswidrig sind, weniger Züge zulassen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verschlechtern. Dann haben Sie Chancen, dass das Eisenbahn-Bundesamt oder schließlich ein Gericht die Pläne verbietet und wirklich bessere Lösungen auf den Tisch kommen, besser auch für die Bürger auf den Fildern!« Oder sie verzweigen sich einer Veranstaltung, die den Titel Dialog nicht verdient, und bringen ihre Interessen und ihren Protest erneut auf der Straße zur Geltung.

Die Fildern



 Samstag, 16.6.2012, 16:00 bis 18:00 Uhr: Kundgebung vor der Filderhalle in Leinfelden!