

TUNNELABLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 14 • 6. JUNI 2012



Vorhang auf zum Filderdialog!

Das Drehbuch ist geschrieben, die Hauptakteure positioniert, die Statisten geladen, das Ergebnis steht schon fest.

Nun hereinspaziert zur großen schwäbischen Tragikomödie. Versäumen Sie nicht das vorläufig letzte große PR-Event zu Stuttgart 21. Erleben Sie alternativlose Diskussionen mit Schuster, Bopp, Dietrich, Drexler, Bauer, Klenk und Hauk! Unverrückbare Ansichten, für die Ewigkeit in Gipskeuper und Beton gemeißelt. Bewundern Sie die Bahn, seit 16 Jahren planlos durch L.-E., unnahbar und faktenresistent. Freuen Sie

sich auf Technikvorstand Kefer, auf sein freundliches Lächeln und auf seinen Mediator Ludwig Weitz. Leiden Sie zusammen mit Winfried Hermann in der Doppelrolle als Letzter der aufrechten Grünen und als Diener der Macht. Und weinen Sie mit den Bürgern über vertane Chancen, vergebliche Hoffnungen, eine zerstörte Heimat.

Vorhang auf für diese wahrhaft große Tragikomödie! Vorhang auf für den Filderdialog! Vorhang auf und alle Fragen schon beschlossen!

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke S wendingen – Ulm haben eine gemeinsame Konstante. Sie lässt sich auf die einfache Formel bringen: S 21 + NBS = Lug und Trug. Die Crux des Projekts und das grundlegende Hindernis für seine Akzeptanz besteht darin, dass es eine ausgeklügelte Kombination aus Lüge, Desinformation, Trickserien, Propaganda, Manipulation, Verschweigen, Verdrängung, Ignoranz und inszenierter Bürgerbeteiligung ist.

Wie können sich Menschen mit klarem Blick für die Realität jemals mit einem Vorhaben identifizieren, dessen Begründung und Rechtfertigung von Anfang an – offensichtlich und nachweislich – auf Lügen in allen möglichen Schattierungen beruht? Würden sie es tun, dann um den Preis, gegen ihr der Wahrhaftigkeit verpflichtetes Gewissen zu handeln und ihre Selbstachtung zu verlieren. Auch der Versuch, das vergiftete Geschenk des Bahnchefs »kritisch zu begleiten«, ist kein gangbarer Weg aus dem wahrlich prekären Dilemma, sondern ein fataler Selbstbetrug. Denn diese »kritische Begleitung« bedeutet, zwangsläufig in den Strudel des

Unheils hineingezogen zu werden, das aus dieser Büchse der Pandora entweicht, und dabei seine innere und früher oder später auch äußere Glaubwürdigkeit zu verlieren. So gibt es für alle aufrichtigen Menschen

die so genannte »Spurgruppe«. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern der Projektpartner von Stuttgart 21 und der Filderregion sowie Vertretern von Bürgerinitiativen und Aktionsgruppen, wie z. B. der »Schutzgemeinschaft Filder«, der »Initiative Lebenswertes L.-E.«, sowie dem Bündnis für S 21 in Leinfelden-Echterdingen. Am eigentlichen Filderdialog werden 168 Personen teilnehmen.

Viele sprechen schon heute vom »Filderdialog« und sehen diese Veranstaltung als eine Fortsetzung des »Schlichtungsbetrugs«. Denn die sogenannte »Fakten-Schlichtung« unter Heiner Geißler hat sich im Nachhinein als groß angelegte Täuschung der Bevölkerung erwiesen. Obwohl sie Fehler in allen Teilen des Projekts offenlegte, hatte sie keinerlei konkrete Auswirkung auf das Projekt selbst. Keiner der

angeblich von beiden Konfliktparteien akzeptierten Beschlüsse des Schlichterspruchs wurde bis heute umgesetzt (Erhaltung der Bäume, Nachweis der höheren Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs und seine Ergänzung durch ein 9. und



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

nur eine glaubwürdige Lösung des Problems: Das Projekt als das zu entlarven, was es ist, nämlich ein »Jahrhundertbetrug«, und mit Entschlossenheit daran mitzuwirken, dass es zu Fall kommt.

Ende des Monats beginnt nun der sogenannte »Filderdialog«, vorbereitet durch

Fortsetzung Rückseite

10. Gleis, umfassende Brandschutzmaßnahmen in den Tunneln, Streckenverbesserungen). Und das hatten die Projektträger auch niemals vor.

Ein »Dialog« aber, der nicht wirklich ergebnisoffen ist, weil das Resultat aufgrund der vorgegebenen Machtverhältnisse von vornherein feststeht, ist nichts anderes als ein schlecht getarnter Etikettenschwindel und ein Schmierentheater. Denn ein echter Dialog, der mit der Aussicht auf Konsens aller Konfliktparteien geführt wird, kann nur gelingen,

- wenn die unterschiedlichen Interessen gleichberechtigt behandelt werden;
- wenn alle Beteiligten bereit sind, ihre bisherigen Überzeugungen und Vorentscheidungen wirklich infrage stellen zu lassen;
- wenn besonders diejenigen, die über die Macht verfügen, ihr Eigeninteresse im Interesse einer allen dienlichen optimalen Lösung zurückzustellen bereit sind;
- wenn somit allein die Qualität der Sachargumente über das Ergebnis entscheidet.

Die Deutsche Bahn AG jedoch ist bislang durchgängig nach dem Prinzip verfahren: »Es gibt nur zwei Meinungen, unsere und falsche.« Ein echter Dialog ist zumindest mit ihrer jetzigen Führungsriege nicht möglich, denn diese hat ihre Glaubwürdigkeit schon lange verspielt. Wer sich trotzdem – zum Dialog bereit – darauf einlässt, braucht sich hinterher nicht zu wundern, wenn er als Teilnehmer eines Filderdialoges endet.

Man braucht über keine prophetischen Gaben zu verfügen, um schon jetzt feststellen zu können: Der »Filderdialog« ist nach der »Schlichtung« ein weiterer Akt in der Tragödie mit dem Titel »Dialogprojekt« – zum Schaden unserer Stadt, unserer Region, unseres Landes, kurz gesagt: zum Schaden unserer Heimat.



Mund des Fildertunnels in Richtung Messe

Nichts als Murks und Fragezeichen

Probleme der S-21-Filderplanung – eine unvollständige Übersicht

- Seit 16 Jahren keine genehmigungsfähige Planung
- Verlauf der Bahnstrecken, Fragen des ein- bzw. zweigleisigen Ausbaus, Kreuzungsfreiheit, Gegenverkehr, Erhaltung der Gäubahn von Vaihingen entlang der Panoramastrecke zum Hauptbahnhof - alles ungeklärt
- Mischbetrieb auf den S-Bahn-Gleisen
- S-Bahnen, Regionalbahnen und Fernverkehr durch Wohngebiete
- Lärmzunahme in Plieningen, Dürlewang, Rohr und in Leinfelden-Echterdingen
- Flughafenbahnhof in 27 Metern Tiefe: Umsteigen mit Gepäck, Rollstuhl oder Kinderwagen wird zur Zumutung
- ICE hält – wenn überhaupt – nur alle zwei Stunden am Flughafen
- Fahrzeitverlängerung für alle Fahrten vom Hauptbahnhof in den Süden
- Verspätungsaufbau mit Wirkung bis in die Region
- Verschlechterung und Ausdünnung des S-Bahn-Taktes
- Flughafen-Terminalbahnhof ist nur einseitig im Gegenverkehr nutzbar
- Befristete Ausnahmegenehmigung für die Tunnel beim Flughafen
- Verlangsamung der Züge aus Sicherheitsgründen
- Brandschutz, Sicherheit und Notfallkonzept in Tunneln und Ferntiefbahnhof ungeklärt
- Erschwerte Rettungsaktion im engen S-Bahn-Tunnel
- Erheblicher »Bodenverbrauch« bester Filderböden von Plieningen bis Wendlingen
- Waldverlust bei der »Rohrer Kurve«
- Zunahme des Flugverkehrs: 1,2 bis 1,5 Millionen zusätzliche Fluggäste im Jahr
- Neue Diskussion über zweite Startbahn
- Grundwasserrisiken beim Bahntunnel unter der Autobahn bei Denkendorf

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!

Initiative für den Filderbahnhof Vaihingen

In und um Vaihingen gibt es 60.000 Arbeitsplätze, 47.000 Menschen leben hier. Doch die Züge auf der Gäubahn fahren ohne Halt vorbei. Das Bündnis Filderbahnhof Vaihingen fordert:

- Halt von Regional-Express- und IC-Zügen in Stuttgart-Vaihingen
- Dichter S-Bahn-Takt zum Flughafen/ zur Messe und zu allen Haltestellen auf den Fildern
- Verlängerung der S-Bahn nach Wendlingen

- Erhalt der Panorama-Trasse zum Hbf.
- Ausbau des Vaihinger Bahnhofs zu einem leistungsstarken Verkehrsknoten zum Umsteigen
- Entlastung der Nord-Süd-Straße und des Stuttgarter Kreuzes durch ein attraktives Angebot für Pendler
- Keine Rohrer Kurve, weil sie zu laut, zu teuer und unnötig ist

Informieren Sie sich und unterstützen Sie diese Forderungen jetzt online unter www.filderbahnhof.net.

»Komischer Schlenker«

Zehntscheuer Echterdingen, Podiumsveranstaltung der Schutzgemeinschaft Filder am 4.3.2011. Frage aus dem Publikum an den Konzernbevollmächtigten der Bahn, Eckart Fricke, ob es nicht sinnvoller sei, die Neubaustrecke über Wendlingen, Plochingen und Esslingen an den Kopfbahnhof anzuschließen. Antwort Frickes:

„(...) Diese Planungen gibt es. Die wurden auch damals ernsthaft angedacht. Aber da gab es eben den Wunsch des Landes oder des damaligen Ministerpräsidenten, der sagt, nein, ich möchte, dass diese Neubaustrecke, die von Ulm kommt, nicht runter Richtung Plochingen fährt, sondern dass sie oben entlang der Autobahn A 8 weitergeführt wird. (...) Das ist der Grund, warum dieser komische Schlenker da rein gekommen ist.“



Live-Mitschnitt der Veranstaltung, Aussage Frickes ab Minute 32:38:
youtu.be/dtLJ2H7p4d4?t=32m30s